



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MUSKANEH

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع:

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به

ميدان الحقوق والعلوم السياسية

التخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذ(ة)

بن عوالي علي

الشعبة: الحقوق

من إعداد الطالب(ة):

ختاوي إكرام تيجانية

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

الأستاذ(ة). خالد زواتين

مشرفا مقرر

الأستاذ(ة). بن عوالي علي

مناقشا

الأستاذ(ة). وافي حاجة

السنة الجامعية: 2021/2020

نوقشت بتاريخ 2021/07/08

قال الله تعالى

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ ۗ أُحِلَّتْ لَكُمْ بَهِيمَةُ الْأَنْعَامِ إِلَّا مَا يُتْلَىٰ عَلَيْكُمْ غَيْرَ مُحِلِّي الصَّيْدِ وَأَنْتُمْ حُرْمٌ ۗ إِنَّ اللَّهَ يَحْكُمُ مَا يُرِيدُ﴾

سورة المائد ، الآية 01

﴿أَوْ كَظُلُمَاتٍ فِي بَحْرٍ لُّجِّيٍّ يَغْشَاهُ مَوْجٌ مِّنْ فَوْقِهِ مَوْجٌ مِّنْ فَوْقِهِ سَحَابٌ
ظُلُمَاتٌ بَعْضُهَا فَوْقَ بَعْضٍ إِذَا أَخْرَجَ يَدُهُ لَمْ يَكَدْ يَرَاهَا وَمَنْ لَّمْ يَجْعَلِ اللَّهُ
لَهُ نُورًا فَمَا لَهُ مِنْ نُورٍ﴾

سورة النور، الآية 40

شكرو إهداء

ابتدأت مشواري بطموح وانهيته بنجاح فخطوة الألف ميل تعديتها اليوم وتحقق مكان
بالأمس حلما، فاللهم لك الحمد كما ينبغي لجلال وجهك ولعظيم سلطانتك
اهدي ثمرة تعبي اولا الى:

الى الله الذي خلقتني في هذه الحياة الذي يفهمني دون ان اتكلم ويسعدني رغم
تقصيري، الذي ابث اليه فرحي وحزني و كل مشاعري فما خاب من في الله كان رجاؤه
فافزع إليه وخلّ ذكر سواه!

الى رسول الله محمد صل الله عليه الذي بلغ الرسالة وادى الأمانة ونصح الأمة وزرع
فيها الحب والأمل والخير ، ان الشوق حركني بغير تردّد والشعرُ أبخرَ في غرام محمّد إن
صمتُ عن نظم الكلام تكلفاً فالصمتُ أبلغُ في جلال المشهد.

الى تلك التي تستقبلني بقبلة وعناق و تودعني بدعوة و ابتسامة وتنزع عن طريقي
الاشواك ليكون مريحا لي فتزرع بدلا عنه الورد صاحبة القلب الذهبي والطيب التي تحملت
المتاعب و الصعاب لأجلنا ..امي الغالية

الى ذلك الرجل الشهم والصبور الذي يداه جنة و عيونه نعيم الذي غمره التعب ونزلت
قطرات عرقه دون شكوى صاحب القلب الكبير كنز حياتنا تاج رأسنا ...ابي الغالي
الى الذين ترعرعت معهم و كانوا سندا لي في الحياة وشاركوني احلامي الى من عشت
معهم سنين عمري فباتت اليوم الذكريات طيف كل مر اسعدني ، اخوتي انتم أضلعي التي
لا تنكسر و لا تميل : ايمان - امين - لبنى اخر العنقود و توأمتي الغالية زين الهدى
التي كان لها فضل كبير لأتمم مذكرتي جزاك الله عني الف خير

اهدي ايضا ثمرة عملي الى زوجي الغالي حمزة ربما لا تتاح لي فرصة دائما لأشرك
و لا ربما لا املك جرأة الامتنان لك ولكنني استطيع الدعاء لك يا رفيق عمري وانيس
دربي يا من جسدت الحب بكل معانيه ويا من ضحيت بوقتك لأجلي اسعدك الله
والى ابني محمد الذي لم يرى نور الحياة بعد ولم يزدني الى صبورا وعزيمة انت نور حياتي

الى عائلة زوجي امي الثانية صاحبة القلب الطيب و اخوتي اللطيفات انارالله دريكم
وحفظكم بعينه التي لا تنام و اسعدكم جميعا

الى صديقات دربي لربما لن نلتقي كثيرا و لربما تفرقنا الايام والسنين ولربما تبعدنا
المسافات ولكن ستبقى الذكرى ترافقنا و ستبقى في القلب فانتن سكانه يا من عشنا اجمل
اللحظات بخلوها ومرها يا من لم تفرقنا المشاجرات بل زدتنا تمسكا ادام الله صداقتنا

تخرجت

وأخيرا .. ها قد انطوت صفحة من صفحات الحياة ، صفحة كان فيها الجد والاجتهاد
رفيقا على الدوام ، كما فيها لحظة الحزن والفرح .. مودعا لحظات الدراسة ، رافعا قبعة
الاحترام والتقدير و الشكر لكل الدكاترة الذين ساهموا في الارتقاء بهذا العمل المتواضع
الاستاذ بن عوالي علي ، استاذ عباسة جمال ، استاذة وافي حاجة و الى من ساهم ولو
بالقليل فيه حفظكم الله وحماكم واسعدكم .

سَلِّمَ اللهُ طريقي ، وأتمَّ عليَّ حلمي ، وسهَّلَ مشواري
اللهم كما أنعمت فزد وكما زدت فبارك وكما باركت فتمم

قائمة المختصرات

- ع. ت. ب: عقد التأمين البحري
م. ج: المشرع الجزائري
ق. ت. ج : القانون التجاري الجزائري
ق. ت.أ. ج : قانون التأمينات الجزائري
ق. م. ج: قانون المدني الجزائري.
ق. ب. ج: القانون البحري الجزائري.
ق. ا. م. ا. ج: قانون الاجراءات المدنية والإدارية.

مقدمة

أدى تطور المالحة البحرية وتطور صناعة السفن إلى ازدهار التجارة البحرية، وتبادل المصالح و السلع، وبفعل ذلك التطور، تطور التأمين البحري وازدهر وزادت أهميته في ميدان التجارة الدولية، فلا يخفى مدى الأمان الذي يكفله التأمين البحري سواء لأصحاب السفن أو البضائع المنقولة بحرا ، فقد جاءت فكرة التأمين البحري لحماية التجارة البحرية الدولية، من الخسارات التي تلحق رؤوس الأموال العاملة في التجارة البحرية نتيجة مخاطر المالحة البحرية، لا سيما مع ضخامة المبالغ المالية التي تمثلها حركة التجارة البحرية، فمن النادر أن تبحر سفينة عبر البحار بما عليها من سلع دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها، ولا نكون مجافين للحقيقة إن قلنا إن التأمين البحري عصب التجارة البحرية وسبب نموها، فتعد الأموال المؤمن عليها وعلى رأسها السفن والبضائع المنقولة بحرا الركيزة الأساسية لنظام التأمين البحري، باعتبارها أهم الأموال التي تتعرض للحوادث البحرية، ولقد أدى إنتشار التأمين البحري وازدهاره إلى أهمية دراسة النظرية المتعلقة بنظام التأمين البحري، ، ولذلك لاقت دراسة نظام التأمين اهتماما كبيرا ، سواء من جانب الفقه القانوني الإنجليزي، أو الفقه الفرنسي ، بيد أن دراسة هذا النظام في الفقه القانوني العربي لا زالت قليلة مع أن مثل هذه الدراسات يحتمها تنامي علاقات الدول العربية التجارية بدول العالم، لاسيما وأن نظام التأمين البحري بصورته الحديثة قادم إلينا من دول أوروبا، ويقوم على أسس لم تكن معروفة قبل القرن السابع عشر الميلادي .

وإن تخلي الجزائر عن نظام الاقتصاد المسير، وانتهاجها أو اتباعها لنظام اقتصاد السوق واتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوربي، وسياسة الانفتاح على العالم الخارجي لمواكبة التطور، جعلها محطة أنظار العديد من المتعاملين الاقتصاديين، مما زاد في نسبة الملاحة البحرية من وإلى الجزائر، وما تفرزه من منازعات، يستدعي الأمر فهمها وسرعة الفصل فيها من أجل تشجيع التبادل التجاري.

فأصبح من الضروري لجوء هؤلاء المتعاملين الاقتصاديين إلى التأمين البحري كوسيلة لضمان وحماية مصالحهم، وأنشطتهم التي تتم عبر البحر لما في ذلك من أخطار، وهو ما تم اعتماده من قبل كل الدول، سواء فيما يتعلق بالتأمين على السفن أو التأمين على البضائع. يعتبر التأمين البحري أقدم أنواع التأمين، ويرجع في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة، و يتمثل هذا النظام في أن الشخص يقرض مجهزة السفينة أو

الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى تنتهي الرحلة البحرية بسلام و يستوفي المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة و لم تصل السفينة و البضائع يعفى المقرض من رد المبلغ الذي اقترضه، و يقترب قرض المخاطرة الجسيمة كثيرا من التأمين، فالمقرض يقوم في الواقع بدور المؤمن، إذ هو يدفع تعويض التأمين مقدما في صورة قرض ثم يستوفيه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط إذا نجحت الرحلة البحرية و لم يحدث أي خطر.

هكذا أصبح للتأمين البحري نظام خاص مستقل بذاتيته وخصوصياته لارتباطه بالنشاط المائي مند سالف العصور، إذ أن قواعده القانونية بدأت عادات و تبلورت عرفا ودونت في مجموعات ثم قننت، كلها تدور حول وسيلة و غاية واحدة هي إنهاء الرحلة البحرية في أمن و سلام.

ويعود سبب اختياري لهذا الموضوع المتمثل في النظام القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري إلى دوافع ذاتية و المتمثلة في الميول الشخصي و الفضول العلمي في مجال الدراسة و الرغبة التي تراودني لدراسة مواضيع القانون البحري، و دوافع موضوعية تتمثل في السبب الرئيس الذي دفعني إلى معالجة هذا الموضوع هو أن عقد التأمين البحري أصبح من الضروري إبرامه لتسهيل المعاملات في التجارة بين الدول وهذا ما أدى إلى حب معرفتي لحقيقة هذا العقد وكذا في:

- عدم دراسة التأمين البحري دراسة حقيقية وافية مستوفية وفقا للتشريع الجزائري وذلك لحدائته.

- نقص الكتابات في هذا النوع من التأمين من طرف القانونيين و الباحثين لما يمتاز به من تعقيد.

أما فيما يخص الأهداف المتوخاة من الدراسة فتكمن في:

- محاولة التعريف بعقد التأمين و تبيان الطابع المميز و الذاتية المستقلة له.

- الاهتمام بأطراف عقد التأمين البحري، المؤمن و المؤمن له من خلال إعطاء نوع من الخصوصية و التركيز عليهما لأنهما جوهر هذا العقد و من خلالها، ثم تبيان أثار كل منهما.

- محاولة تحديد الأخطار البحرية المضمونة في التشريع الجزائري بشكل مفصل و مبسط و واضح.

إن أبرز الصعوبات التي واجهتنا في بحثنا المتواضع هذا أن المراجع التي تبنت موضوع "عقد التأمين البحري و المنتزعات المتعلقة به" جد قليلة و حتى الاجتهاد القضائي فيه

يكاد يكون منعدها ناهيك عن المكتبات التي تفتقر للكتب المتخصصة في هذا المجال لكن وبالرغم من ذلك تمكنا بفضل الله من الحصول على المراجع التي لها علاقة بالموضوع ساعدتنا في إتمام هذا البحث المتواضع وأمام ندرة الدراسات الشاملة في هذا الميدان ارتأينا المبادرة لدراسة هذا الموضوع الحساس نظرا لما يكتسبه من أهمية وذلك من خلال محاولتنا للإجابة عن الإشكال الرئيس والمتمثل فيما يلي:

كيف عالج المشرع الجزائري عقد التأمين البحري في القانون الجزائري وفيم تتمثل آليات حل المنازعات المتعلقة به؟

استدعت طبيعة البحث والإشكالية أن أجمع بين عدة مناهج تمكني من الوصول إلى نتائج محددة تتمثل في المنهج التحليلي والوصفي

ومن أجل معالجة موضوع البحث وتحقيق الأهداف وللإجابة عن الإشكالية و التساؤليين الفرعيين ارتأيت تقسيم البحث إلى فصلين ،عنونت الفصل الأول بإنشاء عقد التأمين البحري وقسمته إلى مبحثين المبحث الأول تحت عنوان الإطار القانوني لعقد التأمين البحري ومراحل إبرامه وقسمته إلى الإطار القانوني لعقد التأمين البحري (المطلب 01) مراحل إبرام عقد التأمين البحري (المطلب 02) أما المبحث الثاني فكان موضوع عقد التأمين البحري والآثار المترتبة عنه وتناولت فيه موضوع عقد التأمين البحري (المطلب 01) الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري (المطلب 02)

في حين خصصنا الفصل الثاني لإنهاء عقد التأمين البحري وآليات حل المنازعات المتعلقة به وقسمناه إلى مبحثين ،المبحث الأول تحت عنوان انقضاء عقد التأمين البحري والدعاوى الناشئة عنه وقسمناه إلى انقضاء عقد التأمين البحري (المطلب 01)الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري (المطلب 02) أما المبحث الثاني معنون بآليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري وقد قسمناه إلى المطلب الأول تحت عنوان الآليات غير القضائية لحل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري والمطلب الثاني فعنون بالآليات القضائية لحل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري.

الفصل الأول إنشاء عقد التأمين البحري

المبحث الأول: الإطار القانوني لعقد التأمين البحري ومراحل ابرامه.

إن التجارة الخارجية، عادة ما تركز على ثلاثة عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، وهذه العقود هي: عقد البيع، عقد النقل وعقد التأمين (1) ولدراسة عقد التأمين البحري، ينبغي معرفة الجوانب التي تعد من خصوصياته والبحث في مسأله الجوهرية وهذا العقد يأخذ شكل عقد التأمين بصفة عامة، مما يدفعنا لتطرق الى الإطار القانوني لعقد التأمين البحري في مطلب اول والى مراحل ابرامه في مطلب ثان.

المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد التأمين البحري

ويندرج ضمنه تعريف العقد في القانونين الفرنسي والإنجليزي، باعتبارهما نموذجين للتشريعة الأنجلوسكسونية، والى تعريفه في القانون الجزائري المستتبط من القانونين اعلاه، وكذا الى خصائصه الجوهرية التي تميزه عن غيره من العقود في فرع اول، وتحديد اطرافه في فرع ثان يندرج ضمنه اركان عقد التأمين البحري وكيفية اثباته.

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري وخصائصه**اولا: تعريف عقد التأمين البحري.****1- تعريفه في القانونين الانجليزي والفرنسي:****أ- تعريفه في القانون الانجليزي:**

لقد مر مفهوم التأمين البحري في انجلترا بمراحل مختلفة، وتطور بتقدم ازدهار الملاحة البحرية، واحتلال انجلترا مركزا هاما في عمليات التأمين وإعادة التأمين على المستوى الدولي، قد يكون الدافع إلى إصدار أول قانون أصبح مصدرا للقوانين الحديثة في هذا الميدان، والصادر سنة 1906، الذي عرف العقد في المادة الأولى منه بقوله: "هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن خسائر

(1). عبد القادر لتعطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، إصدار أول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 464

بحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية " (1).

التعريف لم يتطرق الى قسط التأمين، والمصلحة التأمينية، كما لم يشر إلى احتمال أن يكون المستفيد من التعويض شخصا آخر غير المؤمن له، بالإضافة إلى اتسامه بالعمومية، ويعود السبب في ذلك إلى قدم النص، ولكون الأعراف الإنجليزية تكفل سداد ما فيه من نقص، عن طريق ما يرد في وثائق التأمين من شروط، كما أن المحاكم الإنجليزية تتولى إعطاء مدلول محدد للكلمات الواردة في القانون، أو البوليصة. ويتحليل هذه المادة يتضح لنا بالنسبة للمشرع الإنجليزي، أن عقد التأمين البحري يتجه نحو التدويل، وهذا ما يتجلى من خلال الملاحظات التالية:

- 1- اشتراط المشرع في التأمين البحري، توفر الشروط المطلوب توفرها في أي عقد، بوصفه وتحديد طبيعة التأمين، بأنه عقد يخضع للنظرية العامة للعقود.
- 2- رغم ذكر التعريف لطرفي العقد، المؤمن والمؤمن له، إلا أنه قد ركز على التزامات المؤمن التي بينها بدقة، وهي تعويض المؤمن له، على أن يكون محل هذا التعويض هو الخسائر البحرية الناشئة عن المخاطرة البحرية، التي تعني الخطر بمدلول السبب (2)

ب- تعريف التأمين البحري في التشريع الفرنسي:

كان للقضاء الفرنسي دور مهم في تطوير فكرة التأمين البحري، القائمة على الخطر البحري، وأخذ بمبدأ امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية والبحرية باعتبارها تابعة للرحلة البحرية، وقد نصت المادة 01/171 من قانون 1967/07/03 على أنه: "يخضع لهذا الباب المتعلق بالتأمين البحري، كل عقد تأمين يكون محله ضمان المخاطر المتعلقة بعملية بحرية ما " (3)

2- تعريفه في الفقه والتشريع الجزائري:

أ- تعريفه فقها:

لقد حظي عقد التأمين البحري باهتمام الكثير من فقهاء، وشراح القانون وتجلي ذلك من

(1). محمد سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، مطبعة النشر دار القومية، القاهرة، 1966، ص04.

(2). علي غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص43.

(3). Tassel Yves : assurance maritime, juris classeur, fascicule n610, paris1992, p12.

خلال محاولتهم وضع تعريف لعقد التأمين، ونتج عن تلك المحاولات تعريفات كثيرة نذكر منها:

عرف بعض الشراح عقد التأمين البحري بأنه: "عقد به يتعهد المؤمن-نظير دفع

القسط-أن يعوض المستأمن(1)،(المؤمن له) عن الضرر الذي يصيبه في أحوال معينة بسبب تحقق خطر بحري معين، أو هو العقد الذي يكون موضوعه اتقاء خطر متعلق برحلة بحرية "

و يعيب البعض على هذا التعريف ، أنه أغفل المستفيد من التأمين البحري ، والذي قد يشترط لمصلحته التأمين، كما أسقط المصلحة التأمينية ، بالإضافة إلى عدم تحديد مقدار

التعويض عن الضرر اللاحق بالأموال المؤمن عليها، و علاقة ذلك بالقيمة التأمينية (2) وعرفه آخر بأنه: " عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض آخر يدعى

المؤمن له من الضرر الذي لحقه في عملية بحرية معينة من جراء التحقق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد في حدود المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط ويجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعانها في هذا العقد»(3)

وبالنسبة لشرح القانون الأجانب فقد عرفه البعض بأنه: "العقد الذي بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن أن يقوم بتعويض آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه، بمناسبة إرسالية بحرية، ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء نظير قسط، وفي حدود مبلغ معين على أن لا يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة «، وفي موضع اخر عرفه بأنه: "عقد

(1). علي جمال الدين عوض - الوسيط في القانون البحري- دار النهضة العربية القاهرة-1972م رقم 573ص303.

(2). مصطفى كمال طه - وائل أنور بندق (التأمين البحري) مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، (ط 1)2012م ، ص 19.

(3). مهري محمد أمين (التأمين البحري على السفينة) ، رسالة ماجستير-جامعة الجزائر- كلية الحقوق والعلوم

الإدارية سنة -2001- 2002م ، ص 15.

بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن بتعويض طرف آخر يسمى المؤمن له عن ضرر يلحق
القسط «. (1)

ويستنتج من التعريفين السابقين ان الفارق بين التعريفين ، هو أن الآخر أظهر عنصر
الخطر بينما أغفله التعريف الأول ، إلا أن كلا التعريفين يؤخذ عليهما اغفال المصلحة
التأمينية، وكون صاحب المصلحة في التأمين قد يكون شخصا آخر غير المؤمن له.
ب-تعريفه قانونا:

بحلول تاريخ 1975/07/05، وهو تاريخ وقف العمل بالقانون الفرنسي، أصبحت
الجزائر تعيش فراغا تشريعيا في ميدان التأمين البحري، ذلك لأن التقنين البحري الصادر في
أكتوبر 1976، لم يتضمن أية أحكام تتعلق بالتأمينات، لكن بقي الخلل يشوب هذا القانون،
و لحسن الحظ أن أغلبية الأحكام المعمول بها في التأمين البحري الدولية هي أحكام
تفسيرية ، مما يترك الحرية للمتعاقدين في اختيار القوانين الواجبة التطبيق.
ونجد أن المشرع الجزائري في القانون ، لم يتطرق الى تعريف عقد التأمين ،
ولعل المشرع اكتفى بالإشارة اليه في القانون 80-07 ، فقد نص في المادة الأولى من
الباب الثاني منه على أنه: " تطبق أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان
الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما" وبعده جاء تعديل 95-07 حيث نصت المادة 92 على
أنه: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية
عملية نقل بحري" وهاتين المادتين المذكورتين عرف بهما المشرع الجزائري التأمين البحري
وفرقه عن غيره من عقود التأمينات الأخرى " (2)

من خلال التعريف الوارد في القانون الجزائري، يتبين لنا أن المشرع الجزائري وسع من
نطاق التأمين البحري ، و هو مفهوم مطابق على وجه التقريب لما أخذ به القانون الفرنسي،
إذ أنه لم يحدد الخطر محل التأمين البحري ، و إنما جعله شامل لكل الأخطار البحرية

(1). ريبير أشار إلى ذلك يوسف يعقوب صرخوه (التأمين البحري في القانون الكويتي ،(دراسة مقارنة) ذات السلاسل،
الكويت 1993م ، ص 41

(2). الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة العدد 13، المؤرخ في
08 مارس 1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية، العدد
15 المؤرخ في 12 مارس 2006.

المتعلقة بالعملية البحرية، و هذا ما تؤكدته المادة 124 من الأمر 07 . 95 عند نصها على التأمين على السفينة أثناء سفرها، تركيبها، أو رسوؤها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف خلال الآجال المحددة بالعقد.

تدعيما لهذا التعريف ، هناك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري ، و التي نصت على أن : "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عرض مالي آخر في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن". (1)

هذا وتجب الإشارة الى ان :

المشرع السوداني قد عرف التأمين البحري في المادة (163) من القانون البحري ، الصادر عام 2010 بقولها : " يكون التأمين البحري بموجب عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأخطار البحرية نظير دفع أقساط التأمين وفق أحكام قانون الرقابة على التأمين لسنة 2001م وقانون لتكافل لسنة 2003 (2) ، وكذا المشرع اللبناني في مادته 293 (3)

والمشرع الاردني الذي عرف عقد التأمين البحري في المادة ٢٩٦ بقولها : " هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في رحلة بحرية عن

(1).أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395هـ الموافق لـ26 سبتمبر 1975 ، الجريدة الرسمية 78 لسنة 1975 ، والمتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية العدد 78 المؤرخة في 30-09-1975 ،معدل ومتم (2)

[/https://www.mohamah.net/law](https://www.mohamah.net/law).

تم نشره من طرف آية الوصيف ، نصوص ومواد قانون النقل البحري السوداني لسنة (2010) بتاريخ 12 فبراير 2017، وتم الاطلاع عليه بتاريخ 05-03-2021 ، على الساعة 10:30. (3)

<http://www.legallaw.ul.edu.lb/LawArticles.aspx?LawArticleID=682304&LawId=168899>

الجامعة اللبنانية ، مركز المعلوماتية القانونية ، التشريعات النافذة ، قانون التجارة البحرية ، الفصل الأول، المادة 293، تم الاطلاع عليه بتاريخ 05-03-2021 على الساعة 11:15

هالك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء

الهالكة " (1)

فقد استنتجنا من تعريفات القوانين البحرية سالفه الذكر (السوداني ، اللبناني ، الاردني) ، انها تضمنت اختلافا في الألفاظ ، ولكنها تشابهت في المضمون، ولعل أبرز ما أوضحتته تلك التعريفات هو العنصر الجوهرى ، الذي يميز التأمين البحري عن أنواع التأمين الأخرى

، وهو عنصر الخطر البحري ، الذي يضيف على التأمين البحري طابعه الخاص وذاتيته القانونية المستقلة عن غيره من التأمينات .

ومما سبق ذكره من التعريفات سواء القانونية منها او الفقهية نقترح التعريف الآتي : " عقد التأمين البحري عقد يلتزم بموجبه المؤمن في حدود مبلغ التأمين بتعويض المؤمن له أو المستفيد ذي المصلحة عن الخسارة التي يتحملها في السفينة أو البضاعة محل التأمين، الناتجة عن تحقق أحد الحوادث المؤمن منها خلال رحلة واحدة أو مدة زمنية معينة، عن طريق جميع المخاطر البحرية، وإجراء المقاصة بينها، وذلك نظير قسط معين يلتزم بدفعه المؤمن له " فالتعريف المقترح ناهيك عن إبرازه صورتى التأمين البحري، المتمثلة في التأمين خلال فترة محددة ، ثم التأمين على رحلة واحدة، فإنه أبرز كافة عناصر التأمين البحري ، من (خطر بحري ، وقسط تأمين ، وأطراف عقد التأمين ، ومبلغ التعويض ، و علاقته بمبلغ التأمين ، و الاموال المؤمن عليها ، بالإضافة إلى المصلحة التأمينية، واحتمال أن يكون المستفيد (ذو المصلحة) شخصا اخر غير المؤمن له، كما أن التعريف لم يهمل الجانب الفني لنظام التأمين المتمثل في جميع المخاطر البحرية وإجراء المقاصة بينها .

ثانيا : خصائص عقد التأمين البحري

يتميز عقد التأمين البحري ، ببعض الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، فهو من العقود الرضائية، الاحتمالية ،والمعاوضة، كما أنه ملزم للجانبين ،ومن عقود حسن النية ، وعقود الإذعان، وانه عقد تجاري و مستمر.

(1). قانون التجارة البحرية الأردني ، رقم (12) لسنة 1972، ص34

1- أنه عقد رضائي وإذعان :

أ- أنه عقد رضائي :

ويقصد به ذلك العقد الذي ينعقد بمجرد أن يتناول كل من طرفيه الإيجاب والقبول، وعقد التأمين البحري ، لا يشذ عن ذلك ، بل أنه يجاري الأصل الذي تسير عليه عملية انعقاد العقود جميعا كقاعدة عامة ، والعقد لا ينعقد إلا بالكتابة ، هذا إذا إتفق الطرفان على جعله عقدا شكليا ، ووجوب العقد مكتوبا نظرا لأهمية التوقيع لإتمام وثيقة التأمين، وبالتالي تعتبر الكتابة شرطا للإثبات ، ومن أجل تنبيه الطرفين للإلتزامات التي توضع على عاتقهما ، إعتبر ع . ت . ب عقدا شكليا ولا ينعقد إلا بتحرير وثيقة التأمين (1) ونصت المادة 97 من الأمر 07-95 ما يلي: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين و يمكن إلزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية " ، و هنا تكون الإجابة عن الإشكالية التي تثار حول كيفية تصنيف الكتابة وهل تعتبر ركن للإنعقاد أم ركن للإثبات؟

ويمكن الاجابة بالقول بأنها ركن للإثبات وهذه الفكرة أيدها المشرع الجزائري (في المادة

97 من الأمر 07-95 السابقة الذكر (2)

ب- أنه عقد إذعان :

فقد جاء في التشريع الجزائري ، المنظم للتأمين البحري في ظل الأمر 07-95 ، حيث تضمن 89 مادة مفسرة و 19 مادة جاءت لصالح المؤمن ، فهذا ما يؤكد أن عقد التأمين البحري عقد إذعان ، لأن المؤمن له لا يملك مناقشة شروط العقد من المؤمن ، فهذا الأخير يعرض عليه الوثيقة بشروطها ليقبلها كلها أو يرفضها جميعها ، فوثيقة التأمين تكون عادة مطبوعة ومتضمنة للشروط الأساسية لعقد التأمين ، وبها بعض الفراغات يتم ملؤها عند التوقيع عليها ، تتعلق باسم المؤمن له ، الأموال المؤمن عليها ، ومبلغ التأمين ، دون

(1). زوليخة زراري ، النظام القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري ، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في

الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهيدي ولاية - أم البواقي ، سنة 2018-2019 ، ص

أن تمس أساسا شروط العقد، و لا يكون في وسع المؤمن له ، إلا أن يقبل هذه الوثيقة بشروطها ، او يرفضها كلها (1)

هذا ناهيك عن أنه تم إقرار شروط التأمين في مؤتمرات دولية من قبل المؤمنين ، مما أنشأ قواعد عرفية للتأمين ، أصبحت منظمة له ، فكان المؤمن له يخضع لهذه القواعد العرفية ، لا لإرادة المتعاقد الآخر، وإذا تعارضت هذه القواعد العرفية مع المصالح ، فيكون للمشرع التدخل لحماية النظام العام.

2- الاحتمالية وحسن النية :

أ- عقد احتمالي :

العقد الاحتمالي ، هو العقد الذي لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين ، أن يحدد عند إبرامه مقدار ما يأخذ و مقدار ما يعطى، لتوقف تحديد هذا المقدار على أمر مستقبل غير محقق الوقوع. و لا شك في أن التأمين البحري عقد احتمالي بالنسبة إلى طرفيه، إذ هو يرد على أمر غير محقق، هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه، هكذا يصبح هذا الأخير ركنا من أركان العقد لا قيام له، وتبعاً لذلك يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضاً للخطر، فإذا تحقق أو زال قبل التأمين، فإن العقد يكون باطلاً لانعدام محله و موضوعه (2) من الناحية القانونية نجد أن المؤمن لا يعرف مقدار ما يأخذ ولا مقدار ما يعطى كون ذلك مرهون بوقوع الخطر المؤمن منه من عدمه ؟

فالتزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين، وحق المؤمن له في إستلام ذلك التعويض، مرتبط بتحقق الخطر المؤمن منه ، و الذي يعتبر جوهر التأمين البحري .

ب- من عقود حسن النية :

ان مبدأ حسن النية وإن كان من المبادئ العامة السائدة في كل العقود، إلا أن عقد التأمين البحري، له ميزة خاصة وهي قيامه على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه ، لذا يجب أن يسود هذا المبدأ أثناء إبرام العقد، وعند تنفيذه ، فهو يلعب دوراً في انعقاده وفي تنفيذه أكبر من الدور الذي يقوم به في أي عقد آخر، ويتطلب هذا

(1). عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، الإصدار الثالث ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2008 ، ص 248.

(2). مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005 ، ص 22.

المبدأ من جانبي العقد ، مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقائق المتعلقة بالتأمين، ليكون جميعهما على إمام بهذه الحقائق.

كما ان هذا المبدأ يقوم على التزامات كل من المؤمن والمؤمن له ، فمثلا يجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن المال المؤمن عليه، وعن الخطر المؤمن منه ويترتب على كتمانها لهذه البيانات أو التصريح الكاذب بها على قابلية العقد للإبطال (1) و بالرجوع إلى نص المادة 113 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تنص على: "يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين...." و بإستقراء هذه المادة يتضح أن المؤمن ألزم عليه بيان أو تقديم أو الإدلاء بجميع البيانات الصحيحة عن الخطر المؤمن منه، و في حالة إخفاء هذه البيانات أو عدم الإدلاء بها بنية الكتمان يبطل العقد مباشرة (2)

3- انه عقد ملزم لجانبين و عقد معاوضة :

أ- انه عقد ملزم لجانبين :

يقصد بهذه الخاصية هي أن الطرفان يلتزمان بتعهدات متقابلة ، و بالتالي تكون الشروط واجبة على الطرفين ، الا في حالة مخالفة للنظام العام و الآداب العامة، فبالنسبة للإلتزامات المتبادلة هي دفع الأقساط بالنسبة للمؤمن له ، و تقابلها تعهد المؤمن بدفع قيمة التأمين عند وقوع الخطر ، فالمحقق يتمثل في التزام المؤمن ، أما الاحتمالي قد يقع و قد لا يقع تبعا لحدوث الخطر المؤمن منه، وهو إلتزام المؤمن ، و هذا ما دفع البعض للقول أن إلتزام

المؤمن لا ينشأ عند إبرام العقد بل يمتد إلى غاية ظهور الخطأ ووقوعه (3)

حيث نصت المادة 55 من القانون المدني على ما يلي: " يكون العقد ملزما للطرفين، متى

تبادل المتعاقدان الإلتزام بعضهما بعض " (4)

(1).المادة 347 من قانون التجارة البحرية المصرية .

(2) . صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017 ، ص 15.

(3).عبد القادر العطير، المرجع السابق ،ص 473.

(4).المادة 55 من القانون المدني .

ب- معاوضة :

ينقسم التأمين بوجه عام من حيث الموضوع إلى، تأمين الأضرار من جهة ، و تأمين الأشخاص من جهة أخرى، و يقصد بتأمين الأضرار تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بذمته المالية من جراء هلاك الشيء المؤمن عليه، و التأمين البحري هو تأمين الأضرار، من خصائصه أنه عقد تعويض، بمعنى أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن له من جراء تحقق الخطر، وقد جاء في نص المادة 55 من الأمر 07.95 صراحة أنه: " لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادته من التأمين إذا لم يلحقه ضرر".

وتعتبر هذه الخاصية من أهم خصائص عقد التأمين البحري ، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان، ولو لم يكن الأمر كذلك لا استطاع المؤمن له أن يعمل على تحقق الخطر(1)

4- انه عقد تجاري وعقد مستمر :

أ- انه عقد تجاري :

عقد التأمين البحري يعتبر تجاريا بالنسبة للمؤمن ،وذلك فيما عدا جماعات التأمين التبادلي ، إذ يعد التأمين بالنسبة إليها عملا مدنيا لإنتقاء قصد الربح، أما بالنسبة للمستأمن فإن التأمين يعد عملا تجاريا إذا صدر من تاجر لحاجات تجارية تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، أما إذا صدر من غير تاجر و لم يكن تابعا لعمل تجاري كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة أو على أمتعة مسافر إرتفعت عن العقد صفته التجارية (2) بالرجوع إلى المادة 03 من ق ت ج التي تنص على: "يعد عملا تجاريا بحسب

شكله....كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية". (3)

ب- انه عقد مستمر:

(1). عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 473-474

(2). زوليخة الزراري، المرجع السابق، ص 12.

(3). المادة 03 من الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية العدد 101، المعدل والمتمم.

يعد عقد التأمين البحري من العقود المستمرة ، لأنه من العقود التي تنفذ خلال مدة زمنية يتفق عليها المتعاقدان، و من ثم كان عنصر الزمن عنصراً جوهرياً فيه ، فخاصية الاستمرارية بالنسبة لعقود التأمين بصفة عامة ، ولعقد التأمين البحري بصفة خاصة ، غدت من المسلمات ، ويتجلى ذلك في التزامات كل من طرفيه، فالمؤمن له يلتزم بدفع الأقساط في فترات منتظمة خلال مدة العقد، و يقابل ذلك التزام المؤمن بضمان الخطر المؤمن منه طيلة فترة التأمين(1)، وحتى في الحالة التي يتم فيها التأمين مقابل قسط واحد يدفعه المؤمن دفعة واحدة، فإنه يلتزم

بالإمتناع عن أي عمل يؤدي إلى تقاوم الخطر المؤمن منه طوال مدة العقد، و الإلتزام بالامتناع بطبيعته التزام مستمر، كما أن استمرارية التزامات أحد المتعاقدين (المؤمن) تكفي للوصول إلى هذه النتيجة.

ويترتب عن ذلك أنه إذا تخلف أحد الطرفين عن تنفيذ التزامه فإن العقد يفسخ بدون أثر رجعي، و يترتب على عدم الاعتداد بالأثر الرجعي للفسخ ، استحالة قيام أحد الطرفين بتنفيذ التزامه ، يترتب عليه سقوط الإلتزام المقابل.

الفرع الثاني : اطراف عقد التأمين البحري

طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة و المؤمن له من جهة أخرى، و الغالب أن يبرم العقد بينهما مباشرة، بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سماسرة التأمين البحري، يعملون لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معا.

أولاً : المؤمن و المؤمن له

1- المؤمن :

هو الشخص الذي يتحمل نتيجة الخطر الذي يصيب المؤمن له بمقتضى عقد التأمين، وهو الضامن الذي يقف إلى جانب المستفيد من ، باعتباره المتضرر من وقوع الخطر(2) والمؤمن ، هو من يلتزم بتحمل تبعات الخطر البحري المؤمن منه بمقتضى عقد التأمين، وتختلف الدول في تحديد صفة المؤمن ، إذ نجد بعض الدول لا تشترط تحديد

(1). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص19. 24.

(2). محمود الكيلاني ، الموسوعة التجارية و المصرفية، المجلد السادس، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة

الثالثة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، 2012، ص223.

شكل، أو صفة معينة في المؤمن ، بينما بعض الدول تذهب إلى اشتراط اتخاذ المؤمن شكل معين .

ويتولى التأمين البحري في الوقت الحاضر شركات متخصصة بالتأمين البحري بسبب ضخامة نفقات المخاطر التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها (السفن، البضاعة المنقولة)، فإن المؤمن يتخذ شكل شركات لقدرتها على تجميع الأموال الضخمة لتحمل أخطار الملاحة البحرية ، إذ تقوم بتعويض المؤمن له في حالة وقوع الحادث ، أو تحقق الخطر المبين والمتفق عليه في العقد (1)

بين المشرع الجزائري في الامر رقم 95-07 المعدل و المتمم بالأمر 06-04 المتعلق بالتأمينات (2)، بأن شركات التأمين و إعادة التأمين هي شركات تقوم بإبرام وتنفيذ عقود ، أو إعادة التأمين مثلما هي معينة في القانون الساري ، و من أبرز هذه الشركات ، الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (CAAT) فهي تحتكر عدد كبير من عقود التأمين البحري والجوي ، ولحجم الأضرار التي تغطيها فهي تعيد تأمينها لدى الشركة المركزية لإعادة التأمين (CCR) ، والتي تحتفظ بمقدار معين من الأخطار ، و تقدم ما يتجاوز طاقتها إلى الشركات الأجنبية.(3)

2- المؤمن له :

يقصد بالمؤمن له الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) ، الذي يتقدم بطلب التأمين ويتعهد له بأن يؤدي الإلتزامات المقابلة للالتزم المؤمن ، وهو الشخص الذي يصدر باسمه عقد التأمين البحري (4)

كما انه يعتبر الطرف الثاني في عقد التأمين البحري، فقد يكون مالكا للسفينة أو

(1).يعقوبي صبرينة ، المرجع السابق ، ص 21

(2).صدر قانون 06-04 بتاريخ 20 فيفري 2006 ،هدفه تغير واكمال المرسوم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 ،وذلك لتدعيم الإقتصاد الوطني ،و انفتاح قطاع التأمين عن المنافسة الخارجية ، و الإنضمام مع الإتحاد الأوروبي للتجارة الدولية.

(3).وليد معروزي ، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري ،مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر شعبة الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي ، سمة 2013-2014 ، ص16.

(4).صبرينة يعقوبي ، المرجع السابق ، ص 23.

مجهزها، أو مالك للبضاعة ، لكن التأمين في الحالة الأخيرة قد يستفيد منه شخصا آخر غير مالك البضاعة ، في الأحوال التي تنتقل فيها ملكية البضاعة لشخص آخر هو المشتري وعند ذلك ، يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين ، وان كان هذا التأمين البحري قد أجراه سابقا مالك البضاعة(1)

يشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر ، و المحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في المادة 93 من الأمر 95-07 أنه: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمن بما في ذلك الفائدة المرجوة".

و من ذلك يتبين لنا أن الأصل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع المتعاقدين ، و المؤمن له قد يبرم العقد بنفسه أو عن طريق نائب يمثله، سواء كان قانونيا أو اتفاقيا ، كالمسار الذي يمارس التأمين لحسابه أو لغيره، و إما أن يكون شخصا طبيعيا أو يعتبر وكيلا بالنسبة للمؤمن، و المسار لا يمكنه ممارسة نشاطه لتغطية تبعاته المالية التي تتعرض لها مسؤولياته المهنية دون أن يكتتب تأمينا، و قد أشارت إلى ذلك مقتضيات المواد 258، 260 و 261 من الأمر رقم 95-07 على التوالي :

المادة 258: "مسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين و شركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، و يعد مسار التأمين وكيلا للمؤمن له و مسؤولا اتجاهه".

المادة 260: "فضلا عن الشروط المنصوص عليها في المادة 295 أعلاه، لا يمكن لمسار التأمين أن يمارس نشاطه إلا بعد الحصول على اعتماد تسلمه له إدارة الرقابة المادة 261: "يجب على كل مسار للتأمين أن يكتتب تأمينا لتغطية التبعات المالية التي قد تتعرض لها مسؤوليته المدنية المهنية".

ثانيا - المستفيد و وسطاء التأمين :

1-المستفيد :

ويسمى الشخص الذي له غاية المحافظة على الشيء المؤمن عليه أثناء وقوع الحادث

(1) .وليد معزوزي ، المرجع نفسه ، ص 16

بالمستفيد، والمستفيد يستطيع المطالبة بحقه مباشرة من المؤمن فهو المستأمن الحقيقي حتى ولم يتعاقد لنفسه ، وتعتبر هذه النقطة شرط لمصلحة الغير، إذ ينشأ العقد حقوق لمصلحة غير لم يكن طرفا فيه (1)

ونجد أن التأمين قد يكون لمصلحة شخص غير معين في التأمين على البضائع ، حيث قد تكون هذه البضاعة المشحونة محلا لببوع متعاقبة أثناء نقلها بواسطة سند الشحن ، بحيث يستحيل معرفة وقت إبرام العقد ، من يكون مالكا للبضاعة وقت الخطر ، ووقوع الحادث، ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين ، وتتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن ، وهذا النوع من التأمين يظهر بوجه خاص ، فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة، أو العائمة أو وثائق الاشتراك ، وأجاز مثل هذا التأمين كلا من المشرع المصري في المادة 02/343 من القانون البحري والمشرع الجزائري في المادة 94 من قانون التأمين والتي تنص على " يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتبه أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأمينا لفائدة مكتب وثيقة التأمين واشترطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط " .

2- وسطاء التأمين :

يعتبر وسيط التأمين طرفا أساسيا في نظام التأمين ، وان لم يكن طرفا في عقد التأمين، فالوسطاء هم صلة الوصل بين المؤمن والمؤمن لهم ، ويشكلون الجهاز الفعال الذي يحقق للمؤمن قانون الأعداد الكبيرة في الأخطار التي يأخذها على عاتقه ، كما يمكن أن يتصرف كمحام لصالح شركة التأمين ، فيقوم بتلقي أقساط التأمين البحري باسم ولحساب المؤمن ، و تحرير شهادات التأمين ، ودفع البدلات وإدارة الطعون ، ومن مهام الوسيط الأكثر أهمية ، أن يكون على تواصل دائم بجميع المؤمن لهم ، الذين لهم رغبة في إبرام عقود مستقبلية تأمينا مع المؤمن وتوزيع المخاطر المؤمن منها فيما بينهم ، و ذلك يتعلق بأقساط التأمين (2)، المعروضة عليه، وينقسم الوسطاء إلى مجموعتين هما:

(1).زوليخة زراري ، المرجع السابق ، ص 19 .

(2). Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL ,Traité de droit maritime, LGDJ, .

.Paris,2006,p825

- مجموعة وكلاء التأمين. - مجموعة السماسرة (1).

*فوكيل التأمين هو وكيل عن المؤمن ، يتصرف باسم المؤمن ونيابة عنه.

*أما السمسار فهو الشخص الذي يقدم النصح لطالب التأمين ، وهو المؤمن له وينوب عنه في التفاوض مع المؤمن في إبرام عقد التأمين ، و تحديد شروطه ، و تجديده ، و غير ذلك من الأعمال التي تتعلق في مصالح عميله.

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 252 من قانون التأمين على وسطاء التأمين بقوله : " يعد وسطاء التأمين في مفهوم هذا الأمر، الوكيل العام للتأمين وسمسار التأمين " .

كما قام بتعريف الوكيل العام في المادة 253 من القانون نفسه، والتي تنص على أن " الوكيل العام للتأمين شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة " .

وقد نظم المشرع طريقة عمله وحقوقه وواجباته (نص المادة 255 من قانون التأمين) ، الناتجة عن عقد الوكالة الذي تقوم بإعداده جمعية شركات التأمين أو إدارة الرقابة (عقد نموذجي) طبقا لنص المادة 254 من قانون التأمين ، وينتهي هذا العقد سواء بإرادة كلا الطرفين أو أحدهما، وفي هذه الحالة إن تم الفسخ من طرف واحد يحق للطرف المغبون المطالبة بالتعويض، وذلك طبقا لنص المادة 256 من قانون التأمين.

اما السمسار فيمكن أن يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي، ويمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط (المادة 259 من الأمر رقم 95-07) ، وعليه يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري ، ويخضع بذلك للإلتزامات التجارية، وكذا لأحكام الوكالة، فترتب عليه واجبات تجاه موكله ، فيجب على السمسار أن يتقيد بتعليمات موكله لم

(1).باهي زواوية ، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون

البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة 2011-2012 ، ص 43.

يقتنع بصحتها، غير أنه من واجبه تحذيره حين يرى أن هذه التعليمات ليست مناسبة لإنجاز العمل (1).

المطلب الثاني : مراحل إبرام عقد التأمين البحري

ويندرج ضمنه أركان عقد التأمين البحري ، فهو في نطاقه العام يحتاج إلى أركانه القانونية من تراضي ومحل ، كغيره من العقود لانعقاده ، ويستوجب كل ركن قانوني شروط ، والتي تختلف باختلاف كل ركن ، لهذا خصصناه كفرع اول ، بينما يثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات بالكتابة، وإن كانت القاعدة العامة في العقود التجارية هي قاعدة حرية الإثبات إلا أن المشروع خرج على هذه القاعدة فيما يتعلق بعقد التأمين البحري ولهذا خصصناه كفرع ثان .

الفرع الأول: أركان عقد التأمين البحري.

أولاً: ركن التراضي:

بالرجوع إلى نص المادة 59 من ق .م . ج تبين كيفية قيام العقد ، وهو إتفاق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني ، وبالتالي فإن هذا الركن هو أساس العقد (2) عند توافق إرادتي المؤمن والمؤمن له ، أي توافق الإيجاب والقبول من أجل إبرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها التزامات المتعاقدين (3)، مع توافر الأهلية والخلو من عيوب الإرادة و المتمثلة في الإكراه والغلط والغش و الاستغلال (4)، بحيث لا بد أن تتوفر بعض الشروط لقيام التراضي تتمثل في :

1-أهلية التعاقد :

تعرف الأهلية بأنها صلاحية الشخص لأن تكون له حقوق ، وتقع عليه التزامات ، وان يباشر بنفسه الأعمال القانونية و القضائية المتعلقة بهذه الحقوق، و يعتبر كل شخص أهلاً للتعاقد ، ما لم تسلب أهليته أو يحد منها بحكم قضائي ، و يقع عبء إثبات عدم الأهلية

(1).مهري محمد أمين ، المرجع السابق ، ص 33

(2).انظر المادة 59 من ال ق . م . ج

(3).يعقوبي ، المرجع السابق، ص 27 .

(4).محمد صبري سعدي، مصادر الإلتزام النظرية العامة للإلتزامات ، د ط، دار الكتاب الحديثة، الجزائر، 1423 هـ -

2003 م ، ص 80.

على من يدعيه . فالأهلية نوعان: أهلية أداء -وهي صلاحية الشخص أن يباشر بنفسه الأعمال القانونية و القضائية، أما أهلية الوجوب فهي صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق

وتحمل الإلتزامات (1)

فإذا يشترط لصحة ركن التراضي تمتع كلا الطرفين بعقد التأمين البحري بالأهلية اللازمة ، فأول شرط قانوني يستوجب في المتعاقدين هو بلوغ سن الرشد القانوني المحدد بـ 19 سنة كاملة المادة 40 من ق. م. ج. (2)، أما إذا كان أحد المتعاقدين أو كلاهما شخصا معنويا (المؤمن والمؤمن له) فيجب اكتسابه للشخصية القانونية

الاعتبارية من أجل التصرف في الحدود اللازمة ، لتحديد الغرض الذي أنشأت من أجله، والذي يتبين من خلال عقد تأسيس الشخص المعنوي ، خاصة بالنسبة للمؤمن إذا كان شخصا معنويا (شركة تأمين بحري)، إذ يستلزم لتكوينها واكتسابها و استيفائها على الشروط القانونية الشكلية خاصة (الاعتماد) و الموضوعية، وذلك في امتلاكها القدرات المالية اللازمة ، لمباشرة النشاط ، خصوصا في التأمين البحري لما تتطلب من إمكانيات مادية كبيرة (3)

كما يجب أن تخلو هذه الأهلية من عوارض الأهلية وهي: الجنون والعتة والسفه والغفلة، إذ لا بد للشخص الذي يصدر عنه الإيجاب والقبول ، أن يكون بالغا ، وغير فاقد للتمييز لصغر سنه أو عته أو جنون، ويكون كل من بلغ سن التمييز دون سن الرشد، أو بلغ سن الرشد وهو ذو غفلة ناقص الأهلية، ويخضع هؤلاء لأحكام الولاية أو الوصاية ، كما وردت الشروط بشأنها في القانون (4)

2-التراضي :

يجب ان تكون ارادة الأطراف غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة ، وذلك وقت ابرام العقد ، وبالرجوع إلى القواعد العامة (القانون المدني) لانعدام النص عليها في قانون التأمين

(1).فاضلي ادريس ، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام ، قصر الكتاب ،الجزائر ، 2007 ، ص 73.

(2).انظر المادة 40 من القانون المدني الجزائري.

(3).صبرينة يعقوبي ، المرجع السابق ، ص 28.

(4). محمود الكيلاني، المرجع السابق، ص 137.

الجزائري ، فإن المواد من 81 إلى 91 جاءت محددة لكل عيب من عيوب الإرادة وشروطه و جزائه

إذ يشترط أن يكون الرضا صحيحا ومنتجا لآثاره القانونية ، وأن تكون إرادة الطرفين

خالية من جميع عيوب الرضا ، (الإكراه ، الغلط، التدليس، الاستغلال) ، (1)

وقل ما تتحقق هذه الحالات في عقود التأمين ، وخاصة بالنسبة للمؤمن له ، إذ أنه

يتعاقد مع شركة يصعب في الواقع تصور الإكراه والتدليس وما شابههما من جانبها ، فقد

تقع شركة التأمين في الغلط بحسن النية أو سوء النية ، من خلال البيانات التي يقدمها

المؤمن له وقت إبرام عقد التأمين المتعلقة بالخطر (2)

ثانيا :المحل و السبب :

1-المحل :

ينقسم المحل إلى قسمان ، الأول محل ، وهو إنشاء الإلتزامات ، ذلك أن العقد

يترتب عليه إنشاء إلتزامات على عاتق الطرفين ، اما محل الإلتزام ، هو ما يلتزم به المدين

ويكون إما بفعل شيء أي أداء عمل أو منع شيء أو بعدم فعل شيء ما ، ويشترط محل

الإلتزام ثالثة شروط وهي كالتالي:

-أن يكون المحل موجودا أو ممكن الوجود.

-أن يكون معينا أو قابل للتعيين.

-أن يكون المحل مشروعاً".

وهذه الشروط حسب المواد 92-93-94 ق. م. ج (46). (3) وما يميز عقد التأمين البحري

عن غيره من العقود في ركن المحل هو الخطر الذي يعتبر المحل الرئيسي (4)

(1). عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر عقود

المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1964، ص 1186.

(2) . جديدي معارج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، سنة

2007، ص 56.

(3). فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 99.

(4). عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (عقود الغرر وعقود المقامرة والرهان المرتب مدى

الحياة وعقد التأمين)، المجلد 9، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2000، ص 176

ان للمشرع الجزائري لم ينص على الشروط القانونية الخاصة بركن المحل سواء بالنسبة لعقد التأمين أو عقد التأمين البحري ، تاركا ذلك للقواعد العامة ، مقرا تحديده فقط لمكان ووقت الخطر المؤمن منه ، بحيث نص على الأموال محل التأمين البحري في عناوين أقسام قانون التأمين الجزائري الأمر رقم 95-07 ، القسم الأول الخاص بالتأمين على هيكل السفينة في الفصل الثالث الكتاب الأول القسم الثاني الخاص بالتأمين على البضائع المشحونة دون ذكر الشروط القانونية الخاصة بها على عكس المشرع الإنجليزي.

أما بالنسبة للتشريعات العربية الأخرى فهي ليست مختلفة عن التشريع الإنجليزي فمثلا المشرع المصري فقد نص في المادة 345 من قانون التجارة البحرية المصري على المحل بأن: « يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية " (1)

2-السبب:

يعتبر سبب التعاقد هو الركن الثالث من أركان العقد بشكل عام، ولا يخرج عقد التأمين البحري عن هذه القاعدة العامة. فإذا انتفى السبب المشروع في التعاقد وقع العقد باطلا. يكون السبب بشكل عام حول الغرض المباشر الذي يدفع بالمتعاقد إلى إبرام العقد ، وهذا ما يسمى في بعض النظريات بالسبب القصدي، وقد يكون السبب هو الباعث على التعاقد وهو في الواقع يختلف من عقد لآخر ، باختلاف الدوافع النفسية لدى المتعاقدين (2) والسبب هو الغرض المباشر في إبرام عقد التأمين البحري ، والباعث الأساسي من إبرام العقد هي مصلحة المؤمن له ³

أ-تعريف المصلحة:

هي عنصر مهم من عناصر التأمين البحري، و الأمر سواء تعلق بالسفينة أو الأجرور أو البضائع لا بد أن يكون المؤمن له صاحب مصلحة تأمينية في الرسالة البحرية، والمصلحة أن يكون المؤمن له هدف وغاية في عدم تحقق الخطر المؤمن منه ، كما أنها ليست محل

(1). انظر كذلك المادة 313 من قانون التجارة الأردني والمادة 310 من قانون التجارة البحرية السوري، والمادة 313

من قانون التجارة البحرية الليبي

(2). معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص 63.

(3). صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص 33

التأمين لأن هذا الأخير هو الخطر، وبالتالي يمكن القول أنها الدافع للتأمين، ذلك أن المؤمن له يتعاقد على خطر معين وليس على مصلحة معينة¹

ب- شروط المصلحة:

لقيام المصلحة لابد من توافر الشروط التالية:

أن تكون مصلحة إقتصادية المادة 621 ق. م. ج

أن تكون المصلحة مشروعة: المادة 97 ق. م. ج

الفرع الثاني: كيفية اثبات عقد التأمين البحري

أولاً: الإثبات بالكتابة وشروط وبيانات الوثيقة :

1: ضرورة الإثبات بالكتابة:

الأصل أن عقد التأمين من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهما (مؤمن والمؤمن له) ، اي تطابق الايجاب والقبول ، فإن العقد ينعقد مباشرة و لا يحتاج إلى الكتابة ولا أن يفرغ في قالب رسمي ، غير أنه إستثناء في عقد التأمين البحري فإنه يجب كتابته ولا يجوز الا بها² والكتابة تعد ركنا للإثبات، وعدم وجودها لا يبطل العقد، أما بالنسبة لتاريخها فهو ليس دليل على تاريخ إنعقاد العقد ، ومثال ذلك أن شهادة التأمين هي إجراء لاحق يقام به بعد إنعقاد العقد، وبالرجوع إلى الأحكام القضائية بعضها أكد عدم الرجوع إلى شهادة الشهود أو القرائن كدليل للإثبات و إنما لابد أن تكون الكتابة لإثبات عقد التأمين البحري (3)

ان الحكمة من اشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين ، أن العقد يتضمن شروطا متعددة و معقدة، وقد يستغرق تنفيذه وقتا طويلا، و قد تمتد آثاره إلى غير طرفيه، مما يقتضي إثباته بالكتابة حسما ، لكل نزاع محتمل حول العقد و آثاره. على أن الكتابة لا تشترط إلا لإثبات عقد التأمين ذاته ، و لكل تعديل يرد عليه، أما الوقائع اللاحقة للعقد فلا يمكن أن تتطلب إثباتا كتابيا مهيئا بالنسبة إليها، بل تخضع لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية.

(1). زليخة زراري، المرجع السابق، ص 27-28

(2). عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق ، ص 493

(3). سماح محمودي، التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم القانونية، جامعة لخضر باتنة، سنة 2003-2004، ص 29.

و يشترط المشرع الجزائري الكتابة لصحة العقد و فقا لمقتضيات المادة 97 من الأمر رقم 07-97، إلا أنه لم يحدد نوعية الكتابة و الصياغة و اللغة التي يحرر بها العقد.

2. شروط و بيانات الوثيقة :

صدرت وثيقة التأمين البحري على البضائع من الشركة الجزائرية لتأمين النقل في ظل قانون رقم 07-08 في 17/12/1981، أما وثيقة التأمين على السفن صدرت في 20/03/1985

تتضمن وثيقة التأمين عادة شروط عامة و أخرى خاصة، فالشروط العامة هي تلك التي تتمثل في محرر مطبوع ، لا يختلف من وثيقة إلى أخرى، و تشمل على فراغات تحسبا للعناصر المتغيرة ، كاسم المؤمن له و الأشياء المؤمن عليها و قسط التأمين، ويملاً هذا الفراغ حين التوقيع على الوثيقة، كما أنه توجد شروط خاصة تتمثل في محرر خطي مطبوع ، و البيانات التي ينبغي التوقيع عليها إجباريا في الوثيقة، زيادة على ما يحتويه عقد التأمين من كتابة و حروف واضحة.

حيث نصت المادة 98 من قانون التأمين على أنه: " يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي:

-تاريخ ومكان الاكتتاب،

-إسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد أو لحساب من سيكون له الحق فيه،

-الشيء المؤمن عليه،

-الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة،

-مكان الأخطار،

-مدة الأخطار المؤمنة عليها،

-المبلغ المؤمن عليه،

-مبلغ قسط التأمين،

-الشرط الإذني أو لحامله،

- توقيع الطرفين المتعاقدين. " (1)

(1). سماح محمودي، المرجع السابق، ص 30.

يلاحظ أن هذا التعداد للبيانات التي تدون في وثيقة التأمين ليس حصرا بل جاء على سبيل البيان، ومن ثم يجوز أن تضاف إليه شروط أخرى يتفق عليها المتعاقدان، كشرط التحكيم و بمقتضاه يشترط المتعاقدان عرض ما قد ينشأ بينهما من نزاع حول تنفيذ العقد على محكمين، ويسري شرط التحكيم على كل الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين.

ثانيا: المذكرة المؤقتة وملحق الوثيقة وكيفية انتقالها

1- المذكرة المؤقتة وملحق الوثيقة:

انه من المحتمل أن تكون رغبة المؤمن له في الحصول على تغطية عاجلة خشية تحقق الخطر المؤمن منه، بموافقة المؤمن قبل تحرير وثيقة التأمين، حيث يستطيع المؤمن أن يتخذ قرار إصدار مذكرة التغطية - وهي تلك الوثيقة التي تتضمن ما يرغب فيه المؤمن له من تغطية المخاطر التي يتوقعها - و تعتبر المذكرة المؤقتة وسيلة إثبات في حالة الاتفاق في الوقت الذي يراد فيه تجنب إعداد وثيقة التأمين ، نظرا للوقت الطويل الذي تستغرقه لظرف من الظروف، كأن يحتاج المؤمن لوقت من أجل دراسة إيجاب المؤمن له ، أو في حالة تسليم الوثيقة إلى حين تحريرها.

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

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

و يجب التمييز بين المذكرة المؤقتة و طلب التأمين الذي يتقدم به المؤمن له للمؤمن و لا يحمل سوى توقيع المؤمن له، فطلب التأمين وحده ليس ملزما للمؤمن و لا للمؤمن له و لا يتم العقد إلا إذا وقع طرفاه على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة.

و تحتوي على مجموعة من البيانات و العناصر الأساسية تتمثل أصلا في:

. ذكر الأطراف،

. مبلغ التأمين و القسط،

. مدة التغطية: بدايتها و نهايتها و تاريخ السريان (1)

أما ملحق الوثيقة فهي وثيقة إضافية تقتضي تعديل مضمون العقد بالزيادة أو النقصان في كل ما من شأنه أن يرتب على طرفي العقد حقوقا و التزامات، فهو اتفاق إضافي لإبرام العقد لظرف من الظروف، كأن تطرأ كوارث لم تكن قائمة وقت إبرام العقد و يريد المؤمن له إدخالها في نطاق التأمين، أو رغبة الطرفين في تعديل بنود العقد بما يتفق مع الخطر في صورته الجديدة و غير ذلك مما يستدعي التجديد في إبرام العقد وفقا لما نصت عليه المادة التاسعة من الأمر المتعلق بالتأمينات: "لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان".

2- انتقال وثيقة التأمين:

قد تكون وثيقة التأمين إسمية تحمل اسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها، و تختلف طرق انتقال الوثيقة و آثار هذا الانتقال باختلاف شكل الوثيقة ذاتها.

1- وثيقة التأمين الإسمية :

نجدها غالبا في التأمين على السفينة ، حيث أنها تحمل اسم المؤمن له، فإذا أراد هذا الأخير نقل الحقوق الناشئة عنها ، فلا بد من إجراء تعديل في الوثيقة ، ويكون بذلك هذا التعديل كمناسبة تأمين جديد ، و ليس تنازلا عن التأمين الأصلي أو إتباع نفس قاعدة حوالة الحق بإخطار المؤمن بموضوع الحوالة أو قبوله لها (2)

ويعتبر المحال إليه خلفا للمحيل له ، و يصح الاحتجاج في مواجهته بكافة الطرق التي كان يمكن التمسك بها إزاء المؤمن له، فلو كان العقد باطلا بسبب إخفاء بعض البيانات، جاز للمؤمن التمسك بالبطلان في مواجهة المحال إليه، و إذا لم يكن المؤمن قد استوفى أقساط التأمين بعد، أمكنه الاحتجاج بالمقاصة إزاء المحال إليه.

على أن الحقوق و الالتزامات الناشئة عن عقد التأمين قد تنتقل بحكم القانون دون حاجة

(1).مواصي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، 2003، ص 147.

(2).مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992 ، ص 43.

لاستيفاء إجراءات حوالة الحق، فإذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر، وعليه القيام بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المؤمن له بمقتضى هذا التأمين.

وتقضي المادة 39 من قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر سنة 1967 بأنه في حالة انتقال ملكية السفينة أو تأجيرها عارية غير مجهزة، فإن التأمين يستمر بحكم القانون لصالح المالك الجديد بشرط أن يخطر المؤمن بذلك في خلال عشرة أيام من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار و أن يقوم بتنفيذ جميع الالتزامات التي كان يلتزم بها المؤمن له اتجاه المؤمن بمقتضى العقد(1)

ب- التأمين لأمر أو لحاملها :

تصدر وثيقة التأمين لأمر، عادة في التأمين على البضائع لكي يسهل إنتقالها مع إنتقال ملكية البضائع، حيث تتداول الوثيقة بطريقة التطهير مع سند الشحن الذي يكون لأمر عادة، وتدخل وثيقة التأمين لأمر في عداد الأوراق القابلة للإنتقال بطريق التطهير، كالسفينة وتطبق فيها أحكام القانون التجاري، كما أنه تصدر وثيقة التأمين لأمر شخص معين، أو لإذنه ويطلق عليها وثيقة التأمين الإذنية (2)

اما بخصوص وثيقة التأمين لحاملها ففي الواقع لا تستخدم من الناحية العملية وتصدر هذه الوثيقة من قبل المؤمن، ولا تتضمن إسم المؤمن له، وبما أنها لا تتضمن إسم هذا الأخير فإنها يمكن أن تتداول بطريق التطهير أو التسليم، وتطبق عليها نفس القواعد التي تطبق على الوثائق لأمر، حيث لا تسري عليها قاعدة تطهير الدفع (3)

المبحث الثاني: موضوع عقد التأمين البحري والآثار المترتبة عنه:

لم تكن الصورة واضحة و مفهوم التأمين البحري كامل بدون التعرض لأهم عناصر التأمين البحري، و هي السفن و البضائع كأموال مؤمن عليها، و الخطر البحري كمحل

(1).مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص44.

(2).صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص40.

(3).عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية،

التأمين البحري)، دار الثقافة لنشر والتوزيع، ط6، عمان، سنة2009، ص 258.

للعقد المؤمن ، و ان عقد التأمين البحري ، عقد مميز له أحكام خاصة به، تتولد عنه حقوق و التزامات تقع على كل من المؤمن و المؤمن له، و تنشأ عن ذلك دعاوى قضائية في حالة وقوع نزاع، و باعتباره من العقود الزمنية ينقضي بانتهاء مدة سريانه القانونية أو المتفق عليها، كما ينتهي بالبطلان أو الفسخ في حالة إخلال أحد المتعاقدين بالتزاماته التعاقدية، و كذلك أهم ما يميزه هو التقادم المسقط للحقوق الناشئة عنه و القواعد المتعلقة به وهذا ما دفعنا الى التطرق لموضوع عقد التأمين البحري في مطلب اول ، والى الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري في مطلب ثان

المطلب الأول: موضوع عقد التأمين البحري

يتمثل موضوع عقد التأمين البحري في كل شيء محل للتأمين ، وبالتالي يمكن القول أن جميع الأشياء المعرضة لأخطار بحرية تصلح أن تكون موضوعا للتأمين البحري، أما التأمين على الأشخاص في حالة تعرضهم للأخطار البحرية، كالركاب والبحارة فلا يعد تأمينا بحريا بل يعتبر تأمينا بريا ، ومن هنا خصصنا الفرع الأول، اعادة التأمين) ،بينما خصصنا الفرع الثاني للخطر المؤمن و الشروط المتعلقة به.

الفرع الأول: القيم المؤمن عليها

أولا: البضائع و السفينة

1-البضائع :

طبقا لما جاء في قواعد هامبورغ لسنة 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع ، و المعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924 اعتبرت الفقرة الخامسة من المادة الأولى بأن : " عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية و كذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات المنقولة بحرا، كما يشمل و يمتد مفهوم البضائع إلى هذه الأخيرة عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من قبل الشاحن و ينطبق التأمين على جميع أنواع البضائع بمختلف طرق إرسالها سواء باتفاقية أو بسند شحن أو عن طريق الإرسال البريدي (1)

يتبين من نص هذه الفقرة انها لم تستهدف تعداد البضائع المشمولة بالتنظيم القانوني للاتفاقية على سبيل الحصر ، و لكنها أوردت مجرد تعريف توضيحي ليس إلا ، و لقد

(1).علي بن غانم، مرجع سابق، ص 176.

تميزت اتفاقية هامبورغ في هذه الخصوصية بوضوح و مدى اوسع جاوز ما ورد بشأنها في معاهد بروكسيل ، حيث ان هذه الاخيرة ، اعتراها القصور في هذا الجانب ، حيث استبعدت من مصطلح البضائع الحيوانات الحية و البضائع التي تشحن على سطح السفن، و لم يكن ذلك الا محاباة للناقلين على حساب الشاحنين ، بينما جاءت اتفاقية هامبورغ لتقر التوازن بين الطرفين في هذا الخصوص و تواجه الحاجات الحديثة للنقل البحري (1)

ويجوز التأمين على البضائع المشحونة، أيا كان نوعها طالما كانت تشكل مصلحة مشروعة للمؤمن له، والبضائع أثناء نقلها تتعرض لأخطار بحرية، لذلك وجب التأمين عليها وذلك متى تم نقلها عن طريق البحر (2).

حيث جاء في التأمين على البضائع من المادة 136 وما يليها من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، نصت المادة 137 منه على: "يسرى التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين".

أ- صور التأمين على البضائع:

وينقسم التأمين على البضائع إلى نوعين ، أولهما التأمين بوثيقة لرحلة واحدة ، والثاني التأمين بموجب وثيقة عائمة.

- رحلة واحدة :

فقد سماها المشرع الجزائري وفقا للمادة 139 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة ، ويسمىها البعض الاخر التأمين بوثيقة خاصة ، بالوثيقة الاعتيادية.... الخ ، فهي تلك الوثيقة المحددة الزمن ببداية وانتهاء الرحلة البحرية الواحدة، وتعد هذه الوثيقة من الوثائق الاعتيادية الأكثر طلب عليها في سوق التأمين مهما كانت طبيعة البضائع المنقولة ، والتي تعرف بوثيقة تأمين الشحنة (3)

(1).فتيحة لعطر ، القانون الواجب التطبيق على السفينة و البضائع المحمولة فوقها ، مجلة الندوة للدراسات القانونية ،

عدد 12 ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة تيزي وزو- الجزائر - سنة 2017 ، ص 11.

(2) . جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك (وثيقة التأمين العائمة) ، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 2002 ، ص 366.

(3).باهي زاوية ، المرجع السابق ، ص 143-144

تبدأ التغطية التأمينية على هذا النوع من وثائق التأمين ، من شحن البضاعة على متن السفينة ، إلى غاية التفريغ في ميناء الوصول ، والتي لا تتجاوز 15 يوم في الميناء وهذا ما نصت عليه المادة 123 من نفس القانون.

تتقل البضائع بمقتضى إتفاقية ، أو سند الشحن ، أو عن طريق الإرسال البريدي ، بمعنى لا يهم طريقة نقلها، إذ يمكن أن ينعقد عقد التأمين البحري في هذه الحالات بوثيقة خاصة ، إلا انه إستثناء يكون هذا النوع من عقد التأمين لضمان بعض البضائع الهامة التي تحتاج إلى تأمين خاص بوثيقة لرحلة واحدة، وتتجنب بعض البضائع الغير مرغوب في التأمين عليها ، كالأوراق والبنوك والمجوهرات والمعادن الثمينة من طرف الوثيقة النموذجية العادية للتأمين ، مع لزوم أن تكون هذه البضائع محل قبول خاص.

-التأمين بوثيقة عائمة او وثيقة الإشتراك :

تعرف وثيقة الإشتراك أو الوثيقة العائمة بأنها: "الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة ، خصص القانون الجزائري لوثيقة التأمين المفتوحة المواد من 139-142 ، حيث ألزمت المادة 140 من الأمر 95-07 المؤمن له أن يصرح للمؤمن بكل إرسال لحسابه أو تنفيذاً للإلتزام بالتأمين ، وهي الحالة التي يقوم الشاحن فيها بالتأمين لحساب الغير ، أو من تؤول إليه البضاعة ، وعادة ما يكون الشاحن بائعاً وفقاً للبيوع البحرية ، وهي التي ترد على البضائع المنقولة بحرا ، لكي يتم وصول المبيع إلى المشتري ، وتنقسم هذه البيوع إلى نوعين:

- بيوع في ميناء القيام ، وبيوع في ميناء الوصول.

تتمثل أهمية الوثيقة العائمة في توفير الجهد والنفقات ، لكونها تعفيه من ابرام وثيقة مستقلة لكل شحنة بحرية ، يقوم باستيرادها أو تصديرها ، إذ يكتفي المؤمن له بتوجيه

إخطار للمؤمن يتضمن نوع البضاعة ومقدارها خلال مدة العقد (1)

تقدم الوثيقة العائمة ، مزايا كثيرة ، فهي توفر للقائمين بالتجارة البحرية من مصدريين و مستوردين ، الحصول على التغطية التأمينية على كل البضائع ، وجميع الشحنات التي

(1). محمودي سمير الشرفاوي ، المرجع السابق ، ص 523.

يقوم المؤمن له بإرسالها، وتصدر وثيقة واحدة دون الاضطرار إلى تكبد الجهد في استصدار

وثيقة لكل شحنة منفردة (1)

2-السفينة :

ورد ذكر السفينة في قوله تعالى : فَأَنْطَلَقًا حَتَّىٰ إِذَا رَكِبًا فِي الْسَفِينَةِ خَرَقَهَا قَالَ أَخَرَقْتَهَا

لِتُغْرِقَ أَهْلَهَا لَقَدْ جِئْتَ شَيْئًا إِمْرًا " (2)، والبحر يطلق على أي تجمع للمياه المالحة ويتصل

بالمحيط، او على البحيرات المالحة غير المتصلة ببحار أو محيطات قال تعالى : "وَلَهُ

الْجَوَارِ الْمُنشآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ " (3)

يقصد بالسفينة بصدد التأمين على خلاف المعنى القانوني ، منشأة صالحة لاجتياز

البحار ، ومسجلة لهذا الصدد وعلى متنها رجال البحر وتستخدم على وجه الإعتياد ، في

نشاط الملاحة البحرية ، ولكن بمعنى أوسع تعني العائمة القابلة للتعرض لأخطار بحرية"

(4)

ان المشرع الجزائري قد قنن هذا التعريف بصياغة أخرى في المادة 13 من القانون

البحري الجزائري حيث ورد فيها أنه : " تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم

بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة واما عن طريق قطرها بسفينة أخرى او مخصصة

لمثل هذه الملاحة ".(5)

يتضح مما سبق أنه لاكتساب وصف السفينة ، لابد من تواجد شرطين أساسيين وهما :

-أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية فقط، وعلى هذا الأساس لا تعد سفينة أو

المنشأة العائمة ، التي تقوم أو تخصص للملاحة النهرية أو الداخلية بل تسمى بالمركب .

(1).جلال وفاء محمدين ،المرجع السابق ،ص21.

(2).سورة الكهف الآية 71

(3).سورة الرحمن اية رقم 24

(4) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، معهد الحقوق والعلوم الإدارية

، جامعة الجزائر ، سنة 1996-1997، ص 138..

(5).الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29

سنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 الصادر في الجريدة الرسمية عدد

47 سنة 1998.

- أما الشرط الثاني أن تقوم المنشأة أو تخصص للملاحة على وجه الإعتياد ، بالتالي إذن السفينة في حالة ما إذا تعلق الأمر بنطاق التأمين البحري، فهي كل منشأة بحرية معدة للملاحة البحرية، أو لأغراض مرتبطة بهذه الأخيرة بصرف النظر إذا كان غرضها تجاريا أم لم يكن كذلك.

كما أن للسفينة عناصر ذاتية للتمييز عن غيرها متمثلة في مايلي: إسم السفينة، حمولة السفينة، جنسيتها، ودرجتها، وكذلك موطنها (1)

أ- الطبيعة القانونية للسفينة:

بالنسبة للطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري فقد نص المشرع صراحة في المادة 56 من القانون البحري المعدلة بالمادة 11 من القانون رقم: 98-05 على أنه: " تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى اموالا منقولة. وتكون قابلة للرهن ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء"

وهو موقف أيدته الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرارها رقم 171793 المؤرخ في 08-12-1998 (2)

السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للانتقال من مكان إلى آخر دون أن يحدث لها تلف، وهذا طبقا بنص المادة 683 من ق م ج في تعريف المنقول والعقار (3) لكن على الرغم من أن السفينة من الأموال المنقولة من حيث طبيعتها إلا انها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول بحسن نية سند الملكية .

وإذا كان من المسلم به أن السفينة تعد بطبيعتها من الأموال المنقولة إلا أنه قد ظهر واضحا أن النظام القانوني للمنقولات التقليدية في مجموعة لا تتناسب مع ما لهذا المال من قيمة اقتصادية ضخمة تتعدى في كثير من الأحيان قيمة العقار نفسه، كما أن السفينة باعتبارها عنصرا أساسيا للثروة البحرية الوطنية، تؤدي على الدوام دورا هاما داخليا وخارجيا

(1) . كمال حمدي ، القانون البحري(السفينة)، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص ، (الخطر، الإرشاد) ، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 2005 ، ص35-36-37 .
(2).قرار المحكمة العليا المنشور بالمجلة القضائية عدد 02 سنة 1999 .
(3).انظر المادة 683 من القانون المدني .

بالنسبة للدولة وأفرادها على حد سواء فالسفينة إذن تخضع لبعض أحكام العقار على الرغم من أنها منقول ذات طبيعة خاصة تتمتع بنظام قانوني خاص (1) والقول بأن السفينة مال منقول يجعلها محل حمل حق كبقية الأموال المنقولة الأخرى ، غير أن الطبيعة الخاصة المضافة عليها استدعت تنظيم هذه الحقوق ، بأحكام خاصة ، الى جانب الأحكام العامة التي تحكم الاموال المنقولة ، ففيما يخص حق الملكية ، و هو حق بالغ الأهمية و الأثر، عند التعرض لجنسية السفينة فقد خصه المشرع الجزائري بقواعد خاصة ، في المواد من 50-54 مكرر من القانون البحري الجزائري (2) إلى جانب الاحكام العامة في القانون المدني حيث أوجب وجوب إثبات كافة العقود المنشأة أو المسقطة لحق ملكية السفينة ، أو الحقوق العينة الأخرى بسند رسمي ، و الا كان التصرف باطلا ، كما لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية او جزء منها إلى شخص اجنبي ، إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة . (3)

و من بين أوجه التشابه بين السفينة والعقار خضوعها لبعض أحكام هذا الأخير كرهن السفينة رهنا رسميا وشهر هذا الرهن يقيد في سجل السفينة وفقا ما نصت عليه المادة 3/56 من ق ت ج، إخضاع الحجز على السفينة لإجراءات شبيهة بإجراءات الحجز على العقار.

ب-أجرة السفينة :

الأجرة هي المصاريف التي تمنح للمجهز أي القيمة النقدية الممنوحة عن رحلة معينة وهي قيمة مضمونة، كما أنها لم تنص عليها وثيقة التأمين الجزائرية ولم ينص عليها قانون التأمينات الجديد وبالتالي هذا عيب كما أن المجهز لا يستطيع أن يؤمن سوى الأجرة الصافية بإعتبار أن نفقات التجهيز تدخل في قيمة التأمين على السفينة ووثائق التأمين حددت الأجرة الصافية ب60% من الأجرة الإجمالية (4)

(1). يعقوبي صبرينة، المرجع السابق ، ص 44.

(2). انظر المواد من 50 إلى 54 من القانون البحر

(3). وناسة بوخميس ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري ، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية و الاقتصادية ، عدد (01) ، معهد الحقوق ، المركز الجامعي لتامنغست - الجزائر ، جانفي 2012 ، ص 73-74 .

(4). علي بن غانم، المرجع السابق، ص 160.

كما تعتبر أجرة السفينة أمرا غالبا ما يحصل ،أي قليل الوقوع فمهما طرأ من الحوادث إلا أن الشاحن يقع عليه عائق دفع الأجرة (1)

وفي الاخير وتجب الاشارة الى ان أهمية النظام القانوني للسفينة تبرز في القانون البحري الجزائري ، في كون السفينة من أهم أدوات تطبيق القانون البحري فهي الرابط بين الوقائع و القانون الواجب التطبيق، و خصوصا القانون البحري الذي يتميز بقواعد صارمة قد تسبب ضررا للأطراف إذا أسيء تطبيقه، كما يضم قواعد أكثر مرونة واستثناءات عن القواعد العامة قد تدفع بالمتحايين الى الدفع بها قصد التنصل من مسؤولياتهم، لذا اهتم المشرع الجزائري بإصدار نصوص قانونية تخص السفينة و تنظم هذا الكيان في إطار قانوني واضح لا لبس فيه لتحديد المسؤوليات (2)

ثانيا :الحالات الخاصة للتأمين البحري :

1-إعادة التأمين:

لقد عرف المشرع الجزائري في المادة 04 من الأمر 95-07 عقد التأمين البحري بأنه: "ان عقد أو معاهدة إعادة التأمين إتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق الشخص معيد للتأمين أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن عليها أو على جزء منها، ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له". وما يلاحظ على التعريف أن المشرع الجزائري إستعمل مصطلح إتفاقية ليعطي إنسجام وترابط مع تعريف العقد الذي ينعقد بإتفاق طرفان أو أكثر على إحداث أثر قانوني، وبالتالي طرفا الإتفاقية في عقد إعادة التأمين هما المؤمن المباشر أو الأصل ، والطرف الثاني يسمى معيد التأمين و ينقسم عقد إعادة التأمين إلى صورتين وهما: إعادة تأمين بعقد منفرد وهو يكون في حالة الضرر و الهلاك لتعويض بصفة عامة عن هذه الأخطار التي تقع في البحر أو في الوقت الحالي لم يعد معلوما به أما الصورة الثانية هي إعادة التأمين بإتفاق عام وهذا الأخير معمول به في الوقت الحاضر (3).

(1).مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق ، التأمين البحري في القوانين ، المرجع السابق ، ص 63.

(2).وناسة بوخميس ، المرجع السابق، ص 69

(3).صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص 56-57

ان عقد إعادة التأمين ما هو إلا عقد تأمين حقيقي يقوم فيه المؤمن المباشر بدور المؤمن له و يقوم فيه معيد التأمين بدور المؤمن، ولا خلاف بين العقدين إلا من حيث الموضوع فقط، فموضوع التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن له، و موضوع إعادة التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن المباشر. وهو عقد تعويض كعقد التأمين ذاته يجنب المؤمن الخسارة التي تلحقه بدفع التأمين للمؤمن له الأصلي، وقد يضمن هذا التعويض كاملا، وقد يضمن جزءا منه فقط، و لكن يمتنع أن يحصل المؤمن بمقتضاه على مبلغ يزيد على هذا التعويض، فلا يجوز للمؤمن المباشر أن يطلب من المؤمن المعيد مبلغا أكثر من المبلغ الذي فعه للمؤمن له. كما يجب على المؤمن المباشر أن يرد إلى المؤمن المعيد نصيبه في المبالغ التي استردها نتيجة رجوعه على الغير المسؤول.

2-التأمين على المسؤولية و على أقساط التأمين

أ-التأمين على المسؤولية :

نص المشرع الجزائري على التأمين على المسؤولية في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في المواد من 145 الى 150 وقد جاء في المادة 145 مايلى: "يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف" وبإستقراء المادة يتضح أن غرض التأمين على المسؤولية هو التعويض من الخسائر المادية و الجسمانية فقد أشتراط المشرع عدم كفاية المبلغ المؤمن عليه في وثيقة التأمين بتعويضه وتنص المادة 146 من نفس الأمر: "يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض والخسائر اللاحقة بالبضائع و الأشخاص بمناسبة الإستغلال التجاري للسفينة" أي في حالة حدوث تصادم وأهلك بالسفينة كليا إضافة إلى الهلاك بالسفينة الأخرى ، فإن مبلغ التأمين ال يكفي لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة وتعويض رجوع الغير المتضرر، ومن هنا تقرر تأميننا خاصا (1)

(1). صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص 54-55.

و يلاحظ أيضا فقها وقضاء أن مالك السفينة هو المسؤول وحده قبل الغير إذا كان عمل الربان متعلق بالسفينة وتسفيرها بغض النظر عما إذا كان مالك السفينة هو مجهز السفينة أم مستأجرها حتى لو كان هذا الأخير من تولى اختيار الربان ورجال الطاقم وذلك ما نصت عليه المادة 136 من القانون البحري الجزائري (1)

ب- التأمين على أقساط التأمين:

يستلزم بالضرورة الخطر لكي يدفع قسط التأمين، فهذا الأخير مستحق سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق، ويلتزم المؤمن له بدفعه في حالة تحقق الخطر، وترتفع أقساط التأمين أثناء الحرب مما يؤدي بالفائدة على أخطار الحرب (2).

ويطلق على قسط التأمين ببديل التأمين، وللمؤمن له أن يؤمن على بدل التأمين وهذا الأخير من الأمور التي تقع إذا كان التأمين مبلغا مرتفعا، ويظهر الإرتفاع بصفة خاصة في الحروب (3)

الفرع الثاني: الخطر المؤمن و الشروط المتعلقة به :

أولا الخطر البحري و الشروط الخاصة به :

يشكل الخطر العنصر الأساسي و الجوهري في التأمين، وهو الذي يضفي على العملية سمتها الخاصة بها و المميّزة لها، لأنه من أجل التغطية ضد الأخطار يتعاقد المؤمن

1- مفهوم الخطر البحري :

يتمثل في الحادث الفجائي والغير متوقع الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه أثناء الرحلة البحرية ، و من هنا يمكن القول أنه جوهر وأساس التأمين البحري، ولكي يعد خطرا بحريا إستلزم الضرورة أن يكون أثناء الرحلة البحرية، ووجوب الإتصال من ناحية الحادث

(1).وليد معزوزي ، المرجع السابق ، ص 30

(2).مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص70.

(3).سماح محمودي، المرجع السابق، ص 52.

والبحر(1) ، فهو مصطلح له عدة معاني وفقا للزاوية التي ينظر كل فقيه قانوني إليها، فقد

عرف بأنه : " الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية " (2)

و يقصد أيضا بالخطر : " أنه الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى

هلاك المال أو تلفه " (3)

هناك من نظر إلى الخطر البحري بأنه الأضرار التي تصيب السفينة ، أو البضاعة

بسبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحريا إذا وقع في البحر ، بهدف النظر عما إذا كان

الخطر ناشئا من البحر أو من غيره ، بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع

الخطر فيه، نوع الخطر إذ هو الذي يحدد نوع التأمين ، ومن ثم تحدد القواعد القانونية

الواجبة التطبيق (4)

يلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري ، لمجرد أن يرد على منشأة لها الوصف

القانوني للسفينة، حتى لو كانت المنشأة لا تقوم مؤقتا بالملاحة البحرية، أما التأمين على

البضائع فلم يكن له الطابع البحري إلا إذا كانت البضائع محلا للنقل البحري ، غير أنه

يجوز بناء على نص صريح ، في وثيقة التأمين الإتفاق على أن يمتد التأمين البحري إلى

أخطار برية ، بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية، فيجوز الإتفاق على ضمان الأخطار

التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض من أجل إصلاحها، كذلك يجوز الإتفاق في

وثيقة التأمين ، على ضمان المؤمن الأخطار التي تلحق بالبضائع أثناء نقل بري أو نهري

أو جوي تابع لرحلة بحرية.

ووفقا لما جاء في القانون المصري، فإن الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن تتمثل في :

العاصفة و تعد السبب الرئيسي، وهي اضطراب جوي مصحوب برعود و أمطار غزيرة ،

(1).مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه كلية الحقوق والعلوم

السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2017-2018، ص 16.

(2).مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 467.

(3).جابر لطيف كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية - الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار

الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص 259.

(4).شيرين عبد حسن يعقوب، الطبعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات

الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010،

ص 15.

تؤدي إلى ارتفاع الأمواج ارتفاعا غير معتاد، و يجب عدم الخلط بين العاصفة و بين سوء الأحوال الجوية التي تعتبر حادث عادي للملاحة البحرية ، التي تدخل ضمن التوقع العادي للأمر، علما أن الغرض من التأمين هو ضمان الحوادث التي يحتمل أن تقع ، و الغرق الذي يعني اختفاء السفينة، كذلك يضمن المؤمن التصادم الذي يشمل اصطدام السفينة برصيف أو حاجز، و الإرساء الجبري و الرمي في البحر، فيكون المؤمن مسؤولا عن الهلاك الذي يحصل بسبب رمي البضائع في البحر لتخفيف السفينة، و الحريق، بالإضافة إلى النهب و السرقة التي تعد حادث بحري ، طالما تقع على البحر خلال الرحلة البحرية .

إلا أنه هناك أخطار أخرى ، قد يتم الإتفاق على ضمانها ، مثل التلث الذي يحدثه فئران السفينة ، أو ارتفاع حرارة الجو ارتفاع غير عادي ، و غيرها من الحوادث البحرية(1) تجدر الإشارة إلى أنه ، حتى يصح أن يكون الخطر مضمون بعقد التأمين البحري، يجب أن يتصف ببعض الشروط تتمثل في :

أن يكون الخطر البحري محتمل الوقوع: يعتبر عقد التأمين من العقود الاحتمالية أي أساسه يقوم على :

- (1)-فكرة الإحتمال وبالتالي فإن الخطر المؤمن عليه يجب أن ال يكون مؤكدا وقوعه (2)
- (2)-أن لا يتوقف الخطر البحري على محض إرادة أحد طرفي العقد: قيام عقد التأمين على الإحتمال يؤدي بالضرورة إلى عدم تدخل أطراف العقد في وقوع الحادث و وبالتالي لزومية وقوع الخطر أو الحادث بفعل عنصر أجنبي (3)
- (3)- يجب أن يكون الخطر مشروعا، خطر متولد من نشاط المؤمن له غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة ، فالخطر المضمون باعتباره محلا لعقد التأمين يجب أن لا يتعارض مع القاعدة الواردة في المادة 96 من القانون المدني الجزائري التي مفادها أنه: " إذا كان محل الإلتزام مخالف للنظام و الآداب العامة، كان العقد باطلا".

(1).مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص125.

(2). زوليخة زراري ، المرجع السابق ، ص 22

(3). مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 28 .

2- الشروط الخاصة بالخطر البحري :

أ-التعرض للخطر:

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر في ذاته، بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا لهذا الخطر، و يحصل أحيانا أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا فعلا للخطر وقت إبرام العقد، كما لو أن عقد التأمين بعد بدء السفر و لكن الغالب أن يبرم التأمين توقعاً لخطر مستقبلي و قبل التعرض له. أما إذا لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، كان التأمين باطلا لانتفاء المحل.

و قد نصت المادة 99 من الأمر رقم 95-07 على أنه: "لم يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال الشهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على مدة جديدة. و لا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للنفقة الأولى و تتمثل في مفهوم هذا القانون في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك".

و في إطار تطبيق هذا الحكم نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في فقرتها الثانية من المادة 17 على أنه: "لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر". و قول المشرع لا ينتج أي أثر، يعني أنه في حالة عدم بدء الأخطار، يكون العقد مفسوخا لا باطلا، لأنه أثناء انعقاده توفرت جميع شروط صحته ووقع خلل فيما بعد في تنفيذه. و يمكن أن ينتج الخطر من كونه قد تحقق أو استبعد تحققه عند إبرام العقد، كما هو الحال إذا اتضح أن الشيء المؤمن عليه قد أصابته الكارثة، أو وصل إلى المكان المقصود في لحظة إبرام عقد التأمين لضمانه، و الأثر المترتب عن هذه الحالة هو بطلان التأمين، لانتفاء المحل الذي هو الخطر و الذي لم يعد ممكنا و لا محتملا (1)

لقد نصت المادة 100 من الأمر رقم 95-07: "لا يكون التأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، و يبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل".

Pierre lureau : les assurances maritimes, encyclopédie - commercial 1972 ; p10

(1).

ب- الضمان :

يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان و المكان الذين يغطيها التأمين، ويحدد عقد التأمين الزمن الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار و الحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه، يضمن المؤمن في التأمين بالرحلة المخاطر الواقعة للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها، و إذا تعلق الأمر بالتأمين على السفينة يسري الضمان من وقت تحركها حتى رسوها في المكان المقصود، وإذا كان التأمين على البضائع و كانت مدة المخاطر غير محددة في العقد ، فإنه يسري من وقت ترك البضائع بقصد شحنها ، إلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول.

و فيما يتعلق بالتأمين لمدة محددة ، فإنه يسري من وقت التوقيع على العقد ، ما لم يحدد موعد آخر للبدء، و ينقضي بانتهاء الزمن المحدد بالعقد(1)

ولا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد بالعقد، لذلك يجب على المؤمن له القيام بالرحلة المحددة بالعقد، فإذا حصل تغيير للرحلة المقررة بعد السفر فإن المؤمن له يكون قد غير في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه و من ثم يكون المؤمن غير مسئول عن المخاطر مع استحقاقه التغيير التعويض، و إذا كان تغيير الرحلة اضطراريا فإن المخاطر تكون على عاتق المؤمن، و في حالة تغيير الطريق أو الانحراف، لا يكون المؤمن مسؤولاً عن الأخطار التي تطرأ في غير الطريق المعتاد.

و إذا طالب المؤمن له بمبلغ التأمين، و جب عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر و إثبات الضرر الذي لحق الشيء من جراء الخطر البحري المؤمن، و إذا قام المؤمن له بهذا الإثبات، افترض الخطر قد تحقق في الزمان و المكان الذين يسري فيهما التأمين، إنما يجوز للمؤمن دحض هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في ذلك الزمان و المكان.

ثانيا : إثبات زمان ومكان الأخطار المضمونة .

1- زمان ومكان الخطر البحري :

Pierre lureau : les assurances maritimes,
encyclopédie commercial 1972 ; p10

(1).

أ- زمان الخطر البحري :

"يحدد عقد التأمين البحري الزمن الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار والحوادث التي تقع لشيء المؤمن ، ففي التأمين بالرحلة ، يضمن المؤمن المخاطر التي تقع للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها ، وبهذا يستفيد المستأمن من الضمان طوال الوقت الذي تسري فيه المخاطر ، خاصة وأن الوقت الذي تستغرقه الرحلة يختلف من رحلة لأخرى، كما أن المؤمن من جهته يتمكن بسهولة من تكوين فكرة دقيقة عن الخطر بفضل تحديد الرحلة المؤمن عليها"

و الأمر يختلف بين السفينة الفارغة والسفينة المملوءة أو المحملة بالبضاعة ، ففي الحالة الأولى يسري ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر، أما في الحالة الثانية ضمان المؤمن يسري منذ بدأ شحن البضاعة إلى غاية التفريغ مع عدم تجاوز مهلة 12 يوم من وصولها إلى المكان المرجو (1)

ويعتبر مكان إنتهاء سريان الضمان ، هو المكان المعين في وثيقة التأمين ، لانتهاء الرحلة الأخيرة ، وهذا بالنسبة للرحلات المتعاقبة.(2)

ب- مكان الخطر:

الخطر البحري لا يكفي فقط الزمان بل لابد من تحديد المكان المتفق عليه، والسفينة تتعرض لأخطار مختلفة أثناء رحلتها تبعا لإختلاف المناطق البحرية ، التي تتم فيها المالحة ، وتحديد المكان يعد نقطة أساسية في تقدير ذلك، ويختلف مكان الخطر حسب طبيعة العقد، ففي حالة التأمين لمدة محددة يحدد الطريق الذي تسلكه السفينة ، وفي حالة عدم تحديد هذا الأخير تسلك السفينة طريقها المعتاد ، و إذا تعلق التأمين برحلة يتحمل المؤمن الأضرار خلال طول الفترة، من لحظة الإقلاع إلى لحظة الوصول، أما البضائع في هذه الحالة يتحمل المؤمن الأضرار من الشحن إلى غاية التفريغ .

ومن هنا يمكن القول أن مكان الخطر له عدة حالات هي: الرحلة المؤمن عليها ، والطريق المعتاد، والسفينة التي تشحن عليها البضائع ، ومكان شحن هذه الأخيرة(3).

(1).إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري ، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2014 ، ص 219.

(2).إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 130.

(3).مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 120.

2- إثبات زمان ومكان الخطر البحري:

اما عبء الإثبات بأن الخطر قد حصل خلال زمان و مكان التأمين فيقع على المؤمن له، لأنه هو المدعي بوجود التزام على المؤمن ، فيجب إثبات ذلك طبقا للقواعد العامة، و يتم الإثبات بخصوص السفينة عن طريق إثبات تاريخ و مكان هذه الكوارث ، و التي ليست بأمر صعب و إنما هي واقعة يمكن إثباتها بكافة الطرق(1) كما نصت المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: " يترتب على المؤمن أن يعلم المؤمن بمجرد إطلاعه وخلال سبعة (7) أيام على الأكثر بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر" .

ويفهم من خلال المادة أنه يجب على المؤمن له إعلام المؤمن بوقوع الخطر البحري المؤمن ضده، وذلك في أجل أسبوع ويتعلق الأمر بالأموال المؤمن عليها كالسفينة والبضائع و الإثبات بالنسبة للسفينة يكون من خلال إثبات الحادث أما البضائع يكون من خلال علمه بكافة الأوراق المثبتة للشحن وهي التي تعتبر دليل إثبات (2)

وإذا حصلت الخسارة دون وصول أية معلومة عن تاريخ و ميناء الإقلاع أو آخر ميناء، فإنه يرجع في المسألة كلها إلى الشروط المنصوص عليها في وثيقة التأمين .

المطلب الثاني : الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري :

عقد التأمين البحري كغيره من العقود التأمينية الأخرى ، يبرم بإتفاق الطرفين (المؤمن والمؤمن له) ، و يكون لكلاهما إلتزامات لابد من الإلتزام بها كما أن العقد يقوم بقيام أركانه الثالثة السابق شرحها وتوافر شروط

صحته وبالتالي هو كغيره من العقود ينعقد صحيحا ويرتب آثاره، فقد تبني المشرع الجزائري في قانون التأمين الذي تضمنه الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات هذه الإلتزامات بعنوان حقوق المؤمن والمؤمن له و في المواد من 108-120 ولهذا خصصنا الفرع الاول

لإلتزامات المؤمن ، بينما خصصنا الفرع الثاني لالتزامات المؤمن له

الفرع الأول: إلتزامات المؤمن له :

(1). (97). (15). p15, ed Dalloz, 1983, droit maritime, les assurances maritimes, (rené rodriere)

(2). مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 135.

اولا : الإلتزام بدفع قسط التأمين :

القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن ، نظير تحمله الخطر، والتزامه الاحتمالي بالتعويض، و يلتزم هذا الأخير في مقابله بتغطية الخطر وفقا لما تم الاتفاق عليه.

ويعرف ايضا على أنه: " المبلغ الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تحمله الخطر والتزامه الإحتمالي بالتعويض " .(1)

يتحدد قسط التأمين إما بمبلغ ثابت ، أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به ، مع مراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ، و مدى جسامته و طبيعة الشيء المؤمن عليه و مدة التأمين .

و إذا لم يحدد القسط في عقد التأمين، فيرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد، و تتولى تحديد القسط هيئات فنية استنادا إلى الإحصائيات و الخبرة التي تكشف عن درجة احتمال تحقق الخطر(2) ، و إذا حدد لا يجوز تغييره.

1 -قاعدة عدم تعديل القسط :

قد عرفت التشريعات المنظمة للتأمين البحري، إختلاف حول قسط التأمين، فالأصل أن قسط التأمين يجب أن يكون ثابت، أي أن المؤمن له لا يلتزم الا بالمبلغ الذي تم تحديده كقسط للتأمين مقابل تحمل المؤمن للأخطار، وهذا ما سار عليه المشرع الأردني في المادة 271 من قانون التجارة البحرية الأردني (3)

وسار على هذا النهج المشرع الجزائري حيث أقر بقابلية تغيير القسط، وبالتالي لم يعتبر هذه القاعدة من النظام العام وهذا ما جاء في نص المادة 109 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "إذا أخل المؤمن له بالإلتزامات الواردة في المادة 108 و1 و3 أعلاه، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط و إذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا .

(1).أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيل و فقها وقضاء (التقنين البحري المصري، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، د ط، المكتب الجامعي الحديث، د م ن، 2010 ، ص 139.

(2). وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 39.

(3).عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 280.

من خلال نص المادة السابقة المشرع الجزائري أقر مراجعة القسط في اتجاه واحد وهو الزيادة في حالات حددها صراحة جاءت في المادة 108 فقرة 1 و3 من قانون 95-07 المتعلق بالتأمينات وهي: عدم تقديم المؤمن له تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف للسماح للمؤمن بتقدير الخطر، وحالة عدم التصريح في أجل 10 أيام على الأكثر. بعد اطالعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد ، أما في شأن تخفيض القسط فالمشرع الجزائري يمنع كل شرط أو اتفاق من شأنه تخفيض القسط بالنسبة للتعريف ، إلا إذا أخل المؤمن له بالإلتزامات الواردة في الفقرتين الأولى والثانية من المادة 133 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات .

ويبقى المدين بالقسط هو المؤمن له أو الطرف الممضي على وثيقة التأمين ، أي يكون المؤمن له هو المستفيد من التأمين أم أن هناك شخص آخر معين أو غير معين أو قابل للتعيين هو المستفيد من التأمين البحري (1)، أي أن المدين بالقسط هو الموقع على وثيقة التأمين بغض النظر عن استفادته أم لا.

2- زمان ومكان الوفاء بالقسط :

يدفع قسط التأمين من طرف المؤمن له، وذلك في الزمان والمكان المتفق عليهما، والمدين بالقسط هو من يوقع وثيقة التأمين (2)

حتى وإن لم يكن هو المستفيد من التأمين ومن هنا ينتج عنه في التأمين على مصلحة شخص غير معين يكون موقع الوثيقة هو الملتمزم وحده بدفع القسط، وطبقاً للقواعد العامة يكون الوفاء بقسط التأمين في المكان المتفق عليه هو موطن المؤمن ما لم يتفق الطرفان على مكان وفاء آخر (3)

و باعتبار القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة فإنه بمجرد إبرام العقد بين الطرفين يكون مستحق فوراً، وعادة ما يدفع بصورة دورية في مدة سنة ، ويكون هذا الأخير قابل للتجزئة على دفعات ومكان الوفاء هو موطن المؤمن (4)

(1).وليد معزوي ، المرجع السابق ، ص 64.

(2).صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص 74.

(3).أحمد محمود خليل، المرجع السابق ، ص 140.

(4).صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص 74

3- جزاء الإخلال بالالتزام الوفاء بالقسط :

تقتضي القواعد العامة أنه في حالة إخلال المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 فقرة 1 و3 فإنه يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة القسط، أما إذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالسنة إلى القسط المستحق معه، غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر .

حسب القاعدة العامة فإنه إذا لم يدفع المؤمن قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية 8 الموالية ، إذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان، ويجوز فسخ العقد بعد عشرة أيام (10) من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام (1)

ثانيا : الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر :

من بين التزامات المؤمن له ، إضافة إلى دفع أقساط التأمين ، الإدلاء بالبيانات الحقيقية عن الخطر المؤمن منه ، وهذا الإلتزام يقع على عاتق المؤمن له ليس فقط أثناء إبرام عقد التأمين البحري ، وإنما طيلة فترة سريانه ، لأنه قد تطرأ ظروف جديدة توأدي إلى زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه (2)

1- مضمون الإلتزام :

بالرجوع إلى نص المادة 108 فقرة 1 نجدتها تنص على الإلتزام بتقديم معلومات صحيحة على الخطر المؤمن عليه كما أن هذا الإلتزام هو إلتزام قانوني أي راجع إلى القوانين التي تفرضه وهذا الأخير مبدأ مسلم به في مجال التأمين إذ ينشأ العقد بسببه ويشترط حتمية الشفافية و الإفصاح التام عن المصلحة التأمينية، فضلا عن كل المعلومات المتوفرة لديه عن الخطر المؤمن منه (3) .

(1).يعقوبي صبرينة ، المرجع السابق، ص 75

(2).عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، 283.

(3).مصطفى كمال طه، التأمين البحري،(الضمان البحري) ، المرجع السابق، ص 174.

من الصعب على المؤمن أن يعرف الخطر أو طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه، كما أنه في كثير من الأحيان لا يستطيع المؤمن معرفة ذلك الخطر على وجه اليقين إلا عن طريق المؤمن له نفسه، لذا فرض القانون على المؤمن له أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة عن الخطر المضمنون حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة عن الخطر والمطالبة بقسط يتوافق مع نسبة تحققه (1)

2-الجزاء المترتب عن الإخلال بالالتزام :

أثناء فترة سريان العقد يلتزم المؤمن بالإدلاء بالبيانات الحقيقية عن خطر المؤمن منه، بحيث في حالة ما إذا طرأت ظروف جديدة تؤدي إلى زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه،

أصبح على المؤمن له أن يخبر أو يعلم المؤمن بذلك ، وبما أن عقد التأمين يتصف بمبدأ حسن النية، فالإخلال بهذا الإلتزام يترتب عليه الخروج عن هذا المبدأ ، ومن هنا يسمح للمؤمن المطالبة بفسخ العقد.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات نص في المادة 109 منه على: "إذا أخل المؤمن له بالإلتزامات الوارد في المادة 108 الفقرة 1 و3 أعلاه ، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، و إذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا .

غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند إكتتاب وثيقة التأمين او عند تفاقم الخطر " .

و المادة 110 من نفس الأمر التي تنص: "يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات

الغش الذي يرتكبه المؤمن له" كما أضافت الفقرة الأولى من المادة 113 من نفس الأمر أنه "يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما بسقوط التأمين" ذكر المشرع الجزائري كلمة لا غيا وأراد من وراءها البطلان لذلك يمكن القول أنه يجوز للمؤمن المطالبة بالبطلان ويعتبر هذا الأخير في هذه الحالة مقرر من قوة القانون، وبالتالي يعتبر جواز البطلان فيمالي: إما الإخلال من طرف المؤمن له

(1).زوليخة زراري، المرجع السابق ، ص 39.

بالإلتزام المشار إليه المتمثل في تقديمه بيانات غير صحيحة عن خطر المؤمن عليه أو إخفاء (كتمان) معلومات ضرورية و مفيدة (1)، ويستلزم القانون لبطان عقد التأمين بسبب الإخلال بالإلتزام المؤمن له بتقديم البيانات اللازمة عن الخطر المضمون شرطان هما كالتالي:

-سكوت المؤمن له أو تقديم بيان غير صحيح

-التقليل من فكرة الخطر المضمون

-يلتزم المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن في الأمور التي يقتضي القيام بها للمحافظة على حقوق المؤمن ويكون ذلك عن طريق إسرعه إلى إعلام المؤمن بالحادث ذلك لاتخاذ هذا الأخير التدابير اللازمة لمعرفة الخطر والأضرار واتخاذ الاحتياطات الواجبة للحد منه.

- التزم المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه بحيث يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه حتى يقوم هذا الأخير باتخاذ اللازم نحو حصر الأضرار المتكبدة وتعويض المؤمن عنها (2)

ويعطي مهلة سبعة (7) أيام على الأكثر من تسلمه نبأ وقوع الكارثة المؤمن ضدها، فيصبح التزم المؤمن بأداء العقد مستحقا، والحكمة التي تكمن خلف ذلك من هذه المدة هي أن للمؤمن مصلحة في التحقق من وقوع الخطر و الأضرار التي وقعت بسبب ذلك ، وإن كان هذا الخطر وهذه الأضرار مما يدخل في نطاق عقد التأمين، فإذا لم يتم ذلك في وقت قصير فقد تضيع معالم الخطر ويصعب على المؤمن التأكد من أن الخطر يقع ضمن المخاطر المغطاة بالتأمين، كما أن سرعة إخبار المؤمن بوقوع الحادث يتيح له فرصة المحافظة على الشيء المؤمن عليه أو سرعة إصلاحه قبل تفاقم الخطر، ونتيح له سرعة اتخاذ الإجراءات التي تحفظه حقوقه بالرجوع إلى الغير.(3)

ويمكن تلخيص بعض التزاماته في مايلي :

- (1). صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص 6
- (2). محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 435.
- (3). عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 538.

- إمتناع المؤمن له عن كل ما يسهم في زيادة الخطر أو تغييره أثناء سريان التأمين،
- إخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال ثلاثة أيام من ورود الخبر إليه، حتى يتمكن من معاينة الخطر وإجراء تقدير للأضرار الناشئة عنه، فإذا تأخر عن ذلك جاز للمؤمن أن يطالب التعويض عما لحقه من ضرر بسبب التأخير،
- الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث كأن يبذل جهداً لإنقاذ ما يتسنى له إنقاذه في حال ما إذا غرقت السفينة أو انكسرت،
- الالتزام بإثبات الأضرار التي يمكن أن تلحق بالأشياء المضمونة تقاديا لحدوث كل ما من شأنه إثارة الجدل حول طبيعة الأضرار، أسبابها و مقدارها، و يترتب عن عدم مراعاة هذه الإجراءات في ميعادها المحدد عدم قبول الدعوى المرفوعة على المؤمن ،
- الالتزام بالمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول، إذ أنه قد يقع الحادث بخطأ من الغير كخطأ الناقل، ومتى حصل المؤمن له على التعويض من المؤمن فليست له أي مصلحة في الرجوع على الغير المسؤول، لكن المؤمن الذي قام بدفع تعويض للمؤمن له يحل محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه اتجاه الغير المسؤول عن الحادث، لذلك يلتزم المؤمن له في حالة وقوع الحادث بخطأ الغير أن يتخذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه اتجاه الغير المسؤول.

الفرع الثاني: التزامات المؤمن :

مقابل الإلتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له والتي سبق بيانها هناك إلتزامات تقع على عاتق المؤمن تقابلها، وبالتالي على إعتبار أن عقد التأمين هو عقد تعويضي لا بد من إلتزام المؤمن بدفع التعويض المستحق عند وقوع الخطر

أولاً: دفع مبلغ التعويض و تخفيض التأمين

1- دفع مبلغ التعويض :

يلتزم المؤمن بالتزام رئيسي وهو دفع مبلغ التأمين في حالة حصول الضرر الناجم عن

الخطر المؤمن ضده (1).

وهذا المبلغ يعد، السبب الرئيسي في إبرام عقد التأمين، إذ يلتزم المؤمن بدفع هذا المبلغ في الأحوال التي يحصل فيها الضرر للمؤمن له ناجم عن الأخطار التي تم الاتفاق عليها في

(1). لطيف جابر كومانبي، مرجع سابق، ص 270.

وثيقة التأمين بشرط أن لا يتجاوز ذلك قيمة الأشياء المؤمن عليها ويمكن أن يتم تعويض المؤمن له عن كل الأضرار التي لحقت به والتي تم تحديدها في الوثيقة وهنا نتحدث عن الأخطار المضمنة في العقد مع استبعاد الأضرار الجسدية، وشروط التعويض في التأمين تمنع التعويض عن الأضرار التي يكون للمؤمن له يد فيه (1)

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

كما أنه في حالة إفلاس المؤمن له أو توقفه عن الدفع أعطى له المشرع الحق في إرسال إنذار للمؤمن بدفع قيمة التعويض وذلك في مدة أقصاها أربع وعشرين ساعة، وفي حالة عدم الاستجابة يحق للمؤمن له طلب فسخ العقد مع مصاحبته بتبليغ بسيط للمؤمن (3)

2- تخفيض التأمين:

يقصد بتخفيض التأمين استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين أخرى، يكون القسط فيها هو الاحتياط الحسابي، ويكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا التأمين، على هذا الأساس فإنه من حق المؤمن له الحصول على وثيقة تأمين تحل محل الوثيقة الأولى، والتي يمكن

(1).

(Arnaud MONTAS, Droit maritime théorie et pratique, Vuibert, Paris, 2012, p 201

(2). كريم مخالفة، الإعفاء النسبي والسببي من الضمان في الخسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة 2017-2018 ص 94.

(3). زوليخة زاري، المرجع السابق، ص 47.

فيها تخفيض مبلغ التأمين بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي حسابي، ولكي يكون الحق ثابتا للمؤمن له في تخفيض التأمين يجب أن يتوافر شرطان وهما:
 . أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا تخلف عنصر وجود الاحتياط الحسابي، إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.

- دفع عدد كافي من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي، لأنه لا يسمح بإجراء التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي.

يكون للمؤمن له الحق في تخفيض التأمين، فإن كان تحديد مقابل التأمين ملحوظا فيه اعتبارات مذكورة في وثيقة التأمين من شأنها زيادة الخطر المؤمن منه ثم زالت هذه الإعتبارات أو قلت أهميتها في أثناء سريان العقد يحق للمؤمن له بالرغم من كل اتفاق مغاير أن يطلب تخفيض مقابل التأمين المتفق عليه عن المدة اللاحقة بما يتناسب مع زوال أو قلة أهمية هذه الإعتبارات وفقا لتعريف التأمين المعمول بها يوم تحرير العقد (1)

تنص المادة 85 من الأمر رقم 07.95 على ما يلي: "يساوي الرأسمال المخفض المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجرد لدى طلب التأمين المماثل، وفقا للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول، بحيث يكون مساويا لمبلغ الرصيد الحسابي الوارد بالعقد عند تاريخ التخفيض".

اكتتب جزء من التأمين مقابل دفع قسط وحيد، فإن الجزء الخاص بالتأمين المطابق لهذا

القسط الوحيد يبقى ساريا رغم عدم دفع الأقساط الدورية" (2)

يستفاد من الفقرة الثانية من المادة 84 من الأمر رقم 07.95 أنه يشترط لجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات.

و مما سبق ذكره، يظهر لنا أن التخفيض يصبح من حق المؤمن له ، حتى في حالة

توافر الشرطين المذكورين وذلك بناء على طلبه، أما إذا تخلف عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون ، طبقا للمادة 68 من الأمر رقم 07.95 التي مفادها ، أن يذكر المؤمن له تاريخ استحقاق القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه ، و أجل دفعه، ثم إنذاره بعد خمسة عشر يوما من تاريخ الاستحقاق بضرورة دفع القسط

(1) يعقوبي صبرينة ، المرجع السابق، ص 83.

(2) المادة 85 من الأمر رقم 95-07 المعدل بالقانون رقم 06-04 ، والمتعلق بالتأمينات.

المطلوب خلال ثلاثين يوما الموالية لانقضاء خمسة عشر يوم، وإن لم يقم المؤمن له بالوفاء رغم كل ذلك، فإن للمؤمن أن يتمسك بتخفيض التأمين طبقا لأحكام المادة 84 من الأمر رقم 07.95 المذكورة أعلاه.

ثانيا: الالتزام بتكوين احتياط حسابي لصالح المؤمن له:

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 74 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على: "أن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للإلتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له" وبالتالي اشار المشرع إلى التكوين الإحتياطي لصالح المؤمن له بمصطلح الرصيد الحسابي، أيضا بالإدخار أو التجمع و يقوم نظام التأمين على قاعدة عامة ، وهي تحقيق التوازن والتوافق بين حصيلة أقساط التأمين خلال السنة المالية للمؤمن، وبين الخسائر الناجمة خلال تلك السنة، والمفروض أن تكون حصيلة أقساط التأمين كافية لتغطية الخسائر المتوقعة لتلك السنة، ومن أجل تحقيق هذا التوافق يجب على المؤمن أن يحتفظ بجزء من أقساط التأمين كإحتياطي يستخدم عند الضرورة لمواجهة الخسائر، وينقسم هذا الإحتياطي إلى ثلاثة أنواع تتمثل في :

-إحتياطي إختياري ، إحتياطي الطوارئ و ، إحتياطي إلزامي (1)

بالرغم من أن الإحتياط الحسابي لا يكون مستحقا إلا إذا تحقق الخطر ، فإنه يبقى دائما حقا له و في أي وقت، و إذا توفي المؤمن له في خلال السنتين الأوليتين من إبرام العقد فإن المؤمن له ملزم بإرجاع الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد إلى ذوي الحقوق.

(1). -صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص 81.

الفصل الثاني

انتهاء عقد التأمين البحري وآليات حل
المنازعات المتعلقة به.

المبحث الأول: انتهاء عقد التأمين البحري والدعوى الناشئة عنه.

لا يبرم عقد التأمين البحري إلا لمدة محددة، يجري الاتفاق عليها بين طرفي العقد وتذكر عموماً في عقد التأمين نفسه. فعقد التأمين عقد زمني من عقود المدة.

وبالتالي فهو يخضع لأحكام القانون المدني، وهو من العقود الزمنية ينقضي بانقضاء المدة الزمنية المحددة له في العقد، وينقضي بالبطلان أو الفسخ في حالة إخلال أحد المتعاقدين بالتزاماته التعاقدية، أما الحقوق الناشئة عنه سواء تعلقت بالمطالبة بمبلغ التعويض أو دفع القسط أو التخلي فتسقط بالتقادم المقرر قانوناً..

المطلب الأول: انتهاء عقد التأمين البحري

يبرم عقد التأمين البحري من أجل تغطية و ضمان أضرار تكون نتيجة خطر مزعم وقوعه خلال زمن معين، مما يجعل منه عقد مستمر يمتد تنفيذه في الزمان، وتخضع مدته لإختيار أطراف العقد، ويكون بتحديد تاريخ بدايته وانتهائه، وبالتالي انقضاء هذه المدة ترتب انقضاء العقد.

الفرع الأول: انتهاء عقد التأمين البحري بالطرق العادية

أولاً: انتهاء المدة القانونية للعقد

من بين البيانات الجوهرية التي يجب ذكرها عند إبرام عقد التأمين البحري، طبقاً لنص المادة 7 من الأمر رقم 07.95 المعدل والمتمم بموجب القانون 04.06 المتضمن قانون التأمين الجزائري، وجوب تحديد تاريخ ائكتاب وتاريخ سريان العقد ومدته، مما يجعله عقد محدد بمدة معينة، ترتب التزامات أطراف العقد بها، ومن خلال المادة 98 من الأمر

07/95 التي تنص: "يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي:

- تاريخ ومكان الاككتاب.

- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الإقتضاء إلى أن مكنتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.

- مكان الاخطار.

- مدة الأخطار المؤمنة عليها.....الخ".

هذا وتجب الإشارة الى ان المادة 01/10 من الأمر المتعلق بالتأمينات تنص على أنه "يحدد الطرفان المتعاقدان مدة العقد وتخضع شروط الفسخ للأحكام المتعلقة بكل صنف من أصناف التأمين"، وقد قدمنا أنه من بين البيانات التي يجب أن تشتمل عليها وثيقة التأمين مدة العقد، ويجب أن تكون محددة بشكل ظاهر، وللمتعاقدين الحرية في تحديدها. ويتفق أطراف العلاقة التعاقدية كذلك على تاريخ سريان عقد التأمين، مثل سريانه يوم العقد مع تحديده باليوم والشهر والسنة، أو أن يسري في اليوم الموالي له أو بعد مرور فترة معينة، أو تعليق سريانه على تحقق شرط واقف كدفع القسط مثالا (1)

1. سريان عقد التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري عقد محدد المدة، الأمر الذي يستوجب معه تحديد المدة عند إبرام العقد على الأطراف، كونه بيان جوهري في تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن منه، وميز المشرع الجزائري بين تاريخ الاكتتاب وتاريخ سريان العقد في وثيقة التأمين البحري وهذا ما نستخلصه من نص المادة 98 من الأمر رقم 07.95، وما يلاحظ هو أن المشرع لم يلزم الأطراف بمدة معينة لا من حيث الحد الأدنى ولا من حيث الحد الأقصى للعقد، وإنما ترك المجال مفتوح يخضع لإرادتهما الحرة في ذلك (2)

ونفس الأمر نجده في وثائق التأمين الجزائرية على البضائع أو على السفن، وفي حالة عدم تحديد الأطراف لمدة العقد فإنها تخضع للقاعدة العامة التي جرى العمل بها، وهي أن يكون تحديد المدة بسنة واحدة، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع التي جاءت تحت عنوان مدة سريان العقد.

وبالتالي فالعقد ينتهي بانتهاء المدة المحددة صراحة من أطراف العلاقة التعاقدية، أو بمرور سنة واحدة في حالة عدم تحديد مدة العقد، تطبيقا للقاعدة العامة الواردة في وثائق التأمين

(1). محمدي سامية، النظام القانوني لعقد التأمين، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، جامعة زيان عاشور - جلفة - السنة 2016-2017 ص 58

(2). انظر المادة 98 من الأمر رقم 95-70 من قانون التأمينات

البحري الجزائرية على البضائع أو على السفن، في حالة عدم وقوع تجديد ضمني للعقد أو

بالوصول في حالة عقد التأمين المحددة برحلة أو عدة رحلات (1)

2- إمكانية تجديد عقد التأمين بعد انتهاء مدته:

إذا استمر العقد إلى نهاية المدة لعدم ممارسة أي من الطرفين حقه في الفسخ فإنه ينقضي

بانقضاء المدة. لكن يمكن أن يتفق الطرفان على امتداد المدة إلى تاريخ الحق، فيستمر عقد

التأمين البحري إلى المدة المتفق عليها بعد بقاء حق طلب الفسخ بعد كل 03 سنوات

للطرفين ويستمر التأمين في هذه الحالة بنفس الشروط المتفق عليها عند إبرام العقد. ويمكن

كذلك أن يتفق الطرفان على تجديد العقد، فمن خصوصيات عقد التأمين أنه قابل للتجديد

لمدة أخرى بعد نهاية مدته الأصلية وذلك لا يتم إلا بتوفير الشروط التالية:

- أن يكون العقد من عقود التأمين على الأضرار.

- تنقضي مدة العقد المتفق عليها بمقتضى وثيقة التأمين.

- أن تكون مدة تجديد العقد مساوية لمدة العقد الأصلية.

- أن يقبل المؤمن له هذا التجديد وال يعارض فيه بالأشكال التي يحددها القانون

لذلك وعند توفر هذه الشروط يتجدد العقد تلقائياً لمدة تعادل مدة العقد الأصلية دون

الحاجة إلى إبرام عقد جديد ومن جهة أخرى يمكن ألا يتفق الطرفان على امتداد المدة أو

تجديد العقد، وهنا يعتبر العقد تجدد ضمناً إذا أمكن استنتاج ذلك من الظروف، كأن يستمر

المؤمن له في دفع القسط بعد انقضاء المدة الأصلية وقبضه المؤمن دون أن يعارض.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري- سواء في القانون المدني أو في الامر المتعلق بالتأمينات

لم ينص على هذا الحكم بالنسبة لعقد التأمين لكن لا يوجد نص يمنعه كذلك، فإذا تصورنا

تجديداً ضمناً للعقد فإنه لا يستمر بالمدة المحددة في العقد الأصلي ما دام لم يقع الإتفاق

صراحة على ذلك بل يستمر لمدة غير محددة مع استمرار حق الطرفين بفسخ العقد بعد 03

سنوات. (2)

(1). عدة بن عطية غوثي، إنتهاء عقد التأمين البحري والجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة تخرج

لنيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، سنة

2016-2017، ص 46.

(2). محمدي سامية، المرجع السابق،

ثانياً: الآثار المترتبة عن انتهاء مدة العقد.

ان عقد التأمين عقد زمني، يؤدي إلى جعل التزامات الأطراف محددة في إطاره الزمني، فانقضاء المدة المحددة صراحة أو ضمناً أو طبقاً للقواعد العامة يترتب عنه إنهاء التزامات الأطراف بذلك.

إلا أننا نتساءل عن مصير العقد في حالة انتهاء مدته قبل انتهاء مدته قبل انتهاء الخطر، و هذا ما أجاب عنه التشريع الفرنسي من خلال الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن في المادة 09 منها على استمرار التأمين إذا انقضى الأجل المحدد، و كانت السفينة في حالة إصلاح أضرار مضمونة بموجب العقد، هذا من ناحية، و من ناحية أخرى يستمر التأمين رغم انقضاء الأجل في حالة الإصلاحات على حساب المؤمن لغاية انتهاء الرحلة، لأن امتداد الرحلة ناتج عن خطر يضمنه المؤمن، مما يتطلب استمرار ضمانته لأجل معين، وهذا ما استقر عليه القضاء الفرنسي بضمان الأضرار التي تظهر بعد انتهاء مدة العقد متى كان ذلك ناتج عن أسباب حاصلة خلال زمن التأمين (1)

وتشير المادة 123 من الأمر رقم 07.95 أنه في حالة التأمين لرحلة أو لعدة رحلات، تربط زمن سريان آثار عقد التأمين البحري ببداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاصة برحلة أو رحلات مؤمن عليها، وخلال خمسة عشر (15) يوماً من على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، فهنا نجد أنه في حالة ما تكون مدة العقد المحددة أقل زمن الرحلة، فإن العقد يبقى مستمراً ومنتجاً لآثاره (2)

وذلك كاستثناء للقاعدة العامة التي تقضي بأن انقضاء مدة العقد يؤدي إلى انقضاء التزامات الأطراف، كما أن المشرع الجزائري الذي ينص على أن الأخطار المعنية بالتأمين البحري هي الأخطار البحرية فقط، لكنه في هذه المادة يجعل الأخطار المستبعدة مؤمن عليها بصفة غير مباشرة، وهي التي تقع أثناء الشحن أو التفريغ في الموانئ أو المخازن، وهذا ما تؤكد المادة 1/123 من الأمر رقم 07.95 التي تنص: "... وخلال خمسة عشر 15 يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود".

(1). علي بن غانم: نفس المرجع السابق ص 278.

(2). انظر المادة 123 من الامر رقم 95-70 المتعلق ق. ت. ج.

الفرع الثاني: انتهاء عقد التأمين البحري بالطرق غير العادية

أولاً: فسخ العقد:

1- فسخ العقد

فسخ العقد هو حل الرابطة العقدية بناء على طلب أحد طرفي العقد إذا أخل الطرف

الآخر بالتزامه، فالفسخ جزاء إخلال المتعاقد بالتزامه ليتحرر المتعاقد الآخر نهائياً من الالتزامات التي يفرضها عليه العقد، وقد أخذ المشرع الجزائري بالفسخ القضائي في المادة 119 من ق. م. ج والتي تنص: «في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوفي أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد اعذاره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك.

ويجوز للقاضي أن يمنح المدين أجلاً حسب الظروف، كما يجوز له أن يرفض الفسخ إذا كان لم يوف به المدين قليل الأهمية بالنسبة لكامل الالتزامات ".

ويتضح من نص المادة 119 ق. م. ج أن مجال الفسخ هو في العقود الملزمة للجانبين، ذلك لأن الفسخ مبني على فكرة الارتباط التي تكون بين الالتزامات المتقابلة، وان حل الرابطة العقدية لا يقع من تلقاء نفسه للقاضي كقاعدة عامة نظراً لما لهذا الإجراء من خطورة بالغة على العقد، ولذلك ينبغي تدخل القاضي واستصدار حكم بذلك (1) والذي لا يتحقق إلا بتوافر ثلاثة شروط محددة وهي:

1. أن يخل أحد المتعاقدين بالتزامه،
 2. أن يكون طالب الفسخ قد نفذ التزامه أو مستعداً لتنفيذها،
 3. أن يكون طالب الفسخ قادراً على إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل العقد (2)
- والفسخ يختلف عن الإلغاء أو حل العقد، لأن ذلك يتم في حالة استحالة تنفيذ الالتزامات التعاقدية. وبالنسبة لعقد التأمين البحري فنجد أن المشرع الجزائري نص على الفسخ، وقرر الحق في ذلك للمؤمن فقط وذلك بذكر حالات عدم قيام المؤمن له بالتزاماته التعاقدية.

(1). جوهري سعيدة، سلطة القاضي في فسخ العقد، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند اولحاج، بويرة، السنة 2012-2013، ص 12.

(2). محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري. النظرية العامة للالتزامات. دار الهدى، عين مليلة- الجزائر، 2008، ص 348.

2- حالات الفسخ: تتمثل في:

. حالة إفلاس المؤمن له أو خضوعه لإجراءات التسوية القضائية، وذلك لأن المؤمن يتمثل دائما في شركة التأمين ويجب تفادي دخول شركة التأمين مع بقية الدائنين في قسمة غرماء عند التنفيذ على أموال المؤمن (المدين).

. حالة إفلاس المؤمن له بالتزاماته التعاقدية المحددة بموجب عقد التأمين البحري، لا سيما فيما يتعلق بدفع القسط إذ في حالة عدم دفع المؤمن له لمبلغ القسط خلال ثمانية (8) أيام، بعد إنذاره بموجب رسالة مضمونة الوصول، مع الإشعار بالاستلام فإنه يحق للمؤمن وقف التأمين ويجوز له فسخ العقد خلال مدة 10 أيام من إيقاف الضمان، طبقا للمادة 111 من الأمر رقم 07.95، إلا أن هذا الفسخ لا يكون له أي أثر بالنسبة للغير حسن النية، الذي أصبح مستفيد من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف والفسخ.

. حالة الفسخ بسبب عدم قيام المؤمن له بالتصريح بالإرساليات المرسلة لحسابه أو تنفيذ العقود تحمله التزام التأمين، فالإرسالية رغم أنها تمت لحساب الغير، لكن تعهد المؤمن له أن يقوم بالتأمين عليها.

. كذلك حق المؤمن بفسخ العقد بانتقال ملكية السفينة أو استئجارها بدون تجهيز وبترتب مرور شهر واحد ابتداء من اليوم الذي يتلقى فيه التبليغ بنقل الملكية أو الاستئجار، ويسري

مفعول هذا الفسخ بعد خمسة عشر (15) يوما من تاريخ التبليغ (1)

. أن يقوم الطرف الذي يهتم بالفسخ بإخطار الطرف الذي أخل بالتزاماته قبل نهاية الميعاد

المحدد لذلك (2)

ثانيا: بطلان العقد وتقدمه

1- بطلان العقد:

إن البطلان هو الجزاء المترتب على تخلف ركن من أركان العقد أو شرط من شروط الانعقاد أو الصحة، و يتم البطلان بموجب قرار تصدره سلطة إدارية أو قضائية، و فيما يتعلق بعقد التأمين البحري فإن وثيقة التأمين على البضائع الجزائرية ووفقا للمادة 17 منها:

يعد باطلا كل عقد تأمين يبرم بعد وقوع الخطر للمؤمن منه، أو ابرم لضمان بضائع وصلت

(1). المادة 135 من الأمر رقم 07.95 المتعلق بقانون التأمينات الجزائري.

(2). جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 80

إلى مكان الوصول، و كذلك كل عقد يضمن أخطار لم تبدأ في حدوث إلا بعد مرور مدة شهرين من إبرامه أو بعد المدة المحددة من قبل الأطراف.

و طبقاً للمادة 110 من الأمر رقم 07.95، يعتبر لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له بهدف تغليب المؤمن.

و يترتب عن كل تصريح كاذب يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين.

و بالرجوع إلى القواعد العامة، نجد أنه لا يترتب البطلان لغلط إلا في حالة وقوعه على الصفات أو العناصر الجوهرية، لكن قانون التأمين البحري لم يحدد ذلك و بالتالي نقول أن البطلان المقرر في عقد التأمين يكون لغلط حتى لو كان بسيطاً، ويمكن أن يتقرر في مرحلة من مراحل تنفيذ العقد، الموقف الذي تبناه كل من التشريع اللبناني (1)، و التشريع الفرنسي حسب الفقيه "كيون كان و رينوخ" الذي يرى بوجه عام أن عقد التأمين يكون قابلاً للإبطال إذا أغفل المؤمن له خلال التعاقد كشف للمؤمن عن واقعة لها تأثير في تحديد الخطر.

وتجدر الإشارة إلى أن البطلان المقرر هو نسبي لكونه مقرر لمصلحة المؤمن الذي له أن يتمسك به أو أن يتنازل عنه وذلك بإجازة من المؤمن صراحة أو ضمناً، و تتمثل صورة الإجازة الضمنية في استمرار المؤمن في تحصيل أقساط التأمين بعد معرفته لسبب البطلان، أو قيامه بدفع مبلغ التأمين مع علمه بذلك، و بالتالي لا يجوز للمحكمة أن تثيره من تلقاء نفسها (2)

2- تقادم العقد

من جملة الأحكام التي يختلف فيها التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين الأخرى، تقادم الدعاوى و الحقوق الناشئة عنه، و تطرق المشرع الفرنسي إلى مفهوم التقادم في المادة 2219 من القانون المدني ف: "التقادم وسيلة لاكتساب أو التخلص بعد انقضاء

(1). المادة 297 من القانون البحري اللبناني.

(2). مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 159-160

بعض الفترات من الزمن و طبقاً للشروط المحددة قانوناً "، هذا يعني أن التقادم المسقط هو فقدان للحق الشخصي نتيجة عدم المطالبة به خلال زمن معين (1) وطبقاً لنص المادة 322 من القانون المدني الجزائري فإن طبيعة التقادم من حيث المدة، مسألة من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، إلا أن لأحكام التقادم في التأمين البحري خصوصيات فهي تختلف عن الأحكام والقواعد العامة الواردة في القانون المدني (2) وحتى عن القواعد الواردة في قانون التأمين لا سيما المادة 27 من نفس الأمر رقم 95 - 07 والتي جاء فيها أنه يحدد أجل تقادم دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاثة سنوات ابتداءً من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه، ولقد جاء في نص المادة 121 من الأمر رقم 95 . 07 أنه يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين (3)

حيث أنه يبدأ احتساب أجل التقادم:

- . ابتداءً من تاريخ الاستحقاق فيما يتعلق بدعاوى دفع القسط.
- . ابتداءً من تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى الخسارة بالنسبة للتأمينات على السفن.
- . فيما يخص البضائع المشحونة ابتداءً من تاريخ وصول السفينة والتاريخ المقرر لوصولها، و من تاريخ وقوع الحادث.
- . ابتداءً من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي.
- . ابتداءً من تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للسهم في الخسائر المشتركة أو أجرة المساعدة أو الإنقاذ أو المؤمن له الطعن من الغير.
- . ابتداءً من تاريخ الدفع الغير المستحق فيما يخص أي دعوى من أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقاً لعقد التأمين.

(1) . أحمد عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثالث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2000، ص 994 وما يليها.

(2). انظر المادة 322 من ق. م. ج.

(3). ملزي عبد الرحمان، محاضرات في المنازعات البحرية لطلبة المدرسة العليا للقضاء، سنة 2008، 44.

كما أن القانون الجزائري يختلف مع التشريع الفرنسي الذي يسمح بتقليص المدة بإطالتها و تناول مسألة تمديد سريان التقادم على أساس القصر و فاقدى الأهلية الذي لم يتناوله المشرع الجزائري و الذي ربط بدء تاريخ التقادم بطبيعة الدعوى و ذلك في الفقرة الثانية من المادة 121 من الأمر رقم 07.95، و قد حكم القضاء الفرنسي الحديث بأن دعوى المؤمن له بسبب رجوع الغير، يسري أجل التقادم خلال عامين للدعاوى الناشئة من عقد التأمين البحري ابتداءً من تاريخ رجوع الغير سبب الضرر المحتمل الالتحاق بالمؤمن له و أن عدم التصريح للمؤمن في الآجال المنصوص عليها بالخطر و الضرر موضوع النزاع يسقط حق المؤمن له في التأمين المكتتب (1)

كما يعترض سريان التقادم سبب من أسباب الانقطاع الواردة في المادة 316 القانون المدني الجزائري، فتكون المدة التي انقضت قبل انقطاع التقادم كأنها لم تكن و لا تدخل في حساب مدة التقادم. لذا يبدأ السريان من جديد بعد انقطاعه، يعقب التقادم الذي زال بالانقطاع تقادم جديد تسري عليه الأحكام العامة للتقادم (2)

أما عن أسباب التقادم والآثار المتولدة عنه، فإن هناك أسباب تعود للدائن و ذلك طبقاً للمادة 317 من القانون المدني الجزائري أو للمدين طبقاً للمادة 318 من نفس القانون. و طبقاً للمادة 320 من القانون المدني إذا تقادمت دعوى التأمين أي انقضت المدة دون وقفه أو انقطاعه و رفعت دعوى من طرف الدائن ضد المدين يستطيع هذا الأخير التمسك بالتقادم المسقط أي الدفع بسقوط التزامه.

غير أن القاضي لا يستطيع إثارته من تلقاء نفسه لأن الحق ليس من النظام العام، و لمن تقرر لصالحه أن يتمسك به على مختلف مراحل الدعوى ما عدا أمام المحكمة العليا، لأنه يعتبر و جهاً جديداً لا يعتد به أو لا يجوز إثارته لأول مرة أمام المحكمة العليا .
المطلب الثاني: الدعاوى القضائية المتاحة في مجال التأمين.

لما كان عقد التأمين البحري يقوم على مبدئين أساسيين: مبدأ التعويض و مبدأ حسن النية، فإن التعويض يعد حق للمؤمن له، و للحصول عليه هناك وسيلتان، دعوى الخسارة

(1). علي بن غانم، المرجع السابق، ص 118 - 119.

(2). عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 627

الفصل الثاني قضايا الاستعجال المترتبة عن انحلال الرابطة الزوجية

و دعوى الترك، الأولى هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين، و يجوز للمؤمن له استعمالها في كل المخاطر أيا كانت أهميتها، أما دعوى الترك فهي طريق استثنائي محض خاص بالقانون البحري.

الفرع الأول: دعوى الخسائر

تعتبر دعوى الخسارة الطريق العادي الذي يلجا اليه من يطالب بالتعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه وتسمى بدعوى القانون العام لأنه يمكن لصاحب الحق في التعويض ان يرفعها في كل الاحوال أيا كانت نوع الخسارة التي لحقت له اذ يستوي الامر ان تكون خسارة عامة او خاصة و أيا كان حجمها (1)

أولاً : تقدير التعويض في التأمين على السفن و البضائع

دعوى الخسائر هي الدعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين، وتثير هذه الدعوى بعض الصعوبات تتعلق بتقدير التعويض و كيفية استعمال هذه الدعوى. إذا كانت الخسائر تتمثل في نفقات دفعها المؤمن له لدرء الضرر للتخفيف من أثره، فلا صعوبة في الأمر؛ إذ يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين، و إذا هلكت السفينة هالكا كلياً، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة كما كانت في بدايتها.

و إذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها، قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة و تثبت هذه النفقات بقوائم الحساب أي بالفواتير المدفوعة، مع حسم من نفقات الإصلاح فرق التجديد الذي يحدد في وثائق التأمين.

وليس من حق المؤمن له مطالبة المؤمن بالتعويض إذا حدث و أن حصل تعطيل للسفينة أو نقص في قيمتها التجارية خلال مدة الإصلاح أو بسبب آخر، سواء كان خاصاً أو مشتركاً. بالإضافة إلى ذلك فإن المؤمن يتحمل نفقات الإصلاحات الوقتية التي يضطر الربان إليها حتى يمكن السفينة من مواصلة سيرها للميناء الذي يمكن أن يجرى فيه التصليح، و في

(1).دريسي امينة . النظام القانوني للتأمين البحري . اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه .كلية الحقوق و العلوم السياسية . جامعة جيلالي اليابس .سيدي بلعباس . سنة 2014-2015. ص693

هذه الحالة قد تصرف نفقات كثيرة تعد ناتجة عن الحادث فيتحملها المؤمن (1) و فيما يتعلق بتقدير التعويض في التأمين على البضائع، فلا صعوبة إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له، و لا صعوبة في الأمر أيضا إذا هلكت البضاعة كليا، إذ أن للمؤمن له المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين.

إذا تلفت البضاعة فقط، فإنها تباع عادة عند الوصول بالمزاد العلني، ويبين الثمن المنخفض الخسارة اللاحقة بالمؤمن له، وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسارة:

1 . التسوية بالفرق:

و تنحصر في تحديد الفرق بين قيمة البضاعة يوم التفريغ بقيمتها وهي تالفة، و أخذ بهذه الطريقة كل من القانون المصري و اللبناني (2)

كما أشار إلى ذلك المشرع الجزائري في المادة 144 من الأمر رقم 07.95 بنصه: " تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان، يطبق معدل نقص القيمة المحسوبة بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها " .

2 . التسوية بالنسبة:

ففي هذه الحالة تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة يوم البيع و قيمتها تالفة يوم البيع ذاته، ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن عليها، إلا أنه يثار التساؤل عما إذا كانت التسوية حسب القيمة الصافية و جب خصم هذه النفقات.

أما المسموحات فإنها تنقسم إلى مسموحات قانونية و هي تلك التي لا تفوق واحد في المائة من مجموع قيمة السفينة أو البضاعة المؤمن عليها، فإن كان أقل من ذلك فلا تقبل الخسارة. و بالمقابل يمكن أن تكون هذه الاتفاقية في وثيقة التأمين تنص على أن المؤمن لا يسأل عن نسبة معينة من الضرر الذي يلتزم بتعويضه، بما أنه يتعين على المؤمن دفع التعويض كاملا دون خصم القيمة المسموح بها إلا إذا كان هناك اتفاقا كما أشرنا إلى ذلك سالفًا.

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري . الحوادث البحرية، التأمين البحري . الدار الجامعة، 1993، ص.45.

(2) المادة 391 من القانون البحري المصري على أنه: " تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة و قيمتها سليمة في زمان و مكان واحد، و تطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين " .

ثانيا : استعمال دعوى الخسارة

يجب على المؤمن له الذي يرفع هذه الدعوى و يطالب المؤمن بالتعويض، أن يثبت حقه في التأمين، فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الموقع على الوثيقة، فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها. و يخلص من تقديم الوثيقة إذا كانت الوثيقة لحاملها من التظهير إذا كانت الوثيقة لأمر، و كذلك عليه إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، و ذلك استنادا إلى حق الملكية بمعنى صفته كمالك للسفينة أو مالك للبضائع بتقديم عقد البيع، و الفواتير المثبتة للشراء و سند الشحن الذي يعتبر طريق الإثبات العادي لملكية للبضائع المؤمن عليها.

و يتعين على المؤمن له إثبات تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبينة في الوثيقة، و يخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة (1)، أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد لتجارية.

و فيما يتعلق بإثبات الحادث أو تحقق الخطر، فإنه يحصل بدفتر يومية السفينة، و يجب الاعتماد بالوقت الذي وقع فيه الحادث، لاعتبار عن الحادث، فإذا وقع و تحقق الخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، فإن المؤمن يلزم بالتعويض عنه

.و أثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمؤمن له الذي حصل على التعويض، أن يرجع مع

ذلك على الغير المسؤول، فلا يقبل من المؤمن له أن يجمع بين دعوى التأمين و دعوى

المسؤولية، و أن يقيم الدعوى على الغير المسؤول بعد أن حصل على تعويض التأمين وحل المؤمن محله قانونا في الدعاوى التي تكون له اتجاه الغير المسؤول، ذلك لأن الضرر و قد

زال بقبض التعويض من المؤمن، فقد انتفت مصلحة المؤمن له في الرجوع على الغير

المسؤول، و الدعوى بغير مصلحة . فضلا عن أن حصول المؤمن له على التعويض مرة

ثانية يحقق له إثراء و ربحا يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين . (2)

الفرع الثاني : دعوى الترك

(1).محمد بهجت الرهيب قائد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة،1992، ص 106 . 109.

(2).مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجع السابق، ص214.

إذا كانت دعوى الخسارة دعوى عادية يلجأ إليها المؤمن له للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه، فإنه هناك طريق آخر لكسبه بيد المؤمن له في الأحوال التي يصاب فيها الشيء المؤمن عليه بمخاطر جسيمة بالغة هو استعمال دعوى الترك أو التخلي، و التي بمقتضاها يطالب المؤمن له بدفع كامل مبلغ التأمين في مقابل أن يتخلى عن ملكية الشيء المؤمن عليه.

أولاً: مفهومها:

يقصد بالترك أو التخلي حسب بعض التشريعات كالتشريع الفرنسي، تلك الدعوى التي يستطيع بمقتضاها المؤمن له عند تحقق إحدى الكوارث الجسيمة المنصوص عليها في القانون أو وثيقة التأمين أن يحصل من المؤمن على مبلغ التأمين كاملاً دون أي اقتطاع و ذلك مقابل تنازله للمؤمن عن ملكية الشيء المؤمن عليه، و كافة الحقوق المتعلقة به أو ما تبقى منه بعد تحقق الضرر، و هي بمثابة وسيلة استثنائية لا يلجئ إليها المؤمن له إلا نادراً و تكون في حالات واردة على سبيل الحصر في القانون أو وثيقة التأمين، و تسمى بحالات الكوارث الجسيمة، و هي حالات ينفرد بها التأمين البحري دون سواه و هو إجراء اختياري للمؤمن له دون المؤمن، إذ يمكن لمؤمن له حتى في حالة توفر إمكانية الترك في اللجوء إلى دعوى الخسارة، رغم ذلك فالطريقة الأولى تسمح له في الحصول على التعويض في أسرع وقت (1).

و قد نصت عليه المادة 115 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات " إذا أختار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين 143 و 134 من هذا الأمر و يجب ان يكون هذا التخلي تاماً بدون أي شروط ".
و قد عرفه الأستاذ ريبير " بأنه الطريق الذي يمنح المؤمن له مكنة الوصول على كامل مبلغ التأمين بترك الشيء المؤمن عليه المؤمن وهو إجراء استثنائي للتسوية لا يوجد قانوناً إلا في 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 الشيء المؤمن عليه أهمية لدى المؤمن له "

(1). محمد بهجت عبد الراهب قيد : نفس المرجع السابق، ص 309، ص 310.

فالتخلي اذا وسيلة من وسائل استقاء المؤمن له حقه في التعويض كاملا و يكون ذلك حالة هلاك السفينة هلاكا كليا مقابل تخليه عنها للمؤمن حيث نصت المادة 115 فقرة 2 ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله .»

ان ممارسة هذا الحق متروك للمؤمن اذ لا يستطيع المؤمن له ارغامه على ذلك كما جاء في الفقرة من المادة المشار اليها اعلاه *...بقبوله التخلي..* والفقرة الثالثة من نفس المادة اذ نصت على انها في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الاموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن (1)

نص المشرع الجزائري في القانون 04/06 المتعلق بالتأمينات على حالات الترك أو التخلي في المادة 134 الخاصة بترك السفينة و المادة 143 الخاصة بحالات الترك للبطاعة والتي تنص: " ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

- . فقدان الكلي للبضائع.
- . خسارة أو تلف يفوق 4/3 قيمة البضائع.
- . بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.
- . عدم قابلية السفينة للمالحة وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر.
- . انعدام الأخبار عن السفينة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وإذا كان تأخر الأخبار بسبب حوادث حربية يمتد الأجل إلى ستة أشهر.

يشترط في ممارسة حق التخلي طبقا للمادة 115 من القانون 04/06 الخاص بالتأمينات وجب أن يكون تاما وبدون أي شرط على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول، أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي انقضاء الآجال.

(1).مزيان خالد .عقد التأمين البحري على هيكل السفينة . مذكرة لنيل شهادة الماستر 2. كلية الحقوق و العلوم السياسية . جامعة عبد الحميد بن باديس -مستغانم - . سنة 2016-2017. ص 59-60.

وتضيف نفس المادة أنه يتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله، إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية. أما عند حالة قبول التخلي فيحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن، فحسب المادة 115 التي تشير إلى المواد 134 و 143 من نفس القانون فإن المؤمن له حق التخلي بالنسبة للسفينة و البضائع ، شرط أن يكون بصورة كاملة وتامة (1) .

ثانياً: حالات الترك

إن دعوى الترك هي في الواقع محل اتفاق بين المؤمن و المؤمن له في حدود ما نص عليه القانون صراحة، و لها حالات خاصة بالسفينة، و أخرى خاصة بالبضاعة.

1. الحالات الخاصة بالسفينة:

. إنقطاع الأخبار:

و هو افتراض هلاك السفينة، ومن ثم فإنه يجوز للمؤمن له أن يطالب بمبلغ التأمين و يترك الشيء المؤمن عليه، ولا يجوز الترك في هذه الحالة إلا إذا انقضت مدة معينة منذ وصول آخر الأخبار عنها و هي ثلاثة أشهر في الحالات الطبيعية العادية، أما في حالات الحرب فإنها تمتد إلى ستة أشهر ولا يشترط أن تكون الأخبار صادرة من السفينة، بل يمكن أن يعتد بالأخبار العادية الصادرة من الغير(2)

. الاختفاء الكلي للسفينة:

ويقصد به كما لو تعرضت السفينة للغرق ولم يكن بالإمكان انقاذها ، و يعتبر نوعاً من الهلاك الكلي كسر جزء منها بعد جنوحها و هذا الأمر يؤثر على سيرها الملاحي و عائقاً بان تقوم بأداء وظيفتها ، اذ لا تصلح بعدئذ لمثل ذلك (3)

و هو فقدانها فقداناً كلياً يقوم عليه الدليل و يتعين إثباته ، و مثال الاختفاء أن تغرق السفينة من جراء عاصفة أو تصادم أو انفجار الآلات، أما الإلتلاف الكلي فيشمل جنوح

(1). قانون التأمينات 06-04 المعدل للأمر 95-07.

(2). <http://arab-ency.com.sy/law/detail/163442> تم نشره من طرف محمد سامر عاشور ، عقد التأمين

البحري ، تم الاطلاع عليه بتاريخ 04-06-2021 على الساعة 14:14 .

(3). محمود الشراوي ، قانون التجارة البحري الليبي ، ص498

السفينة مع كسر جزء رئيسي فيها يمنعها من متابعة السفر فنتحول إلى حطام. و الترك جائر حتى لو أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح و ذلك لأن الحق في الترك يثبت للمؤمن له بمجرد الغرق أو الجنوح.

. عدم صلاحية السفينة للملاحة:

وهو عدم قدرتها على متابعة السفر بسبب حالتها المادية، على أن يكون عدم الصلاحية للملاحة ناشئا عن خطر بحري يضمنه المؤمن حتى يجوز الترك. و يكون عدم الصلاحية للملاحة مطلقا إذا استحال إصلاح السفينة و إعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل الحادث، و يكون نسبيا إذا كان يمكن إصلاح السفينة و لكن مجموع نفقات الإصلاح يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة للسفينة (1)

ففي فرنسا حكمت محكمة النقض بتاريخ 10 نوفمبر 1959 بعدم صلاحية السفينة للملاحة جراء تأكسد صفائح الهيكل مما أدى إلى حدوث ثقب في هذا الهيكل نتج عنه تسرب الماء إلى السفينة، وما أدى بدوره إلى حدوث تلف للبضاعة. و في قرار آخر للمحكمة الإنجليزية في

قضية Torenia Īe قضت بأن التآكل الواضح لهيكل السفينة و سهولة اكتشاف المجهز لهذا العيب قبل البدء في الرحلة يجعل المجهز مسؤولا نتيجة لعدم بدله العناية اللازمة لتقديم سفينة صالحة للملاحة (2)

2. الحالات الخاصة بالبضائع:

وتتمثل حالات ترك البضاعة إلى جانب الحالات التي تشترك فيها مع السفينة طبقا للمادة 143 من قانون التأمينات من هالك كلي أو تلف فنجد :

. بيع البضائع أثناء السفر:

و يكون في حالة تعرض البضاعة لأضرار مادية يضمنها التأمين البحري، و كان بيعها ضروري فيجوز للمؤمن له تركها للمؤمن مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملا و يجب

البيع أثناء السفر و خارج ميناء الإنطلاق (3)

(1). أنظر المادة 134 من الأمر رقم 07.95 المتعلق بالتأمينات.

(2). دالع سعيد ، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد الرابع ، ص 117.

(3). غانم علي :المرجع السابق ، ص 88.

و يشترط أن يتم البيع لوقوع أضرار مادية، و أن يتم ذلك أثناء السفر في مكان آخر غير ميناء القيام أو ميناء الوصول.
. هلاك ثلاثة أرباع البضائع :

يجوز ترك البضائع إذا لحقها تلف مادي بلغ ثلاثة أرباع القيم المضمونة على الأقل و يجب إثبات ذلك، فإذا وفق كان الترك و بالتالي إجبار المؤمن على الالتزام بتعويضها، أما إذا تبلغ الخسارة القيمة المضمونة امتنع الترك و جازت التسوية بطريق الخسارة، أي أن المؤمن له يحصل على تعويض ما لحقه من ضرر، و الصعوبة تكمن هنا في الطريقة التي تحسب بها الثلاثة أرباع، إلا أن الحل السليم هو أن تؤخذ النسبة من حساب نسبة قيمة البضاعة سالمة و تالفة في نفس الوقت في ميناء الوصول.

و تجدر الإشارة إلى أنه لا يثبت حق الترك إلا لمالك الشيء المؤمن عليه، أما المؤمن له الذي لا يكون مالكا للشيء المؤمن عليه كالدائن الممتاز أو الدائن المرتهن، فليس له حق الترك، و يجب أن يقتصر على دعوى الخسارة البحرية (1)

واستعمال دعوى الترك اختياري للمؤمن له، فلا يمكن إجباره على استعماله، بل أن له إن شاء أن يرفع دعوى الخسارة البحرية على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه، هذا ما لم يكن الحادث ينحصر في انقطاع الأخبار، إذ ليس في مقدور المؤمن له حينئذ إثبات الهلاك الكلي الحقيقي وهو شرط جوهري لاستعمال دعوى الخسارة. ولا يجوز أن يكون الترك جزئياً، بمعنى يجب على المؤمن له أن يترك الأشياء المؤمن عليها جميعها، فلا يجوز للمؤمن له أن يترك جزءاً من الأشياء المؤمن عليها ويستعمل في نفس الوقت دعوى الخسارة البحرية فيما يتعلق بالباقي، على أنه إذا قسمت البضاعة في الوثيقة إلى مجموعات جاز للمؤمن له أن يقصر الترك على مجموعة على أخرى. كما أن الترك يشمل ملحقات الشيء المؤمن عليه، وعلى هذا فإن ترك السفينة يجب أن يشمل ملحقاتها و لو لم تكن موجودة على سطحها وقت الحادث، و ترك البضائع المؤمن عليها يجب أن يشمل الجزء الذي تسلمه المؤمن له من ثمن بيعها، ما لم يتضمن البيع تنازلاً من المؤمن له عن استعمال حق الترك.

(1). عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص 82.

عند إعلان الترك فالمؤمن إما أن يقبل أو أن يرفض ذلك، مع تسوية الخسارة الكلية عند الرفض دون انتقال ملكية الشيء إليه، وعليه أن يعلن قراره خلال 30 يوماً ابتداء من تاريخ حصوله على كافة الوثائق المبررة لحقه في التخلي، (المادة 20 من وثيقة التأمين على السفن الجزائرية) (1)

بوقوع الترك يتحصل المؤمن له على مبلغ التأمين كاملاً، و تنتقل ملكية الشيء إلى المؤمن ابتداء من وقت وقوع الكارثة طبقاً للمادة 115 من قانون التأمينات، ويحدد التعويض وفقاً للشروط العامة للعقد حسب المادة 117 من نفس القانون و إلا كان للمؤمن له حق المطالبة به بموجب دعوى التعويض الناتجة عن التخلي. (2)

ثالثاً : آثار الترك

1 . الوفاء بالتعويض:

إذا قام المؤمن له بالترك، ثبت له الحق في الحصول على مبلغ التأمين بأكمله. و غني عن البيان أن المؤمن لا يلزم بأن يدفع مبلغاً أعلى من التعويض المتفق عليه في وثيقة التأمين أياً كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها، وإذا لم يكن وقت الدفع محدداً في العقد يكون المؤمن ملزم بدفع مبلغ التأمين بعد تبليغ الترك إليه بثلاثة أشهر، على أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين في المهلة القانونية معلق على قيام المؤمن له بالالتزام المفروض عليه و هو إبلاغ المؤمن بجميع التأمينات الواردة على الشيء المؤمن عليه، و إلا جاز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبره بالتأمينات.

والحكمة من منح المؤمن مهلة ثلاثة أشهر لدفع مبلغ التأمين في حالة الترك رغم أنه لا يوجد حكم مماثل في حالة التسوية بطريقة الخسارة، هي أن الترك يتم دائماً إثر حادث يقع فجأة، فمن التعسف إلزام المؤمن بالوفاء الفوري.

وملخص القول أن مبدأ التعويض بمبدأ مشترك ينطبق على التعويض بطريق الترك و التعويض بالطرق الأخرى في تسوية الخسارة وهدفه هو انه لا يمكن أن يزيد هذا التعويض

(1). عدة بن عطية غوثي ، المرجع السابق ، ص 82-83.

(2). انظر المادتين 115 و 117 من ق.ت.ج

على المبلغ المتفق عليه في العقد و لا يمكن أن يزيد عن قيمة الضرر الذي لحق المؤمن له.

وحسب ما ذكرت المادة 17 من الأمر 95-70 والتي تنص "...لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث..."
كما أن المبدأ التعويضي يرفض ويستبعد أن يصبح المؤمن له في مركز مالي أفضل من الحالة التي كان عليها قبل وقوع الخطر حتى لا يجد المؤمن له مصلحة في وقوع الحادث مما قد يدفعه للتعهد للإضرار بأمواله ، وبالتالي فإن المبدأ التعويضي هو جبر الضرر لا أكثر من جسامه الخطر بالتعويض (1)

2 . انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن :

يعتبر التخلي من الاسباب الخاصة باكتساب الملكية في القانون البحري لما يترتب عليه من نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن فإذا انصب التخلي على السفينة وجب اتخاذ الإجراءات اللازمة للاحتجاج بنقل ملكيتها فيحصل قيدها في سجل السفن تحت اسم المؤمن لقد استقر العرف البحري منذ القديم على أن التخلي يوجب بذاته 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 التي يشملها التخلي ، هذا ما جاء في نص المادة 115 الفقرة الثالثة من أمر 95-70 من ق .تأ.ج وتقابلها المادة 357 من القانون البحري المصري.

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

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

(1). صبرينة يعقوبي ، المرجع السابق ، ص108.

وقد نصت على هذا الحل وثيقة التأمين الفرنسية على السفن في البند 22 (1) كما نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 115 من الامر 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 الاشياء المتخلى عنها للمؤمن. هذا الحل يوفق دون شك بين مصلحة المؤمن في عدم تملك الاشياء المتخلى عنها تجنب ما يثيره له هذا التملك من حطام 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. (2)

وانتقال الملكية الناشئ عن الترك يكون نهائيا، لا يجوز الرجوع فيه، فلا يجوز للمؤمن له الرجوع عن الترك بعد قبوله أو الحكم بصحته والمطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضا المؤمن، كما لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين.

3. رفض المؤمن لملكية الأشياء المؤمن عليها:

على أن انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن من وقت وقوع الحادث يتضمن خطرا كبيرا على المؤمن، لذلك جرى بعض المؤمنيين على تضمين وثيقة التأمين شرطا صريحا يجيز لهم رفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليهم، و قد أجازت المادة 367 من القانون البحري المصري الجديد هذا الشرط، و هو يؤدي إلى تغيير جوهرى في نظام الترك الذي يتميز

باننتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن.

4. انتقال الملكية نهائي:

انتقال الملكية الناشئ عن الترك يكون نهائيا لا يجوز الرجوع فيه (37) (3) وبالتالي بعد قبول الدعوى من المؤمن صدور حكم نهائي، لا يحق للمؤمن له الرجوع في هذه الدعوى

(1)- بهجت عبد الله قايد ، المرجع السابق ، ص 45.

(2).مزيان خالد ، المرجع السابق ، ص 69

(3).كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع السابق، ص 250.

وطلب تسوية التعويض بدعوى الخسارة البحرية قبل المؤمن ذلك، لأن دعوى الترك من أهم خصائصها أنها غير قابله للعدول (1)

كما لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين محتجا برجوع السفينة إلى الميناء بعد الترك لانقطاع الأخبار، إذ أنه يجوز الرجوع في الترك إذا اتفق الطرفان على ذلك، أو إذا كان الترك قد شابه غلط في صفة جوهرية كما إذا اعتقد الطرفان أن السفينة المؤمن عليها قد غرقت في حين أنها غمرت مؤقتا بالمياه، هذا ما لم يحكم بصحة الترك، إذ لا يجوز الطعن في الأحكام إلا وفقا لإجراءات معينة، كما يجوز للمؤمن له الرجوع في الترك إذا تخلف المؤمن عن دفع مبلغ التعويض.

المبحث الثاني : آليات حل المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري.

تثير العقود الزمنية بوجه عام و عقود التأمين البحري على سبيل الخصوص إشكاليات تطبيقية في ما يتعلق بتنفيذ الإلتزامات المترتبة عنه أو توضيح مضمونها ، و كذلك تحديد المسؤوليات عند تعرض الشيء المتعاقد عليه لأضرا تتطلب تغطية مالية عندها يسعى أطراف العقد إلى تسوية النزاعات التي تثار بشأن ذلك بكافة الطرق المتاحة لهم ، الودية و غير الودية و في أغلب الأحيان تكون التسوية القضائية هي آخر حل يلجئ إليه أطراف العلاقة التعاقدية.

المطلب الأول: الآليات غير القضائية.

في غالب الأحيان يكون الطريق المعتمد من طرف المتعاقدين، و ذلك لما يحققه من السرعة في تسوية الأوضاع و تحقيق الغاية من عقد التأمين البحري بتغطية الأضرار المترتبة عن الخطر البحري.

و في مجال التأمين البحري فالآليات غير القضائية المعتمدة تتمثل في التسوية الودية بين الأطراف أو اللجوء إلى التحكيم كوسيلة معتمدة من طرف أغلب الدول .

الفرع الأول: التسوية الودية

التسوية الودية تعني تغطية الأضرار الناتجة عن الخطر البحري بالتراضي بين الطرفين ، إذ تقدم شركة التأمين (المؤمن) للمؤمن عند تعرض الشيء المؤمن للخطر المحدد في العقد

(1)- محمد بهجت عبد الله ، أمين قايد، المرجع السابق، ص 484

مبلغا من المال ،من اجل تغطية الضرر اللاحق بالشيء المؤمن بعد قيام المؤمن له بتبليغ شركة التامين بوقوع الخطر ،و ينتهي ذلك بتوقيع الأطراف علي الاتفاق المتوصل إليه .
لكن الحديث عن التسوية الودية يستوجب تحديد المعايير التي يقوم عليها دفع المبلغ المقرر للضمان ،الذي يلتزم المؤمن بدفعه إلي المستأمن (1)
أولا : تقييم الضرر اللاحق بالشيء المؤمن.

بالرجوع إلي معظم التشريعات الدولية التي من بينها التشريع الجزائري في مجال التأمينات البحرية نجد أن تقدير الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن سواء تعلق الأمر بالسفينة أو بالبضاعة يكون باعتماد طريق الخبرة العلمية ، للقيام بذلك فإن المشرع حدد مجموعة من المعايير و الشروط التي يجب أن تتوفر في الأشخاص التي تقوم بهذه المهمة ، طبقا لما جاء في المواد: 269، 271، 272، 273 من الأمر 07/95 المتضمن القانون التأمينات الجزائرية

حيث تنص المادة الأولى : " يعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الاسباب و طبيعة و امتداد الاضرار و تقييمها و التحقق من ضمان التأمين " كما تضيف المادة 270 السابقة أنه : " يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينات و البحث عن أسباب وقوع الاضرار والخسائر و العواريات اللاحقة بالسفن و البضائع المؤمن عليها و تقديم التوصيات بشأن الإجراءات التحفظية و الوقاية من الأضرار (2)

من خلال المادتين نجد أن تقدير الأضرار يستوجب أن يكون من طرف رجال مؤهلين و معتمدين لمعاينة الأضرار ، بتحديد الأسباب التي أدت إلي وقوعها ، من أجل تحديد المسؤولية ، وعليه يجب أن تتوفر في القائم بالمعاينة و الخبرة الشروط القانونية و الفنية التي يفرضها القانون ، حسب ما جاء في المواد 271 و 272 من الأمر السابق مع مراعاة الشروط التي يحددها المرسوم التنفيذي 46-96. (3)

(1).-جديدي معراج ، نفس المرجع السابق ص 84.

(2).الأمر رقم 07/95 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 04/06 المتضمن لقانون التأمينات ص 72-73

(3).جديدي معراج :نفس المرجع السابق ص84 .85.

السبب في إجبارية الخبرة هو من أجل الوصول إلى تغطية الأضرار بصورة عادلة إذ يتحصل المؤمن له على التعويض المستحق دون الأضرار بالمؤمن ، و العكس صحيح لمنع إثراء المؤمن على حساب المؤمن له مما يتطلب في كل عقد تأمين بحري أن يقوم الاطراف بتقييم الشيء المؤمن عليه قبل وقوع الخطر المؤمن لأجله و يكون كما يلي :

1- تقييم السفينة

بحيث يجب على المؤمن له الذي يطلب من المؤمن الوفاء بالتعويض أن يثبت قيمة الأشياء المؤمن عليها. و بالتالي يجب تقييم السفينة حسب قيمتها قبل الحادث مباشرة ، لأنه يستحيل معرفة ذلك عند إصابة الشيء بالضرر، و هذا ما استقرت عليه مختلف الدول ، إذ تحدد قيمة السفينة بيوم ابتداء الأخطار ، أي الإنطلاق للسفر أو الرحلة ، خاصة في حالة الهالك الكلي للسفينة ، أما في حالة مجرد إصابتها بأضرار تتطلب الإصلاح لبعض أجزاء السفينة فان التعويض يكون في حدود مصاريف إصلاح هذا التلف أو استبدال القطع الضرورية لها وجعلها صالحة للملاحة من جديد. (1)

2- تقييم البضائع

ينص المشرع المصري في هذا المجال حسب المادة 390 من قانون التأمينات المصرية على أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع أكثر من المبالغ التالية:

- ثمن شراء البضاعة في زمان و مكان الشحن أو السعر الجاري العمل به إذا كانت غير مشترت و يضاف إليها مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول و الريح المتوقع.
- قيمة البضاعة في زمان و مكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.
- ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له بإضافة المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع. (2)

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه اكتفى بالقول بتقدير الأضرار التي تلحق البضائع، بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان. دون

(1) . محمد بهجت عبد الله قايد :العقود البحرية ،دار النهضة العربية ،القاهرة الطبعة الأولى، سنة 1992 ص 180 ، 181.

(2) . مصطفى كمال طه :نفس المرجع السابق ص 80، 82، 83.

التفصيل في كيفية حساب و تقدير الأضرار، إذ جاءت المادة 144 من قانون التأمينات عامة بنصها:

" تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان.

يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها ".
مع العلم انه عندما نص على حالات التخلي عن البضاعة من طرف المؤمن له نجد أنه حدد الحالات التي تمنحه الحق في ذلك ، إذ كان عليه التفصيل في تحديد التعويض عن التلف الجزئي أو الأضرار البسيطة التي قد تلحق بالبضاعة ، بتحديد المعيار الذي يتم الاعتماد عليه في تقييم البضاعة و التصرف فيها أيضا، و يكون ذلك بالرجوع إلى قوائم البضائع المتمثلة في الفواتير و الدفاتر، و في حالة الإستحالة يتم اعتماد السعر الجاري عليه العمل في يوم الشحن و مكانه.(1)

ثانيا : مقدار تعويض الأضرار

هو مبلغ من المال يدفعه المؤمن أي المؤمن له من أجل تغطية الأضرار، لذلك يجب التمييز بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض.

1-مبلغ التأمين :

هو ذلك المبلغ المحدد في عقد التأمين أو وثيقة التأمين ، بحيث يشكل الحد الأقصى للإلتزام المؤمن اتجاه المؤمن له ، و هو غير ملزم بدفع مبلغ التأمين بأكمله عند وقوع الخطر وتحقق الضرر ، إلا إذا كان التأمين كليا أي يغطي قيمة الأشياء المؤمن عليها كاملة أو ناتج عن خسارة كلية ، أي الهلاك أو التلف التام للشيء لكن في حالة الأضرار الجزئية فإنه تطبق قاعدة النسبية أي التعويض الجزئي .

2-مبلغ التعويض :

هو ما يدفعه المؤمن للمؤمن له كتغطية للأضرار بعد تقديرها، إذ يكون المبلغ في حدود الضرر الواقع لا أكثر، و في غالب الأحيان يكون أقل من مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين خاصة في حالة الخسارة الجزئية (2).

(1).عدة بن عطية غوثي ، المرجع السابق ، ص 69.

(2).محمد بهجت عبد الله ، المرجع السابق ص 280، 281.

الفصل الثاني قضايا الاستعجال المترتبة عن انحلال الرابطة الزوجية

بالرجوع إلى قانون التأمين الجزائري 04/06 المعدل و المتمم للأمر 07/95 في المادة 105

منه التي تنص: "يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وإذا اقتضى الحال تضاف النفقات الثانوية و مقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة:

1. إذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء، حسب مفهوم هذه المادة، لا يلزم المؤمن بالدفع إلا في :
. حالة الخسارة الكاملة، يدفع مبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها،
. حالة الخسارة الجزئية، يحدد مبلغ التعويض بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة إلى القيمة الحقيقية،

2. عندما يتضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين كما هي معرفة سابقا، لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة.

تنطبق هذه الأحكام على كل من الإسهام المؤقت و النهائي في الخسارة المشتركة و على تكاليف المساعدة و الإنقاذ الموضوعة على عاتق المؤمن." (1)

من خلال هذه المادة نجد أن مبلغ التعويض يختلف عن مبلغ التأمين، إلا انه في بعض الحالات عند الإطلاع على وثائق التأمين نجد ما يسمى بالقيمة المتفق عليها أو value agreed القيمة المقبولة.

كما انه قد لا يتم تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه في وثيقة التأمين، و هذا ما يسمى بالوثيقة المفتوحة policy unvalued /policy Open أو الوثيقة غير القيمة و عند وقوع الحادث يتحمل المؤمن له عبئ إثبات القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، و يكون وفقا للمعايير السابقة الذكر. (2)

وما دمنا نتحدث عن الطرق الودية أو التسوية بالتراضي فقد يلجئ أطراف العقد مسبقا قبل وقوع الخطر المؤمن لأجله أو أثناء إبرام العقد إلى الإتفاق على قيمة معينة و يكون بقيام المؤمن له بتقويم الشيء المؤمن عليه مسبقا خاصة في حالة التأمين على السفن و إقبال

(1) https://www.bibliotdroit.com/2017/10/blog-post_93.html?m=1 .

، تاريخ الولوج للموقع 2021-05-06 على 11:15.

(2). عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص 70

المؤمن على قبول القيمة المقترحة عليه كما هي و نتأكد منها بالرجوع في معظم الحالات إلى سجلات هيئات تصنيف السفن ، و تصبح القيمة المتفق عليها ذات قيمة إلزامية لكونها تعبر عن الإرادة المنفردة للأطراف و عملاً بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين ، يتحدد التزام المؤمن بالتعويض في إطار هذه القيمة فقط لا أكثر ، مع ذلك يجب أن لا تخالف هذه القيمة المبدأ العام القائم عليه عقد التأمين البحري ، المتمثل في مبدأ التعويض في التأمين ، و عليه فان الهدف من القيمة المتفق عليها هو فقط من أجل إعفاء المؤمن له من عبئ إثبات القيمة الحقيقية للشيء وقت وقوع الحادث ، و هذا لا يمنع من إثبات أن القيمة المتفق عليها تفوق و تزيد عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، الذي من شأنه تحقيق المؤمن له ربحاً جراء حصوله على التعويض طبق للقيمة المتفق عليها و بصورة أخرى يعتبر بمثابة طريقة من شأنها نقل قاعدة الإثبات من المؤمن له إلى المؤمن خاصة إذا تعلق الأمر بالتدليس أو الغش من طرف المؤمن له (1)

الفرع الثاني: تسوية المنازعات عن طريق التحكيم.

تعتبر التسوية الودية للمنازعات البحرية افضل وسيلة للفصل في النزاع بين الاطراف المتنازعة وفقاً للمبادئ المستحدثة في القانون الدولي المعاصر كمبدأ التعاون و مبدأ الحق في التنمية و مبدأ المساواة و مبدأ المصلحة المشتركة للجماعة الدولية و الاستجابة العملية لمطالب غالبية اعضاء المجتمع الدولي في حل مختلف المسائل المتعلقة بالبحار وفق اسس منصفة وعادلة (2)

بالنسبة لتحديد المسؤولية فإن مالك السفينة يحق له تحديد سقف مسؤوليته تجاه الخسارة أو الضرر الذي قد يكون مسؤولاً عنه حتى حدود مبلغ معين يحسب حسب حمولة السفينة ذاتها بموجب معاهدة دولية.

والتحكيم هو أحد شقي التسوية القضائية للمنازعات الدولية. ويحتل أهمية خاصة وتعليقاً على هذه الأهمية يقول الأستاذ الدكتور عبد المعز نجم "الواقع أن التحكيم منذ أن بدأ يدخل

(1).مصطفى كمال طه :نفس المرجع السابق ص82 - ص84.

(2).سيدي معمر دليلة . التحكيم في المنازعات البحرية . مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون . جامعة مولود

معمرى . تيزي وزو . كلية الحقوق و العلوم السياسية . سنة 2015 . ص 09

في نطاق القانون كوسيلة لتسوية المنازعات الدولية فإن أهميته تزداد يوماً بعد يوم، وحتى بعد إنشاء محكمة العدل الدولي الدائمة ومحكمة العدل الدولية فإن التحكيم ما زال له أهمية كبرى في تسوية المنازعات الدولية في عالمنا المعاصر.

اولاً: ماهية التحكيم

1- تعريفه وأنواع المنازعات الناشئة عنه:

تعريفه:

يعرف التحكيم حسب الاتفاقيات التالية :

-الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي :

نصت هذه الاتفاقية في المادة الأولى فقرة 2 جزئية (ب): "يقصد بـ «التحكيم» تسوية النزاعات ليس فقط بواسطة حكام معينين لحالات معينة «تحكيم خاص» بل وكذلك بواسطة مؤسسات تحكيمية دائمة".(1)

-القانون النموذجي لسنة 1985:

لم يأت هذا القانون إلا بتعريف لاتفاق التحكيم وبيان صورته في المادة السابعة فقرة 1 حيث عرفه بأنه: "اتفاق بين الطرفين على أن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات المحددة، التي نشأت أو قد تنشأ بينهما بشأن علاقة قانونية محددة، كما يجوز أن يكون اتفاق التحكيم في صورة شرط تحكيم وارد في العقد أو في صورة اتفاق تحكيم منفصل".(2)

-اتفاقية هامبورج لسنة 1978 :

هذه الاتفاقية وإن كانت قد اقتصررت هي الأخرى في تعريفها للتحكيم من خلال المادة 22 في فقرتها الأولى، على أنه: "اتفاق مثبت كتابة بين الطرفين على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية" (3)

(1).الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي، المعقودة في جنيف بتاريخ 21 أبريل 1961، وضعت موضع التنفيذ في 07-01-1964.

(2).القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي 1985، والمعروف باليونسترال

(3).اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978، والمعروفة بقواعد هامبورج

ويتّضح من التعريف أن من أهم السمات المميّزة للتحكيم أنه يستند في المقام الأول على إرادة أطراف النزاع ووجود إتفاق سابق أو لاحق على نشوب النزاع في الحالة الأولى يسمى شرط التحكيم وفي الثانية يسمى مشاركة التحكيم يتّفق من خلاله أطراف النزاع على إحالة نزاعهم للتحكيم.

وعلى الرغم من أن التحكيم يستند إلى إرادة الأطراف فإن التنظيم الإجرائي لمحكمة التحكيم من حيث تشكيل المحكمة وإجراءاتها والقانون الواجب التطبيق هي مسألة تخضع بطبيعة الحال لمفاوضات أطراف النزاع. إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن ذلك لا يعني تبعية المحكمة لهؤلاء الأطراف فبمجرد إكمال إجراءات تنظيم محكمة التحكيم فإنها تتمتع باستقلال كامل تجاه هؤلاء الأطراف وتسير خلال مراحل الفصل في النزاع بحيدة تامة. كما أن أغلبية التحكيم البحري تتعلّق بالسفن الجوّالة (Tramp Shipping) غير التابعة لخطوط بحرية منتظمة. كما أن الغالبية العظمى من المنازعات البحرية الخاضعة للتحكيم لا تخضع للتحكيم المؤسّسي. وتعتبر لندن ونيويورك من أكثر المدن في العالم التي تحتضن ذلك النوع من التحكيم غير المؤسّسي، وتليها باريس وطوكيو، ففي لندن وحدها يتم إصدار أكثر من أربع مائة تحكيم بحري في كل عام (1)

أنواع المنازعات الناشئة عن العقود و الحوادث البحرية :

-أنواع المنازعات الناشئة عن العقود البحرية

1. عقود مشاركة إيجار السفن لمدة معيّنة (Time charter parties) ، عقود مشاركة إيجار السفن لرحلة معيّنة (Voyage charter parties) ، عقود النقل ،سندات الشحن (Bills of Loading) ، بيع السفينة المستعملة ، عقود بناء السفن وإصلاحها ،عقود التأمين وإعادة التأمين ، منازعات أخرى.

- أنواع المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية:

1.التصادم البحري ، المساعدة البحرية والإنقاذ ، تحديد المسؤولية ، المنازعات الخاصة بتسوية الخسارات البحرية المشتركة (2)

(1).الجازي، عمر مشهور حديثة. مقال قانوني عن أهمية التحكيم في المنازعات البحرية، نشرة التحكيم التجاري الخليجي - العدد 25 - ديسمبر 2002

(2).التحكيم في المنازعات البحرية، مقال منشور عن المركز العربي للخليجي للتحكيم الدولي، 16 يناير 2014.

2- اطرافه و شروطه :

اطرافه:

مالكو السفينة ومستأجريها بائعو السفن ومشتريها هم أطراف التحكيم كما يمكن أن تكون شركات التأمين طرفاً في التحكيم البحري.

شروط التحكيم:

إن معظم العقود الملاحية قائمة على عقود نموذجية أو عقود سابقة أبرمت أصلاً إستناداً إلى هذه العقود النموذجية التي تحتوي على شروط تحكيم كما تحدّد بدورها عدد المحكمين وطريقة تعيينهم، ومكان التحكيم.

ولا بدّ من التأكيد على أن تعيين محكم منفرد للنظر في النزاع البحري يساهم في تحقيق وتوفير سرعة الإجراءات والتوفير في النفقات. وهناك بعض شروط التحكيم تنصّ على تعيين محكمين إثنين وفيصل. وفي كثير من الأحيان يتفق الطرفان على تسوية النزاع عن طريق المحكمين المسمين من قبلهما دون تعيين رئيس لهيئة التحكيم حيث يتمّ الإتفاق على الحكم عن طريق الوثائق فقط ودون

تعيين جلسات. وهذا الإجراء يستخدم في ما يقارب 80% من التحكيم البحري في لندن. وتجب الإشارة الى ان شروط اللجوء إلى التحكيم في إطار الاتفاقية 1982 تتمثل فيما يلي

- صفة الأطراف.
- استتفاد الطرق القانونية الداخلية.
- حرية الأطراف في اختيار اللجوء إلى التحكيم من بين وسائل التسوية. (1)

3- إجراءاته وآثاره :

مراحل إجراءات التحكيم:

- طلب التحكيم:

بعد تشكيل هيئة التحكيم البحري بإختيار أعضائها بواسطة أطراف النزاع أو بواسطة الغير وفقاً لشروط لا بدّ من توافرها في المحكم كتخصّصه وإستقلاله وحيدته. بعد ذلك تبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب تحكيم بواسطة طالب التحكيم الذي يقوم بدور المدّعي وتختلف إجراءات تقديم هذا الطلب تبعاً لنوع التحكيم ما إذا كان التحكيم مؤسسياً أو حرّاً.

(1). سيدي معمر دليّة ، المرجع السابق، ص 35 .

عادة يتضمّن الطلب بيانات تتعلّق بتحديد موضوع النزاع، وتعيين المدعى عليه والمستندات التي توضح سبب تقديم الطلب، وطلبات المدعى. وينظّم على عدد مساوٍ لعدد أطراف النزاع ويجب أن يقدّم الطلب في الميعاد المقرّر قانوناً أو إتفاقاً حتى لا يتعرّض حقّ المدعي في تقديم الطلب للإنقضاء بمضيّ المدة أو التقادم.

- مكان التحكيم:

أي المكان الذي يجب أن يصدر فيه حكم التحكيم البحري وهو عادة مكان إتخاذ الإجراءات التحكيمية. وإذا تمّ التحكيم في أماكن متعدّدة، فإنه يجب إختيار مكان واحد للتحكيم قانوناً ولذلك أهمية بالغة من عدة نواحي منها ما يمكن أن يشكّله هذا المكان كعامل حاسم في تحديد جنسية حكم التحكيم وما يتبع ذلك من نتائج قد تمسّ عملية تنفيذ الحكم. كما يشكّل عاملاً مهماً في تحديد القانون الواجب التطبيق على عدد من المسائل الهامة التي يثيرها التحكيم. إذ لقانون مكان التحكيم الفصل في صحة إتفاق التحكيم، وكيفية تشكيل هيئة التحكيم، وإدارته. كما يشكّل مكان التحكيم عاملاً هاماً في تقدير حجم العلاقة بين المحاكم الوطنية والتحكيم ومدى تدخّل هذه المحاكم في إجراءات التحكيم سواء بالمساعدة في إتخاذ الإجراءات التحفظية أو بالفصل في صحة العقد الأصلي.

وفي أغلب الحالات يتمّ تحديد المكان بواسطة الأطراف مباشرة، أو بإيلاء التحكيم إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي يجري التحكيم في مقره، أو بموجب لائحة تحكيم مركز تحكيم بحري تحدّد هذا المكان بإرادة الأطراف المشتركة هي العامل الأساسي في تحديد مكان التحكيم.

القانون الواجب التطبيق:

لأطراف المنازعات البحرية حرية كاملة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وهذا الأمر هو تطبيق للمبادئ المقرّرة في معظم التشريعات والتي تقرّر الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة الصريحة أو الضمنية طالما أن هذا الإختيار لا ينطوي على مخالفة للقواعد الآمرة والمتعلّقة بالنظام العام في الدولة المعنية أو أن يكون هذا الإختيار مشوباً بالغشّ تجاه القانون الذي كان من المفروض تطبيقه على موضوع النزاع.

وهكذا على هيئة التحكيم البحري تطبيق القانون الذي اتفق الأطراف صراحة على تطبيقه في إتفاق التحكيم وإلاّ جاز لهذه الهيئة أن تبحث عن الإرادة الضمنية لهؤلاء الأطراف.

وتنتقل الحرية من الأطراف إلى هيئة التحكيم في حال لم يحدّد أطراف العلاقة القانون الواجب التطبيق صراحة أو ضمناً. ويصبح للهيئة حرية تحديد هذا القانون طبقاً لما تراه مناسباً للفصل في موضوع النزاع وهذه الحرية مقيدة بواسطة معاهدة هامبورغ لعام 1978 المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع بسند شحن وفي المجالات الأخرى تبقى الحرية للمحكم البحري في تحديد القانون الواجب التطبيق.

وهذه المسألة لا تثير مشاكل كبرى للأسباب الآتية:

1. المجال البحري غني بالمعاهدات الدولية والتي جاءت موحّدة لكثير من القواعد البحرية بين الدول المختلفة، وتلبي حاجات أطراف النزاع البحري باعتبارها تشريعات دولية.
2. المجال البحري مجال مهني متخصص يميّز بنوع النشاط الذي يدور له خصوصيته واستقلاله اللذين يفرقانه عن غيره من المجالات وهذه الخصوصية أدت إلى تذليل الصعوبات الناشئة عن الملاحة البحرية بتجميع القواعد الواجب مراعاتها في جميع فروع النشاط البحري.
3. أن المجتمع البحري مجتمع مغلق ساعدت الظروف التاريخية على سيطرة بعض المراكز التي يتركّز فيها هذا النوع من النشاط واتّخاذها عنواناً لأعمال التحكيم البحري كلندن ونيويورك وباريس.

حكم التحكيم البحري:

إذا تم اقفال باب المرافعة قامت هيئة التحكيم البحري بمفردها او بالتعاون مع مركز التحكيم البحري المؤسسي باجراء المداولات و المناقشات السرية لإعداد الحكم و اعادة صياغته شكلا و موضوعا . فاذا تم اعداده قام المحكمون او مركز التحكيم البحري المؤسسي باصداره إعلامه للأطراف في الميعاد المقرر لذلك اتفاقا او قانونا ويتمثل موضوع حكم التحكيم البحري الدولي في النزاع البحري المعهود به الى المحكمة بموجب اتفاق التحكيم و قد جرت العادة على ان يفصل المحكمون في نفس الحكم في مصروفات تكاليف عملية التحكيم . و يترتب على اصدار حكم التحكيم البحري ان يستفيد المحكمون و لا يهتم في الفصل فيما فصل فيه الحكم الذي يكتسب حجية الامر المقضي . و يلقي على عاتق

الاطراف التزاما بتنفيذه بعد صيرورته نهائيا (1)

(1). عمر مشهور حديثة الجازي . التحكيم في المنازعات البحرية . ص 14-15.

وعلى الرغم من أن حكم التحكيم ليس له صفة تنفيذية فإن مسألة تنفيذ الأحكام الصادرة عن محاكم التحكيم الدولي تتوقف على إرادة الدولة التي صدر ضدها حكم التحكيم أي أنها مسألة إرادة متروكة لحسن نية الأطراف إلا أن هناك خاصيتين تتميز بها أحكام التحكيم أولها أنه حكم ملزم وثانيها أنه حكم نهائي. (1)

-أثار اللجوء الى التحكيم

اللجوء إلى التحكيم هو تصرف إرادي الأطراف العقد ، إما بموجب بند في العقد أو ما يسمى بمشاركة التحكيم ، أي في حالة وقوع النزاع فإنه يجب عرضه على التحكيم قبل اللجوء إلى القضاء لوجود اتفاق على ذلك .

وعند عرض النزاع على المحكمة أو هيئة التحكيم فإن قرار هذه الجهة يصبح ملزم الأطراف، كما تعتبر مانع لرفع الدعوى القضائية في نفس الوقت ، إلا في حالة الاتفاق على التخلي عن القرار التحكيمي بين الطرفين ، فيترتب عن ذلك رفع يد القضاء عن النزاع لقد قررت احكام التحكيم بموجب قانون الإجراءات المدنية في المواد من 990 مكرر إلى 1061 (2)

لكن اختيار طريق التحكيم لا يعني منع رقابة القضاء عليه ، و إنما يتدخل القاضي في إجراءات المحاكمة خاصة فيما يتعلق بتعيين المحكمين في حالة تماطل أحد الأطراف عن تعيين محكمه ، إلى جانب تدخل القاضي في تنفيذ القرار التحكيمي يصدر لأمر بتنفيذ حكم التحكيم بناء على طلب يقدمه طالب التنفيذ بعد ايداع حكم التحكيم و الوثائق المطلوبة بأمانة ضبط المحكمة المختصة و يكون ذلك عن طريق عريضة يقدمها الطرف الراغب في التعجيل حسب نص المادة 1053 من قا . ا . م . ا . ج التي تنص على ان :تودع الوثائق المذكورة في المادة 1052 (3) . اعلاه بأمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من الطرف المعني بالتعجيل .

(1) . ورقة عمل، المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، المقدمة إلى المؤتمر الخامس عشر لمسؤولي إدارات

التشريع في الدول العربية، بيروت 03 - 2016/05/05.

(2). انظر المواد 990 إلى 1061 قانون الاجراءات المدنية والإدارية.

(3) . انظر المواد 1052-1053 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية .

و قد اشترط المشرع الجزائري عند تقديم التنفيذ ارفاقه بأصل حكم التحكيم او نسخة رسمية منه و اصل اتفاقية التحكيم او نسخة رسمية منها مع ترجمة باللغة العربية للوثيقتين ان كانت محررة باللغة الاجنبية .

يشترط المشرع الجزائري في المادة 1051 من ق.ا.م.ا.ج على القاضي قبل منحه للاعتراف و تنفيذ حكم التحكيم الدولي ان يتأكد من توفر الشروط القانونية للاعتراف و التنفيذ و هي : اثبات القاضي بوجود حكم التحكيم و عدم مخالفته للنظام العام الدولي . يكون الامر بتنفيذ حكم التحكيم الدولي من اختصاص رئيس المحكمة الذي يشترط لصدوره ان يكون مرتبطا بمقر التحكيم على النحو التالي :

اذا كان مقر التحكيم متواجدا بالجزائر هنا الاختصاص يؤول للمحكمة التي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصها .

اذا كان مقر محكمة التحكيم متواجدا خارج الجزائر وهنا الاختصاص لمحكمة محل التنفيذ. يقتضي تنفيذ الاحكام التحكيمية توفر جملة من شروط جاءت بها اتفاقية نيويورك 1958 و كذا قانون ا.م.ا.ج فان دور القاضي عند اصدار الامر بالتنفيذ يقتصر على الرقابة الشكلية دون المراجعة و ان سلطات القاضي تنحصر في اصدار الامر بالتنفيذ او الرفض دون ان يتجاوز ذلك المساس بحكم التحكيم او القيام بتعديله و ذلك بعد ايداع الحكم وتقديم طلب التنفيذ من طرف طالب التنفيذ.

اعطى المشرع الجزائري لحكم التحكيم حجية الشيء المقضي فيه مباشرة عند صدوره طبقا للمادة 1031 من ق.ا.م.ا.ج و اعتبر تقديم الطعن في الحكم موقفا لتنفيذه و هذا يعني انه في حالة رفض المحكوم عليه تنفيذ القرار اختياريا و دون تقديمه لأي طعن فعلى المحكوم له بعد انقضاء اجل هذا الطعن التقدم الى قاضي التنفيذ للحصول على الصيغة التنفيذية للحكم التحكيمي بعد خضوعه لإجراءات قانون الدولة التي يتم فيها التنفيذ. (1)

وفي الأخير يمكن القول أن التحكيم أصبح يلعب دورا هاما في مجال فض النزاعات المتعلقة بالتأمين البحري لما له من مميزات تتناسب مع مميزات المعاملات التجارية ، التي يضمنها عقد التأمين البحري ، إلا أن ذلك لا يعني أنه الوسيلة الناجحة في اغلب الأحيان ،

(1). -سيدي معمر دليلة . المرجع السابق. ص 158-159.

لكن الأمر يبقى إلى حد ما حسب أطراف العلاقة التعاقدية فقد يرى أحدهم أن اللجوء إليه هو عبارة عن تضييع للوقت ما دام انه في الأخير سوف يعرض النزاع على القضاء من جديد .

المطلب الثاني : الآليات القضائية.

سبق التطرق إلى إمكانية اللجوء إلى التحكيم في النزاعات المترتبة عن عقد التأمين البحري، خاصة في حالة توفر العنصر الأجنبي ، لكن في حالة ما تكون الأطراف وطنية الإختصاص يعود للقضاء الوطني .

الفرع الأول: قواعد الإختصاص القضائي في التأمين البحري.

يعود الإختصاص للقضاء الداخلي ابتدائيا و نهائيا بمختلف درجاته بالفصل في النزاعات و الدعاوى التأمين ، عندما تكون أطراف العقد وطنية معا سواء تعلق النزاع بالعقد أو ليس بالعقد، و يحدد الإختصاص وفقا لقانون الإجراءات المدنية و قانون التأمينات.

أولا : قواعد الإختصاص النوعي.

يتحدد الإختصاص النوعي بالنسبة لدعاوى التأمين بصفة عامة و البحرية بصفة خاصة بموجب الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في المواد من 32 الى 36 منه و يكون على أساس طبيعة العقد في حد ذاته أو على أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر حسب القواعد العامة ، و يكون رفعها أمام القسم البحري أو التجاري البحري ، حيث التنظيم القضائي الجزائري في بعض المحاكم قد جمع بين النزاعات التجارية و البحرية في قسم واحد ، والسبب في ذلك مع العلم أن الإختصاص المعمول به على مستوى المحاكم ما هو إلا تقسيم إداري لا أكثر ، لكن الارتباط الموجود بين موضوع المعاملات التجارية و موضوع التأمينات يستحسن معه الجمع بينهما، إذ في أغلب الأحيان فإن التأمين البحري هي معاملة تجارية حتى ولو كان ذلك لطرف واحد دون الطرف الثاني ، و في حالة ما توفر هناك ارتباط بين الفعل المتسبب للضرر المستوجب للتعويض بموجب عقد التأمين البحري بفعل يعاقب عليه قانون العقوبات فإنه يعود الإختصاص للقسم الجزائي أمام المحكمة أو محكمة الجنايات، و يتم استئنافها أمام الدرجة الثانية أي المجالس القضائية حسب الإختصاص، و القرارات الصادرة في هذا المجال تكون قابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا.

تخضع المتابعة القضائية لإجراءات رفع الدعوى و مباشرة الخصومة القضائية المنصوص

عليها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية (1)

ثانيا : قواعد الإختصاص المحلي و دعوى الحلول

التأمين بصفة عامة منظم بموجب قانون التأمينات رقم 04/06 المعدل و المتمم

للأمر 07/95 ، و قواعد الإختصاص القضائي محددة في قانون الإجراءات المدنية و

الإدارية ، و بالتالي بالرجوع إلى أحكام هذين القانونين يتضح لنا أن الإختصاص المحلي

في نزاعات التأمين بصفة عامة و البحرية بصفة خاصة لعدم وجود نص خاص بها ، فانه

يطبق أحكام الإختصاص المحلي الواردة في المواد من 37 إلى 47 من قانون الإجراءات

المدنية و الإدارية

بحيث تنص المادة 37 على مايلي : "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع

في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود

الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن، يؤول

الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون

على خلاف ذلك."

بالتالي طبقا لهذه المادة فان الإختصاص يعود لمحكمة إقامة المدين، أي المدعى عليه

و ذلك لأن اغلب دعاوى التأمين البحري تتعلق بالتعويض عن أضرار أو تنفيذ التزامات

تعاقدية.

أما فيما يتعلق بأحكام نصوص التأمين البحري، فانه لا نجد أي نص خاص بالاختصاص

القضائي. و عليه تطبق أحكام قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، كما يمكن تطبيق نص

المادة 26 من القانون 04/06 التي جاءت تحت عنوان الإختصاص و التقادم في الدعاوى

المتعلقة بالتأمينات البرية ، حيث تنص علي ما يلي: " في حالة نزاع يتعلق بتحديد

التعويضات المستحقة و دفعها يتابع المدعى عليه ، مؤمن كان أو مؤمن له أمام المحكمة

الكائنة بمقر سكن المؤمن له ، مهما كان التأمين المكتتب " (2)

1.دعوى الحلول

(1) . عدة بن عطية غوثي ، المرجع السابق ، ص76.

(2) . موسى العلجة، نفس المرجع السابق ،ص203-202.

أ-تعريفها :

الحلول بمفهومه القانوني هو حلول الغير محل الدائن في حقوقه قبل مدينه، وسواء كان قانونيا أو اتفاقيا بحيث لا يتولد إلا عن وفاء هذا الأخير للدائن الأصلي بمقدار دينه موضوع الحلول. وبذلك يأخذ الحلول مدلولاً قانونياً غير المدلول المتعارف عليه في أوساط التأمين . وقد جاء المشرع الجزائري بفكرة الحلول ونص عليها صراحة في المادة 30 من الأمر المتعلق بالتأمينات، كما نص في المادة 21 من نفس الأمر أن الحلول في التأمين على الأشخاص ممنوع وجائز في غيره من الأنواع ونص عليه كذلك في المادة 110 من الامر ذاته، وهذا يدل على أن المشرع الجزائري أخذ بالحلول في مجال التأمين عكس نظيره الفرنسي الذي لم يقره في أوساط التأمين بحجة أن شروطه العامة ال تتوفر فيه. وعليه فمقتضى الحلول هو حلول المؤمن محل المؤمن له في رجوعه بالتعويض على الغير المسؤول عن إحداث الخطر المؤمن منه. وقد استثنى التأمين على الأشخاص بموجب نص القانون(1)

لكن الإشكال المطروح هو هل أن الحلول المنصوص عليه في قانون التأمين البحري هو نفس الشيء بالنسبة لحوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني؟ هذا ما أدى إلى جدال فقهي، لكون أن هناك من يرى أن شروط حوالة الحق المنظمة في القانون المدني لا تأتي عامة ، حيث تستند دعوى الحلول على الوفاء بالدين، و حلول المحال له محل الدائن في جميع حقوقه، في حين أن أساس التزام المؤمن هو عقد التأمين و مصدر التزام مسؤوليته فهو الفعل الضار.

و لذلك فهناك فرق بين الحلول المنصوص عليه في قانون البحري و التأمين، و الحلول المعروف طبقاً للقواعد العامة، و الفرق بينهما يتمثل:

-بالنسبة لرجوع المؤمن على الغير يكون في حدود ما دفعه فعال للمؤمن له ، أما في حوالة الحق

فانه يرجع بكامل التعويض المستحق في ذمته دون أن يستفيد من المبلغ المدفوع له .

-حق الرجوع في التأمين يكون بشرط الوفاء بمبلغ التأمين و في حالة الحوالة لا يتطلب التعويض دائماً.

(1). محمدي سامية، المرجع السابق، ص66

طبقا للمادة 241 من التقنين المدني تشترط لإنعقاد الحوالة رضا المدين بها، وكما تعتبر بمثابة الوفاء بدين الغير . لكن الوفاء بتعويض التأمين لا يعتبر دين في ذمة الغير، إنما هو

عبارة عن وفاء بدين شخصي ترتب في ذمة المؤمن بموجب عقد التأمين.(1)

هذا الطريق تأخذ به معظم التشريعات المقارنة كالتشريع الانجليزي للتأمين البحري،

و الفرنسي الذي ينص في المادة 172. 29. تقنين التأمين الفرنسي على أنه :

" المؤمن الذي يكون قد دفع تعويض التأمين يكتسب في حدود ما وفي جميع حقوق المؤمن

له المتولدة من الأضرار التي كانت سببا للضمانة." (2)

ب- ممارسة دعوى الحلول :

وبالرجوع إلى قانون التأمين البحري والقانون البحري نجد المشرع ينص على إمكانية

المؤمن ممارسة دعوى الرجوع طبقا للمادة 118 من قانون التأمينات:"يحل المؤمن محل

المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له

". و متى قام المؤمن بدفع تعويض التأمين، فإنه يحل بما دفعه من تعويض في محل

المؤمن له في حقوقه و دعاواه التي تكون للمؤمن له اتجاه الغير المتسبب بفعله في الضرر

الذي رتب مسؤولية المؤمن، وهذا ما استقر عليه اجتهاد المحكمة العليا في قرارها الصادر

بتاريخ 1997/05/06 ملف رقم 151318، الذي جاء فيه: « ... حيث أنه يتبين من

القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل إلى

تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة ، على أساس أن تلك الدعوى

رفعت في 30 نوفمبر 1991 و أن عقد الحلول مؤرخ في 05 جوان 1991 أي خارج مهلة

ثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري.

حيث أنه ينبغي التذكير أنه يمكن رفع دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو

خسائر لاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة، عملا

بأحكام المادة 743 من القانون البحري.

(1). علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، د.م.ج. 2000، ص 108-109-110.

(2). موسى العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، سنة

2003، ص 176-177

حيث أنه يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من نفس القانون حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743- وذلك في مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين

حيث أنه يتضح من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف أبرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه تم يوم 08 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت يوم 30 نوفمبر 1991.

وضمن هذه الظروف فإن مقتضيات المادة 743 من القانون البحري هي التي تطبق في قضية الحال لأن دعوى شركة التامين رفعت داخل مهلة السنة...»⁽¹⁾

وفي قرار صادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا بتاريخ 2006/12/06، ملف رقم 371786، الذي قضى بنقض وإبطال القرار الصادر عن مجلس قضاء مستغانم في 2004/01/27 - الرامي إلى المصادقة على الحكم المعاد القاضي برفض دعوى المدعية الطاعنة على الحال، و الرامية إلى المطالبة بالمبلغ المدفوع للمرسل إليها بموجب عقد الحلول و مقابل الفوائد التأخيرية لمدة سنتين من يوم الاستدعاء و التعويض عن جميع الأضرار- و بدون إحالة القضية، و الذي جاء فيه: « ... حيث سبب القضاة رفضهم هذا على أساس أن للمؤمن الحق في الحلول لطلب التعويض عما دفعه للمؤمن له، لكن لا يمكن له طلبه من الناقل بموجب دعوى الحلول بل بعقد الشحن الذي يربطه بالمؤمن له، و لا يوجد بالملف ما يفيد أن المرسل إليه قدم رسالة التحفظات للناقل مفادها أن البضاعة وصلت في حالة عطب أو ناقصة، و عملا بالمادة 790 من القانون البحري تعتبر كأنها سلمت للمرسل إليه سالمة من أي عطب.

(1). انظر : الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية - عدد خاص - قسم الوثائق بالمحكمة العليا ، الجزائر ، سنة

خاتمة المذكرة

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات والذي وفقني لإتمام هذه الدراسة التي فرغت من موضوعها ببإلغ الدقة والأهمية ولا أدعي أنني اكملت جميع جوانبها وحسبي أنني بذلة ما في وسعي من جهد لتخرج بالصورة التي قدمتها فإن وفقته فمن الله وحده وأن اخفقت فمن نفسي والشيطان

إنه من خلال ما سبق معالجته، حاولنا بإيجاز توضيح بعض المفاهيم المتعلقة بعقد التأمين البحري، وتسليط الضوء على أهم الخصائص والأحكام التي تنظمه وتميزه عن غيره من عقود التأمين، باعتباره استثناء عن القواعد العامة، وأكثر العقود تطورا وسرعة نتيجة ارتباطه بالعمليات التجارية التي تتم عن طريق البحر، وبالرغم من أننا لم نحيط بكل تفاصيله، وذلك لدقة الموضوع واتساعه من جهة، ولنقص الدراسات الكاملة في هذا الموضوع وعدم استقرار اجتهاد المحكمة العليا في بعض المسائل المتعلقة به من جهة أخرى.

و يعد التأمين البحري ضرورة لا بد منها لممارسة الملاحة البحرية بصفة خاصة و التجارة الدولية بصفة عامة، و شرعت معظم الدول في تنظيمه و تقنينه كعقد مسمى، له خصائصه ومميزات ينفرد بها، فهو يعرف بواسطة الأخطار المضمنة التي تعد محلا له، ومن المسائل المبينة لذاتية النظام القانوني المستقل للتأمين البحري و المتمثلة في نظام المساهمة في الخسائر المشتركة، و نظام تخلي المؤمن له المستفيد من التأمين عن الأشياء المؤمن عليها في حالات معينة لفائدة المؤمن، ذلك مقابل الحصول على مبلغ التأمين، و هو عقد قائم على مبدأ حسن النية الذي اقتضته ظروف و مقتضيات الملاحة البحرية و مبدأ التعويض.

كما أن عقد التأمين يتميز عن غيره من العقود في قاعدة الحلول، و يعتبر حلول المؤمن محل المؤمن له اتجاه الغير المسؤول حلولا قانونيا، ووضعت له قواعد و أسس و في الأحكام المتعلقة بتقادم الدعاوى الناشئة عنه.

و نظرا لما يقدمه عقد التأمين من ضمان، يمكننا القول أنه سبب نمو التجارة البحرية و ازدهارها، الأمر الذي جعله يشغل مركزا بإلغ الأهمية في القانون البحري.

النتائج المتوصل إليها :

- 1- ان عقد التأمين البحري برز كنظام مستقل عن القرض البحري في القرن الرابع عشر الميلادي .
- 2- يقوم نظام التأمين البحري على التعاون بين المؤمن لهم، وتوزيع الأضرار على المعرضين للمخاطر البحرية ولم يعد نوعا من المقامرة تقوم على فكرة نقل الخطر من المؤمن له إلى المؤمن .
- 3- لقد وقع المشرع في خلط بين كلمة (objet) التي تعني محل و كلمة (objectif) و التي تعني الهدف و بتالي يستنتج أن المترجم إلى اللغة العربية قد لا يكون رجل قانون أو ليست له الدراية التي تسمح بصياغة النصوص كما يجب .
- 4- ركز المشرع الجزائري على الجانب القانوني وأغفل الجانب الأهم بأنه نظام فني والحقيقة أن الجانب الفني هو الذي يكتشف ما يحققه التأمين من تعاون كما يكمن في تجميع عدد ضخم من رؤوس الأموال المكونة من أقساط و الإشتراكات التي يقوم المستأمنون بتقديمها والتي تمثل رصيد لتغطية نتائج المخاطر .
- 5- اعتبر المشرع الجزائري عقد التأمين البحري عقد رضائيا ، و لا يحتاج إلى شكل أو إجراء خاص لاتعاذه ، غير أن الكتابة المشترطة من طرف المشرع هي ركن للإثبات بواسطة وثيقة التأمين البحرية و لا يجوز الاتفاق على مخالفتها في القانون الجزائري.
- 6- جعل التشريع الجزائري على غرار باقي التشريعات عقد التأمين البحري محدد المدة، و اعتبر ضرورة تحديد المدة في العقد الزامية على الاطراف لكونه بياننا جوهري في تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن لأجله .
- 7- ان المشرع الجزائري تكفل وحده دون غيره بتحديد البيانات الواجب مراعاتها في وثيقة التأمين، وتتمثل في مايلي : تاريخ ومكان الاكتاب ، إسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها، مع الإشارة عند الإقتضاء الى ان مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين ، او لحساب من سيكون له الحق فيه ، الشيء او المنفعة المؤمن عليها ، المبلغ المؤمن عليه ، مبلغ قسط التأمين ، - الشرط الإذني او لحامله إذا اتفق عليه ، توقيع الأطراف المتعاقدة .

8- من الملاحظ اختلاف التشريعات العربية و حتى الغربية في وصف الوثيقة المفتوحة ، فهناك من يطلق عليها مصطلح الوثيقة العائمة ، كما فعل المشرع الإنجليزي من خلال عبارة "Policy Floating" ، و في فرنسا يطلق عليها "وثيقة الإشتراك " Police 'd abonnement" في أحد أشكالها، ويطلق على الشكل الثاني أو "بوثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقضة" ، ترجمة لعبارة : "alimenter policé à la" ، بينما اختار المشرع المصري نموذج وثيقة الإشتراك ، دون الإشارة للشكل الثاني من أشكال الوثيقة المفتوحة ، المعبر عنه " بوثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقضة ، في حين اخذ المشرع الجزائري بنظام الوثيقة المفتوحة متأثرا بالقانون الفرنسي .

9- التأمين البحري يعتمد على عدة عناصر هي الخطر ومبلغ التأمين و قسط التأمين فإذا اختلف عنصر من هذه العناصر بطل عقد التأمين، لأن الخطر هو سبب قيام العقد، ومبلغ التأمين بينما قسط التأمين هو التزام طرفي عقد.

10- عقد التأمين البحري يقوم على الصفة التعويضية التي تعني تعويض المؤمن له تعويضا كاملا عن الخسارة التي لحقته من تحقق الحادث البحري المؤمن و لا يهيئ له سبيلا للكسب والثراء .

11- يعاب على المشرع الجزائري هو تجاهل الخطر الضني رغم انه نظام أصيل بالتأمين 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 البقاء على هذه الحالة يشكل نزيفا للاقتصاد الوطني بحرمان المؤمن له الوطني من التعويض فالجزائر و ان كانت تؤمن لدى مؤمن وطني فان امكانيات هذا الاخير تضطره الى اعادة التأمين لدى الاسواق الخارجية بما أن العبرة بالعقد الاصلي فان في ذلك حرمان للمؤمن له الجزائري من التعويضات كلما كان الامر أمام خطر ضني وهو أمر في غاية الاهمية يجب على المشرع الجزائري تداركه .

12 يعتبر الحلول والتقدم من المسائل التي تميز عقد التأمين البحري عن غيره من العقود الاخرى.

13- رغم أهمية عقد التأمين البحري نجد أن المشرع الجزائري لم يفرد له قواعد خاصة في التقنين البحري.

الاقتراحات:

- 1- لا بد من إعادة صياغة المادة 92 من الامر 95-07 التي تنص على: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين بحري يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري...." كما أنها تضمنت تعريف عقد التأمين البحري وأغفل فيها المشرع الجزائري كلمة المحل باعتباره كلمة أساسية في العقد لأنه ركن من أركانه.
- 2- ان للمشرع الجزائري لم ينص على الشروط القانونية الخاصة بركن المحل سواء بالنسبة لعقد التأمين أو عقد التأمين البحري ، تاركا ذلك للقواعد العامة ، مقررنا تحديده فقط لمكان ووقت الخطر المؤمن منه. و كان لا بد عليه ان ينظمه لما له من اهمية .
- 3- يلاحظ ان المشرع الجزائري ادرج في نص المادة 137 من الامر 95 07 المتعلق بالتأمينات الاحكام الخاصة بالتأمين على البضائع المشحونه هذا يعني انه لا يطبق في التأمين على السفن ويتعين عليه ان يتدخل لصياغه نص مماثل بموجبه يتم تغطيه الاخطار في التأمين على السفينة في حالات التغيير الاضطراري للطريق او الرحلة او ان يقوم بإدراج نص الفقرة الثانية من نفس المادة سالفة الذكر وذلك حتى يتسنى تطبيق التأمين على البضائع والتأمين على السفن وهذا و ان المشرع الفرنسي الذي جاء بدوره بنص ممثل ادرجه في الاحكام المشتركة لجميع التأمينات البحرية في التأمين على البضائع والتأمين على السفن.
- 4- لقد أقر المشرع الجزائري ببطلان التأمين على الخطر الظني وبالتالي يمكن القول أنه لم يعطي هذه المسألة اهتماما رغم خطورتها وهذا سوف يعود بالضرر الكبير على المؤمن وبالتالي كان من الموضوعي إجازة التأمين على الخطر الظني و اعادة صياغة المادة 100 من الامر 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 وذلك لتشجيع التجارة البحرية في الجزائر وتطوير النشاط الاقتصادي بها.
- 5- يلاحظ ان المشرع الفرنسي بعد اخر تعديل لقانون التأمينات لم يعد يجيز التخلي عن السفينة بسبب عدم صلاحيتها للملاحة البحرية وذلك بسبب التطور التقني وامكانيه اصلاح هيكل السفينة "اللهم الا اذا كام التلف كليا " وامكانيه استبدال محرك السفينة وجميع اجهزتها بينما لا زال القانون الفرنسي يعطي للمؤمن له الحق في التخلي عن السفينة بسبب استحاله اصلاحها فلماذا يا ترى لا يسير مشرعنا هذا التطور ويستفيد من

موقف التشريع الفرنسي خاصة وان حالات التخلي في القانونين اي التشريع الجزائري والفرنسي هي نفسها.

6- وعلاوة على ذلك اجاز مشرع التخلي عن البضائع في حاله انعدام اخبار عن السفينة لمدته ثلاثة اشهر وهي نفس الحالة التي نصت عليها الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع غير انه يلاحظ ان المشرع لم يحدد متى يبدأ سريان مده المحددة ، فكان الاجدر عليه ان يحدد بدا سريان مهله ثلاثة اشهر مقررات قانونا من تاريخ وصول اخر الاخبار عن السفينة وذلك لتجنب اي غموض او لبس في حاله اختفاءها و انقطاع اخبارها ورغبه صاحب البضاعة في التخلي عن بضائعه فهو لا يعرف متى يجوز له مباشره اجراءات التخلي.

7- كما يجب التفكير الجدي بوضع قانون خاص بالتحكيم أسوة على التشريعات الأخرى ، اضافة الى التفكير في انشاء مراكز تحكيمية مختصة في المنازعات البحرية فضلا عن عقود دورات تدريبية لتكوين محكمين مختصين في هذا المجال

8- يجب على المشرع الجزائري إبراز قواعد خاصة بالتأمين البحري في التقنين البحري قصد إظهار الأحكام والقواعد الخاصة و المنظمة لهذا العقد، لذا يجب عليه الإهتمام أكثر بهذا المجال نظرا لأهميته وتأثيره المباشر على الإقتصاد الوطني.

و ما نخلص إليه في الأخير هو أن القواعد المتعلقة بالتأمين البحري هي قواعد متشعبة، دقيقة و ذات أهمية قصوى، تستدعي دراسات وافية وكاملة و أن تولى الاهتمام من قبل القانونيين و الباحثين.

وفي الختام يظهر من النصوص القانونية الصادرة منذ الإستقلال الى يومنا هذا نية المشرع الجزائري في الارتقاء بالقانون البحري وإضفاء البعد العملي على هذا الفرع من القانون و ان هذا الاهتمام بالقانون البحري عموما وبالنظام عقد التأمين البحري خصوصا يعتبر ثمرة الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر بغاية التنسيق بين مختلف الانظمة القانونية أحيانا وتوحيد بعض الاحكام أحيانا أخرى، خصوصا أن الجزائر بموقعها الجغرافي تطل على واجهة بحرية مهمة من البحر المتوسط وعلى اعتبار هذا الاخرى منطقة عبور فقد أضحي تسطير قواعد تنظم أحكام النشاط البحري .

هذا ويجب ان نضم صوتنا إلى أصوات من سبقونا من الباحثين العرب المطالبة بصدور تشريع عربي خاص بتنظيم التأمين البحري وأن تتكاتف الجهود العربية للقانونيين والعاملين في مجال التأمين البحري لوضع وثيقة تأمين بحري نموذجية عربية ترتضيها شركات وهيئات التأمين في الوطن العربي.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر

أ.القرآن الكريم

ب.الاتفاقيات و القوانين :

- 1-الاتفاقية الاوروبية للتحكيم التجاري الدولي، المعقودة في جنيف بتاريخ 21 أبريل 1961 ،وضعت موضع التنفيذ في 07-01-1964.
- 2-قانون التجارة البحرية الأردني ، رقم (12)لسنة 1972.
- 3-الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395هـ الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 ، الجريدة الرسمية 78 لسنة 1975 ، والمتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية العدد 78 المؤرخة في 30-09-1975 ،معدل ومتم .
- 4-الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية العدد 101 ،المعدل والمتمم .
- 5-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 الصادر في الجريدة الرسمية عدد 47 سنة 1998.
- 6-اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 ،والمعروفة بقواعد هامبورج.
- 7-القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي 1985 ،والمعروف باليونسترال.
- 8-القانون رقم 08 لسنة 1990 المتضمن قانون التجارة المصري .
- 9-الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25جانفي 1995 ، المتعلق بالتأمينات ، الصادر في الجريدة العدد 13، المؤرخ في 08مارس 1995 المعدل والمتمم

قائمة المصادر والمراجع

بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية ،
العدد 15 المؤرخ في 12 مارس 2006.

10-قانون رقم 08-09 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة
2008 ،يتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية ، ج . ر ، عدد 21 صادر
بتاريخ 23 أبريل . 2008.

ثانيا : المراجع

أ-الكتب :

1-أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيل وفقها وقضاءا (
التقنين البحري المصري، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، د ط،
المكتب الجامعي الحديث، د م ن، 2010 .

2- إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري ، د ط، دار الجامعة الجديدة،
الإسكندرية ، 2014 .

3- بهجت عبد الله قائد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، 1984.

4- جابر لطيف كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية - الإصدار الثالث، الدار
العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003 .

5- جديدي معارج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات
الجامعية، بن عكنون، الجزائر ، سنة 2007 .

6-جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك (وثيقة
التأمين العائمة) ، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 2002 .

7-عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، الاصدار الثالث ،
دار الثقافة للنشر والتوزيع ،الأردن ، 2008 .

8-عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل
البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري) ، دار الثقافة لنشر
والتوزيع، ط6 ، عمان، سنة 2009 .

- 9- علي جمال الدين عوض - الوسيط في القانون البحري- دار النهضة العربية القاهرة-1972م رقم 573.
- 10- عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1964 .
- 11- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (عقود الغرر وعقود المقامرة والرهان المرتب مدى الحياة وعقد التأمين) ، المجلد 9 ، ط1 ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2000.
- 12- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثالث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 2000 .
- 13- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، معهد الحقوق والعلوم الإدارية ، جامعة الجزائر ، سنة 1996-1997.
- 14- علي غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000 .
- 15- عبد القادر لعطير ، وباسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، إصدار أول ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2009 .
- 16- فاضلي ادريس ، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام ، قصر الكتاب ، الجزائر ، 2007 .
- 17- كمال حمدي ، القانون البحري(السفينة، أشخاص المالحة البحرية، استغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص ، الخطر، الإرشاد) ، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 2005 .

- 18- محمد بهجت الرهيب قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992 .
- 19- محمد سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، مطبعة النشر دار القومية، القاهرة ، 1966.
- 20- محمد صبري سعدي، مصادر الإلتزام النظرية العامة للإلتزامات ، د ط، دار الكتاب الحديثة، الجزائر، 1423 هـ - 2003 م .
- 21- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري . النظرية العامة للإلتزامات . دار الهدى، عين مليلة- الجزائر، 2008 .
- 22- محمود الكيلاني ، الموسوعة التجارية و المصرفية، المجلد السادس، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة الثالثة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، 2012 .
- 23- مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري ، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992 .
- 24- مصطفى كمال طه، القانون البحري . الحوادث البحرية، التأمين البحري . الدار الجامعة، 1993.
- 25- مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005 .
- 26- مصطفى كمال طه - وائل أنور بندق (التأمين البحري) مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية ، (ط 1) 2012م .
- 27- وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، السنة 2005.
- 28- يوسف يعقوب صرخوه (التأمين البحري في القانون الكويتي ،(دراسة مقارنة) ذات السلاسل، الكويت 1993.
- ب- الرسائل و المذكرات الجامعية :
- رسائل الدكتوراه :

قائمة المصادر والمراجع

1-دريسي امينة . النظام القانوني للتأمين البحري . اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه كلية الحقوق و العلوم السياسية . جامعة جيلالي اليابس .سيدي بلعباس . سنة 2014-2015.

2- كريم مخالفة ، الإغفاء النسبي والسببي من الضمان في الخسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة 2017-2018 .

3-مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2017-2018 .

رسائل الماجستير و الماستر

1-باهي زاوية ، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة 2011-2012 .

2-جوهري سعيدة ، سلطة القاضي في فسخ العقد ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند اولحاج ، بويرة ، السنة 2012-2013.

3-زوليخة زراري ، النظام القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري ، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهيدي ولاية أم البواقي ، سنة 2018-2019 .

4- سماح محمودي، التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم القانونية، جامعة لخضر باتنة ، سنة 2003-2004 .

5-سيدي معمر دليلة . التحكيم في المنازعات البحرية . مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون . جامعة مولود معمري . تيزي وزو . كلية الحقوق و العلوم السياسية .سنة 2015.

6-شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010 .

7-صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017 .

8-عدة بن عطية غوثي ، ،إنهاء عقد التأمين البحري والجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم ، سنة 2016-2017 .

9-محمدي سامية ، النظام القانوني لعقد التأمين، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور -جلفة - السنة 2016-2017.

10 -مزيان خالد .عقد التأمين البحري على هيكل السفينة . مذكرة لنيل شهادة الماستر 2. كلية الحقوق و العلوم السياسية . جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم - . سنة 2016-2017.

11-مهري محمد أمين (التأمين البحري على السفينة) ، رسالة ماجستير-جامعة الجزائر- كلية الحقوق والعلوم الادارية سنة -2001- 2002م .

12-مواسي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، 2003 .

13- وليد معزوزي ، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري ، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر شعبة الحقوق ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي ، سنة 2013-2014 .

ج-المجلات و المقالات القانونية

أ-المجلات القانونية :

1-انظر : الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية -عدد خاص - قسم الوثائق بالمحكمة العليا ، الجزائر ، سنة 2001 .

2- دالغ سعيد ، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد الرابع .

3- فتيحة لعطر ، القانون الواجب التطبيق على السفينة و البضائع المحمولة فوقها ، مجلة الندوة للدراسات القانونية ، عدد 12 ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة تيزي وزو- الجزائر - سنة 2017 .

4- قرار المحكمة العليا المنشور بالمجلة القضائية عدد 02 سنة 1999.

5- وناسة بوخميس ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري ، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية و الاقتصادية ، عدد (01) ، معهد الحقوق ، المركز الجامعي لتامنغست - الجزائر ، جانفي 2012 .

ب-المقالات :

1- التحكيم في المنازعات البحرية، مقال منشور عن المركز العربي الخليجي للتحكيم الدولي، 16 يناير 2014.

2-الجازي، عمر مشهور حديثة. مقال قانوني عن أهمية التحكيم في المنازعات البحرية، نشرة التحكيم التجاري الخليجي - العدد 25 - ديسمبر 2002.

قائمة المصادر والمراجع

3- ورقة عمل، المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، المقدمة إلى المؤتمر الخامس عشر لمسؤولي إدارات التشريع في الدول العربية، بيروت 03 - 2016/05/05.

4-المحاضرات و المواقع الالكترونية:

أ-المحاضرات :

1- جديدي معراج ، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005 .

2- ملزي عبد الرحمان، محاضرات في المنازعات البحرية لطلبة المدرسة العليا للقضاء، سنة 2008 .

ب-المواقع الإلكترونية :

/https://www.mohamah.net/law -

http://www.legallaw.ul.edu.lb/LawArticles.aspx?LawArticleID=682304&LawId=168899

https://www.bibliotdroit.com/2017/10/blo-post_93.html?m=1

http://arab-ency.com.sy/law/detail/163442-

د-المراجع باللغة الأجنبية

Arnaud MONTAS, Droit maritime théorie et pratique -
.Vuibert, Paris, 2012

Traité de droit ،Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL-
.maritime, LGDJ, Paris,2006

Pierre lureau: les assurances maritimes, encyclopédie -
.commercial 1972

René rodiere, droit maritime, les assurances maritimes, ed –

Dalloz, 1983

Tassel Yves: assurance maritime, juris classeur, fascicule –

.n610, paris, 1992

فهرس المنكرة

1	وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
(1).....	المقدمة
(5).....	الفصل الأول : إنشاء عقد التأمين البحري
(6).....	المبحث الأول: الاطار القانوني لعقد التأمين البحري ومراحل ابرامه
(6).....	المطلب الأول : الاطار القانوني لعقد التأمين البحري
(6).....	الفرع الأول : تعريف عقد التأمين البحري وخصائصه
(6).....	اولا : تعريف عقد التأمين البحري
(6).....	1-تعريفه في القانونين الانجليزي و الفرنسي
(6).....	أ-تعريفه في القانون الانجليزي :
(7).....	ب-تعريف التأمين البحري في التشريع الفرنسي
(7).....	2- تعريفه في الفقه و التشريع الجزائري
(7).....	ا-تعريفه فقها
(9).....	ب-تعريفه قانونا
(11).....	ثانيا : خصائص عقد التأمين البحري
(11).....	1-انه عقد رضائي وإذعان
(11).....	أ-أنه عقد رضائي
(12).....	ب-نه عقد اذعان
(12).....	2- الاحتمالية وحسن النية
(13).....	أ-عقد احتمالي
(13).....	ب-من عقود حسن النية
(14).....	3- انه عقد ملزم لجانبين و عقد معاوضة
(14).....	أ- انه عقد ملزم لجانبين
(15).....	ب- انه من عقود المعاوضة

- 4- انه عقد تجاري وعقد مستمر (15)
- أ- انه عقد تجاري (15)
- ب- انه عقد مستمر (15)
- الفرع الثاني : اطراف عقد التأمين البحري..... (16)
- أولا : المؤمن و المؤمن له (16)
- 1- المؤمن (16)
- 2- المؤمن له (17)
- ثانيا :المستفيد و وسطاء التأمين (18)
- 1-المستفيد : (18)
- 2 - وسطاء التأمين..... (19)
- المطلب الثاني : مراحل إبرام عقد التأمين البحري..... (21)
- الفرع الأول: أركان عقد التأمين البحري..... (21)
- أولا : ركن التراضي..... (21)
- 1- اهلية التعاقد (21)
- 2-التراضي (22)
- ثانيا :المحل و السبب..... (23)
- 1-المحل (23)
- 2-السبب (24)
- أ-تعريف المصلحة (24)
- ب-شروط المصلحة..... (25)
- الفرع الثاني: كيفية اثبات عقد التأمين البحري..... (25)
- أولا: الاثبات بالكتابة وشروط وبيانات الوثيقة..... (25)
- 1: ضرورة الإثبات بالكتابة (25)
- 2 : شروط و بيانات الوثيقة (26)

- ثانيا :المذكرة المؤقتة وملحق الوثيقة وكيفية انتقالها(27)
- 1-المذكرة المؤقتة و ملحق الوثيقة(27)
- 2-انتقال وثيقة التأمين(28)
- أ- وثيقة التأمين الإسمية(28)
- ب-التأمين لأمر أو لحاملها(29)
- المبحث الثاني: موضوع عقد التأمين البحري والآثار المترتبة عنه(29)
- المطلب الأول: موضوع عقد التأمين البحري.....(30)
- الفرع الأول: القيم المؤمن عليها(30)
- أولا: البضائع و السفينة(30)
- 1-البضائع.....(30)
- أ-صور التأمين على البضائع(31)
- 2-السفينة(33)
- أ-الطبيعة القانونية للسفينة.....(34)
- ب-اجرة السفينة(35)
- ثانيا :الحالات الخاصة للتأمين البحري(36)
- 1-إعادة التأمين.....(36)
- 2-التأمين على المسؤولية و اقساط التأمين(37)
- أ-التأمين على المسؤولية(37)
- ب- التأمين على أقساط التأمين(38)
- الفرع الثاني: الخطر المؤمن و الشروط المتعلقة به(38)
- أولا الخطر البحري و الشروط الخاصة به.....(38)
- 1-مفهوم الخطر البحري(38)
- 2-الشروط الخاصة بالخطر البحري.....(41)
- أ-التعرض للخطر.....(41)

- ب- الضمان.....(42)
- ثانيا : إثبات زمان ومكان الأخطار المضمونة(42)
- 1- زمان ومكان الخطر البحري(42)
- أ- زمان الخطر البحري(43)
- ب- مكان الخطر(43)
- 2- إثبات زمان ومكان الخطر البحري(44)
- المطلب الثاني : الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري.....(44)
- الفرع الأول: إلتزامات المؤمن له(44)
- اولا : الإلتزام بدفع قسط التأمين(45)
- 1 -قاعدة عدم تعديل القسط(45)
- 2- زمان ومكان الوفاء بالقسط(46)
- 3-جزء الإخلال بإلتزام الوفاء بالقسط(47)
- ثانيا : الإلتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر(47)
- 1-مضمون الإلتزام(47)
- 2-الجزء المترتب عن الإخلال بالإلتزام(48)
- الفرع الثاني: التزامات المؤمن(50)
- أولا :دفع مبلغ التعويض و تخفيض التأمين(50)
- 1-دفع مبلغ التعويض(50)
- 2-تخفيض التأمين(51)
- ثانيا: الإلتزام بتكوين احتياط حسابي لصالح المؤمن له(53)
- الفصل الثاني : انتهاء عقد التأمين البحري و آليات حل المنازعات المتعلقة به
-(55)
- المبحث الأول : انتهاء عقد التأمين البحري و الدعاوى الناشئة عنه.....(56)
- المطلب الأول: انتهاء عقد التأمين البحري(56)

- الفرع الاول : انتهاء عقد التأمين البحري بالطرق العادية (56)
- أولا : انتهاء المدة القانونية للعقد..... (56)
- 1 : سريان عقد التأمين البحري..... (57)
- 2- إمكانية تجديد عقد التأمين بعد انتهاء مدته..... (58)
- ثانيا : الآثار المترتبة عن انتهاء مدة العقد (59)
- الفرع الثاني : انتهاء عقد التأمين البحري بالطرق غير العادية (60)
- أولا: فسخ العقد (60)
- 1-فسخ العقد..... (60)
- 2-حالات الفسخ (61)
- ثانيا : بطلان العقد وتقدمه (61)
- 1- بطلان العقد (61)
- 2-تقدم العقد (62)
- المطلب الثاني: الدعاوى القضائية المتاحة في مجال التأمين (64)
- الفرع الاول : دعوى الخسائر (65)
- اولا : تقدير التعويض في التأمين على السفن و البضائع..... (65)
- 1 . التسوية بالفرق..... (66)
- 2 . التسوية بالنسبة..... (66)
- ثانيا : استعمال دعوى الخسارة (67)
- الفرع الثاني : دعوى الترك..... (67)
- اولا: مفهومها..... (68)
- ثانيا : حالات الترك..... (70)
1. الحالات الخاصة بالسفينة..... (70)
- 2 . الحالات الخاصة بالبضائع..... (71)
- ثالثا : آثار الترك (73)

- 1 . الوفاء بالتعويض.....(73)
- 2 . انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن.....(74)
- 3 . رفض المؤمن لملكية الأشياء المؤمن عليها.....(75)
- 4 . انتقال الملكية نهائي.....(75)
- المبحث الثاني : آليات حل المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري.....(76)
- المطلب الأول: الآليات غير القضائية.....(76)
- الفرع الأول: التسوية الودية (76)
- أولا : تقييم الضرر اللاحق بالشيء المؤمن.....(77)
- 1-تقييم السفينة.....(78)
- 2-تقييم البضائع (78)
- ثانيا : مقدار تعويض الأضرار (79)
- 1-مبلغ التأمين (79)
- 2-مبلغ التعويض (79)
- الفرع الثاني: تسوية النزاعات عن طريق التحكيم.....(81)
- اولا :ماهية التحكيم (82)
- 1-تعريفه وانواع المنازعات الناشئة عنه (82)
- 2-اطرافه و شروطه (84)
- 3-إجراءاته وآثاره.....(84)
- المطلب الثاني : الآليات القضائية.....(89)
- الفرع الأول: قواعد الإختصاص القضائي في التأمين البحري.....(89)
- أولا : قواعد الإختصاص النوعي.....(89)
- ثانيا : قواعد الإختصاص المحلي و دعوى الحلول (90)
- 1-دعوى الحلول (90)
- أ-تعريفها(91)

ب- ممارسة دعوى الحلو (92)

الخاتمة (95)

قائمة المراجع و المصادر (102).

الفهرس (112)

تم والحمد لله :الكمال لله والعصمة لأنبيائه والخطيئة لبني البشر

بِحَمْدِ اللَّهِ