الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم القانون الخاص

مذكرة لنيل شهادة الماستر - 2

في الحقوق – تخصص المسؤولية و التأمينات

عقد التأمين البحري على هيكل السفينة

مقدمة و مناقشة من قبل الطالب :

- **مزيان خالد**

امام اللجنة المكونة من :

..... جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم	**رئيسا**
..... جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم	**مشرفا**
..... جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم	**ممتحنا**

السنة الجامعية : 2017/2016

بسم الله الرحمن الرحيم
١٤٢٠

بسم الله الرحمن الرحيم

هُوَ ٱلَّذِى يُسَيِّرُكُمْ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ ۖ حَتَّىٰٓ إِذَا كُنتُمْ فِى ٱلْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِم
بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا۟ بِهَا جَآءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَآءَهُمُ ٱلْمَوْجُ مِن
كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوٓا۟ أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ ۙ دَعَوُا۟ ٱللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ ٱلدِّينَ لَئِنْ
أَنجَيْتَنَا مِنْ هَٰذِهِۦ لَنَكُونَنَّ مِنَ ٱلشَّٰكِرِينَ ﴿٢٢﴾

صدق الله العظيم

سورة يونس الآية 22

اهداء

الى من لن اقدر على شكرهم ما حييت

الذين اشترط الله مرضاته برضاهما

و اودع الرحمة و الحب فيهما

والدي الكريمين

اطال الله في عمرهما و ابقاهما لي

الى كل من علمني حرفا

إلى

الذين سعتهم ذاكرتي ولم تسعهم مذكرتي

إلى كل من سقط من قلمي سهوا

اهدي هذا العمل المتواضع

راجيا من المولى عز و جل ان اكون قد وفقت

و لو بالقدر القليل

شكر و عرفان

اشكر الله رب العالمين الذي خلق و هدى و سدد الخطى فتم هذا العمل بعونه و توفيقه و نحمده حمدا كثيرا في المبتدى و المنتهى.

﴿ من لا يشكر الناس لا يشكر الله ﴾ و من قوله–صلى الله عليه و سلم- فاني اتقدم بالشكر الجزيل و العرفان الجميل لكل من مد يد العون و المساعدة في مقدمتهم استاذي الفاضل حيتالة معمر.

كما اوجه شكري و تقديري الى كل اساتذة جامعة عبد الحميد بن باديس-مستغانم

و اخيرا اعتذر لما قد يكون في هذه المذكرة من من تقصير او قصور و ألتمس في ذلك ما قاله العماد الأصفهاني :

" اني رأيت انه لا يكتب انسان كتابا في يومه إلا و قال في غده لو غير هذا لكان احسن و لو زيد هذا لكان يستحسن و لو قدم هذا لكان افضل و لو ترك هذا لكان اجمل و هذا من اعظم العبر و هو دليل على استيلاء النقض على جملة البشر "

المقدمة

المقدمة

ان الشعور بالأمان رغبة تراود الإنسان عبر الأزمنة لأنه يبقى و على الدوام معرض للمخاطر التي تهدده في شخصه و ماله. كما أن الأخطار التي تهدد الإنسان و تلحق به الأضرار لا يمكن حصرها و لا يمكن تجنبها لأنها لصيقة بحياتنا اليومية و نظرا لعدم إمكانية تجنب معظمها لجأ الإنسان لتقنية التقليل من حدة الأضرار التي يمكن ان تسببها له تلك الأخطار فلجا للتأمين منها فوجد الإنسان الضمان و الشعور بالامان في تقنية التأمين حيث يلجأ الأفراد إلى شركات التأمين المعتمدة قانونا و القادرة على تغطية الأضرار عند وقوع الأخطار المؤمن منها بواسطة عقود التامين المتاحة قانونا.[1]

لم يتميز التأمين البحري بنظام خاص إلا في القرن السادس عشر، حيث صيغت في مدينة روان(Rouen) الفرنسية، مجموعة العادات المعروفة بمرشد البحر الذي فصل في قواعد التأمين البحري، كان أساس القانون الفرنسي الصادر سنة 1681 وهو الأمر المتعلق بالتجارة البحرية والذي انتقل الى القانون التجاري الفرنسي في تقنين التأمين الفرنسي كما انتقل إلى الأمر المتعلق بالتأمينات الجزائري.

اصبح التامين أمرا واقعيا و ضروريا في حياتنا المعاصرة و يعتبر التامين البحري من أقدم العمليات التأمينية التي عرفها الإنسان كون الحوادث البحرية كانت أكثر تأثير و إضرار باقتصاد الدول فكان التامين الاسلوب الأكثر فعالية في مواجهة المخاطر الى جانب تلك العمليات التي اعتمدها الإنسان القديم حيث عرف عنه ما يسمى ب « القرض البحري و كذا نظام الخسائر المشتركة » الذي يتفق الكثير من الفقهاء انه ابتداع الفينيقيين الذين نقلوه إلى الإغريق عند احتلالهم الجزيرة "رودس" ثم أخذه عنهم الإغريق، ومنه انتقل إلى الرومان وقد أخذت بها جميع الشعوب التي مارست الملاحة البحرية، و تقوم فكرتها على إجراء يقوم به الربان إذا ما تعرضت السفينة التي تحمل البضائع لخطر يهددها. فيقوم برمي بعض البضائع للتخفيف على السفينة من اجل اتقادها ، ويتم عل إثرها بتعويض صاحب البضاعة الملقى بها في

[1] معراج جديدي، محاضرات في القانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة، سنة 2003 ص 03

البحر حسب نسبة استفادته من سلامة أمواله من مالكي السفينة و هذا ما عرف بقواعد "رودس Ex Rhodia" فهذا النظام للخسائر المشتركة تشترك مع نظام التامين البحري في التخفيف من أخطار البحر عن طريق التضامن و التعاون. [1] ولم تكن نشأة التامين طفرة واحدة بل كانت تمرة لتطور طويل إذ يرجع التامين البحري في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة الذي عرفته الشعوب القديمة ويتمثل هذا النظام في أن شخصا يقرض مجهز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة. أما إذا لم تنجح الرحلة، و لم تصل السفينة و البضائع اعفي المقرض من رد ما اقترضه و بسبب الحروب و الغزوات التي اجتاحت ايطاليا الشمالية نتزح عدد كبير من التجار "اللومبارد" إلى انجلترا حيث استوطنوا و مارسوا التامين البحري لا سيما في لندن التي لا يزال احد شوارعها يعرف باسم شارع "اللومبارد". و في سنة 1687 افتتح "ادوارد لويد" مقهى "اللويدز" الشهير في لندن ليلتقي فيه المشتغلون بالإعمال البحرية من شحن البضائع وبيع السفن و التامين البحري. و تطور هذا المقهى حتى صار مؤسسة "اللويدز" أهم مركز للتامين البحري في العالم . ولها نظام مختلف عن شركات التامين و كان لتأسيس اللويدز اليد العليا في إرساء دعائم التامين و بلورة التقاليد و الأعراف التأمينية.

و قد ساهمت هذه الظروف إلى ترسيخ التامين البحري كصناعة لها أساس و أصول و أركان في أوروبا و العالم كما نشأت أسواق اخرى خلافا للسوق الانجليزية كان أهمها في مجال التامين البحري أسواق النرويج و أمريكا و فرنسا الا انها لم ترقي الى احترافية السوق الانجليزية . و عليه انقسم التامين البحري إلى قسمين : التامين على البضائع و التامين على هيكل السفينة و هما من أقدم الأموال و القيم المؤمن عليها.

أما التامين على السفينة و التي تأتي على رأس الأموال و القيم المؤمن عليها و يشمل هيكلها و لواحقها.

[1]- على بن غانم ، التامين البحري و ذاتية نظامة القانوني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، الطبعة ثانية ، سنة 2005 ، ص 14.

ان التامين على هيكل السفينة هو ذلك النوع من التامين الذي يوفر الغطاء و الحماية لجسم السفينة من الاخطار اثناء قيامها برحلات بحرية بين موانىء او اثناء عملها داخل الموانىء او عند توقفها في الميناء او خلال عملية التشييد او البناء في إحدى الترسانات. [1]

و يتم التامين ضد الأخطار التي تتعرض لها السفينة في جميع هذه الحالات لمدة زمنية محددة و يشمل التامين جسم السفينة و مسؤولية المالك و مسؤولية القائمين بعمليات الإصلاح و تقوم نوادي الحماية و التعويض و التي تتشكل عضويتها بشكل أساسي من ملاك السفن بتغطية بعض الأخطار الأخرى التي لا تغطيها وثائق تأمين أجسام السفن.

و تتنوع وثائق التامين على اجسام السفن وفقا للمدة الزمنية للتغطية و منها الوثيقة المؤقتة و التي تغطي السفينة خلال مدة زمنية محددة و وثيقة الرحلة و هي تغطي السفينة اثناء الرحلة البحرية و وثيقة للتشييد و أخرى مختلطة.

كما ان نوع التامين على هياكل السفن يختلف باختلاف نوع السفينة المطلوب التامين عليها و طبيعة المخاطر التي يتم تغطيتها و المدة الزمنية للتغطية و طبيعة الرحلة و غيرها من العوامل الأخر.

هناك أنواع كثيرة للسفن يمكن التامين عليها أهمها سفن البضائع و ناقلات السوائل و الناقلات العملاقة و المختلطة و ناقلات البترول و المواد الكيمياوية و ناقلات الغاز و سفن الحاويات و سفن الركاب كما تتوفر عدة أنواع من الوثائق للتأمين على هياكل السفن منها التامين على جسم و آلات السفينة اثناء الرحلة البحرية و التامين على أخطار البناء و التشييد و التامين ضد المسؤولية و التأمين على رسوم الشحن و التامين على عمليات القطر و تأمين مسؤولية شركات إصلاح السفن إضافة الى تامين هيكل السفن بشروط اخطار الميناء للسفن التي تعمل في الميناء.

1 مصطفى كمال طه ؛ الوجيز في القانون البحري؛ منشأة المعارف للنشر ؛الاسكندرية ؛طبعة 1974 ؛ص 37

ان معالجة موضوع التأمين على هيكل السفينة باعتبارها الأداة و الوسيلة الخاصة و الضرورية لنقل البضائع و الاشخاص مما يجعل الاهتمام بها و بسلامتها أمرا ضروريا من شانه التقليل من المخاطر البحرية اذ يعتبر موضوعا في غاية الأهمية .

و بالرغم من أن التأمين على هيكل السفينة لم يحظ بالأهمية الحقيقية له فقد اكتفيت في بحثي هذا بما ورد في كتب القانون البحري العامة او بعض الكتب الخاصة بالتأمين و إتبعت في ذلك المنهاج التحليلي الذي يناسب الدراسات القانونية دون الاستغناء عن الدراسة المقارنة لإبراز الطابع الدولي للتأمين البحري و ما وصلت إليه التشريعات الأخرى مرورا بالجانب التاريخي لمعرفة أصول التأمين البحري على السفن و دوافع ظهوره و ما وصلت إليه السفن عبر هذا التطور و مدى تأثير ذلك في العملية التأمينية. و ذلك من خلال طرح إشكاليات عامة حول عقد التأمين البحري على هيكل السفينة.

فهل تطور السفن كان عاملا من عوامل الحد من المخاطر البحرية أم زاد منها ؟ و هل أثر هذا التطور في العملية التأمينية ؟ و كذا ما مدى تمكن المشرع الجزائري من صياغة أحكام لعقد التأمين البحري على هيكل السفينة من حيث نطاق العقد و اثاره ؟

و بذلك قد عالجت هذه المسائل و الإشكاليات ضمن بحث قسمناه إلى فصلين أساسيين تطرقنا في فصلنا الأول الى ماهية التأمين البحري على هيكل السفينة حيث عالجنا هذه الماهية ضمن مبحثين مبحث أول كان مخصصا لمفهوم عقد التأمين البحري على هيكل السفينة و مبحث ثاني لعناصر هذا العقد من تحديد لمحله و نطاقه الزماني و المكاني.

اما فصلنا الثاني فخصصناه لآثار عقد التأمين البحري على هيكل السفينة حيث تطرقنا في مبحثه الأول إلى التزامات أطراف هذا العقد و ما تنجر عن الإخلال بهذه التزامات من دعاوي قضائية ضمن مبحث ثاني.

كخلاصة لبحثنا هذا وضعنا له خاتمة أوضحنا من خلالها أهم الاستنتاجات و المقترحات المتوصل إليها و التي نأمل على الأخذ بها.

الفصل الاول :

ماهية التأمين البحري على السفينة

الفصل الاول : ماهية التأمين البحري على السفينة

في هذا الفصل سنتناول ماهية عقد التأمين على السفينة وكيفية تكوينه وسنخصص مبحث أول لمفهوم العقد وخصائصه ومبحث ثاني نتناول فيه عناصر العقد وكيفية إثباته.

المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري على السفينة

سنتطرق في هذا المبحث الى تعريف عقد التأمين البحري بصفة عامة وصولا إلى محاولة إعطاء تعريف يجمع خصائص عقود التأمينات البحرية خصائص العقد المبرم على السفينة، ثم إلى مميزات هذا الأخير.

المطلب الأول :تعريف التأمين البحري على السفينة

الفرع الاول : نطاق عقد التأمين البحري على السفينة

تعرف السفينة بأنها كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد و يثبت لها هذا الموقف من تخصيصها للقيام بالملاحة المذكورة .

و بذلك تكتسب المنشأة صفة السفينة، بتوافر الشرطين التاليين بغض النظر عن حمولتها و طريقة بنائها و حجمها، و طريقة تسييرها.

اولا لكي تعتبر المنشأة سفينة لابد أن تخصص للقيام بالملاحة البحرية فلا تعتبر تلك التي تقوم بالملاحة النهرية سفينة بل تسمى مركبا

اما الشرط الثاني فهو أن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وحتى و لو قامت بالملاحة النهرية مرة واحدة اعتبرت سفينة والعكس غير صحيح، فلو قام مركب الملاحة النهرية بملاحة بحرية بوجه الاستثناء لا يعد سفينة.[1]

و لقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري (الأمر رقم 76- 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم) على أنها : " تعتبر سفينة في عرف هذا

1.مصطفى كمال طه ؛ الوجيز في القانون البحري؛ منشأة المعارف للنشر ؛الاسكندرية ؛طبعة 1974 ؛ص 37

القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحريـة، إمـا بوسـيلتها الخاصـة إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة." [1]

كما أنه عرف الملاحة البحرية في المادة 161 من القانون البحري على أنها: "...هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 ". فكما ألحق المشرع تعريف السفينة بالملاحة البحرية، ألحق هـذه الأخيـرة بتعريـف السفينة فكان عليه أن يعرف الملاحة البحرية باعتماده على عنصر آخر كما ذهب إليه الفقه و القانون الفرنسي باعتماد معيار الأخطار البحرية لتعريف الملاحة، ومنه السفينة أداة هـذه الملاحة.

ان السفينة لا تتألف من هيكلها فقط بـل تـشمل جميـع التوابـع الـضرورية لاستثمارها، ولا فرق في أن تكون توابع متصلة بها اتصالا ماديـا أو منفـصلة عنهـا مثلا : القوارب و الرافعات والآلات والشباك وآلات الصيد في سفن الصيد. [2]

كما ان السفينة وهي في دور الإنشاء، فإنها وإن لم تصبح بعد صالحة للملاحة ستكون كذلك بحسب المآل، أي بالنظر للغاية الأساسية من بنائها [3] ويجوز أن تكون محلا للعمليات القانونية البحريـة كالتأمين البحري وذلك ما ذهبت اليه المادتين 53 و 56 من القانون البحري الجزائري .

و قد أشار المشرع الجزائري لملحقات السفينة واعتبرها جزءا منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية، وذلك في المادة 52 من القانون البحري والتي تنص:"تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري."

<u>الفرع الثاني:</u> تعريف عقد التأمين البحري على السفينة

---

[1] أمر رقم 76 -80 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري – الجريدة الرسمية عدد 29 بتـاريخ 10 أفريـل1977؛ السنة الرابعة عشرة

[2] نها د السباعي؛ موسوعة الحقوق التجارية : الجزء الخامس ؛الحقوق التجارية البحرية بالاشتراك مـع د. رزق الله أنطاكي مطبعة الانشاء بدمشق ،الطبعة السادسة 1965 ص 50

[3] نها د السباعي ؛نفس المرجع ؛ص 51

عرف المشروع الجزائري بنص المادة 619 من القانون المدني على أن "التأمين عقد لتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن "

ان من بين التعريفات التي جمعت عناصر التأمين هوالتعريف الذي أعطاه هيمار Hémardمن أن التأمين هو عملية بمقتضاها يحصل أحد الأطراف (المؤمن له) لصالحه أو لصالح الغير في حالة تحقق خطر ما على أداء من طرف آخر (المؤمن) الذي يأخذ على عاتقه مجموعة من الأخطار يقوم بالمقاصة بينها وفقا لقوانين الإحصاء، مقابل أداء من المؤمن له و هو القسط .[1]

كما تجدر الملاحظة أن المشرع الجزائري لم يكتف بالتعريف الذي جاء في المادة 619 من القانون المدني بل أعطى تعريفا ثانيا في الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات في المادة الثانية منه والتي نصت "إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني، عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفوع مالية أخرى.

قسم المشرع الجزائري التأمين إلى ثلاث محاور رئيسية ، وهي التأمينات البرية والتأمينات البحرية والتأمينات الجوية، والذي يهم موضوعنا هي التأمينات البحرية والتي قسمها المشرع بدورها إلى أقسام وهي التأمين على هيكل السفينة والتأمين على البضائع و التأمينات المسؤولية

تجدر الاشارة الى أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعا لأحكام الباب المتعلق بالتأمينات البرية ". ومعنى هذا أنه لكي يكون التأمين تأمينا بحريا ،لابد أن يكون محله ضمان أخطار متعلقة بالملاحة البحرية.

[1] محمود سمير الشر قاوي ؛الخطر في التأمين البحري ،الدار القومية للطباعة والنشر؛ القاهرة 1966 ص 02

وضع المشرع تعريفا للتأمين البحري بخلاف التأمين البري الذي لم يعرفه لا في القانون المدني ولا في الأمر المتعلق بالتأمينات، مما يجعلنا نفهم لأول وهلة أن التأمين البحري له خصوصيات وأحكام مميزة جعلت من الضرورة تحديد ماهيته بإعطاء تعريف قانوني لمحتواه.

و قد أجازت المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ وكذلك ما يخص امتداد العقد لأخطار برية أو نهرية أو جوية في ما يخص التأمين على البضائع حسب المادة 136 من الأمر 95-07 .[1]

نستخلص أن المشرع الجزائري أخذ بمعيار العملية البحرية وهو معيار واسع ومرن يتطابق وفق مقتضيات وخصوصية الملاحة البحرية ويتطابق ومعيار طبيعة عقد التأمين البحري الذي هو عقد تجاري خاضع لمبدأ حرية التعاقد و يكون بذلك قد حذى حذو المشرع الفرنسي الذي بدوره عرف مشكل تحديد نطاق التأمين البحري ففي النص القديم كان نطاقه محددا بمفهوم الرسالة البحرية ثم اتسع في النص الجديد بمفهوم العملية البحرية، وهذا راجع لمسايرة المشرع لخصوصية التأمين البحري وخصوصية العمليات البحرية والممارسة البحرية التي أوجبت توسيع نطاق التأمين في النصوص القانونية خاصة وأنه يبقى خاضعا للممارسة ولإرادة الأطراف في تعاملاتهم شانه شان المشرع الإنجليزي، وكلاهما وسع في نطاق التأمين البحري على السفينة والبضائع إلى أخطار غير بحرية أصلا، وهي مسائل استفاد منها القانون الجزائري.

ان التأمين البحري عقد، بين شخصين طبيعيين أو معنويين ويمكن أن يتدخل وسيط في إبرام هذا العقد، ومحل هذا العقد هو وقوع خطر ينتج عنه ضرر نطاقه عملية بحرية متفق على تعيينها، أما التأمين على هيكل السفينة فهو قسم من أقسام التأمين البحري إلى جانب التأمين على البضائع والتأمين على المسؤولية .

التأمين على السفن ينقسم إلى قسمين، تأمين لرحلة أو رحلات معينة وتأمين لمدة معينة.

---

[1] -الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995، متعلق بـ التأمينات، معدل ومتمم، جريدة رسمية مؤرخة في 7 شوال عام 1415 الموافق لـ 8 مارس 1995م عدد 13.

فهو عقد تأمين بحري، بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له، عن الضرر الذي لحقه في خلال عملية بحرية معينة حول سفينة معينة، من جراء التحقق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد، في حدود نسبة القيمة المؤمن عليها، مقابل دفع قسط، مع ذكر طرفي العقد أو من يمثلهما وذكر السفينة محل العقد.

المطلب الثاني: تكوين عقد التأمين البحري عل السفينة

سنتطرق فيما يلي الى خصائص عقد التامين اولا ثم سنتعرف الى اطرافه كل على حدى و اخيرا سنتناول كيفية اثبات العقد و شكله وكافة شروطه.

الفرع الاول خصائص عقد التأمين البحري عل السفينة

نتكلم في هذا الصدد عن الخصائص الاساسية لهذا العقد، و هو عقد يتم بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه [1] أي انه عقد رضائي ينعقد بمجرد أن يتبادل طرفاه وهما المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتهما التعاقد وبالرجوع إلى المادة 97 أم 95 07 المتعلق بالتأمينات نجد بأن الكتابة شرط للإثبات وليس للانعقاد . وهو عقد إذعان لانتفاء المناقشة الحرة لشروطه بين الطرفين وهو عقد احتمالي وفقا للقواعد العامة التي صنفته مع العقود الاحتمالية.

ولمعرفة واسعة لهذه الخصائص سنتوسع في كل خاصية على حدى.

اولا : التأمين على السفينة عقد إذعان

و هو الجانب الذّي لا يملك فيه المؤمن له إلاّ أن ينزل عند شروط المؤمن، أي أنّ شركات التأمين تشكّل بوضوح شروط العقد و ما على المؤمن إلاّ قبولها و النزول على اقتراحاتها و بنودها العامة دون مناقشتها.

و قد نص المشرع الجزائري في هذا السياق في المادة 622 من القانون المدني على جملة من الشروط التعسفية التي يمكن للمؤمن أن يدرجها في العقد اعتبرها باطلة نص في آخر المادة على أن هذه الشروط لم تأتي على سبيل الحصر .

[1] لطيف جبر كوماني؛القانون البحري؛ مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع؛ الطبعة الأولى؛ عمان 1996 ص 254

إلا أن هناك رأي مخالف لخاصية الإذعان في عقد التأمين البحري سبق وأن أثاره أحد أكبر الفقهاء وهو "العميد ربير" Ripert "بقوله أن مثل هذا الوصف بدأ يتلاشى لسببين :

- 1 أن التأمين البحري يتم بين أصحاب سفن بين شركات تجارية على دراية تامة بشروط العقد، عكس التأمين البري كالتأمين على الحريق مثلاً أين يكون المؤمن له من عامة الناس يصعب عليه حتى فهم عبارات العقد.

- 2 إن الطابع الدولي لهذا العقد يجبر المؤمنين على التقليل من الشروط التي ليست لصالح المؤمن لهم، هذا من أثار المنافسة العمل على الاحتفاظ بالعملاء خوفاً من التجائهم إلى مؤمنين أجانب .كما أن المشرع بتدخله في تنظيم أحكام هذا العقد فهو قد قلل من المواد الآمرة التي هي في صالح المؤمن. بالإضافة إلى أن المؤمن له له سمسار مختص يختار من المؤمنين من يقدم أحسن العروض لصالح موكله . [1]

ثانيا : التأمين على السفينة عقد احتمالي

لأنّ كلا المتعاقدين لا يستطيعان تحديد ما يلتزمان به من أداء وقت إبرام العقد، إذ أنّ تحديد ما يؤخذ و ما يعطى متوقّف على أمر غيبي و غير محقّق الوقوع و هو تحقّق الخطر.

الا أن التأمين البحري أصبح مزودا بكثير من التقنيات العلمية والمختصين، كما أن المؤمن لهم الذين هم تجار ممتهنين لهم إمكانيات مادية وبشرية والقدرة على استخدام هذه الفنيات، مما يجعلهم في نفس مستوى قوة المؤمنين تقريبا ويستعملون نفس وسائلهم بغية التقليل من احتمالية العقد و هذا ما ذهب اليه العميد ريبير "صحيح أن المؤمنين لا يستسلمون دائما للصدفة، فهم يبحثون في نواديهم عل الحصول على المعلومات الدقيقة عن السفن المؤمن عليها، وطوروا معلوماتهم الفنية ويقومون حتى بالتحريات الضرورية ونوعوا العقود المبرمة بتقسيم الأخطار، فاختيار الأخطار هو تقليل من الطابع الاحتمالي للعقد[2] . " فإلى جانب قوة المؤمنين في التقليل من احتمالية العقد باعتمادهم على التكنولوجيات المتطورة، فإن المؤمن

---

[1] علي بن غانم ؛ مرجع سابق؛ ص 154

[2] علي بن غانم ؛ المرجع السابق ؛ص 151

لهم وحسب الممارسة العملية قد نظموا أنفسهم في جماعات عملوا على الدقة التوقع لا سيما في الاستثمارات الاقتصادية التجارية الكبرى.

ثالثا : التأمين على السفينة عقد تعويض

لأنّه متوقّف على الأخذ و العطاء بين المتعاقدين، فالمؤمن يأخذ مقابلا و هو قسط التأمين و المؤمن له يأخذ مقابلا لما يدفعه و هو مبلغ التأمين.

الا أنه لا يجوز التأمين على الشيء الواحد لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشيء[1] حتى لا يجني المؤمن له من هذه العقود المتعددة نفعا يفوق

الضرر اللاحق به. و لا يجوز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد عن قيمته الحقيقية كما لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض الذي يلتزم به المسؤول عن إحداث الضرر .إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين إلى المؤمن له فإنه يحل حلولا قانونيا في حقوق المؤمن له ودعاواه تجاه الغير المسؤول .[2]

اكد المشرع الجزائري في المادة 30 من الأمر 07/95 على هذا المبدأ في تأمين الأضرار بوجه عام حينما نص في هذه المادة على أنه "يخول تأمين الأموال للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقد التأمين على مقدار استبدال تعويض المؤمن عليه."

و نص المشرع الجزائري في الآمر 07/95 في المادة 55 منه على هذا المبدأ صراحة حيث جاء فيها " لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادة التامين إذا لم يلحقه الضرر". [3]

إن هذه الصفة قد أكدتها المادة 95 مما يدل على الأهمية القصوى التي نص بها المشرع الجزائري مبدأ التعويض في التامين البحري. فلا تعويض بدون ضرر وكل اتفاق مخالف يكون باطلا لمخالفته للنظام العام.

---

[1] علي بن غانم ؛ نفس المرجع ؛ص 155

[2] . مصطفى كمال طه؛ المرجع السابق ص 422

[3] الأمر 95-07 ؛ المادة 55 ؛ مرجع سابق ؛ ص 11

إن المشرع الجزائري قام بتنظيم هذه النقطة القانونية كذلك في نص المادة 114 من قانون التامين الجزائري 09/80 المعدل بأمر 07/95 التي نصت على انه "تعوض الأضرار و الخسائر في حدود التلف الحاصل ماعدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيار التخلي وفقا لأحكام المواد 115 و 134 و 143 من هذا الآمر"وبذلك يكون المشرع الجزائري واضحا في النص القانوني المذكور مبينا حقوق المؤمن له في الحصول على تعويض في حدود الخسارة المادية اللاحقة كقاعدة عامة أو الحصول على التعويض الكامل في حالة اختياره التخلي وذلك كاستثناء.

وكذلك بالنسبة للمشرع المصري في نص المادة 322 من قانون التجارة البحرية المصرية التي نصت على انه "يتحتم أن يكون الضمان البحري عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف، و لا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في الحالة المالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ".

وبالتالي أكد المشرع المصري على نقطة قانونية مهمة حماية لمصالح المؤمن وذلك أن يكون التعويض في حدود الضرر دون أي تجاوز، وبمعنى أن يرجع المؤمن له إلى الحالة المالية السابقة وقت التعاقد دون أي إثراء .

وبالرجوع إلى القضاء باعتباره مصدر من مصادر القانون، وخاصة القضاء الانجليزي باعتباره الأصل في ظهور التامين البحري ومعظم مبادئه القانونية، تتجسد الصفة التعويضية لعقد التامين البحري في قضية انجليزية للقاضي "Lord levining "لسنة 1927 التي توضح وقائعها في إبرام عقد التامين البحري على سفينة بكل قيمتها 40.000 جنيه إسترليني. وإثناء الرحلة المؤمن عنها اصطدمت بسفينة أخرى كلفت إصلاحها 50.000 جنيه إسترليني فقام مالك السفينة المتسببة في الاصطدام إلى تعويض ملك السفينة المتضررة بمبلغ 25000 جنيه إسترليني تم قام المؤمن بدفع 25000 جنيه إسترليني، فرأى القاضي"Lord levining"أن حساب قيمة التعويض غير منطقي، وذلك على أن التزام المؤمن يكون فقط بدفع 15000 جنيه إسترليني تكملة لمبلغ التعويض المدفوع من مالك السفينة المتسببة في الأضرار لتشكيل مبلغ التعويض 40.000 جنيه إسترليني وهي القيمة العقيقية للسفينة المؤمن عليها.

رابعا: التأمين على السفينة من عقود حسن النية

يوصف عقد التامين البحري بأنه من عقود حسن النية، فيجب أن يسود هذا المبدأ أثناء انعقاد العقد وتنفيده ويتطلب هذا المبدأ من جانبي طرفي العقد مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقوق الرئيسية المتعلقة بالتامين ليكون كلا من طرفي العقد على درجة واحدة من الإلمام بهذه الحقائق. وكذلك الظروف الزمنية والمكانية التي تتعرض فيها الأشياء المؤمن عليها الأخطار.[1]

إنما مبدأ حسن النية كان و لا يزال موجودا في جميع أنواع التأمينات الأخرى و بالأخص في التامين البحري رغم توفر نفس المعلومات لدى المتعاقدين إلا أن هذا لا يمنع من الإقرار بمكانته وتأثيره في التامين البحري لان المؤمن يقبل التامين على الأموال لا يعاينها، ولا يطلب تقديم أدلة رسمية على التصريحات المقدمة له، فهو نشاط تجاري قائم على السرعة والثقة.

ان مبدأ حسن النية لعقد التامين البحري قد حرصت عليه مختلف التشريعات على كفالته بأحكام من النظام العام، حيث طبق المشرع الجزائري هذا المبدأ في القواعد العامة و الواردة في المادة 107 من القانون المدني وكذا المادة 41 من القانون المدني التي نصت على عدم جواز التعسف في استعمال الحق وحددت معاييره ، ومنها يمكن استخلاص وجوب حسن النية حتى أتناء التعاقد.

و نص المشرع الجزائري على بطلان التامين في حالة تحقق الكارثة من قبل مع حق احتفاظ المؤمن بالأقساط المدفوعة إذا كان المؤمن له "سيء النية" وهذا ما يتجلى في المادة 100 من الأمر 07/95 "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي اثر، ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل ويحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار..."[2]

إن المشرع الجزائري بين الأساس القانوني لاحتفاظ المؤمن بالأقساط فأسسها على الخطأ المتمثل في الغش و الضرر اللاحق بالمؤمن مما يرتب مسؤولية تقصيرية على طرف سيء النية. وعليه فان التزام المؤمن له و التصريحات والمعلومات الصحيحة أكثر تأثيرا على قرار المؤمن في قبول إبرام العقد مع طالب التامين وكذا تحديد القسط بعد قبول التعاقد.

1- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 163

2-علي بن غانم ،المرجع السابق، ص 165

نصت المادة 112 من الأمر 07/95 الجزائري على انه "يترتب على كل تصريح صحيح تقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التامين. ويقع عبء الإثبات على المؤمن".[1]

كما نصت المادة 108 من الأمر 07/95 في فقرتها الأولى على انه "يقدم المؤمن له تصريحا صحيحا بجميع ظروف التي عرفها والتي تسمح للمؤمن بتقدير الخطر"[(2)]. فإذا كان التصريح غير صحيح أو امتنع المؤمن له من التصريح وهو كثمان لإخفاء معلومات يكون المؤن له قد اخل بمبدأ "حسنة النية" وخالف النظام مما يوجب البطلان.

كذلك نص المشرع الفرنسي على هذا المبدأ من زمان وأكده في التقنيين الجديد إذ جاء في المادة 172-4 "كل تامين يتم بعد الكارثة أو وصول الأشياء المؤمن عليها أو السفينة الناقلة. يكون باطلا، إذا كان الخبر معلوما بعد انعقاد العقد في المكان اللذي تم توقيعه أو في المكان اللذي تواجد فيه المؤمن له أو المؤمن [(3)] وعليه من خلال هذه المادة المذكورة أعلاه نلاحظ أن المشرع الفرنسي رأى بأن أي إخلال بهذا المبدأ "حسن النية" يؤثر في بقاء عقد التامين البحري و سريانه ومؤديا بذلك إلى حق المؤمن في طلب الإبطال.

أما بالنسبة للمشرع الانجليزي كان أكثر التشريعات تأكيدا على هذا المبدأ في عقود التامين البحري وهذا ما بينته المادة 17 من قانون التامين البحري الانجليزي 1906 التي نصت على"عقد التامين البحري هو عقد يقوم على أساس حسن النية المطلقة" وكذلك في تبيينه لمدى ثاتير حسن النية المؤمن له في إبرام وسريان عقد التامين البحري وحماية مصالح المؤمن من خلال نص المادة 18 من نفس القانون في الفقرة الأولى حيث نصت "على المؤمن له إن يصرح للمؤمن قبل إبرام العقد بجميع الظروف الجوهرية المعلومة لديه، ويعتبر المؤمن له عالما بكل الظروف التي يجب أن تكون معلومة لديه من خلال سير العمل الاعتيادي".

أما التشريعات العربية فنجد مثلا التشريع المصري في المادة 347 من قانون التجارة البحرية الفقرة الأولى نصت على انه "إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة

---

1 الأمر 95-07 ؛ المادة 112 ؛ مرجع سابق ؛ ص 17

2 -الامر 07/95،المادة 108 ، مرجع سابق، ص 17

3 - علي بن غانم، نفس المرجع، ص 164

أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتامين وكان من شانه ذلك في الحالتين ان قدر المؤمن الخطر بأقل حقيقة" .

ومن خلال هذا النص القانوني، يتبين أن المشرع المصري كان أكثر تشدد في الآثار القانونية المترتبة عن عدم إعمال مبدأ حسن النية ولو كان الخطأ في تقديم البيانات أو في حالة السكوت، وذلك نظرا لنظرة كلا من المشرع الجزائري والمشرع المصري نظرة حماية لمصالح المؤمن.

إن مبدأ حسن النية هو من ذاتية النظام القانوني للتامين البحري.[1]

خامسا : التأمين على السفينة عقد تجاري

إنّ التأمين البحري عمل تجاري بالنسبة للمؤمن و أنه يدخل ضمن نشاطات مقاولات التأمين فهو تجاري حسب الشكل و الموضوع، و بذلك يتضح لنا أنّ الطبيعة القانونية لعقد التأمين تقوم على أساسين اثنين و هما العمل التجاري و سلامة الرحلة البحرية.

فهو عمل تجاري بالنسبة للمؤمن الذّي يسعى إلى تحقيق الربح من وراء مجازفته بتغطية الأخطار المؤمن عليها، و الأساس الثاني هو العمل الجاد لضمان سلامة الرحلة البحرية أما بالنسبة للمؤمن له فإنّ عمله لا يعد تجاريا إلاّ إذا كان تابعا له.

ضف إلى ذلك أنّ تعويض الأضرار التي يقوم بها المؤمن أثناء تحقّق الخطر ما هي في الواقع إلاّ جمع للأقساط التي يستوفيها من المؤمنين لهم.

سادسا : التأمين على السفينة عقد مستمر

إنّ تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد تمتد منذ إبرامه حتى وقوع الخطر المؤمن منه أو إنهاء مدة التأمين سواء كانت الأقساط على فترات أو دفعة واحدة، لذا فإنّ العقد يمتد تنفيذه في أداء دوري مستمر.

سابعا : التأمين على السفينة عقد ملزم للجانبين

---

[1] علي بن غانم ؛ مرجع سابق ؛ ص 165/ 164

لأنّه كلا من المتعاقدين يرتب التزامات متقابلة في ذمة الآخر، أي أنّ المتعاقدين لهما طابع التزامي تبادلي في حالة تحقّق الخطر المبين في العقد، أما إذا لم يتحقّق الخطر فإنّ ذلك لا ينف عن عقد التأمين صفته الإلزامية. [1]

الفرع الثاني: اطراف عقد التأمين البحري عل السفينة

من المتآلف عليه أنّ أطراف العقد يعتبرون بمثابة الشركاء للمؤمن في العقد المبرم بينهم، و هؤلاء الشركاء هم المؤمن له و وسطاء التأمين .[2]

اولا :المؤمن

ويعتبر المؤمن الطرف الأول في العقد لانه من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين وبما ان التأمين يعقد على مبالغ طائلة ويواجه أخطار جسمية فإنه يتطلب رؤوس أموال كبيرة بالمقابل، ومنه فإن التأمين لا تباشره اليوم إلا شركات تأخذ شكل شركة المساهمة. تقوم هذه الشركات بتعويض المؤمن له في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد مقابل أقساط محددة يؤديها المؤمن له للشركة، لذلك تسمى بشركات التأمين بأقساط محددة وقد تباشر التأمين البحري جمعيات تأمين تبادلي، ويقصد بها كل جماعة تضم أشخاصا معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون في بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق بأحدهم من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم [3].

كما يمكن للمؤمن ان يكون شركة واحدة أو عدة شركات ، و يلتزم كل منهم عند وقوع الكارثة بتحمل جزء من التعويض بحسب نسبة الجزء الذي تحمله من الخطر المؤمن منه، وفي هذه الحالة يكون المؤمن له قد أبرم تأمينا جزئيا ولا نكون بصدد تعدد التأمينات بمعناه الدقيق، ويلجأ المؤمن له لهذه الصورة من التأمينات عندما تكون قيمة الشيء المؤمن عليه ضخمة ويرفض كل مؤمن على حدى تغطيتها بمفرده كما هو الحال في تأمين السفن .

---

[1] نص على ذلك المشرع الجزائري بمقتضى أحكام المادة 55ق.م.ج. التي نصها: "يكون العقد ملزما للطرفين متى تبادل المتعاقدين التزام بعضهما البعض

[2] بهاء بهيج شكري، التامين البحري، دار التوزيع والنشر والثقافة، عمان، سنة 2009

[3] مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجماعي، الإسكندرية، سنة2005 ص 22؛23؛24

وقد يأخذ تعدد التأمين صورة اخرى مشروعة وهي التأمين عند كل مؤمن على خطر يختلف عن الخطر الذي يضمنه المؤمن الآخر كأن يؤمن شخص على سفينته ضد أخطار الحرب عند مؤمن وضد أخطار البحر العادية عند مؤمن آخر وقد تعدد المؤمنون وكذلك التأمينات في حالة التأمينات المتعاقبة زمانيا أو مكانيا كما لو عقد المؤمن له تأمينات متعددة على نفس الأشياء المؤمن عليها وضد نفس الأخطار ولكن تختلف كل وثيقة من حيث المدة أو المكـان الذي يسرى فيه التأمين.

و بالرجوع إلى المشرع الجزائري فقد نصت المـادة 03 مـن الأمـر المتعلـق بالتأمينات على أن "التأمين المشترك هو مساهمة عدة مؤمنين في تغطية الخطر نفسه فـي إطار عقد تأمين وحيد، يوكل تسيير تنفيذ عقد التأمين إلى مؤمن رئيسي يفوضـه قانونـا المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر[1]."

في الأخير نشير إلى أن المؤمن يمكن أن يكون شخصا طبيعيا وهذا موجـود فـي جماعة اللويدز حيث أن الأعضاء المكونين لها يقومون بدور المؤمن كل على حدى فـي أغلب الحالات، وتحت مسؤوليته، وطبقا لقوته المالية وسمعته في مجال التأمين ولرتبته فـي الجماعة فيتحمل كل عضو ما تعهد به وعلى أساس فردي دون أن تكون للجماعة مـسؤولية عن التزامات الأعضاء.

و بالرجوع إلى المادة 215 من الأمر المتعلق بالتأمينات نجدها تحدد شكل شركات التأمين بنصها: " تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين:

- شركة ذات اسهم
- شركة ذات شكل تعاضدي[2]

حدد القانون 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 في نص المادة 216 الحد الأدنى لرأسمال لإنشاء الشركات التامين و/ أو إعادة التامين حيث نصت ".....يحدد الحد الأدنى

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 03 ؛ مرجع سابق ؛ ص 01

[2] مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، سنة 2014؛ ص 51

للرأسمال الاجتماعي أو أموال التأسيس المطلوبة لإنشاء شركات التأمينية و/ أو إعادة التامين حسب نوعية وعدد فروع التامين التي طلب من اجلها الاعتماد." [1]

وشركة التامين قد تطلب الاعتماد لممارسة فرع من فروع تامين , كما لها ممارسة كل فروع التامين بحسب إمكانياتها و استوفائها للشروط القانونية . كما أن تكون قادرة في وقت على تبرير التقديرات المتعلقة بالالتزامات النظامية التي يتعين عليها تأسيسها وهي:

- الاحتياطات
- الأرصدة التقنية
- الديون التقنية

ويجب أن تقابل هذه التزامات أصول معادلة لها وهي:

- سندات وودائع وقروض
- قيم منقولة وسندات مماثلة
- أصول عقارية

-يتم تسليم الاعتماد المنشئ بقرار من الوزير المكلف بالمالية بعد إبداء الرأي المجلس الوطني للتأمينات وفي حالة رفض منح الاعتماد يجب أن يكون الرفض مبرر قانونا يبلغ لطالب هذا الاعتماد , ويكون هذا القرار قابلا لطعن القضاة أمام الغرفة الإدارية لدى المحكمة العليا طبقا للتشريع المعمول به حسب نص المادة 218 من الأمر 95/07 .[2]

- يتم سحب الاعتماد كليا أو جزئيا إذا توافرت الأسباب المنصوص عليها في المادة 220 من الأمر 07/95 حيث يسحب الاعتماد للأسباب التالية:[3]

---

[1]- الامر رقم 04/06 ,المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق لـ 20 فبراير سنة 2006,يعدل ويتم الامر رقم 07/95,المؤرخ في 23 شعبان 1415 المرافق لـ 25 يناير سنة 1595, متعلق بالتامين جريدة رسمية مؤرخة في 12 سفر 1427 الموافق لـ 12 مارس 2006,العدد 15 ص 09 .

[2] مريم عمارة، مرجع سابق؛ ص 55

[3]- مريم عمارة، المرجع السابق،ص 55

- إذا كانت الشركة لا تسير طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما أو لغياب شرط من شروطها الأساسية للاعتماد.
- إذا اتضح أن الوضعية المالية للشركة غير كافية للوفاء بالتزاماتها.
- إذا كانت الشركة تطبق بصيغة متعمدة زيادات أو تخفيضات غير منصوص عليها.
- في حالة عدم ممارسة الشركة لنشاطها لمدة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تبليغ الاعتماد او في حالة توقفها عن اكتتاب عقود التامين لمدة سنة واحدة.

- تستثنى حالات التوقف عن النشاط المصرح به ,وحالات الحل والتسوية القضائية و الإفلاس.

- تستمر أثار عقود التامين السارية عند سحب الاعتماد إلى غاية نشر قرار الوزير المكلف بالمالية الذي يبث في مصيرها، كما تجدر الإشارة إلى انه لا يجوز سحب للاعتماد إلا إذا تم اعذار الشركة مسبقا بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع وصل استلام.

توضح فيه أوجه التقصير ثابتة ضدها ويطلب منها تقديم ملاحظاتها كتابيا إلى إدارة الرقابة في اجل أقصاه شهرا واحد ابتداء من استلام الأعذار. ولها حق الطعن أمام الغرفة الإدارية لدى المحكمة العليا في قرار السحب الجزئي أو الكلي للاعتماد.

ثانيا :المؤمن له

المؤمن له هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء كان خاضعا لقواعد القانون العام أو لقواعد القانون الخاص، و غالبا ما يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا للسفينة أو البضاعة المنقولة ، وهو الذّي يتعاقد بنفسه مع المؤمن أي أنه يبرم العقد لصالحه و هو بذلك يكون المؤمن له و المستفيد في نفس الوقت[1].

يشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأمن مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقّق الخطر و المحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في المادة 93 من الأمر 95-

[1] بهاء بهيج شكري، مرجع سابق ؛ ص 52

07 : "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة.[1]

و بذلك نستنتج ان المؤمن له هو كل شخص له مصلحة في المحافظة على سلامة الأموال المؤمنة من مخاطر السير في البحر وهو قد يكون مالك السفينة أو الدائن المرتهن له أو الدائن العادي، ذلك لأن السفينة تشكل عنصرا هاما من عناصر الذمة المالية للمجهز المدين، وعلى ذلك فأن للدائن العادي للمجهز مصلحة مشروعة في التأمين على السفينة، والتأمين هنا يمكن أن يكون جزئيا في حدود مبلغ الدين.

و المؤمن له يتعاقد مع شركة التأمين إما أصالة عن نفسه و إما عن طريق نائب و النائب يكون في أكثر الأحوال وكيلا عن المؤمن له.

فالمؤمن له في التأمين على السفينة يكون في غالب الأحوال المالك الحقيقي للسفينة قد يكون شخص آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة وسلامتها .فللدائن المرتهن مثلا أن يؤمن السفينة المملوكة لمدينه حفاظا على حقوقه ومصالحه، كذلك لبناء السفينة أن يكتتب تأمينا عليها هي في ورشته و هي في طور البناء.

وبالتالي فان المركز القانوني للمؤمن لهم والتزاماتهم تبقى قائمة اتجاه المؤمنين، رغم اختلاف طبيعة المصلحة التأمينية لديهم.

ثالثا : وسطاء التامين

في حالة إذا كان التأمين البحري يتم في الأصل بين المؤمن والمؤمن له مباشرة، فقد جرى العمل على تدخل وسطاء لإبرام هذا العقد، وهذا الوسيط إما أن يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معا[2]. يعتبر وسطاء التامين خاصة في مجال عقود التامين

البحري صلة وصل لربط الإيجاب بالقبول بين المؤمن والمؤمن له، إذ يعتبر وسطاء التامين الجهاز الفعال والبالغ أهمية في سوق التامين البحري.

---

[1] الأمر 95-07 ؛المادة 93 ؛ مرجع سابق ؛ ص

[2] مريم عمارة ؛ مرجع سابق ؛ ص 60

قبل صدور الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات لم يكن نظام الوسطاء معروفا، حيث كانت شركات التامين الوطنية تتعاقد مباشرة مع المؤمن لهم، غير انه وبموجب الأمر 95/07 الذي أخذ منحى جديدا في مجال سياسة التامين ظهر وسطاء التامين.

نص الأمر 95/07 في الباب الثالث، الفصل الأول على الوسطاء التامين حيث نصت المادة 252 من هذا الأمر على انه " يعد وسطاء التامين في مفهوم هذا الأمر الوكيل العام للتامين، وسمسار التامين " وكذلك نص هذا الأمر من المادة 253 إلى المادة 273 على شروط منح وسطاء التامين، الاعتماد والأهلية المهنية وسحبها منهم ومراقبتهم والعقوبات المقررة.[1]

بالنسبة للتشريعات العربية نظمت بنصوصها القانونية مهام هؤلاء الوسطاء التامين، وان كان الاختلاف في تسميات وسطاء التامين يختلف من تشريع إلى أخر فالتشريع الأردني على سبيل المثال قسم وكلاء التامين إلى وكلاء إنتاج ووكلاء الإصدار.(2)

أ- الوكيل العام للتأمين:

يمكن تعريف الوكيل العام للتأمين على أنه، كل شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين ويتم تعيينه بموجب عقد يتضمن اعتماده بهذه الصفة، ويجب عليه أن يضع خبرته وكفاءته لخدمة جمهور المؤمن لهم قصد البحث وتسهيل اكتتاب عقود التأمين لحساب موكله، هذا من جهة. ومن جهة أخرى، يضع خدماته الشخصية وخدمات الوكالة العامة تحت تصرف موكله بالنسبة للعقود التي تُوكل له اكتتابها وإدارتها.[3]

نستخلص من هذا التعريف أن الوكيل العام للتأمين يكون دائما شخصا طبيعيا، ويتولى مهمة إقتراح و اكتتاب عقود التأمين، لكن لمصلحة شركة التأمين التي اعتمدته بالنسبة بعض من أنواع هذه العقود المحددة في عقد التعيين بعض من أنواع هذه العقود المحددة في عقد التعيين ملتزما اتجاه هذه الشركة أو الشركات التي تعينهل هذا الغرض ملتزما .وتتولى جمعية شركات

---

1 الأمر 95-07 ؛ المادة 252 ؛ ص 24

2 - بهاء بهيج شكري ، التأمين البحري ، المرجع السابق، ص 53

3 مريم عمارة ؛ مرجع سابق ؛ ص 62

التأمين إعداد العقد النموذجي المنظم لعلاقتها مع الوكيل العام للتأمين، ويجب تبليغه مسبقا لإدارة الرقابة قبل 45 يوما قبل سريانه، على أن يتضمن مبلغ الكفالة ونسب العمولة، أما في حالة أن العقد النموذجي لم يتم إعداده من طرف جمعية شركات التأمين، فتعدّه إدارة الرقابة

وفيما يتعلق بمهامه، فيجب على الوكيل العام للتأمين، أن يخصص كل إنتاجه لشركة التأمين التي وكلته وفقا لما تمّ الاتفاق عليه في عقد التعيين إلا أنه يمكن أن يكتتب لحساب شركات تأمين أخرى. لكن، في إطار عمليات التأمين المذكورة على سبيل الحصر في المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 95-341 المتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، و هذه العمليات تتمثل فيما يلي :

-العمليات التي لا تمارسها شركة التأمين التي يمثلها

-العمليات التي لم تكن موضوع توكيل بين الوكيل العام والشركة التي يمثلها

-العمليات التي ترتبت عليها عقود سبق فسختها الشركة

-العمليات التي ترتبت عليها اقتراحات سبق أن رفضتها الشركة

-العمليات التي ترتبت عليها اقتراحات سبق أن رفضت الشركة شروطها[1].

يتولى الوكيل العام للتامين ممارسة مهامه في نطاق دائرة إقليمية محددة في عقد التعيين، وتتمثل إما في دائرة إدارية من دوائر الإقليم الوطني، كالولاية أو البلدية، أو أي تقسيم داري آخر تعترف به السلطات الإدارية المختصة ولا يمكن للوكيل العام للتأمين ممارسة نشاطه، إلا بعد الحصول على اعتماد لذلك ونفس الشرط ينطبق على سمسار التأمين.

ب- سمسار التأمين :

يُعرّف سمسار التأمين على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط، بين شركات التأمين والراغب في شراء الخدمة التأمينية، بهدف اكتتاب عقد التأمين، ويعد بهذه الصفة وكيلا للمؤمن له ومسؤولا اتجاهه ولأن طبيعة أعماله تجارية، فإنه يخضع

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 95_341 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995، يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية رقم 65، المؤرخ في 31 أكتوبر 1995

للتسجيل في السجل التجاري و يكتسب صفة التاجر، و بهذا يتحمل كل الالتزامات التي تنتج عن تمتعه بهذه الصفة .[1]

يفهم من خلال التعريف، أن سمسار التأمين يمكن أن يزاول مهنته إما كشخص طبيعي أو شخص معنوي، على خلاف الوكيل العام للتأمين الذي يكون شخصا طبيعيا، كما أن سمسار التأمين، يملك الحرية في إختيار شركة التأمين التي يقترح عليها تأمين الأخطار، فهو بذلك يتمتع بالاستقلالية تجاه شركة التأمين أثناء ممارسة مهنته والتي عرّ فها الفقه على أنها عقد يقوم الوسيط بمقتضاه، بتقريب وجهات النظر بين شخصيتين بغرض إبرام عقد، وذلك مقابل أجر يتم احتسابه عادة من قيمة الصفقة.

و يعتبر سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له ومسؤولا تجاهه وبموجب ذلك يكلفه المؤمن له إما بواسطة عقد مكتوب بينهما أو شفويا. [2]

للبحث عن شركة تأمين تمنح له أفضل عرض للخدمات التأمينية وبالتالي، يلتزم السمسار بإعلام موكله بكل ما يرتبط بعقد التأمين، فيلتزم بإعلامه بطبيعة الأخطار التي يريد المؤمن له التأمين منها، و يوضح له مثلا، قيمة الأقساط التي سيدفعها من حيث تناسبها مع طبيعة الخطر، وإعلامه بالشروط العامة للعقد، مثل كيفية احتساب التعويض، حالات سقوط حقه في التعويض. وفي كل الأحوال يلتزم السمسار بإعلام المؤمن له في المرحلة ما قبل التعاقدية بكل ما يتعلق بالجانب القانوني والاقتصادي لوثيقة التأمين.

يهدف المشرع من وراء جعل السمسار وكيلا عن المؤمن له ومسؤولا تجاهه في مجال التأمين، إلى إضفاء الحماية القانونية له من إمكانية استغلال شركة التأمين لضعف المؤمن له، وتفرض عليه نماذج عقود مشددة لتضمن مصالحها أكثر في مواجهة الطرف الضعيف .وشدّد المشرع من مسؤولية السمسار تجاه المؤمن لهم، حيث ألزمه باكتتاب تأمين لتغطية التبعات المالية التي تترتب عن مسؤوليته المدنية .كما يلتزم بتقديم ضمانات مالية عندما توكل إليه مهمة دفع الأموال لشركة التأمين أو للمؤمن له، بشرط أن تكون هذه الضمانات.

---

[1] مريم عمارة ؛ مرجع سابق ؛ ص 63

[2] مريم عمارة ؛ نفس المرجع ؛ ص 64

مخصصة لتسديد قيمة الأموال التي توكل إليه. أما عن طبيعة الضمانات، فيمكن أن تكون في شكل كفالة بنكية أو عقد تأمين. ويعفى السمسار من تقديم هذه الضمانات إذا كان مكلفا بدفع أموال يكون قد تحصل فيها على توكيل من شركة التأمين .

ما يمكن قوله من خلال التعريف بالوكيل العام للتأمين وسمسار التأمين هو، أن التمييز بينهما أمر ذا أهمية على مستوى النتائج القانونية التي يمكن أن تترتب عن ممارسة نشاطهما. وعلى الخصوص ما يتعلق بحمايتهم تجاه شركات التأمين، حيث نجد أن الوكيل العام للتأمين يخضع لقانون أساسي ينظم علاقته بشركة التأمين التي توكله، وهو بمثابة حماية له وفي المقابل سمسار التأمين لا يخضع لقانون أساسي .

كذلك فيما يتعلق بحقوقهم والتزاماتهم تجاه المؤمن لهم وشركات التأمين، حيث يكون الوكيل العام للتأمين وكيلا عن المؤمن ويعمل لحسابه في الحدود المتفق عليها في عقد التعيين، على أن تتحمل شركة التأمين صاحبة التوكيل، المسؤولية المدنية التي تترتب عن عمال وكلائها ، إلا إذا تصرف الوكيل خارج نطاق المهام المحددة في عقد التعيين في حين أن سمسار التأمين، ملزم بتخصيص ضمانات مالية لمواجهة تبعات مسؤوليته المدنية.[1]

الفرع الثالث : إثبات عقد التأمين البحري على السفينة وشكله

والإثبات المقصود هنا هو الخاص بالكارثة والضرر المتعلق بالانعقاد ،وليس بالتنفيذ وهي العناصر التي سنراها لاحقا ونرى كيفية إثباتها.

اولا : اثبات العقد

من شروط الاثبات ان يثبت عقد التأمين البحري بالكتابة وهذا ما جاء في المادة 97 من أمر 95-07 التي تنص "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية" ، من هنا تبقى الكتابة هي

[1] مريم عمارة ؛ مرجع سابق ؛ ص 64؛ 65

الوسيلة المثلى لإثبات البيانات الهامة كتاريخ سريان العقد وطبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمته مبلغ التأمين والأقساط الواجبة الدفع و الأخطار المضمونة [1]

يقصد بوثيقة الإشعار بالتغطية المشار إليها سابقا اوالوثيقة التي تثبت وجود هذا العقد عند تحرير وثيقة التأمين النهائية سرى العقد من تاريخ الاتفاق ليس من تاريخ التوقيع على وثيقة التأمين النهائية تأخذ وثيقة لإشعار بالتغطية صورتان في الواقع العملي :

الصورة الأولى: أن يكون المؤمن قد قبل طلب التأمين، وفي سبيل تحرير الوثيقة النهائية

و إعدادها لتوقيعها الذي يستغرق وقتا يلجأ إليها المؤمن باعتبار نشاط التأمين يعتمد على السرعة.

أما الصورة الثانية لهذه الوثيقة فيكون المؤمن لم يبت بعد في طلب التأمين فيمضي وثيقة الإشعار بالتغطية لطالب التأمين طول الوقت الذي يحتاجه لفحص الطلب والفصل فيه بالقبول أو بالرفض، ولا يعتبر التعاقد النهائي قد تم في هذه الحالة بمجرد وصول المذكرة المؤقتة إلى طالب التأمين إنما يعتبر أن هناك تعاقدا مؤقتا على تغطية الخطر المطلوب التأمين فيه.

فإذا تحقق الخطر أثناء قيام هذا التعاقد المؤقت رجع طالب التأمين على المؤمن بمبلغ التأمين [2]

ثانيا :شكل العقد

أما فيما يخص البيانات الواجب توفرها في وثيقة التأمين فقد نصت المادة 98 من الأمر المتعلق التأمينات على أنه " يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي:

- تاريخ ومكان الاكتتاب
- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معي أو لحساب من سيكون له الحق فيه.
- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها

---

[1] علي بن غانم المرجع السابق ص 134

[2] عبد الرزاق السنهوري؛ الوسيط في شرح القانون المدني؛ عقود الغرر وعقد التأمين؛ المجلد السابع ؛دار احياء؛ التراث العربي ؛بيروت لبنان 1963ص 1185

- الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة
- مكان الأخطار
- مدة الأخطار المؤمن عليها
- المبلغ المؤمن عليه
- مبلغ قسط التأمين
- الشرط الإذني أو لحامله إذا اتفق عليه
- توقيع الطرفين المتعاقدين" . كما تعتبر وثيقة التأمين على السفينة عقد نموذجي يعد من المؤمن لضمان هيكل السفينة ملحقاتها وكذلك مسؤولية مالك السفينة أو المجهز عن الأضرار الناجمة عن تحقق الأخطار المضمونة.

وتعد الوثيقة وفق نموذج تؤشر عليه إدارة الرقابة لقد نصت المادة 227 من الأمر 95-07 على أن "تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها لتأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفرض العمل بشروط نموذجية." [1]

[1] الأمر 95-07 ؛المادة 227 ؛ مرجع سابق ؛ ص 37

المبحث الثاني : عناصر عقد التأمين البحري على السفينة

المطلب الاول : محل عقد التأمين

الفرع الاول : المصلحة المؤمن عليها

إن القيمة الرئيسية المؤمن عليها هي هيكل السفينة و ملحقاتها ذلك وفق المفهوم الذي أعطاه إياها المشرع الجزائري، حيث كان التأمين في السابق يميز بين الهيكل الآلات أو المحرك، فكان يتم التأمين عليها بصفة منفصلة لكن حاليا اصبحت وثيقة التأمين على الهيكل تقوم بهذه التفرقة، ذلك حتى لا يتخلى المؤمن له على السفينة في حالة خسارة الهيكل بينما يظل المحرك سليمـا .

و لا يقصد بالملحقات المحرك فقط إنما جميع الآلات المستعملة في الملاحة البحرية .مع تطور الممارسة البحرية التشريع البحري، أصبحت هناك قيما تعتبر لواحق للسفينة رسالتها البحرية هي: أجرة النقل الديون الناشئة عن استغلال السفينة للنقل كذلك مقدار مسؤوليتها في موضوع التصادم موضوع الخسائر المشتركة .

و الأصل أن كل مال معرض للأخطار البحرية يجوز أن يكون محلا للتأمين البحري، ومجموعة الأموال القابلة للتأمين البحري قد تكون أموالا مادية أو غير مادية.

اولا : السفينة و لواحقها

لا يقتصر التأمين على جسم السفينة فحسب، بل يشمل ملحقاتها أيضا كما يجوز التأمين على السفينة هي في طور البناء يضمن المؤمن في هذه الحالة فضلا عن المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ومخاطر إنزال السفينة في البحر.[1]

و قد تطرق المشرع الجزائري للقيم المؤمن عليها في المادة 182 من الأمر95-07 إذ جاء فيها "تشتمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها و لواحقها و توابعها التي يملكها المؤمن بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها"

[1] كمال .م. طه؛ التأمين البحري ؛المرجع السابق ص432

ففي التأمين على السفن يتم تعيين السفينة بذكر اسم وخصائص السفينة أو السفن المؤمن عليها التأمين يتم بدون تجزئة على الهيكل الآلات المحركة الملحقات العدة ما يوضع خارجها.

فالتأمين بقيمة السفينة يمثل المصلحة المؤمن عليها وتشمل السفينة الهيكل والآلات المحركة وكذلك الملحقات وما يوضع على وجه الدوام لخدمتها تقدر قيمتها في العقد، وتسمى بالقيمة المقبولة، إذ يمكن لأحد أن يدعى خلافها لأنها تستمد قوتها من قاعدة العقد شريعة المتعاقدين .[1]

كما يتضح من نص المادة 52 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم الامر التالي "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق الأدوات عدة السفينة الأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري" العبارة الأخيرة وضعت المعيار لتحديد الملحقات إلا أن المشرع لم يوفق في الصياغة، فصفة الدائم تضفي على الخدمة وليس على السفينة، لذلك يجب أن نفهم العبارة الأخيرة كما يلي ..." :وكل الأشياء المخصصة للخدمة الدائمة للسفينة ملكا للمشتري"

و قد قررت معظم التشريعات وخاصة وثائق التأمين بخلاف التشريع الجزائري وكذلك وثيقة التأمين الجزائرية، إدراج بنود خاصة بالتأمين على أجرة السفينة وكذلك على الديون الحاصلة بسبب السفينة أو عليها، كما هو الحال في الوثيقة الفرنسية وقد تكون في وثيقة مستقلة، بخلاف ذلك فقد أقر المشرع الجزائري بالتأمين على المسؤولية نظمها في الأمر المتعلق التأمينات.

أ- التأمين على أجرة السفينة التأمين على الديون الناشئة بسبب استغلاله

1- التأمين على الأجرة:

الأجرة هي الثمن الذي يتسلمه المجهز عن رحلة معينة سواء تعلقت بالمسافرين أو بالبضائع وتدخل ضمنها المصاريف و المواد المستهلكة تعد كلها ضمن القيمة المضمونة لكن لا يدخل الربح، فالمجهز لا يستطيع أن يؤمن سوى الأجرة الصافية لأن تأمين مصاريف التجهيز تشتمل عليها وثيقة لتأمين على السفينة، فإذا أراد المجهز أن يؤمن على الأجرة الإجمالية يجب عليه أن يستبعد في التأمين على السفن مصاريف التجهيز حتى لا يكون قد أمن مصلحة واحدة بأكثر من تأمين و هي مسألة محظورة توصف بالتأمين الجمعي

[1] علي بن غانم ؛المرجع السابق ؛ص 203

و قد نصت المادة 93 من الأمر 95- 07 على أنه " يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمن بما في ذلك الفائدة المرجوة منه"[1]

و اعتادت وثائق التأمين جزافيا بأن هذه الاستفادة أو الأجرة الصافية تساوي أو تزيد عن 60 % من الأجرة الإجمالية إذ تمثل الأجرة رأس مال للتأمين مستقلا عن السفينة لم تنص عليها وثائق التأمين الجزائرية على السفن.

2- التأمين على الديون

يقصد بها المبالغ التي يجب على المؤمن له دفعها أو سبق وأن دفعها لكونه قد لحق به ضرر مباشر لتحقق الخطر، وإذا كان ظهور الدين كنتيجة لحصول الخطر أو إذا كان الدين قد ظهر من قبل فإن الخطر من شأنه أن يحرمه من المقابل الذي يستحقه كتعويض.

ثانيا: التأمين على المسؤولية.

لقد نصت القوانين الحديثة على هذا النوع الجديد من التأمين هو التأمين على المسؤولية، هذا ما فعل المشرع الفرنسي في التقنين الجديد المشرع الجزائري في الأمر المتعلق التأمينات إلا أنه تجدر الإشارة إل أن هنــاك مسؤولية تضمنها وثيقة التأمين على السفن وحالات أخرى تضمن بوثائق خاصة.

فقد اقتصر نشاط المؤمنين البحريين لسنوات طويلة على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن والبضائع، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه .[2]

أ- حالة التصادم

نصت المادة 132 من تقنين التأمين الفرنسي انه "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن

---

[1] الأمر 95-07 ؛المادة 93 ؛ مرجع سابق ؛ص 15

[2] مصطفى كمال طه؛ المرجع السابق؛ ص 435

عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص[1]"

زيادة على حالات التأمين على المسؤولية المضمونة بمقتضى وثيقة التأمين على السفينة فإنه قد تكون من مصلحة المجهز أن يضمن مسؤوليته التي يمكن أن تترتب اتجاه الغير مثل ضمان مسؤوليته تجاه المسافرين عن الضرر الشخصي نتيجة الاصطدام أو ضمان السباحين والمتسابقين الذين يمكن أن يلحقهم ضرر من السفينة أو نتيجة حادث وقع لها كما جاء في نص المادة 173-8 من تقنين التأمين الفرنسي: "باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص فإن المؤمن يضمن تعويض كل الأضرار التي يكون ملتزم بها عند رجوع الغير في حالة التصادم بالسفينة المؤمن عليها أو تلاطم هذه السفينة بمنشأة أو بجسم ثابت أو متحرك أو عائم".

ب-التأمين على الإسهام في الخسائر المشتركة

سنتناول في هذا المقام اولا تعريفها ثم سنتطرق إلى التأمين على الإسهام في الخسائر المشتركة.

1- مفهوم الخسائر المشتركة:

وهذه النظرية تعد من أقدم أنظمة الملاحة البحرية، وقد أخذت بها جميع الشعوب التي مارست الملاحة البحرية عندما بلغت درجة معينة في ممارسة هذا النشاط و الحضارة، وفكرا بسيطة تقوم على إجراء يقوم به الربان إذا ما تعرضت السفينة التي تحمل بضائع لخطر يهددها فيقوم برمي بعض البضائع للتخفيف على السفينة من أجل إنقاذها، و بذلك يستفيد مالك السفينة وملاك البضائع من عملية التضحية بالبضائع الملقى بها في البحر، فيلتزم[2] بتعويض صاحب البضاعة المضحى بها كل واحد بنسبة استفادته من سلامة أمواله من مالكي السفينة وهذا ما عرف فيما بعد بقواعد رودس.

<u>الفرع الثاني</u> : الأخطار المؤمن ضدها

يهدف تأمين الخطر البحري الى جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له جراء تحقق الضرر فعقد التأمين لا ينتج آثاره القانونية الا عند تعرض الاشياء محل التأمين للخطر المؤمن منه و

[1] 522 du trois juillet 1967 sur les assurances maritimes officiel de la république France l'oi N 67_ Journal

[2] علي بن غانم؛ مرجع سابق ؛ ص

يشترط تحديد الخطر الذي يخشى تحققه عند ابرام عقد التأمين و لا يلتزم المؤمن بأداء أي تعويض الا في حال تحقق هذا الخطر و يشترط في هذا الخطر مستقبليا احتماليا و غير مستحيل لان التأمين على خطر غير موجود يجعل من عملية التأمين عليه عملية صورية و حيث ان غرض التأمين حماية المستأمن من احتمال تحقق الخطر فان هذا الخطر المحتمل هو محل التأمين و يترتب عليه بطلان العقد لتخلف المحل .[1]

و ما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمينات هو سبب الضرر وليس طبيعة الضرر، هو الخطر البحري، ولا يكون الخطر كذلك إلا إذا تعلق بمنشأة بحرية قائمة بالملاحة البحرية، فتستبعد المنشآت النهرية لو قامت برحلة بحرية بصفة تبعية، فطبيعة المال المعرض للخطر هي التي أعطت التأمين وصفه البحري، والخطر البحري هو الذي أدى إلى نشوء قواعد خاصة بالتأمين البحري، و منه وجب علينا معرفة الأخطار التي تدخل في ضمان العقد و الأخطار المستبعدة منه

اولا : الأخطار المضمونة و الأخطار المستبعدة

أ- الأخطار المضمونة:

لقد اختلف تعريف الخطر البحري لتعدد الآراء ، لكن المتفق عليه هو أنه لكي نكون بصدد خطر بحري يجب أن تكون هناك علاقة بين الخطر والملاحة البحرية، أي أنه كل ما ينشأ عن الملاحة البحرية من أخطار يعتبر بحريا، سواء كانت صلته بالبحر مباشرة أو غير مباشرة طالما أن وجوده تابع للملاحة البحرية.

بينت قواعد قانون التجارة البحرية المخاطر التي يسأل عنها المؤمن، فقضت بأن المؤمن يتحمل مخاطر كل هلاك وضرر يلحق الأشياء المؤمن عليها من عاصفة وغرق وتصادم وإرساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر، والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقة، وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية.

و لقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 101 من أمر 95-07 في الفقرة الأولى ما يلي " :يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة

[1] محمود سمير الشرقاوي؛ الخطر في التأمين البحري ؛ مرجع سابق؛ ص63؛ 64.

وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد[1]."

ب-الأخطار المستبعدة :

تنص المادة 102 من أمر 95-07 على أنه : " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها :

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة

2-الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

-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 المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات."

-أفعال المؤمن له وأخطاؤه **:**بينت قواعد قانون التجارة البحرية أن المؤمن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة أو جسيمة ارتكبها المؤمن له أو ممثلوه، وكل اتفاق مخالف يعد باطلاً.

-العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه **:**يقصد بالعيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه الطبيعة الخاصة أو الحساسية الشديدة للشيء المؤمن عليه والتي تجعل قابليته للهلاك أو التلف سريعة، ومثال ذلك قابلية بعض المعادن الشديدة للصدأ فيما لو تعرضت للرطوبة[2].

أخطاء الربان : لقد اعتبرت المادة 96 من هذا الأمر المادة 102 من النظام العام، فلا يجوز مخالفتها نصت المادة 126 من نفس الأمر[3]: " لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة" وتعتبر كذلك من النظام العام.

كما نصت المادة 103 من أمر 95-07 التأمينات على أنه: " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية عواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف :

1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه .

---

[1] الأمر 95-07 ؛المادة 101 ؛ مرجع سابق ؛ ص 15

[2] محمود سمير الشرقاوي؛ المرجع السابق؛ص 129

[3] الأمر 95-07 ؛ المادة 126 ؛ مرجع سابق ؛ص 20

2-الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب .

3-القرصنة الاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعه

4-الفتن الاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع الإضرابات .

5-اختراق الحصار

6-الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين .

7-جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون .

8-كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادي التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة[1]."

ثانيا : الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة

أ- امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية:

الأصل أن المؤمن لا يسأل إلا عن الأضرار التي تنتج عن الخطر البحري أي عن الحوادث التي تحدث في البحر في أثناء الملاحة البحرية، ولكن لضرورة عملية علمية امتد التأمين البحري ليشمل أخطارا غير بحرية وهذا ما نلاحظه في مختلف التشريعات الحديثة وفي مختلف وثائق التأمين البحرية، وهذه الضرورة نجدها في الحد من الخسائر التجارية الناتجة عن الأخطار غير البحرية.

مع التطور الحاصل في القانون البحري وفي الممارسة البحرية، اتجه المؤمنون إلى تغطية كل الأضرار الناتجة عن الحوادث القهرية، أصبح العقد يغطي كل الأخطار الحاصلة طوال مدة التأمين، تبقى مع هذا وثيقة التأمين خاضعة لأحكام التأمين البحري، فيكون بذلك الاتفاق هو مصدر امتداد أحكام التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية والأساس القانوني لهذا الامتداد هو نظرية التبعية . [2]

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 103 ؛ مرجع سابق ؛ ص 31

[2] مصطفى كمال طه ؛الوجيز في القانون البحري؛ مرجع سابق؛ ص 468

ولكي يصبح التأمين البحري يغطي أخطارا غير بحرية أكثر منها بحرية، كان لابد من اتخاذ من نظرية التبعية كأساس لنظرية الامتداد، ذلك للحد من مساوئ التوسع في تفسيرها .[1]

نجد في التأمين على السفن صورتين للحالات التي لا يكون التأمين بحريا بحسب الأصل وهما: التأمين على السفن أثناء البناء أو أثناء وجودها في حوض جاف والتأمين عليها أثناء وجودها في الميناء.

للتأمين على السفينة أثناء البناء أو أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها حيث

يجوز لبناء السفينة أن يعقد تأمينا لضمان ما تتعرض له هذه الأخيرة أثناء بنائها تعويمها لتجربتها قبل تسليمها لمالكها .و تتضمن :

-زمن الخطر في التأمين على السفينة أثناء البناء:

يبدأ ضمان الأخطار في مثل هذا التأمين وحسب القانون الإنجليزي منذ وضع قاعدة السفينة بقصد بدء عملية البناء وستمر الضمان حتى تسليم السفينة لمالكها مرورا بمرحلة الإبحار التجريبي، أما ما جرى العمل به في فرنسا فبداية ونهاية الضمان تبقى لاتفاق الأطراف وللشروط التي حدداها في الوثيقة . [2]

- نطاق التأمينات في التأمين على السفينة :

ويكون أساس التأمين القيمة الكاملة للسفينة المذكورة في عقد البناء غير أن المؤمن لا يلتزم بدفع التعويض إلا في حدود قيمة ما تم ناؤه فعليا، والملاحظ هنا أن القسط سيكون كبيرا بالنظر إلى القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه . [3]

- التأمين على السفينة أثناء وجودها في الميناء:

توجد السفينة في الميناء لأحد السببين: إما لتوسط هذا الميناء الرحلة البحرية وسيكون بغرض التزود بالوقود أو بالتموين اللازم أو لإنزال أو استقبال ركاب أو لتفري أو شحن بضاعة وإما أن توجد في الميناء بعد وصولها لنهاية الرحلة وبقصد التأهب لرحلة العودة .

---

[1] محمود سمير الشرقاوي؛ المرجع السابق؛ ص 203

[2] محمود سمير الشرقاوي؛ المرجع السابق؛ ص 244

[3] محمود سمير الشرقاوي؛ نفس المرجع ؛ص 246

و من مصلحة المجهز أن تكون السفينة مؤمنة ضد الأخطار التي قد تصيبها هي راسية في أحد الموانئ لأن الخطر البحري مرتبط بقيام السفينة بالملاحة البحرية، الشيء الغير واق هي راسية، لذا كان من الضروري وجود تأمين في هذه المرحلة.

- موقف المشرع الجزائري من نظرية الامتداد في التأمين على السفينة:

نلاحظ أن المشرع أخذ بفكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية ؛ و بالرجوع إلى المادة 124 من أمر 95-07 التي تنص: فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانى أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور[1]."

كما أن وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية في بندها التاسع أخذت كذلك بفكرة امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية[2]، فبالإضافة إلى تبنيها أحكام المادة 124 من الأمر 95-07 فهي أكدت اتجاه المشرع حيث أقرت الامتداد في حالة سلوك السفينة بمسالك مائية يمكن أن تكون محلا للملاحة البحرية كالأنهار مثلا.

ب- جواز التأمين برغم تخلف الخطر (الخطر الظني) :

ثاني استثناء على القواعد العامة هو التأمين برغم تخلف الخطر أي انعقاد العقد صحيحا بالرغم من تخلف محله، وإنتاجه لكل أثاره.

1- مبدأ الخطر الظني

ان عقد التأمين
من عقود حسن النية فقد يحدث و أن يتم التأمين على خطر بحري بالرغم من تحقق حدوثه و لا يعلم بحدوثه أي من المؤمن أو المؤمن له و يسمى الخطر في هذه الحالة الخطر الظني.

و هو الخطر الذي لا يقوم على اساس واقعي و حقيقي بل يتركز في ذهن و تصور أحد طرفي عقد التامين او كلاهما اما من الناحية الفعلية فهو حدث قبل ابرام التعاقد. او انه قد زال نهائيا قبل

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 124 ؛ مرجع سابق ؛ ص 37

[2] وثيقة التأمين البحري على هيكل السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات في ظل أمر 95- 07

التعاقد و لكن نبأ حدوثه او زواله لا يصل علم طرفي التأمين قبل ابرام العقد فيظن كل منهما أن عقد التأمين يغطي مخاطر لم تتحقق بعد .[1]

وقد أخذ القانون الفرنسي بجواز هذا التأمين إذا لم يثبت أن المستأمن كان في استطاعته أن يعلم بتحقق الكارثة أو أن المؤمن كان في إمكانه أن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها، كما أنه فرق بين حالتين :

-حالة لا يكون فيها التأمين من الخطر الظني مقصودا في حد ذاته، وإنما انعقد التأمين لتغطية خطر معين ثم تحول هذا الأخير إلى خطر ظني بتحققه قبل الانعقاد ولم تتوفر القرينة القانونية المنصوص عليها في المادة 365 و 366 من القانون التجاري الفرنسي وهي قرينة العلم، وذلك بتحديد الوقت الذي يفترض فيه وصول خبر الهلاك إلى محل التعاقد.

–وحال التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة، وهنا الخطر الظني هو محل التعاقد وقد نصت عليه المادة 367 وتتعطل بذلك القرينة المنصوص عليها في المادة 366 ويكون احتمال تحقق الخطر عند الانعقاد أمرا واردا في حسبان الطرفين بشرط انعدام العلم الحقيقي بالهلاك . [2]

كما أقرت الوثيقة بطلان التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة إذا ثبت أن خبر وصول السفينة أو تحقق الخطر قد عرف في المكان الذي يوجد فيه المؤمن أو المؤمن له قبل إصدار الأمر بالتأمين إلا إذا أثبت المؤمن له حسن نيتـه . [3]

2- موقف المشرع الجزائري من الخطر الظني:

أقر المشرع الجزائري بهذا النوع من التأمين وترك الحرية للمتعاقدين في الأخذ به أو استبعاده في وثيقة التأمين استنادا الى المادة 125 من أمر 95-07 التي تنص على : "يمكن المؤمن والمؤمن الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددانها في العقد " .[4]

---

[1] محمود سمير الشرقاوي ؛ مرجع سابق؛ ص 99

[2] محمود سمير الشرقاوي المرجع السابق ص 75

[3] Police française d’assurance maritime sur corps de tous - navires (imprimé du 1er décembre 1972 modifié par l’imprimer du 1 - er janvier 1979).

[4] الأمر 95-07 ؛ المادة 125 ؛ص 37

إثبات الخطر البحري :

لا يختلف إثباته عن القاعدة العامة التي تقضي بأن عبء الإثبات يقع على المدعي، عليه فالمؤمن له عليه إثبات أن الضرر الذي أصاب المال المؤمن عليه قد حدث بسبب خطر مغطي بوثيقة التأمين .أما إذا ادعى المؤمن أن الخطر من الأخطار المستبعدة فعلي إثبات ذلك وتوجد قرينة بسيطة في صالح المؤمن له وهي بما أن الحادث وقع في البحر فهو ناتج عن خطر بحري، قد حكم القضاء الإنجليزي بأنه إذا هلكت السفينة فيفترض أن ذلك وقع نتيجة خطر بحري [1].

المطلب الثاني : نطاق المحل المؤمن ضده

اذا وقع الحادث خارج نطاق الزمان والمكان اللذان يغطيهما عقد التأمين كان المؤمن عن الخطر غير مسؤول عنه.

الفرع الاول : النطاق الزمني للأخطار المؤمن عليها

العبرة بالخطر لا بالضرر اذ يلتزم المؤمن متى كان الخطر داخل نطاق العقد حتى ولو ظهر لضرر بعد انتهائه ؛ فاذا وقع الخطر خارج هذا النطاق الزمني فلا يلتزم المؤمن ولا تقوم مسؤوليته .

و قد نصت المادة 122 من أمر 95-07 لانعقاد التأمين لزمن محدد أو لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية كما يلي :

أ- التأمين لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية:

إذا كان العقد لرحلة معينة او لعدة رحلات متتالية فان بداية ضمان الأخطار تبدأ من ابتداء عملية الشحن إلى غاية انتهائها ، على أنه لا يسأل المؤمن في حالة ما إذا طالت مدة التفريغ وتجاوزت خمسة عشر يوما من وصول السفينة إلى ميناء كما جاء في نص المادة 123 من الأمر 95-07" فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن

[1] محمود سمير الشرقاوي المرجع السابق ص 188

عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود[1]"

و كذلك يجدر بنا الاشارة للحكم الذي أقره البند 17 من الوثيقة الجزائرية[2]، فالتحديد الزماني إن لم يحترم ترتب عنه بطلان العقد وعدم ترتيبه لأي أثر من أثاره، فعلى السفينة أن تبدأ رحلتها خلال شهرين من إبرام العقد، وإلا يمكن للخطر أن يحدث وهي راسية ولم تبدأ رحلتها بعد، وهذا يجعل المؤمن يتحرر من التزاماته ويتمسك ببطلان العقد.

ب-التأمين لزمن معين:

للمتعاقدين الحرية لتحديد تاريخ بداية الأخطار ونهايتها وعادة ما تكون محددة بسنة أو سنتين 2 اعتبار أن السفينة تتناقص قيمتها باستعمالها مما يستوجب إعادة النظر في تقدير القيمة المؤمن عليها وكذلك لتقدير الأقساط الجديدة.

أضافت المادة ان اليوم الأول والأخير للمدة المتفق عليها يدخلان في ضمان العقد للأخطار التي قد تحدث خلالهما و هذا ما جاء في نص المادة 124 من أمر 95-07" فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور[3]"

- حالة انتهاء المدة قبل انتهاء الرحلة:

وقد أقر البند 08 من وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية في هذه الحالة أن الضمان يستمر في حالة ما إذا انقضى الأجل المحدد وكانت السفينة في حالة إصلاح الأضرار ضمنها المؤمن فيستمر نطاق العقد إلى غاية الانتهاء من الإصلاحات مع استحقاق المؤمن لقسط إضافي يحسب وفق ما أقره هذا البند .[4]

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 123 ؛مرجع سابق؛ ص 37
[2] مصطفى كمال طه؛التأمين البحري؛ المرجع السابق؛ ص 483
[3] الأمر 95-07 ؛ المادة 124 ؛ مرجع سابق ؛ ص 37
[4] مصطفى كمال طه؛التأمين البحري؛ المرجع السابق؛ ص 484

الفرع الثاني : النطاق المكاني للأخطار المؤمن عليها

حتى يجوز للمؤمن له المطالبة بالتعويض يجب أن يحصل الخطر في النطاق المكاني المحدد في العقد ففي التأمين لرحلة يتحدد مكان الأخطار بالطريق العادي للسفر من بداية الرحلة إلى نقطة الوصول.

الطريق الذي تضمن خلاله الأخطار المؤمن عليها هو الطريق المعتاد و المتفق عليه و المبين في العقد و تغيره يعد انحرافا عن خط السير المتفق عليه مما يزيد في احتمال حدوث أخطار لم يكن المؤمن على علم بها فإذا وقع الخطر فإن المؤمن لا يكون مسؤولا عن ضمانه إذ تنتفي مسؤوليته عن ضمان الأخطار التي تقع في غير الطريق المعتاد و المتفق عليه.

فإذا كان تغير السفينة للطريق اختياريا ووقع الخطر فإن المؤمن لا يكون مسؤولا عن ضمانه إذ تنفي مسؤوليته عن ضمان الأخطار التي تقع في غير الطريق المعتاد و المتفق عليه وهذا ما نصت عليه المادة 126 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات " لا يضمن المؤمن الأضرار و الخسائر المنجرة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة ".[1]

أما إذا كان تغيير الطريق اضطراريا بسبب قوة قاهرة أو لتقديم المساعدة فإن التزام المؤمن يبقى قائما بالضمان كما نصت عليه المادة من وثيقة التأمين على كل السفن إذ بينت ان ضمان الاخطار يسري حتى في حالة التغير الجبري للطريق أو الرحلة. و الفرق بين تغيير الرحلة و تغيير الطريق هو أن تغيير الطريق يعنى به الانحراف عن الطريق المتفق عليه ثم الرجوع إليه و انتهاء الرحلة لميناء الوصول اما تغيير الرحلة فيعني به زيادة على تغيير الطريق تغيير ميناء الوصول بحيث تتغير اما بداية الرحلة ميناء الإقلاع أو تغيير ميناء الوصول . [2]

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 126 ؛ مرجع سابق ؛ص 37

[2] علي غانم ؛المرجع السابق؛ ص 289

الفصل الثاني :

آثار عقد التأمين البحري على السفينة

الفصل الثاني: آثار عقد التأمين البحري على السفينة

المبحث الأول التزامات اطراف عقد التأمين على السفينة

المطلب الأول التزامات المؤمن له

التزامات المؤمن له هي تلك الواجبات المنصوص عليها قانونيا في العقد و يترتب عليها الضمان و التعويض، و تتحدد بمقتضى عقد التأمين على النحو الآتي:

- دفع قسط التأمين
- تقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن ضده
- المحافظة على مصالح المؤمن

اضافة الى بعض الالتزامات التي قد تتضمنها وثيقة التأمين والتي يفرضها المؤمن على المؤمن له، ويكون من شأن إغفالها سقوط حقه في طلب التعويض.

كما جاء في المادة 108 من الأمر 07-95 المتعلق التأمينات التي نصت على ما يلي: " يترتب على المؤمن له:

1- أن يقدم تصريحا بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر.
2- أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد.
3- أن يصرح خلال عشرة أيام على الأكثر بعد إطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد.
4- 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.
5- ان يراعي الالتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول، وأن يبذل الجهود لاتقاء الأضرار أو الحد من اتساعها.
6- أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير، المسؤولين عن الأضرار الحاصلة.

7- أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه، خلال سبعة أيام على الأكثر بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر" [1]

الفرع الأول: الالتزام بدفع قسط التأمين

و هو أول وأهم التزامات المؤمن له وقد نص عليه المشرع في القواعد العامة للتأمين البحري، وفصل فيه في الأحكام الخاصة بالتأمين على السفينة ؛ لهذا سنتناول تعريف القسط أولا وكيفية تحديده ثم ننتقل إلى آثار هذا الالتزام .

اولا : مفهوم قسط التأمين

أ- تعريف القسط

يعرف القسط بأنه قيمة الخطر المؤمن منه أو المقابل المالي الذ يدفعه المؤمن له مقابل التزام المؤمن بدفع مبلغ التامين ،وهذا المبلغ قد يأتي دلى شكل قسط دور أو اشتراك،وهذا الأخير نجده في الشركات ذات الشكل ألتعاضد .
والقسط إما أن يتم دفعه مرة واحدة وفي هذه الحالة يسمى القسط الوحيد ، أو إن يدفع على شكل أقساط دورية عند حلول كل اجل لاستحقاق.

إن الأصل أن يتم دفع القسط من الشخص الطالب للتامين ولكن يمكن لآي شخص أخر له مصلحة في استمرار عقد التامين أن يلتزم بدفع هذه الإقساط.

و قد نصت المادة 619 من القانون المدني التي تعرف عقد التأمين بأنه"عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد ذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن" [2]هي المادة التي أكدتها ولم تخالفها المادة الثانية من أمر95-07 للتأمينات، فكلا المادتين أوردتا عبارة :" قسط

---

[1] الأمر 95-07؛ المادة 108 ؛ مرجع سابق ؛ ص 32

[2] الأمر 75 /58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني (ج.ر.ج.ج. العدد78 لسنة1975

أو أية دفعة مالية أخرى" فيتبين لنا أن المشرع يقصد بالقسط مبلغا نقديا، ولا يقوم مقام الدفعة النقدية القيام بعمل أو الامتناع عن القيام بعمل، فالوفاء به يكون نقدا ويجوز أن يتم الوفاء بواسطة سند تجاري كالشيك، ولكن في مثل هذه الحالة يعتبر الوفاء قد تم إلا إذا تسلم المؤمن القيمة الثابتة في السند وهو يتسلمها نقدا [1]

فيما يخص زمن دفع القسط، فإن القاعدة العامة مؤداها أن زمن الوفاء به يتحدد وفقا لاتفاق الطرفين، استقر العمل في وثائق التأمين على وجوب دفع القسط مقدما، وإن كان في الأصل أنه يقدم في شكل دورات معينة، إلا أنه في التأمين على السفن يشترط المؤمن على المؤمن له أن يدفع القسط دفعة واحدة ومقدما حتى يتمكن من مواجهة التعويضات التي قد يلتزم بها خلال السنة.

ب- تحديد القسط و الوفاء به

1- تحديد القسط :

هناك عدة عوامل تتدخل في تحديد قسط التأمين على السفينة من طرف المؤمن، كالنتائج الذي سجلها في السنوات السابقة، واعتبارات التفاوت بين سفينة وأخرى الذي يؤثر في نسبة تعرضها للخطر، اضافة الى عمر السفينة و حمولتها و من بناها وكذلك مبلغ التأمين.

كما بينت الإحصائيات التي تقدمها شركات التأمين على السفن أن حوادث الضياع الكلي تمثل الربع و حوادث الخسارات الجزئية تمثل النصف الخسارة العامة ومصاريف الإنقاذ ومسؤوليات التصادم تمثل النسبة الباقية. [2]

مع الأخذ في الاعتبار المصاريف التي يكتسبها المؤمن واستقطاع نسبة للكوارث إضافة نسبة معقولة للربح فإنه بالرجوع إلى الإحصائيات يمكن الوصول إلى مقابل التأمين المناسب . [3]

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 02 ؛ مرجع سابق ؛ ص 05

[2] جمال الحكيم التامين البحري: دراسة علمية وعملية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، الطبعة الأولى ؛ص 170

[3] .جمال الحكيم؛ نفس المرجع؛ ص 170

إذا تحدد القسط فلا يجوز تغييره بعد ذلك لكن هذه القاعدة ليست من النظام العام، فيجوز الاتفاق على زيادة القسط و تخفيضه طردا مع نسبة المخاطر .

اما ما يخص قابلية القسط للانقسام أو التجزئة فإنّ بعض التشريعات تستند إلى ما يقال بأن القسط غير قابل للتجزئة، و لا بد أن يكون مستحقا بأكمله إذا بدأ الشيء المؤمن عليه في التعرض للأخطار و بدأ المؤمن في تحملها و لو زال الخطر قبل نهاية فترة التأمين .

و قد نصت المادة 130 من من الأمر95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "يبقى القسط حقا مكتسبا للمؤمن بمجرد سريان الأخطار، في التأمينات لأجل محدد يكون القسط المشترط عن كامل مدة الضمان مكتسبا للمؤمن في حالة الخسارة التامة أو التخلي على عاتق المؤمن. إذا لم تكن الخسارة التامة أو التخلي على عاتق المؤمن، يكسب هذا الأخير القسط على أساس المدة السارية حتى وقوع الخسارة التامة أو إلى غاية التبليغ بالتخلي[1]."

لكن محكمة النقض الفرنسية فقد رأت بأنّه إذا كان انقضاء التأمين ناشئا عن قوة قاهرة فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بعدم قابلية القسط المقابل للمدة الباقية التي لم يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر للتجزئة، و ذلك لأنّه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحالة التنفيذ وجب أن ينقضي معه القسط .

كما أنّه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على تجزئة القسط أو استحقاقه كاملا و لو أدى ذلك إلى الانقضاء قبل نهاية المدة بسبب حادث أجنبي عن المؤمن له.. و على هذا الأساس فإنّ هذا النوع من الاتفاق يعتبر فيه المؤمن له ضامنا للمؤمن في تنفيذه لالتزامه

أما في الجزائر فلم يرد في قانون التأمين الجزائري لا القديم و لا في الجديد نص يحسم المشكلة باستثناء ما ورد في المواد 18-22-37من الأمر 80-07 و التي اوجبت رد القسط في الحالات الثلاثة التالية على الترتيب:

1-فسخ العقد بسبب الإدلاء ببيانات كاذبة عن الخطر المؤمن عليه.

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 130 ؛ المرجع السابق ؛ ص38

2-توقّف سريان عقد التأمين لجماعة الدائنين في حالة الفسخ أو إفلاس المؤمن له أو تصفية أمواله تصفية قضائية.

3-في المدة التي لم يعد فيها الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر المؤمن منه في حالة هلاك الشيء المؤمن عليه هلاكا كليا بسبب آخر غير الخطر المؤمن منه[1].

2- الوفاء بالقسط:

لمّا كان القسط غير قابل للتغيير فإنه يكون مستحقا بمجرد إبرام العقد بين المؤمن و المؤمن له.

و هذا ما نصت عليه المادة 79من الأمر95-07 بقولها" :يمثّل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه و الحصول على الضمان[2].

و يكون الوفاء بالقسط في محلّ إقامة المؤمن تطبيقا للقواعد العامة السارية المفعول كما هو الشأن في مختلف شركات التأمين إلاّ إذا اتفق الطرفان على مكان آخر كما جاء في المادة 282 من القانون المدني حيث نصت فقرتها الثانية: "... فيكون الوفا في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وقت الوفاء، أو في المكان الذي يوجد فيه مركز مؤسسته إذا كان الالتزام متعلقا بهذه المؤسسة"

و المدين بالقسط ، هو موقع وثيقة التأمين مهما كانت مرتبته وهو الملتزم بدفعه.

ثانيا: آثار الالتزام بدفع القسط

سنتطرق أولا للإجراءات التي قررها المشرع لصالح المدين بهذا الالتزام، وهو المؤمن له، ولصالح بقاء سريان مفعول العقد ثم نتناول جزاء الإخلال بالتزام دفع القسط.

أ- التذكير الأعذار بدفع القسط

لقد فرض المشرع على المؤمن إجراءات يجب اتخاذها إزاء المؤمن له إذا لم قم بدفع القسط، بموجب المادة 111 من الأمر 95-07 والتي تنص على أنه: " إذا لم يدفع المؤمن

---

[1] قانون رقم 80 – 07 مؤرخ في 9 أوت 1980 ، المتعلق بالتأمينات؛ الجريدة الرسمية؛ العدد 33؛ المؤرخة في 12 أوت 1980

[2] الأمر 95-07 ؛ المادة 79 ؛ مرجع سابق ؛ص 26

له قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية."[1].. ويتبين من عبارة الوجوب أن الإجراء ضروري، ومنه تبطل كل الإجراءات اللاحقة له.

و الملاحظ فيما يخص حساب المواعيد أن المادة لم توضح إن كانت الثمانية أيام تبدأ من تاريخ الإرسال أم من تاريخ الوصول أو من تاريخ رجوع وصل الاستلام، لكن بالرجوع للقواعد العامة لإجراءات فإن الأجل الممنوح للمؤمن له يبدأ من تاريخ استلامه الإنذار وليس من تاريخ إرساله وهذا يستقيم والمنطق القانوني السليم.

كما ان الهدف من الإنذار هو أولا تذكير المؤمن له بما عليه وثانيا ضبط حساب مواعيد الإجراءات اللاحقة، ولهذا كانت الرسالة المضمونة الوصول تفي بهذا الغرض.

و من البديهي أن يذكر في الاعذار مقدار القسط المستحق وتاريخ استحقاقه، أن يبين المؤمن له بأن هذه الرسالة هي اعذار أو إنذار ما سماه المشرع، و أنها ليست مجرد مطالبة بسيطة بدفع القسط وأن يذكره بالنتائج المترتبة عن هذا الاعذار هذا الإجراء يصبح القسط واجب الأداء في موطن المؤمن بدلا من موطن المؤمن له تبدأ بعده حساب مواعيد الإجراءات اللاحقة . [2]

كما سبقت الإشارة إليه، فإن الإجراء جاء أساسا لصالح المؤمن له، فهو تذكير بعدم قيامه بالتزامه من جهة، وتذكير له بما يترتب عن عدم القيام به من جهة أخرى، كما أن هذا الإعذار يثبت أن المؤمن طلب دينه من مدينه، وكما سبق ذكره بأن القسط يوفي في موطن المؤمن له، فعلى المؤمن أن يوجه الاعذار أو الإنذار كما سماه المشرع الجزائري إلى موطن المؤمن له، وهو الموطن المذكور في وثيقة التأمين.

ب-جزاء الإخلال بالتزام دفع القسط

جزاء الإخلال بهذا الالتزام يتراوح بين اختيارين وقف ضمان العقد أو فسخه :

1- وقف الضمان:

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 111 ؛ مرجع سابق ؛ ص 34

[2] عبد الرزاق السنهوري ؛ المرجع السابق ؛ ص 1311

الأصل ان يكون قسط التامين مستحقا بمجرد إبرام العقد فانتظام دفع الأقساط أمر جوهري حتى يؤدي عقد التامين وظيفته فإذا لم يدفع المؤمن له قسط التامين جاز للمؤمن أن يوقف التامين و يسبق توقيع هذا الجزاء أعذار المؤمن له.

و قد نصت المادة 111 من الأمر المتعلق التأمينات على أنه :"إذا لم يدفع المؤمن له قس التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان"...

فان تماطل المؤمن له عن دفع القسط المستحق في الميعاد المحدد يوقف سريان العقد تلقائيا دون حاجة إلى أي إجراء آخر "و معنى وقف سريان عقد التامين ان التزام المؤمن بضمان الخطر يوقف و يبقى موقوفا إلى اليوم الذي يعاد سريان هذا العقد" .[1]

فإذا تحقق الخطر المؤمن منه خلال مدة الوقف لم يكن المؤمن ملزما بالضمان وفقا لنص المادة 111 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات " اذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الاجل أوقف المؤمن الضمان"

و هو نفس ما جاءت به المادة 18 من وثيقة التأمين على كل السفن " ينتج الوقف آثاره تلقائيا بعد مرور الاجل و يبدا سريانه من اليوم الموالي من ساعة الصفر من تاريخ وجوب دفع القسط المتاخر"

فالوقف إذن هو إجراء عقابي يقوم به المؤمن لضمان حقه في القسط متى تماطل المؤمن له عن الدفع بعد انقضاء المدة التي اعذر خلالها فإذا انقضت دون قيامه بالتزامه أوقف الضمان و تبقى هذه المدة غير مغطاة و التي تبدأ من حلول ميعاد الاستحقاق أي بعد انتهاء مدة الاعذار حتى قيامه بالوفاء.[2]

[1] عبد الرزاق السنهوري؛ مرجع سابق ؛ ص 1312

[2] مصطفى كمال طه؛ التامين البحري؛ المرجع السابق ؛ص 478

فإذا وقع الخطر خلال هذه المدة فلا يلزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له فيما يبقى التزام المؤمن له بدفع الأقساط المستحقة خلال مدة الوقف قائما و من ثم يبقى التزام المؤمن بالضمان موقوفا.

و اذا دفع المؤمن له القسط المستحق مع المصروفات عاد عقد التامين إلى السريان ابتداءا من اليوم الذي يلي يوم الدفع فإذا ما تحقق الخطر المؤمن منه ضمنه المؤمن و وجب عليه الدفع كما يعود العقد الى السريان اذا تنازل المؤمن عن حقه في الوقف صراحة او ضمنيا كما ينتهي الوقف و يعود العقد للسريان اذا لم يفسخ المؤمن العقد بعد انقضاء المواعيد القانونية.

2- فسخ العقد :

الفسخ هو حق العاقد في العقد الملزم لجانبين في طلب حل العقد ليخلص بدوره من التزامه الذي أصبح بلا سبب متى تخلف الطرف الآخر عن التنفيذ.

و هو إجراء جزائي يلي الوقف و يترتب على إخلال المؤمن له بالتزامه في دفع القسط بعد اعذاره و قد نصت على ذلك المادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتامينات التي نصت بأنه: "... يجوز فسخ العقد بعد عشرة أيام من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام"...

و هذا ما جاء في المادة 18 فقرة 01 من وثيقة التأمين على كل السفن ..."بعد عشرة ايام من وقف الضمان يحق للمؤمن فسخ العقد" ...

فإذا انقضت عشرة ايام من تاريخ الوقف جاز للمؤمن ان يطلب فسخ العقد في اي وقت بعد انقضاء هذا الميعاد و يتم الفسخ برسالة مضمونة الوصول مع الأشعار بالاستلام يرسلها المؤمن في آخر موطن للمؤمن له و يتم الفسخ من يوم إرسال الرسالة للمؤمن له.[1]

[1] .عبد الرزاق بن خروف : التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ؛ الجزء الأول في التأمينات البرية ؛سنة 1998 ص 141

كما يستطيع المؤمن إلى جانب طلب الفسخ ان يطالب المؤمن له بالاقساط المتأخرة و المصروفات إلى حين الفسخ "و كذا التعويض عن الأضرار التي أصابته جراء فسخ عقد التامين " و يبقى المؤمن له كذلك مطالبا بدفع الأقساط المطابقة لفترة الضمان.

الفرع الثاني : الالتزام بتقديم بيانات صحيحة

الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر يقوم عند إبرام العقد ويستمر طوال مدة تنفيذه، وذلك حتى يتمكن المؤمن من تحديد موقفه من قبول العقد أو رفضه ليتسنى له تحديد القسط وفقا لطبيعة و نسبة تحقق الخطر المؤمن ضده.

اولا : أساس الالتزام

أ- التصريح بالبيانات عند إبرام العقد:

يفرض القانون على المؤمن له أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة عن الخطر المضمون حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة واضحة عن هذا الأخير ليحدد التزاماته وحقوقه اتجاه المؤمن له لإنه من العسير على المؤمن أن يتحرى بنفسه عن طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه، [1]

لقد نصت المادة 108 من أمر 95-07 في فقرتها الأول والتي تخص التزامات المؤمن له على ما يلي: يترتب على المؤمن له: -أن يقدم تصريحا صحيحا بجميع الظروف الت عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر"....

و نجد عادة أن كل من يرغب في التأمين على خطر ما، يتعين عليه أولا تقديم طلب التأمين للمؤمن أو قد يكون ذلك باقتراح من هذا الأخير ويكون عن طريق مطبوعة يعدها المؤمن مسبقا لهذا تحتوي على عدد من الأسئلة يقوم المؤمن له بالإجابة عنها، وعلى ضوء هذه الإجابة يستطيع المؤمن أن يقبل أو يرفض تغطية الخطر المطلوب

[1] مصطفى كمال طه ؛ التامين البحري ؛ مرجع سابق ؛ ص 471

التأمين ضده، لذلك وجب على المؤمن له أن يقدم كل البيانات المتعلقة بالخطر وظروفه، وهذا حتى ولو لم تتضمنها الأسئلة الموجهة إليه شفاهة أو كتابة .[1]

ب-التصريح بالبيانات أثناء سريان العقد:

يعتبر هذا الالتزام امتدادا للالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر وقت التعاقد هو يتصل كذلك بالالتزام بعدم زيادة المخاطر المضمونة.

و جاء في الفقرة الثالثة من المادة 108 على أن المؤمن له يصرح بأي بيان أو ظرف يؤثر على تقدير الخطر ذلك في خلال عشرة أيام بعد علمه بهذا المستجد الذي يكون من شأنه زيادة المخاطر التي يتحملها المؤمن، هذا التصريح يساعد هذا الأخير على اتخاذ الإجراءات المناسبة إزاء زيادة درجة احتمال وقوعه أو درجة جسامته.

ثانيا : طبيعة البيانات المصرح بها

يجب أن تكون البيانات التي يقدمها المؤمن له من شأنها أن تمكن المؤمن من تقدير الخطر المؤمن ضده بصفة دقيقة، أي انها تتعلق بالخطر المؤمن منه و تؤثر في تحديده وتحديد سعر القسط المناسب لتغطيته، أما البيانات الأخرى التي ترتبط بالخطر وليس من شأنها التأثير في تقديره فلا يلتزم المؤمن له بالإدلاء بها.

و تنقسم هذه البيانات إلى قسمين، بيانات موضوعية و بيانات شخصية[2].

فالبيانات الموضوعية هي التي تتعلق بموضوع الخطر المؤمن ضده وتتناول الصفات الخطر وما يحيط به من ظروف يكون من شأنها تكييفه تكييفا دقيقا، ويتوقف على هذه البيانات تقدير مبلغ القسط الذي يلتزم المؤمن له بدفعه ففي التأمين على السفينة فيجب على المؤمن له أن يذكر اسم السفينة وجنسيتها وعمرها ودرجتها وما نوع القوة الدافعة لها ونوع الملاحة التي تقوم بها و الإتلافات أو الخسارات التي أصابتها ولم يتم إصلاحها والرحلة التي تعتزم القيام بها وتاريخها.[3]

---

[1] عبد الرزاق بن خروف ؛المرجع السابق؛ ص 122

[2] علي حسن يونس ؛ أصول القانون البحري ؛ الاستغلال البحري ؛ دار الفك العربي ؛ القاهرة ؛ص 309؛310

[3] .علي حسن يونس؛ المرجع السابق ؛ص 310

أما البيانات الشخصية فهي تتناول شخص المؤمن له، وتتعلق بأخلاقه الشخصية و ما إذا كان شخصا طبيعيا أو معنويا، و تتعلق كذلك بماضيه في المجال التأميني، فكل هذه البيانات الشخصية تؤثر في نفسية المؤمن وتدفعه لاتخاذ القرار لنهائي بشأن العقد.

ثالثا : جزاء الإخلال بالالتزام بتقديم بيانات صحيحة

الإخلال بالالتزام الذي يقع على عاتق المستأمن أمر قانوني يتولّد عن العقد أو بمناسبته و يترتب عليه جزاء صارم هو نفسه المترتب على الإخلال بالالتزام المتعلّق بالإدلاء بالبيانات المتعلّقة بالخطر وقت التعاقد إلاّ إذا أخلّ المؤمن له بالتزامه بحسن نية، فإذا تبين المؤمن له ذلك قبل تحقّق الخطر ففي هاته الحالة له :

- ان يطلب زيادة القسط بما يتناسب مع الخطر أو الفسخ إذا لم يقبل المؤمن له بالزيادة، أمّا إذا تمّ ذلك بعد تحقّق الخطر فعليه بتخفيض التأمين بمقدار الفرق بين الأقساط المدفوعة و الأقساط التي يجب أن تدفع لكنه إذا كان إخلال المؤمن له بالتزامه بسوء نية فإنّ للمؤمن أن يحرمه من مبلغ التأمين في حالة تحقّق الخطر المؤمن منه، و يبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد، و هذا ما نصت عليه المادة 109 من أمر 95-07 :

- "إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108/ 1و 3 اعلاه 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 فعلا .غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعا عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر[1]."

الفرع الثالث : الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

عقد التأمين البحري شأنه شأن باقي العقود الأخرى، فهو عقد يبنى على الأمان و حسن النية و الثقة المتبادلة بين الأطراف، و لذلك كان لزاما على المستأمن أن يتصرف تصرفا عقلانيا مراعيا في ذلك صيانة طريقة العقد ببذل كلّ ما في وسعه

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 109 ؛ مرجع سابق ؛ ص 33

للالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن و حقوقه، و هذا الالتزام يترتب عليه عدة التزامات فرعية أخرى و هي

1- امتناع المؤمن له عن كلّ ما يسهم في زيادة الخطر أو تغييره أثناء سريان التأمين.
2- اخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال ثلاثة أيام من ورود الخبر إليه حتى يتمكّن من معاينة الخطر و إجراء تقديرات للأضرار الناشئة عنه فإذا تأخر عن ذلك جاز للمؤمن أن يطلب التعويض عما يلحقه من ضرر بسبب التأخير
3- الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث كأن يبذل جهده لإنقاذ ما يتسنى له إنقاذه في حال ما إذا غرقت السفينة أو انكسرت أو جنحت إلى اتجاه غير الاتجّاه المألوف لسبب من الأسباب، و في حالة امتناع المؤمن له عن تنفيذ هذا الالتزام حق للمؤمن أن يطلب التعويض عما لحقه من ضرر طبقا للمادة 133الفقرة 7و16-6
4- الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه، و ذلك بتنظيم إجراءات معينة قصد إثبات الأضرار التي يمكن أن تلحق بالأشياء المضمونة تفاديا لحدوث كلّ ما من شأنه إثارة الجدل حول طبيعة الأضرار و أسبابها و مقدارها، و يترتب على عدم مراعاة هذه الإجراءات في ميعادها المحدد عدم قبول الدعوى المرفوعة على المؤمن

التزام تبعي آخر نجده في حالة ما إذا تحقق الخطر بوقوع الحادث بسبب خطأ الغير فيلتزم المؤمن له في هذه الحالة باتخاذ الإجراءات ال ناسبة للمحافظة على حقوقه قبل الغير المسؤول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها و يعرف هذا الالتزام بالتزام المحافظة على حقوق الرجوع على الغير.[1]

و قد تطرق المشرع إليه في المادة 108 فقرة 6 من أمر التأمينات 95-07 إذ نصت : " يترتب على المؤمن له أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة "[2]

[1] مصطفى كمال طه؛ التامين البحري ؛ المرجع السابق ؛ ص 481
[2] الأمر 95-07 ؛ المادة 108 ؛ مرجع سابق ؛ ص 32

هذا الالتزام يقتضي حلول المؤمن مكان المؤمن له في دعاواه و حقوقه تجاه الغير المسؤول عن الحادث، و لذلك فالمؤمن له ملزم باتخاذ إجراءات مناسبة للحفاظ على حقوقه تجاه الغير المسؤول حتى يتسنى للمؤمن الحلول محله.

إن الفقه قد أولى اهتماما بالغا للمسألة التي تكسب المؤمن له الثقة الكاملة في من يتعاقد معه و بالتالي تجعل هذا الأخير حريصا في غياب الأول حفاظا على الحقوق و استمرارية العقد، و الواقع أن النيابة بهذه الصفة تستدعي المصالح المشتركة بين الطرفين بالتزام المؤمن بالنيابة وفق إجراءات يلتزم بها المؤمن له، وهذا ما من شأنه تعزيز الثقة في ميدان التأمين.

و لقد رتب المشرع جزاءا على مخالفة هذا الالتزام في المادة 119 من الأمر 95-07 حيث نصت على أنه : " إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 6/108 أعلاه، يتحرر المؤمن من التزامات في حدود المبلغ الذي كان من حقه أن يسترجعه من الغير المسؤول لو أدى المؤمن له التزاماته"[1]. فإذا لم يقم المؤمن له باتخاذ الاحتياطات اللازمة من أجل المحافظة على حقه في الرجوع على الغير، فإنه يكون قد أخل بتنفيذ التزامه و يحق للمؤمن مطالبته بتعويض الضرر الذي أصابه بسبب ذلك، و بالرجوع إلى نص المادة ، نجد أن المشرع أخذ بمبدأ العدل الإنصاف، إذ أنه لم يحرم المؤمن له من كامل مبلغ التأمين إنما حرمه في قيمة المبلغ الذي كان باستطاعة المؤمن الحصول عليه من الغير المسؤول عن الحادث لولا تقصير المؤمن له في الحفاظ على حقوقه.

المطلب الثاني: التزامات المؤمن

هي إلتزامات يتعهد بموجبها المؤمن التعويض عند تحقّق الخطر المبيّن في العقد

الفرع الأول الالتزام بتعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة

أحكام الوفاء بالتعويض

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 119 ؛ مرجع سابق ؛ ص 35

باعتبار أن التعويض يعتبر أثر من آثار الالتزام فإنه شمل على دائن مدين، فالدائن بالتعويض هو مالك الأشياء المؤمن عليها في وثيقة التأمين على السفينة التي يغلب عليها طابع الاسمية بينما يكون المؤمن عند تحقق الخطر المؤمن منه هو المدين الأصلي بالتعويض، يلتزم بتسوية الكارثة دفع التعويض بمفرده إذا كان قد استقل بمفرده بتغطية القيمة المؤمن عليها كاملة.

اما إذا لم يكن قد أخذ على عاتقه سوى ضمان جزء فقط من الخطر المؤمن منه يلتزم بالتعويض مع غيره من المؤمنين في حدود النسبة التي يغطيها من قيمة الشيء المؤمن عليه[1]

- تقدير التعويض

السفينة في عرض مياه البحر معرضة للأخطار الجزئية و الكلية، كما أنها تستدعي أحيانا نفقات متفاوتة، و عليه فإذا كانت الخسارة نفقات دفعها المستأمن لإبعاد الضرر أو التخفيف منه، فالمؤمن يدفع هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين و لا صعوبة في ذلك، و إذا هلكت السفينة هلاكا كليا قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة كما كانت في بدايتها.

أمّا إذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها فإنّ التعويض يقدر على أساس نفقات الإصلاح الضرورية لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة، و إذا كانت السفينة قديمة و استبدلت بعض أجزائها القديمة بأجزاء جديدة فإنّ الخصم يحدد حسب عمر السفينة.

أيضا ليس من حق المستأمن مطالبة المؤمن بالتعويض إذا حدث و أن حصل تعطيل للسفينة أو نقص في قيمتها التجارية خلال مدة الإصلاح أو بسبب آخر سواء كان خاصا أو مشتركا. كما نص في المادة 131 من الأمر 95-07 على أنه " في حالة

[1] بهجت عبد الله قايد: القانون البحري ؛ مكتبة نهضة الشرق؛ جامعة القاهرة؛ الطبعة الأولى 1984 ؛ص 421

تعويض العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد "[1]

إن المؤمن يتحمل نفقات الإصلاحات الوقتية التي يضطّر الربان إليها حتى يمكّن السفينة من مواصلة سيرها للميناء الذي يمكن أن يجري فيه التصليح، و في هذه الحالة قد تصرف نفقات كثيرة نتيجة التفريغ و التخزين و إعادة الشحن و ما إلى ذلك، و كلّ هذه النفقات يجب أن يتحملها المؤمن.

لا يجوز للمؤمن أيضا في هذه الحالة أن يبيع السفينة إلاّ بموافقة المستأمن، فقد تباع السفينة المتضررة دون التعرض إلى إصلاحها، و حينئذ فإنّ الفرق بين ثمن البيع و قيمة السفينة و هي سالمة يشكّل قيمة التعويض.

و قيمة السفينة و هي سالمة يتحدد بقيمتها يوم ابتداء الأخطار أي في يوم ابتداء السفر مع خصم نفقات التجهيز أو القيمة المؤمن عليها.

<u>الفرع الثاني</u> الإجراءات و المواعيد المتخذة للوفاء بالتعويض

بالرجوع إلى نص المادة 108 الفقرة 07 من الأمر 95-07 نجدها تنص على أنه يترتب على المؤمن له« أن يعلم المؤمن بمجرد إطلاعه خلال سبعة أيام على الأكثر بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك أن يقدم بيانا خاصا بالحادث بتعيين مبلغ الأضرار الخسائر »[2] من خلال هذا النص فإنه يتعين على المؤمن له أن يقدم للمؤمن ملفا كاملا بكل المعطيات كتقديم بيان خاص بالحادث كذلك تعيين مبلغ الأضرار الخسائر أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك متى حصل المؤمن على هذه المستندات تعين عليه تسوية الكارثة دفع التعويض للمؤمن له في أقرب وقت ممكن، حددت الوثيقة الجزائرية في البند 21 منها هذا الوقت بـ 6 أشهر، هذه المهلة طويلة مقارنة بما تتطلبه الطبيعة التجارية لهذا العقد مقارنة بما استقر عليه التشريع المقارن.

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 131 ؛ مرجع سابق ؛ ص 38

[2] الأمر 95-07 ؛ المادة 108 ؛ مرجع سابق ؛ ص 32

وفي المقابل نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 117 من الأمر 95-07 على أنه " يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين .عند انتهاء هذا الأجل يجوز للمؤمن له أن يطالب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق[1]."

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 117 ؛ مرجع سابق ؛ ص 35

المبحث الثاني: الدعاوي القضائية الناتجة عن الالتزامات

المطلب الأول : الدعوى المطالبة بالتعويض

إقامة دعوى التعويض هي الطريق العادي الذي يلجأ إليه المؤمن له أو صاحب المصلحة في التأمين البحري للحصول على حقه في التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه. و تعرف بدعوى القانون العام.[1] و تشمل ما يلي :

- اثبات تعرض السفينة للخطر
- اثبات الحق في التأمين و في المصلحة المؤمن عليها
- اثبات الكارثة و التقادم

الفرع الأول : اثبات تعرض السفينة للخطر

أشارت إليه المادة 108 الفقرة السابعة، من الأمر 95-07 بقولها " يترتب على المؤمن له أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه خلال سبعة أيام على الأكثر بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه أن يسه عليه كل تحقيق يتعلق بذلك أن يقدم بيانا خاصا بالحادث تعيين مبلغ الأضرار الخسائر[2]" .

فإذا أغفل المؤمن له عمله أو تأخر في إجرائه إلى ما بعد انقضاء المهلة المذكورة سالفا فلا يترتب عليه سقوط حقه في مطالبة المؤمن بالتعويض غير أن هذا الإخلال قد يترتب عليه الإضرار بالمؤمن بسبب عدم تمكنه في الوقت المناسب من تلافي آثار الحادث الذي وقع أو على الأقل التخفيف من حدة النتائج التي تترتب عليه، لذلك يكون المؤمن له مسؤولا عن تعويض الضرر الذي أصاب المؤمن من جراء ذلك يحق للمؤمن أن يخصم التعويض الذي يستحقه من تعويض التأمين المستحق للمؤمن له.[3]

---

[1] إيمان فتحي حسن جميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، الطبعة الأولى، سنة2014 ص 224

[2] الأمر 95-07 ؛ المادة 108 ؛ مرجع سابق ؛ ص 32

[3] علي حسن يونس؛ المرجع السابق ؛ ص 338

و يجب أن يكون هذا الخطر قابلا للوقوع في الزمـــان المكان المحددان في عقد التأمين. فإذا أصاب الشيء المؤمن عليه ضرر جاز للمؤمن لـه مطالبة المؤمن بتعويضه في حدود مبلغ التأمين.

إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه يتم من قبل الخبراء محافظ و العواريات هذا طبقا المادة 270 إذ تنص " يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة مجال المعاينة البحث عن أسباب وقوع الأضرار الخسائر العواريات اللاحقة بالسفن البضائع المؤمن عليها تقديم التوصيات بشأن الإجراءات التخفيضية الوقاية من الأضرار "[1]

الفرع الثاني : إثبات الحق في التأمين في المصلحة المؤمن عليها

يجب على طالب التعويض أن يثبت أن له مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليهـا ليس فقط لحظة وقوع الكارثة لكن في لحظة المطالبة بالتعويض أيضا وفقا للشروط العامة لرفع الدعوى التي تقضي أنه لا دعوى بدون مـصلحة.[2]

يتعين على طالب التعويض أن يثبت أولا حقه في التأمين هذا الإثبات يـتم بتقـديم وثيقة التأمين عادة ما تكون وثيقة التأمين على السفينة إسمية كما أشرنا سالفا بالتالي لا تكون الا للمتعاقد نفسه أو المشتري الذي يثبت حقه كمشتري حل محل البائع في حقوقـه و التزاماته، كما يثبت الحق في التأمين بوثيقة التأمين يمكن إثباته بوثيقة الإشعار بالتغطية .

ضف الى هذا ما نصت عليه المادة 132 من الأمر على أنه " يـضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغيـر عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص" .

الفرع الثالث : إثبات الكارثة و التقادم

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 270 ؛ مرجع سابق ؛ ص 82

[2] بهجت عبد الله قايد ؛المرجع السابق ؛ص 412.

هذا الإثبات في الواقع يشكل الخطوة الأولى التي يقوم بها المطالب بالتعويض للمطالبة بحقه في التعويض وقد يتم هذا الإثبات عن طريق دفتر السفينة أو بمحاضر المعاينات التي يحررها الربان في شهادات نظامية للمعاينة أو بخطاب متضمن تحفظات الخسارة المتكبدة يوجه إلى المؤمن و الناقل، تنص القوانين وثائق التأمين على إلزام المؤمن له بإخطار المؤمن بوقوع الكارثة حتى يتخذ الإجراءات اللازمة في هذا الخصوص.

يكفي للمطالبة بالتعويض أن يثبت المؤمن له وقوع الكارثة بل يجب عليه أيضا أن يقيم الدليل على حجم الكارثة المتكبدة أهميتها و من ذلك إخطار مندوبي المؤمن في الموانئ المختلفة أسرع وقت ممكن و هذا نصت عليه المادة 108 اذ انه يترتب على المؤمن له أن يقدم بيانا خاصا بالحادث تعيين مبلغ الأضرار الخسائر.

كما أنه يتعين على المؤمن له إثبات سبب الكارثة، و الإثبات في هذه الحالة يتوقف على نوع التأمين الذي تم إبرامه، فإذا كان التأمين وفقا لشرط ضمان كل الأخطار فإنه يعفي المؤمن له من إثبات سبب الكارثة ذلك لأن هناك قرينة لمصلحته مقتضاها أن الكارثة المتكبدة تعد نتيجة مباشرة لأحد الأخطار المضمونة، اما إذا كان التأمين غير ذلك فإنه يتعين على المؤمن له إثبات سبب الكارثة الذي يتم بوسائل متعددة أهمها يومية السفينة التقرير البحري الذي تم تحقيقه وفقا للقانون أو غيرها من وسائل الإثبات التي نص عليها القانون باعتبارنا بصدد واقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات.

اما بالنسبة الى التقادم فنجد أن المشرع قد حدد مدته بالنسبة لدعاوى التأمينات بوجه عام بثلاث سنوات استثناء لذلك تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري بسنتين، فوفقا للمادة 121 التي تنص على انه" يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين يبدأ سريان أجل التقادم ابتداء من تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة" [1]،و بالمقابل نجد أن المشرع الجزائري حدد مدة التقادم بثلاث سنوات بمقتضى المادة 624 من القانون المدني في مجال التأمينات هذا ما أكدته المادة 27 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات البرية.

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 121 ؛ مرجع سابق ؛ ص36

و الحكمة من تقصير مدة التقادم هي الرغبة الملحـة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد التأمين بسرعة خشية ضياع معالم الإثبات.

كما أشار المشرع الجزائري أيضا في مجال حل النزاعات بالطرق الودية إلى نظام التحكيم ضمن قواعد القانون المدني التي تقضي بأنه إذا اتفق الأطراف على شرط التحكيم ففي هذه الحالة يجب إدراج شرط التحكيم في وثيقة التامين ولا يمكن أن يرد بين شروطها العامة. (1)

- إن نظام التحكيم هو أفضل الآليات القضائية لفض منازعات التامين.

المطلب الثاني : دعوى التخلي

يعتبر التخلي نظام من الأنظمة القانونية الأصيلة الخاصة بالتأمين البحري خاص لا وجود له في حالات التامين الأخرى، باعتباره إحدى طرقي التعويض.

الفرع الأول : مفهوم التخلي

اولا : تعريف التخلي

يرجع ظهور دعوى التخلي إلى أعراف العصور الوسطى ثم قنن هذا العرف في قوانين وضعية ؛ القانون التجاري الفرنسي 1807 و كذلك القانون الانجليزي 1906 وصولا إلى التشريعات العربية.

التخلي طرق استثنائي لا يستعمل إلا في حالات المخاطر الجسمية كهلاك كلي السفينة أو فقدانها دون أخبار إذ يعتبر الهلاك في هذه الحالة هلاكا حكميا.[2]

و قد نصت عليه المادة 115 من الأمر 95_07 المتعلق بالتامينات " إذا أختار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين 143و 134 من هذا الامر وجب أن يكون هذا التخلي تاما و بدون أي شروط...."[3]

و قد عرفه الأستاذ ريبير " بأنه الطريق الذي يمنح المؤمن له مكنة الوصول على كامل مبلغ التأمين بترك الشيئ المؤمن عليه المؤمن وهو إجراء استثنائي للتسوية لا يوجد قانونا إلا في

- حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين، دار الخلدونية، الجزائر، سنة 2012 ، ص [1]126
ايمان حسن فتحي جميل ؛ مرجع سابق ؛ ص [2]228
الأمر 95-07 ؛ المادة 115 ؛ مرجع سابق ؛ ص34 [3]

التأمين البحري و لا يطبق إلا في حالات معينة فالقانون لا يسمح به إلا في حالة وقوع كارثة كبرى للسفينة حيث يفترض أن الخسارة جد جسيمة تفقد الشئ المؤمن علية أهمية لدى المؤمن له"

فالتخلي إذا وسيلة من وسائل استيفاء المؤمن له حقه في التعويض كاملا.

و يكون ذلك حالة هلاك السفينة هلا كا كليا مقابل تخليه عنها للمؤمن حيث نصت المادة 115 فقرة 2 "و يتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله"

ان ممارسة هذا الحق متروك للمؤمن إذ لا يستطيع المؤمن له ارغامه على ذلك كما جاء في الفقرة من المادة المشار إليها أعلاه "....بقبوله التخلي "

و الفقرة الثالثة من نفس المادة إذ نصت على أنها في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداءا من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن"

كما نصت المادة 20 من وثيقة التأمين على كل السفن على أن يشمل التخلي جميع الأشياء المضمونة ذلك أنه يقوم أساسا على قرينة الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه سواءا كان الهلاك قد حدث أو تقرر بحكم القانون فيشمل حطام السفينة و التعويض الذي قد يترتب للمؤمن له بسبب خطأ الغير و كل الأخطار المضمونة و التي نصت عليها الوثيقة "

كما لا يجيز هذا الحق للمؤمن له أن يعلقه على شرط كان يتخلى عن السفينة التي انقطعت أخبارها بشرط استعادتها إذا تبين أنها مازالت سليمة حسب نص المادة 115 الفقرة الأولى " ..... و يجب أن يكون هذا التخلي تاما و بدون أي شروط "[1]

للتخلي أهمية كبيرة للمؤمن له تتمثل اساسا في التسوية السريعة لمبلغ التأمين بخلاف دعوى التعويض و التي تتطلب وقتا كبيرا لتقدير الخسائر تبعا للإجراءات التي تقوم بها ك الاستعانة بالخبراء و المختصين و كذا الحصول على المبلغ كاملا عندما لا تبلغ الخسارة حدا معينا من الجسامة و هو الطريق لانتقال الملكية في القانون البحري من المؤمن له للمؤمن.

ثانيا: حالات التخلي

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 115 ؛ مرجع سابق ؛ ص 34

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 114 من الأمر 95-07 عل أنه : « تعوض الأضرار الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقا لأحكام المواد 115 و134 و135 من هذا الأمر »[1]. من خلال نص هذه المادة فإن التخلي طريق استثنائي لا يجوز اللجوء إليه إلا في حالات محددة.

بالرجوع إلى وثيقة التأمين نجد أن المشرع نضم هذه الحالات في وثيقة التأمين على السفن بمقتضى المادة 20 منها. بالرجوع إلى نص المادة 134 من الأمر95-07 فإنها تحدد حالات التخلي كم يلي : « ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية[2]:

1- الفقدان الكلي للسفينة.
2- عدم أهلية السفينة للملاحة استحالة إصلاحها.
3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 3/4 القيمة المتفق عليها
4- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة أشهر إذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر.

1- الخسارة الكلية و الإختفاء أو التلف الكلّي للسفينة :

و يقصد به الفقدان الكلّي للسفينة بالدليل، و للتفريق بين انقطاع الأخبار و الإتلاف يجب أن تكون هناك قرينة كالإنفجار بلغم بحري أو غرق من جراء تصادم أو انفجار آلات.

و خلاصة ما يمكن فهمه من الخسارة الكلّية هو الإختفاء النهائي للسفينة تحت مياه البحر و المحيطات أو الجنوح العميق الذي لا أمل من ورائه في إنقاذ السفينة لانعدام وسائل السحب [3]

2- عدم صلاحية السفينة للملاحة :

---

[1] الأمر 95-07 ؛ المادة 114 ؛ مرجع سابق ؛ ص 34
[2] الأمر 95-07 ؛ المادة 134 ؛ مرجع سابق ؛ ص38
[3] بهجت عبد الله قايد؛ المرجع السابق؛ص 438

بسبب حادث مضمون يكون على عاتق المؤمن، بحيث تصبح غير قادرة على مواصلة سفرها.
بسبب وضعها المادي، و عدم الصلاحية التي تجيز الترك قد تكون مطلقة أو نسبية،

فعدم صلاحية الملاحة المطلقة هي تلك التي تتمثّل في استحالة إصلاح السفينة و إعادتها إلى وضعيتها الطبيعية التي كانت عليها قبل الحادث.

أما عدم الصلاحية النسبية فهي تلك الحالة التي يمكن ألاّ يفوق فيها مجموع نفقات الإصلاح ثلاثة أرباع القيمة المقبولة للسفينة، و لكن إذا تجاوزها فإنّه يتعذّر الإصلاح و من ثّم يجوز الترك. كما نص المشرع الجزائري في المادة 134 من أمر 95-07 على حالات التخلي جاء في الفقرة الثالثة منها : « يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في حالة تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 3/4 القيمة المتفق عليها.

كما أنّه تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة في حالة تعذّر إجراء الإصلاح في ميناء الإرساء على شرط أن يثبت المجهز عجز السفينة عن الإبحار أو وصولها إلى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح أو إثبات عدم قدرته على إيصال القطع الضرورية إلى ميناء الإرساء، و الترك جائز في كلتا الحالتين سواء أكان عدم الصلاحية مطلقا أو نسبيا و على العكس فإنّ السفينة لا تعتبر غير صالحة و بالتالي لا يجوز تركها إذا استدعى القضاء عليها بالوقوف لافتقار المؤمن لتسديد نفقات الإصلاح.

4- انعدام أخبار السفينة

انطلاقا من محتوى الفقرة الرابعة من المادة 134 من الأمر 95-07 نجد أن المشرع حدد مدة انعدام الأخبار بثلاثة أشهر في الظروف العادية مددها إلى ستة أشهر في حالات الحرب الأصل أن التخلي يكون بسبب لاك الشيء المؤمن عليه أو فساده.

الفرع الثاني : استعمال حق التخلي

إذا كانت دعوى الخسارة هي الطريق العادي للمطالبة بالتعويض، فإن التخلي طريق استثنائي للمطالبة به. يكون للمؤمن له الحرية في إمكانية استعماله أو عدم استعماله حسبما

تمليه مصلحته. فهو بذلك حق مقرر لمصلحة المؤمن له دون سواه، لا يتم استعماله إلا وفقا لشروط مواعيد محددة.

يجب الوقوف عليها. نتناولها في العناصر التالية : محل التخلي شروطه كذا إجراءاته.

اولا : محل التخلي وشروطه

التخلي يرد على الشيء المؤمن عليه بأكمله فيشمل الأصل الملحقات، فإذا أراد المؤمن له أن يتخلى عن السفينة المؤمنة فإنه يشمل أجرة السفينة لو كانت مدفوعة مقدما، دعاوى المؤمن له قبل الغير المسؤول عن الضرر كذلك حصة السفينة في الخسارة المشتركة غيرها من مكافآت المساعـــدة الإنقاذ.[1]

هذا إذا كان التأمين يشمل السفينة ملحقاتها، أما إذا كان التأمين خاص بالسفينة دون ملحقاتها تعددت التأمينات فإننا نعود إلى محتوى نص المادة 128 من نفس الأمر فنجد في فقرتها الثانية أنها تنص: كل تأمين يقع على حدة بخصوص التوابع اللواحق التي يملكها المؤمن له، يخفض مقابلها من القيمة المقبولة في حالة الخسارة التامة أو التخلي مهما كان تاريخ الاكتتاب ".[2]

من خلال نص المادة نجد أنه في حالة تعدد التأمينات فإنها تخصم قيمتها من القيمة المقبولة في حالة الخسارة التامة أو التخلي، بعبارة أخرى فإن التخلي لا يكون إلا على الأجزاء المؤمن عليها فقط التي كانت محلا للتأمين مستهدفة للخطر وقت الحادث.

و تتمثل شروط التخلي فيما يلي :

أ- الترك غير قابل للتجزئة

لا يجوز ان يكون الترك جزئيا بمعنى أنه يجب على المستامن ان يترك الاشياء المؤمن عليها جميعا فلا يجوز للمستامن ان يترك جزءا من الأشياء المؤمن عليها و يستعمل في نفس الوقت دعوى الخسارة البحرية فيما يتعلق بالباقي على انه اذا قسمت البضاعة في الوثيقة الى مجموعات جاز للمستامن ان يقصر الترك على مجموعة دون اخرى.

[1] بهجت عبد الله قايد ، المرجع السابق ، ص 441

[2] الأمر 95-07 ؛ المادة 128 ؛ مرجع سابق ؛ ص37

فالتخلي يجب أن يكون شاملا لجميع الأشياء المؤمن عليها [1] و بالتالي نجد أنه لا يمكن للمؤمن له أن يتخلى عن جزء من الأموال المؤمن عليها دون الآخر كأن يستعمل دعويين، دعوى التخلي على جزء من الأموال المؤمن عليها دعوى الخسارة على الجزء الباقي هذا ما يتنافى نصوص القانون التي تقضي بعدم الجمع بين دعوى الخسارة دعوى التخلي.

ب-أن يكون التخلي غير معلق على شرط :

من خلال دراسة نص المادة 115 من الامر 95-07 فإننا نجد وجوب أن يكون التخلي تاما بدو أية شروط، من هنا نجد أنه لا يجوز أن يكون التخلي معلقا على شرط فلا يجوز للمؤمن له أن يشترط في التخلي لانقطاع الأخبار فسخ التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلى ميناء آمن. تعليق التخلي على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فحسب بل إن التخلي ذاته يكون باطلا،لا يجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله للتخلي على شرط، و الحكمة من تقرير بطلان التخلي الشرطي هي أن الشروط التي يوردها المؤمن له أو المؤمن على إعلان الرغبة في التخلي أو قبوله قد تكون مثارا لمنازعات عديدة، هي على أية حال . و الحكمة من تقرير بطلان التخلي الشرطي هي أن الشروط التي يوردها المؤمن له أو المؤمن على إعلان الرغبة في التخلي أو قبوله قد تكون مثارا لمنازعات عديدة، هي على أية حال[2] .

ج- قبول التخلي :

أن التخلي لا يقع بقوة القانون إنما هو رخصة تقررت لمصلحة المؤمن له الذي يكون له الخيار بين التمسك بالتخلي أو الاكتفاء بطلب تعويض الضرر الذي أصاب مع الاحتفاظ بالشيء المؤمن عليه، لذلك لابد من أن يفصح المؤمن له عن رغبته في التخلي غير أن التخلي لا يقع بناء على ذلك بل لابد من موافقة المؤمن. فإذا حصلت هذه الموافقة أصبح التخلي باتا فلا يجوز لأي واحد من الطرفين الرجوع فيه، مع ذلك يعتبر التخلي من قبي التصرفات القانونية، هو ينتج من توافق الإيجاب الصادر من المؤمن

[1] علي حسن يونس؛ المرجع السابق ؛ص 353

[2] مصطفى كمال طه؛التامين البحري ؛ المرجع السابق ؛ ص 494.

له القبول الصادر من المؤمن، لذلك يجوز الطعن فيه بالبطلان في كل الأحوال التي تكون فيها إرادة أحد الطرفين مشوبة بعيب من عيوب الرضا كالغلط أو الإكراه أو التدليس.

و قبول التخلي قد يكون صريحا او ضمنيا و يستفاد القبول الضمني للتخلي من قيام المؤمن ببيع الاشياء المتروكة ولا يتغير الحل الا اذا كان للبيع طابع التدبير الاحتياطي لمنع تفاقم الضرر اذ ان للمؤمن الحق في القيام بجميع التدابير للوقاية من الضرر او التخفيف منه و يلاحظ ان قيام مباحثات و مفاوضات بين المستامن و المؤمن بصدد التخلي لا يكفي لاستخلاص قبول المؤمن للتخلي.

د- التخلي ينصب على جميع الأموال المؤمن عليها:

أن التخلي عن السفينة يشمل ملحقاتها المؤمن عليها كذلك يجب على المؤمن له أن يترك جميع الحقوق التي تكون له بسبب الشيء المؤمن عليه كالحقوق الت تكون له اتجاه الغير المسؤول عن التصادم بسبب الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة الحقوق المترتبة له اتجاه المشتركين في الخسائر المشتركة.[1]

و التخلي يشمل جميع الأشياء المؤمن عليها التي كانت محلا للتأمين، فإذا كان التأمين حاصلا على السفينة لم تتعدد التأمينات بشأنها فإن التخلي ينصب عليها أو على حطامها الذي تخلف بعد وقوع الحادثة البحرية، كذلك يشمل التخلي ملحقات السفينة كالتعويضات المستحقة على الغير بسبب الأضرار التي أصابت السفينة كحصة مالك السفينة في الخسارة البحرية العمومية إذا اقتضت سلامة الرحلة تضحية جانب من السفينة، متى تقرر الحق في ذلك قبل وقوع الحادثة البحرية التي استتبعت التخلي.

في حين لا يشمل التخلي الإعانات المساعدات التي تمنحها الدولة، كذلك لا يشمل التخلي المكافأة المستحقة للسفينة بسبب المساعدة البحرية التي قدمتها لسفينة أخرى قبل وقوع الخطر الذي استتبع التخلي. لأن هذه المكافأة تقررت للمجهز مقابل الخدمات التي

[1] . مصطفى كمال طه؛ التامين البحري ؛ المرجع السابق؛ ص 495

بـذلها لمساعدة سفينة أخرى لذلك يكون لها طابع شخصي و لا تعتبر من ملحقات السفينة التـي ينصب عليها التخلي للمؤمن.[1]

ثانيا: إجراءات التخلي

أ- اعلان الرغبة في التخلي :

دعوى الخسارة البحرية (التعويض) هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين أما التخلي فهو طريق استثنائي للمطالبة بالتعويض و يكون المستامن حرا في استعماله او عدم استعماله حسب ما تمليه عليه مصلحته و لذلك يجب على المستامن الذي يرغب في التخلي ان يعلن رغبته في التخلي للمؤمن.

و لا يشترط القانون ان يكون إعلان الرغبة في التخلي بالكتابة بل يصح أن يكون التخلي في أي شكل كان بيد انه من الحكمة ان يكون الاعلان كتابيا حسما لكل نزاع محتمل.

حيث نصت المادة 115 من الامر 95-07 نجد أن المشرع تطرق إلى هذه النقطة بقوله "على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة اشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه[2]"

ب- البيانات التي يلتزم المؤمن له بإعلانها للمؤمن عند طلب التخلي:

يجب على المستامن عند إعلان الرغبة في التخلي ان يصرح بجميع عقود التأمين على الشيء المؤمن عليه التي أجراها او التي يعلم بوجودها و ذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية إلى حصول المستامن على مبلغ أكبر مما يستحقه.

فيحقق بذلك اثراءا و نفعا يفوق الضرر اللاحق به او ان مجموعها لا يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه.

---

[1] علي حسن يونس؛ المرجع السابق؛ ص 353

[2] الأمر 95-07 ؛ المادة 115 ؛ مرجع سابق ؛ ص 34

و حتى يعرف المؤمن ايضا ما اذا كان يستطيع ان يطالب بابطال التامين في حال وجود غش او خداع من قبل المستامن او بتخفيض مبلغ التامين اذا كان تعدد التامينات عن غير غش او خداع.

كما أن إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي لا يعفيه من التزامه بتخفيف آثار الحادث المؤمن منها إنقاذ السفينة الغارقة أو الجانحة بذل قصارى جهده في تخليص الأشياء المؤمن عليها ذلك لا يؤثر على حقه في طلب التخلي عن الأشياء المؤمنة مادام قد قام بذلك وفقا للإجراءات المواعيد المقررة قانونا. المشرع عندما يحتفظ للمؤمن له بحقه كاملا في التخلي كافة المصروفات التي تكبدها في إنقاذ الأشياء المؤمنة يهدف من وراء ذلك تشجيع المؤمن له على إنقاذ الأشياء المؤمنة حرصا على مصلحة المؤمن الذي تنتقل إليه ملكية هذه الأشياء تشجيعا له على بذل قصارى جهده في إنقاذ ما يمكن إنقاذه منها لأن القول بغير ذلك يشجع هذا الأخير على إهمال واجبه في إنقاذ الأشياء المؤمنة. [1]

تجدر الاشارة انه اذا ادلى المستامن بتصريح كاذب عن سوء نية فانه يحرم من منافع التامين اي ان التامين لا يكون باطلا بل ان اثار التأمين تظل قائمة لمصلحة المؤمن و يضل المستامن ملزما بتنفيذ التزاماته و انما لا يلزم المؤمن بدفع تعويض التامين في هذه الحالة.

و يلاحظ ان الاتزام بالتصريح بالتامينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه لا يقوم الا في حالة التخلي و لا قيام له في دعوى التعويض.

ج- تقادم دعوى التخلي :

يحدد اجل تقادم الدعاوي الناتجة عن عقد التامين البحري بـــ عامين (2) وفق لما جاء في المادة 121 من قانون التأمينات الجزائري المعدل بأمر 95-07.

- تحسب سنتين (2) من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الواجب التسليم وهذا ما بينته المادة 742 من القانون البحري والتي نصت على انه "مع التحفظات لأحكام المادتين

[1] بهجت عبد الله قايد ؛المرجع السابق؛ ص 444

743 و744 المذكورين أدناه، تقادم الدعاوي الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين (2) من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب تسليم فيه".[1]

- ركز المشرع الجزائري على النقطة قانونية مهمة في حسابميعاد التقادم الخاص بدعاوي التأمينات البحرية خاصة دعوى التعويض ودعوى الترك حيث نصت المادة 121 من الأمر 07/95 من قانون التأمينات الجزائري بان بداية تاريخ الميعاد يكون من تاريخ وقوع الحادث الذي يقضي إلى دعوى العطب من تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

- أما بالنسبة إلى دعوى الترك يكون حساب ميعادها من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الآجل المقرر لرفع دعوى الترك، حسب ما جاء في نص المادة 121 من قانون التأمينات الجزائري 07/95 .[2]

الفرع الثالث : آثار التخلي

يحول التخلي للمؤمن حقوق المؤمن له للشيء المؤمن عليه و لهذا الانتقال صفة قطعية لا رجوع فيها فلا يمكن للمؤمن رفضه اذا اشترط عليه المؤمن له التراجع حالة رجوع السفينة سالمة و الآثار المترتبة على التخلي تنحصر في نقطتين هامتين هما : نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمـن كذا حصول المؤمن عليه على مبلغ التأمين كاملا.

أولا : نقل الملكية

يعتبر التخلي مـن الأسباب الخاصة باكتساب الملكية في القانون البحري لما يترتب عليه من نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن

فإذا انصب التخلي على السفينة وجـب اتخاذ الإجراءات اللازمة للاحتجاج بنقل ملكيتها فيحصل قيدها في سجل السفن تحت اسم المؤمن .

---

[1] القانون البحري الجزائري 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل لأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية رقم 47.

[2] - مريم عمارة ،مرجع سابق، ص 124

لقد استقر العرف البحري منذ القديم على أن التخلي يوجب بذاتـه انتقال الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير إلى المؤمن بدون حاجة إلى اتخاذ إجراءات حوالة الحق. يمكن تبرير ذلك بأن التخلي لا يستوجب نقل هذه الحقوق وحدها إلى المؤمن لكن تفقد الحقوق المذكورة ذاتيتها تدخل في مجموع واحد مع الأشياء التـي يـشملها التخلي [1] و هذا ما جاء في نص المادة 115 الفقرة الثالثة من أمر 95-07

و يحدث انتقال الملكية أثره بين لمؤمن المؤمن له من يوم إعلان المؤمن له عـن رغبته في التخلي إلى المؤمن من تاريخ وقوع الحادث تحقـق الخطـر و تبعا لذلك يجب أن الا تصعد آثار التخلي إلى أبعد من هذا التاريخ.

و هذا ما أكده المشرع الجزائري في المادة 115 من الأمر 95-07 إذا جاء في الفقرة الثالثة منها : « في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المـؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن.

قد نصت علـى هذا الحل وثيقـة التأمين الفرنسية على السفن فـي البند 22.[2]

كما نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 115 من الأمر 95 -07 الفقرة الثانية على الخيار بين تعويض المؤمن عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه مع عدم تملكه للشيء المؤمن عليه كله أو ما تبقى منه بين اختيار التخلي ما يصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلى عنها للمؤمن. هذا الحل يوفق دون شك بين مصلحة المؤمن في عدم تملك الأشياء المتخلى عنها تجنب ما يثيره له هذا التملك من أعباء سواء فيما يتعلق بمصروفات رفع الحطام أو في تعويض الغير عن الضرر الذي يلحقه من الارتطام بهذا الحطام مصلحة المؤمن له في الحصول على مبلغ التأمين كاملا ذلك عن طريق تسوية الكارثة باعتبارها من قبيل الخسارات الكلية.

ثانيا : حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كامل

---

[1] علي حسن يونس ؛المرجع السابق ؛ص 382

[2] بهجت عبد الله قايد؛ المرجع السابق ؛ ص450

و يترتب على التخلي ايضا التزام المؤمن بأن يدفع للمؤمن له مبلغ التأمين كاملا إذ يعتبر الشيء المؤمن عليه قد هلك حكما ولذلك فأن الرجوع بطريق التخلي أبسط و أسرع في تسوية العلاقة بين المؤمن له المؤمن من الرجوع بدعوى الخسارة.

اما في حالة إفلاس المؤمن، فإذا تقرر الفسخ جاز للمؤمن له استرداد الأشياء التي حصل التخلي عنها للمؤمن من تفليسته، إذا امتنع الفسخ تعين على المؤمن له الدخول في التفليسة بمبلغ التأمين الخضوع لقسمة الغرماء. قد اختلف الفقه حول هذا الرأي فذهب البعض إلى اعتبار التخلي بيعا فيجوز وقوع الفسخ في كل منهما. غير أن الراجح هو أن التخلي لا يعتبر من قبيل العقود الملزمة للجانبين القابلة للفسخ لكنه أثر يرتبه القانون على عقد التأمين من صفاته أنه يكون نهائيا غير قابل للنقض من وقت قبول المؤمن أو صدور حكم بصحة التخلي حائز لقوة الشيء المقضي به.[1]

[1] علي حسن يونس؛ المرجع السابق؛ ص 384

الخاتمة

الخاتمة

تعتبر الملاحة البحرية من أهم ضروب النشاط الاقتصادي التي يسعى البشر من ورائها الربط بين ربوع الكرة الأرضية و تحقيق الربح الهائل كلّ حسب درجة تطوره و مواكبته لمستجدات الحياة.

فقد اثر التطور الاقتصادي في مجال التجارة الخارجية و الملاحة البحرية بالشكل الايجابي و ذلك من خلال التطور التكنولوجي الذي مس صناعة السفن و ازدهار التجارة الخارجية بتطور الاساطيل البحرية و توسعها فالاستغلال البحري يرتبط ارتباطا كبيرا باستغلال السفن و لضمان استمرارية النشاط البحري و تشجيع القائمين به كان لا بد من وجود عقد التأمين البحري.

و نظرا لكون السفينة هي أداة الاستغلال في هذا الميدان و تنشيطه عن طريق المبادلات التجارية المتمثّلة في الصادرات و الواردات، كلّ ذلك وسط خضم بحري مشوب بالأهوال و الأخطار قد تعرض المركبة البحرية إلى كثير من العوائق التي تصدها عن أداء مهمتها كالعطب و الحريق و الاعتداءات و ما إلى ذلك من الطوارئ الناجمة عن القوة القاهرة التي تعرضها أو تعرض ما تحمله إلى التلف الكلّي أو الجزئي أو حتى اثناء عملها داخل الميناء أو عند التشييد و البناء لذا لا يقبل ناقل بحري محلي أو عالمي تسيير رحلة بحرية من وجود غطاء تأميني على كل من البضائع و هيكل السفينة فالتأمين يوفر الحماية و الأمان المالي للرحلة البحرية و للناقل البحري على السواء

وبالرجوع إلى الإحصائيات المجراة نجد أن ما بين 0.30 % إلى 50. 0 % من الأسطول العالمي تهلك بسبب خطر بحري ، وبالنظر إلى القيمة المالية الضخمة للسفينة ، فيمكن وبسبب تحقق خطر واحد ، أن يعجز المؤمن على تغطية نتائج الكارثة ، ومنه يعلن إفلاسه ومهما كانت قوته المالية ، لذلك وجدت شركات إعادة التأمين ، وهي شركات تؤمن المؤمن نفسه ، والهدف من إعادة التأمين تجنيب المؤمن نتائج خطر تتجاوز طاقته المالية ، ليتحملها مؤمن آخر ، اكثر قوة وسعة مالية ، وان هذا الاشتراك على هذا النحو يفيد طرفا

العقد الأصلي وحتى المجتمع ، لان بغياب هذا النوع من التامين تغيب معه التغطية الكاملة للأشياء ذات القيمة الكبيرة وهذا مضر أولا بـالمؤمن لهم ثم المؤمنين حيث نجد مثلا أن الوثيقة الفرنسية للتأمين على هيكل السفينة قد عـدلت سنـــة 1983 وبعد أن كانت تنص على نسبة مئوية في أحكامها العامة ، تخلت عن هذا التحديـد وتركتـه للاتفاق الصريح للأطراف في الأحكام الخاصة ، وهذا ما نجده كذلك فـي وثيقـة التـأمين الجزائرية.

ان المشرع الجزائري عند صياغته أحكام التأمين علـى السفينة نجده قد اخذ بما توصل إليه التشريع المقارن الحديث ، فاعتبره عقدا رضائي رغـم أهميته المالية والقانونين المجسدة في التزامات طرفا العقد ، إلى جانب كونه عقـد احتمـالي وعقد إذعان وصبغه بالصبغة التجارية ، كما أضاف له خاصية أخرى وهي إلزاميـة هـذا العقد ، الشيء الذي لم تأخذ به التشريعات الأخرى إلا في حالات الخطر القصوى

الا انه ما يعاب على المشرع الجزائري هو تجاهله للخطر الضني رغم انه نظام أصيل بالتامين البحري و قد أخذت به جل التشريعات البحرية و في اهمال المشرع الجزائري لهذا الجانب اضرار كبير بالمؤمن له و بالتالي للاقتصاد الوطني فالمؤمن له الجزائري غالبا ما يعيد التأمين لدى شركات اجنبية مما يجعل الابقاء على هذه الحالة يشكل نزيفا للاقتصاد الوطني بحرمان المؤمن له الوطني من التعويض فالجزائر و ان كانت تؤمن لدى مؤمن وطني فان امكانيات هذا الأخير تضطره الى اعادة التأمين لدى الأسواق الخارجية و بما أن العبرة بالعقد الأصلي فان في ذلك حرمان للمؤمن له الجزائري من التعويضات كلما كان الأمر أمام خطر ضني [1] وهو أمر في غاية الأهمية يجب على المشرع الجزائري تداركه

كما وجب الاشارة الى ان قيام المؤمن له بإبرام عقد التأمين على السفينة لا ينفي مسؤوليته في المحافظة على سلامتها حيث يكون ملزما بإخطار المؤمن لحصر الخطر و

[1] علي غانم؛ مرجع سابق ؛ص 301

تخفيف آثاره متى وقع كما يلتزم بضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية حيث عاقب القانون البحري كل مالك سفينة يعلم بعدم صلاحيتها للملاحة البحرية و يبحر بها

يلتزم المؤمن له بتعويض متى تخلف عن اخطار المؤمن بوقوع الخطر بسوء نية و يسقط حقه في الضمان و عليه ان سلامة العملية التأمينية و استمراريتها توجب على كلا الطرفين القيام بتنفيذ التزاماتهما كما اتفق عليه في العقد و مخالفة ذلك توقعهما في الجزاء

تطرق المشرع الجزائري ،الى مسألة التقادم ، حيث أن و بالرغم من كون مدة التقادم في التأمين البحري قصيرة بالنسبة لما قررته القواعد العامة في القانون المدني ، فهو قد أخذ بمدة سنتين في التأمين على السفينة بدلا من ثلاث سنوات ، وذلك بغية الإسراع في حل المنازعات التي أساسها وسائل الإثبات والتي قد تزول لو كانت مدة التقادم أطول ، مع الملاحظة بأن رغم أهمية مسألة التقادم ، فان المشرع لم يشر إلى إمكانية تعديل هذه المدة بالإطالة أو التقصير مثل ما ذهب إليه التشريع الفرنسي الذي أجاز الاتفاق على تقصير مدته.

كما أن نظام التخلي الذي يعتبر أهم ما يميز التأمين البحري عن باقي عقود التأمين الأخرى، والذي هو نظام أصيل به دون سواه ، قد تناوله المشرع الجزائري وفق ما توصل إليه التشريع والممارسة البحرية المقارنة.

نشير في الأخير الى المكانة الجغرافية الهامة و الموقع الاستراتيجي الذي تحتله الجزائر بشساعة سواحلها الممتدة على جزء هام من البحر الابيض المتوسط و التي لم تستغلها لصالح اقتصادها و عليه ان استغلال الجزائر لهذه الامكانيات يمكنها من احتلال مكانة هامة في اقتصاديات النقل البحري.

قائمة المصادر و المراجع

قائمة المراجع

أولا **النصوص التشريعية والتنظيمية:**

القوانين:

1. القانون البحري الجزائري 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل لأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية رقم 47.
2. قانون التأمينات الجزائري 80_09 المؤرخ في 19 أوت 1980 المعدل والمتمم لأمر 95_07 المؤرخ في 27 يناير 1995 المعدل والمتمم بقانون 06_04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، العدد 24

ـ الأوامر:

1. الأمر 75 /58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني (ج.ر.ج.ج. العدد78 لسنة1975
2. ـالأمر رقم 07/95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لــ 25 يناير 1995، متعلق بــ التأمينات، معدل ومتمم، جريدة رسمية مؤرخة في 7 شوال عام 1415 الموافق لــ 8 مارس 1995م عدد 13.
3. الأمر رقم 04/06,المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق لــ 20 فبراير سنة 2006,يعدل ويتم الامر رقم 07/95,المؤرخ في 23 شعبان 1415 المرافق لــ 25 يناير 1995، والمتعلق بالتأمينات.

ـ المراسيم:

1. المرسوم التنفيذي رقم 95_340 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995، المحدد لشروط منح وسطاء التأمين الاعتماد والأهلية المهنية وسحبها منهم، الجريدة الرسمية رقم 65، المؤرخ في 31 أكتوبر 1995

2. المرسوم التنفيذي رقم 95_341 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995، يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية رقم 65، المؤرخ في 31 أكتوبر 1995

وثائق التأمينات:

1. وثيقة التأمين البحري على هيكل السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات في ظل أمر 95-07

ثانيا : المؤلفات

المؤلفات العامة:

1. إيمان فتحي حسن جميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، الطبعة الأولى، سنة2014

2. بهاء بهيج شكري، التامين البحري، دار التوزيع والنشر والثقافة، عمان، سنة 2009

3. بهجت عبد الله قايد: القانون البحري ؛ مكتبة نهضة الشرق؛ جامعة القاهرة؛ الطبعة الأولى 1984

4. جمال الحكيم؛ التامين البحري: دراسة علمية وعملية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، الطبعة الأولى

5. لطيف جبر كوماني؛ القانون البحري؛ مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع؛ الطبعة الأولى؛ عمان 1996

6. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجماعي، الإسكندرية، سنة2005

7. مصطفى كمال طه ؛ الوجيز في القانون البحري؛ منشأة المعارف للنشر ؛الاسكندرية ؛طبعة 1974

8. نها د السباعي؛ موسوعة الحقوق التجارية : الجزء الخامس ؛الحقوق التجارية البحرية بالاشتراك مــع د. رزق الله أنطاكي مطبعة الانشاء بدمشق ،الطبعة السادسة 1965

9. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 2005

10. علي حسن يونس ؛ أصول القانون البحري ؛ الاستغلال البحري ؛ دار الفك العربي ؛ القاهرة

المؤلفات المتخصصة:

1. حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين، دار الخلدونية، الجزائر، سنة 2012
2. محمود سمير الشرقاوي ؛الخطر في التأمين البحري ،الدار القومية للطباعة والنشر؛ القاهرة 1966
3. معراج جديدي، محاضرات في القانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة، سنة 2003
4. مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، سنة 2014
5. عبد الرزاق بن خروف : التأمينات الخاصة في التشريع الجزائـري ؛ الجزء الأول في التأمينات البرية ؛سنة 1998
6. عبد الرزاق السنهوري؛ الوسيط في شرح القانون المدني؛ عقود الغرر وعقد التأمين؛ المجلد السابع ؛دار احياء؛ التراث العربي ؛بيروت لبنان 1963

المراجع باللغة الاجنبية :

Les lois:

Journal officiel de la république France l’oi N 67_ 522 du trois juillet 1967 sur les assurances maritimes

Les documents:

Police française d’assurance maritime sur corps de tous - navires (imprimé du 1er décembre 1972 modifié par l’imprimer du 1 - er janvier 1979).

الفهرس

المقدمة..... 01

الفصل الاول: ماهية التأمين البحري على السفينة

المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري على السفينة..... 05

المطلب الأول: تعريف التأمين البحري على السفينة 05

الفرع الأول :نطاق عقد التأمين البحري على السفينة..... 05

الفرع الثاني: تعريف عقد التأمين البحري على السفينة **..... 06**

المطلب الثاني: تكوين عقد التأمين البحري على السفينة..... 09

الفرع الأول : خصائص عقد التأمين البحري على السفينة 09

اولا : التأمين على السفينة عقد إذعان 09

ثانيا : التأمين على السفينة عقد احتمالي 10

ثالثا: التأمين على السفينة عقد تعويض 11

رابعا: التأمين على السفينة من عقود حسن النية..... 14

خامسا : التأمين على السفينة عقد تجاري..... 15

سادسا : التأمين على السفينة عقد مستمر 15

سابعا : التأمين على السفينة عقد ملزم للجانبين 15

الفرع الثاني: اطراف عقد التأمين البحري على السفينة **..... 16**

اولا: المؤمن 16

ثانيا: المؤمن له..... 19

ثالثا: وسطاء التامين 20

الفرع الثالث: اثبات عقد التأمين البحري على السفينة 24

اولا : اثبات العقد 24
ثانيا :شكل العقد..... 25
المبحث الثاني: عناصر عقد التأمين البحري على السفينة 27
المطلب الأول: محل عقد التأمين البحري على السفينة 27
الفرع الأول: المصلحة المؤمن عليها 27
اولا : السفينة و لواحقها 27
ثانيا: التأمين على المسؤولية..... 29
الفرع الثاني: الأخطار المؤمن ضدها 30
اولا : الأخطار المضمونة و الأخطار المستبعدة..... 31
ثانيا: الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة..... 33
المطلب الثاني: نطاق المحل المؤمن ضده 37
الفرع الأول: النطاق الزمني للأخطار المؤمن عنها..... 37
الفرع الثاني: النطاق المكاني للاخطار المؤمن عنها 39
الفصل الثاني: اثار عقد التأمين البحري على السفينة
المبحث الأول: التزامات اطراف عقد التأمين البحري على السفينة..... 40
المطلب الأول: التزامات المؤمن له 40
الفرع الأول: الالتزام بدفع القسط**.....** 41
اولا : مفهوم قسط التأمين 41
ثانيا: آثار الالتزام بدفع القسط 44
الفرع الثاني: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة..... 48
اولا : أساس الالتزام..... 48
ثانيا : طبيعة البيانات المصرح بها 49

ثالثا : جزاء الإخلال بالالتزام بتقديم بيانات صحيحة 50
الفرع الثالث: الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن 50
المطلب الثاني: التزامات المؤمن 52
الفرع الأول: الالتزام بتعويض الاضرار اللاحقة بالسفينة 52
الفرع الثاني: الاجراءات و المواعيد اللازمة للوفاء بهذا الالتزام 54
المبحث الثاني: الدعاوي القضائية الناتجة عن الالتزامات 56
المطلب الأول: دعوى التعويض..... 56
الفرع الأول: اثبات تعرض السفينة للخطر 56
الفرع الثاني: اثبات الحق في التأمين و في المصلحة المؤمن عليها..... 57
الفرع الثالث: اثبات الكارثة و التقادم 57
المطلب الثاني: دعوى التخلي (الترك)..... 59
الفرع الأول: مفهوم التخلي **..... 59**
اولا: تعريف التخلي 59
ثانيا: حالات التخلي..... 60
الفرع الثاني: استعمال حق التخلي 62
اولا: محل التخلي وشروطه 63
ثانيا: إجراءات التخلي 66
الفرع الثالث: آثار التخلي..... 68
اولا: نقل الملكية 68
ثانيا: حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كامل 69
الخاتمة 71
قائمة المصادر و المراجع 74