

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم

كلية الحقوق و العلوم السياسية

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الحقوق

تخصص : التأمينات و المسؤولية

الموضوع :

انتهاء عقد التأمين البحري

و الجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه

الأستاذ المشرف:

- زواتين خالد

من إعداد الطالب:

- عدة بن عطية غوثي

أعضاء لجنة المناقشة :

- بن بكرة عفيف رئيسا

- زواتين خالد مشرفا مقررا

- بن طرية معمر عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2017/2016

المقدمة :

تمتاز الدول المطلة على البحر و المحيطات بحركة اقتصادية واسعة ، خاصة بعد الثورة الصناعية و افتتاح الأسواق الدولية حيث أصبحت التجارة لا تنحصر على الأسواق الداخلية و إنما التطور و الاستقرار الاقتصادي للدولة يعكسه مدى احتكارها للتجارة العالمية و لذلك عليها العمل على تطوير وسائل النقل في هذا المجال من أجل تسهيل عملية الاستيراد و التصدير سواء من أجل التنمية أو بغرض سد الحاجات الداخلية.

و مع اتساع دائرة النقل البحري يتولد عنه مجموعة من العلاقات القانونية التي تتطلب قدرا كبيرا من التنظيم القانوني لكي تكفل الحماية لأطراف العلاقة التعاقدية ، وبالتالي استلزم تطلب الضمان في العمليات التي تتم عبر البحر لما في ذلك من أخطار مصادفة، و هو ما تم اعتماده من طرف كل الدول سواء فيما يتعلق بالتأمين على السفن أو التأمين على البضائع أو كما يسميه البعض بالتأمين الشحنات و السبب في ذلك لضخم حجم المبالغ المالية المستثمرة في الملاحة البحرية ، سواء في شراء السفن الكبيرة أو في البضاعة و أهميتها في تحقيق الربح.

و عليه أصبح التأمين البحري يلعب دورا هاما في جلب رجال الأعمال و استثمار أموالهم دون التحفظ أو التردد بسبب الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة، و عليه فالتأمين البحري ضرورة لا محال منه.

و التأمين البحري ليس بحديث اليوم، إنما تعود جذوره إلي العهد اليوناني، لكن ليس بهذه التسمية، وإنما كان يتمثل في شكل قرض يقدم للمجهز أو الشاحن من أجل تغطية رحلة بحرية،

ففي حالة ما تمت الرحلة و عادت السفينة أو وصلت البضاعة سليمة إلى المكان المقصود ، فإنه يتم استرداد المبلغ المقدم مع حصول المقرض على فائدة مرتفعة، و في حالة الهلاك أعفي المتحصل على القرض من رده .

و أصبح تطلق عليه تسمية التأمين البحري ابتداء من القرن الرابعة عشر(14)، وكان ذلك على يد اللومبارديين في شمال ايطالية ، الذين هاجروا إلى بريطانيا ، حيث أسسوا فيها صناعة التأمين، أما بالنسبة لفرنسا فلم تعرف التأمين البحري بمفهومه الدقيق إلا في القرن الخامس عشر (15) أين قننت قواعده في مرشد البحر في نهاية القرن السادس عشر(16)، ثم نقلها في الأمر الملكي الفرنسي الصادر سنة 1681 ، بعدها وظفها في التقنين التجاري في سنة 1807 .

إلا أن تطوير قواعد التأمين البحري كان بفضل ظهور قهوة اللويدز في انجلترا في نهاية القرن السابع عشر (17) ، التي كانت مقر اجتماع المهتمين بالشؤون البحرية و على رأسها الاهتمام بالتأمين بفضل الفقيه ادوارد لويدز الذي كون جماعة أصبحت تلقب بجماعة اللويدز⁽¹⁾.

و عليه فإن التأمين أصبح جزء لا يتجزأ في مختلف العمليات التجارية التي تتم عن الطريق البحري سواء عملية النقل أو البيع و يعتبر الركيزة الأساسية للتجارة الدولية، إلى جانب تسهيل عملية حصول المستثمرين على القروض و المساعدات من البنوك التجارية فيما يتعلق بقبول تمويل التجارة الدولية للمصدرين و المستوردين.

(1) محمد بهجت الرهيب قايد: العقود البحرية، دار النهضة العربية لقاخرة، الطبعة الأولى 1992، الصفحة 106-109.

و باعتبار الجزائر من الدول المعتمدة أساسا على اقتصادها البحري خاصة فيما يتعلق بنقل البترول و النفط حيث أصبحت العمليات الاقتصادية للدولة عبر البحر تقدر نسبتها بـ 98 % حاليا هذا ما دفع بالضرورة إلى الاهتمام بتنظيم التأمين و وضع أسسه القانونية و بالأخص التأمين البحري ، و ذلك بمحاولة التوفيق بين حقوق المؤمن و المؤمن له بموجب عقد التأمين الممثل للرابطة القانونية بين صاحب السفينة أو البضاعة مع المؤمن الذي هو شركة التأمين ، التي تتحمل تعويض المؤمن له عند وقوع الضرر الناتج عن خطر بحري كما سنعرف ذلك فيما بعد مقابل إلزام المؤمن له بدفع مبلغ التأمين في شكل أقساط .

لذلك نجد أن التأمين البحري يتميز بمجموعة من المميزات و الخصائص من حيث العناصر التي يقوم عليها من حيث الطبيعة القانونية و الأطراف و المحل الذي هو سبب تواجده العقد ذاته لكونه يتمثل في الخطر البحري، و دفع بالمفكرين إلى الاهتمام بتحديد فكرة الخطر البحري المستوجب للتعويض عند وقوعه بموجب أحكام التأمين البحري بتحديد أطراف العقد وأركانه و عناصره و تحديد التزامات الأطراف، إلا أنه يجب الاهتمام أكثر بالآثار المترتبة عنه في حالة عدم القيام بالالتزامات و حالة عدم تحقيق الهدف من إبرام هذا العقد .

من خلال المقدمة التي أردناها أن تكون شاملة لموضوعنا يجدر بنا صياغة الإشكالية بطريقة علمية و منهجية تجيب عن موضوع دراستنا و هي كالتالي:

الإشكالية :

كيف يكون انتهاء العقد التأمين البحري ؟ و من هي الجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه؟

التساؤلات:

حتى نتمكن من حل هذه الإشكالية وجب علينا طرح التساؤلات التالية:

- كيف وصلنا إلى المفهوم الحالي للتأمين البحري؟ و ما هي خصائص هذا الأخير؟
- ما هي أطراف هذا العقد؟ كيف يبرم؟ و ما هي الالتزامات المترتبة عنه؟
- ما هي حالات انتهاء العقد التأمين البحري؟
- ومن هي الجهات المختصة بالفصل في النزاعات الناشئة عنه؟

الفرضيات :

من خلال دراستنا وتحليلنا للموضوع و للإجابة عن التساؤلات المطروحة لجأنا إلى الفرضيات التالية:

- عقد التأمين البحري له عدة تعاريف وأسس يقوم عليها، ويحتل أهمية بالغة للدور الذي يلعبه في تغطية عبء الخطر.
- عقد التأمين البحري له اطراف و أركان و جوانب تحدده توجب التقيد بإجراءات في انشائه و يترتب عنه بذلك التزامات.
- انقضاء عقد التأمين البحري ينتج عن الطرق العادية و الطرق الغير عادية.
- آليات قضائية و آليات غير قضائية تختص في فض النزاعات الناشئة عن انتهاء العقد البحري.

أهمية الموضوع:

ظهر التأمين منذ القدم حيث ارتبط وجوده بحالة الخوف من الأخطار وتأمين التقلبات الاقتصادية باللجوء إلى فكرة التكافل و التضامن بين الأفراد و الشخص المصاب بالخسارة.

كما أن التأمين البحري كنظام قانوني ارتبط و تطور مع تطور التجارة البحرية التي يعتبر تاريخها جزءا من تاريخه، فعقد التأمين البحري يتميز عن غيره من عقود التأمين بطبيعة الحادث الذي يضمنه، ذلك أن عقد التأمين البحري هو العقد الذي يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الضرر الناتج عن تحقق حادث بحري أو أية خسارة قد تنشأ خلال الرحلة البحرية أو الأعمال المرتبطة بها. و من هنا تتجلى أهمية التأمين البحري في الدور الذي يلعبه هذا الأخير بالنسبة إلى مختلف المتدخلين في عملية النقل البحري، كما أنها تبرز بشكل جلي في النزاعات البحرية التي تكون عادة بين المؤمنين.

أهداف البحث:

تهدف دراستنا إلى ما يلي:

- التعريف بالتأمين البحري والجوانب القانونية المتعلقة به.
- التعريف بالحالات التي تقضي الى انتهاء عقد التأمين البحري.
- التعريف بآليات حل المنازعات المتعلقة بانتهاء عقد التأمين البحري.
- خلق ثقافة تأمينية في سوق التأمين الجزائري.

دوافع اختيار الموضوع:

هناك عدة أسباب دفعتنا لاختيار هذا الموضوع نذكر منها:

- أهمية الموضوع خاصة مع التطور الاقتصادي.
- اختيار موضوع يناسب مجال الدراسة.
- التأمين أصبح ضرورة ملحة في الحياة الاجتماعية والاقتصادية.
- الحوادث المتكررة التي شاهدها الفترة الأخيرة.
- محاولة الوصول إلى ما هو واقع في المؤسسات وتقريب الحقائق إلى ذهن الطالب.
- انعدام ثقافة التأمينات لدى الأفراد.
- محاولة إنجاز بحث يكون عبارة عن مادة نظرية تساعد الطلبة الجامعيين والمهتمين بمثل هذه المواضيع.

المنهج المستخدم في البحث:

من أجل دراسة إشكالية البحث، تم استخدام المنهج العلمي و التحليلي سعياً لتحقيق الأهداف المذكورة سابقاً.

الفصل التمهيدي: عموميات حول التأمين البحري

المبحث الأول: نبذة تاريخية عن التأمين البحري

تعتبر القواعد القانونية لعقد التأمين من أفضل الوسائل التي تضبط المصالح المتعارضة و تحدد سلوك الأفراد و تنظم العلاقات الإجتماعية فيما بينهم و تمكنهم من اختيار الحلول الناجعة للمشاكل المطروحة ، و إن التوصل إلى ذلك يقتضي منا أن نلقي نظرة تاريخية على الأنظمة القانونية القديمة التي كانت سائدة عند الشعوب نظرا لصلة التناسب مع موضوع بحثنا.

المطلب الأول: الأنظمة القانونية القديمة

تعددت الآراء حول وقت و مكان ظهور التأمين البحري فهناك من يرجع تاريخه إلى 3000 سنة قبل الميلاد و يتمثل في نظرهم في العادات و القوانين التي نشأت بين بلدان البحر الأبيض المتوسط و التي كانت تربطها علاقات بحرية، إلا أنه لم يصلنا شيء من هذه القوانين و العادات.⁽¹⁾

الفرع الأول: نظام المساهمة في الخسائر المشتركة

من الأنظمة القديمة الأصيلة بالملاحة البحرية و المنتمية إلى القانون البحري نظام الخسائر المشتركة الذي يتفق الكثير من الفقهاء أنه من ابتداء الفينيقيين الذين ثم أخذه عنهم الإغريق و منهم "رودس" نقلوه إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة انتقل إلى الرومان.⁽²⁾

(1) عباس حلمي : القانون البحري ، كلية الحقوق، جامعة عنابة ، ص2.
(2) ثروت على عبد الحليم ، رسالة الدكتوراه : الإعفاءات و المسموحات في التأمين البحري ، القاهرة 1966 ، ص 40 .

و هذه النظرية تعد من أقدم أنظمة الملاحة البحرية و قد أخذت بها بجميع الشعوب التي مارست الملاحة البحرية عندما بلغت درجة معينة في ممارسة هذا النشاط و الحضارة و فكرة بسيطة تقوم على إجراء يقوم به الربان إذا ما تعرضت السفينة التي تحمل بضائع لخطر يهددها فيقوم برمي بعض البضائع للتخفيف على السفينة من أجل إنقاذها، و بذلك يستفيد مالك السفينة و ملاك البضائع من عملية التضحية بالبضائع الملقى بها في البحر، فيلتزم بتعويض صاحب البضاعة المضحى بها كل واحد بنسبة استنفادته من سلامة أمواله من مالكي السفينة⁽¹⁾ التي انتقلت من هذه LEX Rodia و البضائع، و هذا ما عرف فيما بعد بقواعد رودس الجزيرة إلى الرومان و وضعوها في القواعد تقوم على فكرة المساهمة في الخسائر المشتركة، و بذلك فهذا النظام للخسائر المشتركة يشترك مع نظام التأمين البحري في التخفيف من أخطار البحر عن طريق التضامن و التعاون.⁽²⁾

الفرع الثاني: قرض المخاطرة البحرية

إذا كان التأمين البحري أقدم أنواع التأمين إلا أن تقنياته لم تتبلور في بداية الملاحة البحرية، فالعصر القديم عرف نظاما قانونيا لعب دور التأمين البحري الذي يمكن تعريفه بأنه " faenus Nauticum " و هو عقد القرض على السفينة قرض بمقتضاه يقدم المقرضون لصاحب السفينة أو شاحنها مبالغ مالية من أجل القيام برحلة تجارية ، فإذا عادت السفينة سالمة التزام المقرض (مالك السفينة أو الشاحن) برد المبلغ مع فائدة متفق عليها، و إذا هلكت السفينة نتيجة خطر من أخطار البحر كالعاصفة أو الغرق أو القرصنة أو وقوعها تحت يد الأعداء، فإن المقرض يفقد المبلغ الذي أقرضه.⁽³⁾

(1) RIPERT George: DROIT MARITIME. Tome 3; 1953; ed Rousseau .P 183.

(2) RODIERE (rene) : DROIT MARITIME, assurances maritimes, DALLOZ 1983 ? P 5.

(3)-محمد سمير الشرفاوي : الخطر في التأمين البحري ، دار القومية ، القاهرة ، 1966 .

و هناك من يرجع أصل هذا النظام إلى البابليين (2250 ق.م) استنادا إلى نص ورد في قانون حمو رابي يقضي بأن من يقوم برحلة بحرية يتسلم البضائع من تاجر مقابل قائمة مفتوحة تحدد فيها قيمة البضاعة و سعر الفائدة التي تسري خلال فترة معينة، فإذا سرقت البضائع خلال الرحلة بغير إهمال أو تواطؤ يعني من يقوم بالرحلة من رد الدين و الفائدة.(1)

و يرى الفقيه ROBERT DE SMETH أن البابليين عرفوا التأمين أن العرف جرى بين سكان شواطئ "التلمود" التبادلي، إذ جاء في العربي على أن من يفقد سفينة بغير إهمال منه يعوضه عنها الملاحون بسفينة أخرى يساهمون جميعا في قيمتها.(2)

و قد ذهب "دوفر" في مؤلفه عن التأمين البحري أن بعض الكتاب قد حاولوا أن يذهبوا إلى الماضي البعيد ليجتثوا عن فكرة التأمين، حتى أن أحدهم حاول أن يلتمس في الإنجيل، فقال أن فرعون مصر ابتكر التأمين عندما طلب منه يوسف عليه السلام أن يختزن ما يسد الحاجة في سنوات القحط، فاعتبر هذا جنينا لفكرة التأمين.(3)

و إذا ما استعرضنا ما جاء في القرآن الكريم عن قصة سيدنا يوسف عليه السلام نجد أن هذا الأخير بتأويله رؤيا عزيز مصر قد ابتكر فكرة التأمين.(4)

و كان الفينيقيون على اتصال ببابل فنقلوا عنهم هذا النظام بعد أن قاموا بتطويره و تعديله حتى يتلاءم مع حاجاتهم و ظروفهم الخاصة، و منهم انتقل إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة "رودس"، و لا يعرف متى عرفه الرومان، لكن البعض يرجح أن يكون ذلك فترة صداقتهم بهذه

(1) ثروت عبد الرحيم ، مرجع سبق ذكره ص1 .

(2) ROBERT DE SMETH , Traité théorique et pratique des assurances maritime , PARIS 1959 , Tome 1 , p14.

(3) على بن غانم : التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ، د.م.ج. 2000 ، ص 16 .

(4) سورة يوسف ، الآيات 46 ، 47 ، 48 .

الجزيرة فنقلوه مع غيره من الأعراف البحرية خلال القرنين 8 و 7 ق.م ، و بذلك يرجع الفضل إلى الإغريق في إدخال قرض المخاطرة البحرية، و لاسيما أن الرومان كانوا يقدرّون التشريع الإغريقي.⁽¹⁾

خلاصة القول أن العصر القديم بما في ذلك القانون الروماني لم يعرف و فكرة و تقنيات التأمين البحري، و توقف عند حد قرض المخاطرة البحرية، الذي فسره البعض تفسيراً مقلوباً لعقد التأمين، إذ اعتبروا المقرض مؤمناً و المقترض مؤمناً له و مبلغ القرض تعويضاً مسبقاً، و استرجاع مبلغ القرض مع الفائدة قسطاً، و هذا النظام نظمه التقنين التجاري الفرنسي في الباب التاسع من المادة 311 إلى المادة 331، في حين لم ينص عليه القانون البحري الجزائري المنظم في الأمر 80/76.

⁽¹⁾ BARDESSUS : collection des lois maritimes, tome 1 , p 72 .

المطلب الثاني: التأمين البحري في العصر الحديث.

كما أنه يمكننا الإشارة إلى أن قيام الحروب الصليبية الوسطى أدى إلى إنشاء القانون البحري بمفهومه الحديث في القرن الحادي عشر مما أدى إلى انتعاش الملاحة البحرية و مكن من ازدهار التجارة و خاصة في المدن الإيطالية، وقد نشأت أيضا عادات و أعراف بحرية بغرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية أشهرها قواعد أورليان و قنصلية البحر و مرشد البحر:

➤ **قواعد أورلين:** قننت القضاء الذي استقر في الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلنطي، و يرجع تاريخها إلى القرن الثاني عشر.

➤ **قنصلية البحر:** لقد اتخذت هاته التسمية نسبة إلى محكمة بحرية كانت تحمل هذا الإسم في برشلونة.

➤ **مرشد البحر:** إن هذه المجموعة وضعت في القرن السادس عشر في روان شمال فرنسا، و قد أرست قواعد تصيلية لأول مرة في مجال التأمين البحري.

فإذا تم استعراض المجموعة البحرية السالفة الذكر يتبين لنا أنه لا أثر للتأمين البحري رغم ظهور قرض المخاطرة البحرية الذي مر عليه عدة قرون و الذي يعتبره البعض سببا مؤثرا على تأخير ظهور التأمين البحري.⁽¹⁾

الفرع الأول: ظهور التأمين البحري و استقلاله عن العقود المشابة .

فالتأمين البحري بمعناه الدقيق حديث العهد لأنه قد عثر في القرن الثاني عشر على صور ذات مصلحة مشتركة، و هي ضرب من التعاون، حيث تجتمع البواخر الحاملة للسلع و تبحر مع بعض ، و إذا تعرضت واحدة منها لخطر بفعل البحر أو القوة القاهرة و غرقت أو تعرضت

(1) علي بن غانم ، مرجع سبق ذكره ، ص 13 .

لهجوم القراصنة عوضها ملاك باقي البواخر بالتعاون⁽¹⁾، و هو ما يشبه نظام التأمين التبادلي في الوضع الحالي.

فإذا أمعنا النظر في هذا النوع من التأمين لوجدناه أقرب إلى التأمين المعمول به حالياً، لأن مبلغ التأمين الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له ما هو في الأصل إلا الأقساط المدخرة للمؤمنين لهم، أما بالنسبة للتعويض فالأمر يختلف حسب الظاهر لأن التأمين الحالي تعتمد فيه شركات التأمين إلى تعويض الضرر وفق إجراءات قانونية حديثة متكاملة، بينما في التأمين الذي سبقه فإن ملاك البواخر يتعاونون فيما بينهم لتعويض الضرر فور بلوغهم نبأ تعرض السفينة أو حمولتها للخطر، و معنى هذا أن نشاطهم التأميني كان يمارس بالإجماع.

الفرع الثاني: ظهور الشركات الكبرى للتأمين.

و إذا ما أردنا البحث عن معرفة هذا النشاط و أسباب ظهوره إلى الوجود فإننا نجد أن اكتشاف أمريكا و رغبة الدول الغربية المستعمرة في ضمان الأخطار البحرية، مع ظهور الآلة البخارية أدى إلى تطور النشاط التجاري حيث أصبحت الأساطيل تجوب البحار و المحيطات و تحمل الكثير من الثروات الهامة، ذلك ما دفع بالمؤمنين الخواص إلى التعاون و الإشتراك لضمان الخطر و تحميل الخسائر⁽²⁾ ، حينذاك ظهرت الشركات الكبرى للتأمين و أشهرها النوادي التي ظهرت مثل " نادي فلورنس (1522 - 1528) و مقهى تاور ستريت بلندن الذي أسسه ادوارد لوبدز الإنجليزي .

(1) PAUL CHAUVEAU , OP CIT . CIT , P3 , n°03

(2) PAUL CHAUVEAU , OP CIT . CIT , P3

الفرع الثالث: تكفل الدولة بالتأمين.

إن ظهور الشركات الكبرى للتأمين في بداية القرن السابع عشر و بداية القرن الثامن عشر شجع على الإهتمام بهذا القطاع لضمان الأخطار، لكنه نظرا لجسامتها بفعل الحربين العالميتين الأولى و الثانية بدأ الخواص يخفقون شيئا فشيئا مما أدى إلى تدخل الدول و تكفلها بقطاع التأمين.

ففي إنجلترا مثلا نجد أن النشاط التجاري عبر الملاحة البحرية مكن "اللومبارديين" المهاجرين من إيطاليا من نقل التأمين إليها في القرن السابع عشر، و ظهرت على إثره شركتان مختلطتان و هما:

"The Royal Exchange Assurance" و "Laboudon Assurance Corps"

اللذان عرفتا بيئة لندن للتأمين و الغرفة الملكية للتأمين⁽¹⁾، التي تعتبر من أقدم الشركات "Eloudiz" إلى جانب ذلك هناك هيئة اللويدز التأمينية و أقواها، و هي التي جعلت من إنجلترا فيما بعد أهم أسواق التأمين العالمية.

هذه الهيئة حاليا تتمتع بالشخصية المعنوية و هي صورة جمعية تنظم إليها المئات من شركات التأمين، و تمت هيكلتها في لجان مختصة حسب طبيعة النشاط، و تتشكل عن طريق الانتخاب و يخضع أعضاؤها لنظام صارم و لها وثائق مشهورة للتأمين على السفن و التأمين على البضائع و أنواع أخرى من التأمين.

(1) - علي بن غانم ، مرجع سابق ذكره .

أما في فرنسا فقد أنشئ قانون 15 فيفري 1917 الذي يقضي بمنع أي تأمين مهما كان نوعه في فرنسا أو الجزائر مع مؤمن أجنبي، و تعزيز تدخل الدولة في التأمين لأسباب كثيرة منها :

➤ ان الشركات الخاصة لم تتمكن من السيطرة على الأخطار المتعددة بمناسبة الحرب العالمية الأولى و الثانية .

➤ عدم التمكن من تأمين أخطار رعاياها لدى الشركات الأجنبية .

➤ الرقابة على إقامة و تأسيس الشركات الأجنبية شرط الحصول المسبق على الموافقة.

➤ حماية الإقتصاد الوطني باعتبار التأمين البحري أهم الفروع التشجيعية من أجل الحيلولة دون خروج العملة الصعبة و جلب الموارد الخارجية.(1)

خلاصة ما تعرضنا إليه أن التأمين البحري و رغم ما يُقال عنه من حداثة عهده فإن النقاش يبقى دائما قائما حول أول ظهور لعقوده و نصوصه الأولى ، فلقد تضاربت أقوال الفقهاء و اختلفت في ذلك، و أنه حسب ما ورد في بعض المراجع أول تقنين بحري ظهر في عهد لويس الرابع و وزيره "كولبار" عام 1681، و قد استمد الأمير الملكي آنذاك معظم أحكامه من العادات البحرية، لذلك عرف باسم "أمر البحرية"، و لم تقتصر قواعده على القانون البحري الخاص بل شمل قواعد القانون الإداري البحري و القانون الدولي البحري.

(1) - علي بن غانم ، مرجع سبق ذكره .

و قد شكلت لجنة لوضع أول تقنين تجاري انتهت من وضعه عام 1801 بعد قيام الثورة الفرنسية، إلا أنه لم يصدر إلا في عام 1807، و قد احتوى الكتاب الثاني على قواعد القانون التجاري البحري.

أما في الجزائر فقد وضع القانون البحري عام 1976، و تبعته تعليمات عبر السنوات التي تلتها.

ما يمكننا ملاحظته في نهاية الأمر هو تأخر التقنين البحري في بلادنا، و ذلك حسب اعتقادنا راجع إلى الحقبة الزمنية الطويلة التي حرمانا فيها من الحرية و التفتح على العالم طيلة سنوات الإحتلال، لكنه بمجرد الإستقلال صدر مرسوم بتاريخ 1962/12/25 الذي مدد العمل بالقوانين الفرنسية و السهر على الإلتزام ببندوها.

المبحث الثاني : نظام عقد التأمين البحري في الجزائر .

باعتبار الجزائر من الدول التي عاشت الاستعمار لمدة زمنية طويلة ، هذا ما يجعل تجربتها في التشريع تكون مستمدة من تشريع الدولة المستعمرة لها و ذلك بالنسبة لكل النصوص القانونية ، إذ كانت في المرحلة الاستعمارية تخضع للتشريع الفرنسي و عليه تم تطبيق قانون التأمين الفرنسي الصادر في 30 جويلية 1930 و المرسومين الصادرين في 14 و 30 ديسمبر 1938 على كافة النشاطات الخاصة بالتأمين و ذلك إلى غاية الاستقلال .

و بعد استرجاع البلاد سيادتها شرعت في معالجة تشريعاتها و من بينها التأمين البحري، كان ذلك بإصدار القانون رقم 201/63 المؤرخ في 08/06/1963 المتعلق بفرض التزامات و ضمانات على شركات التأمين العاملة بالجزائر و إخضاعها لإجراءات طلب الاعتماد من وزارة المالية إلى جانب إلزامية دفع كفالة مسبقة⁽¹⁾.

و بعدها قامت بترميم جميع تلك الشركات التي تمارس نشاطها على التراب الوطني، و ذلك بموجب الأمر رقم : 66 / 129 المؤرخ في 27/05/1966 المتضمن إنشاء احتكار الدولة لعملية التأمين طبقا لما جاء في الجريدة الرسمية عدد 45 الصادرة بتاريخ 31/05/1966 وفقا للمادة الأولى من الأمر و المادة الثانية من نفس الأمر التي تضيف أنه تنتقل جميع الأموال و الحقوق و الالتزامات التي هي على عاتق الشركات الأجنبية بعد أن تم تأمينها إلى الدولة .

(1) الجريدة الرسمية عدد 39 الصادر بتاريخ 14/06/1963

و نظمت التأمينات بموجب نصين : قانون التأمينات و القانون المدني لا سيما أحكام المواد 219 إلى غاية المادة 625 من هذا الأخير ، و استمر الأمر على حاله إلى غاية التحولات التي شاهدها البلاد بعد سنة 1988 بالتقريب بتغير الإستراتيجية الاقتصادية في البلاد و انتهاج سياسة التجارة الخارجية ، فأصبح سوق التأمين يتطلب التقليل و النقل من تسلط الدولة ، ذلك ما استحدث بمنح الاستقلالية لشركات التأمين و جسد ذلك بصدور قانون التأمين رقم : 07/95 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق لـ 25/01/1995 و أتى هذا الأمر بجميع أحكام التأمين ، فالنصوص الخاصة بالتأمين البحري جاء تحت إطار الباب الثاني بعنوان التأمينات البحرية ، و نص على كل ما يتعلق بإبرام العقد و الضمان و حقوق المؤمن و المؤمن له و التزاماتهم و كذلك آثار الإخلال بها .

فانطلاقاً من الأمر: 07/95 نحاول التعرف على عقد التأمين البحري من حيث التعريف و الأركان و الآثار المترتبة عن إبرامه.

المطلب الأول: التعريفات المختلفة للتأمين البحري و خصائصه.

التأمين البحري نظام خاص، له خصوصيات ذاتية ينفرد بها مما جعل التشريعات تختلف في تحديد مفهومه، ذلك انطلاقاً من الأساس المختلف لكل دولة و عليه نتطرق إلى موقف التشريعات المقارنة في الفرع الأول، ثم موقف التشريع الجزائري في الفرع الثاني.

الفرع الأول: القوانين المقارنة.

في هذا النطاق نكتفي بالتطرق للتشريع الفرنسي و الانجليزي في هذا المجال ، باعتبارهما أكثر تأثيرا على التشريع الجزائري .

1- في فرنسا :

لم يتم تعريف التأمين البحري مباشرة في النصوص القانونية و إنما تولى ذلك الفقه و القضاء أولا، فنجد أن الفقيه جورج ريبير الذي يرى أن التأمين البحري هو بمثابة عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رحلة بحرية من جراء وقوع بعض الأخطار، و ذلك في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط .

ما يلاحظ على هذا التعريف أنه ذكر الطبيعة القانونية للتأمين و أطراف العلاقة التعاقدية، إلى جانب ذكر محل التعاقد و مقابل ذلك.⁽¹⁾

أما النص التشريعي حسب المادة 171 / 1 من قانون 3 جويلية 1961 التي تنص على أنه :
"يخضع لهذا الباب المتعلق بالتأمين البحري كل عقد تأمين يكون محله ضمان المخاطر المتعلقة بعملية بحرية ما." و النص الفرنسي كما يلي:

"Il est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet des garanties les risques relatifs à une opération maritime"⁽²⁾

⁽¹⁾التعريف باللغة الفرنسية:

« un contrat par lequel une personne appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assurée de préjudice subit dans une expédition maritime par suite certains risques dans la proportion de la somme assurée et moyennant le versement d'une prime » par RIPERT George. Droit maritime tom III, 4^{ème} édition Paris, P.371

⁽²⁾ نص المادة 171 من كتاب الدكتور :

TASSEL Yves : assurance maritime éditions techniques, juris classeur, fascicule N° 610, Paris 1992,P.12.

2- في إنجلترا :

تعتبر إنجلترا من بين الدول الأكثر تطورا في مجال التأمينات ،خاصة أنها تحتوي على أكبر شركات التأمين في العالم ، إذ تنص في المادة الأولى من قانون 1966 على عقد التأمين البحري باعتباره عقد بموجبه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفق طريقة و إلى الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية التي تترتب عن مخاطر بحرية.

ما يلاحظ هو أن التشريع الانجليزي حسب هذه المادة اکتف بذكر ما على المؤمن من التزام في حالة وقوع الخطر محل العقد دون ذكره ما يجب على المؤمن له في مقابل طلب الحصول على تعويض و تغطية الأضرار من طرف المؤمن.

الفرع الثاني: طبقا للتشريع الجزائري.

نحاول التطرق إلى التأمين البحري الجزائري من خلال الامر 07/95 المعدل و المتمم بموجب القانون 04-06 الصادر في 27 فبراير 2006 و كذلك وثائق التأمين البحرية الجزائرية⁽¹⁾.

1- بالنسبة للأمر 07/95 :

نجد أن المشرع في هذا الأمر في الباب المتعلق بالتأمينات البحرية، على عكس التأمين البري الذي لم يعطي فيه أي تعريف بينما التأمين البحري عرفه في المادة 92 من نفس الأمر كما يلي:

" تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري".

(1) الأمر 07/95 المعدل و المتمم بموجب القانون 06 / 04 من جمع مولود ديدان.

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

ما يستنتج من النصين هو أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري، إذ لم يحدد بالحصص الخطر محل عقد التأمين البحري و إنما جعله شامل لكل الأخطار البحرية التي تكون متعلقة بالعملية البحرية ذاتها و هذا أكثر ضمانا للمؤمن له . هذا ما تؤكدته المادة 124 من الأمر 07/95 عند نصها على ضمان السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف خلال الآجال المحددة للعقد .

2- بالنسبة لوثائق التأمين البحرية:

نجد نصين:

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

هذه الوثائق لم تقدم تعريف معين للتأمين البحري و إنما اكتفت بتعداد الأخطار المضمونة و الأخطار المستبعدة و تحديد زمان و مكان سريان و تنفيذ عقد التأمين مع حديد شروط و التزامات كل طرف ، إلى جانب النص على حالات البطلان و الإلغاء و كيفية تسوية النزاعات ، كم نلاحظ ذلك فيما بعد .

الفرع الثالث: خصائص عقد التأمين البحري.

يتميز عقد التأمين البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من العقود و هي كالتالي:

❖ عقد التأمين البحري عقد رضائي:

ينعقد بموجب تبادل المؤمن و المؤمن له التعبير عن إرادتهما، أما الشكلية المفروضة فهي للإثبات.

❖ عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين :

فالمستأمن يلتزم بدفع القسط ، كما يلتزم ببذل العناية المعقولة لكي يحافظ علي الشيء المؤمن عليه، و يعطي البيانات الصحيحة المتعلقة بالعقد كله ، أو بالخطر للمؤمن و لكل مستجد يقع أثناء تنفيذ العقد و يقع على عاتق المؤمن دفع تعويض التأمين عند تحقق الخطر المضمون.

❖ عقد التأمين البحري من عقود الإذعان :

باعتبار أن شروط التأمين لا يناقشها المؤمن له، و إنما يتم تحضيرها في شكل وثيقة نموذجية مطبوعة من طرف شركة التأمين، و ما على المؤمن له إلا قبولها دون أي نقاش، و نظرا للأهمية فالمؤمن له في مركز الضعف ما عليه إلا القبول.

❖ يقوم عقد التأمين البحري على مبدأ حسن النية:

يعتبر حسن النية المبدأ الأساسي في جميع العقود ، بحيث يجب تفسير العقد وفقا للنية المشتركة للمتعاقدين ، دون التوقف على المعنى الحرفي للعقد و هذا ما نص عليه صراحة القانون الانجليزي الذي جاء فيه :

" A contract based upon the utmost good faith "

❖ عقد التأمين البحري عقد احتمالي:

لكونه يقع على مدى وقوع الخطر و عدم معرفة درجة خطورته مسبقا، و بالتالي مقدار التعويض احتمالي التحديد في البداية، رغم اعتبار الخطر ركن من أركان العقد.

❖ عقد التأمين البحري عقد تعويض عن الأضرار:

و هذا ما يفهم من نص المادة 101 من الأمر 07/95 المتضمن قانون التأمين الجزائري.

❖ عقد التأمين البحري عقد مستمر:

لكون تنفيذه يكون خلال مدة زمنية يتفق عليها المتعاقدين مسبقا ، و الزمن عنصر اساسي في عقد التأمين ، خاصة في معرفة مدى وقوع الخطر المؤمن لأجله خلال هذه المدة أو خارجها.⁽¹⁾

(1) مصطفى كمال طه :التأمين البحري دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2005 ص19 إلي 24 .

المطلب الثاني: عناصر عقد التأمين البحري.

تقوم عقود التأمين بصفة عامة بمختلف أنواعها على ثلاثة عناصر أساسية هي الخطر، القسط و مبلغ التأمين.

الفرع الأول: الخطر.

بصفة عامة كما يقول الدكتور حسام محمود لطفي أن الخطر هو حادث مشروع محتمل الوقوع لا يتوقف وقوعه على خطر إرادة أحد المتعاقدين خصوصا المؤمن له، و من خلال هذا التعريف نتبين لنا شروط الخطر و تتمثل في:

❖ أن يأخذ الخطر شكل الحادث المستقبلي:

أي أن يكون الخطر بعد إبرام العقد و أن يكون غير متوقع و غير محدد، و أن يرد على شيء موجود و واقعي ، و بالتالي في حالة ما يكون الخطر منعدم في لحظة إبرام العقد أصبح باطلا لانعدام المحل، و هذه الفكرة مستمدة من القواعد العامة ، حيث تنص المادة 93 من القانون المدني انه في حالة ما كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلان مطلق ، كذلك المادة 15/121 من تقنين التأمين الفرنسي: " يكون التأمين باطلا إذا كان الشيء المؤمن عليه في لحظة العقد قد تلف أو لا يمكن تعرضه للأخطار"

و هذا ما أخذه المشرع الجزائري بالنسبة للخطر البحري في المواد 99 و 100 من الأمر

95 /07.(1)

(1) علي بن غانم: التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني. دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و الفرنسي و الانجليزي ص 214، 217.

❖ بالنسبة للتأمين البحري يجب أن يكون الخطر اما خطر البحر أو خطر وقع في البحر:

و يقع تحديد الخطر على أساس طبيعته من جهة و على أساس أسباب وقوعه من جهة أخرى فالخطر البحري القابل للضمان حسب التشريع الجزائري محددة في المادة 101 من قانون التأمين الجزائري و يمكن تقسيمها إلى ثلاثة فئات تتمثل في :

1. الفئة الأولى:

تتعلق بالأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو البضاعة المشحونة.

2. الفئة الثانية:

تتعلق بالخسائر العامة و التكاليف التي يقدمها المؤمن لاستبعاد خطر وشيك أو التقليل من آثاره و نعبر عنها عادة بالخسائر المشتركة.

3. الفئة الثالثة:

تتعلق بجملة المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية نظيرا لحماية الأموال المؤمن عليها من وقوع المخاطر أو التقليل منها.⁽¹⁾

الفرع الثاني: القسط

هو ذلك المبلغ من المال الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن، مقابل تغطية المخاطر المؤمن منها. و أشار إليه الدكتور عبد الرزاق احمد السنهوري ، بأنها المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن له لتغطية الخطر المؤمن منه .

(1) الأستاذ جديدي معراج محاضرات في قانون التأمين الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعية 2005 ص173 ص 174.

و بالتالي فهو مبلغ مالي يدفعه المؤمن له مقابل الحصول على ضمان خطر قد يتعرض له، و هنا تظهر علاقة القسط بالخطر، لأنه أساس لتقدير الخطر و يتغير الخطر بتغيير القسط بالزيادة أو بالنقصان، و تحديد القسط من طرف المشرع الجزائري يكون على أساس النسبة، و لتطبيق القاعدة يجب الأخذ باعتبارين، الأول يتعلق بدرجة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه و الثاني خاص بدرجة جسامه الضرر الذي يتسبب فيه هذا الخطر عند تحققه.

و القسط عدة أنواع منها القسط الوحيد و قسط الجرد و القسط الدوري، طبقا للمواد 79 و 80 و 81 من الأمر 07/95.⁽¹⁾

الفرع الثالث: مبلغ التأمين :

يتمثل في ذلك المبلغ الذي يتعهد المؤمن شركة التأمين بدفعه للمؤمن له في حالة تحقق الحادث أو الخطر المؤمن لأجله ، و يخضع في تقديره لاتفاق الأطراف بمقتضى عقد التأمين، و يجب أن يتناسب المبلغ مع القسط بحيث يزداد مبلغ التأمين كلما زاد القسط، و نص عليه المشرع الجزائري في المادة 117 من الأمر 07/95 المتضمن لقانون التأمين الجزائري.⁽²⁾

(1) جنيدي معراج: نفس المرجع السابق ص50 إلي ص53.

(2) مصطفى كمال طه : نفس المرجع السابق ص168.

الفصل الأول: دراسة قانونية لعقد التأمين البحري.

تعد الآثار القانونية من أهم البنود التقنية التي يبينها عقد التأمين البحري حرصا على ضمان الحقوق و سلامة الرحلة، و نظرا للعقد المبرم عن شأن البحر و ما يترتب عليه من آثار قانونية فإنه لا يمكننا الحديث عن هذه الأخيرة دون التعرض إلى الأولى.

و دراسة العقد تحدد بنا إلى معرفة أطرافه و كيفية إبرامه (المبحث الأول) ، بالإضافة إلى إجراءات إبرامه و الالتزامات المترتبة عنه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: أطراف عقد التأمين البحري و كيفية إبرامه.

في بادئ الأمر يتعين علينا أن نشير إلى أن العقد لا يمكن أن يبرم إلا بوجود طرفيه.

المطلب الأول: أطراف عقد التأمين البحري.

من المتألف عليه أن أطراف العقد يعتبرون بمثابة الشركاء للمؤمن في العقد المبرم بينهم، و هؤلاء الشركاء هم المؤمن له و وكلاؤه و المستفيد.

الفرع الأول: المؤمن.

و هو الطرف الأول في العقد الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه و بين المؤمن له و المؤمن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر، إلا أنه نظرا لجسامة الخسائر و المبالغ المالية الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها أصبح التأمين يمارس عن طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة و هي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط ، و يكون مقرها في أغلب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة.

أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر قبل صدور الأمر 07-95 سواء للسفن المسجلة بالجزائر أو البضاعة المستوردة من الخارج و هو تأمين إجباري، حيث أن شركات التأمين تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له⁽¹⁾، كما يمكن أن يكون للمؤمن وسطاء للتأمين، و هؤلاء الوسطاء هم الوكلاء و السماسرة و هم أشخاص طبيعيين توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن شركة أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمد توضح فيه شروط معينة قصد الحصول على تأمين لحساب موكلهم، إضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا إنتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها.⁽²⁾

أما السمسار الذي توكل له أموال لدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم فلا بد له من ضمانات مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت⁽³⁾، غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلاتها أو إغفالهم أو إهمالهم⁽⁴⁾، فالوسيط الذي توكل له مسؤولية التعاقد إما أن يكون وكيلاً مفوضاً أو مندوباً أو سمساراً غير مفوضاً، فالوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركات التأمين إذ أنه يتعاقد مع المؤمن له مباشرة دون الحاجة إليها، و له أن يبرم العقد و يعدل شروطه أو يمدد آجاله أو يفسخه.⁽⁵⁾

(1) أنظر الفقرة الأولى من المادة 201 من الأمر 07-95.

(2) أنظر الفقرة الأولى من المادة 13 من الأمر 07-95.

(3) أنظر المادة 255 من الأمر 07-95.

(4) أنظر المادة 262 من الأمر 07-95.

(5) أنظر المادة 267 من الأمر 07-95.

أما المندوب ذو التوكيل العام فسلطاته محددة حيث يمكنه إبرام العقد دون أن يعدل شروطه أو يمدد آجاله أو يفسخه.

بينما السمسار غير المفوض فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين و تنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين إلى المؤمن له.

الفرع الثاني: المؤمن له.

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

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

و من ذلك يتبين لنا أن الأصل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع بين المتعاقدين و المؤمن له كما أشرنا سالفًا قد يعقد التأمين بنفسه أو عن طريق نائب يمثله سواء كان هذا النائب نائبا قانونيا كالولي و الوصي أو اتفاقيا كالسمسار الذي يمارس التأمين لحسابه أو لغيره و هو إما أن يكون شخصا طبيعيا أو معنويا و يعتبر وكيلا بالنسبة للمؤمن له و يتوسط طالبي التأمين و شركات التأمين و يكون مسؤولا اتجاههم.

و السمسار لا يمكنه ممارسة نشاطه لتغطية تبعاته المالية التي تتعرض لها مسؤولياته المهنية دون أن يكتتب تأميناً أو يحصل على الإعتماد من إدارة الرقابة و قد أشارت إلى ذلك المواد 258، 260، 261 من الأمر 07-95 على التوالي:

• المادة 258: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين و شركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، و يعدّ سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له و مسؤولاً اتجاهه".

• المادة 260: "فضلا عن الشروط المنصوص عليها في المادة 259 كالتالي سبقتها لا يمكن لسمسار التأمين أن يمارس نشاطه إلا بعد الحصول على اعتماد تسلّمه له إدارة الرقابة".

و ما يمكن ملاحظته من خلال عرضنا للمادتين السابقتين هو أن سلطة سمسار التأمين تبدو واضحة في إبرام العقد، فهو الوكيل العام للمؤمن له و عليه فإن العقد الذي يبرم مع المؤمن يكون ملزماً لموكله "المؤمن له"، أما آثار العقد فإنها تتصرف مباشرة إلى ذمة الأصيل عملاً بالقاعدة العامة حيث يكون هو الملتزم بالقسط و صاحب الحق في مبلغ التأمين.

أما المادة 259 فقد ذكرت أن مهمة السمسار تعدّ عملاً تجارياً لأنه يعتبر وكيلاً بالعمولة و الوكالة بالعمولة تعدّ عملاً تجارياً حتى و لو وقعت مرة واحدة و بذلك فإنه يتحمل آثار العقد كما أشرنا سابقاً. و ما يمكن الإشارة إليه في نفس المادة 259 أن المشرع قد سكت عن الإلتزامات التي تقع على سمسار التأمين كما هو الشأن على عاتق التاجر⁽¹⁾، و من هذا المنطلق يكون عمله معارضاً لكل نشاط آخر أو مماثلاً له قانوناً.⁽²⁾

(1) أنظر المادة 259 من الأمر 07-95.

(2) أنظر المادة 264 من الأمر 07-95.

الفرع الثالث: المستفيد.

المستفيد هو الشخص غير المستأمن، و أبرز صورة لمصلحة الغير كما هو الشأن في الحالة التي يبيع فيها الشاحن البضاعة المنقولة أثناء رحلتها إلى ميناء الوصول.

و يعتبر التأمين من الناحية القانونية من قبيل الإشتراط إلى مصلحة الغير و يعرف بالتأمين لحساب من يثبت له الحق فيه، و قد نصت المادة 94 من الأمر 07-95 عن ذلك، و مثاله التأمين الذي يعقده الناقل على البضائع التي ينقلها لمصلحة أصحابها.

و المستفيد قد يتم تعيينه بالإسم أو بالصفة و تبعا لإرادة المؤمن له المنفردة، و إن حدث و قبل المستفيد هذا التعيين فلا يجوز للمؤمن له الرجوع فيه عملا بالقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 84 من الأمر 07-95⁽¹⁾، حيث يصبح المستفيد معينا قطعيا لمجرد موافقته الصريحة أو الضمنية غير أنه يجوز للمؤمن له الرجوع عن التعيين إذا قبل المستفيد بذلك.

(1) أنظر المادة 84 من الأمر 07-95.

المطلب الثاني: كيفية إبرام عقد التأمين البحري.

قبل التعرض إلى كيفية إبرام عقد التأمين البحري يتعين علينا أن نلقي نظرة عامة على المراحل التي مر بها منذ الإستقلال إلى يومنا هذا.

❖ بعد الإستقلال :

انتهجت الجزائر سياسة ملء الفراغ و ذلك بتمديد العمل بالقوانين الفرنسية التي كانت سائدة في عهد الإحتلال ما عدا تلك التي كانت تتعارض مع السيادة الوطنية.

❖ و بحلول يوم 1975/07/05 تاريخ إنهاء العمل بالقوانين الفرنسية:

أصبحت الجزائر تعيش فراغا تشريعيا إلى غاية سنة 1980 رغم صدور التقنين البحري في أكتوبر 1976 لأنه كان خاليا من النصوص المتضمنة لأحكام التأمين البحري.

❖ و بتاريخ 09 أوت 1980:

تمكن المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي من إصدار تقنين للتأمين البحري حيث جاءت معظم نصوصه مطابقة لنصوص القانون الفرنسي.

أما وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها فقد صدرت في 1985/03/20 ثم تلي ذلك صدور الأمر 95-07 المؤرخ في 1995/01/25 و الذي يهدف إلى فتح المجال للمنافسة الحرة أمام شركات التأمين و السماح لها بممارسة مختلف نشاطات التأمين بشكل عام، كما أن هذا الأمر جاء ليتمكن طرفي العقد من اتخاذ الإجراءات الخاصة بشأن العقد أو التعويض في شكل تعامل حر و مطلق.

لقد تتبع التشريع الجزائري خطوات بطيئة في مجال التأمين البحري و لكنه في النهاية توصل إلى تقنين وضح فيه كيفية إبرام العقد من حيث الشكل و الموضوع و ما يترتب عليه من آثار.

و من هذا المنطلق يمكننا الإشارة إلى أن "عقد التأمين البحري" يبرم باتفاق إرادتي الطرفين "المؤمن و لمؤمن له" على ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل مبلغ من المال يسمى القسط.

و حتى يتخذ العقد شكله القانوني يشترط لصحته بعض الشروط الشكلية و من بينها الإكتتاب.

الفرع الأول: الإكتتاب.

فالمشرع الجزائري يشترط الكتابة لصحة العقد، غير أنه لم يحدد نوعية الكتابة و الصياغة و اللغة التي يحرم بها العقد، و لكن العادة قد جرت أن تقوم شركات التأمين في هذا المجال بإعداد نماذج مطبوعة تتضمن جميع الشروط العامة و المألوفة لجميع أنواع التأمينات، مع الإشارة إلى أن الكتابة يجب أن تكون بحروف واضحة، و بالإضافة إلى الكتابة يشترط على الأطراف

المتعاقدة التوقيع إجباريا على البيانات التالية:

- اسم كل من الطرفين المتعاقدين و عنوانهما.
- الشيء المؤمن عليه أو الشخص المؤمن له.
- نوع الأخطار المضمونة.
- تاريخ إبرام العقد.
- تاريخ سريان العقد و مدته.
- مبلغ التأمين أو الضمان.
- مبلغ القسط.

و هذه البيانات التي ذكرها المشرع الجزائري أوردها على سبيل المثال لا الحصر، لأنه يجوز للأطراف المتعاقدة الإتفاق على بيانات أخرى تتعلق بالعقد من حيث الطريقة و الميعاد و تقدير الأضرار و التصريح بالبيانات و مدة سريان العقد و ما إلى ذلك من التغييرات التي تطرأ على العقد أثناء السريان.

من خلال ما سبق لنا ذكره ، يتضح لنا أن وثيقة التأمين هي أهم الأشكال التي يبرم بها عقد التأمين البحري لكنه توجد إلى جانبها وثيقتان أخريتان يتّخذها شكل العقد المبرم و هما: "ملحق وثيقة التأمين" و "مذكرة التغطية".

- **ملحق وثيقة التأمين** : هي وثيقة إضافية تقتضي تعديل مضمون العقد بالزيادة أو النقصان في كل ما من شأنه أن يرتب على طرفي العقد حقوقا و التزامات.

- **أما مذكرة التغطية** : فهي تلك الوثيقة التي تتضمن ما يرغب فيه المؤمن له من تغطية للمخاطر التي يتوقعها.

و كما يشترط لصحة عقد التأمين البحري شروط شكلية ، يستوجب لقيامه أيضا أركان موضوعية.

الفرع الثاني: أركان عقد التأمين البحري.

يبرم عقد التأمين البحري بتوافر أركانه الثلاثة و هي: الرضا المحل و السبب.

1- الرضا:

يعد الرضا ركنا أساسيا في العقد و هو يعني توافر إرادتي المؤمن و المؤمن له أي توافق الإيجاب و القبول من أجل إبرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها التزامات المتعاقدين مع توافر الأهلية و الخلو من عيوب الإرادة و الإكراه و الغلط و الغش و الإستغلال.

2- المحل:

إن ما يميز عقد التأمين البحري عن غيره من العقود هو هذا الركن، إذ يعتبر العنصر الأساسي و الرئيسي في العقد، و محل عقد التأمين البحري، هو الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل قسط يتعهد به المؤمن له شريطة التناسب.⁽¹⁾

3- السبب:

فهو الحافز الذي يدعو الطرفين إلى إبرام العقد، و هو يختلف من عقد لآخر تبعا لاختلاف البواعث النفسية لدى المتعاقدين و وفقا لتحقيق المصلحة من وراء عملية التأمين⁽²⁾، أما إذا كان السبب غير مشروع و مخالفا للنظام و الآداب العامة كان العقد باطلا.

الظاهر أن المصلحة التي يحرص عليها كل من المؤمن و المؤمن له هي الدافع إلى إبرام العقد، إلا أن الكثير من الفقهاء يذهبون إلى أن المصلحة لا تدخل في مضمون فكرة التأمين و لا تعد ركنا من أركانه، لكن المشرع الجزائري يرى أن المصلحة هي السبب الذي من أجله أبرم العقد و لولاها لما كان الإتفاق أصلا على إبرام العقد.⁽³⁾

من خلال ما تعرضنا إليه من تعريف لعقد التأمين البحري و أركانه يتضح أن العقد في مضمونه يشتمل على جوانب معينة.

⁽¹⁾ أنظر المادة 621 من القانون المدني المقابلة للمادة 26 من الأمر 07/95.

⁽²⁾ أنظر المادة 97 من القانون المدني الجزائري.

⁽³⁾ أنظر المادة 621 من القانون المدني المقابلة للمادة 749 من القانون المدني المصري.

الفرع الثالث: جوانب عقد التأمين البحري.

إن التأمين البحري في مفهومه الصحيح يشتمل على ثلاثة جوانب: جانب فني، جانب قانوني و جانب اقتصادي:

- إن الجانب الفني يتمثل في الأساليب التي يتخذها المؤمن في إمكانية قياس الخطر و تقدير القسط الذي يترتب عليه مبلغ التأمين و كذا القوانين التي يلجأ إليها في تغطية الأخطار المؤمن منها.

- و الجانب القانوني ينحصر في العلاقة التي تربط المؤمن و المؤمن له.

- أما الجانب الإقتصادي فيمكن في القوانين الداخلية لشركات التأمين و ما تهدف إليه من تحقيق الربح و إشباع الحاجة عن طريق الحماية و الأمان.

بمقتضى هذه الجوانب الثلاثة الشاملة لعقد التأمين يظهر لنا أنها تعتبر بمثابة المرآة التي تعكس صورة العقد الشرعية و تضي عليه ذاتيته النظامية و بالتالي تؤدي إلى توضيح الرؤيا لطرفي التأمين بالإلتزام بما لهم من حقوق و ما عليهم من واجبات.

المبحث الثاني : إجراءات إبرام العقد و الالتزامات المترتبة عنه.

المطلب الأول: إجراءات إبرام عقد التأمين البحري.

على غرار باقي العقود فإنه يتم إبرام عقد التأمين البحري بالتعبير عن الإيجاب و إعلان القبول بين الأطراف، إلا أن الطبيعة الخاصة لعقد التأمين البحري يجعل انعقاده يمر بثلاثة مراحل هامة.

الفرع الأول: طلب التأمين.

يتم ذلك من طرف المؤمن له و في غالب الأحيان يكون عن طريق وسيط التأمين الذي يبقى دوره في شرح و تبسيط مزايا و ضرورة التأمين للمؤمن له لكي يتم إقناعه و تمكينه من نموذج للعقد في شكل مطبوعة لطلب التأمين، يكون متكون و متضمن لمجموعة من التساؤلات حول الخطر المرغوب التأمين من اجله، و يقوم المؤمن بالإجابة عليها و تحديد ظروفه، و مبلغ التأمين، و القسط و طلب التأمين سواء في حالة ما هو واقع على السفينة أو على البضائع دون تمييز. و هذا الطلب ليس له أي قوة إلزامية على الطرفين، لكونه يمثل مجرد عرض يمكن أن يقع التراجع أو التعديل فيه من طرف المؤمن له (عارضه) و للمؤمن حرية القبول أو الرفض.

الفرع الثاني: مذكرة التغطية المؤقتة.

هو عبارة عن نموذج ترسله الجهة المؤمنة إلى المؤمن له ، تخ طره بقبولها تغطية الخطر المطلوب بصفة مؤقتة ، و يعتبر بمثابة اتفاق مؤقت بين الطرفين ، في انتظار الإعلان النهائي بالقبول من طرف المؤمن، و في حالة الرفض تسقط مباشرة معه التغطية المؤقتة.

و هذه المذكرة تكون موقعة من طرف المؤمن دون المؤمن له و تحتوي على مجموعة من البيانات و العناصر الأساسية تتمثل أصلا في:

- ❖ ذكر الأطراف.
- ❖ مبلغ التأمين.
- ❖ القسط.
- ❖ مدة التغطية.
- ❖ بدايتها ونهايتها و تاريخ السريان.⁽¹⁾

الفرع الثالث : وثيقة التأمين La police d'assurance .

و التي تنص على أن : عقد التأمين البحري هو عقد رضائي إلا أنه يتطلب كتابته من أجل إثباته و بذلك يصطلح عليه بمفهوم وثيقة التأمين ، كمفهوم قانوني و هذا ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 97 من القانون 04/06 المعدل والمتمم للأمر 07/95 و التي تنص:

"يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، و يمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية "

⁽¹⁾ مواسى العلجة: النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون. فرع قانون الاعمال، ديسمبر 2003 ص147.

و حتى يكون لوثيقة التأمين اثر قانوني يجب أن تتوفر على البيانات الواردة في المادة 98 من نفس القانون و تتمثل في:

- ❖ تاريخ و مكان الاكتتاب.
- ❖ اسم الأطراف المتعاقدة و مقر أقامتهما مع الإشارة عند الاقتضاء إلي أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.
- ❖ الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.
- ❖ الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة .
- ❖ مكان وقوع الخطر المؤمن لأجله.
- ❖ مدة الأخطار المؤمنة عليها.
- ❖ المبلغ المؤمن عليه .
- ❖ مبلغ قسط التأمين .
- ❖ توقيع الطرفين المتعاقدة.

من خلال ذلك نصل إلى القول أن العقد هو الاتفاق القانوني بين طرفي التعاقد، أما وثيقة التأمين فهي النموذج المعد لإثبات هذا التعاقد في صورة معينة جرى عليها العرف التأميني.

و من أشهر هذه الوثائق نجد تلك التي أصدرها التشريع الانجليزي تحت تسمية "وثائق التأمين لويدزا"، و أصبحت فيما بعد مصدر ترجع إليه معظم الدول في حالة وجود صعوبات في تفسير وثائقها، لان هذه الوثائق أي وثائق الويدزا كانت محل مراجعة من طرف هيئة الويدزا

بعد التقرير الذي قدمته المجموعة السبعة و السبعين (77) في ندوة الأمم المتحدة للتنمية و التجارة
CNUCE في نوفمبر 1973 .

و بالتالي يمكن القول أن كتابة عقد التأمين البحري هو بغرض الإثبات، أما وجود الالتزام ذاته
فانه يمكن أن يتم إثباته بكافة الطرق القانونية الممكنة و ذلك حسب القواعد العامة في الإثبات،
كالإقرار أو اليمين، أو شهادة الشهود.(1)

لكن بالرجوع إلى المادة 97 من الامر 07/95 نجد أن المشرع الجزائري يقرر بان الكتابة
المنصوص عليها هي للإثبات، إلا انه يقيد إثبات وجود الالتزام ذاته بموجب عقد التأمين البحري
أن يكون بأي وثيقة كتابية أخرى ، أضف إلى ذلك أن التشريع الجزائري لم يحدد من يحزر وثيقة
التأمين ، بحيث كانت في السابق تتم من طرف كاتب العدل أو الموثق، إلا أن الأمر لم يعد
كذلك، بسبب تعارض الرسمية التي تتطلب نفقات ومدة زمنية مما لا يتناسب مع أساليب التجارة و
السرعة في المعاملات، كما لم يحدد اللغة المفروض العمل بها، فهل يشترط اللغة العربية لكتابة
العقد أم أن اختيار اللغة متروك لأطراف العقد؟.

و وثيقة التأمين البحرية قابلة للتغيير أو التعديل من أطراف العقد، و ذلك بموجب ملحق
للوثيقة، ويجب أن يخضع لنفس الشروط التي تلحق الوثيقة المتضمنة للعقد الأصلي.(2)

و نجدها على عدة أنواع، حسب الشيء المؤمن عليه كوثيقة التأمين على البضائع، وثيقة
التأمين على السفن، وثيقة التأمين المفتوحة و كل نوع من هذه الوثائق يخضع لشروط معينة.

(1) مصطفى كمال طه: نفس المرجع السابق ص 39.

(2) مصطفى كمال طه : نفس المرجع السابق ص248.

المطلب الثاني: الالتزامات المترتبة عن عقد التأمين البحري.

يترتب عن إبرام عقد التأمين البحري مجموعة من الآثار، تشكل التزامات أطراف العقد أي المؤمن و المؤمن له، و يتوقف سريان هذا العقد و تنفيذه على مدى قيام كل طرف بالالتزامات التي تقع على عاتقه.

الفرع الأول: التزامات المؤمن له .

باختصار تتمثل في ثلاثة التزامات و هي:

- طلب التأمين و كل ما يترتب عنه من واجب الإدلاء بكل المعلومات المتعلقة بالخطر.

- دفع أقساط التأمين.

- المحافظة على مصالح المؤمن و ذلك عملا لمبدأ حسن النية ، فيجب عليه تحديد الخطر تحديدا

دقيق و وفي، و ذلك بإعطاء جميع المعلومات التي من شأنها تسهيل عملية حصر الخطر ومدى

جسامته لان عدم القيام بذلك يؤدي إلى عدم إمكانية تحديد مبلغ التعويض المستحق له بصورة

واضحة و غير متناسب. و هذا ما تستوجبه المادة 108 من الأمر 07/95 التي جاءت تحت

عنوان حقوق المؤمن و المؤمن له و التزاماتهما و التي تنص على ما يلي :

"يترتب على المؤمن له :

❖ أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها و تسمح للمؤمن بتقدير الخطر.

❖ أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد .

❖ أن يصرح خلال عشرة أيام 10 على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل

أثناء العقد ،.....الخ ."

وتضيف المادة 13 من وثيقة التأمين على البضائع الجزائرية :

« L'assuré es tenu de faire a l'assureur une déclaration exacte de toute les circonstances dont il a connaissance permettant une appréciation du risque ».⁽¹⁾

و الامتناع عن ذلك يؤدي إلى بطلان العقد حسب ما جاء في المادة 113 من الأمر 07\95 و زيادة عن ذلك يعد العقد لاغيا في حالة الغش الذي يرتكبه المؤمن له طبقا للمادة 110 من نفس الأمر .

و التزام بالإعلان عن الخطر يبقى ساري المفعول طوال مدة سريان العقد، و كل تفاقم يقع يجب إبلاغه إلى المؤمن و كذلك ظروفه ، و أن يكون ذلك خلال مدة 10 أيام على الأقل من تاريخ معرفة تفاقم الأضرار.⁽²⁾

كذلك التزامه بتحديد القسط و دفعه حسب ما هو متفق عليه في العقد طبقا للمادة 108 من الأمر 07/95 و حسب ما هو معمول به فانه يحدد القسط بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية بعد مراعاة مدى احتمال وقوع الخطر المؤمن منه و مدى جسامته ، كذلك وضعية الشيء المؤمن عليه مدة سريان العقد .

و في حالة إغفال تحديد قيمة مبلغ القسط، فيتم ذلك طبقا لما هو جاري العمل عليه في مكان إبرام العقد، ومن طرف هيئات فنية مختصة.

⁽¹⁾ مواسي العلجة : نفس المرجع السابق، ص156.
⁽²⁾ علي بن غانم : نفس المرجع السابق، ص138 ص 139.

والأصل أنه يلتزم المؤمن له بالمبلغ المحدد في العقد الأصلي المنشئ للالتزام بالتأمين، إلا أن ذلك ليس من النظام العام ، إذ يمكن للأطراف الاتفاق على رفع مبلغ القسط أو تخفيضه حسب إرادتهما المنفردة . و ما يؤخذ على المشرع الجزائري في الامر 07/95 المعدل بموجب القانون 04/06 ، هو انه نص على إلزامية و ضرورة تحديد و دفع القسط في العقد إلا انه اغفل ضرورة تحديد المهلة التي يجب دفع القسط فيها، إلا انه استدرك الأمر في وثائق التأمين، حيث أنه في المادة 13 من وثيقة التأمين على البضائع تنص على:

« La prime est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencés à courir, elle est payable comptant entre les mains de l'assureur, ou lieu de la souscription de l'assurance ayants droit de l'acte dans lequel elle est ressortie »

أما فيما يتعلق بمكان دفع القسط فانه يخضع للقواعد العامة ، فباعباره دين فيكون مطلوب و ليس محمول ، و عليه فيحدد مكانه بإقامة المؤمن له ، و عند امتناعه عن الدفع بعد أذار المؤمن بضرورة القيام بذلك ، سبب يترتب عنه حق المؤمن في طلب فسخ العقد مع التعويض (المادة 119 من الأمر 95 / 07) .

الفرع الثاني: التزامات المؤمن .

يقوم المؤمن بالتزاماته في مقابل قيام المؤمن له بما عليه من التزامات ،المحددة بموجب عقد التأمين، و تتمثل خاصة في دفع مبلغ التأمين عند وقوع الضرر للشيء المؤمن عليه، و يكون بعد إثبات علاقة السببية بين الضرر و الخطر المؤمن لأجله من طرف المؤمن له مع اشتراط عدم

تجاوز التعويض قيمة الأشياء المؤمن عليها ، و هو يشمل كل من ثمن الهلاك أو التلف و النفقات و المصروفات التي يدفعها المؤمن له أثناء و بمناسبة و قوع الخطر و إصابته بأضرار .

و هذا الالتزام يختلف باختلاف الضرر، فقد يكون تعويض عن خسارة في حالة الضرر الجزئي للشيء المؤمن، أو التزام بتعويض الهلاك في حالة الترك التي تترتب عن الهلاك الكلي للشيء (سواء تعلق الأمر بالبضائع أو السفينة) و يحدد ذلك وثيقة التأمين.

و بالتطرق إلى هذه العناصر و الأركان المكونة لعقد التأمين البحري إلى جانب المميزات الخاصة به حتي و لو أنه كان بصفة مختصرة جدا رغم أنه ذو أهمية بالغة، إلا أن التدقيق فيه يكون على حساب الموضوع محل البحث الذي ينحصر في كيفية و أسباب انتهاء عقد التأمين البحري الذي يستوجب طرح إشكالية الآثار أو النتائج التي تترتب عن إخلال أحد الأطراف عن التزم التعاقدية، و كذلك حالة عدم توفر شروط خاصة في العقد ، تؤدي إلى انقضاء العقد أو بطلانه، و يترتب عنها في غالب الأحيان عدم تفاهم الأطراف عن تسوية الأوضاع مما يستوجب تدخل جهات أخرى لحلها .

فالسؤال المطروح: ما هي صور انتهاء عقد التأمين البحري و كيف يتم حل النزاعات

المرتتبة عنه ؟ و أمام أي جهة يطرح النزاع من أجل التسوية ؟

و هذا ما سنجيب عنه من خلال الفصل الثاني و الثالث من هذه المذكرة.

الفصل الثاني: انتهاء عقد التأمين البحري.

عقد التأمين البحري من العقود الزمنية ، لذلك يخضع من حيث انتهائه لأحكام القانون المدني، فينقضي بانقضاء المدة الزمنية المحددة له في العقد أو باتفاق الأطراف، و ذلك ما سنتوقف عليه من خلال معالجة الطرق العادية لانقضائه ، إلى جانب التطرق للحالات أو الأسباب التي تؤدي إلى انتهائه حتى قبل انتهاء الميعاد القانوني المحدد له .

المبحث الأول: الطرق العادية لانقضاء عقد التأمين البحري.

يبرم عقد التأمين البحري من أجل تغطية و ضمان أضرار تكون نتيجة خطر مزعم وقوعه خلال زمن معين ، مما يجعل منه عقد مستمر يمتد تنفيذه في الزمان، و تخضع مدته لاختيار أطراف العقد ، و يكون بتحديد تاريخ بدايته و انتهائه، و بالتالي انقضاء هذه المدة ترتب انقضاء العقد و هذا ما نتوقف عليه في المطلب الأول ، كما يرتبط استمرار العقد و انقضائه بمدى تحقق الخطر المؤمن لأجله من عدم ذلك، لكونه محل عقد التأمين بأكمله، و عليه فان بقاء و استمرار العقد يتوقف على الخطر ووقوعه (المطلب الثاني).⁽¹⁾

المطلب الأول :انتهاء المدة القانونية للعقد:

من بين البيانات الجوهرية التي يجب ذكرها عند إبرام عقد التأمين البحري، طبقا لنص المادة 7 من الأمر 07/ 95 المعدل والمتمم بموجب القانون 04/06 المتضمن لقانون التأمين الجزائري،

⁽¹⁾ مصطفى كمال : نفس المرجع السابق ,ص42 .

وجوب تحديد تاريخ الاككتاب و تاريخ سريان العقد و مدته، مما يجعله عقد غير أدي، و إنما محدد بمدة معينة ترتبط التزامات أطراف العقد بها .

الفرع الأول: سريان عقد التأمين البحري.

بصفة عامة كما سبقا القول ، نجد أن المشرع الجزائري و على غرار باقي التشريعات ، جعل من عقد التأمين البحري عقد محدد المدة و اعتبر ضرورة تحديد المدة في العقد إلزامية على الأطراف ، لكونه بيان جوهري في تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن لأجله ، و ميز بين تاريخ الاككتاب تاريخ سريان العقد في وثيقة التأمين ، ذلك من خلال المادة 98 من الأمر 07/95 التي تنص :

"يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي :

- تاريخ و مكان الاككتاب .
- اسم الأطراف المتعاقدة و مقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.
- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة.
- مكان الأخطار.
- مدة الأخطار المؤمنة عليها.....الخ" .

وبالتالي تحديد مدة العقد أهمية بالغة يلتزم الأطراف به لمعرفة مدى وقوع الخطر المؤمن لأجله في ظل هذه المدة أو انه وقع خارج الأجال المحددة، أي إما انه حدث قبل بداية زمن العقد

أو بعد انتهائه، إلى جانب الدور الذي يلعبه في تحديد المسؤولية في حالة تعدد التأمينات على الشيء ذاته.(1)

إلا أن تسرع المشرع في وضع النصوص التشريعية نجده مرة أخرى يثير إشكال في تطبيق النصوص القانونية ، و ذلك بجعله مدة العقد مزدوجة إذ في بعض الحالات نجد أن تاريخ اكتتاب العقد هو نفسه تاريخ سريانه ، و في حالة أخرى نجده مستقل عنه .

و ما يلاحظ في المادة 98 من هذا الأمر هو أن المشرع لم يلزم الأطراف بمدة معينة لا من حيث الحد الأدنى و لا من حيث الحد الأقصى للعقد ، و إنما ترك المجال مفتوح يخضع لإرادتهما الحرة في ذلك، و نفس الأمر نجده في وثائق التأمين الجزائرية على البضائع أو على السفن .

لكن السؤال الذي يطرح هو انه في حالة عدم تحديد الإطار الزمني للعقد هل يترتب عن ذلك بالضرورة بطلان العقد أم لا ؟

الأمر ليس بهذه البساطة لكون عقد التأمين البحري ذو أهمية بالغة في تنشيط الاقتصاد الوطني، ففي حالة عدم تحديد الأطراف لمدة العقد فإنها تخضع للقاعدة العامة التي جرى العمل بها و هي أن يكون تحديد المدة بسنة واحدة.(2)

و هذا ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع التي جاءت تحت عنوان مدة سريان العقد بأنه في حالة عدم وجود اتفاق مخالف بسنة واحدة كما يلي:

(1) مصطفى كمال طه : نفس المرجع السابق ص42.
(2) ابو النجا ابراهيم :التأمين في القانون الجزائري (الجزء الاول) ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1983 ص300 .

«Sauf stipulation contraire. La police est souscrite pour une durée d'un an et se renouvellera d'année en année par tacite reconduction».

بالإضافة حسب هذه المادة فان مدة العقد تتجدد ضمنيا من سنة لسنة أخرى و بالتالي فالعقد ينتهي بانتهاء المدة المحددة صراحة من أطراف العلاقة التعاقدية أو بمرور سنة في حالة عدم تحديد مدة العقد، تطبيقا للقاعدة العامة الواردة في وثائق التأمين البحري الجزائرية على البضائع أو السفن في حالة عدم وقوع تجديد ضمني للعقد أو بالوصول في حالة عقد التأمين المحددة برحلة أو عدة رحلات.⁽¹⁾

الفرع الثاني : الآثار المترتبة عند انتهاء مدة العقد:

القول أن عقد التأمين عقد زمني يؤدي إلى جعل التزامات أطراف العقد محددة في إطاره الزمني، فانقضاء المدة المحددة صراحة أو ضمنا أو طبقا للقاعدة العامة يترتب عنه إنهاء التزامات الأطراف بذلك، إذ ينتهي التزام المؤمن بتغطية الخطر المؤمن منه حتى ولو لم ينتهي الخطر ذاته. لكن الإشكال المطروح هو ما مصير العقد في حالة انتهاء مدته قبل انتهاء الخطر و خاصة في حالة التأمين لرحلة ؟

أجاب التشريع الفرنسي على هذا التساؤل ، من خلال الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن في المادة 09 منها على استمرار التأمين إذا انقضى الأجل المحدد ، وكانت السفينة في حالة إصلاح أضرار مضمونة بموجب العقد ، هذا من ناحية ، و من ناحية أخرى يستمر التأمين رغم انقضاء

⁽¹⁾ علي بن غانم : نفس المرجع السابق ص272 .

الآجال في حالة الإصلاحات على حساب المؤمن لغاية انتهاء الرحلة لأن امتداد الرحلة ناتج عن خطر يضمنه المؤمن مما يتطلب استمرار ضمانه لأجل معين ، وهذا ما استقر عليه القضاء الفرنسي بضمن الأضرار التي تظهر بعد انتهاء مدة العقد متى كان ذلك ناتج عن أسباب حاصلة خلال زمن التأمين.⁽¹⁾

وتشير المادة 123 من الأمر 07-95 المتضمن لقانون التأمين الجزائري أنه في حالة التأمين لرحلة أو لعدة رحلات ، تربط زمن سريان أثار عقد التأمين البحري ، ببداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاصة برحلة أو رحلات مؤمن عليها، وخلال 15 يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، فهنا نجد انه في حالة ما تكون مدة العقد المحددة اقل من زمن الرحلة ، فإن العقد يبقى مستمر و منتج لأثره.

و ذلك كاستثناء للقاعدة العامة التي تقضي بان انقضاء مدة العقد يؤدي إلى انقضاء التزامات الأطراف كما تجذبنا المادة أيضا إلى فكرة الأخطار المؤمنة ، فالمشرع الجزائري الذي ينص على أن الأخطار المعنية بالتأمين البحري هي الأخطار البحرية فقط ، لكنه في هذه المادة يجعل الأخطار المستبعدة مؤمن عليها بصفة غير مباشرة ، و هي التي تقع أثناء الشحن أو التفريغ في الموانئ أو المخازن.

وهذا ما تؤكدته المادة 123 من الأمر 07/95 التي تنص: " و خلال 15 يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود..... ".⁽²⁾

وكما سبق القول إن محل عقد التأمين البحري هو الخطر، وبالتالي يتحدد عمر عقد التأمين البحري بوقوع الخطر من عدمه.

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

(2) المادة 123 من الامر 07/95 التي جاءت تحت عنوان التامينات البحرية من قانون التامين الجزائري ص33.

المطلب الثاني : وقوع الخطر المؤمن لأجله و عدم وقوعه.

سبقت الإشارة في المطلب الأول أن عقد التأمين البحري، تحدد مدته بالخطر المؤمن لأجله و مدى إطالة و عدم وقوعه، و بالتالي لقيام عقد التأمين البحري و ترتيب آثاره لا يكفي أن يكون الشيء المؤمن عليه معرض للخطر، بل يتطلب في ذلك أن لا يكون الخطر المؤمن ضده قد تحقق أو زال قبل بداية سريان مدة العقد، لأن في هذه الحالة يترتب بطلان العقد لانعدام محله.

الفرع الأول: تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر.

للحديث عن تعرض الشيء للخطر يجب الحديث أولاً عن الخطر الذي هو محل عقد التأمين البحري لكون المشرع اعتبره معياراً لتحديد وتميز عقد التأمين البحري عن باقي عقود التأمين الأخرى فالخطر يقصد به الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية وبالتالي نستنتج أن الشرط الأساسي في الخطر البحري هو وقوعه في البحر سواء أخطار ناتجة عن البحر PERILS OF SEA مثل العاصفة ، الغرق، الجنوح أو الأخطار التي تحدث على البحر PERILS ON THE SEA مثل التصادم، الحريق... الخ.⁽¹⁾

و بالتالي استبعاد الأخطار التي قد تصيب الشيء المؤمن عليه في الموانئ، لأنها لا تدخل في التأمين البحري، وإنما تعتبر أضراراً برية وتطبق عليها أحكام التأمين البري، وعبئاً إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، يقع على عاتق المستأمن ، لكونه هو من يقوم بطلب التعويض، و لا يكفي تقديم وثيقة التأمين لطلب لذلك، وإنما يجب إثبات تنفيذ العقد، و باعتبار الخطر واقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات، أضف إلى ذلك فإنه يجب أن يكون التعرض للخطر واقعاً أثناء

(1) مصطفى كمال طه : نفس المرجع السابق ص 83.

إبرام و سريان مدة العقد لاستبعاد الخطر السابق على العقد، وهذا ما اخذ به المشرع الجزائري طبقا للمادة 99 من القانون 06-04 إذ جاء فيها :

" لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على أجل محدد ..."

وتطبيق المادة 100 من نفس القانون:

" لا تكون للتأمين المكتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي اثر."

كما حصر المشرع الجزائري الأخطار التي هي محل التأمين البحري تحت نص المادة 101 من القانون 06-04 التي جاء فيها:

"يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة، و هياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباشرة أو القوة القاهرة، أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد".⁽¹⁾

و عليه لا يكفي وجود الخطر و إنما لا بد من تعرض الشيء المؤمن عليه لهذا الخطر، لان عدم التعرض يؤدي إلي زوال التأمين لانتهاء محل العقد بالبطان.⁽²⁾

و عند وقوع هذا الخطر و قيام المستأمن بالتزامه بتبليغ المؤمن بذلك و تحمل هذا الأخير مسؤولية الضمان بدفع مبلغ التأمين الواجب عليه لتغطية الخطر، يتم تنفيذ عقد التأمين البحري، و بالتالي انقضاءه على أساس وقوع وتحقق الغاية من إبرامه، و يترتب آثار الالتزامات المتبادلة للطرفين.

(1) قانون التأمين ص 27.

(2) علي بن غانم : نفس المرجع السابق ص 261 – 262 .

الفرع الثاني: حالة عدم وقوع الخطر المؤمن لأجله.

سبق القول أن الخطر البحري هو الذي يميز عقد التأمين البحري عن باقي العقود الأخرى لكونه محل العقد ذاته، و عليه يتوقف تنفيذ و ترتيب آثار العقد، بوقوعه و عدم إمكانية وقوعه، إذ هناك حالات أين لا يتم تعرض الشيء المؤمن للخطر و ذلك لتدخل عدة عوامل نجد مثلا:

1- عدم القيام بالرحلة المزعوم القيام بها:

التي عبر عنها المشرع الفرنسي في المادة 349 من قانون التأمين بإلغاء الرحلة مهما كان السبب في ذلك، لكن هذا لا يمنع المؤمن له من الحصول على تعويض يقدر بنصف مبلغ التأمين الواجب دفعه ، إلا انه في السنوات الأخيرة تراجع عن هذا الموقف. أما بالنسبة للتشريع الجزائري فإن عدم وقوع الخطر خلال مدة شهرين من إبرام العقد يكفي لإنهاء عقد التأمين وبالتالي عدم ترتيب أي اثر عنه.

2- وقوع الخطر قبل اكتتاب العقد او بعد إتمام الرحلة أو وصول الأموال المؤمنة سالمة إلى المكان المقصود:

و هذا ما يتضح من خلال المادة 100 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم بموجب القانون 06-04 التي تنص بصريح العبارة على ما يلي:

" لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث، أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر و يبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل."

و عليه ينتهي عقد التأمين البحري و يصبح عديم الأثر يتحقق أو وقوع الخطر المؤمن من أجله، قبل إبرام العقد وسريانه.⁽¹⁾ لأن جعل عقد التأمين البحري ساري المفعول رغم أن الخطر سابق له يؤدي إلى حصول المستأمن على تعويض الأضرار تعرضت لها الأشياء المؤمن عليها قبل العقد، وليس أثناء سريانه باعتباره عقد زمني محدد لفترة معينة، إلى جانب تفادي حالة تأمين أموال وصلت إلى المكان المقصود، وهذا هو موقف التشريع الجزائري الذي لا يأخذ بالخطر الضني الذي يتبين لنا بكل وضوح في نص المادة 100 من الأمر 95-07 التي تضيف :

" لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي اثر، ويبقى القسط مكتسب للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل. يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار."⁽²⁾

3- تغيير الطريق المعتاد أو الانحراف:

من المعمول به هو أن ينفذ عقد التأمين البحري كما تم الاتفاق عليه بين الطرفين دون تغيير، و يكون بقيام السفينة بالانطلاق من ميناء القيام إلى ميناء الوصول لرحلة مقررة على طريق محدد و معتاد والانحراف عنه يؤدي إلى زوال التزامات المؤمن ، و مسؤوليته في تغطية الأضرار الناتجة عن خطر بحري أثناء الرحلة، و ذلك في حالة الانحراف الإرادي،

(1) علي بن غنام : نفس المرجع السابق ص 265 .

(2) نص المادة 100 من القانون 04-06 المعدل و المتمم للأمر 07-95 المتضمن قانون التأمينات الجزائري ص 27.

أما في حالة الانحراف الاضطراري الذي أدت إليه القوة القاهرة، فإن المؤمن يبقى مسؤول
عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالشيء المؤمن لأجله.¹⁽³⁾

إلا أنه قد يترتب انتهاء آثار عقد التأمين البحري بأسباب أخرى قبل تحقق الغرض منه
وقبل انتهاء المدة الزمنية المحددة له أو حتى قبل القيام بالرحلة المؤمن لأجلها و ذلك بتدخل
ظروف أخرى أو بسبب عدم القيام بالتزامات تعاقدية يترتب عنها فسخ أو بطلان هذا العقد
و هذا ما سنتوقف عليه خلال المبحث الثاني تحت عنوان الطرق الغير عادية لانتهاء عقد
التأمين البحري.

⁽³⁾مصطفى كمال طه : نفس المرجع ص 137 – 138 .

المبحث الثاني: الطرق الغير العادية لانتهاء عقد التأمين البحري.

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

المطلب الأول: فسخ العقد أو بطلانه.

يعتبر الفسخ أو البطلان جزاء يترتب عن عدم قيام احد أطراف العقد بالتزاماته التعاقدية ، و ذلك طبقا للقواعد العامة للالتزامات.

الفرع الأول: فسخ العقد.

ينقضي عقد التأمين البحري كغيره من العقود الزمنية بالفسخ ، و يخضع في ذلك لأحكام القانون المدني، سواء كان ذلك بسبب المؤمن أو المؤمن له أو باتفاق منهما عليه ، و يترتب عنه إرجاع المتعاقدين إلى الحالة التي كان عليها قبل التعاقد ، و الفسخ يختلف عن الإلغاء أو حل العقد RESITATION DE CONTRAT لأن هذا يتم في حالة استحالة تنفيذ الالتزامات العقدية و تمحى أثاره بأثر رجعي و لا يمكن الحديث عن الفسخ إلا بعد قيام الطرف الذي يتوفر عنده سبب الفسخ أو اتجهت إرادته إليه بتوجيه تبليغ للطرف الأخر، و يكون بموجب رسالة موصى عليها...⁽¹⁾

⁽¹⁾ جديدي معراج: المرجع السابق ص 79 + 80.

و بالنسبة للتأمين البحري فنجد أن المشرع الجزائري نص على الفسخ في العقد فقط بالنسبة للمؤمن بذكر حالات عدم قيام المؤمن له بالتزاماته التعاقدية، و بالتالي أحق للمؤمن طلب الفسخ نتيجة لذلك. و تتمثل حالات الفسخ فيما يلي :

❖ حالة إفلاس المؤمن له أو خضوعه لإجراءات التسوية القضائية :

و هدف المؤمن في طلب الفسخ لذلك باعتباره يتمثل دائما في شركة التأمين، الحل الوحيد لنفادي دخول شركة التأمين مع بقية الدائنين في قسمة غرماء عند التنفيذ على أموال المدين...⁽¹⁾

❖ حالة إخلال المؤمن له بالتزاماته التعاقدية المحددة بموجب عقد التأمين البحري:

لا سيما فيما يتعلق بدفع القسط⁽²⁾ إذ في حالة عدم دفع المؤمن له لمبلغ القسط خلال 08 أيام، بعد إنذاره بموجب رسالة مضمونة الوصول، مع إشعار بالاستلام فإنه يحق للمؤمن وقف التأمين ويجوز له فسخ العقد خلال مدة 10 أيام من إيقاف الضمان ، طبقا للمادة 111 من الأمر 07/95 ، إلا أن هذا الفسخ لا يكون له أي اثر بالنسبة للغير الحسن النية ، الذي أصبح مستفيد من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف و الفسخ .

❖ حالة الفسخ بسبب عدم قيام المؤمن له بالتصريح بالإرساليات المرسلة لحسابه أو تنفيذ

العقود:

تحمله التزام التأمين، فالإرسالية رغم أنها تمت لحساب الغير، لكن تعهد المؤمن له أن يقوم بالتأمين عليها، و ذلك يكون في حالة وثيقة التأمين المفتوحة طبقا للمادة 140 من الأمر 07-95 و المادة 141 من نفس الأمر.

(1) جديدي معراج نفس المرجع السابق ص 77.

(2) مصطفى كمال طه : نفس المرجع السابق ص 147 .

❖ كذلك حق المؤمن بفسخ العقد بانتقال ملكية السفينة أو استئجارها بدون تجهيز:

و يترتب بمرور شهر واحد ابتداء من اليوم الذي يتلقى فيه التبليغ بنقل الملكية أو الاستئجار،

و يسري مفعول هذا الفسخ بعد 15 يوما من تاريخ التبليغ.⁽¹⁾

وبصفة عامة للقيام بفسخ العقد يجب توفر شروط معينة تتمثل في أن يكون العقد من العقود

المحددة بمدة:

- أن يحدد المشرع المدة التي يجوز فيها طلب الفسخ .

- أن يكون العقد من عقود التأمين على الأضرار.

- أن يقوم الطرف الذي يهتم بالفسخ بإخطار الطرف الذي اخل بالتزاماته قبل نهاية الميعاد المحدد

لذلك.⁽²⁾

الفرع الثاني: بطلان العقد.

- يتم بطلان العقد بموجب قرار تصدره سلطة إدارية أو قضائية و يكون ذلك لسبب عيب في

العقد ، أو أن العقد ابرم في غير أوانه، و بالرجوع إلى الفقيه عبد الرزاق السنهوري، حيث انه يعرف

البطلان بفكرة انعدام اثر العقد بالنسبة للمتعاقدين و بالنسبة للغير طبقا لذلك.⁽³⁾

- أما وثيقة التأمين على البضائع الجزائرية فتعبر عن البطلان حسب المادة 17 منها

كما يلي:

(1) المادة 135 من الأمر 95-07 المتضمن لقانون التأمينات الجزائري

(2) جديدي معراج نفس المرجع السابق ص 80.

(3) السنهوري عبد الرزاق احمد الوسيط في شرح القانون لنظرية الالتزامات بوجه عام ص 94.

" Tout assurance souscrite après la réalisation d'un sinistre, en après l'arrivée des biens assurés au lieu de destination est sans effet. Si l'assuré en avait eu connaissance ; et les primes restent acquise à l'assureur.

L'assurance ne produit aucun effet, lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de la conclusion du contrat ou de la date qui a été fixé pour prise d'effet des risques sauf si un nouveau délai a été convenu."

يفهم من خلال هذه المادة ما يلي:

❖ أنه لا يترتب أي أثر عن عقد التأمين في حالة ما جاء إبرامه بعد وقوع الخطر المؤمن عليه أو أن العقد تم إبرامه لضمان و تغطية بضائع وصلت إلى مكان الوصول مع إبقاء القسط المدفوع في حق المؤمن.

❖ كذلك في حالة إبرام عقد تأمين إلا أنه الأخطار المؤمن لأجلها لم تبدأ في الحدوث بعد مرور مدة

شهرين من إبرام العقد أو بعد المدة المحددة لذلك باتفاق الأطراف.(1)

❖ حالة غش المؤمن له طبقاً للمادة 110 التي تنص:

" يعتبر التأمين لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له و ذلك بهدف تغليب

المؤمن".

(1) المواد 99 – 100 من الأمر 07-95 ص 27 .

❖ تقديم تصريحات و بيانات غير صحيحة أو كاذبة من طرف المؤمن له مما يؤدي بالضرورة إلى إبطال العقد حسب ما جاء في المادة 113 من الأمر 95-07 :

" يترتب عن كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين. و يقع عبئ الإثبات على المؤمن ".

و بالرجوع إلى القواعد العامة طبقاً للقانون المدني تجد انه لا يترتب البطلان لغلط إلا في حالة وقوعه على الصفات الجوهرية ، لكن قانون التأمين البحري عند نصه على البطلان المترتب عن غلط لم يحدد هل يجب أن يكون في العناصر و الصفات الجوهرية في العقد أم أي بيان أو عدم يترتب البطلان و أن يكون هو الدافع إلى التعاقد طبقاً للقواعد العامة و بالتالي تقول أن البطلان المقرر في عقد التأمين البحري يكون لغلط حتى و لو كان بسيط إلى جانب حق المؤمن يطلب إبطال العقد في حالة إخلال المؤمن بالتزامه بتقديم المعلومات المتعلقة بالمستجدات التي تطرح على العقد و التي من شأنها تسهيل عملية تقدير الأخطار من طرف المؤمن.

لكن هل دائما يترتب عن امتناع المؤمن له عن تقديم المعلومات بطلان العقد ؟

يكون ذلك فقط في حالة ما يكون السكوت من شأنه التقليل من فكرة الخطر و بالتالي تقدير المؤمن بأقل من حقيقته و تضليله و عليه تكون قيمة القسط المستحق الدفع بأقل من الحقيقة التي يتوجب دفعه ذلك كما جاء في المادة 297 من قانون التأمين اللبناني ، على أن هذا النوع من البطلان لم يترتب عن عيب في رضا المؤمن ، و إنما جزاء عن إخلال المستأمن عن التزاماته التي هي مزاوله لعقد التأمين طوال مدة سريانه مما يعني أن البطلان يمكن أن يتقرر في أي مرحلة من مراحل تنفيذ العقد نفس الموقف تبناه التشريع الفرنسي حسب الفقيه كيون كان و رينوخ الذي يرى

بوجه عام أن عقد التأمين يكون قابل للإبطال إذا اغفل المستأمن خلال العقد أن يكشف للمؤمن عن واقعة لها تأثير في تحديد الخطر .

لكن السؤال المطروح هل البطلان المقرر لعقد التأمين البحري هو بطلان مطلق أو نسبي؟

أحكام القانون التأمين البحري جاءت بصفة عامة، حيث لم تحدد ذلك و بالتالي باعتباره ناتج عن إخلال طرف من أطراف العقد بإحدى التزاماته التعاقدية و يترتب من جراء ذلك إضرار بالطرف الأخر فإن البطلان هو نسبي لكونه مقرر لمصلحة المؤمن الذي له أن يتمسك به أو أن يتنازل عنه و ذلك بإجازة من المؤمن صراحة للعقد أو ضمناً و تتمثل صورة الإجازة الضمنية في استمرار المؤمن في تحصيل أقساط التأمين بعد معرفته لسبب البطلان أو قيامه بدفع مبلغ التأمين مع علمه سيكون المؤمن له على تقديم المعلومات مثلاً و بالتالي لا يجوز طبقاً لذلك للمحكمة أن تثيره أو أن تحكم به من تلقاء نفسها.(1)

(1) مصطفى كمال طه : نفس المرجع السابق ص 159- 160 .

المطلب الثاني: التقادم.

من أهم المميزات التي يتصف بها عقد التأمين البحري تقادم الدعاوي الناشئة عنه سواء كانت من أجل المطالبة بمبلغ التعويض أو بدفع القسط ، أو خاصة بالمساهمة في الخسائر المشتركة أو التخلي .

الفرع الأول: تعريف التقادم المقرر لعقد التأمين البحري.

التقادم وسيلة لاكتساب أو التخلص بعد انقضاء مدة زمنية و ذلك وفقا للشروط المحددة و نص عليه المشرع الفرنسي في المادة 2219 من القانون المدني:

«La prescription est un moyen d'acquérir ou de se libérer par un certain laps de temps et sous les conditions déterminées par la loi»⁽¹⁾

فالتقادم هو سقوط الحق بسبب عدم تحرك صاحبه خلال مدة زمنية معينة و يعرف بالتقادم المسقط⁽²⁾ و نظمه المشرع الجزائري تحت أحكام القانون المدني في إطار المواد 308-322 من ق م ج و خصص في حالات للتقادم الخاصة تسيطر على القواعد العامة من بينها نجد حالات عقد التأمين البحري الذي يفرج عن القواعد العامة لا سيما فيما يتعلق بالمدة فالمادة 322 من م ج تنص أنه لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون⁽³⁾. و بالتالي فالتقادم حسب هذا النص من النظام العام لا يجوز الاتفاق على استبعادها و لا التعرض مدته لا بالتقصير أو الإطالة و هذا ما يجعل أحكام التقادم في التأمين البحري يختلف على القواعد العامة.

⁽¹⁾ Code civil : Dalloz édition 101 p: 1909

⁽²⁾ احمد عبد الرزاق السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الثالث ص 996 فقرة 592 .

⁽³⁾ القانون المدني الجزائري.

كما جاءت في المادة 121 من الأمر 95-07 تحت عنوان التقادم إذ تنص هذه المادة:

" يحدد أجل تقادم الدعاوي الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين و كذلك موقف اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 " (1).

و باعتبار التقادم كحالة من حالات انتهاء عقد التأمين البحري و أثاره فلا بد من التوقف على كيفية احتساب مدة التقادم في التأمين البحري.

الفرع الثاني: سريان مدة التقادم في التأمين البحري.

نصت المادة 121 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم بموجب القانون 06-04 على مدة سنتين أو أكدت على ذلك المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع و يبدأ أجل التقادم طبقا للمادة 121 من:

1- تاريخ الاستحقاق لدعاوي دفع القسط .

2- تاريخ الحادث الذي يقضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات على السفينة .

3- فيما يخص البضائع المشحونة يكون ابتداء من :

- تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.
- التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى أن لم يكن ذلك.
- تاريخ وقوع الحادث الذي يقضي إلى دعوى العطب إذا وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

(1) المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة 1978 : تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين " - دروس الأستاذ ملزي عبد الرحمان في مادة المنازعات البحرية لطلبة المدرسة العليا للقضاء ص 74 سنة 2006-2007

4- من 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 للسهم في الخسائر المشتركة أو أجرة المساعدة أو الإنقاذ أو الطعن من الغير.

6- تاريخ الدفع الغير مستحق فيما يخص أي دعوى من اجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين⁽¹⁾ و لمناقشة هذه المادة نجد أنها تختلف عن القواعد العامة الواردة في القانون المدني

و حتى مع القواعد الواردة في قانون التأمين لا سيما المادة 27 من نفس الأمر التي جاء فيها :

" يحدد اجل تقادم دعاوي المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاثة(3) سنوات

ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه ."

القانون الجزائري باختلاف مع التشريع الفرنسي الذي يسمح بتقليص المدة بإبطالها كما يختلف

التشريع الفرنسي على القانون الجزائري في تناوله لمسألة تمديد سريان التقادم على أساس القصر

و فاقد الأهلية الذي لم ينص عليه المشرع الجزائري في الأمر 07/45 المعدل و المتمم بالقانون

04-06 المقابل للمادة 172-31 من تعيين التأمين الفرنسي.⁽²⁾

الفرع الثالث : انقطاع و وقف مدة التقادم .

أمام انعدام نص قانوني في قانون التأمين البحري حول انقطاع أو وقف التقادم لا

يقتضي أمامنا سوى الرجوع إلى أحكام الشريعة العامة أي القانون المدني لتحديد مفهوم

المصطلحي Interruption de la prescription .

(1) علي بن غانم : نفس المرجع السابق ص 114-115 .

(2) علي بن غانم : نفس المرجع السابق ص 116-117 .

* للإشارة. نجد أن المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة التي تحدد تاريخ سريان احتساب التقادم الدعاوي الناشئة عن النقل البحري فهي بنفس

الحالات و الإجراءات التي جاءت في المادة 121 من الأمر 07/95 المعدل بموجب القانون 04-06 المتضمن قانون التأمين الجزائري المطابقة

للمادة 172 من التقنين الفرنسي .

❖ أولاً : انقطاع التقادم :

وقوع سبب يؤدي إلى وقف مدة التقادم من السريان فتكون المدة التي انقضت قبل انقطاع لتقادم كأنها لم تكن و لا تدخل في حساب مدة التقادم و يبدأ التقادم من جديد بعد زوال السبب الذي أدى إلى انقطاعه ثم يبدأ حساب التقادم من جديد كأنه لم يسبق أن بدأ ذلك و باعتبار أن قانون التأمين البحري لم ينظم هذه المسألة فتخضعها لأحكام القانون المدني و بالتالي تتمثل في إجراءات قطع مدة التقادم في :

- تعيين الخبير لتقدير مسألة فنية في القضية.
- تبادل الإرساليات بين المؤمن و المستأمن.
- رفع دعوى قضائية أمام الجهات القضائية.
- البدء في إجراءات الحجز على أموال المدني .
- البدء في إجراءات تصفية الشركة (تقديم الطلب) .

❖ ثانياً : وقف التقادم : suspension de la prescription

على عكس انقطاع التقادم فإن السبب هنا يؤدي إلى وقف حساب و سريان مدة التقادم و بعد زواله يتسم مدة التقادم من حيث توقفه مع حساب المدة السابقة له مثلاً :

✓ الحرب أو القوة القاهرة أو عدم معرفة الواقعة المتسببة في الضرر.⁽¹⁾

(1) مواسى علجة : نفس المرجع السابق ص 199.

الفرع الرابع : الآثار المترتبة عن التقادم.

طبقاً لأحكام المادة 320 من ق م ج فإنه في حالة تقادم دعوى التأمين أي انقضت دون أن يطرأ عليها أي عامل من عوامل القطاع أو وقف التنفيذ و رفعت الدعوى من طرف الدائن ضد المدين يستطيع المدين التمسك بالتقادم المسقط أي زوال التزامه بسقوطه إلا أن القاضي لا يستطيع إثارته بنفسه لكونه ليس من النظام العام و في المقابل فهو حق لمن تقرر لصالحه أن يتمسك به على مختلف مراحل الدعوى ما عدا المحكمة العليا.⁽¹⁾

و كخلاصة لهذا الفصل فإن عقد التأمين البحري عقد مميز بماله من خصائص إذ كان عنصر فيه يلعب دور في انتهائه لذلك يتطلب التدقيق في تحديد زمان سريان مدته و مكان تنفيذه لتحديد الخطر البحري و التحكم فيه بكل دقة و التصريح بكل مستجداته لما له من تأثير في تحديد التزامات كل طرف من دفع القسط و الالتزام بضمان التعويض عن الضرر الناتج عن الخطر و تعرض الشيء المؤمن له (السفينة - البضاعة)....الخ جانب حق كل طرف في المطالب بوقف اثر العقد لعدم قيام الطرف الآخر عن بالتزاماته الناتجة عن العقد من طلب الفسخ و البطلان و التعويض على أساسه.

كل هذه الأمور تدفع بنا إلى التساؤل حول آليات حل النزاعات الناشئة عن عقد التأمين

البحري و انتهائه ؟ و ما أثر الدعاوى الناشئة عن ذلك؟

و ذلك ما سنتطرق إليه من خلال الفصل الثاني تحت عنوان آليات تسوية المنازعات المتعلقة

بالتأمين البحري و الدعاوى الناشئة عنه .

⁽¹⁾ علي بن غانم : نفس المرجع السابق ص 117- 119 .

الفصل الثالث: آليات حل المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري.

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

المبحث الأول: الآليات الغير القضائية.

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

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

المطلب الأول: التسوية الودية للنزاع.

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

من المال من أجل تغطية الضرر اللاحق بالشيء المؤمن بعد قيام المؤمن له بتبليغ شركة التأمين بوقوع الخطر و ينتهي ذلك بتوقيع الأطراف على الاتفاق المتوصل إليه .

لكن الحديث عن التسوية الودية يستوجب تحديد المعايير التي يقوم عليها دفع المبلغ المقرر للضمان الذي يلتزم المؤمن بدفعه إلى المستأمن.⁽¹⁾

الفرع الأول: تقييم الضرر اللاحق بالشيء المؤمن.

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

حيث تنص المادة الأولى:

" يعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب و طبيعة و امتداد الأضرار و تقييمها و التحقق من ضمان التأمين "

كما تضيف المادة 270 السابقة أنه : " يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينات و البحث عن أسباب وقوع الأضرار والخسائر و العواريات اللاحقة بالسفن و البضائع المؤمن عليها و تقديم التوصيات بشأن الإجراءات التحفظية و الوقاية من الأضرار".⁽²⁾

(1) جديدي معراج ، نفس المرجع السابق ص84 .
(2) الامر رقم 07/95 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 04/06 المتضمن لقانون التأمينات ص72، 73

من خلال المادتين نجد أن تقدير الأضرار يستوجب أن يكون من طرف رجال مؤهلين و معتمدين لمعاينة الأضرار ، بتحديد الأسباب التي أدت إلي وقوعها ، من أجل تحديد المسؤولية ، وعليه يجب أن تتوفر في القائم بالمعاينة و الخبرة الشروط القانونية و الفنية التي يفرضها القانون ، حسب ما جاء في المواد 271 و 272 من الأمر السابق مع مراعاة الشروط التي يحددها المرسوم التنفيذي 96-46.(1)

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

❖ تقييم السفينة:

بحيث يجب على المؤمن له الذي يطلب من المؤمن الوفاء بالتعويض أن يثبت قيمة الأشياء المؤمن عليها. و بالتالي يجب تقييم السفينة حسب قيمتها قبل الحادث مباشرة، لأنه يستحيل معرفة ذلك عند إصابة الشيء بالضرر، و هذا ما استقرت عليه مختلف الدول ، إذ تحدد قيمة السفينة بيوم ابتداء الأخطار ، أي الانطلاق للسفر أو الرحلة ، خاصة في حالة الهلاك الكلي للسفينة ، أما في حالة مجرد إصابتها بأضرار تتطلب الإصلاح لبعض أجزاء السفينة فان التعويض يكون في حدود مصاريف إصلاح هذا التلف أو استبدال القطع الضرورية لها وجعلها صالحة للملاحة من جديد.(2)

(1) جديدي معراج: نفس المرجع السابق ص 84. 85 .

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

❖ تقييم البضائع:

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

- ثمن شراء البضاعة في زمان و مكان الشحن أو السعر الجاري العمل به إذا كانت غير مشترت و يضاف إليها مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول و الربح المتوقع.
- قيمة البضاعة في زمان و مكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.
- ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له بإضافة المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع.⁽¹⁾

أما بالنسبة المشرع الجزائري فإنه اكتفى بالقول بتقدير الأضرار التي تلحق بالبضائع، بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان. دون التفصيل في كيفية حساب و تقدير الأضرار، إذ جاءت المادة 144 من قانون التأمينات عامة بنصها:

" تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان. يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها ".

مع العلم انه عندما نص على حالات التخلي عن البضاعة من طرف المؤمن له نجد أنه حدد الحالات التي تمنحه الحق في ذلك ، إذ كان عليه التفصيل في تحديد التعويض عن التلف الجزئي أو الأضرار البسيطة التي قد تلحق بالبضاعة ، بتحديد المعيار الذي يتم الاعتماد عليه في تقييم

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

البضاعة و التصرف فيها أيضا، و يكون ذلك بالرجوع إلى قوائم البضائع المتمثلة في الفواتير و الدفاتر، و في حالة الاستحالة يتم اعتماد السعر الجاري عليه العمل في يوم الشحن و مكانه.

الفرع الثاني: مقدار تعويض الأضرار.

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

❖ مبلغ التأمين:

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

❖ مبلغ التعويض:

هو ما يدفعه المؤمن للمؤمن له كتغطية للأضرار بعد تقديرها، إذ يكون المبلغ في حدود الضرر الواقع لا أكثر، و في غالب الأحيان يكون أقل من مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين ، خاصة في حالة الخسارة الجزئية.⁽¹⁾

(1) محمد بهجت عبد الله: نفس المرجع السابق ص 280، 281.

بالرجوع إلى قانون التأمين الجزائري 04/06 المعدل و المتمم للأمر 07/95 في المادة 105 منه التي تنص: "يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وإذا اقتضى الحال تضاف النفقات الثانوية و مقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة:

❖ 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.

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

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

من خلال هذه المادة نجد أن مبلغ التعويض يختلف عن مبلغ التأمين⁽¹⁾، إلا انه في بعض

الحالات عند الاطلاع على وثائق التأمين نجد ما يسمى بالقيمة المتفق عليها أو agreed value القيمة المقبولة.

كما انه قد لا يتم تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه في وثيقة التأمين، و هذا ما يسمى بالوثيقة

المفتوحة Open policy /unvalued policy أو الوثيقة غير القيمة و عند وقوع الحادث يتحمل

المؤمن له عبئ إثبات القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، و يكون وفقا للمعايير السابقة الذكر.

(1) المادة 105 من قانون التأمين الجزائري ص29 .

و ما دمنا نتحدث عن الطرق الودية أو التسوية بالتراضي فقد يلجئ أطراف العقد مسبقا قبل وقوع الخطر المؤمن لأجله أو أثناء إبرام العقد إلى الاتفاق على قيمة معينة و يكون بقيام المؤمن له بتقويم الشيء المؤمن عليه مسبقا خاصة في حالة التأمين على السفن و إقبال المؤمن على قبول القيمة المقترحة عليه كما هي و نتأكد منها بالرجوع في معظم الحالات إلى سجلات هيئات تصنيف السفن ، و تصبح القيمة المتفق عليها ذات قيمة إلزامية لكونها تعبر عن الإرادة المنفردة للأطراف ، وإعمالا لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين ، يتحدد التزام المؤمن بالتعويض في إطار هذه القيمة فقط لا أكثر ، مع ذلك يجب أن لا تخالف هذه القيمة المبدأ العام القائم عليه عقد التأمين البحري ، المتمثل في مبدأ التعويض في التأمين ، و عليه فان الهدف من القيمة المتفق عليها هو فقط من أجل إعفاء المؤمن له من عبئ إثبات القيمة الحقيقية للشيء وقت وقوع الحادث ، و هذا لا يمنع من إثبات أن القيمة المتفق عليها تفوق و تزيد عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، الذي من شأنه تحقيق المؤمن له ربحا جراء حصوله على التعويض طبق للقيمة المتفق عليها و بصورة أخرى يعتبر بمثابة طريقة من شأنها نقل قاعدة الإثبات من المؤمن له إلى المؤمن خاصة إذا تعلق الأمر بالتدليس أو الغش من طرف المؤمن له.⁽¹⁾

إلا أن هذا الطريق نادرا ما يعتمد من طرف المتعاقدين ، بسبب الخوف والتردد فيه ، لذلك نجد انه عادة ما يستحسن طريق اللجوء إلى التحكيم ، الذي أصبح يلعب دورا هاما في مجال العلاقات الاقتصادية بين الدول ، و هذا ما نتوقف عليه في المطلب الثاني .

(1) مصطفى كمال طه : نفس المرجع السابق ص 82 الي ص 84 .

المطلب الثاني: تسوية النزاعات عن طريق التحكيم.

الطابع الدولي الذي يتميز به مجال التعامل البحري بصفة عامة، و التأمين البحري بالأخص يجعله يتميز عن باقي عقود التأمين الأخرى، و ذلك لتدخل عدة عوامل تجعله ذو طابع دولي، بحيث يكون ميناء الانطلاق في السفر أو الشحن غير ميناء الوصول أو التفريغ.

و عليه قد نجد السفينة تحمل علم دولة ما و أطراف العملية التجارية كل واحد من دولة ما، و عليه تعدد الأطراف و الأنظمة القانونية الخاضعة لها و بالتالي توفر عنصر تنازع القوانين، مما دفع إلى التفكير في وضع قواعد و اتفاقات موحدة و إبرام معاهدات دولية و جعلها واجبة التطبيق و من أهم هذه القواعد نجد قواعد ايفرس في مجال تسوية الخسارة العامة ، و معاهدة هامبورغ لسنة 1878 الخاصة بالنقل البحري للبضائع، التي نصت في أحد بنودها على شرط التحكيم كوسيلة لحل المنازعات القائمة في مجال العقود البحرية.⁽¹⁾

الفرع الأول: أساس التحكيم في نزاعات التأمين البحري.

كون التأمين البحري يدخل في إطار المعاملات البحرية، فان خصائص هذه الأخيرة تسبغ التأمين كذلك مما يدفع بأطراف العلاقة إلى اختيار التحكيم كوسيلة لفض النزاعات التي تنشأ في هذا المجال، و السبب في ذلك هو لما يوفره هذا الطريق من خصوصية السرية للحكم و الإجراءات المتبعة فيه على عكس المتابعة القضائية .

و هو يمثل نوع من القضاء الخاص الذي يتولاه أشخاص يعينون بإرادة الأطراف ، أو في شكل هيئات تحكيمية يتم اللجوء إليها عند الرغبة ، و يكون اللجوء إليه إلزامية في حالة وروده في شكل بند

(1) اتفاقية هامبورج، من تقديم الاستاذ ملزي عبد الرحمان.

في عقد التأمين أو في القانون المطبق على أطراف العقد . ذلك لأن المسؤولية تعود إلى الناقل البحري، الذي يشحن البضاعة على السطح دون علم المؤمن ، و عليه يتحمل المسؤولية وحده ، و لا دخل لشركة التأمين في ذلك.(1)

و عليه فإن التحكيم يلعب دورا أساسيا في هذا المجال ، إذ تدل الإحصائيات الحديثة علي أن التحكيم أصبح الحل الأساسي في إطار التسوية الودية للنزاعات التجارية و الدولية ، إذ نجد أكثر من 15% بالتقريب من أصل 4667 معاهدة دولية تتضمن شرط اللجوء إلى التحكيم ، لما له من مزايا و مميزات كالسرعة السرعة ، خاصة ما يتعلق بالثقة كما قال أحد المندوبين أثناء انعقاد مؤتمر لاهاي في سنة 1907 :

"إن التحكيم تسوده الثقة بينما التسوية القضائية تعني الطاعة "

«L'arbitrage est la confiance et le règlement juridictionnel

l'obéissance» (2)

الفرع الثاني: آثار اللجوء إلي التحكيم.

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

(1) LATIN Pierre : assurance maritime : revue de droit maritime française N°585 Paris 1998 P1064.

(2) احمد بلقاسم :التحكيم الدولي ،دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع الجزائر ، طبعة 205 ، ص 68 ، 69 .

وعند عرض النزاع على المحكمة أو هيئة التحكيم فإن قرار هذه الجهة يصبح ملزم لأطراف، كما تعتبر مانع لرفع الدعوى القضائية في نفس الوقت ، إلا في حالة الاتفاق على التخلي عن القرار التحكيمي بين الطرفين ، فيترتب عن ذلك رفع يد القضاء عن النزاع (المادة 458 مكرر 8).

و الإجراءات المتبعة في التحكيم حددت بموجب قانون الإجراءات المدنية في المواد 442 مكرر إلى 451 ، إذ تحدد الإجراءات الواجب إتباعها من طرف المحكمين ، وكيفية اختيارهم من طرف الأطراف ، و الالتزامات المترتبة عن ذلك .

لكن اختيار طريق التحكيم لا يعني منع رقابة القضاء عليه ، و إنما يتدخل القاضي في إجراءات المحاكمة خاصة فيما يتعلق بتعيين المحكمين في حالة تماطل أحد الأطراف عن تعيين محكمه ، إلى جانب تدخل القاضي في تنفيذ القرار التحكيمي، إذ تنص المادة 452 من قانون الإجراءات المدنية أن القرار التحكيم ينفذ بموجب أمر صادر عن رئيس المحكمة إلى أن يكون القرار التحكيمي صادر في نطاق دائرة اختصاصها و هي قابلة للاستئناف أمام المجلس القضائي طبقا للمادة 455 من نفس القانون و كذلك إمكانية إتباع إجراءات التماس إعادة النظر وفق أحكام المواد 456 و 457 من قانون الإجراءات المدنية، أما بالنسبة للتحكيم التجاري الدولي ، و الذي يدخل في إطاره التأمين البحري لكونه مرتبط بالعلاقات التجارية فهو منظم بموجب المواد 458 مكرر إلى المادة 458 مكرر 28 من قانون الإجراءات المدنية ، إذ جاء في نص المادة 458 مكرر من القانون المدني : يعتبر دوليا بمفهوم هذا الباب التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بمصالح التجارة الدولية ، و الذي يكزن فيه مقر أو موطن أحد الطرفين على الأقل في الجزائر.

و ما يتعلق باختصاص القضاء في النظر في إشكاليات التحكيم فحددت الكيفية في المادة 458 مكرر 2 قانون الإجراءات المدنية ، فإذا كان التحكيم يجري في الجزائر فان الاختصاص يعود لرئيس المحكمة المختصة طبقا للمادة 458 مكرر 3 و هي المحكمة المحددة في اتفاقية التحكيم ، أو محكمة مقر التحكيم في حالة عدم التحديد ، و في حالة ما كان التحكيم يجري في الخارج فان الاختصاص يعود لمحكمة الجزائر و هذه النقطة لم يفهم العبرة في إعطاء الاختصاص لها من دون سواها ، فقد يمكن أن يكون بتواجدها بعاصمة الدولة الجزائرية؟⁽¹⁾

و بالتالي يمكن القول أن التحكيم أصبح يلعب دورا هاما في مجال فض النزاعات المتعلقة بالتأمين البحري لما له من مميزات تتناسب مع مميزات المعاملات التجارية ، التي يضمنها عقد التأمين البحري ، إلا أن ذلك لا يعني أنه الوسيلة الناجحة في اغلب الأحيان ، لكن الأمر يبقى إلى حد ما حسب أطراف العلاقة التعاقدية فقد يرى أحدهم أن اللجوء إليه هو عبارة عن تضييع للوقت ما دام انه في الأخير سوف يعرض النزاع على القضاء من جديد .

(1) عمر بن سعيد: الاجتهاد القضائي وفقا لاحكام قانون الاجراءات المدنية، دار الهدى عين مليلة،الجزائر ص324، ص338 .

المبحث الثاني: الآليات القضائية.

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

المطلب الأول: قواعد الاختصاص القضائي في التأمين البحري.

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

الفرع الأول: قواعد الاختصاص النوعي.

يتحدد الاختصاص النوعي بالنسبة لدعاوى التأمين بصفة عامة و البحرية بصفة خاصة بموجب الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية في المواد 01 الى 07 منه و يكون على أساس طبيعة العقد في حد ذاته أو على أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر حسب القواعد العامة ، و يكون رفعها أمام الفرع البحري أو التجاري البحري ، حيث التنظيم القضائي الجزائري في بعض المحاكم قد جمع بين النزاعات التجارية و البحرية في فرع واحد ، والسبب في ذلك مع العلم أن الاختصاص المعمول به على مستوى المحاكم ما هو إلا تقسيم إداري لا أكثر ، لكن الارتباط الموجود بين موضوع المعاملات التجارية و موضوع التأمينات يستحسن معه الجمع بينهما، إذ في اغلب الأحيان فإن التأمين البحري هي معاملة تجارية حتى ولو كان ذلك لطرف واحد دون الطرف

الثاني، و في حالة ما توفر هناك ارتباط بين الفعل المتسبب للضرر المستوجب للتعويض بموجب عقد التأمين البحري بفعل يعاقب عليه قانون العقوبات فإنه يعود الاختصاص للفرع الجزائي أمام المحكمة أو محكمة الجنايات، و يتم استئنافها أمام الدرجة الثانية أي المجالس القضائية حسب الاختصاص، و القرارات الصادرة في هذا المجال تكون قابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا.

تخضع المتابعة القضائية لإجراءات رفع الدعوى و مباشرة الخصومة القضائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية .

الفرع الثاني: قواعد الاختصاص المحلي.

التأمين بصفة عامة منظم بموجب قانون التأمينات رقم 04/06 المعدل و المتمم للأمر 07/95 ، و قواعد الاختصاص القضائي محددة في قانون الإجراءات المدنية ، و بالتالي بالرجوع إلى أحكام هذين القانونين يتضح لنا أن الاختصاص المحلي في نزاعات التأمين بصفة عامة و البحرية بصفة خاصة لعدم وجود نص خاص بها ، فنطبق أحكام الاختصاص المحلي الواردة في المواد من 8 إلى 11 من قانون الإجراءات المدنية.

حيث جاء في الفقرة الأولى من المادة 8 من قانون الإجراءات المدنية ما يلي :

"يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعوى الخاصة بالأموال المنقولة و دعوى الحقوق الشخصية العقارية ، و كذلك في جميع الدعوى التي لم ينص فيها على اختصاص محلي خاص، فان لم يكن لمدعى عليه موطن معروف يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته ، وان لم يكن له محل إقامة معروف ، فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرتها آخر موطن له ."

كما تضيف نفس المادة انه ترفع الطلبات المتعلقة بالمواد المذكورة أدناه أمام الجهات القضائية

دون سواها على الوجه التالي:

".....في الدعاوى المتعلقة بالشركات، بالنسبة لمنازعات الشركاء أمام المحكمة التي يقع في

دائرة اختصاصها المركز الرئيسي للشركة." (1)

بالتالي طبقا لهذه المادة فان الاختصاص يعود لمحكمة إقامة المدين، أي المدعى عليه و ذلك

لان اغلب دعاوى التأمين البحري تتعلق بالتعويض عن أضرار أو تنفيذ التزامات تعاقدية.

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

القضائي. و عليه تطبق أحكام قانون الإجراءات المدنية، كما يمكن تطبيق نص المادة 26 من

القانون 04/06 التي جاءت تحت عنوان الاختصاص و التقادم في الدعاوى المتعلقة بالتأمينات

البرية ، حيث تنص علي ما يلي:

" في حالة نزاع يتعلق بتحديد التعويضات المستحقة و دفعها يتابع المدعى عليه ، مؤمن كان

أو مؤمن له أمام المحكمة الكائنة بمقر سكن المؤمن له ، مهما كان التأمين المكتتب " (2)

(1) عمر بن سعد : نفس المرجع السابق ،ص24 ،ص25 .

(2) مواسى العلجة : نفس المرجع السابق ،ص203،202 .

المطلب الثاني: الدعاوى القضائية المتاحة في مجال التأمين البحري.

تنقسم دعاوى التأمين بصفة عامة و التأمين البحري بصفة خاصة إلى قسمين:

1. دعاوى مصدرها العقد و تستند إلى الحق الذي يقرره العقد.

2. دعاوى مصدرها القانون تستند إلى حق يقرره.

فالمعلقة بالعقد نذكر منها مثلا:

✓ دعوى المطالبة بالبطلان أو الفسخ.

✓ دعوى الإثراء بلا سبب (الحصول على تعويض غير مستحق).

✓ دعوى تنفيذ الالتزامات التعاقدية.

أما القانونية فتتعلق مثلا بـ :

✓ دعوى المضرور ضد المسؤول عن الحادث (المسؤولية المدنية).

✓ الدعوى المباشرة التي يرفعها المضرور ضد المؤمن في التأمين على المسؤولية .

✓ دعوى الحلول التي يمارسها المؤمن ضد الغير المسؤول عن وقوع الحادث المتسبب في

ضرر المؤمن له. (1)

✓ إلى جانب دعوى الترك والتخلي.

وتعتبر دعوى الحلول و دعوى التخلي الأكثر استعمالا في مجال التأمين البحري، لذلك نحاول

الوقوف عليها.

(1) معراج جديدي نفس المرجع السابق، ص 81 .

الفرع الأول: دعوى الترك.

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

نص المشرع الجزائري في القانون 04/06 المتعلق بالتأمينات على حالات الترك أو التخلي في المادة 134 الخاصة بترك السفينة و المادة 143 الخاصة بحالات الترك للبضاعة و التي تنص:

" ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

- ❖ فقدان الكلي للبضائع.
- ❖ خسارة أو تلف يفوق 4/3 قيمة البضائع.
- ❖ بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.

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

❖ عدم قابلية السفينة للملاحة و إذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر .

❖ انعدام الأخبار عن السفينة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، و إذا كان تأخر الأخبار بسبب حوادث حربية يمتد الأجل إلى ستة أشهر."

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

و تضيف نفس المادة أنه يتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله، إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية .

أما عند حالة قبول التخلي فيحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن ، فحسب المادة 115 التي تشير إلى المواد 134 و 143 من نفس القانون فإن المؤمن له حق التخلي بالنسبة للسفينة و البضائع ، شرط أن يكون بصورة كاملة وتامة.(1)

و بالتالي يمكن تفصيل حالات ترك السفينة في الحالات الأساسية التالية:

- **أولا: فقدان الكلي للسفينة:** و لا يتعين إقامة الدليل على ذلك، لكونه يتعلق باختفاء السفينة نهائيا في البحر بسبب العاصفة أو التصادم أو الانفجار.(2)

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

(2) مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص224 .

- ثانيا: عدم اهلية السفينة للملاحة و استحالة إصلاحها: أو تجاوز قيمة إصلاحها ثلاثة أرباع القيمة المتفق عليها ، و ذلك بغض النظر إلى طبيعة الأضرار ، إلى جانب انعدام أخبار السفينة .

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

- حالة بيع البضاعة أثناء السفر: و يكون في حالة تعرض البضاعة لأضرار مادية يضمنها التأمين البحري، و كان بيعها ضروري فيجوز للمؤمن له تركها للمؤمن مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملا و يجب البيع أثناء السفر و خارج ميناء الانطلاق.⁽¹⁾

- حالة فقدان الكلي للبضائع .

- حالة الخسارة أو تلف ثلاثة أرباع البضاعة.

و حق الترك أو التخلي لا يتقرر إلا لمالك الشيء المؤمن، لكونه تصرف ينقل الملكية، أما في حالة ما لا يكون مالك الشيء كالدائن الممتاز أو المرتهن فإنه لا يتقرر له الحق، و إنما يكون له فقط حق ممارسة دعوى الخسارة.

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

⁽¹⁾ بن غانم علي: المرجع السابق، ص 88 .

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

الفرع الثاني : دعوى الخسارة و ممارسة حق الحلول .

تعتبر دعوى الخسارة الطريق العادي لمطالبة المؤمن له بالتعويض، عند تحقق الخطر المؤمن من أجله وإصابته بأضرار، و هي دعوى تتعلق بالقانون العام، بحيث يمكن للشخص الرجوع إليها في كل الأحوال أي كان نوع الخسارة أو حجمها ، تعلق الأمر بالسفينة أو البضاعة، و يكون حسب المعايير السابقة التحديد في كيفية تقدير التعويض، و تتطلب هذه الدعوى عدة عناصر تتمثل في :

- إثبات المؤمن له أنه صاحب الحق في التأمين :

يكون بموجب عقد التأمين لكي يطالب بمبلغ التأمين إذ يظهر اسمه في الوثيقة ، أو أن الحق انتقل إليه عن طريق إجراءات حوالة الحق .

- أن يثبت المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن :

و يتم ذلك وقت الحادث و ليس وقت إبرام العقد لان المصلحة قد تتغير من وقت إبرام العقد إلى حين وقوع الخطر، و يكون بإبراز سند الملكية فيما يتعلق بالسفينة، أو بالحيازة الشرعية لسند الشحن.

- إثبات الضرر:

أي إصابة الشيء المؤمن لضرر ناتج عن خطر مؤمن بموجب عقد التأمين البحري ، و بعد ذلك يجب أن يقوم بالإجراءات التالية :

أن يخبر الجهة التي تتولى القيام بالمعاينة حسب ما تحدده شركة التأمين في الوثيقة، و في غالب الأحيان يتولى الأمر مكتب المراقبة و المعاينة بالميناء لحصر الخسائر، كمعاينة مبدئية، لان المعاينة النهائية تقوم بها شركة التأمين و عليه يجب تقديم الوثائق التالية:

✓ الفاتورة و وثيقة الشحن و تقرير المعاينة.

✓ وثيقة الشحن البحري.

✓ فاتورة الشراء الخارجية.

✓ قيمة توريد الرسوم الجمركية .

✓ الاستمارة المصرفية.

إلى جانب تقديم إثبات عن سبب وقوع الكارثة في حالة إمكانية ذلك، و هذا يختلف من دولة لأخرى، إذ نجد المشرع الفرنسي و الانجليزي يعفيان المؤمن له من إثبات سبب الكارثة، لان هناك قرينة لمصلحة المؤمن له مفادها أن الكارثة المتكبدة تعد نتيجة مباشرة للأخطار المضمونة، فيكفي إثبات الخطر في ذلك . و إثبات الكارثة يكون بواسطة يومية السفينة، التقرير البحري للتحقيق وفقا للقانون⁽¹⁾.

(1) محمد بهجت عبد الراهب ، نفس المرجع السابق ، ص 287 ، ص 306 .

عند استنفاد المؤمن له جميع الإجراءات الضرورية ، فإنه يجب على المؤمن دفع التعويض المستحق للأضرار المقدرة و المعينة من طرفه، عملا لمبدأ التعويض الذي يقوم عليه التأمين البحري متى لم يتحصل المؤمن له .

لي تعويض الخسارة بالطرق الأخرى إذ لا يمكن له تحقيق ربح من جراء الجمع بين دعوى المسؤولية طبقا للقانون المدني و دعوى التعويض الناشئة عن عقد التأمين .

بالرجوع إلى قانون التأمين البحري و القانون البحري، فالمشرع ينص على إمكانية المؤمن في ممارسة دعوى الرجوع طبقا للمادة 118 من القانون 04/06 :

"يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه ضد الغير المسئول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.

يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤولية المترتبة."

فمتى قام المؤمن بدفع تعويض التأمين ، فإنه يحل بما دفعه من تعويض في محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه التي تكون للمؤمن له اتجاه الغير المتسبب بفعله في الضرر الذي رتب مسؤولية المؤمن و هذا ما استقر عليه اجتهاد المحكمة العليا في قرارها الصادر في: 1997/05/06
ملف رقم 151318 طبقا للمادة 743 قانون بحري التي تتحدث عن حق ممارسة دعوى الرجوع و مدتها القانونية.⁽¹⁾

(1) سخري بوبكر : القانون البحري المدعم باجتهاد الحكمة العليا ، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع بوزريعة الجزائر ، طبع في 2003 ، ص، 167، ص168.

لكن الإشكال المطروح هو هل أن الحلول المنصوص عليه في قانون التأمين البحري هو

نفس الشيء بالنسبة لحالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني؟

هذا ما أدى إلى جدال فقهي، لكون أن هناك من يرى أن شروط حوالة الحق المنظمة في القانون المدني لا تأتي عامة ، حيث تستند دعوى الحلول على الوفاء بالدين، و حلول المحال له محل الدائن في جميع حقوقه، في حين أن أساس التزام المؤمن هو عقد التأمين و مصدر التزام مسؤوليته فهو الفعل الضار.

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

- بالنسبة لرجوع المؤمن على الغير يكون في حدود ما دفعه فعلاً للمؤمن له ، أما في حوالة الحق فإنه يرجع بكامل التعويض المستحق في ذمته دون أن يستفيد من المبلغ المدفوع له .

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

طبقاً للمادة 241 من التقنين المدني تشترط لانعقاد الحوالة رضا المدين بها، وكما تعتبر بمثابة الوفاء بدين الغير . لكن الوفاء بتعويض التأمين لا يعتبر دين في ذمة الغير، إنما هو عبارة عن وفاء بدين شخصي ترتب في ذمة المؤمن بموجب عقد التأمين.⁽¹⁾

(1) علي بن غانم: نفس المرجع السابق، ص108، 109، 110.

و هذا الطريق تأخذ به معظم التشريعات المقارنة كالتشريع الانجليزي للتأمين البحري،
و الفرنسي الذي ينص في المادة 172. 29. تقنين التأمين الفرنسي على أنه :

" المؤمن الذي يكون قد دفع تعويض التأمين يكتسب في حدود ما وفي جميع حقوق المؤمن له
المتولدة من الأضرار التي كانت سببا للضمانة."⁽¹⁾

ولقد أكدنا على ذلك من خلال القرار القضائي الصادر عن الغرفة التجارية لمجلس قضاء
بروان في 19 ديسمبر 2000 في هذا الصدد أين اخذ بالحلول كما يتبين من ملخص القرار
....يستطيع المؤمن في التأمين البحري الذي دفع تعويض التأمين للمؤمن له أن يحل قانونا في
حقوق المؤمن له ضد المسؤول عن الضرر.⁽²⁾

و من جهة أخرى قضت محكمة روان الفرنسية في 10/30/ 1997 في قضية السفينة
النورماندية، بان المهم هو إثبات أن المؤمن قد دفع فعلا مبلغ التعويض للمؤمن له، و رغم أن
المؤمن قدم الوثائق و المستندات التي تفيد دفعه للتأمين إلا أن قضاة الموضوع فصلوا برفض دعوى
المؤمن على الناقل لعدم كفاية ذلك.⁽³⁾

أما بالنسبة للقضاء الجزائري فانه يأخذ بالأمر كذلك ، من خلال الأحكام القضائية الصادرة
عنه ، إذ قضت حكمة عنابة القسم البحري ، في القضية رقم فهرس 06/1628
بتاريخ: 2006/04/01 بحلول الشركة الجزائرية للتأمينات كانت وكالة رقم 4120 عنابة ممثلة
في شخص مديرها العام ضد شركة فات ماح عصمان جندي الكرمة س ت تارسور سورية الممثلة

⁽¹⁾ مواسى العلجة: نفس المرجع السابق، ص176، 177.

⁽²⁾ LATIN Pierre : perte de la marchandise pendant le transport maritime, revue générale de doits des assurances
N°72 Paris 2001, P134.

⁽³⁾ TANTIN Jean François : assurances maritimes (subrogation de l'assurance) revue des droits maritimes français
N°3 Paris 1998.P91.

في شخص مديرها، عن مسؤوليتها في تلف البضائع بعد حلول شركة التأمين محل المؤمن له، في ممارسة حقه في المطالبة بعدما قامت بدفع مبلغ التعويض للمؤمن له .

و عن نفس المحكمة صدر حكم مماثل بين تحت رقم :06/1629 بتاريخ 2006/04/01 بين الصندوق الجزائري للتأمين وكالة 630 الجزائر ضد الشركة ذات المسؤولية المحدودة للتسليح البحري ، شركة انتر نوت شببيك ستيفان داج 4 1 95 281 بريمن ألمانيا الفدرالية .

هذا وان دل على شيء ألا وهو أن دعوى الخسارة التي يمارسها المؤمن له ، قد تكون من طرفه ضد شركة التأمين، أو من طرف المؤمن ضد المتسبب في الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عن طريق الحلول، لكن ليس بتطبيق أحكام لقانون المدني و إنما طبقا للقانون البحري و التأمين البحري لكونه نظام خاص يختلف عن حوالة الحق في القواعد العامة .

الخاتمة :

في ختام هذا العمل المتواضع، رغم انه لم نحيط بكل جوانبه للأسف بسبب دقة الموضوع وكثرة تفاصيله، إذ لا يمكن حصرها تحت عنوان هذه المذكرة، الذي يمثل جزء بسيط في موضوع التأمينات بصفة عامة و البحرية بصفة خاصة، بحيث يعتبر عقد التأمين البحري أكثر العقود تطوراً و سرعة في ذلك، نتيجة ارتباطه بالعمليات التجارية التي تتم عن طريق البحري خاصة، نظراً للطابع الخاص بها مع اتساع رقعة التبادل بين الدول في إطار الأسواق العالمية و زيادة المخاطر التي قد يتعرض له الشيء المؤمن عليه أثناء الرحلة البحرية، فقد ساهم في تطوير التأمين بصفة عامة و البحري بصفة خاصة التطور التكنولوجي السريع مما أدى إلى ظهور سفن ضخمة مزودة بتكنولوجيات حديثة مما دفع إلى التفكير في إعادة النظر في الخطر البحري محل عقد التأمين البحري، بعدما كان ينحصر فقط في الخطر البحري، وإنما أصبح اليوم يتضمن حتى الأخطار السابقة و اللاحقة للعملية التجارية عن طريق البحر كعملية نقل البضائع عن طريق النهر و الجو، في انتظار وصولها إلى البحر، إذ تعتبر كلها عمليات تدخل في النقل البحري و بالتالي خضوعها للتأمين البحري.

و يعتبر التأمين البحري استثناء عن القواعد العامة، التي تتطلب أن يكون محل العقد متواجد أثناء إبرام العقد، على عكس ذلك فان عنصر الخطر قد لا يتوفر عند إبرام العقد رغم انه يشكل محل عقد التأمين البحري و مع ذلك يبقى العقد صحيح ومنتج لأثره لكون التأمين البحري نظام قائم على مبدأ حسن النية في التعاقد.

و عليه فان انتهاء عقد التأمين البحري ما هو إلا شطر صغير في موضوع التأمينات البحرية الذي يتطلب اهتمام كبير و واسع، لاتصاله بكل العمليات الاقتصادية التي تقوم عليها كل النشاطات الحيوية في البلاد، و منه يقوم ضمان تطوير الاقتصاد و توجيهه على أحسن وجه بتوفير الضمانات للمستثمرين فيه خاصة الأجنبية، و كذلك بدخول الجزائر في نظام اقتصاد السوق ولهذا يتطلب اهتمام المشرع أكثر بهذا المجال.

و يبقى للاجتهاد القضائي دورا هاما في وضع أسسه و أحكامه، و الاهتمام أكثر بتطوير شركات التأمين الوطنية خاصة مع ارتفاع معدلات الخسائر الناتجة عن الأخطار البحرية، و عليه يجب انضمام أو اعتماد الدولة للمعاهدات الدولية في هذا المجال و العمل على تفعيل دور المجلس الوطني للتأمينات الذي يلعب دور استشاري في التأمينات إلى جعله جهاز أو هيئة تتخذ توصيات مشتركة في مجال تفعيل التأمين بصفة عامة و التأمين البحري بصفة خاصة .