

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Scientifique

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية الحقوق والعلوم السياسية
المرجع:.....
قسم: قانون خاص

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

عقد التأمين البحري دراسة مقارنة

ميدان الحقوق والعلوم السياسية

التخصص: قانون خاص
تحت اشراف الاستاذة:
لعيماش غزالة

الشعبة: حقوق
من اعداد الطالبة:
قنون منال دنيا

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذة(ة): بوسحبة جيلالي رئيسا
الأستاذة(ة): لعيماش غزالة مشرفا مقرر
الأستاذة(ة): بن عوالي علي مناقشا

السنة الجامعية: 2022/2021
نوقشت يوم 2022/06/28

اهداءات

اهدي هذا العمل الى اعز ما يملك الانسان في هذه الدنيا الى ثمرة نجاحي الى من
اوصى بهما الله سبحانه و تعالى:
"و بالوالدين احسانا"

الى الشمعة التي تحترق من اجل ان تضئ ايامي الى من ذاقت مرارة الحياة و
حلوها الى قرّة عيني و سبب نجاحي و توفيقني في دراستي الى
امي العزيزة اطل الله في عمرها
الى الذي احسن تربيتي و تعليمي و كان مصدر عوني و نور قلبي و رمز عطائي
ووجهني نحو الصلاح و الفلاح الى
ابي العزيز الى اخوتي و اخواتي

الى اساتذتي الاجلاء الذين اضاءوا طريقني بالعلم الى كل الاصدقاء و من كانوا برفقتي اثناء انجاز هذا البحث الى
كل هؤلاء و غيرهم ممن تجاوزهم قلمي و لن يتجاوزهم قلبي اهدي لهم ثمرة جهدي المتوا

شكر و عرفان

الحمد على توفيقه و احسانه, الحمد على فضله و انعامه, الحمد على جوده و اكرامه, الحمد حمدا يوافي نعمه و يكافئ مزيده

اشكر الله عز و جل الذي امدني بعونه و وهبني من فضله و مكنني من انجاز هذا العمل و لا يسعني الا ان اتقدم بشكري الجزيل الى كل من ساهم في تكويني و اخص بالذكر استاذتي الفاضلة "العيثم غزالة"

التي تكرمت بإشرافها على هذه المذكرة و لم تبخل علي بنصائحها الموجهة لخدمتي فكانت لي نعم الموجهة و المرشدة

كما لا يفوتني ان اشكر اعضاء لجنة المناقشة المحترمين الذين تشرفت بمعرفتهم و تقييمهم لمجهوداتي كما اشكر كل من قدم لي يد العون و المساعدة ماديا و معنويا من قريب او بعيد الى كل هؤلاء اتوجه بعظيم الامتنان و جزيل الشكر و العرفان

مقدمة

ان التأمين بشكله الحالي لم يظهر الا في بداية القرن الحالي بصدور مجموعة من القوانين في العديد من الدول الاوروبية كسويسرا و المانيا سنة1908 وفرنسا1930 و هذا القانون الاخير هو القانون الذي كان سائدا في الجزائر الى غاية سنة1980, اين اصدر المشرع خلالها قانونا للتأمين, ان الشعور بالأمان و الضمان رافق الانسان عبر العصور, و كان اول مجال تجسدت فيه هذه الرغبة مجال المخاطر البحرية و ربما يعود ذلك الى تكثيف التبادل التجاري بين الدول الواقعة على ضفتي البحر الابيض المتوسط, و قد بدأ هذا النظام في شكل قرض بحري, و يتمثل ذلك في ان يقدم شخص ميسور الحال لمالك السفينة او الشاحن ما يحتاج اليه من مال مقابل حصوله على فائدة مرتفعة, الى جانب استرداد مبلغ القرض بشرط ان تصل السفينة و البضاعة التي تحملها الى اماكنها سالمة و يشبه هذا النظام الى حد بعيد التأمين و خاصة بالنسبة للمقترض, حيث ان هذه العملية توفر له الأمان المطلوب, إلا أنه يختلف عن نظام التأمين بالنسبة للمؤمن أو المقترض , حيث أنه لم يستلم قسط التأمين و لا القرض إلا اذا لم يتحقق الخطر.

وكان يغلب على عملية القرض البحري المجازفة و التي تؤدي في الكثير من الحالات الى إفلاس الممول لهذه العملية , و بسبب ذلك تم إنشاء مجموعات من الأشخاص و الاموال تخصصت في هذا المجال.

و تطور نظام القرض الى استعمال صيغ و اساليب اخرى مكنت من تحويل مبلغ القرض الى مبلغ تأمين يدفع عند تحقق الخطر, و تحويل الالتزام باسترداد مبلغ القرض الى قسط يدفع مسبقا, اي عند ابرام العقد.

و عرف التأمين تطبيقات في العديد من الدول و خاصة بعد ظهور استخدام الآلات و المعدات التي هي في الواقع تشكل خطرا جسيما على الانسان, و كان ذلك قد عرف انتشارا اكثر مع بداية الثورة الصناعية, و ان كان بعض الفقهاء قد اشاروا الى عمليات تأمين قبل هذا التاريخ و خاصة في بريطانيا خلال النصف الثاني من القرن17 على اثر حريق مهول تسبب في اضرار خطيرة.

وقد شمل نظام التأمين في بداية القرن الحالي العديد من المجالات التي كانت لا تعرف من قبل, كالتأمين على المسؤولية و حوادث المرور و النقل بمختلف انواعه البري و البحري و الجوي, و قد ازداد نطاق مجالات التأمين مع التقدم العلمي و التكنولوجي, الامر الذي ادى الى التأمين ضد مخاطر استعمال الطاقة الذرية و المنشآت النووية و الحوادث الناجمة عن اطلاق الاقمار الصناعية الى الفضاء الخارجي و غيرها من المخا

و في الجزائر, لقد كان النظام السائد في هذا المجال بعد استرداد السيادة الوطنية نظام التأمين الفرنسي لسنة 1930 و بعد عمل المشرع على سن قواعد قانونية جزائرية, و يمكن ان نميز في هذا الصدد بين مراحل اساسية:

المرحلة الاولى: عرفت بفرض الدولة رقابة على الشركات الاجنبية العاملة في هذا المجال, و التي كان يقدر عددها بحوالي 270 شركة تعمل على مستوى مختلف مجالات التأمين و اغلبها شركات فرنسية يوجد مقرها الرئيسي بكبريات المدن الفرنسية, حيث اتخذت السلطات في ذلك الحين تدابير بمقتضى قانون صادر بتاريخ 8 جوان 1963 ينظم كيفيات و طرق رقابة الدولة على هذا القطاع.³

المرحلة الثانية: و هي مرحلة تجسدت فيها فكرة احتكار الدولة لعمليات التأمين و اعادة التأمين بالجزائر, و تم ذلك بمقتضى الامر الصادر بتاريخ 27 ماي 1966 حيث اشارت المادة الاولى منه على انه: " من الآن فصاعدا يرجع استغلال كل عمليات التأمين للدولة", و قد انشأت الدولة لهذا الغرض مؤسسات تأمين جزائرية لتحتكر هذا النشاط و لا زالت لحد الآن و نذكر اهم الشركات: الشركة الجزائرية للتأمين SAA

و الشركة الجزائرية للتأمين و اعادة التأمين, CAAR و الشركة المركزية لإعادة التأمين CCR و الشركة الجزائرية لتأمينات النقل, CAAT و هذه الشركات هي شركات ذات طبيعة تجارية.⁵

اعطى المشرع الجزائري تعريفا لعقود التأمين, فقد نصت المادة 619 من القانون المدني على ان: " التأمين عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له او الى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال او ايراد مرتب او اي عوض مالي اخر في حالة وقوع الحادث او تحقق الخطر المبين في العقد, و ذلك مقابل قسط او اي دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن."

و يعقب البعض على هذا المفهوم بانه يمتاز بإبرازه لاهم عناصر العقد من اشخاص التأمين و هم المؤمن و المؤمن له و المستفيد, و مضمونه الخطر و القسط و مبلغ التأمين و يمتاز ايضا بأنه جاء شاملا لأنواع التأمين.

الا ان البعض الاخر و منهم الدكتور ابراهيم ابو النجا يأخذ على هذا المفهوم اقتصره على احد جانبي التأمين و هو الجانب القانوني و اغفاله لجانب آخر و هو الجانب الفني, ذلك ان نص المادة 619 سالف الذكر, فقد عرف عقد التأمين بانه عقد و هو تعريف لا يتناول من التأمين الا الجانب القانوني المتمثل في العلاقة القانونية بين المؤمن و المؤمن له, غير ان هذا الجانب القانوني لعقد التأمين في الحقيقة و الواقع ليس سوى مظهر خارجي لعملية فنية يقوم عليها التأمين و هي عملية التأمين ذاتها.

2 بوعلام طفياني, التأمينات في الجزائر, ديوان المطبوعات الجامعية, صفحة 69

3 قانون رقم 201/63, المؤرخ في 08/06/1963, الجريدة الرسمية, عدد 39, سنة 1963

4 الامر رقم 127/66, المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين, جريدة رسمية, عدد 43, سنة 1966

5 جديدي معراج, مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري, ديوان المطبوعات الجامعية, الساحة المركزية, بن عكنون, الجزائر, صفحة من 6 الى 9, الطبعة الخامسة, سنة 2007.

و يبدو ان الاستاذ ابراهيم ابو النجار رجع اكثر الجانب الفني و اهمل الجوانب الاقتصادية لعقود التأمين.

فأغلب التشريعات العربية اخذت بنفس المفهوم الذي تبناه المشرع الجزائري و من ثم يمكن ان نكتفي بالإشارة الى التعريف الذي اخذ به القانون المدني المصري, فقد عرفت المادة 747 عقد التأمين بشكل يكاد يكون مطابقا لتعريف القانون المدني الجزائري, كما اسلفناه و كان الاستاذ السنهوري قد وجه انتقادات لهذا المفهوم.

و يبدو لي ان التشريعات العربية في هذا الامر لم تبتعد عن صيغة مفهوم القانون الفرنسي و الاجتهادات الفقهية و القضائية في هذا المجال.

و في تقديرنا ايضا فان عقد التأمين ينبغي ان يستند بالدرجة الاولى الى امرين اساسيين: الاول هو الجانب القانوني المتمثل في العلاقة التعاقدية المؤمن و المؤمن له و المستفيد.

و الثاني هو الجانب الاقتصادي الذي يمثل جوهر العقد في حد ذاته, و هو عبارة عن مصلحة المتعاقدين و موضوعه⁶.

و من خلال ما سبق و في ظل المنافسة الحادة و الاهمية الكبرى للتأمين البحري اهتم المشرع الجزائري بهذا الفرع من فروع التأمين من خلال السير بخطى سريعة و ثابتة, و هذا ما وضعنا امام الاشكالية التالية: ما هي الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري و الآثار المترتبة عن ذلك في التشريع الجزائري و باقي التشريعات الاخرى؟

الاجابة عن هذه الاشكالية تكون ضمن فصلين حيث خصصنا الفصل الاول حول نطاق عقد التأمين البحري اما الفصل الثاني فتضمن الاساس القانوني لسريان عقد التأمين البحري و هذه الدراسة القانونية اعتمدت على كل من المنهج الوصفي, و المنهج التحليلي, و المنهج المقارن.

6جديدي معراج, محاضرات في قانون التأمين الجزائري, ديوان المطبوعات الجامعية, الساحة المركزية, بن عكنون, الجزائر, صفحة 31 و 32, الطبعة الثانية, 2007.

الفصل الأول
نطاق عقد التأمين
البحري

الفصل الأول

نطاق عقد التأمين البحري

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 فلهذا الأخير مركز هام في التجارة الخارجية، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، وعلى أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقة بين طرفيه.

لذا فقد قسم هذا الفصل إلى مبحثين سيتم التحدث في الأول عن الإطار القانوني لعقد التأمين البحري، وباراز تعريفه والخصائص التي تميزه عن العقود الأخرى في مطلب أول، ثم أطراف عقد التأمين البحري في مطلب ثاني مع إبراز كيفية إثبات هذا العقد، ثم في المبحث الثاني، سيخصص لتبيان الأموال المؤمن عليها وتقييمها في مطلبين، سيعرض المطلب الأول الأموال المؤمن عليها ثم في المطلب الثاني تقييم الأموال المؤمن عليها.

المبحث الأول

الإطار القانوني لعقد التأمين البحري

لدراسة عقد التأمين البحري، ينبغي معرفة الجوانب التي تعد من خصوصياته، فإن هذا العقد يأخذ شكل عقد التأمين بصفة عامة، ولذا من الضروري التطرق في هذا المبحث إلى التعريف الاصطلاحي لهذا العقد وفقاً للتشريع الجزائري خاصة وبعض التشريعات عامة، ومن خلاله يتم التطرق إلى خصائصه وطبيعته القانونية كمطلب أول، ثم في المطلب الثاني خصص إلى أطراف هذا العقد المؤمن والمؤمن له وكيفية إثبات عقد التأمين البحري.

المطلب الأول: تعريف عقد التأمين البحري وخصائصه

قبل التطرق إلى تعريف عقد التأمين البحري تجدر الإشارة بأنه أحد فروع التأمين، إلا أنه يشترك مع غيره من أنواع التأمين في بعض الخصائص، ويتميز عنها ببعضها بسبب خصوصيته، ولذا سيقسم هذا المطلب إلى فرعين، الأول سيتم التكلم فيه عن تعريف التأمين البحري في التشريع الجزائري وبعض التشريعات الأخرى، أما الفرع الثاني خصص إلى إبراز خصائص عقد التأمين البحري وطبيعته القانونية.

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري

لا يختلف عقد التأمين البحري من حيث الوصف العام عن غيره من عقود نظام التأمين، لذا فقد تعددت التعريفات الخاصة به وفقا لبعض التشريعات والتي يرى الحاجة لذكرها ما دام التشريع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا له ودقيق لكن سنركز على هذا الأخير.

أولا : تعريف التأمين البحري طبقا لبعض التشريعات:

لقد عرفه المشرع الفرنسي وفقا للمادة الأولى من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967 من أن عقد التأمين هو: "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله، وذلك نظير قطر معين"1.

فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له على الاضرار التي تلحق بدمته، بسبب تحقق خطر بحري، وهذا الضمان هو الميزة الأساسية للتأمين البحري.2

كما عرفته المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن: "التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما، مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة"3.

أم المشرع المصري، فقد عرفه في القانون البحري الجديد في 22 أبريل 1990 في مادته 340 كما يلي: "تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية 4. وقد سائر المشرع الفرنسي لأنه أخذ تقريبا من تشريع التأمين الفرنسي، والعمل على إيجاد حل للمشاكل التي كانت تثار في العمل.5

ثانيا : تعريف التأمين البحري طبقا للتشريع الجزائري

أول تقنين خاص بالمجال البحري بعد استقلال الجزائر صدر سنة 1976، إلا أنه لم يتطرق إلى التأمين البحري، لكن بمجيء قانون التأمينات 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980، والأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم والذي ألغى القانون 80-07، وبصدور القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 يعدل ويتمم الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

1 عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق . ص 470.

2 عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع نفسه . ص 470.

3 طالب حسن موسى. قانون البحري. الطبعة الثالثة. دار الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن. 2012. ص 279.

4 محمد بهجت عبد الله أمين قايد. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. الطبعة الأولى. الجزء الثاني والثالث. دار النهضة العربية.

مصر. 2005. ص 377.

5 محمد بهجت عبد الله أمين قايد . مرجع نفسه . ص 377.

حيث جاء في نص المادة 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تقابلها المادة 01 من قانون 80-07 نصت على: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحرية".1

وما يمكن ملاحظة عند دراسة هذا النص ما يلي:

النص العربي لم يوفق في كلمة "objet" باللغة العربية وهي محل وكان الأصل هو: "أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري، لأن المشرع عند دراسة النص بالفرنسية وفي روح النص أصلا هدف لتعريف عقد التأمين البحري بمحله وليس بسببه".2

بالإضافة إلى أن المشرع الجزائري حصر عمليات التأمين البحري في عمليات النقل البحري، ولم يتركه مفتوحا ليشمل العملية البحرية، لكن لو ذهبنا إلى النص الفرنسي لوجدناه أنه وسع من دائرة الأخطار المضمونة، إذ عرفها بأنها تلك المتعلقة بأية عملية بحرية.3

وتدعيما للتعريف السابق هناك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري والتي جاء فيها: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن". يلاحظ من خلال هذه التعريفات اختلاف في اللفظ وتشابها في المضمون، كالرحلة البحرية والعملية البحرية، وكذا الضمان والمضمون، إلا أن المضمون واحد لعقد التأمين البحري بجميع جوانبه الفنية4، القانونية5، والاقتصادية.

1 المادة 92 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995. المتعلق بالتأمينات . الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. المؤرخة في 8 مارس 1995. العدد 13. المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04. المؤرخ في 20 فيفري 2006. الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006. العدد 15.

2 علي بن غانم. التأمين البحري وذاتية نظامه . دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي . الطبعة الثانية. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. 2000. ص 38.

3 تكاري هيفاء ارشدة. النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري. شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون الأعمال . إشد ارف

الأستاذ محمودي مراد . جامعة مولود معمري تيزي وزو. كلية الحقوق والعلوم السياسية . تاريخ المناقشة 19 ديسمبر 2012. سنة الدراسة 2011-2012. ص 345.

4 الجانب الفني يقوم على أساس تجميع المخاطر وتوزيع الخسائر بين المؤمن لهم جميعا طبقا لقوانين الإحصاء، حيث يقوم المؤمن في صورة مشروع من مشروعات التأمين، لأن هذا الجانب هو الذي يميز عقد التأمين البحري عن باقي العقود الأخرى.

5 أما الجانب القانوني هو الذي يحكم العلاقة التعاقدية بين أطرافه من مؤمن ومؤمن له ومستفيد كطرف ثالث، وخطر أو حادث يخشى وقوعه ويحسن التأمين منه، وقسط أو عوض مالي آخر يؤديه المؤمن له للمؤمن، وأداء يلتزم المؤمن بان يؤديه للمؤمن له عند تحقق الخطر المنصوص عليه في متن العقد.

كما أن كل التشريعات استعملت مصطلحا يفيد العموم والشمول وهو مصطلح "العقد"، وما يلاحظ أيضا أن جميع التشريعات تعرضت بذكر طرفي العقد، المؤمن والمؤمن له، وذلك مهم وبديهي في نفس الوقت، لأنه من الاستحالة أن يبرم عقد التأمين بغياب أحد الطرفين. كما أنه يتضح أيضا من خلال ما سبق أن عقد التأمين البحري في كل من القانون الجزائري والمصري متشابهان إلى حد ما مع التشريع الفرنسي، وإذا أن هذا الأخير يعتبر المصدر التاريخي لهذه التشريعات.

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري

لإبراز خصائص عقد التأمين البحري، وأختير تعريفا له من أساتذة رجال القانون حيث عرفه أحدهم بأنه: "العقد الذي يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى المؤمن مقابل قسط معين يلتزم به الطرف الآخر وهو المستأمن بتعويض هذا الأخير عما يلحقه من أضرار تصيب الأشياء المؤمن عليها من جراء وقوع أحد المخاطر البحرية التي يضمنها الطرف الأول".¹

أولا : الرضائية والإذعان

ويتجلى ذلك بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه على انعقاده، فهو ليس عقد شكلي لأن القانون لا يستلزم إفارغه في شكل معين ² وإنما استلزم الكتابة لإثبات العقد². وعلى ذلك فلا تعتبر الكتابة شرط لانعقاد، نص المادة 97 من الأمر 95-07 والتي تقابلها نص المادة 125 من القانون 80-07 الملغى، وهما متطابقتان حيث جاء في نص المادة 97 من الأمر 95-07 ما يلي: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إلزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".³

أما الإذعان فقد جاء في التشريع الجزائري، المنظم للتأمين البحري في ظل الأمر 95-07، 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 الفارغات يتم ملؤها عند التوقيع عليها، وتتعلق باسم المؤمن له والأموال المؤمن عليها ومبلغ

1 محمد بهجت عبد الله أمين قايد . مرجع سابق . ص 379.

2 محمد بهجت عبد الله أمين قايد . مرجع نفسه . ص 379.

3 المادة 97 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

التأمين، ودون أن تمس أساساً شروط العقد، ولا يكون في وسع المؤمن له إلا أن يقبل هذه الوثيقة بشروطها جميعاً أو يرفضها كلها¹.

ولهذا تسري على عقد التأمين النصوص المذكورة في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. من خلال ما سبق فإن شركات التأمين (المؤمن) يشكل بوضوح شروط العقد وما على المؤمن له إلا قبولها والنزول على اقتراحاتها وبنودها العامة دون مناقشتها. ثانياً: الاحتمالية وحسن النية:

لاشك أن عقد التأمين البحري بالنسبة إلى طرفيه من الوجهة القانونية يرتكز على احتمالية هذا العقد وأن تفسيره يستند إلى النية المشتركة عند تكوينه.

1- الاحتمالية: من المتفق عليه أن عقد التأمين البحري ينصب على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده ومثل هذا الخطر، قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري، وقد لا يقع إطلاقاً. وعليه فإن ما زيا أو تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند إبرام هذا العقد بين طرفيه المؤمن والمؤمن له، إذ قد يحصل المؤمن على مبلغ التعويض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد ودفع قسط واحد ووقوع الخطر المؤمن ضده. وقد يحصل أن يتم البدء بتنفيذ عقد التأمين وينتهي العقد بأخذ المؤمن جميع الأقساط، ولا يقع الخطر المؤمن منه، وعليه لا يعرف مقدماً من هو المستفيد من هذا العقد.

لكن الخطر المؤمن ضده هو الذي يجعل هذا العقد عقد احتمالي لعدم معرفة وقت وقوعه. 2- حسن النية: إن هذا المبدأ يقوم على التزامات كل من المؤمن والمؤمن له، فمثلاً 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. 3 ثالثاً: التأمين البحري عقد تعويض وعقد ملزم لجانبين

1-التأمين البحري عقد تعويض: إن التأمين البحري ينقسم بوجه عام من حيث الموضوع إلى تأمين أضرار من جهة وتأمين أشخاص من جهة أخرى، ويقصد بتأمين أضرار تعويض المستأمن عن الأضرار التي تحدث بذمته المالية من جراء هلاك الشيء أو تلفه، والتأمين البحري هو تأمين أضرار ومن خصائصه أنه عقد تعويض للضرر⁴، الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر، ولا أن يهيب له سبيل الإثراء والكسب، 1 عادل علي المقدادي. القانون البحري. الطبعة الأولى. الإصدار الثالث. دار الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن. 2002. ص248. 2 عادل علي مقدادي. مرجع نفسه. ص248. 3 المادة 347 من قانون التجارة البحرية المصرية. فريد لعريني. هاني دويدار. مرجع سابق. ص662. 4 المادة 95 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

الفصل الأول:.....نطاق عقد التأمين البحري

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 الخطر¹.
ويترتب على هذه الخاصية ما يلي:

لا بد من وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، ولا ينتفى حقه بالتعويض.
الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التأمين هي جبر الضرر الذي لحق المؤمن له أكثر من مرة.

إذا عُقد التأمين على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له يمكن إبطال العقد.

يترتب على هذا العقد أنه عقد تعويض لا يرد على الأشخاص بل على الأموال، لأن الأرواح البشرية لا تقدر بثمن².

2- عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانبيين: إن للمتعاقدين التزامات متقابلة ناشئة عن العقد، أي أن لهما طابع إلزامي تبادلي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، أما إذا لم يتحقق الخطر فإن ذلك لا يضيف على عقد التأمين صفته الإلزامية.

حيث نصت المادة 55 من القانون المدني على ما يلي: " يكون العقد ملزماً للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهما بعضاً"³.

وما يستنتج أيضاً عن الإيضاح الكامل عن كل الحقائق الرئيسية المتعلقة بالعقد، يؤدي على إثرها إلى التعرف في تحديد مبلغ القسط، أو قبول التأمين بصفة عامة أو رفضه.

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري

إن تحديد الوصف القانوني لعقد التأمين البحري، وما إذا كان تجارياً أم لا، مسألة ذات أهمية كبيرة لتحديد مدى تطبيق أحكام القانون التجاري عليه أم لا.

أولاً: بالنسبة للمؤمن

يعتبر عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية طبقاً لما جاء في نص المادة الثانية من القانون التجاري، التي اعتبرت كل مقولة تأمين عملاً تجارياً بحسب الموضوع⁴.

1 عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق . ص 473-474.

2 عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع نفسه . ص 474.

3 المادة 55 من القانون المدني الجزائري.

4 المادة 02 من القانون التجاري الجزائري . نصت على " : يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع ... كل مقولة للتأمينات"

هذا ما تبينه المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، نصت على: " تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ احدالشكلين التاليين: شركات ذات أسهم.

شركات ذات شكل تعاضدي".1

من خلال نص المادة، فإن ممارسة نشاط التأمين البحري إذا اتخذ شكل شركة ذات أسهم مثلا "شركة مساهمة" فهو تجاري بحسب الشكل، أنظر في ذلك المادة 03 من القانون التجاري الجزائري، وكذا نص المادة 544 من نفس القانون، ولأن هذه الشركة تقصد الربح دائما من واره قيامها بالتأمين.

أما بالنسبة للتعاضدية كما هو الحال لنوادي الوقاية فهو تجاري بحسب الشكل طبقا لنص المادة 03 من التقنين التجاري، والتي اعتبرت كل العقود التي ترد على العمليات البحرية عملا تجاريا. كما يمكن اعتبار التأمين البحري عملا تجاريا بالتبعية لأنه نشاط يقوم به المؤمن من أجل أغراض تجارته. ثانيا : بالنسبة للمؤمن له

فهنا لا بد التفرقة في ما إذا كان تاجر أو صاحب مقولة مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة فهو عمل تجاري سواء بالشكل باعتبار صفته. فهنا التأمين البحري تجاريا لأنه عقد يرد على التجارة البحرية، المادة 03 من القانون التجاري، وأو عمل تجاري بالتبعية باعتبار التأمين ضروري لاستمرار تجارته المادة 04 من القانون التجاري حيث جاء فيها : "يعد عملا تجار بالتعبئة الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره...".

أما إذا كان المؤمن له ليس بتاجر وهي حالة نادرة كأن يكون آمنا على البضاعة لنقلها عن طريق البحر فلعدم خضوعه للحالات السابقة، فلا يعتبر عملا تجاريا بل مدنيا كالمزرع الذي يستورد أبقار قصد تربيتها.

من خلال الدراسة السابقة يتضح أن التأمين يضل تجاريا من جهة المؤمن أو شركة التأمين التيتمارس عملا تجاريا بطبيعته، وقد يكون تجاريا بالنسبة للمؤمن له أو مدنيا كما وضح، ويترتب على ذلك أن عقد التأمين البحري إذا كان طرفيه تاجرين طبقت عليهما قواعد القانون التجاري في جميع جوانبه كالاختصاص القضائي وقواعد لإثبات...، وأما إذا كان مختلطا فيطبق على شركة التأمين قواعد القانون

1 المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 نص المادة 03 من القانون التجاري : "يعد عملا تجاريا بحسب شكله... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

الفصل الأول:.....نطاق عقد التأمين البحري

نظرا لجسامة الخسائر والمبالغ المالية الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها، أصبح التأمين يمارس عن طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة وهي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط، ويكون مقرها في أغلب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة¹.

أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر البحرية قبل صدور الأمر 07-95 المعدل والمتمم بالأمر رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات سواء للسفن المسجلة بالجزائر²، أو البضاعة المستوردة من الخارج³، وهو تأمين إجباري حيث أن شركات التأمين تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له⁴، كما يمكن أن يكون للمؤمن وسطاء التأمين⁵، وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسامسة، وهم أشخاص طبيعيون توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن الشركة⁶، أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمدا توضح فيه شروطا معينة قصد الحصول على التأمين لحساب موكلهم، بالإضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا إنتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها⁷.

ويعتبر وكيل شركة تأمين وكيل عن المؤمن له ومسؤولا في مواجهته وذلك ما نصت عليه المادة 258 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات. أم السمسار الذي توكل له أموال لدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم فلا بدا له من ضمانه مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت⁸. غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلاتها أو إغفالهم أو إهمالهم⁹. ومن هنا يظهر الفرق بين الوكيل العام والسمسار، إذا أن الوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركة التأمين التي يمثلها، إذ يتعاقد مع المؤمن مباشرة، وله في ذلك أن يعدل العقد أو يفسخه¹⁰، بينما السمسار فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين، وتنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين للمؤمن له.

1 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. التأمين البحري (في القوانين : المصري – الإنجليزي – اللبناني – الكويتي – السعودي-الأردني- الليبي – قطري – البحريني – العماني). الطبعة الأولى . دار الفكر الجامعي .مصر. 2012. ص28-29.
2 المادة 192 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
3 المادة 195 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
4 الفقرة الأولى من المادة 201 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
5 المادة 205 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
6 نص المادة 258 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات.
7 المادة 255 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
8 المادة 262 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
9 المادة 267 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
10 المادة 256 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

وقد بين المشرع الجزائري في الأمر 95-07 المعدل و المتمم بالأمر 06-04 المتعلق بالتأمينات 1, بأن شركات التأمين وإعادة التأمين هي شركات تقوم بإدارم وتنفيذ عقود التأمين 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, وتقدم ما يتجاوز طاقتها إلى الشركات الأجنبية².

ثانيا : المؤمن له

الطرف الثاني في عقد التأمين البحري, هو المؤمن له وقد يكون مالكا للسفينة أو مجهزا, 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 ³ فإن كان هذا التأمين البحري قد أجراه سابقا مالك البضاعة³.

وفي حالة وقوع الخطر المؤمن منه, يكون الحقفي المطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين 4, الذي آلت إليه ملكية البضاعة. وهذا النوع من التأمين الذي يكون لمصلحة شخص غير معين, لا يمكن تخيله إلا في التأمين على البضائع, لإمكانية انتقالها إلى الغير بسهولة, عن طريق سندات الشحن, خصوصا سندات الشحن للأمر 5, حيث تتداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن. أما في التأمين على السفينة, فالمؤمن له دائما يكون معروف عند المؤمن, وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة⁶.

ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه, كما جاء في نص المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات,

1 صدور قانون 06-04 بتاريخ 20 فيفري 2006, هدفه تغيير ³ وإكمال المرسوم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995, وذلك لتدعيم الاقتصاد الوطني, وافتتاح قطاع التأمين عن المنافسة الخارجية, والانضمام مع الاتحاد الأوروبي للتجارة الدولية.

2 تيكراري هيفاء رشيدة . مرجع سابق. ص 346.

3 عادل علي المقدادي. مرجع سابق. 253.

4 حامل وثيقة التأمين: أي أن هذه الوثيقة تتداول عن طريق التسليم.

5 سند الشحن للأمر: يتداول بطريقة التظهير أي سند الأمر واقع في التأمين عن البضاعة, ويكون عادة هذا السند للأمر. مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق . ص 55.

6 عادل علي المقدادي . مرجع سابق . ص 253.

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

ومن خلال المادة يتبين أن الأصل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع بين المتعاقدين والمؤمن له كما أشرنا إليه سابقا قد يعقد التأمين بنفسه، وقد يكون عن طريق نائبا يمثله مثله مثلالمؤمن سواء وليا أو وصيا أو سمسار اتفاقي وقد أشارت إلى ذلك المواد258, 260, 261 من الأمر07-95المتعلق بالتأمينات.

لكن ينبهأن التأمين الذي يبرمه شخص باسمه لحساب شخص آخر حيث لا يظهر اسمه في العقد ولا يكون محددًا عند إداره يعتبر هذا الشخص مستفيدا من التأمين البحري، وأن هذا التأمين يختلف عن ذلك الذي يقوم به الوكيل بالعمولة²، فإن كان هذا الآخر يعقد باسمه الخاص فهو لفائدة شخص معين هو الموكل الأصلي، أما فيما يخص التأمين لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل، لا يعرف وقت التعاقد وإنما حين تحقق الخطر على أساس صاحب المصلحة³.

غير أنه يشار إلى أن التأمين لمصلحة شخص غير معين يدخل في باب الاشتراط لمصلحة الغير⁴، حيث جاء في نص المادة94 من الأمر07-95المتعلق بالتأمينات: "يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتتبه أو لصاحب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأميناً لفائدة مكتتب وثيقة التأمين واشتراط لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط".⁵ كذلك يستطيع الدائن أن يؤمن على السفينة باسم مدينهمجهزها، وفي هذه الحالة يدفع مبلغ التأمين للمجهز لا للدائن، ويفيد منه جميع الدائنين. وقد لا يؤمن المجهز على السفينة فيرى في ذلك الدائن إغفال التأمين خطرا يهدد حقه في حالة هلاكها، فهنا هل يجوز للدائن أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص ضمنا لاستفادة دينه في حالة هلاكها؟ وهل يجوز للدائن أن يؤمن عليها في حدود قيمة دينه حتى إذا هلكت السفينة وحصل على تعويض للتأمين بعد أن يتكفل على الدين المؤمن؟⁶

1 المادة93-من الأمر07-95المتعلق بالتأمينات.

2الوكيل بالعمولة: تاجر يقوم بالعملية التجارية لحساب شخص آخر، ولكن باسمه الشخصي مقابل أجر أو عمولة. مصطفى كمال طه. العقود التجارية. مصر. 2005. ص109.

3عبد القادر لعطير. مرجع سابق. ص616-617.

4نكاري هيفاء رشيدة. مرجع سابق. ص348.

5المادة34من الأمر07-95المتعلق بالتأمينات.

6مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص37.

الفصل الأول:.....نطاق عقد التأمين البحري

فهنا نميز بدائن ذي حق عيني على السفينة كدائن مرتهن لها أو دائن ممتاز عليها فإن له من غير شك أن يؤمن عليها، إذا أن حقه في الرهن أو الامتياز ينقضي بهلاك السفينة ومن ثم تكون له مصلحة في التأمين عليها، أما إذا تعلق بدائن عادي للمجهز فالمسألة محل خلاف، حيث الأري الأارج وأرجحه أن الدائن العادي يسمح له أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص قياسا على حالة الدائن المرتهن والدائن الممتاز، ولأن حق الدائن العادي لا يرد على السفينة إلا أن السفينة تعد عنصراً هاماً من عناصر ذمة مدينة المجهز، مما يجعل له مصلحة غير مباشرة في المحافظة عليها¹.

هذا والبيوع الذائعة في التجارة البحرية حالياً، يتم فيها تسليم ونقل الملكية في ميناء القيام أو الشحن، ويعنى أن المشتري هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري ويلتزم بدفع الثمن أيا كان مصير البضاعة، وهناك نوعان من البيوع الدولية.

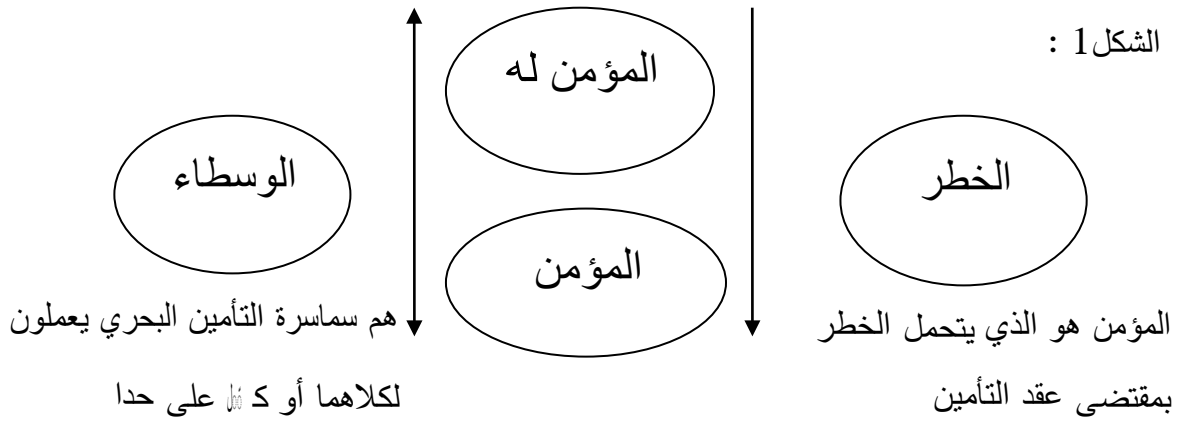
في بيع سيف C.I.F. يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإدرا م عقد النقل البحري بإدرا م عقد التأمين البحري على البضاعة المباعة من مخاطر النقل البحري نضير ثمن جازفي شامل لقيمة المبيع (COST) وقسط التأمين (INSURANCE) وأجرة النقل (FREIGHT).

وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقة التأمين، ويصبح صاحب المصلحة في التأمين أما في بيع فوب (F.O.B) فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على عنضهر السفينة التي يعينها المشتري (FRU ON BOARD). ويقع عبء إدرا م عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضاعة في هذه الحالة على عاتق المشتري، وقد يعهد المشتري بالتأمين على البضائع لحسابه، وبالتالي في هذه الحالة يكون البائع وكيلاً عن المشتري عند قيامه بالتأمين، وعندئذ يحرر البائع فاتورتين على المشتري واحدة تغطي الثمن والثانية تشمل المصاريف المتمثلة في الخدمات التي يقوم بها البائع لحساب

المشتري، وخاصة مقابل النقل والتأمين²، ومن خلال ما سبق يوضح أطراف عقد التأمين البحري في

1مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق . ص 37-38.

2مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع نفسه . ص 43-44.



الشكل 1: أ) ارف عقد التأمين البحري

الفرع الثاني: إثبات عقد التأمين البحري

سينم التكلم في هذا الفرع عن كيفية إثبات عقد التأمين البحري، فالأصل أن عقد التأمين من العقود التي تبرم بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول، فإذا أصدر قبول للمؤمن ووصل لعلم المؤمن له الذي يكون قد أصدر إيجاباً باتاً انعقد العقد دون الحاجة إلى تفرغته في شكل معيناً¹، ولدى يكون التكلم أولاً عن الإثبات بالكتابة ثم ثانياً وثيقة التأمين كصورة في العمل عن هذه الكتابة، ثم ثالثاً التطرق إلى أنواع وثائق التأمين. أولاً: إثبات عقد التأمين كتابة

لقد خرج المشرع الجزائري عن القاعدة العامة التي تجيز مطلق الحرية في إثبات العقود التجارية بكافة وسائل الإثبات، وأوجب أن يكون الإثبات في عقد التأمين البحري بالكتابة واعتبرها شرطاً أساسياً فيه، حيث اشترط المشرع الجزائري الكتابة في العقد وفي كل ما يطرأ عليه من تجديد أو تعديل، كما اشترط أن تكون الكتابة بحروف واضحة²، وكتابة العقد لا تعني اعتباره من العقود الشكلية لأن الكتابة ليست من أركانه³، بل هي وسيلة لإثباته⁴.

1 عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق . ص 493.

2 المادتان 07-09 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 تتمثل أركان عقد التأمين البحري في: - الرضا أي توافق الإيجاب والقبول مع توافر الأهلية والخلو من عيوب الإرادة.

- المحل : هو المميز لعقد التأمين البحري والعنصر الرئيسي في هذا العقد، وهذا المحل هو الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل

قسط يتعهد به للمؤمن له شريطة التناسب، وهو ما جاءت به المادة 621 من القانون المادني الجزائري المقابلة للمادة 26 من الأمر

95-07 المتعلق بالتأمينات.

-السبب: الحافز الذي يدعوا الطرفين إلى إبرام العقد، وهو يختلف من عقد لآخر تبعا لتحقيق المصلحة من واره عملية التأمين، المادة

97 من القانون المدني الجزائري.

4 محمود الكيلاني . الموسوعة التجارية والمصرفية. المجلد السادس. عقد التأمين من الناحية القانونية. الطبعة الأولى . دار الثقافة للنشر

والتوزيع. الأردن. 2009. ص 224.

الفصل الأول:.....نطاق عقد التأمين البحري

وقد عللت بعض الأحكام القضائية اشتراط الكتابة بأنه عقد كثير التفاصيل والجزئيات, كما لا يمكن الرجوع في إثباته إلى شهادة الشهود أو القارئو أن أثاره تنصرف إلى الغير إضافة للمتعاقدين مثل المضرور والمستفيد والدائن المرتهن, مما يقتضي إثباته بالكتابة حسما لكل نزاع محتمل حول العقد وأثاره¹, حيث يترتب على إغفال الكتابة البطلان خلافا للمشرع المصري.

ثانيا :وثيقة التأمين البحري

وثيقة التأمين البحري هي وثيقة رسمية وقانونية, ويثبت بها عقد التأمين البحري وهي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التأمين والمستأمنين في شكل التزامات قانونية منظمة في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التأمين², ووثيقة التأمين البحري لها شروطها وبياناتها, وملحق الوثيقة والمذكرة المؤقتة.

1-شروط وبيانات وثيقة التأمين:

إن وثيقة التأمين تتضمن عادة شروطا عامة, ويترك فارغ العناصر المتغيرة في كل عقد كاسم المستأمن, والمال المؤمن عليه, والخطر المؤمن منه, ومدة التأمين وقسط التأمين, ويملا هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة, وقد يضاف إلى الوثيقة أحيانا شروطا خاصة تكتب باليد أو بالآلة الكاتبة تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها, وإذا وجد تعارض بينهما يجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة, لأن الشروط الأولى أكثر انطباقا على إرادة المتعاقدين من الثانية³. أما بيانات وثيقة التأمين التي ينبغي على الطرفين المكتبيين التوقيع عليها إجباريا نصت عليها المادة 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بقولها: " يجب أن يحتوي عقد التأمين:

تاريخ ومكان الإكتتاب.

اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتهما بالإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.

الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.

مكان الأخطار.

مبلغ قسط التأمين.

الشروط الأدنى أو كاملة إذا اتفق عليه.

1 عبد القادر لعطير . مرجع سابق. ص 632.

2 علي بن غانم . مرجع سابق . ص 131-132.

3 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق ص. 45-46.

توقيع الطرفين المتعاقدين"1.

كما أن المادة07من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات قد أوردت تقريبا نفس البيانات وما يمكن الإشارة إليه من خلال المادتين هو أنه بالنسبة للأشياء المؤمن عليها يجب التعيين لأنه شيء جوهري ويتوقف على التمييز بين الأشياء المؤمن عليها، ففي التأمين على السفينة يجب ذكر نوعها وتحديد ذاتيتها بالاسم والحمولة والجنسية والغرض من الملاحة . أما في وثيقة التأمين على البضائع فيجب تحديد جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها، ويكفي لذلك بيانات سند الشحن في الوثيقة2.

2-ملحق الوثيقة:

يجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة إليها، كالتعديل بالنسبة للمستفيد من التأمين أو في الأخطار أو في باقي شروط العقد، وكل تعديل أو إضافة في شروط العقد لا بد أن تكون بالكتابة أيضا ويسمي المحرر الذي يتناول الوثيقة بالتعديل ملحق الوثيقة3.

وقد نصت المادة09من الأمر95-07من قانون التأمينات على ذلك حيث جاء نصها: "لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان4"، وبالرجوع إلى نص المادة فإن المشرع الجزائري لم يشترط في الملحق أي شرط خاص ما عدا الكتابة، بحكم أن نص المادة جاء واضحا عندما اشترط توقيع الأطراف. 3-المذكرة الموقعة:

مما سبق ذكره أن عقد التأمين يجب أن يكون مكتوبا، لكن هذه الكتابة قد تتخذ شكل آخر أبسط من الوثيقة وهي ليست الطريق الوحيد لإثبات العقد، حيث يثبت اتفاق الطرفين عادة في العمل بمذكرة مؤقتة يوقع عليها المؤمن تتضمن القواعد الأساسية التي يقوم عليها العقد والتزامات كل طرف للآخر. أما وثيقة التأمين فتوقع فيما بعد، وقد لا توقع على الإطلاق وبمجرد التوقيع على هذه المذكرة ينعقد التأمين ويرتبط الطرفان ويتحمل المؤمن الخطر، نص المادة341فقرة2بحري مصري.

ويجب التمييز بين المذكرة المؤقتة، وطلب التأمين الذي يتقدم به المستأمن للمؤمن ولا يحمل إلا توقيع المستأمن، فطلب التأمين وحده ليس ملزم للمؤمن ولا للمستأمن ولا يتم العقد إلا إذا وقع الطرفان على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة.5

ومما سبق ذكره في إثبات عقد التأمين البحري لا بد ذكر هذه الملاحظات لتتضح الرؤية:

1المادة98من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

2مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص47.

3مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق . مرجع نفسه . ص47.

4المادة9من الأمر07-95. المتعلق بالتأمينات.

5مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق. ص47.

الملاحظة الأولى: بالرغم من اعتبار عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية فإن المشرع الجزائري خرج عن القاعدة العامة في المواد التجارية ألا وهي: "حرية الإثبات بحيث يجوز إثبات العقود والمعاملات التجارية بأية وسيلة من وسائل الإثبات، في حين اشترط الكتابة لإثبات عقد التأمين البحري".

الملاحظة الثانية: الكتابة التي أشرطها المشرع خاصة بإثبات عقد التأمين بذاته، ولكل تعديل يرد عليه أما الوقائع اللاحقة للعقد فلا يمكن أن تخضع لهذه القاعدة، بل تخضع لقاعدة: "حرية الإثبات في المعاملات التجارية" كإثبات الوفاء بأقساط التأمين من المؤمن له مثلا.

الملاحظة الثالثة: بالرجوع إلى النصوص المنظمة لعقد التأمين البحري في قانون التأمينات فإن نص المادتين 97 و7 من الأمر 95-07 التي تشترط إثبات عقد التأمين البحري بالكتابة لم يدرجها المشرع ضمن القواعد الأمرة بحكم أن نص المادة 97 من نفس القانون لم تذكرها ضمن قائمة المواد الأمرة المحددة فيها 1.

الملاحظة الرابعة: عدم اعتبار المادة 97 من الأمر 94-07 المتعلقة بالتأمينات المتضمنة الكتابة من القواعد الأمرة يسمح بإمكانية الأطراف على إثبات عقد التأمين البحري بغير الكتابة، بشرط أن يكون هذا الاتفاق مكتوبا، وقد يظهر جليا أن المشرع الجزائري خص هذا الحكم بالتأمين البحري بخلاف التأمين البري الذي نصت عليه المادة 07 من نفس الأمر على ضرورة الإثبات بالكتابة مع إدراج هذه المادة (07) ضمن قائمة المواد الأمرة التي لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها والواردة في نص المادة 06 منه 2.

ومنه فالثابت أن المشرع الجزائري اشترط الكتابة لعقد التأمين البحري، غير أن الجزء الثاني من المادة 97 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات نصت على: "... ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية 3"، ويظهر جليا من هذا الدور الذي تلعبه باقي وثائق التأمين في الإثبات، حيث أن المشرع في نفس الوقت اتخذ موقفا حاسما عند اشتراط إثبات عقد التأمين البحري بالكتابة كباقي التشريعات، وبالمقابل اتخذ موقفا مرنا عندما سمح إثبات التزامات الأطراف قبل إبرام وثيقة التأمين البحري بأية وثيقة كتابة أخرى.

1 المادة 97 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات.

2 المادة 06 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات.

3 وثيقة الإشعار بالتغطية هي: عقد تأمين مؤقتة للفترة التي تستغرقها شركة التأمين لد ارسه طلب التأمين وهي عادة قصيرة المدة، فقد تكون شفوية أو رسمية وتصدر عادة من وكيل التأمين. عبد القادر لعطير باسم محمد ملحم . مرجع سابق. ص 485.

المبحث الثاني

الأموال المؤمن عليها وتقييمها

المبدأ أن كل شيء أو مال يعرض لأخطار الملاحة يجوز أن يكون محللتأمين البحري،ولما كان التأمين البحري هو تأمين الأضرار التي تصيب الأموال،فإن التأمين على الأشخاص (الركاب والبحارة) من الحوادث الجسمانية لا يعتبر تأميناً بحرياً بل تأمين بري من نوع التأمين على الحياة،ولو أنه قد ينشأ عن الخطر البحري،لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأشياء دون الأشخاص،وهو عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المستأمن فقط،ولذلك يجب أن يكون مبلغ التأمين المشترط في العقد مساوياً للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه،حتى لا يحقق المستأمن ربح من التأمين،وحتى لا تكون له مصلحة في وقوع الحادث وتحقق الخطر. 1

وبناء على ذلك تم التحدث في هذا المبحث عن الأموال المؤمن عليها وتقييمها مقسمة إلى مطلبين جاء فيالمطلب الأول الأموال المؤمن عليها،ثم المطلب الثاني تقييم هذه الأموال.

المطلب الأول: الأموال المؤمن عليها

قد يختلف موضوع التأمين البحري حسب المصلحة أو صاحبها،وهذا إما لارتباط التأمين بالشيء المؤمن عليه،أو بجسم القيم المؤمن عليها،وقد تضمن قانون التأمينات هذه الصور وأوردها في الأمر 07-95،لدى قسم هذا المطلب إلى فرعين التكلم في الأول عن التأمين على السفينة،والفرع الثاني التأمين على البضائع،ويضاف إلى هذين الفرعين فرع ثالث يتكلم فيه عن التأمين على المسؤولية والصور الأخر للتأمين.

الفرع الأول: التأمين على السفينة

إن محور النقل البحري هو السفينة باعتبارها الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية،وفي هذا الصددفقد خص القانون البحري الجازنري السفينة وكذلك الأمر 07-95المتعلق بالتأمينات لدى عمد إلى التكلم عن السفينة وملحقاتها،ثم أجرة السفينة وأجرة البحارة.

أولاً: السفينة وملحقاتها

قبل التطرق إلى التأمين على السفينة وملحقاتها ينبغي تعريفها،تعرف السفينة في الفقه والقضاء بأنها:"المنشأة" التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد²،وقد حرص المشرع الجازنري على تعريف السفينة حيث نصت المادة13من القانون البحري الجازنري على:"تعتبر سفينة في

1مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق.ص58-83.
2حمدي الغنيمي .محاضرات في القانون البحري الجازنري .ديوان مطبوعات الجامعية .الجزائر .1983.ص6.

الفصل الأول:.....نطاق عقد التأمين البحري

عرف هذا القانون، وكل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة،¹ أو ما طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة² وتعتبر ملحقات السفينة وتوابعها وكل ما يحركها جزء منها نص المادة 128 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات³.

وما يمكن ملاحظته من خلال النص لا بد أن تكون المنشأة "العائمة" سفينة تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد والتخصص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحاً رئيسية أو ملاحاً مساعدة أو تيعية³.

وكذلك أن المشرع لم يشير للتأمين النهري، وذلك ارجع لكون الجزائر لا تحتوي على انهار صالحة للملاحة، كما أنه لم يتم التمييز بين أحجام السفن الكبيرة والصغيرة⁴.

وللتأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء يضمن للمؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ومخاطر إنزال السفينة في البحر كذلك المخاطر التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر هي مخاطر بحرية، ويجب اعتبار المخاطر الخاصة بالإنزال مخاطر بحرية كذلك.

أما شمول التأمين البحري للمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد امتداد لفكرة التأمين البحري وتطبيقاً لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة، كما أن عقد التأمين المبرم يجب أن يكون له نفس الطابع أي كانت حالة بناء السفينة، والملاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، وهو في نفس الوقت تأمين من المسؤولية يغطي الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم البحري أو حصة السفينة في الخسارة المشتركة⁵.

وقد نصت المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في باب التأمين على هيكل السفينة

حيث نص: "يمكن التأمين على السفن:

1- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية.

2- لزمّن المعين."6

1 المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 128 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 محمود شحماط. المختصر في القانون البحري الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. 2010. ص 19.

4 توكاري هيفاء رشيدة. مرجع سابق. ص 350.

5 مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 61.

6 المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

1-التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية:

قد فرغ المشرع الجزائري في حالة التأمين على هيكل السفينة حول بداية سريان العقد وانتهائه، فإذا كانت السفينة غير محملة بالبضاعة فالتأمين على هيكلها يبدأ من تاريخ بداية عمليات الشحن إلى غاية نهاية التفريغ الخاص بالرحلة المؤمن عليها، وفي كل الأحوال في أجل خمسة عشر (15) يوماً من وصول السفينة إلى الميناء المقصود 1 .

أما إذا كانت السفينة غير محملة فإن التأمين عليها يبدأ من تاريخ الإقلاع أو رفع المرساة إلحين رسو السفينة في ميناء الوصول أو إلقاء المرساة فيه 2 .

وبالتالي يضمن بمقتضاه المؤمن المخاطر التي تقع للمؤمن له خلال الرحلة المؤمن عليها. 3
2-التأمين لفترة زمنية محددة:

بالرجوع إلى نص المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات فإن بدأ سريان هذا العقد يكون من أول يوم محدد في عقد التأمين وينتهي بانتهاء آخر يوم محدد فيه.

حيث في الغالب المؤمن له يفضل بأن يؤمن على السفينة من المخاطر البحرية لمدة زمنية معينة وغالبا ما تكون لمدة سنة، ويسري هذا العقد من يوم التوقيع عليه، وإذا لم يتفق الطرفان على ذلك وينتهي بانتهاء الزمن المحدد في العقد، وبالتالي يضمن المؤمن المخاطر التي قد تتحقق طيلة حياة العقد، ولا يسأل كمبدأ عام عن المخاطر التي تتحقق بعد انقضاء العقد، إلا إذا كانت هذالمخاطر يرجع سببها إلى حادث بحري وقع خلال المدة التي كان فيها العقد ساري المفعول 4 .

لكن المشكل الذي يطرح نفسه بخصوص التأمين هو في حالة تغيير وجهة السفينة، فلو كان التغيير إجباري يبقى المؤمن ملزماً بالتأمين، أما لو كان التغيير اختيارياً فإن المؤمن يلتزم بتغطية المخاطر التي قد تنجم عن الحادث البحري، لأن ما يطأر هنا ظروف غير متوقعة عند إبرام عقد التأمين 5 .
ثانياً: أجرة السفينة وأجرة البحارة

لقد كانت أجرة السفينة مستبعدة من نطاق التأمين البحري في التشريع التجاري الفرنسي، وعلى اعتبار أن الأجرة غير مملوكة لمجهز السفينة عند وقوع الخطر وبالتالي إثاراء له يتنافى مع الصفة التعويضية لعقد

1 الفقرة الأولى من المادة 123 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 الفقرة الثانية من المادة 123 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 جديدي معارج. مرجع سابق. ص 171.

4 جديدي معارج. مرجع سابق. ص 171.

5 جديدي معارج. مرجع نفسه. ص 172.

الفصل الأول:..... نطاق عقد التأمين البحري

التأمين، إلا أن التطورات الجديدة وسعت في مفهوم الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري، حيث أصبحت تشكل كل الأضرار التي تلحق بالمؤمن له سواء مالحقهم خسارة أو ما فاتته من كسب. 1
وعلى ذلك فقد عدل المشرع الفرنسي وبعض التشريعات العربية مثل الأردني واللبناني، حيث كانوا يحصرن التأمين على أجرة السفينة في عداد الأموال التي يجوز التأمين عليها، 2، غير أنه لم ينص القانون الجزائري المتعلق بالتأمينات عليها، كما لم تنص عليها الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة. والأصل أنه لا يجوز التأمين إلا على الأجرة الصافية، لأن نفقات التجهيز تندرج في التأمين على السفينة، فإذا قام المجهز بالتأمين على الأجرة الإجمالية تحقق كسباً ٣، لئلا يؤول من التأمين، حيث أن مثلاً المادة 312 بحري لبناني حددت الأجرة الصافية جازفاً بستين (60) بالمائة من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين 3.

والتأمين على أجرة السفينة أمر نادر الوقوع، حيث أن المجهز يفضل عليه شرط الأجرة المكتسبة مهما طرأ من حوادث، أما فيما يتعلق بالشاحن الذي يلتزم بدفع الأجرة في هذه الحالة، فإن التأمين على البضائع يشمل الأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ 4.

كما يجوز التأمين على أجور الشحن، ويجوز التأمين كذلك على ضمان أجور الطاقم، لأن البحارة يفقدون حقهم في الأجرة إذا تعطلت الرحلة بسبب قوة أجنبية، إذا كانوا مأجورين بحصة من أجرة السفينة، أو إذا غرقت السفينة أو أعلن على عدم صلاحيتها للملاحة، وإذا كان ذلك ناجماً عن خطأ البحارة أو إهمالهم، وبالتالي يجوز التأمين على أجور البحارة لضمان استيفائهم التعويض المستحق بموجب مخاطر عدم قدرته على دفع أجور البحارة ونفقاتهم ٥، واعدائهم إلى أوطانهم. 5

الفرع الثاني: التأمين على البضائع

إن التأمين على البضائع في العمل يعرف بتأمين الشحنات (assurancesurfaculets)، والتأمين يجوز على البضائع أي كان نوعها ما دامت لا تتعارض مع النظام العام والآداب العامة، ويصح هذا العقد سواء كانت البضائع مشحونة فعلاً على ظهر السفينة أو ستشحن عليها فيما بعد، مادام التأمين يغطي

1 عبد القادر لعطير. وباسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص 513. 514.

2 عبد القادر لعطير. وباسم محمد ملحم. مرجع نفسه. ص. 514.

3 مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 26- 63.

4 مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص 63.

5 عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص 514-515.

الرحلة في كافة مراحلها البرية والبحرية وتأخذ حكم البضائع من حيث جواز التأمين عليها مثل : أمتعة المسافرين والأسماك وغيرها...1.

حيث جاء في التأمين على البضائع من المادة136و ما يليها من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات,نصت المادة137منه على: "يسرى التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين".2.

ومن خلال هذا النص, نجد أن شركات التأمين في عقود التأمين على البضائع, لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية بل يتعداها إلى مخاطر الطريق البري أو النهري أو الجوي, سواء كان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ3, وأيضا فإن هذه الشركات (المؤمن) تضمن المخاطر الناجمة عن التغيير الاضطرابي للرحلة4.

غير أن هذا لا يعني في حالة استكمال النقل البحري بالنقل البري أو العكس أن ظروف التأمين تتغير, بل أن " الشروط المتضمنة في العقد"5 هي التي تتضمن التعويض في حالة تحقق الخطر. إن صور عقد التأمين على البضائع تتم إما بوثيقة عادية أو عائمة (وثيقة الاشتراك). أولا : التأمين بوثيقة عادية

فقد سماها المشرع الجزائري وفقا للمادة139من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات وثيقة تأمين سفريّة صالحة لرحلة واحدة6, رغم اختلاف طرق نقل البضائع ونوعها سواء نقلت بمقتضى سند إيجار أو بمقتضى سند شحن وكما قيل سابقا قد تشمل هذه البضائع أمتعة المسافرين والأسماك التي توجد على ظهر السفينة, والأشياء التي تجمعها السفينة الناقلة خلال رحلة علمية, وقد تبعد الوثيقة بعض البضائع التي لا يرغب المؤمن في التأمين عليها أو يرغب في تغطيتها بشرط خاص, فمثلا تستبعد الوثيقة الأشياء الثمينة كالمعادن و المجوهرات والحلي الذهبية والطرود البريدية, ولا يرفض المؤمنون التأمين على هذه البضائع المستبعدة, ولكنهم يطلبون تصريحاً خاص ويحتفظون بالحق في قبولها7.

1محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق. ص395.

2المادة2من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

3المادة136من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

4جديدي معارج . مرجع سابق. ص172.

5ولذلك أضيف في هذا العقد شرط سمي بشرط من المخزن إلى المخزن (ware house to ware house) حيث يمتد التأمين البحري بواسطته لبعض المخاطر التي تتعرض لها البضاعة قبل الشحن وبعد الشحن. عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق. ص515.

6يسمى البعض التأمين بوثيقة خاصة.

7مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص64.

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

وكذلك فإن المتعاقدين يحددان وقت بداية الرحلة ونهايتها، حيث ينص في الوثيقة على التزام المؤمن وقبوله أن يبدأ سريان التأمين من حين شحن البضائع على السفينة واستمراره خلال نقلها، وحتى تفريغها بسلام بار في مكان الوصول¹.

ثانيا : التأمين بوثيقة عائمة أو وثيقة الاشتراك²

المبدأ أن يتضمن عقد التأمين تحديد الأشياء المؤمن عليها على وجه الدقة، وهذا التحديد يسمح بتقدير ما إذا كانت هذه الأشياء معرضة للأخطار ³، إذا كان المؤمن له قد تضرر من الهلاك أو التلف، ولكن هذه الوثيقة قد لا تتضمن تحديد الأشياء المؤمن عليها فتسمى الوثيقة العائمة (police flottante)، وكما تسمى وثيقة الاشتراك (police d'abonnement) لأن المستأمن يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن بدفع قسط دوري يحدد على أساس ما يشحن³.

وتعرف وثيقة الاشتراك 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"⁴.

حيث أنه من خلال هذه الوثيقة يضمن المؤمن للمؤمن له في حدود مبلغ معين الأضرار التي تلحق بجميع البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له خلال فترة محددة، وكان يؤمن تاجر على جميع البضائع التي يستوردها أو يصدرها خلال سنة مقابل مبلغ متفق عليه، وبهذا فإن قسط التأمين يحدد حسب طبيعة ومقدار البضاعة عند شحنها مما يجعل تقدير هذا المقابل عند توقيع الوثيقة أمرا صعبا وتعارف المتعاملون بالتأمين من مؤمنين ومؤمن لهم على الوثيقة فانتشرت عملا وهي تعفي أطراف العقد من إبرام وثيقة مستقلة خاصة بكل إرسالية بحرية حيث يكفي بتقديم إقرار بكل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة⁵.

ولقد بينها المشرع الجزائري (الوثيقة العائمة) بالمادة 140 وما يليها من قانون التأمين ويستفاد منها، أن شركات التأمين تضمن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق البضاعة التي ستصدر أو تشحن

1 تيكراري هيفاء رشيدة. مرجع سابق. ص 353.

2 تطلق على الوثيقة العائمة بعض التشريعات بالوثيقة غير الثابتة. المشرع اللبناني.

3 مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 66.

4 مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص.

5 محمد الكيلاني. مرجع نفسه. ص 228.

الفصل الأول: نطاق عقد التأمين البحري.....

لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة واحدة، ويبرم هذا العقد لمستفيد غير معين وقت إدارمه، بل يتحدد ذلك المستفيد عند تحقق الخطر، وبالموافقة مع عقد التأمين الأولي أو وثيقة لرحلة واحدة فإن المؤمن له ملزم بإرسال إقرار خاص بكل عملية شحن يتضمن البيانات الأنيمة ونوع البضاعة، وقيمة البضاعة الحقيقية، والسفينة التي شحنت عليها، وميناء الانطلاق، وميناء التفريغ، ومالك السفينة ومجهزها ويشكل هذا الإقرار إطار لتقدير الأخطار التي تضمنها شركة التأمين¹.

وتأخذ الوثيقة العائمة شكلين مقلدة، أي يحدد مبلغ التأمين والقسط المقابل لهذا المبلغ، ثم يخصم من المبلغ الإجمالي للتأمين مبلغ التأمين الخاص بكل شحنة حتى ينتهي المبلغ الإجمالي، وبذلك ينتهي مفعول الوثيقة².

أو وثيقة تأمين مفتوحة تناولها المشرع الجزائري في المادة 139 وهي الوثيقة العائمة، حيث لا يحدد فيها المبلغ وقد سبق شرحها.

أما في ما يخص الطبيعة القانونية لهذه الوثيقة فقد يعتقد البعض بأنها لا تعدو أن تكون مجرد وعد بالتأمين يتعهد المؤمن بمقتضاه بالتأمين اللاحق على البضائع التي يقوم المستأمن بشحنها، لكن هذا القول غير صحيح، فالوثيقة العائمة هي عقد تأمين نهائي ملزم لطرفيه بمجرد إدارمه وكل ما في الواقع أن محل العقد غير محدد وقت إدارمه ولكنه قابل للتحديد فيما بعد، ويتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعة الشحن ذاتها وهذه القاعدة قررها القضاء منذ أن عرفت الوثيقة العائمة، فلقد قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 2 فيفري 1875 بأن واقعة الشحن هي التي تعطي الحياة للتأمين دون حاجة لأي تعبير جديد عن إرادة المتعاقدين³.

الفرع الثالث: الصور الخاصة للتأمين البحري

مما سبق اتضحت الرؤية عن التأمين البحري هو في جوهره تأمين أشياء السفن والبضائع ومع ذلك أخضع القانون صوراً خاصة للتأمين، وهذه الصور الخاصة هي: التأمين من المسؤولية، والتأمين على أقساط التأمين، وإعادة التأمين.

1 جديدي معارج. مرجع سابق. ص 173.

2 عبد الهادي السيد محمد تقي الحاكم. عقد التأمين حقيقية ومشروعية دراسة مقارنة. الطبعة الأولى. منشورات الحلبي الحقوقية. 2003. ص 285.

3 مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 68.

أولاً: التأمين على المسؤولية يظهر من النص المادة 145 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات¹, وأن نطاق التأمين على المسؤولية يقتصر على مالك السفينة أو الناقل البحري² وليس على مالك البضاعة, وهذه النضرة مردها أن المؤمنين البحريين ضلوا لسنوات طويلة يقتصر في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولاتها, ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو مستغل الشيء المؤمن عليه³, لذلك جاء المشرع الجزائري وبعض التشريعات الأجنبية والعربية كالمشرع الفرنسي والمصري

وأتبعنهما المشرع الجزائري بإدراج هذه الصورة المتمثلة في التأمين على المسؤولية. إن مجال التأمين على المسؤولية يبرز من خلال حصول تصادم أدى إلى هلاك كلي للسفينة وحمولتها, وألحق أضراراً بسفينة أخرى, وعدم كفاية مبلغ التأمين لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة, وتعويض رجوع الغير المتضرر جراء هذا الحادث, فالتأمين على المسؤولية في هذه الحالة هو الذي يلعب دوراً كبيراً في تكمله الفارق بين ما لحق المؤمن له, مالك السفينة أو مجهزها من ضرر وما عوض عنه الغير المتضرر.

ويلاحظ أيضاً فقها وقضاء أن مالك السفينة هو المسؤول وحده قبل الغير إذا كان عمل الربان متعلقاً بالسفينة وتفسيرها بغض النضر عما إذا كان مالك السفينة هو مجهز السفينة أم مستأجرها حتى لو كان هذا الأخير من تولد اختيار الربان ورجال الطاقم وذلك ما نصت عليه المادة 136 من القانون البحري الجزائري⁴. وما يمكن ملاحظة أن هذا النوع من التأمين يعتبر تأميناً خاصاً لا يوجد في عقود التأمين الأخرى عدا التأمين البحري لأنه انتقل من تأمين الأشياء إلى تأمين المسؤولية.

ثانياً : التأمين على أقساط التأمين:

ويعتبر التأمين على أقساط التأمين ديوناً في ذمة المؤمن له وجب عليه تسديدها. كما أنه يجوز التأمين على أقساط التأمين في بعض التشريعات, ولكن قد يقال بأن قسط التأمين لا يتعرض في الحقيقة للخطر, لأنه مستحق الدفع سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق, ولكن في المقابل هذا القسط عرضة لمخاطر البحر, يلتزم المؤمن له بدفعه حتى في حالة تحقق الخطر, فلو فرض أن مجهزاً أمن على سفينة بمبلغ مليون دولار مقابل قسط قدره 10% فإنه يدفع مائة ألف دولار قسطاً للتأمين, وإذا تحقق الخطر فإنه يقبض

1 المادة 145 من الأمر 95-07 من قانون التأمينات.
2 المواد 146, 147, 148. ففي التأمين على مسؤولية مجهز السفينة أو مالكها لكي تضمن حماية كبيرة للشاحنين وبضائعهم لأن مسؤولية الناقل البحري مذكورة في معظم قوانين الدول والقانون الدولي.
3 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 79.
4 محمود شحماط. مرجع سابق. ص 155.

الفصل الأول:.....نطاق عقد التأمين البحري

مليون دولار، ولكن ما يحصل عليه في الحقيقة بعد خصم قسط التأمين يكون 90 ألف دولار، وبالتالي تلحقه خسارة قدرها 10 آلاف دولار، ولذلك أجاز للمستأمن أن يؤمن على قسط التأمين، وإذا تابع المستأمن التأمين على الأقساط فقد يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريبا. 1. وكذلك فالتأمين على قسط التأمين كثير الفائدة بالنسبة لأخطار الحرب لارتفاع أقساط التأمين عنها. 2. ثانيا: التأمين على تعويض التأمين (إعادة التأمين)

يتمثل إعادة التأمين في التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه المؤمن له عن تحقق الخطر، ويعد إعادة التأمين البحري تأمين بحريا لأن التعويض قيمة لا تنشأ إلا عند تحقق الخطر البحري. 3.

لقد كانت الدولة تحتكر قطاع التأمين قبل وبعد الاستقلال رغم وجود قوانين جديدة إلا أن هذا الاحتكار لم ينتهي إلا بظهور القانوني 95-07 المعدل بالأمر 04-06 المتعلق بالتأمينات حيث فتحت المجالات أمام الشركات الجزائرية بسبب التطور وظهور المنافسة في هذا المجال والتشجيع على الاستثمار، فكانت السيطرة للدولة بواسطة شركات عمومية تتمثل في الشركة الوطنية للتأمين (SAA) وللشركة الجزائرية لتأمين النقل (CAAT)، والشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين (CAAR)، وبعدميلاد الأمرين السابقين الذكر، الأمر 95-07 والأمر 04-06 المتعلق بالتأمينات ألزما شركات التأمين على التنازل الإجمالي على الأخطار لإعادة التأمين. 4.

حيث أن التعديل الجديد في سنة 2010 حدد المعدل الأدنى للتنازل الإجمالي عن الأخطار التي يعاد تأمينها ب: 50%، لفائدة الشركة المركزية لإعادة التأمين. 5. قبل صدور التعديل الجديد المتعلق بالتأمينات سنة 2010 كان التنازل يتم لفائدة شركة أو عدة شركات مؤهلة قانونا دون تحديد شركة معينة، وكانت نسبة التنازل الدنيا عن الأخطار التي يعاد تأمينها تحدد بـ 10% بالنسبة لأخطار النقل المتعلقة بهياكل السفن، و5% فيما يتعلق بأخطار نقل البضائع البحرية. 6.

1 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 82.

2 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص 82.

3 محمد فريد لعريني . هاني دويدار . مرجع سابق. ص 670.

4 المادة 25 من الأمر 04-06 المتعلق بالتأمينات عدلت المادة 208 من القانون 95-07 المتعلق بالتأمينات.

5 المادتان 3 و4 المرسوم التنفيذي رقم 95-409 المؤرخ في 9 ديسمبر 1995، المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال التأمين، الصادر عن الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 ديسمبر 1995. العدد 76 والمتممة بالمادتين 02. 03 من المرسوم التنفيذي 10-207 المؤرخ في 9

سبتمبر 2010، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 15 سبتمبر 2010، العدد 53.

6 تكاري هيفاء رشيدة . مرجع سابق. ص 76.

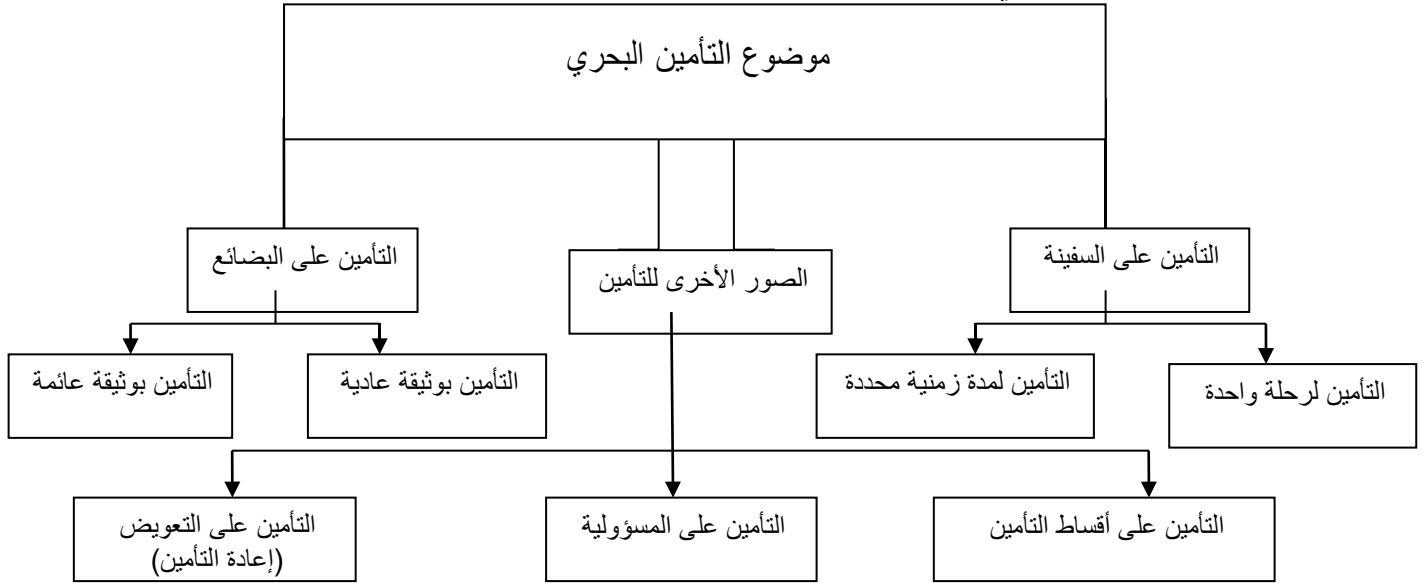
والملاحظ أن إعادة التأمين قد يرد على عقد تأمين منفرد، أو يأخذ صورة اتفاق بالنسبة للصورة الأولى فالمؤمن الذي قام بالتأمين على شيء معين يسعى إلى التأمين على التعويض الإجمالي الذي تعهد به في حالة الهلاك أو التلف، وهذا النوع قد ازل في العمل، أما الصورة الثانية تتمثل في صورة اتفاق عام لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن يعني أنه يطبق آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمجها المؤمن المباشر فهي الصورة المستعملة اليوم¹.

وجدير بالذكر أنه ليست هناك علاقة قانونية بين المستأمن الأصلي ومعيد التأمين إذ يُنظر لاستقلال عقد التأمين الأصلي عند إعادة التأمين وبالتالي فإن المؤمن يضل مسؤولاً وحده اتجاه المستأمن الأصلي، ولا يجوز للمستأمن الأصلي الرجوع مباشرة على معيد التأمين بمبلغ التعويض وكل ماله هو أن يطالب بتعويض إعادة التأمين باسم مدينه المؤمن المباشر عن طريق الدعوى غير المباشرة فإذا حصل عليه دخل هذا التعويض، على أنه يجوز الاتفاق في عقد التأمين الأصلي على تنازل المؤمن المباشر عن تعويض إعادة التأمين للمستأمن ويجوز له أيضا الاتفاق في عقد إعادة التأمين على أن ينيب المؤمن المباشر معيد التأمين في استفتاء أفساط التأمين بشرط أن يدفع التعويض للمستأمن مباشرة في حالة استحقاقه² فيما يتعلق بالإثابة أنظر في ذلك القانون المدني الجزائري وحتى تكتمل الصورة حول موضوع

1مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق. ص(361).

2مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع نفسه. ص(77 .78).

التأمين البحري تم تبيانه في شكل مخطط مختصر يمثله الشكل-2-



الشكل 2: الأموال المؤمن عليها.

المطلب الثاني : تقييم الأشياء المؤمن عليها

لقد ذكر سابقاً أن التأمين البحري عقد تعويض هدفه جبر الضرر عن طريق تعويض المؤمن له عن الخسارة التي يتكبدها من جراء تحقق الخطر المؤمن منه دون أن يحقق هذا الأخير أ كسب من وراء التأمين، وهذا لا يتحقق إلا إذا كان التعويض معادلاً للضرر الذي لحق المؤمن له ولا يجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه سفينة كانت أو بضائع 1.

لدى قسم هذا المطلب في ثلاثة فروع عمد التكلم في الأول عن تقييم السفينة والبضائع، ثم الفرع الثاني العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه، والفرع الثالث تم التكلم عن تعدد التأمينات. الفرع الأول: تقييم السفينة والبضائع

لقد ثبت القول بأن التأمين على الأشياء، ليس له هدف سوى وضع المؤمن له في المركز الذي كان فيه قبل وقوع الحادث البحري، وهو ما يدعو إلى تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه، بالنسبة للسفينة تحدد قيمتها بناء على السجلات التي يمسكها المجهز، والتي تارقب من قبل خبراء، قبل انطلاق أ رحلة أما البضائع بالاعتماد على البيانات الواردة في الفاترات وسند الشحن، أو أ دليل كتابي متوفر لدى البائع والمشتري 2، لدى وجب التطرق إلى ما يلي:

1 محمد بهجت عبد الله أمينقايد . مرجع سابق . ص 197.

2 جديدي معارج. مرجع سابق. ص 176.

أولا :تقييم السفينة

تحدد عادة قيمة السفينة وبقالاتفاق المؤمن والمؤمن له بما في ذلك جسم السفينة ولواحقها وكل النفقات اللازمة لتجهيزها ما لم يكن بالإمكان إثبات أن بعض هذه النفقات يتعلق "بمصلحة"1مستقلة عن مصلحة ملكية لسفينة 2.

وهذه القيمة هي أيضا القيمة المقبولة التي يمكن أن يقدمها المؤمن له للمؤمن في وثيقة التأمين، فيقبلها المؤمن مع حقه دائما في إثبات هذه القيمة المقبولة بأنهاتفوق القيمة الحقيقية للسفينة المؤمن عليها، حتى ولو قبل المؤمن تقدير المؤمن له في وثيقة التأمين كما تجدر الإشارة إلى تعاقب الحوادث البحرية على السفينة أثناء سريان عقد التأمين فيلزم المؤمن بتعويض المؤمن له بما لا يجاوز قيمة مبلغ التأمين عن كل الحوادث التي تحدث أثناء مدة العقد، وهذا ما جاءت به المادة105من قانون التأمينات الجزائري (الأمر 95-07)يتمثل مضمونها في أن يكون هناك تطابق بين القيمتين الحقيقية للشراء المؤمن عليه والقيمة القابلة للتأمينبالإضافة إلى النفقات والفائدة المرجوة لكن هذه القيمة لا تطبق إذا اتفقا المؤمن والمؤمن له على قيمة معتمدة في العقدمع ترك أ تقييم آخر 3.

ثانيا : تقييم البضائع

إن تقدير البضاعة بحسب السعر الجاري في وقت الشحن ومحلّه مع جمع الرسوم المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وقسط التأمين والربح المأمول عند الاقتضاء، حيث تثبت قيمة البضائع وبقالتمن شراء البضائع بالفواتير والدفاتر ومع ذلك إذا كان شراء البضاعة يرجع إلى تاريخ سابق على الشحن بوقت طويل فلا يمكن الاعتماد على ثمن الشراء، وفي حالة انتفاء هذا الإثبات فيعتمد السعر الجاري للبضائع في يوم الشحن ومكانه 4.

حيث نصت بعض التشريعات العربية وحتى الأجنبية أنه يجب ألا يزيد مبلغ التأمين على البضائع الأعلى من المبالغ التالية:

ثمن شراء البضاعة في زمن ومكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتارة وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع.

1المصلحة هي عنصر من عناصر عقد التأمين، وهي المنفعة المشروعة التي تعود على المؤمن له جراء تحقق الخطر المؤمن منه، فالتأمين بلا مصلحة يصبح عقد فارغا (غير مشروع).

2عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق. ص525-526.

3المادة106من الأمر 95-07المتعلق بالتأمينات.

4مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق . ص84.

قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.

ثمن بيع البضاعة إذا باعها المستأمن مضافاً إليها المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع¹.

الفرع الثاني: العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه

سيعرض في هذا الفرع العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه حيث أنه إما يتساوى بمبلغ التأمين مع قيمة الشيء، أو تقل قيمة الشيء عن مبلغ التأمين²، أما تزيد قيمة الشيء عن المبلغ.

أولاً: مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء المؤمن عليه

عندما يكون مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء فلا صعوبة في الأمر، ويتحدد القسط في هذه الحالة على هذا الشكل²، فإذا حدث الخطر المؤمن منه وسبب ضرراً كلياً للشيء المؤمن عليه، التزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه وهو ما نصت عليه المادة السابق ذكرها (106)، الذي يساوي قيمة الشيء محل التأمين. أما إذا كان الضرر جزئياً التزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن هذا الضرر بما لا يتجاوز مبلغ التأمين، ذلك أن أداء المؤمن يجب ألا يزيد على المبلغ المؤمن به في حدود الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه بعد عقد التأمين وهو عقد تعويض بالرغم من كل اتفاق مخالف، ولا يجوز أن يكون الشخص بعد الحادث في حالة مالية أحسن منها قبل وقوع الحادث، وهذه القيمة للشيء محل التأمين يتفق عليها المؤمن والمؤمن له فإذا تعذر تحديد قيمة الشيء محل التأمين بالضبط فإن المؤمن له يتقدم بتقدير لهذه القيمة يقبلها المؤمن وتسمى هذه القيمة المقدرة القيمة المقبولة، ويفترض أن تكون تساوي القيمة الحقيقية للشيء، ومن ثم يلتزم المؤمن بالتعويض على هذا الأساس إلا إذا أقام الدليل على عكس ذلك كمبدأ عام³. وتشمل القيمة المقبولة المتفق عليها هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها وكل لواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، وكذا تموينها، وكل الأشياء الموضوعه خارجها وذلك ما نصت عليه المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ثانياً: التأمين على الشيء بأكثر من قيمته

أحياناً يلجأ المؤمن له إلى المبالغة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه، ويسمى التأمين في هذه الحالة بالتأمين المغالى به وفي مثل هذه الحالة ينظر إلى نية المؤمن له فإذا كان:

1 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق . ص 84.

2 المادة 106 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 عبد القادر لعطير . باسم محمد ملحم . مرجع سابق . ص 526.

حسن النية:1حيث يقدر المؤمن له أو نائبه الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية عن حسن نية أو خطأ أو احتمال، فإن العقد يبقى صحيحا في حدود القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه2، ويبطل فيما يزيد عن ذلك، أ. خفض قسط التأمين منذ اكتشاف المغالاة بتقدير قيمة الشيء مع حق المؤمن بالتعويض إذا كان لذلك مقتضى، وهذا الوضع يطبق فيما إذا تم اكتشاف المغالاة أثناء سريان العقد3.

في حين إذا اكتشفت المغالاة بعد وقوع الحادث فلا يدفع للمؤمن إلا القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه مع احتفاظه بالأقساط التي دفعت سلفا دون تخفيض، ولا يعد المؤمن ثريا بلا سبب في هذه الحالة لأن الخطأ جاء من المسؤول بسبب مغالاته كما أن سبب الزيادة هو عقد التأمين، بل إن للمؤمن مطالبة المؤمن له بالتعويض إذا كان لذلك مقتضى4.

سيء النية: أما إذا كان المؤمن له أو نائبه سيء النية في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية وتبت الغش الذي يقوم به المستأمن5 فإذا اكتشف المؤمن الغش في التصريح المغلوط للمؤمن له عن سوء نية يؤد إلى سقوط التأمين6.

ثالثا: التأمين على الشيء بأقل من قيمته

في هذه الحالة يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وقد حدد المشرع الجازري حالاته في نص المادة105الفقرة(2)حيث نص: ".... 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"7.

من خلال نص المادة أساس قاعدة النسبية أنه في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته يعتبر المؤمن له مؤمنا لنفسه بالفرق، ويكون الحل كما لو أنه هناك مؤمنا لنفس الشيء يلتزم كل منهما على

1المادة128من الأمر 07-95المتعلق بالتأمينات.

2الفقرة الأولى من المادة105من الأمر 07-95المتعلق بالتأمينات.

3عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق .ص527.

4عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق .ص527.

5المادة110من الأمر 07-95المتعلق بالتأمينات.

6المادة113من الأمر 07-95المتعلق بالتأمينات.

7المادة105فقرة(2)من الأمر 07-95المتعلق بالتأمينات.

سحب المبلغ الذي أمنه، وقاعدة النسبة لا تتعلق بالنظام العام لذلك يجوز في العقد بشرط صريح الاتفاق على أنه يحق للمستأمن أن يحصل على التعويض الكامل يجاوز الضرر مبلغ التأمين¹.
الفرع الثالث: تعدد التأمينات

"التأمين عقد تعويض يضمن للمستأمن جبر ما يلحقه من ضرر فحسب، ولكن يمنع أن يكون وسيلة للإثارة، وتحقيق الربح، وبالتالي فهذا المبدأ يحضر التأمين على الشيء الواحد بمقتضى عقود متعددة لدى مؤمنين متعددين ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه²".
أولاً: التعدد المشروع

هنا يجوز للشخص أن يبرم عقود التأمين متعددة على شراء واحد بشرط ألا يجني من هذه العقود المتعددة نفعاً يفوق الضرر اللاحق به ويكون حسن النية دون غش وأن يعلم المؤمن بذلك³.
ويكون الأمر كذلك في أربع حالات:

1- عندما يكون كل تأمين لا يغطي إلا جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه وهذا ما يسمى بالتأمين الجزئي وحينئذ توجد عدة تأمينات جزئية ولا يوجد تأمين متعدد وهذا ما يحصل عادة في التأمين على النفس نظراً لارتفاع قيمتها.

2- إذا كان كل تأمين يغطي الشيء المؤمن عليه بكامل قيمته ولكن يغطيها ضد أخطار مختلفة وكان يؤمن على الشيء ضد أخطار البحر العادية لدى مؤمن ويؤمن عليه ضد أخطار الحرب لدى مؤمن آخر فلا يوجد متعدد في هذه الحالة.

3- إذا كان كل تأمين يهدف إلى تحقيق مصلحة مختلفة كأن يعقد تأمينان أحدهما من المالك والآخر من الدائن المرتهن.

4- إذا كان أحد التأمينات لا ينتج أثره إلا عند انتهاء أثر التأمين الآخر كأن يبرم عقد التأمين على البضائع وهي على الرصيف إذا كان التأمين بحري لا ينطبق في هذه الحالة⁴.

1 مصطفي كمال طه . وائل أنور بندق. المرجع السابق. ص 90-91.

2 مصطفي كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص 92.

3 المادة 107 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

4 مصطفي كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 78.

ثانيا: حالات التأمين المتعدد

لقد أغفل المشرع الجزائري هذه الحالات بشكل واضح رغم أهمية وهي:

1- إذا كان الشيء الواحد مؤمنا عليه بكامل قيمته لدى مؤمنين مختلفين لضمان خطر واحد وهذه في

حالة التأمين المزدوج.(double assurance)

2- أن يؤمن على شيئين مختلفين ولكن توجد بينهما اربطة بحيث ينطوي التأمين جزئيا على تأمين

متعدد، فلا يستطيع الشاحن مثلا أن يؤمن على البضائع بقيمتها في ميناء الوصول، ويؤمن في نفس

الوقت على الربح المتوقع من هذه البضائع.1.

وتجدر الإشارة إلى أن الشيء محل التأمين يمكن أن يؤمن عليه بمبلغ يزيد على قيمته إذا تم ذلك

لا لمصلحة المؤمن له فقط بل لمصالح أخرى وفي مثل هذه الحالة لا تنطبق قاعدة التعويض النسبية، فمثلا

قد يقوم المستورد بتأمين بضاعته بمبلغ يعادل قيمتها تم يؤمن الناقل عليها أيضا لمواجهة مسؤوليتها تجاه

صاحب البضاعة، فإذا هلكت البضاعة رجع صاحبها إلى المؤمن الذي أمن عليها لصالحه وبعد ذلك يرجع

المؤمن هذا إلى المؤمن الذي أمن عليها لصالح الناقل بدعوى الحلول.2.

ثالثا: آثار التأمين المتعدد

عند تعدد التأمينات على الشيء الواحد ضد نفس الأخطار حيث يزيد مجموع مبلغ التأمين على

قيمة الشيء المؤمن عليه، فالسؤال المطروح: ما هو حكم هذا التأمين؟.

فرغم البحث في كتب القانون والتشريعات العربية إلا أنه ما ازل هناك بعض الغموض واللبس في هذا

المجال، ولكن يجب التفرقة فيها إذا كان المؤمن له حسن النية أو سيء النية.

1- إذا كان المستأمن سيء النية:

فهنا يعقد المستأمن تأمينات مختلفة على الشيء الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض

يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، ويكون كل عقد من العقود المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن،

وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي

للتأمين، والواقع أن أساس البطلان³ في هذه الحالة هو عدم مشروعية السبب، ولدى كان أصلا أن يكون

الجزاء هو البطلان المطلق، لكن المشرع المصري واللبناني اقتصر على تقرير البطلان النسبي لمصلحة

المؤمن ردا على المستأمن سيء النية ورغبة من هذه التشريعات في تعويض المؤمن تعويضا كاملا بإعطائه

1مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص79.

2عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص529.

3المادة5من القانون06-04المتعلق بالتأمينات الجديد.

الفصل الأول:.....نطاق عقد التأمين البحري

الحق في القسط الكلي للتأمين، ومن تم يجب اعتبار الحق في القسط تعويض جازفي للمؤمن وليس قسطا بمعنى الكلمة، لأن الالتزام بدفع القسط يصبح بلا سبب لأنه لا يقابله أي التزام على عاتق المؤمن¹.
2- حالة حسن نية المستأمن:

عندما تتعدد التأمينات على الشيء الواحد ويكون المستأمن حسن النية كأن يؤمن على البضاعة، ثم يؤمن الوكيل أو النائب على نفس البضاعة لكن جاهلا علم موكله بذلك والتأمين الذي عقده هذا الأخير²، فمثلا يقوم المشتري بالتأمين على البضاعة ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم التزامه بذلك، فهنا التأمين صحيح أو غير صحيح، فبعض التشريعات تأخذ بقاعدة ترتيب تواريخ التعاقد بحيث يكون التأمين الأول وحده صحيحا، أما التأمينات اللاحقة فتقع باطله، هذا إذا كان التأمين الأول يشمل جميع قيمة الشيء المؤمن عليه أما إذا كان التأمين الأول لا يشمل جميع هذه القيمة، فإنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة الواحد تلو الآخر حتى تستوفي قيمة الشيء المؤمن عليه جميعها³، وهذا ما أخذ به المشرع المصري، أما المشرع الجزائري لم يشير إلى هذه النقطة.

هنا الحل منطقي، إذ أن التأمين الأول غطى القيمة القابلة للتأمين وبالتالي التأمين اللاحق يصبح بلا محل انتفاء المصلحة فيلحقه البطلان.

1مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق. ص93-94.

2الفقرة 28من نص المادة107من الأمر 95-07المتعلق بالتأمينات.

3مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق . مرجع سابق.ص94.

خلاصة

في نهاية الفصل الذي عنوانه نطاق عقد التأمين البحري، لا يسع إلا أن ينوه على أن أهم القطاعات الحساسة اليوم في عالم المال و الأعمال و الخدمات على مستوى العالم الحديث قطاع التأمين و بالخصوص التأمين البحري ' الذي بات من الضروري إعطائه الأولوية القصوى 'كونه محرك النشاط الاقتصادي 'وبالتالي أصبحت مسألة تنمية هذا العقد بجميع المسائل التكنولوجية و المعلوماتية أمر ضروري لا بد منه ' و هذا ما لحظ خلال السنوات الأخيرة و ذلك حيال التسابق التكنولوجي و المنافسة الحادة من شركات التأمين، لذلك سعى المشرع الجزائري¹ و باقي التشريعات الأجنبية و العربية في مساهمة عصر المنافسة البحرية. و من جملة النتائج المتواصل إليها هي:

التأمين البحري متميز عن غيره من أنواع التأمين و ذلك لخصوصيته و تميز الأحكام المرتبطة بالبيئة البحرية.

أنه عقد رضائي لا يحتاج إلى شكل معين لانعقاده، فرغم أهمية التعويض لم يشترط المشرع الكتابة لانعقاده بل لإثباته.

الطبيعة القانونية المميزة للتأمين البحري المتمثلة في تجارته، فهو عمل تجاري بحسب الموضوع (يتم في شكل مقولة) 'و عمل تجاري بحسب الشكل 'يتم في شكل شركة مساهمة هذا بالنسبة إلى المؤمن' أما بالنسبة للمؤمن له فقد يكون تجاري أو مدني بالنسبة للأول أي عمل تجاري سواء كان تاجراً أو صاحب مقولة فهنا عمله تجاري تبعا لصفته 'أو عمل تجاري بحسب التبعية إذا كان للتأمين ضرورة في استمرار تجارته.

أما إذا كان عمل مدني كأن يكون مؤمن على البضاعة لنقلها عن طريق البحر فهو عمل مدني. التأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى تعويض الضرر الذي يلحق بالمستأمن من جراء تحقق الخطر البحري ' لا أن يهيئ له سبيل الإثراء و الكسب.

من بين العناصر الأساسية لعقد التأمين البحري القيمة المؤمن عليها حيث أصبح يشمل التأمين على السفينة و ما عليها من أمتعة و تجهيزات، كما للمؤمن أن يؤمن على الربح المتوقع و هو قيمة البضاعة في ميناء الوصول، و التأمين على أجرة السفينة هو تأمين على دين له لدى الغير، كما يمكن التأمين على المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تلحقها السفينة أو البضائع بالغير، و في الأخير أصبحت القيمة المؤمن عليها في التأمين البحري أكثر اتساعاً.

الفصل الثاني
الأساس القانوني لسريان عقد التأمين
البحري

إن تحديد الأموال المؤمن عليها لا يكفي لتعيين محل عقد التأمين موضوعه¹. لأن عقد التأمين يضمن الأموال المؤمن عليها من أخطار معينة، ومن ثم ينبغي تحديد الأخطار التي يسأل عنها المؤمن، ووضعها في إطار قانوني معين من أخطار مغطاة أو مستثناة، ولا يسأل المؤمن عن الأخطار إلا إذا تحققت في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد. كما أن عقد التأمين البحري يرتب التزامات متقابلة في ذمة أطرافه، المؤمن له والمؤمن، فالأول يلتزم بالدفع للمؤمن أقساطاً، وشرط أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة، والثاني يلتزم بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق بسبب رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما. لدى يمكن تناول دراسة هذه المحاور على ضوء التشريع الجزائري كما لزم الأمر، والاستعانة ببعض التشريعات للتوضيح لا غير، وعليه قسم هذا الفصل إلى مبحثين تناول في الأول، الأخطار للمؤمن عليها، والمبحث الثاني الالتزامات المتقابلة لعقد التأمين البحري.

المبحث الأول

الخطر كشرط لعقد التأمين البحري
إن المخاطر البحرية تحدد على أساس طبيعتها من جهة، وعلى أساس أسباب وقوعها من جهة أخرى، ونجد أن المشرع الجزائري ميز في الحالة الأولى بين المخاطر القابلة للضمان، والمخاطر المستبعدة من الضمان. أما تحديد المخاطر المؤمن ضدها وتلك المستبعدة من التأمين البحري (المستثناة) فيتم من خلال ما نص عليه القانون أو الاتفاق،² وهذا ما عمد التكلم عنه في المطلب الأول بعنوان الخطر البحري.

1مصطفى كمال . وائل أنور بندق . مرجع سابق. ص97.
2محمود الكيلاني. مرجع سابق. ص22.

أما المطلب الثاني تم التحدث عن زمان ومكان هذه الأخطار, فالمؤمن لا يسأل عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان الذي يغطيها التأمين, فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق, وكان المؤمن غير مسؤول عنه ومن ثم يلزم تحديد الزمان والمكان اللذان يسري فيهما التأمين وكيف يتم إثباتهما.
المطلب الأول: مفهوم الخطر البحري

إن لكلمة الخطر في التأمين البحري معنى واسع فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه ويترتب على ذلك إلحاق الضرر بالمستأمن, كما يقصد بالخطر الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع حادث بحري¹, ومن ثم فإن دراسة مفهوم الخطر البحري يتطلب ثلاثة فروع ثم التكلم في الفرع الأول عن تعريف الخطر ونطاق ضمانته في التشريع الجزائري, أما الفرع الثاني أنواع الأخطار التي يغطيها التأمين البحري, وثم التحدث في الفرع الثالث: الأخطار التي تخرج عن نطاق التأمين البحري.

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري ونطاق ضمانته في التشريع الجزائري
ثم التكلم في هذا الفرع عن تعريف الخطر البحري ونطاق ضمانته في التشريع الجزائري:
أولاً: تعريف الخطر البحري

حاول الفقه والقضاء تعريف الخطر البحري, وانتهى القضاء إلى أن فكرة "أخطار البحر"² تنفر من كل تعريف قانوني لها.

أما الفقه فاكنتفى بعضهم بالقول بأنه لم يظهر تعريف واف لهذه الفكرة حتى الآن, وقد عرف بأنه:
"الحادث الذي يكون في البحر والنتاج إما عن فعل الطبيعة أو عن فعل الإنسان, فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه, وبكفي بصفة عامة أن يكون البحر هو مكان الحادث",³ وذلك ما يفهم من خلال المادة 92 من قانون التأمينات الأمر 95-07 حيث نصت على: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري",⁴ ويفهم من نص المادة والتعريف السابق أن الخطر محل التأمين البحري لا يشمل فقط الخطر الذي يحدث بسبب البحر بل كل ما يتعلق بعملية بحرية, وأن يكون

1مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق . ص 97.

2طالب حسن موسى . مرجع سابق . ص 290.

3طالب حسن موسى. مرجع نفسه. 290.

4المادة 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

الفصل الثاني:الاساس القانوني لعقد التأمين البحري

البحر هو مكان الحادث، باستثناء تلك المنصوص عليها في المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث حددها في ثلاثة فئات الفئة الأولى تتعلق بالأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو البضاعة المشحونة، والفئة الثانية تتعلق بالخسائر العامة والتكاليف التي يقدمها المؤمن لاستبعاد خطر وشيك أو التقليل من آثاره، أما الفئة الثالثة فتتعلق بجملة المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية نضير حماية الأموال المؤمن عليها من وقوع المخاطر أو التقليل منها 2.1 كما عرف أيضا بأنه: " كل حادث بحري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن سببا في وقوعه". 3.

ثانيا: نطاق ضمان الخطر في التشريع الجزائري

لقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمينات الأمر 95-07 من خلال نص المادة 101، حيث يغطي المؤمن الأضرار المادية التي قد تصيب البضاعة المشحونة أو السفينة، أو كليهما من الناجمة عن الحوادث المباغثة أو "القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا لشروط العقد المحددة 4، كما تشمل جميع المخاطر التي تلحق بالمؤمن له الذي قد يكون مالك للسفينة أو مجهزها، أو الشاحن للبضاعة، وتشمل أيضا الخسائر الناجمة عن تصادم السفينة بأخرى أو بأي جسم بحري آخر ثابتا أو متحركا 5، ما عدا تلك المتعلقة بخطأ المستأمن عن قصد أو المستثناة بنص صريح أو اتفاق بين الطرفين 6. كما يغطي المؤمن: الإسهام في الخسائر العامة والتكاليف المساعدة لانقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين.

المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره. يعنى بعبارة "البضائع المشحونة" "البضائع المنقولة" 7.

1 جديدي معارج . مرجع سابق . ص 174.

2 المادة 101 من قانون التأمينات.

3 محمد بهجت عبد الله أمين فايد . مرجع سابق . ص 401.

4 الفقرة الأولى من المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

5 جديدي معارج. مرجع سابق. ص 174.

6 تيكراري هيفاء رشيدة. مرجع سابق. ص 371.

7 الفقرة 2 من المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

1-امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية

إذا كانت القاعدة العامة أن التأمين البحري لا يشمل إلا الأخطار التي تحل في البحر أثناء الملاحة البحرية دون الأخطار البرية التي تقع على البر أو في الموانئ، إلا أنه يجوز بناء على نص صريح في وثيقة التأمين أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية، ويستند هذا الامتداد إلى نظرية التبعية التي تقضي بأن الفرع يتبع الأصل يأخذ حكمه¹، أي أن الوحدة التجارية للعملية البحرية تستلزم الوحدة القانونية هذا بالنسبة للبضائع، أما التأمين على السفينة فيجوز الاتفاق في وثيقة التأمين أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتياز هانهر أو قناة بقصد إصلاحها².

وتجدر الإشارة إلى أن ضمان المؤمن البحري إلى الأخطار التي تلحق البضائع في البر أي قبل الشحن وبعد التفريغ، كأن تهلك البضائع بالحريق أو السرقة أو التلف أو الأمطار أو الداررة لكن بشرط خاص يعرف باسم "شرط من المخزن إلى المخزن"،³ أو شرط "امتداد الضمان"⁴.

الفرع الثاني: ضرورة الخطر

مما لا شك فيه أن عقد التأمين لا يقوم إلا إذا كان ثمة خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه، وأن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً للخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، كما أنه يجب أن لا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو ازل قبل إبرام عقد التأمين⁵.

أولاً: تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر

لا يكفي لعقد التأمين أن يوجد الخطر في ذاته، بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر، ويحصل أحياناً أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً فعلاً للخطر وقت إبرام العقد، أما إذا لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر كان التأمين باطلاً، ولا يترتب عليه أي أثر، وقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 99 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث جاء نصها: "لا يترتب على التأمين أي أثر إذا لم يبدأ

1 علي بن غانم. مرجع سابق. ص 257-258.

2 المادتان 124 و125 من قانون التأمينات.

3 شرط "من المخزن إلى المخزن" يتمثل في ضمان المؤمن البحري للأخطار التي تلحق البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه.

4 مصطفي كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 100.

5 مصطفي كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص 102.

حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدأ أثر الأخطار إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد...".

و ما يلاحظ من خلال نص المادة أنه إذا هلك البضاعة قبل تحقق الخطر في الوقت المحدد أو أن السفينة لم تبدأ في رحلتها أو تقوم بها وبالتالي غادرت الميناء فلا يعد تأميننا بحريا خلال المدة السابق ذكرها (شهرين)، وبالتالي فيعد العقد باطلا نظرا لتحقيق الشرط الفاسخ الذي نصت عليه المادة 207: "يزول الالتزام إذا تحقق الشرط الفاسخ ويكون الدائن ملزما برد ما أخذه فإذا استحال الرد لسبب هو مسؤول عنه وجب عليه تعويض".¹

أما فيما يخص الإثبات فيقع على عاتق المستأمن، وهو مدعي في طلب تعويض التأمين، فعليه أن يقيم الدليل على حقه، ولا يكفي في هذا الصدد أن يبرز وثيقة التأمين، بل عليه أن يثبت تنفيذ العقد، ويحصل الإثبات في تعرض الشيء المؤمن عليه من الخطر بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية.² ففي التأمين على السفينة من السهل إثبات التعرض للأخطار، لأن السفينة واقعة معروفة للكافة، وتثبت بسجلات الميناء وبدفتر يومية السفينة، وأم في التأمين على البضائع فيجب على المستأمن أن يثبت بأنه قد قام بشحن السفينة المعنية في الوثيقة، وأنه قام بالشحن فقط إذا لم تعين السفينة في الوثيقة ويتم الإثبات بسند الشحن، غير أن هذا السند قد يكون غير كاف، فهنا يجب على المستأمن أن يقدم مستندات أخرى مثبتة للشحن كفواتير الشراء وقائمة بيان الحمولة، وإيصالات دفع الرسوم الجمركية، وينطبق نفس الحكم في الحالة الاستثنائية التي لا يحرر فيها سند الشحن، ويكون حجة على المؤمن مع عدم الإخلال بحق المؤمن في إثبات العكس.³

ثانيا: تحقق الخطر أو زواله قبل العقد

مما سبق ثبت أن عقد التأمين لا يقوم إلا إذا كان الشيء المؤمن عليه معرض للخطر، ولكن هذا لا يكفي بل يجب أن لا يكون الخطر المؤمن قد تحقق أو ازل قبل التأمين، إلا إذا كان العقد باطلا بطلانا مطلقا لانعدام المحل، ارجع المادة 93 من القانون المدني الجزائري.

1- المادة 207 من القانون المدني الجزائري.

2- مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 103-104.

3- مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص 104.

والملاحظ أن قانون التأمينات لم يأخذ في تقدير وجود الخطر وقت إبرام عقد التأمين بالمعيار الشخصي وعدم مراعاه في ذلك للصعوبة التي يلاقيها الطرفان المتعاقدان في الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها التي توجد في الغالب الأعمى الأحوال البعيدة عن مكان إبرام العقد، وحصراً ذلك في النطاق اللزم لغش المتعاقدين وحمايتهم، فنصت المادة 100 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل 1.

أي أنه كان يكفي في نظر المشرع الجزائري وجود الخطر في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد دون أن يشترط وجوده من حيث الواقع، وهذا ما يسمى بالخطر الضني لكن ما يمكن ملاحظته أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذا المعيار الشخصي ولكنه أخذ بالمعيار المادي الموضوعي وذلك ما لمس من خلال المادة 100 من قانون التأمينات السابق ذكرها.

وجدير بالذكر أن المشرع الجزائري في قانون التأمين بالنسبة للخطر الضني كذلك قد أخذ في نص المادة 43 من الأمر 07-95، وأنه في حالة تعرض الأموال المؤمن عليها للأخطار المؤمن ضدها يؤدي إلى بطلان العقد لانتهاء المحل ويسترد مبلغ التأمين 2، ونفس الكلام قد لوحظ في المادة 125 من الأمر 07-95 الملغى.

ولقد لوحظ أن المشرع الجزائري قد قصر في الجانب الشخصي (ما يعرف بالخطر الضني) أي أنه لم يساير باقي التشريعات التي أخذت بهذا المعيار (المعيار الضني).

و في الأخير إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذي يوجد فيه المستأمن أو المؤمن قبل إبرام العقد كان عقد التأمين باطلاً، أي أن القانون يقيم قرينة قانونية على علم المستأمن أو المؤمن بهلاك الشيء أو بوصوله بمجرد إثبات أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان توقيع العقد أو مكان وجود المستأمن أو المؤمن، وهذه قرينة قانونية قاطعة لا تقبل الدليل العكسي، إذ أن القانون يقضي ببطلان العقد بمجرد توفر القرينة ١٠ وإثبات نبأ الهلاك أو الوصول، ويقع هذا الإثبات على عاتق من يتمسك بالبطلان تطبيقاً للقواعد العامة 3، لكن للأسف الشديد فالمشرع قد أغفل هذا المعيار الضني ولم يأخذ به علماً أن بذلك ضرر كبير للاقتصاد الوطني، لأن الجزائر دولة مستوردة، والمستوردون ملزمون

1- المادة 100 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

2- المادة 43 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

3- مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 106.

الفصل الثاني:الاساس القانوني لعقد التأمين البحري

بالتأمين لدى شركات التأمين الجزائرية الخاضعة لهذا القانون،الذي يمنع التعويض في حالة الخطر الضني¹.

الفرع الثالث: الأخطار المغطاة

لقد حدد القانون الجزائري الأخطار المضمونة التي تقع على عاتق المؤمن والأخطار المستثناة والمستبعدة من ضمان المؤمن،وكما أن القانون يميز من جهة أخرى بين الأخطار العادية التي يتحملها المؤمن،والأخطار الحربية التي لا تقع على عاتق المؤمن ومنه:

أولاً: الأخطار التي يغطيها التأمين البحري

إن الأخطار المضمونة التي يغطيها التأمين البحري قد وردت في قانون التأمينات الجزائرية في الأمر 95-07 وذلك لا على أساس الحصر بل على أساس المثال وقد نصت عليها المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات: " يغطي المؤمن الأضرار المادية،التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهاكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية² طبقاً للشروط المحددة في العقد.

كما يغطي:

أ- الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وانقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين.

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

ويعني بعبارة "البضائع المشحونة البضائع المنقولة"³.

من خلال نص المادة يمكن تصنيف الأخطار التي يغطيها التأمين البحري إلى صنفين: أخطار ناشئة عن البحر مباشرة،وأخطار تصيب الأموال المؤمن عليها سواء السفينة أو البضائع وهو ما يسمى بخسائر

1-تيكاري هيفاء رشيدة. مرجع سابق. ص375.

2— يمكن تعريف الأخطار البحرية بأنها: "الحوادث القهرية أو المفاجئية التي يحدثها البحر أو تحدث على البحر خلال الرحلة البحرية." مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص111.

3-المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات.

النفقات، والملاحظ أن هذا التصنيف شكلي لا يؤثر على حق المؤمن له في الحصول على مبلغ التعويض عند وقوع هذه الأخطار.

أ- الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة: وهي تلك الأخطار التي تحدث بفعل "القوة القاهرة والحادث المباغت"1، وهي كثير ومتنوعة منها:

-العاصفة والغرق والجنوح: وهي أخطار يحدثها البحر و لا تثير شك في صفتها البحرية، والعاصفة هي: "اضطراب الجو اضطرابا عنيفا"2، ويتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالبا برياح وأمطار غزيرة، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعا غير معتاد وهي في الحقيقة السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى، أما الغرق فهو "اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو، أما الجنوح أو التسيب هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو الصخور أو حطام السفن الغارقة أو أي عتبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج"3.

-التصادم البحري: معناه: "ارتطام سفينة بأخرى هذا المعنى الفني، أما التصادم في التأمين البحري فله عادة معنى واسع من معناه الفني يتوقف على مضمون الشرط الوارد في وثيقة التأمين وهو يعني عادة ارتطام السفينة بأي جسم آخر عائم أو غير عائم سواء كان سفينة أخرى أو حطام مستقر في قاع البحر أو مباني الميناء"4.

-طرح البحر: أحيانا تتعرض السفينة أثناء الملاحة البحرية لخطر ناجم عن شدة حمولتها أو لسبب آخر، فيضطر الربان لتفادي مثل هذا الخطر لرمي جزء من حمولتها في البحر لتخفيف السفينة، وهذه العملية إذا أقدم عليها الربان لإبعاد السفينة وحمولتها عن الخطر، فإن المؤمن يتحمل الخسائر الناجمة عن ذلك وهو ما يعرف "بالخسائر البحرية المشتركة"5. و يندرج تحت مفهوم الخسائر البحرية جميع الأضرار التي يقدم عليها الربان اضطاربا بقصد سلامة السفينة وحمولتها6.

1-المادة101بالأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

2مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص111.

3مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص112.

4-محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق. ص406.

5-المادة101من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

6-عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص271.

-الإرساء الجبري: وهو الذي يضطر إليه الربان بسبب حادث غير متوقع، كأن يضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر لإصلاح السفينة من ضرر أصابها من جراء عاصفة شديدة، ويتطلب الرسو نفقات استثنائية مختلفة، ورسوم الدخول والخروج من الميناء، ونفقات غداء وأجور البحارة وهذا بالنسبة للسفينة، أما البضائع فقد يلحق المؤمن له أضرار من جراء تلف البضاعة أو بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن أو المحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو¹.

-التهب والسرقة وأخطار البحارة العمدية: فهنا يتحمل المؤمن التعويض المستحق عن مثل هذه الأعمال، وبالطبع له أن يتابع بالحلول مسبب هذه الحوادث ويعد مسؤولاً مسؤولية تقصيرية².

-التغيير الجبري للطريق أو السفينة: أي تغيير خط السير المعتاد وتغيير رحلة السفر هو تغيير نقطة الانطلاق والوصول للرحلة المؤمن عليها. أما تغيير السفينة يكون إذا أفرغت البضاعة من السفينة الناقلة وأعيد شحنها على سفينة أخرى، وهذا لا يتعلق إلا بالتأمين على البضائع، ويلاحظ أن التغيير الاختياري لا يسأل عنه المؤمن ولا يكون على عاتقه⁴.

-سائر الأخطار والحوادث البحرية الأخرى: وهذا يعني أن تعداد هذه الأخطار جاء على سبيل المثال لا الحصر، ومن ثم فإن أي حادث بحري آخر ينجم عن وقوعه ضرر يلتزم المؤمن بالتعويض عنه، كما لو حدث ضرر للبضاعة من ماء البحر أو بفعل القوارض التي تكون في عنابر السفينة خاصة سفن الحبوب، أو تلف البضاعة بسبب ارتفاع درجة الحرارة بشكل غير عادي أو تلف بعض البضائع الناجم عن تسرب بضاعة سائلة خطيرة من البارميل التي تحويها⁵.

2- الأضرار المضمونة

لقد حددها المشرع الجزائري في المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات السابق ذكرها في ثلاثة فئات وتتمثل في:

الأضرار المتعلقة بتغطية الخسائر المادية، الأضرار الناشئة عن خسائر النفقات، إضافة إلى الأضرار المترتبة عن التعويضات المستحقة للغير.

1مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص113.
2-عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص504.
3المادة124من القانون المدني الجزائري.
4مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص114.
5عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص504.

2-1 الخسائر المادية: بالنسبة لهذه الفئة لا يمكن حصرها نظراً لاختلاف طبيعة البضاعة، فقد تتمثل إما في عدم صلاحية البضاعة بعد الضرر الذي لحقها كالبلل بالنسبة للقمح مثلاً أو العفن بالنسبة للمواد الاستهلاكية بفعل الرطوبة، وقد يكون الضرر مجرد إتلاف جزئي كانكسار في بعض الأجهزة والآلات المنقولة.

أما بالنسبة للسفينة فأى ضرر يمس هيكلها أو معداتها بحكم أنها وحدة واحدة غير قابلة للتجزئة. 21-2 الأضرار الناشئة عن خسائر النفقات: تقع على عاتق المؤمن النفقات الاستثنائية التي يدفعها المستأمن لتفادي الضرر أو للحد من أثره في الحالات التي يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر، فهذه النفقات تؤدي إلى التخفيف عن ضمان الشيء المؤمن عليه فهي بديل للأضرار المادية أو معادلة لها. 3-2 التعويضات المستحقة للغير: من خلال ما سبق تبين أن وثائق التأمين على البضائع لا تضمن في الغالب التعويض المستحق للغير، ولأن سبب التعويض يتمثل في عيب ذاتي عادة في البضاعة كالانفجار أو احتراق نتيجة قابليتها للاشتعال وهذا العيب لا يغطيه التأمين بوجه عام. 4. ويدخل في نطاق هذه الفئة الرجوع بدعوى المسؤولية في حالة التصادم، والرجوع بدعوى المساهمة في الخسائر المشتركة.

أما الرجوع بدعوى المسؤولية في حالة التصادم: فجاءت هذه الصورة من أجل حماية ملاك السفن من دعاوى التعويض التي قد يرفعوها ملاك سفن آخرون، أو اصطدام بجسم ثابت أو عائم كحالة اصطدام السفينة بالمنارة أو أرصفة الموانئ، وبالتالي فالمؤمن هو الذي يتحمل هذه المسؤولية. والجدير بالذكر أن المؤمن يعفى من الدعوى التي يرفعها عليه ورثته الأشخاص المتوفين بسبب الاصطدام أو دعوى المصابين في نفس الحادث لأن التأمين البحري على السفينة لا يشملهم بل يكونون تابعين لعقد التأمين على الحياة إلا بشرط خاص. 5

1- المادة 145 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 تصنف الخسائر المادية إلى: خسائر كلية وذلك في حالة الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه، وإلى خسائر خاصة وذلك إذا كان هلاك الشيء المؤمن عليه جزئياً (خسارة جزئية). أما فيما يخص الخسائر العامة أو ما تعرف بالخسائر المشتركة يجب أن تكون هذه الخسائر مرتبطة مباشرة بالرحلة والأموال المؤمن عنها وأن تكون بإرادة حرة من الريان أو أي شخص آخر.

3 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص152.

4 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. سابق. ص154.

5 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص155.

وقد جاء في نص المادة132من قانون التأمينات ما يلي:" يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له،في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".1. جاءت المادة145من قانون التأمينات لحماية مالك السفينة أو الربان أو أي شخص آخر نتيجة اصطدام السفينة أو التي تسببها السفينة للغير،إلا إذا كان المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كافي2.

بالإضافة إلى أن وثائق التأمين على البضائع لا تغطي التعويض المستحق للغير إلا إذا وجد اتفاق خاص ينص على ضمانها.3

الفرع الرابع: الأخطار التي تخرج عن نطاق التأمين البحري

هناك أخطار مستثناة مستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المستأمن عن الأضرار الناشئة عنها،وقد فرق المشرع الجازئري بين نوعين من الأخطار غير القابلة للضمان،وهي الأخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية ونصت عليها المادة102من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات،والأخطار غير قابلة للضمان إلا بموجب اتفاق خاص نصت عليها المادة103من القانون نفسه.

أولا: الأخطار غير القابلة للضمان بصورة قطعية

لقد أعفى المشرع الجازئري المؤمن من تغطية بعض الأخطار وبصفة قطعية،وبالتالي معفى من دفع التعويض في حالة تحققها وجاءت هذه الحالات في نص المادتين126و102من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات كما يلي:

1- أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسيمة : تقضي الفقرة(2)من المادة102من الأمر95-07المتعلق بالتأميناتبأن المؤمن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة للمؤمن له،وكل اتفاق مخالف يعتبر باطلا5.

1المادة132من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

2المادة145من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

3المادة103من قانون95-07المتعلق بالتأمينات.

4الفقرة(2)من المادة102من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

5جديدي معارج.مدخل لدراسة قانون التأمين الجازئري . مرجع سابق.ص172.

والمادة المذكورة صريحة بعدم سريان عقد التأمين البحري على الأضرار الناجمة عن أخطاء المؤمن له، ذلك لأن عقد التأمين البحري يقوم على احتمال وقوع الخطر أو عدم وقوعه، فلا يجوز للمؤمن أن يعتمد بخيطه وقوع هذا الخطر لكي يحصل على مبلغ التأمين ويعتبر الخطأ من جانب المؤمن له، كما في الحالة التي يشترط فيها بائع أو ممول المؤمن له بالسلعة محل التأمين على تنقل داخل العنابر، ويعتمد نقلها فوق السطح نظراً لتكلفة النقل مثلاً فالخطأ المعتمد أو الجسم يخصم من إطار التغطية بقوة القانون¹.

2- غشالربان: لقد جاء في نص المادة126من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات أنه: "لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة"².
من خلال المادة فالمؤمن لا يكون مسؤولاً عن نتائج غش الربان وخداعه ومثال ذلك، بيع البضاعة غشاً أو إغراق الربان للسفينة.

ويشترط في هذه الأخطاء التي تصدر من الربان والبحارة أن تكون عمدية تتضمن نية الغش والخداع والتدليس، أما الأخطاء العادية فإنها تبقى ضمن نطاق غطاء التأمين³.

وقد فرق المشرع الجزائري بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة من هذه الناحية فالمؤمن بالنسبة للحالة الأولى لا يكون مسؤولاً عن آثار غش الربان وتدليسه إن كان مجهز السفينة من اختياره بنفسه وذلك وفقاً للعلاقة التبعية بين مالك السفينة أو تجهزها وربانها من ناحية، وبين البحارة المشرف عليهم من جهة أخرى.

أما المؤمن في الحالة الثانية فيبقى مسؤولاً عن الأضرار والخسائر التي تصيبها بحسب غش الربان وتدليسه، لأن الربان ليس تابع للشاحن بل للمجهز⁴.

3- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

-مخالفات أنظمة الإستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

1الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

2المادة126من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

3عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص507.

4جديدي معارج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. مرجع سابق. ص174.

-الغارات والمصادرات الموضوعات تحت الحراسة، وهذه نتيجة حتمية تؤكد ما سبق ذكره حول إستثناء المخاطر التي لا يمكن للمؤمن أن يتدخل في مآربتها ولا توقعها، ويكون فيها تدخل المؤمن شخصيا هو محل اعتبار كالمصادرات والغارات أو مخالفة أنظمة التصدير والإستاد.

4- الخسائر والأضرار المترتبة عن الإشعاعات : وتتمثل في الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار واطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاع، وكذلك الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التوصيل المصطنع للجزيئات 1.

هذا النوع من الأضرار مستثنى لعدة أسباب منها أنها لا يمكن حصرها في زمن معين أو محدد لتحول عنصر تفاقم الضرر عبر الزمن كالانفجارات والإشعاعات المتولدة عن تحول نووي للذرة، وكذا عدم توفر لدى شركات التأمين الإمكانيات الكافية لدراسة هذا النوع من المخاطر، ولا على المعطيات التي تسمح لإقامة هذه الدراسة، وإما نظرا لقلّة مثل هذه النشاطات أو لطابعها الخصوصي والسري.

ثانيا : الأخطار غير قابلة إلا بمقتضى اتفاق خاص:

يعتبر هذا الصنف بمثابة استثناء عن الاستثناء لأن هذا النوع مستثنى من الضمان كأصل عام لكن استنادا على ذلك يمكن في عقد التأمين البحري الاتفاق على أن تتم تغطية هذه المخاطر من المؤمن، وقد نضم المشرع هذا الأمر في المادتين 103 و127 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه:

إن الطبيعة الخاصة لبعض البضائع تتطلب عناية خاصة مثل : البضائع القابلة للتلف، اللحوم والأسماك والفواكه، والحبوب والجلود، لذلك تستثنى مثل هذه البضائع من الغطاء التأمين على أساس إمكانية تلفها بعيب ذاتي لأن من طبيعتها أنها قابلة للتلف فتحمل بدور هلاكها بنفسها 2.

وقد عالج المشرع الجزائري عدم مسؤولية المؤمن عن الضرر والهالك الناتجين عن عيب خاص بالشيء المؤمن عليه في الفقرة الأولى من المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، إلا إذا اتفقا على عكس ذلك، أي اتفقا على أن يكون المؤمن مسؤولا عن ما ينجم من ضرر للبضاعة جراء عيب ذاتي

1 الفقرتان 2 و3 من المادة 102 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.
2 عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم . مرجع سابق. ص 508.

بها اللهم إن كان التأمين معقود على عيب خفي لم يكون باستطاعة المجهز اكتشافه أو منعه فهي مضمونة وذلك ما ورد في المادة 127 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات¹.

وتجدر الإشارة في باب الأخطار المضمونة المستثناة أن المشرع الجزائري وضع حدًا أدنى في الضمان لا يمكن النزول عنه بقوة القانون، ولكنه بالمقابل ترك الحرية للأطراف بالاتفاق على ضمان أخطار أخرى بشرط أن يكون ذلك صادرة في عقد التأمين الأصلي أو في ملحق، وهذا للسماح لكل من طرفي العقد أن يختار النظام أو التغطية التي تناسب حاجياتهما أو نشاطهما.

أما بالنسبة للإثبات فيما يخص الضرر الذي يعود للعيب الذاتي فيقع على المؤمن لأن الضرر الأصل فيه مفترض ناشئ عن حادث بحري².

والملاحظ أن مسألة العيب الذاتي لا تكون في العمل إلا بالنسبة إلى البضائع، أما بالنسبة إلى السفينة فنأدار ماثور، لأن السفينة لا تبحر إلا بعد معاينتها والحصول على ترخيص يفيد صلاحيتها للملاحة البحرية³.

2-الخطر الحربي:

لقد كانت الأخطار الحربية قديما أخطار عادية للملاحة البحرية نظرا لكثرة الحروب وطول مدتها وذلك ما لوحظ في المساواة بين الأخطار البحرية والحربية من خلال الأمر الملكي الفرنسي سنة 1681، ولم يتغير الحال في القانون التجاري الفرنسي سنة 1807 حيث كانت على عاتق المؤمن كل الأخطار بحرية كانت أو حربية وانتهجت بذلك بعض التشريعات العربية على غرار مصر الشقيقة، أما في النصف الثاني من القرن التاسع عشر (19) أخذت الحروب البحرية في النقصان بعد صدور تصريح باريس 1856 بشأن الحرب البحرية بوجوب احترام بضائع المحايدون حتى ولو وجدت على سفن العدو، ثم جاءت بعد ذلك معاهدات دولية (معاهدة لاهاي 1899 و1907) عن قواعد الحرب البرية والبحرية ومؤتمر لندن 1909، فضاعت من الحماية المقررة للملكية الخاصة زمن الحرب، فأصبحت المخاطر الحربية أخطار استثنائية⁴.

1 المادة 127 لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة.

2 عبد القادر لعطير باسم محمد ملحم . مرجع سابق. ص 509.

3 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 129.

4 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 132.

ويقصد بالخطر الحربي: "الحادث الذي يكون سببه المباشر عملا حربيًا،¹ كما يعد من الأخطار الحربية إصابة السفينة بطوربيد أو بقذيفة، أو واصطدامها بلغم بحري أو بالشبكة الواقية من الغواصات. وتوقيف السفينة عن السفر بأمر من السلطة العامة بشرط أن يكون هذا التوقيف إجراء تطلبه الدفاع الوطني كخطر التجارة مع دولة متحاربة، أو بوسط السفينة مهربات حربية.² أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد وضع بعض الأعمال المتشابهة في الفقرة (2) من المادة 103 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات حيث نصت على: "... الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب، وأعمال التخريب والإرهاب"....³ أما فيما يخص عبء الإثبات فيقع على عاتق مؤمن هذه الأخطار البحرية وبذلك أخذ المشرع الجزائري في نص المادة 104 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات: "... يفترض في حالة انعدام الدليل الذي يمكن من إسناد الحادث إلى خطر حربي، أنه ناتج عن خطر بحري".⁴ يستفاد من نص المادة أن المشرع يقيم قرينة قانونية على أن الهلاك أو الضرر يفترض أنه خطر بحري - وعلى مؤمن الأخطار البحرية الذي يتمسك بالإعفاء أن يدحض هذه القرينة بإثبات العكس (الخطر الحربي).

وما يمكن ملاحظته مما سبق بين الاستبعاد القطعي للضمان والاتفاق الخاص، متوقفان على حرية اتحاد الإجراءات الملائمة، وإمكانية المجابهة، فالضمان يسري في حدود مساهرة التنظيمات القانونية وأحكام الآداب العامة.

المطلب الثاني: زمان ومكان الأخطار

حتى يكتمل الالتزام الذي يقع على عاتق المؤمن المتمثل في تعويض المؤمن له عن الخطر، لا بد أن يقع الخطر المؤمن منه في الزمان والمكان اللذين يشملهما التأمين، ولدى فإن التزام المؤمن بدفع التعويض لا يكون إلا في ذلك الزمان والمكان الذي وقع فيه الخطر لدى قسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع،

1 مصطفي كمال طه . وائل أنور بندق. المرجع سابق .ص 135.

2 مصطفي كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع نفسه.ص 135.

3 الفقرة (2) من المادة 103 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

4 نص المادة 104 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

تم التكلم في الفرع الأول عن زمان الخطر، والثاني تناول فيه مكان الخطر أما الثالث خصص لإثبات زمان ومكان الأخطار.

الفرع الأول : زمان الأخطار

لقد ميز المشرع الجزائري شأنه شأن القوانين الأخرى تحديد زمان الخطر من خلال المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات وما يليها إلى: التأمين لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية، أو التأمين لزمان معين. 1

أولاً- التأمين بالرحلة: يقع على عاتق المؤمن في التأمين بالرحلة، الضمان من المخاطر التي يتعرض لها الشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عيها ويفرق القانون في تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة والتأمين على البضائع. 2.

1- التأمين على السفينة: تحدد عادة في وثيقة التأمين بالرحلة سواء البضائع أو السفينة وقت بداية ونهاية الرحلة، فإذا لم تتضمن الوثيقة مثل هذا التحديد يجب الرجوع إلى التحديد القانوني الذي تحيل إليه النصوص القانونية. 3.

وهنا لا بدّ التمييز بين ما إذا كانت السفينة فارغة من البضائع أو مشحونة بها، فأما بالنسبة للحالة الأولى، يسرى ضمان المؤمن من وقت الإقلاع للسفر حتى رسوها في المكان المقصود. 4. 5.

أما الحالة الثانية، حالة حمل السفينة للبضائع فإن ضمان المؤمن للأخطار منذ بداية شحن البضائع إلى نهاية التفريغ، وعلى أن لا يتجاوز الضمان مهلة خمسة عشر (15) يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ذلك: " فيما ينص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر (15) يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود". 6.

1 نص المادة 122 وما يليها من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.
2 مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري . الطبعة الأولى. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت. لبنان. 2006. ص 444.
3 المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.
4 مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق ص 133.
5 الفقرة (2) من المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.
6 الفقرة الأولى من المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

1-التأمين على البضائع : يعقد التأمين على البضائع دائما سواء ثم بوثيقة منعزلة أو بوثيقة عائمة لرحلة واحدة1,وتستمر هذه الرحلة من نقطة الخروج من المخزن في أقصى نقطة من الإرسال إلى اللحظة دخولها في مخزن المرسل إليه في ما كان الوصول المعين في أمر تأمين الرحلة لها2. وجدير بالذكر أنه إذا وصلت البضائع المؤمن عليها إلى مكان الوصول للرحلة المضمونة,لكنها ما ازلت لم تدخل إلى مخازن المرسل إليه لأنها وضعت في المستودعات,أو المخازن العامة أو الخاصة,أو مخازن إنتضاارلجمركة أو على الرصيف,فإن ضمان المؤمن يتوقف تلقائيا بانقضاء شهر واحد ابتداء من تفرغ البضاعة من السفينة الناقلة أو عتاد آخر للنقل,وذلك عندما يكون الميناء هو آخر نقطة للوصول,أو بمرور خمسة عشرة(15)يوما عندما يكون مكان الوصول النهائي هو نقطة في الداخل وباتفاق مشترك للمتعاقدين يمكن لهما تمديد هذه الأجال3.

ثانيا : التأمين لزمان معين

غالبا ما يحدد في وثائق التأمين لزمان معين,زمان الأخطار بشكل واضح وبواسطة إدراج شرط صريح الذي يحدد يوم وساعة السريان,ونهاية العقد,وفي حالة عدم النص على ذلك يرجع إلى الأحكام التشريعية في هذا الصدد4.

وقد نصت المادة124من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات على أنه " : فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أوفي مكان مائي أو جاف, وفي الأجال المحددة في العقد,ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجال المذكور."5 يلاحظ في التأمين على السفينة لمدة محددة أو زمن معين أن المؤمن يضمن الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها,ولكن إذا انقطعت أخبار السفينة بعد ثلاثة أشهر بعد آخر نبأ وصول,فيفترض أن الهلاك قد حصل في الوقت الذي كان التأمين ساريا فيه.6

1المادة139منالأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

2علي بن غانم .مرجع سابق .ص277.

3علي بن غانم . مرجع نفسه. ص278.

4علي بن غانم . مرجع نفسه .ص273.

5نص المادة124من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

6محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق.ص424.

أما في حالة ما إذا كان التأمين على البضائع بوثيقة الاشتراك، وكانت الشحنات تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمستأمن مصلحة في الشحنة بوصفه أميناً على البضائع.1

الفرع الثاني: مكان الأخطار

إن عقد التأمين يعين المدة التي يشملها ضمان التأمين، فإن كان لرحلة معينة فمكان الأخطار يتحدد بالطريق العادي للسفر بين نقطة الانطلاق ونقطة الوصول.

في حين إذا كان التأمين لمدة معينة فإنه يحدد غالباً طبيعة الرحلات المراد القيام بها أو يحدد على الأقل المياه والمناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة.2

كما أن المؤمن لا يضمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد، لكن الإشكال المطروح يكون في حالة تغيير الرحلة أو الطريق أو السفينة وللإجابة عن هذا الإشكال ستعرض الحالات التالية:

أولاً: تغيير الرحلة

إن الرحلة البحرية تحدد من ميناء الإقلاع لتنتهي بميناء الوصول و ذلك تطبيق لقاعدة "العقد شريعة المتعاقدين".3 إذ أن نوع الرحلة المقررة تأخذ بعين الاعتبار للمؤمن في حساب المخاطر وقسط التأمين،4 فقد تتغير بداية الرحلة أو تغيير ميناء الوصول لظرف قهري يمنع السفينة من تفريغ البضائع في ميناء الوصول، ويكون هذا خارجاً عن إرادة المجهز أو الشاحن فيقع على عاتق المؤمن تعويض الأخطار اللاحقة خلال هذه الملاحة مقابل قسط إضافي أو بدون مقابل حسبما كان التغيير ناتج عن خطر مضمون فيكون خارج إرادة المؤمن له إذا ازداد من احتمال حدوث الأخطار فيكون بمقابل قسط إضافي.5

أما بالنسبة للبضائع فتسري عليها أحكام المادة137 من الأمر95-07 المتعلق بالتأمينات حيث نصت على: "يسرى التأمين على البضائع بدون انقطاع فيما كان في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

1محمد بهجت عبداللهامين فايد. مرجع سابق. ص424.
2مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص446.
3علي بن غانم . مرجع سابق. ص286.
4مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص137.
5عليين غانم . مرجع سابق. ص289.

وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خاُرجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته".1

وعليه فإن تغيير الرحلة اضطراريا كأن تفر السفينة من عاصفة فإن المخاطر تقع على عاتق المؤمن وذلك لأن تغيير الرحلة في هذه الحالة إنما كان نتيجة لخطر بحري يدخل ضمن المخاطر المؤمن عليها, أما إذا كان اختياريا فتارة تقع على عاتق المؤمن وأخرى تقع على عاتق المستأمن كتغيير الرحلة المقررة قصداً بعد السفر, ولكن إذا غيرت الرحلة بالإطالة قصداً بعد السفر فتقع على عاتق المؤمن.2

ثانيا: تغيير الطريق أو الانحراف

عند قيام السفينة بالرحلة المقررة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد أو الطريق المعتاد, فإنها تكون قد غيرت طريقها وانحرفت عنه,3 وبينتج عن هذا إعفاء المؤمن من الضمان إذا كان الانحراف اختياريا, أما إذا كان اضطراريا فريكو الأحوال الجوية (أصبح مفروضا) أو رغبة في انقاد الأشخاص فلا يعفى المؤمن من التزامه بضمان المخاطر نحو المؤمن له,4 وإذا لم يكن تغيير الطريق اضطراريا يبقى المؤمن مع ذلك مسؤولا عن الحوادث التي يتبث أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق,4, وقد تناول المشرع الجزائري ذلك في الفقرة الثانية من المادة137من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

لكن المشكل المطروح هو حالة التغيير الجزئي للطريق, أي تغيير سير السفينة للطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد ثم عادت إليه وعندئذ تحقق الخطر فهنا على من يقع الضمان؟.

بعض الفقهاء والقضاة ذهبوا إلى عدم مسؤولية المؤمن عند تغيير الطريق, ولو لم يكن لهذا التغيير أثر ما في تحقق الخطر, إلا أن الرأي الأرجح تبث بأنه يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المقررة وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسؤولا عنه, ما لم يكن لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر كتعرض سفينة لعاصفة لو سلكت الطريق المعتاد.5.

1 نص المادة137من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات
2مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق.ص137.
3مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع نفسه.ص447.
4محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق. ص426.
5مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص138.

ثالثا : تغيير السفينة : يعتبر تغيير السفينة في التأمين البحري تغيير لمحل التأمين وبالتالي بطلان العقد, كذلك في التأمين على البضائع فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيها هلاك البضائع, وبالتالي فإن تغيير السفينة الناقلة لهذه البضائع اختياريا يعتبر تعديلا لمكان الأخطار ويترتب عنه بطلان العقد ما لم يتفق على خلاف ذلك¹.

أما إذا كان تغيير السفينة جبريا بسبب عدم صلاحيتها للملاحة أو كان بناء على شرط في الوثيقة يخول للمؤمن له سلطة التغيير فيبقى المؤمن مسؤولا عن الأخطار التي يشملها التأمين ويضمن كل ضرر أو هلاك قد يلحقها².

وخلاصة القول أن التغيير الاضطرابي للسفينة في العصر الحديث لا يعد تغييرا لأحد العناصر الهامة في العقد لأن جميع السفن الحالية المسموح لها بممارسة الملاحة البحرية لها نفس القدرة في ذلك, ولكن يجب أن يخطر الشاحن بهذا التغيير لمعرفة زمان وصولها وتمكنه من تسلّم بضائعه³.

الفرع الثالث : إثبات زمان ومكان الإخطار
إن حصول الخطر المؤمن ضده يجب أن يقع خلال الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد, حتى تقوم مسؤولية المؤمن ويكون ملتزما بالتعويض وهذا ما أستنتج من خلال ما سبق, لدى فإن حدث الخطر خلال هذا المجال الزمني والمكاني تحقق شرط الحق في التعويض للمؤمن له اتجاه المؤمن, ولكن إثبات ذلك مسألة في درجة من الأهمية فالأصل أنه لا حق لشخص بدون إثبات ما يدعيه, ويتم ذلك وفقا لقواعد الإثبات المعمول بها في هذا الصدد, لذلك سيتم التكم عن إثبات هذه الأخطار كما يلي:
أولا : إثبات بداية الأخطار

إذا طالب المستأمن بمبلغ التأمين, وحق عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر, وإثبات الضرر الذي لحق هذا الشيء من جراء الخطر البحري المؤمن منه الذي تعرضت له السفينة أو البضاعة أو أي مصالح أخرى⁴.

1مصطفى كمال طه ,وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص139.

2محمد بهجت عيد الله أمين قايد. مرجع سابق.ص427.

3علي بن غانم. مرجع سابق. ص290.

4علي بن غانم. مرجع نفسه. ص291.

أما عن الإثبات الخاص بالبضائع فيستنتج بطريقة غير مباشرة من مكان معاينة الخسائر التي لحقت بها، وان نددت البضائع فمن وثيقة سند الشحن يتم الإثبات، أو رسالة النقل أو الفواتير أو وثائق أخرى، وهذه الوثائق تثبت نقل البضائع وتاريخ شحن البضائع.1.

ثانياً: إثبات نهاية الأخطار

إن نهاية الأخطار تستنتج من عدم حدوث أي حادث أو كارثة لأنها مسألة واقع تثبت بكافة الطرق، فنهاية الأخطار، يتم إثباتها بوصول السفينة والبضائع بدون خسارة أي في التأمين لأجل معين بحلول الأجل، فإذا تم الإثبات بأن الخطر حصل خلال زمان ومكان الإثبات، نشأ التزام المؤمن، وان ثارت مشكلة حول زمان حصول الخطر فيجب الإثبات بأنه حصل قبل انقضاء الأجل.2.

وتلك مسألة واقع يمكن إثباتها بكل الطرق، ولكن قد لا يكون تأميناً بحرياً وانما تأمين بري إذا توافرت شروطه، أما شرط التأمين البحري أو أحد شروطه فقد انتفى وبالتالي ينتفي التأمين البحري.3. وهذا طبقاً للمادة 127 من الأمر 07-80 الملغى التي توافقه المادة 98 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.4.

إن عباً إثبات أن الخطر قد حصل خلال زمان ومكان التأمين يقع على عاتق المستأمن، ولكن في المقابل يحق للمؤمن دحض هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في هذا الزمان أو ذلك المكان أو عدم سريان العقد على هذه المخاطر.5.

أما فيما يخص الإثبات بالنسبة للسفينة فيكون بإثبات تاريخ ومكان هذه الكوارث والتي ليست بأمر صعب، وان حصلت الخسارة دون وصول أخبار عن إثبات تاريخ ميناء الإقلاع أو آخر ميناء، فإنه يرجع في المسألة كلها إلى شروط الزمان المنصوص عليها في وثيقة التأمين.6.

1 تيكراري هيفاء رشيدة. مرجع سابق. ص 396.

2 محكمة باريس التجارية في 19 مارس 1973 منشور في D.MF 1974 ص 293. نقلاً عن علي غانم. مرجع سابق. ص 292.

3 علي غانم. مرجع سابق. ص 292.

4 المادة 98 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

5 مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 140.

6 علي بن غانم. مرجع سابق. ص 292.

المبحث الثاني

آثار عقد التأمين البحري

من الثابت قانوناً أن جميع العقود منشأة لآثار قانونية في ذمة أطرافها، حيث تتمثل في الالتزامات والحقوق، شأن ذلك شأن عقد التأمين البحري، فهو ينشئ التزامات وحقوق في ذمة المؤمن له والمؤمن، ولدى عمد التكلم في المطلبين التاليين عن التزامات المؤمن له والتزامات المؤمن بهذا الترتيب، وفي نفس الإطار نضم المشرع الجزائري هذا الباب في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في المواد 108 وما يليها في القسم الثالث تحت عنوان حقوق المؤمن والمؤمن له والتزاماتهما.

المطلب الأول: التزامات المؤمن له

تتمثل التزامات المؤمن له في تلك الواجبات المنصوص عليها إما في القانون أو في وثيقة التأمين، تثبت في ذمته بمجرد الإمضاء على وثيقة التأمين أو بتحرير الإشعار بالتغطية وسيتم التحدث عن هذه الالتزامات في ثلاثة فروع أولها الالتزام بدفع القسط، ثم التصريح بالبيانات الصحيحة عن الخطر المضمون، وأخيراً الحفاظ على مصالح المؤمن.

الفرع الأول: دفع القسط

"القسط هو المقابل الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن الذي يرتضي تعويض المؤمن عن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية، وهو التزام على المؤمن له يتحدد باتفاق الطرفين عليه المؤمن له، ويدفع في الأجل المحددة في العقد، فهو مبلغ من النقود يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن، وهو ^١ أن كان يحدد باتفاق الطرفين، فإن المؤمن عادة هو الذي يستقل بوضعه ويكون بشكل نسبة مئوية من قيمة الأشياء موضوع التأمين أو بمبلغ مقطوع حسب الاتفاق مع مراعاة نوع هذه الأشياء وقيمتها وعمر السفينة وحمولتها والرحلة البحرية واحتمال وقوع الخطر".¹

أولاً: قاعدة عدم تعديل القسط

قد عرفت التشريعات المنظمة للتأمين البحري، اختلاف حول قسط التأمين، فالأصل أن قسط التأمين يجب أن يكون ثابت، أي أن المؤمن له لا يلتزم إلا بالمبلغ الذي تم تحديده كقسط للتأمين مقابل تحمل المؤمن للأخطار، وهذا ما سار عليه المشرع الأردني في المادة 296 من قانون التجارة البحرية

1 عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 535.

الأردني¹، 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 07-95 المتعلق بالتأمينات: "إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 و1 و3 أعلاه، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا²."

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 07-95 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 اطلاعه على أي تقادم للخطر المضمون حصل أثناء العقد³. أما في شأن تخفيض القسط فالمشرع الجزائري يمنع كل شرط أو اتفاق من شأنه تخفيض القسط بالنسبة للتعريف⁴. إلا إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في الفقرتين الأولى والثانية من المادة 133 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات⁵.

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 البحري⁶، أي أن المدين بالقسط هو الموقع على وثيقة التأمين بغض النظر عن استفادته أم لا. في حالة دفع المؤمن له قسط التأمين، يجوز للمؤمن فسخ العقد بعد إنذار المؤمن له بالدفع، أو أن يوقف الضمان أو يمتنع عن دفع التعويض المقابل، مادام القسط لم يدفع⁷، وهذا تنفيذاً لقاعدة الدفع بعدم التنفيذ ويجوز له في ذلك إنقاص المبلغ المستحق من مبلغ التعويض الذي سيدفع أو يرفضه⁸.

1 عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص 280.

2 المادة 109 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

3 المادة 108 الفقرتين (1) و(3) من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

4 المادة 82 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

5 المادة 133 من الأمر 9507 المتعلق بالتأمينات.

6 محمد فريد لعريبي. وهاني دويدار. مرجع سابق. ص 673.

7 المادة 111 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

8 المادة 112 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

ثانيا: الوفاء بالقسط

قد تثير مسألة الوفاء بالقسط عدة تساؤلات حول زمان ومكان الوفاء بالقسط وقابلية القسط للتجزئة من عدمه وجزاء تخلف دفع القسط.

القاعدة العامة أن الوفاء بالقسط غير قابل للتغيير,بحكم أنه يحدد وقت الإيداع وقابل لذلك في حالات استثنائية,لذلك فيكون مستحقا بمجرد إبرام العقد بين المؤمن والمؤمن له وهذا ما نصت عليه المادة 79 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي جاء نصها: " يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان 1."

وما يفهم من نص المادة أن قسط التأمين يدفع وقت إبرام العقد,غير أنه ونظرا لطبيعة عقد التأمين وتنوع أشكاله,كحالة عقد التأمين بوثيقة الاشتراك يجوز أن يدفع مقسطا على أن يحدد تاريخ الاستحقاق كل دفعة سواء ثلاثيا أو شهريا أو حتى في أي تاريخ آخر.2. وبالتالي فالمؤمن له يلتزم بدفع قسط التأمين والمصروفات المتعلقة بإبرام العقد في المكان والزمان المتفق عليهما,إذا لم يتفقا على مكان الوفاء بالقسط كان موطن المؤمن هو مكان دفع القسط تطبيقا للقواعد العامة.3.

وعادة ما يدفع القسط بصورة دورية في أول وحدة زمنية,وغالبا ما تكون مدة التأمين سنة إلا أنه أُلّف عن طريق العادة أن القسط السنوي يجاز على دفعات تكون سداسية أو شهرية لتسيير التسديد من المؤمن لهم.4.

لما كانت العادة على أن تكون مدة التأمين هي سنة فالسؤال الذي يطرح نفسه,ما مدى ارتباط مدة التأمين بالقسط؟ أي قابلية القسط للانقسام أو التجزئة,وهذا إذا طارت خلال مدة التأمين ظروف تمنع تنفيذ العقد أو انتهت مدة هذا الأخير قبل حلول الأجل 5,كحالة استحالة الخطر لتوقف السفينة على الإبحار, أو حالة التأمين على السفينة لمدة معينة من المخاطر التي تشملها التأمين وبعد سريان العقد تعرضت للهلاك

1 المادة 79 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.
2 المادة 81 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.
3 محمد بهجت عبد الله أمين فايد . مرجع سابق .ص 433.
4 المادة 81 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.
5 محمد بهجت عبد الله أمين . مرجع سابق.ص 433.

بسبب مخاطر حربية غير مشمولة بالتأمين، هنا نميز بين أربين، فالبعض يرى بأن للمؤمن الحق في القسط المتفق عليه في العقد، وإن كان تنفيذ العقد قد أوقف بقوة قاهرة قبل انتهاء مدة التأمين، وتأسيسا على أن حق المؤمن في القسط يبدأ منذ سريان عقد التأمين البحري، وهذا الحق يبقى على عاتق المؤمن له، على اعتبار أن عقد التأمين البحري هو عقد من عقود الغرر، وحيث تقضي طبيعته أن يبقى حق المؤمن في القسط كاملا، وحتى لو ازال الخطر المؤمن منه قبل نهاية مدة التأمين، لأن ضمان الخطر من جانب المؤمن قد بدأ منذ سريان العقد، ولو كان الخطر قد وقع قبل وقوع القوة القاهرة التي منعت استمرار العقد لكان على المؤمن واجب تعويض المؤمن له عن الأضرار التي أصابته¹.

بينما يرى الاتجاه الآخر، بأن حق المؤمن يتجلى في مثل هذه الحالة بقسط التأمين الذي يقابل المدة التي يسرى فيها عقد التأمين البحري، ولا يحق له المطالبة بأقساط التأمين عن المدة التي تلت فترة إيقاف العقد بقوة قاهرة، لا علاقة لها بالمخاطر التي يشملها عقد التأمين البحري²، ويبرر أصحاب هذا الاتجاه أربيم بالاعتماد على القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية³.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يتضمن لا في القانون القديم ولا للجديد نص قانوني يحسم المشكلة باستثناء ما ورد في المواد 18-22-37 من الأمر 07-80 الملغى المتعلق بالتأمينات كإشارة لما قضى به القانون الفرنسي سنة 1930⁴.

ومنه يستنتج أن القانون الجزائري قد تأثر بالقانون الفرنسي الصادر سنة 1930 ومن بين ما جاء به المواد السابق ذكرها، وجوب رد القسط في الحالات التالية على الترتيب:

فسخ العقد بسبب الإدلاء ببيانات كاذبة عن الخطر المؤمن عليه.
توقف سريان عقد التأمين لجماعة الدائنين في حالة الفسخ أو إفلاس المؤمن له أو تصفية أمواله تصفية قضائية.

-في المدة التي لم يعد فيها الشيء للمؤمن عليه معرضا للخطر المؤمن منه، وفي حالة هلاك الشيء المؤمن عليه هلاك كلياً بسبب آخر غير الخطر المؤمن منه.

1 عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص 281-282.

2 عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص 282.

3 قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 6/6/1923 رقم 1224 نقلا عن محمد بهجت عبد الله أمين قايد . مرجع سابق ص 434.

4 المواد 18-22-37 من الأمر 07-80 المتعلق بالتأمينات.

من خلال ما سبق تبين أن عقد التأمين لا يمكن أن يؤدي وظيفته بدون القسط ولهذه الأهمية أقر
المشرع الجزائري أحكاما خاصة في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في المادة 111 منه، حيث أن
المشرع الجزائري وتفاديا لأي لبس وضع مجموعة من الإجراءات الواجب إتباعها قبل أن يقر في النهاية جازء
تخلق الوفاء بالقسط، فجاءت المادة 111 من الأمر السابق لتنص على أنه في حالة عدم دفع القسط وجب
على المؤمن أن يندر المؤمن له بأن ينفذ التزامه بدفع القسط¹، وهذا الأجراء استمده المشرع الجزائري من
القواعد العامة المتعلقة بآثار العقد من باب مصادر الالتزام في المادة 119 من القانون المدني، التي تلزم
الدائن بإخطار المدين بتنفيذ التزاماته قبل المطالبة بالفسخ والتعويض²، وزيادة عن ذلك فإذا لم يتم المؤمن
له بالوفاء في أجل ثمانية (8) أيام من توصله بالأخطار المرسله بموجب رسالة موصى عليها، وأوقف المؤمن
الضمان وجاز له فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان وفي هذه الحالة وجب عليه إخطار
المؤمن برسالة موصى عليها³
يستنتج مما سبق أن المشرع الجزائري في تنظيمه لمسألة عدم دفع القسط استوحى هذه الأحكام من
القواعد العامة في تنفيذ الالتزامات⁴، إلا أنه علقها بالأجال وهي قصيرة لارتباط عقد التأمين البحري بما
يعرف "بعنصر الاحتمال"⁵.

الفرع الثاني: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه
من بين التزامات المؤمن له، وإضافة إلى دفع أقساط التأمين، الإدلاء بالبيانات الحقيقية عن
الخطر المؤمن منه، وهذا الالتزام يقع على عاتق المؤمن له لا فقط أثناء إبرام عقد التأمين البحري، وإنما
طيلة فترة سريانه، لأنه قد تطرأ ظروف جديدة توأدي إلى زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه⁶.
وتجدر الإشارة على أن هذا الالتزام هو التزام قانوني نصت عليه معظم التشريعات في تنظيمها لمسألة
التأمين البحري، وقد نص عليه المشرع الجزائري كأول التزام يقع على عاتق المؤمن له في نص المادة 108
من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، إسناد إلى نص المادة المشرع فرض على المؤمن له التصريح

1 المادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 المادة 119 من القانون المدني الجزائري.

3 المادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

4 المادتان 106 و119 من القانون المدني الجزائري.

5 نص الفقرة (2) من المادة 16 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات: " يجب على المؤمن له أن يدفع القسط المطلوب خلال خمسة

عشرة يوما (15) على الأكثر من تاريخ الاستحقاق".

6 عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص 283.

بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون، حتى يتمكن المؤمن من أخذ فكرة حقيقية عن هذا الخطر، وتقدير القسط الذي يتناسب مع أهمية ودرجة خطورته¹، وكذلك ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 15 من نفس الأمر حيث أن المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بتغطيتها².

انطلاقاً مما سبق، فإن الصورة الغالبة في هذا الالتزام هي ليست عدم التصريح بالبيانات اللازمة، وإنما المغالطة فيها أو السكوت عنها أو عن بعضها لهدف واحد للمؤمن له وهو عدم دفع قسط كبير للتأمين. ومنه فجزاء الإخلال بالتصريح بالبيانات الدقيقة والصحيحة لحصر الخطر قد نضمها المشرع الجزائري ورتب عدة نتائج إذا تخل المؤمن له عن أداء هذا الالتزام.

أولاً: عدم اقتدار امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش إذا كان امتناع المؤمن له بالقيام بالتزامه عن حسن نية أو جهالة بشرط أن يخطر المؤمن بذلك، وتثبت للمؤمن له أن البيانات المقدمة غير كافية أو غير صحيحة وأن قسط التأمين المدفوع بموجبها لا يقابل القسط الواجب الدفع إذا ما صرح بالبيانات الصحيحة أو المغفل عنها فإنه يمكن للمؤمن أن يطالب بالزيادة في القسط بما يتناسب مع الخطر أو الفسخ إذا لم يقبل المؤمن له بالزيادة، أما إذا تم ذلك بعد تحقق الخطر المضمون جاز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع فقط³.

ثانياً: اقتدار امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش قد يتخذ الغش في هذه الحالة إما صورة تصريح كاذب حيث أن الكذب يتمثل في إدلاء المؤمن له للمؤمن بالبيانات المتعلقة بالخطر المؤمن ضده ولكن بصورة تخالف الحقيقة، ومن بين أمثلة الكذب في البيانات، أن يذكر المؤمن له في وثيقة التأمين عدد الطرود المؤمن عليها يجاور العدد المشحون فعلاً أو يذكر أن البضائع المؤمنة مشحونة في العنابر، في حين أنها مشحونة على سطح السفينة⁴. وبالتالي يستفيد المؤمن له بقسط أقل من القسط الواجب الدفع أو القسط الحقيقي، وقد يتخذ الغش في صورة الكتمان ويارد به امتناع المؤمن له عمداً عن الإدلاء للمؤمن ببيانات متعلقة بالخطر المؤمن ضده ويوهم المؤمن معرفتها،

1 المادة 108، فقرة 01 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 المادة 15 من فقرة 01 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 المادة 109 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

4 محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق. ص 430.

ومن أمثلة الكتمان عدم ذكر المؤمن له للمؤمن في التأمين على البضائع بأنها مشحونة على السطح وأن البضائع أو السفينة المؤمن عليها قد تعرضت للجنوح و تم تعويمها قبل إجراء التأمين عليها¹.
وقد رتب المشرع الجزائي جزاء صارما عن هذه الصورة إذ نصت المادة110من الأمر95-07 المتعلق بالتأمينات على:" يعتبر التأمين لا غيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له"² ويستنتج من هذه المادة ومن عبارة لا غيا هو البطلان,والبطلان المقرر هنا البطلان بقوة القانون. وجدير بالذكر أن المشرع هنا لم يفرق بين البيانات الجوهرية وغير الجوهرية بخلاف القواعد العامة التي تفرق في مجال التدليس حول البيانات الجوهرية والثانوية,وهذا ما يرهب دائما التكلم عن ذاتية عقد التأمين البحري وتميزه عن باقي العقود.

ثالثا : قابلية العقد للإبطال

إذا كان إخلال المؤمن له بالتزاماتهيسوء نية أو بغش فإن للمؤمن أن يحرمه من مبلغ التأمين,وفي حالة تحقق الخطر المؤمن منه,ويبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد³. فهذه الحالة خصصها المشرع لفائدة المؤمن الذي منحه القانون المدني المطالبة بإبطال العقد لكن المشرع حمله عبء إثباته حيث جاءت المادة113الفقرة2منه "... يقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن".
وفي الأخير بالمقارنة بين المؤمن والمؤمن له حسن نية وسيء النية,يتضح أن المشرع قد أعطى الحق للمؤمن في إيقاف العقد أو فسخه أو إبطاله متى كان المؤمن له سيئ النية,كما أنه منح المؤمن له خصوصا بدفع القسط قبل تحقق الخطر واستمرارية العقد إلا إذا رفض ذلك,أما إذا تم ذلك بعد الخطر فإنه لم يبخص حق المؤمن له في المطالبة بالفرق بين الأقساط المدفوعة والأقساط التي يجب دفعها.
الفرع الثالث :الحفاظ على مصالح المؤمن:إن ذاتية عقد التأمين البحري والخصائص التي تميزه عن باقي العقود تحتم عليه أن ينفذ بطريقة تتفق مع ما يجنيه من حسن نية,والثقة المتبادلة والأمان بين الأطراف,

1محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق.ص430.

2المادة110من الأمر95-07المتعلق بالالتزامات.

3المواد113و134والفقرة الثانية من المادة136والمادتان137و138من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

حيث جاءت نص المادة113:"يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين...".

ولذلك كان لازما على المستأمن أن يتصرف تصرفا عقلانيا مارعا في ذلك صيانة لطريقة العقد ببذل كل ما في وسعه للالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن وحقوقه هذا الالتزام يترتب عليه ما يلي:

أولا: إبلاغ المؤمن بالحوادث والتخفيف من آثارها

فهنا على المؤمن له أن يخطر المؤمن بأي حادث بمجرد اطلاعه، ويعطي مهلة سبعة (7) أيام على الأكثر من تسلمه نبأ وقوع الكارثة المؤمن ضدها،¹ فيصبح التزام المؤمن بأداء العقد مستحقا، والحكمة التي تكمن خلف ذلك من هذه المدة هي أن للمؤمن مصلحة في التحقق من وقوع الخطر والأضرار التي وقعت بسبب ذلك،² فإن 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، وكما أن سرعة إخبار المؤمن بوقوع الحادث يتيح له فرصة المحافظة على الشيء المؤمن عليه أو سرعة إصلاحه قبل تفاقم الخطر، وتتيح له سرعة اتخاذ الإجراءات التي تحفظ حقوقه بالرجوع إلى الغير.³ كذلك فإن المؤمن له مطلوب منه بأن يمتنع عن القيام بأي عمل من شأنه أن يؤدي إلى وقوع الخطر أو زيادة احتمال وقوعه، كما يجب عليه أن يخفف قدر استطاعته من آثار الحادث المؤمن منه عند وقوعه، فإذا جنحت السفينة يجب على المؤمن له أن يجتهد في محاولة تعويمها⁴ وإنقاذها من الغرق، أما إذا غرقت السفينة فوجب عليه أن يبذل كل قصارى جهده في إنقاذ كل ما يمكن إنقاذه من أموال وبضائع موجودة على ظهرها.⁵ في حالة امتناع المؤمن له عن تنفيذ هذه الالتزامات حق للمؤمن له أن يطلب التعويض عما لحقه من ضرر.⁶

ثانيا: المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المتسبب في الحادث: 5

لما تتعرض الأشياء المؤمن عليها إلى ضرر بسبب الغير، في هذه الحالة لكي يحافظ المؤمن له على حق المؤمن في مواجهة الغير بسبب الضرر، وأن يتخذ كافة الإجراءات الضرورية لتثبيت حق المؤمن في الرجوع على الشخص المسؤول عن الضرر، الذي أصاب الشيء المؤمن عليه. فمثلا لو كان التأمين البحري واردا على البضائع، وحصل أن تعرضت لهلاك أو تلف أو نقص أثناء الرحلة البحرية، ففي هذه

1- الفقرة 07 من المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص 538.

3- محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق. ص 435.

4- المادة 132 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

5- الفقرة 6 من المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

الحالة يتوجب على المؤمن إخطار الناقل بذلك وتثبيت هذه الأضرار عند استلامها باعتباره مسؤولاً عنها بموجب عقد النقل البحري، ولكي يتمكن المؤمن الرجوع على هذا الناقل عند دفع مبلغ الضمان إلى المؤمن له لأنه بهذا الدفع يحل محل المؤمن له في حقه بالرجوع على الناقل 1,2، كذلك نفس الشيء بالنسبة للسفينة، فمثلاً عند تصادم السفينة المؤمنة بسبب خطأ أرجع إلى ربان السفينة، ويتعين على المؤمن له على السفينة أن يتخذ كافة الإجراءات الضرورية للمحافظة على حقوق المؤمن في مواجهة مالك السفينة مرتكبة الخطأ، وذلك لأنه يكون من مصلحة المؤمن الرجوع على الغير محدث الضرر بما دفعه من تعويض للمستأمن. 3. وجدير بالذكر أن إثبات الضرر في مواجهة مسببه يكون ذلك بإثبات حالة البضاعة عند استلامها من الناقل مثلاً، وذلك بمعرفة عملاء المؤمن أو وكلائه المذكورين في وثيقة التأمين إذا وجدوا في مكان تسليم البضاعة، ولا فعلى المؤمن له أن يجري الكشف عن البضاعة عند استلامها بمعرفة أحد رجال الإدارة لإثبات ما هلك منها، وإلا لم يفعل ذلك لا تقبل دعواه في مواجهة المؤمن، والغرض من ذلك منع الجدل حول حالة البضاعة عند تسليمها وسبب الضرر ومقداره. 4. **المطلب الثاني: التزامات المؤمن**

يتحمل المؤمن بموجب عقد التأمين بالتزام رئيسي هو دفع مبلغ التأمين للمؤمن له في حدود الخطر المضمون، وهو يقابل الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له، أي أن المؤمن يلتزم بدفع هذا المبلغ، وفي الأحوال التي يحصل فيها ضرر للمؤمن له، وناجم عن الأخطار المتفق عليها في وثيقة التأمين بشرط ألا تتجاوز قيمة الأشياء المؤمن عليها. ولا يعد طلب فسخ العقد من مصلحة المستأمن إذا رفض المؤمن الوفاء بالتعويض، وحيث أن إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع ينقص من حق المستأمن في استيفاء تعويض التأمين عند استحقاقه. 5. وللمستأمن دعوتين للحصول على هذا التعويض، وحيث تم التحدث في الفرع الأول عن دعوى الخسارة، ودعوى الترك في الفرع الثاني، كما خصص الفرع الثالث للتكلم عن التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري.

1- المادة 118 من الأمر 95-08 المتعلق بالتأمينات.

2- عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص 288.

3- محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق. ص 436-437.

4- عبد القادر لعطير باسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص 542.

5- مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 169.

الفرع الأول: دعوى الخسارة

يقصد بدعوى الخسارة: "الدعوى التي يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه في حدود مبلغ التأمين".¹ ولقد ذكر سابقا أن تطبيقا لمبدأ التعويض يلتزم المؤمن بدفع التعويض في حدود الضرر الذي لحق بالمؤمن عليه وتثير دعوى الخسارة أمرين أولهما يتعلق بتقدير التعويض، وثانيهما يتعلق بكيفية استعمال هذه الدعوى.²

وقد نظم المشرع الجزائري هذه الحالة في نص المادة 114 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات وكذا المادة 117 من نفس الأمر.

أولا: تقدير التعويض

1- تقدير التعويض على السفينة:

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المستأمن لإبعاد الضرر أو التخفيف منه، فالمؤمن يدفع هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين ولا يوجد إشكال في ذلك.

أما إذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة قبل الحادث كما يحددها أهل الخبرة.³

لكن إذا أصيبت السفينة بأضرار تستلزم إصلاحها أو تجديد أجزاء من أدواتها، قدر التعويض بحسب ما أنفقه المؤمن له، قصد إعادتها إلى الحالة الأولى حتى تكون صالحة للملاحة البحرية، وهو ما نصت عليه المادة 131 فقرة 1 الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات حيث نصت على: "في حالة تعويض العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد".⁴

بالإضافة إلى أنه عند استبدال جزء قديم للسفينة بجزء جديد، فإنه يحسم من نفقات الإصلاح فرق التجديد، وهذا حتى لا يجني المستأمن ربحاً من التأمين، ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين، وهو يختلف

1 - مصطفى كمال طه. مرجع سابق. ص 463.

2 - مصطفى كمال طه. مرجع نفسه. ص 463.

3 - مصطفى كمال طه. مرجع نفسه. ص 464.

4 - المادة 131 فقرة 1 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

حسب عمر السفينة، فإن كانت قديمة جدا فإنها تحتاج إلى إصلاح كبير، وفي حين إذا كانت جديدة لم تمض عليها أكثر من سنة فلا مجال للحسم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد. 1
كما أنه لا يجوز للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح، كطلب التعويض جراء نقص القيمة التجارية للسفينة أو تعطيل السفينة من جراء الإصلاح أو لأي سبب آخر. 2

2-تقدير التعويض على البضائع:

إن البضائع المحملة على ظهر السفينة قد يصيبها ضرر كلي أو تلف، وفي حالة هلاك البضاعة فإن المؤمن ملزم بتعويض المؤمن له عن قيمة هذه البضاعة كما لو وصلت سالمة إلى الميناء المقصود بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين المحدد بالعقد. 3

في حين أنه عند تلف البضاعة فمقدار التعويض يحدد كما لو وصلت البضاعة سالمة إلى الميناء المقصود ومقارنة ذلك بقيمتها بعد التلف والفرق بين هاتين القيمتين هو الذي يبين مقدار التعويض الذي يتحمله المؤمن على أن لا يحسم من ذلك النفقات المفروضة على البضاعة وكذلك لا تطرح الرسوم الجمركية التي تفرض على البضاعة، وهذا يعني أن النفقات التي يتحملها المؤمن له عن البضاعة والرسوم الجمركية يضاف إلى قيمتها الحقيقية عند مقارنة قيمتها مع القيمة التي أصبحت عليها بعد التلف، ويتم احتساب التعويض الذي يلتزم به المؤمن عن طريق التسوية بالنسبة، وهذه الأخيرة يتم تحديدها بمقارنة البضاعة الحقيقية مضافا إليها الرسوم والنفقات مع قيمة البضاعة بعد التلف والنسبة الناجمة عن هذه المقارنة وهي التي تأخذ من مبلغ التأمين كتعويض يدفع للمؤمن له. 4

وقد أشار المشرع الجزائري كباقي التشريعات العربية اللبنانية والمصرية في تقدير الخسائر التي تلحق البضاعة من خلال نص المادة 144 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات جاءت نص المادة: "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان. يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمنة عليها". 5

1 -مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص170.

2 -مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع نفسه. ص170.

3 -ارجع ما تم بيانه في الفصل الأول فيما يخص التأمين على البضائع والمواد 101 و105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

4 -عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص293.

5 -المادة 144 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

من خلال نص المادة السابقة نجد أن المشرع الجزائري أخذ بطريق التسوية بالفرق، وحيث تنحصر في تحديد الفرق بين قيمة البضاعة يوم التفريغ بقيمتها وهي تالفة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمستأمن. وجزير بالذكر أن القانون يجيز الاتفاق على ما يعرف بالمسموحات¹ أو الإعفاءات ويقصد بها عدم التزام المؤمن بتعويض الأضرار قليلة الأهمية أو خصم نسبة من الضرر من مبلغ التعويض المستحق. 2. والحكمة من المسموحات هي تقادي المطالبات قليلة الأهمية، وحث المستأمن على العناية والمحافظة على الشيء المؤمن عليه. 3.

ثانيا: استعمال دعوى الخسارة

لا يحق للمؤمن له الرجوع إلى المؤمن بالمطالبة بالتعويض الكلي أو الجزئي في حدود مبلغ التأمين إلا إذا أثبت وقوع الخطر، وأن هذا الخطر مغطى بوثيقة التأمين، وأنه وقع على الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين، ويقوم بذلك بكل الوسائل المتاحة،⁴ لأن المؤمن يعد تاجرا، المادة (2) معدلة والمادة 03 من القانون التجاري الجزائري.

أما فيما يخص حق المؤمن في الحل محل المؤمن له في الرجوع قبل الغير المسؤول عن الضرر، فبناء على الصفة التعويضية لعقد التأمين لا يجوز للمؤمن له أن يثري من وراء التأمين، وهذا عن طريق جمعه بين تعويض التأمين الذي يحصل عليه من المؤمن عند تحقق الخطر وعلى التعويض الذي يلتزم به الغير المسؤول عن الضرر، لذلك قررت التشريعات ووثائق التأمين والتشريع الجزائري في حق المؤمن عند دفعه تعويض التأمين في الحل محل المستأمن فيما له من دعاوى وحقوق ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفع للمؤمن له. 65.

1 - يسمي البعض المسموحات بالمسموحات النسبية (franchises tantièmes) تمييزا لها عن المسموحات أو الإعفاءات المتعلقة بالأخطار (franchises de risques)، مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 294-295.
2 - عادل علي المقدادي. مرجع سابق. ص 294-295.
3 - مصطفى كمال طه. المرجع السابق. ص 466-467.
4 - عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. المرجع السابق. ص 555.
5 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد. المرجع السابق. ص 467.
6 - المادة 118 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

الفصل الثاني:الاساس القانوني لعقد التأمين البحري
وقد أثارت المادة744من القانون البحري إلى حلول شركة التأمين محل المستأمن الذي عوضته عن
الخسائر اللاحقة ببضائعه بدعوى تسمى دعوى الحلول.1

الفرع الثاني: دعوى الترك

يعد الترك نظام خاص بالتأمين البحري وحده، ودون باقي التأمينات الأخرى، باعتباره طريق استثنائي
محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الكبرى، وعلى أن المستأمن غير ملزم بالترك في هذه الأحوال،
بل له أن يرفع دعوى الخسارة البحرية لأنها الدعوى العادية التي يلجأ إليها المستأمن للحصول على تعويض
الضرر الذي لحقه وله أن يختار بينهما، وأما في غير المخاطر الكبرى فليس للمستأمن إلا دعوى الخسارة
البحرية²، ولكن له في حالة حدوث مخاطر كبرى أن يترك للمؤمن الشيء المؤمن عليه وأن يطالب
بالتعويض عن الهلاك الكلي وهذا ما جاء في المواد115و134و143من الأمر95-07المتعلق
بالتأمينات، حيث نصت هذه المواد عن حالات التخلي في التأمين البحري على السفن والتأمين البحري على
البضائع.

أولاً : حالات ترك السفينة المؤمن عليها

تنص المادة134من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات على أنه : "ماعدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا
يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

- 1)الفقدان الكلي للسفينة.
 - 2)عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها.
 - 3)تجاوز قيمة إصلاحها الضروري ثلاثة أرباع (4/3) القيمة المتفق عليها.
 - 4)انعدام أخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة(03) أشهر إذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية،
يمدد الأجل ستة أشهر(6) أشهر".³
- وما يلاحظ أن هذه المادة ليست من النظام العام، وذلك طبقاً لنص المادة96من الأمر95-07المتعلق
بالتأمينات الذي حددت النصوص والمواد التي يجوز الاتفاق على مخالفتها.

1-المادة744من القانون البحري والمادة144من الأمر80-07الملغى التي تقابلها المادة118من الأمر95-07المتعلق
بالتأمينات.

2مصطفى كمال طه . مرجع سابق .ص472.

3المادة134من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

وبالتالي فإنه يمكن الاتفاق في وثيقة التأمين على مخالفة الشروط المطبوعة ما دامت الأولى لا تخالف النظام العام، وإذا من المستحسن استعراض ما جاء في وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية بصدد التخلي عن السفينة في حالات المذكورة في المادة 20 من هذه الوثيقة تحت عنوان التخلي:

1- لا يمكن أن يتم التخلي إلا في الحالات الآتية:

الفقدان الكلي للسفينة 1.

الفقدان بدون أخبار، حيث يستطيع أن يتخلى عن السفينة بمرور ثلاثة أشهر وفي حالة كان التخلي ناتجا عن أحداث أو حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر.

عدم أهلية (صلاحية) السفينة للملاحة وهذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من جهة مختصة (الخبراء) بسبب إصابة السفينة بأضرار ناتجة من أخطار مضمونة مع انعدام الوسائل الضرورية لإصلاحها، وكذلك في حالة عدم تواجد الموارد الضرورية في هذا الميناء فيحق للمؤمن له طلب التخلي. 2.

2- إلزامية إبلاغ المؤمن بالتخلي بمقتضى رسالة متضمنة أو بواسطة محضر في أجل لا يتعدى ثلاثة (03) أشهر من معرفة الحادث الذي يعطي الحق في التخلي أو من انقضاء الأجل الذي يسمح به. 3. يلتزم المؤمن عند تبليغ التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين البحرية أو التي يعلم بها.

3- في جميع الحالات التي يكون فيها محلا للتخلي يكون المؤمن المبلغ بالتخلي عن الأشياء المؤمن عليها، حق الخيار بين قبول التخلي وتسوية الخسارة الكبيرة دون انتقال الملكية، لكن في المقابل يجب إعلام المؤمن له بقراره في أجل ثلاثون يوما (30) يوما ابتداء من تاريخ موافاة الأخير للأول لكافة الوثائق المبررة في حقه بالتخلي. 4.

من خلال ما سبق يتضح أنه " : بمجرد إثبات المؤمن له لإحدى الحالات المذكورة آنفا يمكنه الإعلان عن رغبته بالتخلي، وذلك حتى يتسنى للمؤمن من التحقق من توافر شروط التخلي ويشترط القانون الجزائري أن يتخذ المؤمن قرار خلال مدة شهر (01) من إخطاره، إما بقبول التخلي أو برفضه، وبالتالي

1 الفقدان الكلي للسفينة وهو ما يعرف بالإختفاء حيث تختفي السفينة تماما في البحر، بحيث لا يتخلف عنها أي حطام والفقدان الكلي يختلف عن الإتلاف الكلي حيث تتحول السفينة في هذا الأخير إلى حطام وتفقد صفاتها كسفينة. مصطفى كمال طه . مرجع سابق. ص 190.

2 علي بن غانم . مرجع سابق. ص 87-88.

3 المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

4 علي بن غانم . مرجع نفسه. ص 88-89.

إذا لم يقبل بذلك وجب عليه تسديد مبالغ التعويض للمؤمن له ^{١٠٠} إذا قبل تنتقل له ملكية الشيء المتخلي عنه مقابل دفعه مبلغ التأمين للمؤمن له كاملاً". 1.

ثانيا :حالات ترك البضائع

تتمثل حالات ترك البضائع المؤمن عليها حسب نص المادة143من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات في : "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

1-الفقدان الكلي للبضائع.

2-خسارة أو تلف يفوق (4/3)قيمة البضائع.

3-بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.

4_عدم قابلية السفينة للملاحة ^{١٠٠} إذا تعدد الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقلا كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة(3)أشهر.

4-انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة(3)أشهر، ^{١٠٠} إذا كان تأثير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل(6)أشهر". 2.

من خلال نص المادة نجد أن هناك حالات مشتركة بين السفينة والبضائع وهو ما لمس من المادتين 134و143من الأمر95-07كما أن ليستامن النظام العام وذلك وفقا للمادة96من نفس الأمر لدى تجنبنا للتكرار حال التكلم عن الحالات الخاصة بالبضائع دون الحالات المشتركة بين السفينة والبضاعة:

1-بيع البضائع أثناء السفر : في هذه الحالة يجب لجوز الترك أن يكون أمر بيع البضائع ضروريا بسبب أضرار مادية لحقت بها، حيث تقع على عاتق المؤمن، كما يشترط أن يكون البيع أثناء السفر في مكان ليس هو مكان الانطلاق أو الوصول.3.

1جديدي معراج .مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري . مرجع سابق .ص168.
2المادة143من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.
3مصطفى كمال طه . مرجع ساق .ص477.

2- هلاك أو تلف ثلاثة (3/4) أرباع البضائع: يجوز ترك السفينة والبضاعة إذا بلغت الخسارة أو التلف الذي لحق بها ثلاثة أرباع قيمة كل منها.1
فإذا بلغت الأضرار أو الخسائر التي لحقت بالبضاعة ثلاثة أرباع القيمة المؤمن بها على الأقل دون النظر إلى النفقات الأخرى، كأجور النقل والتحميل، والحفظ ومن أمثلة هلاك البضاعة نقص وزنها أو مقاسها أو عددها حيث يتعدا رسترجاعها.2.

كما أنه لا يكفي طلب الترك في هذه الحالة بلوغ التلف ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة، بل يجب أن يكون الخطر الذي كان الهلاك أو التلف نتيجة له من الأخطار التي يغطيها التأمين، فمثلاً إذا كان تلف البضائع أو هلاكها الذي يجاوز ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة لم يحدث بسبب مخاطر البحر، وإنما يرجع إلى عيب ذاتي في البضائع المؤمنة لا يجوز طلب الترك في هذه الحالة، كما أنه فيما يخص نسبة ثلاثة أرباع في حالة الهلاك أو التلف هو بالنظر إلى القيمة المؤمنة أو مبلغ التأمين بصرف النظر عن القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها لو كانت أكبر من هذا المبلغ، فإذا لم تبلغ قيمة الهلاك أو التلف ثلاثة أرباع فلا مجال للترك ويقتصر حق المؤمن له على مطالبة المؤمن ما لحقه من أضرار عن طريق دعوى الخسارة.3.

الفرع الثالث: تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري
من جملة الأحكام التي يختلف فيها التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين الأخرى، وتقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين البحري، سواء كانت الدعوى من أجل المطالبة بمبلغ التعويض أو التخلي أو دفع القسط أو دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة ويتجلى الاختلاف في أكثر من جانب لا سيما في مدة التقادم.4

وطبقاً لنص المادة 322 من القانون المدني الجزائري فإن طبيعة التقادم من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها،⁵ إلا أن أحكام التقادم في التأمين البحري مميزات، فهي تتميز عن الأحكام والقواعد العامة الواردة في القانون المدني وحتى في قانون التأمين وذلك ما لوحظ من خلال نص المادة 27 من الأمر

1 المادتان 134 و143 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.
2 عبد القادر لعطير. وباسم محمد ملحم . مرجع سابق . ص 565.
3 محمد بهجت عبد الله أمين قايد. مرجع سابق . ص 478-477.
4 علي بن غانم . مرجع سابق. ص 111.
5 المادة 322 من القانون المدني.

- 95-07 المتعلق بالتأمينات حسب ما نصت على: "يحدد أجل تقادم جميع دعاوي المؤمن له أو المؤمن من الناشئة عن عقد التأمين بثلاثة(3)سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه"1...1
أما المادة121من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات فقد جاء فيها: "يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين(2),سريان أجل التقادم ابتداء من:
1-تاريخ الاستحقاقلدعاوي دفع القسط.
2-تاريخ الحادث الذي يقضي إلى دعوى العطب,2بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة.
3-فيما يخص البضائع المشحونة ابتداءمن:
أ- تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.
ب-التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.
ت-تاريخ وقوع الحادث الذي يقضي للدعوى العطب إذ وقع بعد تاريخ وصولالسفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.
4-تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي.
5-تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة أو أجر المساعدة والإنقاذ أو الطعن من طرف الغير.
6-تاريخ الدفع غير المستحق,فيما يخص أي دعوى,ومن أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين"3.
من خلال نص المادة فتحديد مدة التقادم للدعاوي الناشئة عن التأمين البحري بمرور سنتين على خلاف التأمين البري المادة27من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات الذي يحددها بثلاثة سنوات.
كما أن طبيعة الحكم فيما يخص التقادم من النظام العام وهذا ما تجسدمن خلال المادة96من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات على خلاف المشرع الفرنسي الذيضيق من الشدة فيما يخص النظام العام5.4.

1المادة27من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

2دعوى العطب أي دعوى الخسارة . علي بن غانم . مرجع سابق. ص114.

3المادة121من الأمر95-07المتعلق بالتأمينات.

4علي بن غانم . مرجع سابق. ص115.

5القانون الفرنسي سمح بتقليص المدة أو إطالتها على خلاف الأحكام العامة للقانون الجزائري التي لا تسمح بذلك . علي بن غانم . مرجع نفسه . ص115.

الفصل الثاني:الاساس القانوني لعقد التأمين البحري

كما أن المشرع الجزائري من خلال قانون التأمينات قد أخذ بالمواعيد القصيرة حيث أخذ بمدة سنتين لكل من دعوى الخسارة ودعوى الترك وتحسب هذه المدة من تاريخ وقوع الحادث أو التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة بالنسبة للبضائع.

خلاصة

إن من بين العناصر الأساسية التي يتكون منها التأمين البحري الخطر البحري، فقد طار عليه تطور كبير وتوسع مفهومه، ويعد أكثر تأثيراً وإضافة للطابع المميز للتأمين البحري، وقد اتسع نطاقه في التشريع الجازمري ليمثل كل خطر يتعلق بعملية بحرية، وامتد أيضاً إلى الأخطار غير البحرية أصلاً والتي يكون سبب ضمانها نص تشريعي أو اتفاقي في وثيقة التأمين.

كما يجب لضمان الخطر أن لا يكون مستبعداً من الضمان، فالمؤمن لا يأخذ على عاتقه ضمان كل الأخطار البحرية أو غير البحرية، فهناك بعض الأخطار يستبعدها المؤمن من الضمان.

إضافة إلى أنه لميلاد التزام المؤمن بالتعويض لا بد أن تتحقق الأخطار في الزمان والمكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين، وهي تختلف بحسب ما إذا كان التأمين بالرحلة، والتأمين لزمان معين، وكذا بحسب ما إذا كان التأمين على السفينة أو على البضاعة.

أما بالنسبة للإثبات فيتضح من خلال ما سبق أنه إذا قام المستأمن بإثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، ويفترض أن هذا الأخير قد تحقق في الزمان والمكان المتفق عليهما.

أما بخصوص التزامات المؤمن له فهي تمثل شرطاً لأداء التعويض بوصفه الالتزام الرئيسي على عاتق المؤمن، فلمؤمن له مطالبته بدفع التعويض، أي دفع مبلغ التأمين مقابل التخلي عن الشيء المؤمن عليه للمؤمن، ويكون له الخيار بين دعوى الخسارة أو دعوى الترك حسب ما تمليه عليه مصلحته، أو حسب الاتفاق بينهما.

الخاتمة

خاتمة

إن الواقع المعاش اليوم أثبت القيمة الحقيقية للتأمين البحري والمكانة التي يحضها بها عن باقي التأمينات فالدول التي اهتمت به ازدهرت ونمت في جميع المجالات من خلال الكسب الهائل التي تحصل عليه إقتصاديا واجتماعيا لكن للأسف لم تساير الجائز هذا الوضع بالشكل الكافي، وبعدها، فهذه أهم النتائج المستخلصة من هذا البحث الذي كانت إشكالية الرئيسية تتمثل في : التأمين البحري طابع متميز وذاتية مستقلة وقواعد قانونية خاصة ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى، وقد تجلّى ذلك من خلال البحث في التأمين البحري وفق القانون البحري الصادر في 05 جويلية 1976، الذي لم يتضمن أحكاما خاصة بالتأمينات البحرية، وفتح ذلك لقانون التأمينات 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980، ثم الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المعدل والمتمم والذي ألغى القانون 80-07.

إن التأمين البحري يكاد يغطي كافة الأخطار البحرية، وفي الوقت الحاضر من النادر أن تبحر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يكون مؤمن عليها من المخاطر البحرية ابتغاء الأمن والضمان على عكس التأمين البري الذي لم يصل إلا لتغطية جانب ضئيل من الأضرار البحرية. إن عقد التأمين البحري يتلزم بوجه عام في المجال التجارة الدولية مع عقدين آخرين هما عقد النقل البحري، وعقد البيع البحري، وهذه العقود الثلاثة كانت منفصلة من حيث إختلاف الأطراف الموقفة عليها، إلا أنها متداخلة متكاملة، ولا يمكن تصور أي عملية بيع دولية دون أن تتم داخل هذا الإطار القانوني التلاقي متعدد الجوانب.

التأمين البحري لم يُعدّ يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمنين إلى المؤمنين كما كان الحال قديما، بل أصبح نظام يقوم على توزيع الأخطار بين المؤمنين من خلال نظام إعادة التأمين وهو ما يسمح بتوزيع المخاطر فيما بينها، ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلي، بل امتداد إلى النطاق الدولي. ولعل أسمى السمات السابق ذكرها لا تكفي وحدها لإبراز الطابع المميز والذاتية المستقلة له بل يجب استعراض الخصائص والمبادئ المميزة له.

التأمين البحري عقد رضائي لا يحتاج إلى شكل معين لانعقاده، ورغم أهمية التعويض فالمشروع لم يشترط الكتابة لانعقاده بل لإثباته وهنا يظهر الطابع المميز للتأمين البحري وذلك لأهمية التعويض إذا حدثت الكارثة أو الخطر، وكذلك بالنسبة للقسط الذي لم يشترط المشروع إثباته.

إن الطبيعة القانونية المميزة للتأمين البحري تتجلى كذلك في تجارته فهو عمل تجاري بحسب الموضوع (يتم في شكل مقولة)، وعمل تجاري بحسب الشكل (يتم في شكل شركة مساهمة) هذا بالنسبة

للمؤمن، أما بالنسبة إلى المستأمن فقد يكون عمل تجاري تبعا لصفته، أو عمل تجاري بالتبعية إذا قام بالتأمين أثناء نشاطه التجاري أو ضرورة في استمرار تجارته.
كما قد يُعدّ عملا مدنيا كما لو قام به شخص عادي بتأمين أمتعته وبضائعه أثناء سفره عن طريق البحر.

ويقوم التأمين على أهم خصوصية هي خاصية التعويض، أي أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر، لا يهيئ له سبيلا لإثارة والكسب.
ويقوم أيضا على مبدأ حسن النية و الاحتمالية، بالنسبة للأولى فرغم توفرها في جميع العقود إلا أنها لها معنى خاص في عقد التأمين البحري، فهو يقوم على حسن النية المطلقة التي يجب أن تسود والعقد رتب عنها البطلان، أما بخصوص الاحتمالية فهو احتمالي لكلا الطرفين من الوجهة القانونية، فهما لا يعرفان على وجه التحديد عند إبرام العقد ما إذا كانت العملية ستسفر عن كسب أو خسارة، ولكن بالنسبة للوجهة الاقتصادية فلا يكون كذلك لأن العملية هنا قائمة على التعاون والخبرة و الاستعانة بعلم الاحتمالات والإحصاء والمقاصة مما يجعل المؤمن يعرف نسبة الأخطار المتوقع حصولها والخسارة التي يتحملها، وبالتالي يحدد الأقساط التي يجب دفعها من طرف المؤمن لهم.

وتمت سمة أخرى بارزة للتأمين البحري تتجلى في أن النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحري في التشريع الجزائري تفسيرية في معظمها جاءت مكملة لإرادة المتعاقدين، حيث لا ينطوي قانون التأمين إلا على 10 مواد أمرة جاءت لصالح المؤمن، فهذا الطابع ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين كالتأمين البري التي جاء معظمه نصوصه أمرة.

وحتى تتضح الصورة أكثر عن الطابع المميز والذاتية المستقلة والقواعد الخاصة التي ينفرد بها التأمين البحري ستعرض العناصر الجوهرية لعقد التأمين البحري كما يلي:

أ- القيمة المؤمن عليها : حيث أصبح يشمل التأمين البحري اليوم التأمين على السفينة وما عليها من أمتعة وتجهيزات، وكذا للمؤمن التأمين على الربح المأمول والمتوقع، وله كذلك التأمين على المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تلحقها السفينة أو البضاعة بالغير وبالتالي أصبحت القيمة المؤمن عليها أكثر اتساعا.

ب- الخطر البحري : إن الأصل في التأمين البحري التعويض عن الأضرار والخسائر الناجمة عن الحادث البحري، ولكن إستثناء يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة أو البضاعة إذا أصابها ضرر بحري جسيم أدى إلى هلاك كلي أو جزئي، ولكن مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملا من المؤمن فالتخلي كنظام يعطى الذاتية المستقلة لعقد التأمين البحري.

ت- التعويض : يعتبر أثر من آثار عقد التأمين البحري بوصفه الالتزام الرئيسي على عاتق المؤمن، مقابل إلتزامات المؤمن له التي تعتبر شرطت لهذا التعويض.

كما أن التقادم في التأمين البحري بالنسبة للدعوى الناشئة عنه سنتين على خلال باقي فروع التأمين. هذا والحمد لله الذي أعانني عن إتمام البحث وأرجو أن يكون هذا البحث قد أعطى فكرة واضحة وبسيطة عن التأمين البحري في ضل القانون البحري الجزائري بقلم صادق.

أولاً: النصوص القانونية

النصوص التشريعية

- 1- الأمر رقم 75- 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975. يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 30 سبتمبر . العدد 78.
- 2- الأمر 75- 59. المؤرخ في 26 سبتمبر 1975. يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم . الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 19 ديسمبر 1975. العدد 101.
- 3- الأمر 76- 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976. يتضمن القانون البحري الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 أبريل 1977. العدد 29 المعدل والمتمم بالقانون 98- 05 المؤرخ في 2 يونيو 1998. الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 27 يونيو 1998. العدد 47. المعدل والمتمم بالقانون 10- 04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الصادر في الجريدة (2) الرسمية المؤرخة في 18 أوت 2010. العدد 46.
- 4- الأمر رقم 95- 07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات . الصادر بالجريدة الرسمية المؤرخة في 08 مارس 1995. العدد 13 المعدل والمتمم . بالقانون رقم 06- 04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006. العدد 15.

النصوص التنظيمية

- 1- المرسوم التنفيذي رقم 95- 409 المؤرخ في 09 ديسمبر 1995 المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال إعادة التأمين . الصادر عن الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 ديسمبر 1995. العدد 76 و المعدل والمتمم بالرسوم التنفيذية رقم 10- 207. المؤرخ في 09 سبتمبر 2010. الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 15 سبتمبر 2010. العدد 53.

ثانياً : المؤلفات

المؤلفات العامة

- 2- مصطفى كمال طه . العقود التجارية. الطبعة 2005 دار الفكر الجامعي . الإسكندرية. مصر 2005
- 1- . 2005 محمود الكيلاني . الموسوعة التجارية والمعرفية. عقود التأمين من الناحية القانونية . المجلد السادس . الطبعة الأولى . دار الثقافة للنشر والتوزيع . عمان الأردن. 2009.

المؤلفات المتخصصة

- 1-حمدي الغنيمي . محضرات في القانون البحري الجزائري. الطبعة1983.ديوان المطبوعات الجامعية . الجزائر.1983.
- 2-عبد القادر لعطير . الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية . الطبعة1999. دار الثقافة للنشر والتوزيع .عمان . الأردن.1999.
- 3-فريد لعريني . هاني دويدار. مبادئ القانون البحري والتجاري . الطبعة2000. دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع .الإسكندرية . مصر.2000.
- 4-هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . دار الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية. مصر.2001.
- 5-عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم . عقد التأمين حقيقة ومشروعية . دراسة مقارنة . الطبعة الأولى بيروت .لبنان.2003.
- 6-علي بن غانم . التأمين البحري ودانية نظامه القانوني . الطبعة الثانية . ديوان المطبوعات الجامعية .بن عكنون . الجزائر.2005.
- 7-محمد بهجت عبد الله أمين قايد . الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. الطبعة الأولى .الجزئان الثاني والثالث .القاهرة .مصر.2005.
- 8-مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري . دراسة مقارنة (السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – النقل البحري- الحوادث البحرية- الضمان التأمين البحري) . الطبعة الأولى . منشورات الحلبي الحقوقية .بيروت .لبنان.2006
- 9-جديدي معراج . محاضرات في قانون التأمين الجزائري . الطبعة2007. ديوان المطبوعات الجامعية .عنابة . الجزائر. 2007.
- 10-جديدي معراج . مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. الطبعة الخامسة . ديوان المطبوعات الجامعية. بن عكنون . الجزائر.2007.
- 11-عادل علي المقدادي. القانون البحري (السفينة – أشخاص الملاحة – النقل البحري – البيوع البحرية –الحوادث البحرية – التأمين البحري) . الطبعة الأولى . دار الثقافة للنشر والتوزيع .عمان. الأردن. 2009.
- 12-عبد القادر لعطير . باسم محمد ملحم . الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية . الطبعة الأولى. الإصدار أول . دار الثقافة للنشر والتوزيع .عمان . الأردن.2009.
- 13-محمود شحماط . المختصر في القانون البحري الجزائري . طبعة2010. ديوان المطبوعات الجامعية الجزائري.2010.

14-حسن موسى طالب . القانون البحري . الطبعة الثالثة . دار الثقافة للنشر والتوزيع . عمان . الأردن .
2012.

15-مصطفى كمال طهوائل أنور بندق . التأمين البحري في القوانين (المصري - الفرنسي -
الإنجليزي - اللبناني الكويتي - السعودي - الأردني - الليبي - القطري - البحريني - العماني) .
الطبعة الأولى . دار الفكر الجامعي . الإسكندرية . مصر . 2012.

ثالثا : الرسائل العلمية

1-تيكاري هيفاء رشيدة . النظام القانوني لعقد التأمين . دراسة في التشريع الجزائري . شهادة دكتوراة في
العلوم تخصص قانون أعمال . إشراف الأستاذ محمودي ماز . جامعة مولود معمري . تيزيوزو .
كلية الحقوق والعلوم السياسية . تاريخ المناقشة 11ديسمبر 2012 . العام الدراسي 2011-2012

فهرس الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
16	أطراف عقد التأمين البحري.....	1-
34	الأموال المؤمن عليها.....	2-

الفهرس

02.....	مقدمة.....
07.....	الفصل الأول : نطاق عقد التأمين البحري.....
07.....	المبحث الأول : الإطار القانوني لعقد التأمين البحري.....
07.....	المطلب الأول : تعريف عقد التأمين البحري وخصائصه.....
08.....	الفرع الأول : تعريف عقد التأمين البحري.....
08.....	أولا : تعريف التأمين البحري طبقا لبعض التشريعات.....
08.....	ثانيا : تعريف التأمين البحري طبقا للتشريع الجزائري.....
10.....	الفرع الثاني : خصائص عقد التأمين البحري.....
10.....	أولا : الرضائية والإذعان.....
11.....	ثانيا : الاحتمالية وحسن النية.....
11.....	ثالثا : التأمين البحري عقد تعويض وعقد ملزم لجانبين.....
12.....	الفرع الثالث : الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري.....
12.....	أولا : بالنسبة للمؤمن.....
13.....	ثانيا : بالنسبة للمؤمن له.....
14.....	المطلب الثاني : أ ارف عقد التأمين البحري وثباته.....
14.....	الفرع الأول : أ ارف عقد التأمين البحري.....
14.....	أولا : المؤمن.....
16.....	ثانيا : المؤمن له.....
.....	الفرع الثاني : الكيفية القانونية لاثبات عقد التأمين البحري.....19.....
19.....	أولا : إثبات عقد التأمين البحري كتابة.....
20.....	ثانيا : وثيقة التأمين البحري.....
23.....	المبحث الثاني : الأموال المؤمن عليها وتقويمها.....
23.....	المطلب الأول : الأموال المؤمن عليها.....
23.....	الفرع الأول : التأمين على السفينة.....
23.....	أولا : السفينة وملحقاتها.....
25.....	ثانيا : أجرة السفينة وأجرة البحارة.....

- 26.....الفرع الثاني : التأمين على البضائع
- 27.....أولا : التأمين بوثيقة عادية
- 28.....ثانيا : التأمين بوثيقة عائمة أو وثيقة الاشتراك
- 29.....الفرع الثالث : الصور الخاصة للتأمين البحري
- 30.....أولا : التأمين على المسؤولية
- 30.....ثانيا : التأمين على أقساط المسؤولية
- 31.....ثالثا : التأمين على تعويض التأمين (إعادة التأمين)
- 33.....المطلب الثاني :تقويم الأشياء للمؤمن عليها
- 33.....الفرع الأول : تقويم السفينة والبضائع
- 34.....أولا : السفينة
- 34.....ثانيا البضائع
- 35.....الفرع الثاني : العلاقة بين مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه
- 35.....أولا : مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء المؤمن عليه
- 35.....ثانيا : التأمين على الشيء بأكثر من قيمته
- 36.....ثالثا :التأمين على الشيء بأقل من قيمته
- 37.....الفرع الثالث : تعدد التأمينات
- 37.....أولا : التعدد المشروع
- 38.....ثانيا : حالات التأمين المتعدد
- 38.....ثالثا : آثار التأمين المتعدد
- 40.....خلاصة الفصل الأول:
- 42.....الفصل الثاني :الاساس القانوني لسريان عقد التأمين البحري
- 42.....المبحث الأول : الخطر كشرط لعقد التأمين البحري
- 43.....المطلب الأول : مفهوم الخطر البحري
- 43.....الفرع الأول : تعريف الخطر البحري ونطاق ضمانه في التشريع الجزائري
- 43.....أولا : تعريف الخطر البحري
- 44.....ثانيا : نطاق ضمان الخطر في التشريع الجزائري
- 45.....الفرع الثاني : ضرورة الخطر

- أولا : تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر.....45
- ثانيا : تحقق الخطر أو زواله قبل العقد.....46
- الفرع الثالث : الأخطار المغطاة.....48
- أولا : اخطار التأمين البحري.....48
- الفرع الرابع : الأخطار التي تخرج عن نطاق التأمين البحري.....52
- أولا : الأخطار غير القابلة للضمان بصورة قطعية.....52
- ثانيا : الأخطار غير قابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق خاص.....54
- المطلب الثاني : زمان ومكان الأخطار.....56
- الفرع الأول : زمان الأخطار.....57
- أولا : التأمين بالرحلة.....57
- ثانيا : التأمين لزمان معين.....58
- الفرع الثاني : مكان الأخطار.....59
- أولا : تغيير الرحلة.....59
- ثانيا : تغيير الطريق أو الاندراف.....60
- ثالثا : تغيير السفينة.....61
- الفرع الثالث : إثبات زمان ومكان الأخطار.....61
- أولا " إثبات بداية الأخطار.....61
- ثانيا : إثبات نهاية الأخطار.....62
- المبحث الثاني : آثار عقد التأمين البحري.....63
- المطلب الأول : التزامات المؤمن له.....63
- الفرع الأول: دفع القسط.....63
- أولا : قاعدة دفع القسط.....63
- ثانيا : الوفاء بالقسط.....64
- الفرع الثاني : الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه.....66
- أولا : عدم اقتدار المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش.....67
- ثانيا : اقتدار المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش.....67
- ثالثا: قابلية العقد للإبطال.....68

68.....	الفرع الثالث : الحفاظ على مصالح المؤمن.....
69.....	أولا : إبلاغ المؤمن بالحوادث والتخفيف من أثارها.....
69.....	ثانيا : المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المتسبب في الحادث.....
70.....	المطلب الثاني : التزامات المؤمن.....
71.....	الفرع الأول : دعوى الخسارة.....
71.....	أولا : تقدير التعويض.....
73.....	ثانيا : استعمال دعوى الخسارة.....
74.....	الفرع الثاني : دعوى الترك أو التخلي.....
74.....	أولا : حالات ترك السفينة المؤمن عليها.....
76.....	ثانيا : حالات ترك البضائع.....
77.....	الفرع الثالث : تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري.....
80.....	خلاصة الفصل الثاني.....
81	الخاتمة.....
84.....	قائمة المراجع.....
86.....	فهرس الأشكال.....
87.....	فهرس الموضوعات.....

ملخص مذكرة الماستر

نستخلص ان عقد التأمين البحري, لا يسع الا ان ينوه على ان اهم القطاعات الحساسه اليوم في عالم المال والاعمال والخدمات على مستوى العالم الحديث قطاع التأمين وبالخصوص التأمين البحري, الذي بات من الضروري اعطائه الاولوية القصوى كمحرك النشاط الاقتصادي وبالتالي اصبحت مساله التتميه هذا العقد بجميع المسائل التكنولوجيه والمعلوماتيه امر ضروري لابد من هذا ما لوحظ خلال السنوات الاخيره وذلك حيال التسابق التكنولوجي والمنافسه الحاده من شركات التأمين, لذلك سعى المشرع الجزائري و باقي تشريعات الاجنبيه والعربيه في مسايرة عصر المنافسه البحريه.

ان من بين العناصر الأساسية التي بتكون منها التأمين البحري الخطر البحري, فقد طرأ عليه تطور كبير و توسع مفهومه, و يعد أكثر تأثيراً و إضفاء للطابع المميز للتأمين البحري, و قد اتسع نطاقه في التشريع الجزائري ليمثل كل خطر يتعلق بعملية بحرية, و امتد أيضا إلى الأخطار غير البحرية أصلا و التي يكون سبب ضمانها نص تشريعي أو اتفاقي في وثيقة التأمين.

كما يجب لضمان الخطر أن لا يكون مستبعد من الضمان, فالمؤمن لا يأخذ على عاتقه ضمان كل الأخطار البحرية أو غير البحرية, فهناك بعض الأخطار يستبعدها المؤمن من الضمان و إضافة إلى أنه لميلاد التزام المؤمن بالتعويض لابد أن تتحقق الأخطار في الزمان و المكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين, و هي تختلف بحسب ما إذا كان التأمين بالرحلة, و التأمين لزمان معين, و كذا يحسب ما إذا كان التأمين على السفينة أو على البضاعة

الكلمات المفتاحية:

أثار عقد التأمين البحري. /5/ البضائع /4/ التزامات المؤمن /3/ الأخطار /2/ لعقد التأمين البحري /1/

Abstract of The master thesis

We conclude that the marine insurance contract, cannot help but note that the most important sensitive sectors today in the world of finance, business and services in the modern world are the insurance sector, especially marine insurance, which has become necessary to give it the highest priority as the engine of economic activity and thus the issue of development has become this contract in all Technology and informatics issues are necessary. This is what has been observed in recent years in the face of technological competition and intense competition from insurance companies. Therefore, the Algerian legislator and the rest of the foreign and Arab legislation have sought to keep pace with the era of maritime competition.

Among the basic elements that make up marine insurance is the maritime risk. It has undergone a

great development and expanded its concept. It is more influential and gives the distinct character of marine insurance, and its scope has expanded in Algerian legislation to represent every risk related to a maritime operation, and it also extended To the dangers that are not inherently marine and whose reason for guarantee is a legislative or agreement text in the insurance policy.

Also, to ensure the risk should not be excluded from the guarantee, the insurer does not take it upon himself to guarantee all marine or non-marine dangers. There are some dangers that the insurer excludes from the guarantee. In addition to the birth of the insured's commitment to compensation, the dangers must be realized in the time and place agreed upon in The insurance policy, which varies according to whether the insurance is on the voyage, and the insurance for a certain time, as well as calculating whether the insurance is on the ship or the cargo

key words:

1 / For marine insurance contract / notification 3 / obligations of the insurer / cargo 5 /. Effects of the marine insurance contract

