وزارة التعليـم العالـي والبحـث العلمـي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم : **القانون الخاص**

المرجع: .....

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

التأمين البحري في القانون الجزائري

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

الشعبة:الحقوق

تخصص تأمينات و مسؤولية

من إعداد الطالب :

مرابط شيخ

تحت إشراف الأستاذ :

بن طرية معمر

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ	بن عبو عفيف	رئيسا
الأستاذ	بن طرية معمر	مشرفا مقررا
الأستاذ	بن بدرة عفيف	مناقشا

السنة الجامعية: 2018/2017

نوقشت يوم: **2018/09/13**

إهداء

الحمد لله رب العالمين و الصلاة و السلام على خاتم الأنبياء و المرسلين

اهدي عملي الى من ربتني و أنارت دربي و أعانتني بالصلوات والدعوات , الى أغلى انسان في

هذا الوجود أمي الحبيبة ألى من عمل بكد في سبيلي وعلمني معنى الكفاح و علمني

و أوصلني الى ما أنا عليه أبي الكريم أدامه الله لي

الى اخوتي و اخواتي

الى أستاذتي الكرام و كل رفقاء الدراسة

وفي الأخير أرجو من الله تعالى أن يجعل عملي هذا نفعا يستفيد منه دميع الطلبة

المتربصين القبلين على التخرج

شكر

الحمد لله الذي أنار لنا درب العبم و المعرفة و أعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا الى انجاز هذا العمل

نتوجه بجزيل الشكر و الامتنان الى كل من ساعدنا من قريب او من بعيد على انجاز هذا العمل و في تذليل ما وجهناه من صعوبات, و نخص بالذكر

الأستاذ المشرف "**الأستاذ بن طرية معمر**" الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته و

نصائحه القيمة التي كانت عونا لنا في اتمام هذا البحث .

ولا يفوتنا أن نشكر كل موظفي كلية الحقوق بجامعة عبدالحمبد بن باديس مستغانم كما نتقدم بالشكر الى عمال المكتبة على طباعة هذه المذكرة .

مقدمة

تعتبر الامين البحري ظاهره ترتبط بالرحله التي بدا فيها التحول في تنظيم الرحله البحريه من مشروع البحري وحده اقتصاديه منتضمه, تلك الرحله التي شهدت التحول من الشراكه البحريه الى الاستغلال الراسمالي, صحابها من انفصال تجهيز السفينة عن ملكيتها ونشات علاقات العمل البحري وتحول اصحاب البضائع من شركاء في الرحله البحريه الى شاحنتين يحادون ببضائعهم الى مجهز السفينه او الربان, واخيرا ظهور مصادر تمويل متنوعه, للاستثمارات البحرية, ومع تواري فكره الشراكه بحريه واستغلال القيم والمصادر الفرديه رغم انتظامها معا في الرحله البحريه ,اصبح لازما على صاحب كل مصلحه البحث عن وسيله خاصه به يامن بها الاضرار التي قد تلحق به من جراء, خطر او حادث بحري فكان اللجوء الى التامين البحري.

ولا شك ان اهميه التامين البحري تكمن في جميع انشطه الاقتصاد الوطني وفي شتى المجالات منها الخدميه والماليه, وغيرها فهي بذلك المحرك الاساسي للدوره الاقتصادية والتي اكيد ان مجالها واسع وكبير, كما ان تامين البحري هو اصل التامين في التاريخ على , ,الاطلاق, فلاشك اننا سوف ننبهر بالأموال الطائلة التي هي عرضه للاخطار والخسائرمثلا اذا عرفنا ان قيمه سفينه قد يبلغ ثمنها الملايير من الدينارات, وان البضائع التي تحملها قد تتجاوز قيمتها عده مرات, فاذا تم هلكها في الرحله البحريه مع تعرضها لاضرار جسمانيه, فلاشك ان ذلك يكون طامه ووباء خطير على التجاره البحريه التي قد تتضرر كثيرا.

وفي ضل هذه الاهميه للتامين البحري والمنافسه الحاليه اهتم المشروع الجزائري بهذا النوع من التامينات على عكس ما سبق لانه لم يتناول موضوع التامين البحري في القانون البحري الصادر في 76-08 الا بعد صدور اول قانون متعلق بالتامينات الامر 80-07 والملغى بموجب القانون 95-07 المؤرخ في 1995/01/25 الذي يعتبر النص الاساسي للمظهر الحالي لقطاع التامينات, بالرغم من صدور القانون رقم 06-04 بتاريخ 20 فبراير 2006

الذي هو في طور التطبيق, وهذا ما ساهم في وضع الشكل التنظيمي الحالي المكرس الانفتاح السوق ونهايه تخسيس مؤسسات العموميه ,والتكفل الافضل للمؤمن له.

ومن هذا المنطلق اهميه التامين البحري يشار الى النقاط التاليه :

–ان التامين البحري يساعد في بث يروح الامان بين طرفيه خاصه بالنسبه للمؤمن له ضد الاخطار التي تصيبه في ذمته الماليه

ان الاقساط المجتمع في يد شركات التامين المؤمنون تلعب دورا هاما في تدعيم الائتمان العام للدوله خاصه ان هذه الاقساط بحسب قيمه السفينه اول بضاعه وهذا النوع من التامين يساعدها في الحصول على ما تحتاجه من القروض وذلك من خلال توظيف الاموال المذكوره في سندات العامه التي تصدرها.

يؤدي التامين البحري الى الربط والتقارب بين الدول من خلال ارتباط شركات التامين الوطنيه مع شركات التامين الدوليه سواء انها تعيد التامين لديها او تشترك معها في تغطيه نفس المخاطر التي يمتد نطاقها الى اكثر من دوله مثل مخاطر الشحن.

اما اذا تحدثنا عن اسباب اختيار الموضوع :

بقع اختياري على التامين البحري وفق القانون البحري الجزائري ليكون موضوعا لمذكرتي لاسباب عده اهمها :

– عدم دراسه التامين البحري دراسه حقيقيه وافيه مستوفيه وفقا للتشريع الجزائري وذلك لحداثته.

– نقص الكتابات في هذا النوع من التامين من طرف القانونيين والباحثين لما يمتاز به من تعقيد وسريه.

– حب معرفتي لحقيقه التامين البحري عن قرب والادراك لكثير من اسراره.

– الاسهام في تبيان بعض الحقائق المميزات التي يمتاز بها التامين البحري ولو بالقدر الضائع.

اما فيما يخص الاهداف المتوخاة من الدراسه فتمكن في :

– محاوله التعريف بعقد التامين وتبيان الطابع المميز و الذاتيه المستقله له.

– الاهتمام باطراف عقد التامين البحري, المؤمن والمؤمن له من خلال اعطاء النوع من الخصوصيه والتركيز عليها لانهما جوهر هذا العقد ومن خلالهما تم تبيان اثار كل منهما.

– محاوله تحديد الاخطار البحريه المضمون في التشريع الجزائري بشكل مفصل ومبسط و واضح.

ومن خلال ما سبق وفي ظل المنافس الحاده والاهميه الكبرى للتامين البحري اهتم المشرع الجزائري بهذا الفرع من فروع التامين من خلال السير بخطى سريعه وثابته, وهذا ما وضعنا امام الاشكاليه المتماثله في الطابع المميز و الذاتيه المستقله والقواعد القانونيه الخاصه التي ينفرد بها التامين البحري في ظل القانون البحري الجزائري.

والتي تنشق منها الاسئله الفرعيه التاليه :

ما هو تعريف عقد التامين البحري, و خصائصه المميزه وطبيعته قانونيه ؟

– من هم اطراف العقد وكيف يتم اثباته؟

– ما هي الاموال المؤمن عليها و كيف يتم تقييمها و فيما تتمثل الصور الخاصه للتامين البحري؟

ما المقصود بالخطر البحري؟ وما هي الاخطار المغطاه وغير المغطاه ؟

– ما هي الالتزامات الواقعه على طرفي عقد التامين البحري, وكيف تتقادم دعوي تعويض؟

وللاجابه عن هذه الاشكاليه اتبع منهجا يناسب الدراسات القانونيه الى وهو المنهج الوصفي التحليلي بشكل من التبسيط والانتقال من العام الى الخاص.

ولعل افتقار المكتبات القانونيه مكتبات الجامعات الجزائريه الى مثل هذا النوع من التامين وفق التشريع الجزائري الا بشكل قليل جدا, و كذا حداثه القواعد القانونيه التي تحكم التامين البحري في الجزائر الا بصدور القانون 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتعلق بالتامينات كان امرا مشجعا لهذه الدراسه انطلاقا من طبيعه الموضوع تم تقسيم هذا البحث الى مقدمه بالاضافه الى فصلين :

الفصل الاول : جاء في نطاق عقد التامين البحري, وقد قسم هذا الفصل الى مبحثين, كان عنوان الاول الاطار القانوني لعقد التامين البحري وفيه تعريف عقد التامين البحري, وخصائصه, حيث تم تطرق الى تعريفه طبقا لبعض التشريعات, وتعريفه طبقا للتشريع الجزائري, وتحديد بعض الخصائص المميزه وابراز طبيعيه القانوني الذي يطفي عليه ذاتيته المستقله, وكذا تباين اطراف هذا العقد واثباته.

اما المبحث الثاني جاء تحت عنوان الاموال المؤمن عليها وتقييمها, فالمطلب الاول من المبحث الثاني تم البحث في الاموال المؤمن عليها والتي تتمثل في الركائز الاساسيه لنظام التامين البحري, وهي السفينه وكل ما يتعلق بها, والبضائع التي تعتبر ركيزه من ركائز هذا النظام, وقد جاءت المحاوله في شرح النصوص القانونيه المتعلقه بكل منهما, وقد ادرج في هذا المبحث الصور الخاصه للتامين البحري المتمثله في التامين على المسؤوليه, التامين على اقساط التامين, واعاده التامين, اما المطلب الثاني فتم التكلم ان تقييم الاشياء المؤمن عليها فتم تقييم كل من السفن والبضائع وتبيان العلاقه بين مبلغ التامين قيمه الشيء المؤمن عليه,.ثم تعدد التامينات.

وفي الفصل الثاني من هذه المذكره تم التكلم عن سريان عقد التامين البحري, فكانت البدايه بالخطر كشرط لعقد التامين البحري كمبحث اول الذي حدد فيه المقصود من الخطر البحري من خلال تعريفه ونطاق ضمانه في التشريع الجزائري وكذا ضروره الخطر, وللاخطار المغطاه وغير مغطاه اول التي تخرج عن نطاق التغطيه.

اما الثاني فجاء بتحديد زمان ومكان الاخطار في جميع حالاته و كيفيه اثباتهما.

لكن المبحث الثاني خصاص للبحث في اثار عقد التامين البحري ابتداءا بالتزامات المؤمن له كمطلب اول الالوان المتماثله في دفع القسط, الالتزام بتقديم بيانات صحيحه عن الخطر المؤمن منه, و الحفاظ على مصالح المؤمن, ثم انتقل الى المطلب الثاني فتم البحث عن التزامات المؤمن والتركيز عن الضمانات القضائيه المتمثله في دعوى الخساره ودعوه الترك ومده تقادم هذه الدعاوي وينتهي بخلاصه للفصل.

واخيرا خاتمه جمعت فيها الخلاصات والنتائج التي تم التوصل اليها من خلال هذه المذكره.

الفصل الأول
نطاق عقد التامين البحري

ان التجاره الخارجيه, عاده ما ترتكز على ثلاثه عقود منفصله, تدف كلها الى تامين وصول البضاعه الى المرسل اليهم سليمه, وهذه العقود هي : عقد البيع, عقد النقل عقد التامين.

فلهذا الاخير مركزا هاما في التجاره الخارجيه, لانه من النادر ان تبحر سفينه بدون تغطيتها بالتامين البحري, وكاد البضاعه المحموله على ظهرها , وعلى اساس ذلك يجب ان يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقه بين طرفيه.

لذا فقد قسم هذا الفصل الى مبحثين سيتم التحدث في الاول عن الاطار القانوني لعقد التامين البحري, بابراز تعريفه والخصائص التي تميزه عن العقود الاخرى في مطلب اول, ثم اطراف عقد التامين البحري في مطلب ثاني مع ابراز كيفيه اثبات هذا العقد, ثم في المبحث الثاني, سيخصص لتبيان الاموال المؤمن عليها وتقيمها في مطلبين, سيعرض المطلب الاول الاموال المؤمن عليها ثم في المطلب الثاني تقييم الاموال المؤمن عليها.

المبحث الاول : الاطار قانوني لعقد التامين البحري

لدراسه عقد التامين البحري, ينبغي معرفه الجوانب التي تعد من خصوصياته, وان هذا العقد ياخذ شكل عقد التامين بصفه عامه, من الضروري تفرق في هذا المبحث الى التعريف الاصطلاحي لهذا العقد وفقا للتشريع الجزائري خاصه وبعض التشريعات عامه, ومن خلاله يتم تطرق الى خصائصه وطبيعته القانونيه كمطلب اول, ثم في المطلب الثاني خصيصه الى اطراف هذا العقد المؤمن والمؤمن له وكيفيه اثبات عقد التامين البحري[1].

1- عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم. الوسيط في شرح القانون التجاره البحريه. الطبعه الاولى. اصدار اول. دار الثقافه للنشر والتوزيع الاردن 2009. صفحه464.

المطلب الاول : تعريف عقد التامين البحري وخصائصه

قبل تطرق الى تعريف عقد التامين البحري يجدر الاشاره بانه احد فروع التامين, الا ان يشترك مع غيره من انواع التامين في بعض خصائصه, ويتميز عنها ببعضها بسبب خصوصيته, اذا سيقسم هذا الى فرعين، الاول سيتم التكلم فيه عن تعريف التامين البحري في التشريع الجزائري و بعض التشريعات الاخرى, اما الفرح الثاني خصص الى ابراز خصائص عقد التامين البحري وطبيعته القانونيه.

الفرع الاول : تعريف عقد التامين البحري

لا يختلف عقد التامين البحري من حيث الوصف العام عن غيره من عقود نظام التامين, اذا فقد عدد التعريفات الخاصه به وفقا لبعض التشريعات و والتي يرى الحاجه لذكرها ما دام التشريع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا له ودقيق لكن سنركز على هذا الاخير.

اولا : تعريف التامين البحري طبقا لبعض التشريعات :

لقد عرفه المشرع الفرنسي وفقا للماده الاولى من قانون التامين البحري الفرنسي لعام 1967 من ان عقد التامين هو : "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عنتره الذي يتحمله نتيجه مخاطره بحريه, وهذا الضرر يتمثل في خساره تتعرض لها امواله, وذلك نظير بطريق معين"[2].

فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له على الاضرار التي تلحق بدمته, بسبب تحقق خطر بحري, وهذا الضمان هو الميزه الاساسيه للتامين البحري[3].

كما عرفته الماده 296 من قانون التجاره البحريه الاردني على ان : " التامين البحري هو عقد يرضى ب مقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرب اللاحق به في معرض رحله بحريه عن هلاك حقيقي لقيمه ما, مقابله دفع قسط على ان لا يتجاوز هذا التعويض قيمه الاشياء الهالكه"[4].

2- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص470.

3- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع نفسه.ص 470.

4- طالب حسن موسى. قانون البحري. الطبعه الثالثه. دار الثقافه للنشر والتوزيع. الاردن. 2012ص 279.

اما المشرع المصري, فقد عرفه في القانون البحري الجديد في 22 ابريل 1990 في مادته 340 كما يلي : " تسري احكام هذا الباب العقد التامين الذي يكون موضوعه ضمان الاخطار المتعلقه برحله بحريه[5] وقد ساير المشرع الفرنسي لانه اخذ تقريبا من تشريع التامين الفرنسي, و العمل على ايجاد حل المشاكل التي كانت تثار في العمل[6].

ثانيا : تعريف تامين البحري طبقا للتشريع الجزائري

اول تقنين خاصا بالمجال البحري بعد استقلال الجزائر صدر سنه 1976, الا انه لم يتطرق الى التامين البحري, لكن بمجيء قانون التامينات 80-07 المؤرخ في 9 اوت 1980, والامر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم والذي الغى القانون 80-07, وبصدور القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 يعدل ويتمم الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

حيث جاء في نص الماده 92 من الامر 95-07 المتعلق بتامينات التي تقابلها الماده 01 من قانون 80-07 نص على : " تطبق احكام هذا الباب على اي عقد تامين يهدف الى ضمان الاخطارالمتعلقه باي عمليه نقل بحريه"[7].

و هذا ما يمكن ملاحظاته عند دراسه هذا النص :

5- محمد بهجت عبد الله امين قايد. الوسيط في شرح قانون التجاره البحريه. الطبعه الاولى الجزء الثاني والثالث. دار النهضه العربيه. مصر 2005ص 377.

6- محمد بهجت عبد الله امين قايد. مرجع نفسه.ص377.

7- الماده 92. من الامر95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995. المتعلق بالتامينات. الجريده الرسميه الجمهوريه الجزائريه المؤرخه في 8 مارس 1995. العدد 13. المعدل المتمم بالقانون رقم06-04. المؤرخ في 20 فيفري 2006. الصادر في الجريده الرسميه المؤرخه في 12 مارس 2006. العدد 15.

النص العربي لم يوفق في كلمه "objet" باللغه العربيه وهي محل, وكان الاصل هو :" اي عقد تامين هدفه ضمان الاخطار المتعلقه باي عمليه نقل بحري, لان المشرع عند دراسه النص بالفرنسيه وفي روح النص اصلا هذا لتعريف عقد التامين البحري بمحله وليس بسببه"[8].

بالاضافه الى ان المشرع الجزائري حصر عمليات التامين البحري في عمليات النقل البحري. ولم يتركه مفتوحا ليشمل العمليه البحريه, لكن لو ذهبنا الى النصر الفرنسي لوجدناه انه اوسع من دائره الاخطار المضمونه, اذ عرفها بانها تلك المتعلقه باي عمليه بحريه[9].

وتدعيما للتعريف السابق هناك تعريف عام لعقد التامين اورده المشارع الجزائري في الماده 619 من القانون المدني الجزائري والتي جاء فيها :" التامين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه ان يؤدي الى المؤمن له او الى المستفيد الذي اشترط التامين لصالحه مبلغا من المال او ايرادا او اي عود مالي اخر في حاله وقوع الحادث او تحقق الخطر المبين وذلك مقابل قسط او اي دفعه ماليه اخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

لاحظ من خلال هذه التعريفات اختلاف اللفظ وتشابهان في المضمون, كالرحله البحريه والعمليه البحريه. وكاد الضمان والمضمون, الا ان المضمون واحد لعقد التامين البحري بجميع جوانبه الفنيه [10]., القانونيه [11] والاقتصاديه.

8- علي بن غانم. التامين البحري وذاتيه نظامه. دراسه مقارنه بين قانون الجزائري القانون الفرنسي والانجليزي. الطبعه الثانيه. ديوان المطبوعات الجامعيه. الجزائر. 2000ص38.

9- تكاري هيفاء رشيده. النظام القانوني لعقد التامين دراسه في التشريع الجزائري. شهاده الدكتوراه في العلوم تخصص قانون الاعمال. اشراف الاستاذ محمودي مراد. جامعه مولود معمري تيزي وزو. كليه الحقوق والعلوم السياسيه. تاريخ المناقشه 19 ديسمبر 2012. السنه الدراسه 2011- 2012. صفحه 345.

10- الجانب الفني يقوم على اساس تجميع المخاطر وتوزيع الخسائر بين المؤمن لهم جميعا طابقا لقانون الاحصاء. حيث يقوم المؤمن في صوره مشروع من مشروعات التامين. لان هذا الجانب هو الذي يميز عقد التامين البحري عن باقي العقود الاخرى.

11- الجانب القانوني هو الذي يحكم العلاقه التعاقديه بين اطرافه من مؤمن ومؤمن له ومستفيد كتعرف ثالث. وخطر او حادث يخشى وقوعه ويحسن التامين منه, و قسط او عوض مالي اخر يؤديه المؤمن له للمؤمن ,واداء يلتزم المؤمن بان يؤديه للمؤمن له عند تحقق الخطر المنصوص عليه في مثن العقد.

كما ان كل التشريعات استعملت مصطلحا يفيد العموم والشمول وهو مصطلح " العقد" , وما يلاحظ ايضا ان جميع التشريعات تعرضت بذكر طرفي العقد, المؤمن والمؤمن له, وذلك مهم و بديهي في نفس الوقت, لانه من الاستحاله ان يبرم عقد التامين بغياب احد الطرفين.

كما انه يتضح ايضا من خلال ما سبق ان عقد التامين البحري في كل من القانون الجزائري والمصري متشابهان الى حد ما مع التشريع الفرنسي, اذا ان هذا الاخير يعتبر المصدر التاريخي لهذه التشريعات.

الفرع الثاني : خصائص عقد التامين البحري

و لابراز خصائص عقد التامين البحري, اختيار تعريفا له من اساتذه ورجال قانون حيث عرفه احدهم بانه :" العقد الذي يتعهد بمقتضاه احد الطرفين ويسمى المؤمن مقابله قسط معين يلتزم به الطرف الاخر وهو المستامن بتعويض هذا الاخير عما يلحقه من اضرار تصيب الاشياء المؤمن عليها من جراء وقوع احد المخاطر البحريه التي يضمنها الطرف الاول"

اولا : الرضائيه والادعان [12].

ويتجلى ذلك بمجرد تطابق الاجاب القبول بين طرفيه على انعقاده, فهو ليس عقد شكلي لان القانون لا يستلزم افراغه في شكل معين وانما استلزم الكتابه لاثبات العقد[13] وعلى ذلك فلا تعتبر كتاب شرط للانعقاد, نص الماده 97 من الامر 95-07 والتي تقابلها نص الماده 125 من القانون 80-07 الملغى, وهم متطابقتان حيث جاء في نص الماده 97 من الامر 95-07 ما يلي:" يثبت عقد التامين البحري بوثيقه التامين , ويمكن الزمن طرفين قبل اعداد الوثيقه باي وثيقه كتابيه اخرى لا سيما وثيقه الاشعار بالتغطيه"[14].

اما الادعان فقد جاء في التشريع الجزائري, منظم للتامين البحري في ظل الامر 95-07, حيث تضمن 89 مفسره و19 ماده جاءت لصالح المؤمن, فهذا ما يؤكد ان عقد التامين البحري عقد

12- محمد بهجت عبد الله امين قايد. مرجع سابق.ص379

13- محمد بهجت عبد الله امين قايد. مرجع سابق نفسه ص379

14- الماده 97 من الامر رقم 95-07 المتعلق بالتامينات.

ادعان, لان المؤمن له لا يملك مناقشه شروط العقد من المؤمن, فهذا الاخير يعرض عليه الوثيقه بشروطها ليقبلها كلها او يرفضها جميعا, فوتيقه التامين تكون عاده مطبوعه متضمنه للشروط الاساسيه لعقد التامين, وبها بعض الفراغات يتم ملؤها عند التوقيع عليها, تتعلق باسم المؤمن له والاموال المؤمن عليها ومبلغ التامين, دون ان تمس اساسا شروط العقد, ولا يكون في وسع المؤمن له الا ان يقبل هذه الوثيقه بشروطها جميعا او يرفضها كلها[15].

ولهذا تسري على عقد التامين النصوص المذكوره في الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

من خلال ما سبق فان شركات التامين (المؤمن) بشكل يوضح شروط العقد وما على المؤمن له الا قبولها والنزول على اقتراحاتها وينودها العامه دون مناقشتها.

ثانيا : الاحتماليه وحسن النيه :

كان عقد التامين البحري بالنسبه الى طرفيه من الوجهه القانونيه يرتكز على احتماليه هذا العقد وان تفسيره يستند الى النيه المشتركه عند تكوينه.

1- الاحتماليه : من المتفق عليه ان عقد التامين البحري ينصب على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده ومثل هذا الخطر , قد يقع اثناء وقت سريان عقد التامين البحري, وقد لا يقع اطلاقا. وعليه فان مزايا او تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند ابرام هذا العقد بين طرفي المؤمن والمؤمن له, افقد يحصل المؤمن على مبلغ التعويض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد ودفع قسط واحد ووقوع الخطر المؤمن ضده.

و قد يحصل ان يتم البدء بتنفيذ عقد التامين وينتهي العقد باخذ المؤمن جميع الاقساط, ولا يقع الخطر المؤمن منه, وعليه لا يعرف مقدما من هو المستفيد من هذا العقد.

لكن الخطر المؤمن ضده هو الذي يجعل هذا العقد عقد احتمالي لعدم معرفه وقت وقوعه[16].

15- عادل علي المقدادي. القانون البحري. الطبعه الاولى. الاصدار الثالث. دار الثقافه للنشر والتوزيع. الاردن.2002.ص248.

16- عادل علي مقدادي. مرجع نفسه.ص248.

2- حسن النيه: ان هذا المبدا يقوم على التزامات كل من المؤمن والمؤمن له. فمثلا يجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحه ودقيقه عن المال مؤمن عليه, وعن الخطر للمؤمن منه ويترتب على كتمانه لهذه البيانات اول تصريح الكاذب فيها على قابليه العقد للابطال[17].

ثالثا : التامين البحري عقد تعويض وعقد ملزمه جانبين

1- تامين البحري عقد تعويض : ان التامين البحري ينقسم بوجهه عام من حيث الموضوع الى تامين اضرار من جهه وتامين اشخاص من جهه اخرى , يقصد بتامين اضرار تعويض المستامن عن الاضرار التي تحدث بذمته الماليه من جراء هلاك الشيء او تلفه, التامين البحري هو تامين واضرار من خصائصه انه عقد تعويض للضرر, الذي يلحق المستامن من جراء تحقق الخطر. لا ان يهيا له سبيل الاسراء والكسب[18].

وتعتبر هذه الخاصيه من اهم خصائص عقد التامين البحري , وهي التي تميزه عن المقامره و الرهان, ولو لم يكن الامر كذلك لا استطاع المؤمن له ان يعمل الا تحقق الخطر[19].

وترتب على هذه الخاصيه ما يلي :

- لابد من وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع خطر. والا انتفى حقه بالتعويض.

- الفكره التي يقوم عليها التعويض في عقد التامين هي جبر الضرر الذي لحق المؤمن له اكثر من مره.

- اذا عقد التامين على مبلغ من المال يفوق قيمه الشيء المؤمن عليه وكان هناك عش او خداع من جانب المؤمن له يمكن ابطال العقد.

- يترتب على هذا العقد انه عقد تعويض لا يرد على الاشخاص بل على الاموال, لان الارواح البشريه لا تقدر بثمن [20].

17- الماده347 من قانون التجاره البحريه المصريه. فريد العريني. هاني دويدار. مرجع سابق.ص662.

18- الماده95 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

19- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص473-474.

20- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع نفسه.ص474.

2- التامين البحري عقد ملزم لجانبين : ان المتعاقدين التزاما تمت قابله ناشئه عن العقد, اي ان لهما طابع الزامي تبادلي في حاله تحقق الخطر المبين في العقد, اما اذا لم يتحقق الخطر فان ذلك لا يضيف على عقد التامين صفاته الالزاميه.

حيث نصه الماده 55 قانون المدني على مايلي :" يكون العقل ملزما للطرفين, متى تبادل المتعاقدين الالتزام بعضهما بعض"[21].

وم يستنتج ايضا عن الايضاح الكامل عن كل الحقائق الرئيسيه المتعلقه بالعقد, يؤدي على اثرها الى تعرف في تحديد مبلغ القسط او قبول التامين بصفاء عامه او رفضه.

الفرع الثالث : الطبيعه القانونيه لعقد التامين البحري

تحديد الوصف القانوني لعقد التامين البحري , ما اذا كان تجاريا ام لا , مساله ذات اهميه كبيره لتحديد مدى تطبيق احكام القانون التجاري عليه ام لا

اولا : بالنسبه للمؤمن

يعتبر عقد التامين البحري بين الاعمال التجاريه طبقا لما جاء في نص الماده الثانيه من القانون التجاري , الذي اعتبرت كل مقاوله تامين عملا تجاريا بحسب الموضوع [22].

هذا ما تبينه الماده 215 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات , نصت على :" تخضع شركات التامين او اعاده التامين في تكوينها الى القانون الجزائري وتاخذ احد الشكلين التاليين :

- شركات ذات اسهم.
- شركات ذات شكل تعاضدي[23].

من خلال نص الماده, فان ممارسه النشاط التامين البحري اذا اتخذ شكل شركه ذات اسهم مثلا " شركه مساهمه" تجاري بحسب الشكل, انظر في ذلك الماده 03 من القانون التجاري الجزائري,

21- الماده 55 من القانون المدني الجزائري.

22- الماده 02 من القانون التجاري الجزائري. نصت على : " يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع... كل مقاوله للتامينات"

23- الماده 215 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

وكدا نص الماده 544 من نفس القانون, ولان هذه الشركه تقصد الربح دائما من وراء قيامها بالتامين.

اما بالنسبه للتعاضديه كما هو الحال لنوادي الوقايه فهو تجاري بحسب الشكل طبقا لنص الماده 03 من التقنين الجزائري , التي اعتبرت كل العقود التي ترد على العمليات البحريه عملا تجاريا[24].

كما يمكن اعتبار التامين البحري عملا تجاريا بالتبعيه لانه نشاط يقوم به المؤمن من اجل اغراض تجارته

ثانيا : بالنسبه للمؤمن له

فهنا لا بد التفرقة اذا كان تاجرا او صاحبه مقاوله مالكا للسفينه او مالكا للبضاعه فهو عمل تجاري سواء بالشكل باعتبار صفاته فهنا التامين البحري تجاريا لانه عقد يرد على التجاره البحريه, الماده 03 من القانون التجاري, او عمل تجاري بالتبعية باعتبار التامين ضروري لاستمرار تجارته الماده 04 من القانون التجاري جاء فيها : " يعد عملا تجاريا بالتعبئه الاعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقه بممارسه تجارته او حاجات متجره...".

اما اذا كان المؤمن له ليس بتاجر وهي حاله نادره كان يكون امنا على البضاعه لنقلها عن طريق البحر فلعدم خضوعه لحالات السابقه, فلا يعتبر عملا تجاريا بل مدنيا كالمزارع الذي يستورد ابقارا قصد تربيتها.

من خلال الدراسه السابقه يتضح ان التامين يضل تجاريا من جهه المؤمن او شركه التامين التي تمارس عملا تجاريا بطبيعته, لقد يكون تجاريا بالنسبه للمؤمن له او مدنيا كما وضح, ويترتب على ذلك ان عقد التامين البحري اذا كان طرفيه تاجرين طبقه عليهما قواعد القانون التجاري في جميع جوانبه كاختصاص القضائي وقواعد الاثبات ...., اما اذا كان مختلطا فيطبق على شركه التامين قواعد القانون التجاري اذا كان مدعى عليها, ويطبق على

24- نص الماده 03 من القانون التجاري : " يعد عملا تجاريا بحسب شكله... كل عقد تجاري يتعلق بالتجاره البحريه والجويه".

المؤمن له غير التاجر قواعد القانون المدني اذا كان مدعى عليه, وذلك في ما يخص القواعد التجاريه السابقه[25].

كما ان عقد تامين البحري طبيعه وخصوصيات دوليه, باعتباره ينصب على قيم تنتقل من اقليم دوله الى دوله اخرى. لكن هذا لا ينفي الاختلافات الفقهيه حول معاييره, فمنهم من يستند على معيار العنصر الاجنبي في العقد, ومنهم من ياخذ بفكره عدم خضوعه الى قانون دوله واحده, ومنهم يتبنى المعيار الاقتصادي من دون غيره, وهذا ما اخذ به المشرع الجزائري في الوقت الراهن, حيث انه اعتبر من العقود الاقتصاديه الدوليه, باعتبارها تتفق مع مصالح التجاره الدوليه[26].

وفيما على ذلك فان عقود المخاطر البحريه[27]. تشترك مع غيرها من العقود الاخرى من حيث تحديد المخاطر, وتحديد مبلغ القسط وتحديد طرق احتساب التعويض, وكاد الالتزامات المترتبه على عاتق الاطراف[28].

المطلب الثاني : اضرار في عقد التامين البحري واثباته

طرف عقد التامين البحري هم المؤمن من جهه والمستامن(المؤمن له) من جهه اخرى, وفي الغالب لا يبرم العقد بينهما مباشره بل يتدخل في ابرامه طائفه من الوسطاء هم : " سماسره التامين البحري".

اما في اثبات العقد فقد خرج المشرع الجزائري كباقي التشريعات الاجنبيه والعربيه عن القاعده العامه. اي حريه الاثبات في العقود التجاريه, حيث يتم عاده في شكل محرر مطبوع يسيم وثيقه التامين, وعليه يتعين تناول طرفاالعقد في الفرع الاول, ثم تناول كيفيه اثباته ووسيله اثباته في فرع ثاني,و ويوضح في الفرع الثالث بيانات وثيقه التامين وانواعها.

25- عبد القادر حسين لعطير. الوسيط في شرح قانون التجاره البحريه. دار الثقافه للنشر والتوزيع. الاردن.1999.ص613

26- جديدي معراج. محاضرات في قانون التامين الجزائري. الطبعه الثانيه. ديوان المطبوعات الجامعيه. الجزائر.2007.ص170.

27- تتمثل هذه العقود في عقد البيع عن طريق البحر. وعقد التامين البحري.

28- جديدي معراج. مرجع نفسه.ص170

الفرع الاول : اطراف عقد التامين البحري

من المتالف عليه ان اطراف عقد التامين البحري يعتبرون بمثابه شركاء للمؤمن في العقد المبرمر بينهم, وهؤلاء الشركاء هم : المؤمن له و وكلاءه والمستفيد.

اولا : المؤمن

المؤمن هو الطرف الاول في العقد , الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرمي بينه وبين المؤمنين له, والمؤمن هو ذلك الشخص الطبيعي او المعنوي الذي يتحمل تغطيه المخاطر الا انه نظرا لجسامه الخسائر والمبالغ الماليه الباهظه التي لا يقوى الافراد على دفعها ,اصبح التامين يمارس عن طريق شركات تاخذ على عاتقها هذه الوظيفه وهي شركات الكبرى تخصصت في هذا النشاط. ويكون مقرها في اغلب الحالات في الدول التي تملك اساطير قويه للملاحه[29].

اما في الجزائر فان الشركات العموميه هي التي كانت تحتكر التامين من المخاطر البحريه قبل صدور الامر 95-07 المعدل والمتمم بالامر رقم 06-04 المتعلق بالتامينات سواء للسفن المسجله بالجزائر[30] او البضاعه المستورده من الخارج[31] وهو تامين اجباري حيث ان شركات التامين تلتزم بتغطيه الخسائر في حاله وقوع الحادث او تحقق الخطر المبين بالعقد, نظير اقساط معينه يؤديها المؤمن له[4], كما يمكن ان يكون للمؤمن وسطاء التامين[32] و وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماسره, وهم اشخاص طبيعيون توكل لهم عمليات التامين نيابه عن الشركه[33].او اكثر بموجب عقد تامين معتمدا توضح فيه شروطا معينه قصد الحصول على

29- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. التامين البحري(في القوانين : المصري- الانجليزي- اللبناني- الكويتي- السعودي- الاردني- الليبي- القطري- البحريني- العماني) الطبعه الاولى. دار الفكر الجامعي. مصر.2012.ص28-29.

30- ماده192 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

31- الماده195 الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

32- الفقره الاولى من الماده 201 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات

33- الماده 205 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

التامين لحساب موكليهم, بالاضافه الى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتامين ان يخصص انتاجهم للشركه او الشركات التي يمثلونها[34].

ويعتبر وكيل شركه التامين وكيلا عن المؤمن له ومسؤولا في مواجهته وذلك ما نصت عليه الماده 258 من الامر رقم 95-07 المتعلق بالتامينات. ام السمسار الذي توكل له اموال لدفعها لشركات التامين او للمؤمن لهم فلابد له من ضمان ماليه لتسديد هذه الاموال في كل وقت[8]. غير ان المسؤوليه المدنيه تظل على عتق شركات التامين في حاله اخطاء وكلائها او اغفانهم او اهمالهم [35].

ومن هنا يظهر الفرق بين الوكيل العام وسمسار, اذا ان الوكيل العام له سلطات واسعه في التعاقد عن شركه التامين التي يمثلها, اذ يتعاقد مع المؤمن مباشره وله في ذلك ان يعدل العقد او يفسخه[36]. بينما السمسار فان دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لاجراء التعاقد مع شركات التامين, وتنتهي مهمته بمجرد تسنين وثيقه التامين للمؤمن له.

وقد بين المشرع الجزائري في الامر 95-07 المعدل والمتمم بالامر 06-04 المتعلق بالتامينات[37] بان شركات التامين واعاده التامين هي شركه تقوم بابرام و وتنفيذ عقود التامين او اعاده التامين مثل ما هي معينه في القانون الساري من ابرز هذه الشركات, الشركه الجزائريه لتامينات النقل (CAAT) فهي تحتكر عدد كبير من عقود التامين البحري والجوي, ولحجم الاضرار التي تغطيها فهي تعيد تامينها لدى الشركه المركزيه لاعاده التامين (CCR) . والتي تحتفظ بمقدار معين من الاخطار. وتقدم ما يتجاوز طاقتها الى الشركات الاجنبيه [38].

34- نص الماده 258 من الامر رقم 95-07 المتعلق بالتامينات.

35- الماده 255 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

36- الماده262 من الامر 95-07 متعلق بالتامينات.

37- صدور قانون 06-04 بتاريخ 20 فيفري 2006, هدفه تغيير واكمال المرسوم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995, وذلك لتدعيم الاقتصاد الوطني, انفتاح قطاع التامين عن المنافسه الخارجيه, والانضمام مع الاتحاد الاوروبي للتجاره الدوليه.

38- تيكاري هيفاء رشيده. مرجع سابق.ص346

ثانيا : المؤمن له

الطرف الثاني في عقد التامين البحري, المؤمن له وقد يكون مالك للسفينه او مجهزها, اومالك للبضاعه , لكن التامين في الحاله الاخيره قد يستفيد منه شخص اخر غير مالك للبضاعهفي الاحوال التي تنتقل فيها ملكيه البضاعه لشخص اخر هو المشتري و وعند ذلك. يعتبر مشتري البضاعه هو المستفيد من التامين وان كان هذا التامين البحري اجراه سابقا مالك البضاعه[39].

وفي حاله وقوع الخطر المؤمن منه, يكون الحق في المطالبه بالتعويض لحامل وثيقه التامين[40].الذي الت اليه ملكيه البضاعه. وهذا النوع من التامين الذي يكون في مصلحه شخص غير معين. لا يمكن تخيله الا في تامين على البضائع, الامكانيه انتقالها الى الغير بسهوله, عن طريق سندات الشحن, خصوصا سندات الشحن للامر[41].حيث تتداول وثيقه تامين مع سندات الشحن.

اما في تامين على السفينه. فالمؤمن له دائما يكون معروفا عند المؤمن. وهو مالك السفينه وعاده ما يذكر في الوثيقه[42].

و يشترط لصحه التامين ان يكون للمؤمن له مصلحه مباشره او غير مباشره في عدم تحقق الخطر والمحافظه على الشيء المؤمن عليه, كما جاء في نص الماده 93 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات,حيث نصت : " يمكن لكل شخص له فائده مباشره او غير مباشره في حفظ مال او اجتناب وقوع خطر ان يؤمنه بما في ذلك الفائده المرجو منه" [43].

39- عادل علي المقدادي. مرجع سابق.253

40- حامل وثيقه التامين : اي ان هذه الوثيقه تتداول عن طريق التسليم.

41- سند الشحن للامر : تداول بطريقه التظهير اي سنه الامر واقع في التامين عن البضاعه, ما يكون عاده هذا السند للامر. مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق. الصفحه 55.

42- هذا العالم مقدادي مرجع سابق. صفحه 253

43- الماده 93 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

ومن خلال الماده يتبين ان الاصل في التعاقد هو المصلحه التي تجمع بين المتعاقدين والمؤمن له كما ارشانا اليه سابقا قد يعقد التامين بنفسه, لقد يكون عن طريق نائب يمثله . مثلا لمؤمن سواء وليا او وصيا او سمسار اتفاقي لقد اشارت الى ذلك المواد 258,260,261 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

ولكن ينبهو التامين الذي يضربه شخص باسمه لحساب شخص اخر حيث لا يظهر اسمه في العقد ولا يكون محددا عند ابرامه يعتبر هذا الشخص مستفيدا من التامين البحري, وان هذا التامين يختلف عن ذلك الذي يقوم به الوكيل بالعموله [44].فان كان هذا الاخر يعقد باسمه الخاص فهو لفائده شخص معين هو الموكل الاصلي, اما فيما يخص تامين مصلحه شخص غير معين فليس هناك موكل , لايعرف وقت التعاقد وانما حين تحقق الخطر على اساس مصلحه [45].

غير انه يشارك الى ان تامين لمصلحه شخص غير معين يدخل في باب الاشتراط لمصلحتي الغير [46].حيث جاء في نص الماده 94 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات : " يمكن ابرام وعقد التامين لحساب مكتتبه اولصاحب شخص اخر معين او ل حساب من سيكون له الحق فيه, وفي هذه الحاله الاخيره يعتبر الشرط تامينا لفائده مكتتب وثيقه التامين واشتراط لمصلحه الغير لفائده المستفيد من هذا الشرط" [47].

كذلك يستطيع الدائن ان يؤمن على السفينه باسم مدين مجهزها, وفي هذه الحاله يدفع مبلغ التامين للمجاهد لا للدائن . لقد لا يؤمن المجهز على السفينه فيارى في ذلك الدائن اغفال التامين خطرا يهدد حقه في حاله هلاكها, فهنا هل يجوز للدائن ان يؤمن على السفينه لحسابه الخاص ضمانه الاستفاده دينه في حالتها هلاكها ؟ , وهل يجوز للدائن ان يؤمن عليها في

44- الوكيل بالعموله: تاجر يقوم بالعمليه التجاريه لحساب شخص اخر, ولكن باسمه الشخص مقابل اجر او عموله. مصطفى كمال طه. العقود التجاريه. مصر.2005.ص109

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

46- تكاري هيفاء رشيده. مرجع سابق.ص348.

47- الماده34 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

حدود قيمه دينه حتى اذا هلكت السفينه وحصل على تعويض للتامين بعد ان يتكفل على الدين المؤمن ؟ [48].

فهنا مميز بداء ذي حق عيني على السفينه كدائن مرتهن لها او دائن ممتاز عليها فان له من غير شك ان يؤمن عليها, اذا ان حقه في الرهن او الامتياز ينقضي بهلاك السفينه ومن ثم تكون له مصلحه في التامين عليها, اما اذا تعلق بداءن عادي للمجهز المساله محل خلاف, حيث الراي الراجح وارجحه ان الدائن العادي يسمح له ان يؤمن على السفينه لحسابه الخاص قياس على حاله الدائن المرتهن والدائن الممتاز, ولان حق الدائن العادي وان كان لا يرد على السفينه الا ان السفينه تعد عنصرا ها ما من عناصر ذمه مدينه المجهز, مما يجعل له مصلحه غير مباشره في المحافظه عليها. [49].

هذا والبيوع الدائعة في التجاره البحريه حاليا, يتم فيها تسليم ونقل الملكيه في ميناء القيام او الشحن. يعني ان المشتري هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري ويلتزم بدفع ثمن ايا كان مصير البضاعه, وهناك نوعان من البيوع الدوليه.

في بيع سيف (CIF) يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بابرام عقد النقل البحري وابرام عقد التامين البحري على البضاعه المبيعه من مخاطر النقل البحري نظير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع (COST) وقسط التامين (INSURANCE) واجره النقل (FREIGHT).

وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقه التامين. ويصبح صاحب المصلحه في التامين اما في بيع فوب (F.O.B) فلا يلتزم البائع الا بتسليم البضاعه المبيعه في ميناء الشحن على ظهر السفينه التي يعنيها المشتري (FRU ON BOARD), ويقع عبء ابرام عقد النقل البحري وعقد التامين على البضاعه في هذه الحاله على عائق المشتري, وقد يعهد المشتري بالتامين على البضائع على حسابه, وبالتالي في هذه الحاله يكون البائع وكيلا عن المشتري عند قيامه بالتامين, وعند اذيحرر البائع فاتورتين على المشتري واحده تغطي الثمن

48- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص37

49- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص37-38.

والثانيه تشمل المصاريف المتمثله في الخدمات التي يقوم بها البائع لحساب المشتري. خاصه مقابله النقل والتامين[50] من خلال ما سبق يوضح اطراف عقد التامين البحري .

الفرع الثاني : اثبات عقد التامين البحري

سيتم التكلم في هذا الفرع عن كيفيه اثبات عقد التامين البحري, فالاصل ان عقد التامين من من العقود التي تبرم بمجرد تلاقي الايجابوالقبول , فاذا اصدر قبول للمؤمن لعلم المؤمن له الذي يكون قد اصدر اجابا باتا انعقد العقد دون الحاجه الى تفريغه في شكل معين [51].لدى يكون التكلم اولا عن الاثبات بالكتابه ثم ثانيا وثيقه تامين كصوره في العمل عن هذه الكتابه, ثم ثالثا التطرق الى انواع وثائق التامين.

اولا: اثبات عقد التامين كتابه

لقد خرج المشرع الجزائري عن القاعده العامه التي تجيز المطلقه الحريه في اثبات العقود التجاريه بكافه وسائل الاثبات, واوجب ان يكون الاثبات في عقد التامين البحري بالكتابه واعتبرها شرطا اساسيا فيها, حيث شرط المشرع الجزائريبالكتابه في العقد وفي كل ما يطرا عليه من تجديد او تعديل , ان تكون الكتابة بحروف واضحه [52] وكتابه العقد لا تعني اعتباره من العقود الشكليه لان الكتابه ليست من اركانه[53] من هي وسيله لاثباته[54].

50- مصطفى كمال طه. وائل بندق انور. نرجع نفسه.ص43-44.

51- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص493.

52- المادتان07-09 من الامر رقم95-07 المتعلق بالتامينات.

53- تتمثل اركان عقد التامين البحري في : الرضا اي التوافق والقبول الايجاب مع توافر الاهليهوالخلو من عيوب الاراده. المحل: هو المميز لعقد التامين البحري والعنصر الرئيسي في هذا العقد, وهذا المحل هو الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل قسط يتعاهد به للمؤمن له شريطه التناسب, هو ما جاءت به الماده 621 من القانون المدني الجزائري المقابله للماده 26 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

\ السبب : الحافز الذي يدعو الطرفين الى ابرام العقد, يختلف من عقد لاخر تابعا لتحقيق المصلحه من وراء عمليه التامين. الماده97 من القانون المدني الجزائري

54- محمود الكيلاني. الموسوعه التجاريه والمصرفيه. المجلد السادس. عقد التامين من الناحيه القانونيه. الطبعه الاولى. دار الثقافه للنشر والتوزيع. الاردن.2009.ص224

وقد عللت بعض الأحكام القضائية اشتراط الكتابة بأنه عقد كثير التفاصيل والجزئيات, كما لا يمكن ارجوع في اثباته الى شهاده الشهود ابو القرائن وان اثاره تتصرف الى الغير اضافه المتعاقدين مثل مضرور والمستفيد والدائن والمرتهن, مما يقضي اثباته بالكتابه حسما لكل نزاع محتمل حول العقد واثاره [55]. حيث يترتب على اغفال الكتابه البطلان خلافا للمشروع المصري.

ثانيا: وثيقه التامين البحري

وثيقه التامين البحريه وثيقه رسميه وقانونيه: يثبت بها عقد التامين البحري وهي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التامين والمستامنين في شيء التزامات قانونيه منظمه في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التامين[56]. وثيقه التامين البحري لها شروطهاوبياناتها, وملحق الوثيقه والمذكره المؤقته.

1- شروط وبيانات وثيقه التامين :

ان وثيقه التامين تتضمن عده شروط عامه , ويترك فراغ العناصر المتغيره في كل عقدكسم المستامن . والمال المؤمن عليه, لخطر المؤمن منه, ومده التامين وقصه تامين وقسط التامين, و ويملا هذا الفراغ عند عند التوقيع هل الوثيقه, وقد يضاف الى الوثيقه احيانا شروطا خاصه تكتب باليد او بالاله الكاتبه تكمل الشروطا المطبوعه او تعدلها واذا وجد تعارضا بينهما وجبه الاعتدال بشروط خطيه مطبوعه. لان الشروط الاولى اكثر انطباقا على اراده المتعاقدين من الثانيه[57].

اما بيانات وثيقه التامين التي ينبغي على الطافين المكتتبين التوقيع عليها اجباريا نصت عليها الماده 98 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات بقولها: " يجب ان يحتوي عقد التامين على :

- تاريخ ومكان الاكتتاب.

55- عبد القادر لعطير. مرجع سابق.ص632.

56- علي بن غانم. مرجع سابق.ص131-132.

57- مصطفى كمال طاهر. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص45-46

– اسم الاطراف المتعاقده ومقر اقاماتهما مع الاشاره عند الاقتضاء الا ان مكتتب التامين يتصرف لحساب مستفيد معين اولحساب من سيكون له الحق فيه.

– الشيئ او المنفعه المؤمن عليها

– الاخطار المؤمن عليها والاخطار المستبعده.

–مكان الاخطار.

–مبلغ قسط التامين.

– الشروط الادنى او كامله اذا اتفق عليه.

توقيع الطرفين المتعاقدين[58].

كما ان الماده 07 من الامر 95–07 المتعلق بالتامينات قد اوردت تقريبا من نفس البيانات وما يمكن الاشاره اليه من خلال مادتين هو انه بالنسبه للاشياء المؤمنن عليها يجب التعيين لانه شيء جوهري ويتوقف على التمييز بين الاشياء المؤمن عليها , وقفه في التامين على السفينه يجب ذكر نوعه وتحديد ذاتيتها بالاسم والحموله والجنسيه والغرض من الملاحه. اما في وثيقه التامين على البضائع فيجب تحديد جنس البضائع والمؤمن عليها وقيمتها. ويكفي لذلك بيانات سند الشحن في الوثيقه[59].

2– ملحق الوثيقه :

يجوز للطرفين تعديل الوثيقه او الاضافه اليها كالتعديل بالنسبه للمستفيد من التامين او في الاخطار او في باقي شروط العقد, وكل تعديل او اضافه في شروط العقد لابد ان تكون بالكتابه ايضا ويسمي المحرر الذي يتناول الوثيقه بتعديل ملحق الوثيقه[60].

لقد نصت الماده 09 من الامر95–07 من قانون التامينات على ذلك حيث جاء نصها : " لا يقع اي تعديل في عقد التامين الا بملحق يوقعه الطرفين[61] وبالرجوع الى نص الماده فان

58– الماده98 من الامر95–07 المتعلق التامينات

59– مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص47

60– مصطفى كامل طه. وائل انور بندق. نرجع نفسه.ص47

61– الماده 9 من الامر 95–07 . المتعلق بالتامينات.

المشرع الجزائري لم يشترط في الملحق اي شرط خاص ما عدا الكتابه, بحكم ان نص الماده جاء واضحا عندما اشترط توقيع الاطراف.

3- المذكره الموقعه :

مما سبق ذكره ان عقد تامين يجب ان يكون مكتوبا, لكن هذه الكتابه قد تتخد شكل اخر ابسط من الوثيقه وهي ليست الطريقه الوحيده لاثبات العقد. حيث يثبت باتفاق الطرفين عاده في العمل بمذكره مؤقته الواقع عليها المؤمن تتضمن القواعد الاساسيه التي يقوم عليها العقد والتزامات كل طرف لاخر. اما وثيقه التامين فتوقع فيما بعد, وقد لا توقع على الاطلاق وبمجرد التوقيع على هذه المذكره ينعقد التامين ويرتبط الطرفان ويتحمل المؤمن الخطر, نص الماده 341 فقره 2 بحري مصري.

ويجب تمييز بين المذكره المؤقته, وطلب التامين الذي يتقدم به المستامن للمؤمن ولا يحمل الا توقيع المستامن. فطلب التامين وحده ليس ملزم للمؤمن ولا للمستامن ولا يتم العقد الا اذا وقع الطرفان على وثيقه التامين او على المذكره المؤقته.[62].

الملاحظه الاولى : بالرغم من اعتبار عقد التامين البحري من الاعمال التجاريه فان المشرع الجزائري خرج عن القاعده العامه فالمواد التجاريه الا وهي: " حريه الاثبات بحيث يجوز اثبات العقود والمعاملات التجاريه بايه وسيله من وسائل الاثبات, في حين اشترط الكتابه لاثبات عقد التامين البحري"[63].

الملاحظه الثانيه: الكتابه التي اشترطها المشرع خاصه باثبات عقد التامين بذاته, ولكل تعديل يرد عليه اما الوقائع اللاحقه للعقد فلا يمكن ان تخضع لهذه القاعده , بل تخضعلقاعده : " حريه الاثبات في المعاملات" التجارية" كاثبات الوفاء باقساط التامين من مؤمن له مثلا.

الملاحظه الثالثه : الرجوع الى النصوص المنظمه لعقد التامين البحري في قانون التامينات فان النص المادتين 97 و 7 من الامر 95-07 التي تشترط اثبات عقد التامين البحري بالكتابه لم

62- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق.ص47

63- الماده 97 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات

يدرجها المشرع ضمن القواعد الامره بحكم نص الماده 97 من نفس القانون لم تذكرها ضمن قائمه المواد الامره المحددات فيها

الملاحظه الرابعه : عدم اعتبار الماده 97 من الامر 94-07 المتعلق بالتامينات المتضمنه الكتابه من القواعد الامره يسمح بامكانيه الاطراف على اثبات عقد التامين البحري بغير الكتابه, بشرط ان يكون هذا الاتفاق مكتوبا, وقد يظهر جليا ان المشرع الجزائري خاصه هذا الحكم بالتامين البحري بخلاف التامين البري الذي نصت عليه الماده 07 من نفس الامر على ضروره الاثبات بالكتابه مع ادراج هذه الماده '07' ضمن قائمه المواد الامره التي لا يجوز للاطراف الاتفاق على مخالفتها والوالده في نص الماده 06 منه[64]

ومنه فتابت ان المشرع الجزائري اشتراط لكتابه لعقد التامين البحري, غير ان الجزء الثاني من الماده 97 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات نصت على : "... ويمكن اثبات الالتزام الطرفين قبل اعداد الوثيقه باي وثيقه كتابيه اخرى, لا سياما وثيقه الاشعار بالتغطيه" [65] ويظهر جليا من هذا الدور الذي تلعبه باقي وثائق التامين في الاثبات, حيث ان المشرع في نفس الوقت اتخذ موقفا حاسما عند اشتراط اثبات عقد التامين البحري بالكتابه كباقي التشريعات. وبالمقابل اتخذ موقفا مرن عندما سامح اثبات التزامات اطراف قبل ابرام وثيقه التامين البحري باي وثيقه كتابه اخرى.

64- الماده 06 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

65- وثيقه الاشعار بالتغطيه هي : تامين مؤقت للفتره التي تستغرقها شركه التامين لدراسه طلب التامين وهي عاده قصيره المده, فقد تكون شفويه او رسميه وتصدر عاده من وكيل التامين. عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص485

المبحث الثاني : الاموال المؤمن عليها وتقييمها

المبدا ان كل شيء اومال يتعرض لاخطار الملاحه يجوز ان يكون محل للتامين البحري, ولما كانت تامين البحر هو تامين الاضرار التي تصيب الاموال, فان التامين على الاشخاص(الركاب والبحاره) من الحوادث الجسمانيه يعتبر تامين بحريا بالتامين بريا من نوع التامين على الحياه, ولو انه قد ينشا عن الخطر البحري, لان تامين البحرين لا يرد الا على الاشياء دون الاشخاص, ما هو عقد تعويض يهدف الى جبر الدار الذي اصاب المستامن فقط, ولذلك يجب ان يكون مبلغ التامين المشترط في العقد مساويا القيمه الحقيقيه للشيء المؤمن عليه, حتى لا يحقق المستامن ربح من التامين, وحتى لا تكون له مصلحه في وقوع الحادث وتحقق الخاطر[66].

بناء على ذلك تم التحدث في هذا المبحث عن الاموال المؤمن عليها وتقييمها مقسمه الى مطلبين, جاء في المطلب الاول الاموال المؤمن عليها, ثم المطلب الثاني تقييم هذه الاموال.

المطلب الاول: المؤمن عليها

قد يختلف موضوع التامين البحري حسب المصلحه او صاحبها, وهذا اما الارتباط التامين بالشيء المؤمن عليه, او بجسم القيم المحمل عليها, لقد تضمن قانون التامينات هذه الصور واوردها في الامر 95-07 , لذا قسم هذا المطلب الى فرعين التكلم في الاول عن التامين على السفينه, الفرع الثاني التامين على البضائع, ويضاف الى هذين الفرعين فرع ثالث يتكلم فيه عن التامين على المسؤوليه والصور الاخرى للتامين.

الفرع الاول: التامين على السفينه

ان محور النقل البحري هو السفينه باعتبارها الاداه الرئيسيه التي تتم بواسطتها عمليه الملاحه البحريه, وفي هذا الصدد قد خصص القانون البحري الجزائري السفينه وكذلك الامر 95-07 المتعلق بالتامينات. لذلك عمد الى التكلم عن السفينه وملحقاتها, ثم اجرةلسفينه واجره البحاره

66- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. نرجع سابق.ص58-83

اولا : السفينه وملحقاتها

قبل التطرق الى التامين على السفينه وملحقاتها ينبغي تعريفها , تعرف السفينه في الفقه والقضاء بانها : " المنشاه" التي تقوم او تخصص للقيام بالملاحه البحريه على وجه الاعتياد[67].. لقد حرصالمشرع الجزائري على تعريف السفينه حيث نصه الماده 13 من القانون البحري الجزائري على : " تعتبر سفينه في عرف هذا القانون, كل عماره بحريه او اليه عائمه تقوم بالملاحه البحريه, اما بوسيلتها الخاصه, واما عن طريق قطرها بسفينه اخرى او مخصصه لمثل هذه الملاحه[68] وتعتبر ملحقات السفينه و توابعها وكل ما يحركها جزء منها نص الماده 128 من الامر رقم 95-07 المتعلق بالتامينات[69].

وما يمكن ملاحظته من خلال النص لابد ان تكون المنشاه" العائمة" سفينه تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحه البحريه على وجه الاعتياد والتخصص في الملاحه البحريه, سواء كانت ملاحه رئيسيه او ملاحه مساعده او تبعيه[70].

وكذلك ان المشرع لم يشر للتامين النهري, وذلك راجع لكون الجزائر لا تحتوي على انهار صالحه للملاحه, كما انه لم يتم التمييز بين احجام السفن الكبيره والصغيره[71].

للتامين على السفينة قيد الانشاء البناء يضمن للمؤمن في هذه الحاله المخاطر التي تتعرض لها السفينه اثناء البناء الحريق ومخاطر انزال السفينه في البحر كذلك المخاطر التي تتعرض لها السفينه بعد انزالها في البحر هي مخاطر بحريه, ويجب اعتبار المخاطر الخاصه بالانزال مخاطر بحريه كذلك.

اما شمول التامين البحري للمخاطر التي تتعرض لها السفينه اثناء البناء فيعد امتداد لفكره التامين البحري وتطبيقا لقواعد هذا التامين التي ستكسب في ما بعد الوصفه القانوني

67- حمدي الغنيمي. محاضرات في القانون البحري الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعيه. الجزائر.1983.ص6

68- الماده 13 من القانون البحري الجزائري.

69- الماده 128 من الامر رقم95-07 المتعلق بالتامينات.

70- محمود شحماط. المختصر في القانون البحري الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعيه. الجزائر.2010ص19

71- تكاري هيفاء رشيده. مرجع سابق.ص350

للسفينه ولكنها تتعرض لاخطار الملاحه. كما ان عقد التامين المبرم يجب ان يكون له نفس الطابع ايا كانت حاله بناء السفينه. والملاحظ ان التامين على السفينه و تامين على الشيء يغطي الهلاك او الضرر اللاحق بالسفينه ذاتها. وهو في نفس الوقت تامين من المسؤوليه يغطي الاضرار التي تحدثها السفينه بالغير كتعويض التصادم البحري او حصه السفينه في الخساره المشاركه[72].

وقد نصت الماده 122 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات في باب التامين على هيكل السفينه حيث نص :" يمكن التامين على السفن:

1- رحله واحده او عده رحلات متتاليه.

2- لزمن معين[73].

1- التامين على السفينه لرحله واحده او لعده رحلات متتاليه :

قد فرغ المشرع الجزائري في حاله التامين على هيكل هيكل السفينه حول بدايه سرايا العقد وانتهاءه, فاذا كانت سفينه غير محمله بالبضاعه فتامن على هيكلها من تاريخ بدايه عمليه الشحن الى غايه نهايه التفريخ الخاص بالرحله المؤمن عليها. وفي كل الاحوال في اجازه 15 يوم من وصول السفينه الى الميناء المقصود [74].

اما اذا كانت السفينه غير محمله فان تامين عليها يبدا من تاريخ الاقلاع او رفع المرسات الى حين رسو السفينه في ميناء الوصول او القاء المرساه فيه[75].

وبالتالي يضمن بمقتضاه المؤمن المخاطر التي تقع لالمؤمن له خلال الرحله المؤمن عليها[76].

2- التامين لفتره زمنيه محدده :

72- مصطفى كمال طاهر. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص61

73- الماده 128 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

74- الفقره الاولى من الماده 123 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

75- الفقره الثانيه من الماده 123 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

76- جديدي معراج. مرجع سابق.ص171

بالرجوع الى نص الماده 124 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات فان بدا سريان هذا العقد يكون من اول يوم محدد في عقد التامين وينتهي بانتهاء اخر يوم محدد فيه.

حيث في الغالب المؤمنه يفضل بان يؤمن على السفينه من المخاطر البحريه لمده زمنيه معينه وغالبا ما تكونوا لمده سنه, ويسري هذا العقد من يوم التوقيع عليه, اذا لم يتفق الطرفان على ذلك وينتهي بانتهاء الزمن المحدد في العقد, مثال يضمن المؤمن المخاطر التي تتحقق طيله حياه العقد , ولا يسال كمبدا عام هل المخاطر التي تتحقق بعد انقضاء العقد, الا اذا كانت هذه المخاطر يرجع سببها الى حادث بحري وقع خلال المده التي كان فيها العقد ساري المفعول[77].

لكن المشكله الذي يطرح نفسه بخصوص التامين هو في حاله تغيير وجهه السفينه. فلو كان التغيير الاجباري يبقى المؤمن ملزم بالتامين, اما لو كانت تغير اختياريا فان المؤمن يلتزم بتغطيه المخاطر التي قد تنجم عن الحادث البحري, لان ما يطرا هذا ظروف غير متوقعه عند ابرام عقد التامين[78].

ثانيا: اجره السفينه واجره البحاره

لقد كانت اجره السفينه مستبعده من نطاق التامين البحري في التشريع التجاري الفرنسي, الاعتبار ان الاجره غير مملوكه لمجهز السفينه عند وقوع الخطر وبالتالي اثراء له يتنافى مع الصفه التعويضيه لعقد التامين , الا ان التطورات الجديده وسعت في مفهوم الصفه التعويضيه لعقد التامين البحري, حيث اصبحت تشكل كل الاضرار التي تلحق بالمؤمن له سواء ما لحقها من خساره او ما فاته من كسب[79].

وعلى ذلك فقد عدد المشرع الفرنسي وبعد التشريعات العربيه مثل الاردني واللبناني, حيث كانوا يحصرون التامين على اجره السفينه في عداد الاموال التي يجوز التامين عليها[80]. غير انه لم

77- جديدي معراج. مرجع سابق.ص171.

78- جديدي معراج, مرجع نفسه.ص172

79- عبد القادر لعطير. وباسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص513.514

80- عبد القادر لعطير. وباسم محمد ملحم. مرجع نفسه.ص.514

ينصص القانون الجزائري المتعلق بالتامينات عليها, كما لم تنصت عليها الوثيقه الجزائريه للتامين على السفينه.

والاصل انه لا يجوز التامين الا على الاجره الصافيه, لان نفقات التجهيز تندريج في التامين على السفينه, فاذا قام المجهز بالتامين على الاجره الاجماليه تحقق كسبا واثراء من التامين, حيث ان مثلا الماده 312 بحر لبناني حدث الاجره الصافيه جزافا بستين (60) بالمئه من الاجر القائمه او الاجماليه ما لم ينصص العقد على مبلغ معين[81].

والتامين على اجره السفينه امر نادر الوقوع , حيث ان المجهز يفضل عليه الشرطه الاجره المكتسبه مهما طرء من حوادث , اما فيما يتعلق بالشاحن الذي يلتزم بدفع الاجره في هذه الحاله, فان التامين على البضائع يشمل الاجرة المكتسبة مهما كان الطارئ[82].

كم يجوز التامين على اجور الشحن, يجوز تامين كذلك على ضمان اجور الطاقه, لان البحارة يفقدون حقهم في الاجره اذا تعطلت الرحله بسبب قوه اجنبيه, اذا كانوا ماجورين بحصه من اجره السفينه, او اذا غرقت السفينه او اعلن على عدم صلاحيتها للملاحه, اذا كان ذلك ناجما عن خطا البحاره او اهملهم, و بالتالي يجوز التامين على اجور البحاره لضمان استيفائهم التعويض المستحق بموجب مخاطر عدم قدرته على دفع اجور البحاره ونفقاتهم واعادتهم الى اوطانهم[83].

الفرع الثاني: التامين على البضائع

ان التامين على البضائع في العمل يعرف بتامين الشحنات (assurances sur facultés) .

والتامين يجوز على البضائع اين كان نوعها ما دامت لا تتعارض مع النظام العام والاداب العامه, ما يصح هذا العقد سواء كانت البضائع مشحونه فعلا على ظهر السفينه اوستشحن عليها فيما بعد, مادام التامين يغطي الرحله في كافه مراحلها البريه والبحريه وتاخذ حكم البضائع من حيث جواز التامين عليها مثل, امتعه المسافرين والاسماك وغيرها[84].

81- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص26-63.

82- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع نفسه.ص63.

83- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص514-515.

84- محمد بهجت عبد الله امين قايد. مرجع سابق.ص395

حيث جاء في التامين على البضائع من الماده 136 وما يليها من الامر95-07 المتعلق بالتامينات, نصه الماده 137 منه على : " يسرى التامين على البضائع حيثما كانت في حدود الرحله المذكوره في وثيقه التامين"[85].

ومن خلال هذا النص, نجد ان شركات التامين في عقود التامين على البضائع, لا تضمن فقط مخاطر الرحله البحريه بل يتعداها الى مخاطر طريق البري او النهري او الجوي, كان ذلك قبل الشحن او بعد التفريغ[86]. رايت فان هذه الشركات(المؤمن) تضمن مخاطر الناجمه عن تغيير الاضطراري للرحله[87].

غير ان هذا لا يعني في حاله استكمال النقل البحري بالنقل البري العكس ان ظروف التامين تتغير, بل ان " الشروط المتضمنه في العقد"5 هي التي تتضمن التعويض في حاله تحقق الخطر.

صور عقد التامين على البضائع تتم اما بوثيقه عاديه عائمة (وثيقه الاشتراك).

اولا: التامين بوثيقه عاديه

فقد سماها المشرع الجزائري وفقا للماده 139 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات وثيقه تامين سفريه صالحه لرحله واحده[88]. رغم اختلاف طرق نقل البضائع ونوعها سواء تقلت بمقتضى سنه ايجار او بمقتضى سنه شحن وكما قيل سابقا قدتشمل من هذه البضائع امتعه المسافرين والاسماك التي توجد على ظهر السفينه, والاشياء التي تجمعها السفينه الناقله خلال رحله علميه, وقد تبعد الوثيقه بعض البضائع التي لا يرغب المؤمن التامين عليها او يرغب في تغطيتها بشرط خاص, فمثلا تستبعد الوثيقه الاشياء الثمينه كالمعادن اول مجوهرات والحلي

85- الماده 2 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات

86- الماده136 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

87- جديدي معراج. مرجع سابق .ص172

88- ولذلك اضيف في هذا العقد شرط سمي بشرط من المخزن الى المخزن (ware house to ware house), حيث يمتد تامين البحري بواسطته لبعض المخاطر التي تتعرض لها البضاعه قبل الشحن وبعد الشحن. عبد القادر لعطير . باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص515.

الذهبيه والطرود البريديه, ولا يرفض المؤمنون التامين على هذه البضائع المستبعده, ولكنهم يطلبون تصريحا خاصا ويحتفظون بالحق في قبولها[89].

وكذلك فان هذه الوثيقه تتضمن تغطيه الاضرار التي تلحق البضائع ايا كان سببها , وهذا يتم تقدير قيمه هذه البضائع المعنيه بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن, ويضاف اليها مجموعه النفقات الضروريه لنقلها الى السفينه, والربح المنتظر في حال بيعها , وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ.

وكذلك فان المتعاقدين يحددان وقت بدايه الرحله ونهايتها, حيث ينص في الوثيقه على التزام المؤمن وقبوله ان يبدا سريان التامين من حين الشحن البضائع هل السفينه واستمراره خلال نقلها, وحتى تفريغها بسلام برا في مكان الوصول[90].

ثانيا : التامين بوثيقه عامة اوثيقه الاشتراك[91].

المبدا ان يتضمن عقد التامين تحديد الاشياء المؤمن عليها وجهه الدقه, وهذا التحديد يسمح بتقدير ما اذا كانت هذه الاشياء معرضه للاخطار واذا كان المؤمن له قد التضرر من الهلاك او التلف , لكن هذه الوثيقه قد لا تتضمن تحديد الاشياء المؤمنه عليها فتسمى الوثيقه العائمه, (police flottante) . كم تسمى وثيقه الاشتراك (police d'abonnement) لان المستامن يعتبر بمثابه مشترك لدى المؤمن بدفع قسط دوري يحدد على اساس ما يشحن[92].

وتعرف وثيقه الاشتراك او الوثيقه العائمه بانها : " الوثيقه التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بان يضمن حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن ان يشحنها المستامن خلال فتره محدده"[93].

89- يسميها البعض التامين بوثيقه خاصه.

90- تيكاري هيفاء رشيده. مرجع سابق.ص353

91- تطلق على الوثيقه العائمه بعض التشريعات بالوثيقه غير ثابته. المشرع اللبناني.

92- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص66

93- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع نفسه.ص66

حيث انه من خلال هذه الوثيقه يضمن المؤمن للمؤمن له في حدود مبلغ معين الاضرار التي تلحق بجميع البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له خلال فتره محدوده, كان يؤمن تاجر على جميع البضائع التي يستوردها او يصدرها خلال السنه مقابله مبلغ متفقين عليه , وبهذا فان قسط التامين يحدد حسب طبيعه ومقدار البضاعه عند شحنها مما يجعل تقدير هذا المقابل عند توقيع الوثيقه امرا صعبا وتعارف المتعاملون بالتامين من مؤمنين ومؤمن لهم على الوثيقه فانتشرت عملا وهي تعفي اطراف العقد من ابرام وثيقه مستقله خاصه بكل ارساليه بحريه حيث يكتفي بتقديم اقرار بكل بضاعه تشحن خلال الفتره المحدده[94].

و لقد بينها المشرع الجزائري (الوثيقه العائمه) الماده 140 وما يليها من قانون التامين ويستفاد منها, ان شركات التامين تضمن التعويض على جميع الاضرار التي تلحق البضاعه التي ستصدر او تشحن لحساب المؤمن له, وهذا لمده زمنيه معينه, عاده ما تكون سنه واحده, هذا العقد للمستفيد غير معين وقت ابرامه, بل يتحدد ذلك المستفيد عند تحقق الخطر, الموافقه مع عقد التامين الاولي وثيقه لرحله واحده فان المؤمن له ملزم بارسال اقرار خاص بكل عمليه شحن يتضمن البيانات الانيه ونوع البضاعه, وقيمه البضاعه الحقيقيه, و السفينه التي شحنت عليها, وميناء الانطلاق, وميناء التفريغ, ومالك السفينه ومجهزها ويشكل هذا الاقرار اطار لتقدير الاخطار التي تضمنها شركه التامين[95].

تاخذ الوثيقه العائمه شكلين مقفله. اي يحدد مبلغ التامين والقسط المقابل لهذا المبلغ, ثم يخصم من المبلغ الاجمالي للتامين مبلغ التامين الخاص بكل شحنه حتى ينتهي المبلغ الاجمالي, وبذلك ينتهي مفعول الوثيقه[96].

او وثيقه تامين مفتوحه تناولها المشرع الجزائري في المادة 139 وهي الوثيقه العائمه, حيث لا يحدد فيها المبلغ وقد سبق شرحها.

94- محمد الكيلاني. مرجع نفسه.ص228.

95- جديدي معراج. مرجع سابق.ص173

96- عبد الهادي السيد محمد تقي الحاكم. عقد التامين حقيقه ومشروعيه دراسه مقارنه. الطبعه الاولى. منشورات الحلبي الحقوقيه.2003.ص285

اما فيما يخص الطبيعه القانونيه لهذه الوثيقه قد يعتقد البعض بانها لا تعدو ان تكون مجرد وعد بالتامين يتعهد المؤمن بمقتضاه بالتامين اللاحق على البضائع التي يقوم المستامن بشحنها, لكن هذا القول غير صحيح, فالوثيقه العامه هي عقد تامين نهائي ملزم لطرفيه بمجرد ابرامه وكل ما في الواقع ان محل العقد غير محدد حدد وقت ابرامه ولكنه قابل للتحديد فيما بعد,وو يتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعه الشحن ذاتها وهذه القاعده قررها القضاء منذ ان عرفت الوثيقه العائمة , فلقد قضت محكمه النقض الفرنسيه بتاريخ 2 فيفري1875 بان واقعه الشحن التي تعطي الحياه للتامين دونل حاجه لاي تعبير جديد جديد عن اراده المتعاقدين[97].

الفرع الثالث: الصور الخاصه لتامين البحري

مما سبق اتضحت الرؤيه عن التامين البحري هو جوهره تامين اشياء السفن والبضائع ومع ذلك اخضع القانون صور خاصه للتامين, و هذه الصوره الخاصه هي : هي التامين من المسؤوليه, التامين على اقساط التامين, واعاده التامين.

اولا: التامين على المسؤوليه

يظهر من النص الماده 145 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات [98] ان نطاق التامين على المسؤوليه مقتصر على مالك السفينه او الناقل البحري2 وليس على مالك البضاعه. وهذه النظره مردها ان المؤمنين البحرين ظلوا لسنوات طويله يقتصرون في نشاطهم على ضمان الاضرار الماديه التي تتعرض لها السفن وحمولاتها, ولكن نشاطهم لم يكن يمتد الى ضمان المسؤوليه المدنيه لمالك السفينه او مستغل الشيء المؤمن عليه3, ذلك جاء المشرع الجزائري وبعض التشريعات الاجنبيه والعربيه كالمشرع الفرنسي والمصري واتبع نهجهما المشرع الجزائري بادراج هذه الصوره المتمثله في التامين على المسؤوليه.

ان مجال التامين على المسؤوليه يبرز من خلال حصول تصادم ادى الى هلاك كلي للسفينه وحمولتها, والحق اضرار بسفينه اخرى, وعدم كفايه مبلغ التامين لتعويض الخسائر

97- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص68

98- الماده 145 من الامر 95-07 من قانون التامينات

اللاحقه بالسفينه, وتعويض رجوع الغير المتضرر جراء هذا الحادث, فالتامين على المسؤوليه في هذه الحاله هو الذي يلعب دورا كبيرا في تكمله الفارق بين ما لحق المؤمن له, مالك السفينه او مجهزها من ضرر وما عوض عنه الغير المتضرر.

و يلاحظ ايضا فقها وقضاء ان مالك السفينه هو المسؤول وحده قبل الغير اذا كان عمل الرمان متعلق بالسفينه وتسفيرها بغض النظر عما اذا كان ملك السفينه هو مجهز السفينه ام مستاجرها حتى لو كان هذا الاخير من تولى اختيار الربان ورجال الطاقم وذلك ما نصت عليه الماده 136 من القانون البحري الجزائري[99].

وما يمكن ملاحظه ان هذا النوع من التامين يعتبر تامين خاصا لا يوجد في عقود التامين الاخرى عدا تامين البحري لانه انتقل من تامين الاشياء الى تامين المسؤوليه[100].

ثانيا : على اقساط التامين :

ويعتبر التامين على اقساط التامين ديون في ذمه المؤمن له وجب عليه تسديدها, كما انه يجوز التامين على اقساط التامين في بعض التشريعات, ولكن قد يقال بان قصد التامين لا يتعرض في الحقيقه للخطر, لانه مستحق الدفع سواء تحقق الخطر او لم يتحقق, ولكن في المقابل هذا القسط عرضه لمخاطر البحر , يلتزم المؤمن له بدفعه حتى في حاله تحقق الخطر, ان مجهزا امانه على سفينه بمبلغ مليون دولار مقابل قسط قدره 10% فانه يدفع 100,000 دولار قسطا للتامين, و اذاتتحقق الخطر فانه يقبض[101] مليون دولار , ولكن ما يحصل عليه في الحقيقه بعد خصم قصد التامين يكون تسعين الف دولار, وبالتالي تلحقه خساره قدرها 10 الاف دولار, ولذلك اجيز للمستامن ان يؤمن على قسط التامين, واذا تابع المستامن التامين على الاقساط فقد يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريبا[102].

99- المواد146-147-148. وفي التامين على مسؤوليه مجهز السفينه او مالكها لكي تضمن حمايه كبيره للشاحنين و بضائعهم لان مسؤوليه الناقل البحري مذكوره في معظم قوانين الدول والقانون الدولي

100- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص79

101- محمود شحماط. مرجع سابق.ص155

102- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص82.

وكذلك فالتامين على قسط التامين كثير الفائده بالنسبه لاخطار الحرب لارتفاع اقساط التامين عنها [103].

ثانيا : التامين على تعويض التامين (اعاده التامين)

يتمثل اعاده التامين في التامين الذي يعقده المؤمن على تعويض التامين الذي يتعهد بدفعه المؤمن له هل تحقق الخطر, ويعد اعاده التامين البحري تامين بحريا لان التعويض لا تنشا الا عند تحقق الخطر البحري[104].

لقد كانت الدوله تحتكر قطاع التامين قبل وبعد الاستقلال رغم وجود قوانين جديده الا ان هذا الاحتكار لم ينتهي الا بظهور القانون 95-07 المعدل بالامر 04-06 المتعلق بالتامينات حيث فتحت المجالات امام الشركات الجزائريه بسبب التطور وظهور المنافسه في هذا المجال والتشجيع على الاستثمار, فكانت السيطره للدوله بواسطه شركات عموميه تتمثل في الشركه الوطنيه للتامين (SAA) الشركه الجزائريه لتامين النقل (CAAT) , والشركه الجزائريه للتامين واعاده التامين (CAAR) , ويعد ميلاد الامرين السابقين الذكر, الامر95-07 والامر 06-04 المتعلق بالتامينات الزما شركات التامين على التنازل الاجباري على الاخطار لاعاده التامين[105].

حيث ان التعديل الجديد في سنه 2010 حدد المعدل الادنى للتنازل الاجباري عن الاخطار التي يعاد تامينها ب : 50% , لفائده الشركه المركزيه اعاده التامين[106].

قبل صدور التعديل الجديد المتعلق بالتامينات سنه 2010 كان التنازل يتم لفائده شركه اوعده شركات مؤهله قانونيا دون تحديد شركه معينه. وكانت نسبه التنازل الدنيا عن الاخطار التي

103- محمد فريد لعريني. هاني دويدار. مرجع سابق.ص670.

104- الماده 25 من الامر 06-04 المتعلق بالتامينات عدلت الماده 208 من القانون 95-07 المتعلق بالتامينات.

105- المادتان 3 و 4 المرسوم التنفيذي رقم 95-409 المؤرخ في 9 ديسمبر 1995, المتعلق بالتنازل الالزامي في مجال التامين, الصادر عن الجريده الرسميه المؤرخه في 10 ديسمبر1995 , العدد 76 , والمتممة بالمادتين 02.03 من المرسوم التنفيذي 10-207 المؤرخ في 9 سبتمبر2010 , الصادق في الجريده الرسميه المؤرخه في 15 سبتمبر2010, العدد53

106- تكاري هيفاء رشيده. مرجع سابق.ص76.

يعاد تامينها تحدد ب 10% بالنسبه لاخطار النقل المتعلقه بهياكل السفن , و 5% فيما يتعلق باخطار النقل البضائع البحريه الملاحظ ان اعاده التامين قد يرد على عقد تامين منفرد, او ياخذ صوره اتفاق بالنسبه للصوره الاولى فالمؤمن الذي قام بالتامين على شيء معين يسعى الى التامين على التعويض الاجمالي الذي تعهد به في حاله الهلاك او التالف, وهذا النوع قد زال في العمل, اما الصوره الثانيه تتمثل في صوره اتفاق عام لتغطيه جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن يعني انه يطبق اليه لمده معينه على مجموعه من عقود التامين التي يبرمجها المؤمن المباشر فهي السوره المستعمله اليوم. 1

والجدير بالذكر انه ليست هناك علاقه قانونيه بين المستامن الاصلي ومعيد التامين نظرا لاستقلال عقد التامين الاصلي عند عقد اعاده التامين, وبالتالي فان المؤمن يظل مسؤولا وحده اتجاه المستامن الاصلي, ولا يجوز للمستامن الاصلي الرجوع مباشره على معيد التامين لمبلغ التعويض، [107] هو ان يطالب بتعويض اعاده التامين باسم مدينه المؤمن المباشر عن طريق الدعوى الغير مباشره فاذا حصل عليه دخل هذا التعويض, على انه يجوز الاتفاق في عقد التامين الاصلي على تنازل المؤمن المباشر على تعويض اعاده التامين للمستامن, ويجوز ايضا الاتفاق في عقد اعاده التامين على ان ينيب المؤمن المباشر معيد التامين في استفاء اقساط التامين شرط ان يدفع التعويض للمستامن مباشره في حاله استحقاقه[108] ، فيما يتعلق بالانابه انظر في ذلك القانون المدني الجزائري, حتى تكتمل الصوره حول الموضوع.

المطلب الثاني: تقييم الاشياء المؤمن عليها

لقب ذكر سابقا ان التامين البحري عقد تعويض هدفه جبر الضرر عن طريق تعويض المؤمن له عن الخساره التي يتكبدها من جراء تحقق الخطر المؤمن منه دون ان يحقق هذا

107- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص361

108- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع نفسه.ص.77.78

الاخير اي كسب من وراء التامين , وهذا لا يتحقق الا اذا كان التعويض معادلا للضرر الذي لحق المؤمن له ولا يجاوز القيمه الحقيقيه للشيء المؤمن عليه سفينه كانت او بضائع [109].

لقد قسم هذا المطلب في ثلاثه فروع عمد التكلم في الاول عن تقييم السفينه والبضائع, ثم الفرع الثاني العلاقه بين مبلغ التامين وقيمه الشيء المؤمن عليه, والفرع الثالث تم التكلم عن تعدد التامينات.

الفرع الاول: تقييم السفينه والبضائع

لقد تبث القول بان التامين على الاشياء, ليس له هدف سوى وضع المؤمن له في المركز الذي كان فيه قبل وقوع الحادث البحري, وهو ما يدعو الى تحديد قيمه الشيء المؤمن عليه, بالنسبه للسفينه تحدد قيمتها بناءا على السجلات التي يمسكها المجهز, و التي تراقب من قبل الخبراء قبل انطلاق اي رحله اما البضائع الاعتماد على البيانات الوارده في الفاتورات وسند الشحن, او اي دليل كتابي متوفر لدى البائع والمشتري [110] لدى وجب التطرق الى ما يلي :

اولا : تقييم السفينه

تحدث عاده قيمه السفينه وفقا لاتفاق المؤمن والمؤمن له, بما في ذلك جسم سفينه ولواحقها وكل النفقات اللازمه لتجهيزها ما لم يكن بالامكان اثبات ان بعض هذه النفقات يتعلق "بمصلحه"[111] مستقله عن مصلحه ملكيه لسفينه[112]

هذه القيمه هي ايضا القيمه المقبوله التي يمكن ان يقدمها المؤمن له للمؤمن في وثيقه التامين, فيقبلها المؤمن مع حقه دائما في اثبات هذه القيمه المقبوله بانها تفوق القيمه الحقيقيه للسفينه المؤمن عليها , حتى ولو قبل المؤمن له في وثيقه التامين , كما تجدر الاشاره الى تعاقب الحوادث البحريه على السفينه اثناء السيران عقد التامين فيلزم المؤمن بتعويض المؤمن

109- محمد بهجت عبد الله امين قايد. نرجع سابق.ص197

110- جديدي معراج. مرجع سابق.ص176.

111- المصلحه هي عنصر من عناصر عقد التامين, وهي المنفعه المشروعه التي يعود على المؤمن له جراء تحقق الخطر المؤمن منه, فالتامين بلا مصلحه يصبح عقد فارغ (غير مشروع).

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

له بما لا يجاوز قيمه مبلغ التامين عن كل الحوادث التي تحدث اثناء مده العقد , وهذا ما جاءت به الماده 105 من قانون التامينات الجزائري (الامر 95-07) يتمثل مضمونها في ان يكون هناك تطابق بين القيمتين الحقيقيه للشراء المؤمن عليه والقيمه القابله للتامين , بالاضافه الى النفقات والفائده المرجوه لكن هذه القيمه لا تطبق اذا اتفق المؤمن والمؤمن له على قيمه معتمده في العقد, مع ترك اي تقييم اخر [113].

ثانيا : تقييم البضائع

ان تقدير البضاعه بحسب السعر الجاري في وقت الشحن ومحله مع جمع الرسوم المدفوعه لحين نقلها الى السفينه و الاجره المكتسبه مهما كان الطارئ وقسط التامين والربح الماموال عند الاقتضاء . حيث تتبث قيمه البضائع وفقا لثمن شراء البضائع بالفواتير والدفاتر ومع ذلك اذا كان شراء البضاعه يرجع الى تاريخ سابق على الشحن بوقت طويل فلا يمكن الاعتماد على ثمن الشراء , وفي حاله انتقاء هذا الاثبات فيعتمد السعر الجاري للبضائع في يوم الشحن ومكانه[114].

حيث نصت بعض التشريعات العربيه وحتى الاجنبيه انه , يجب الا يزيد مبلغ التامين على البضائع الاعلى من المبالغ التاليه :

- ثمن شراء البضاعه في زمان ومكان الشحن او سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان اذا كانت غير المشتريه مشترات وتدافع مصروفات نقل البضاعه الى ميناء الوصول, والربح المتوقع.

- قيمه البضاعه في زمان ومكان الوصول او في التاريخ الذي كان يجب ان تصل فيه في حاله هلاكها.

113- الماده 106 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

114- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص84

– ثمن بيع البضاعه اذا باعها المستامن مضاف اليه المبالغ الاخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع[115].

الفرع الثاني : العلاقه بين مبلغ التامين وقيمه الشيء المؤمن عليه :

سيعرض في هذا الفرع العلاقه بين مبلغ التامين وقيمه الشيء المؤمن عليه حيث انه اما يتساوى بمبلغ التامين مع قيمه الشيء, او نقل قيمه الشيء عن مبلغ التامين واما تزيد قيمه الشيء عن المبلغ[116].

اولا : مبلغ التامين يساوي قيمه الشيء المؤمن عليه :

عندما يكون مبلغ التامين يساوي قيمه الشيء فلا صعوبه في الامر , ويتحدد القسط في هذه الحاله على هذا الشكل.2 فاذا حدث الخطر المؤمن من وسبب ضررا كليا للشيء المؤمن عليه , التزم المؤمن بدفع مبلغ التامين المتفق عليه وهو ما نصت عليه الماده السابق ذكرها (106) , الذي يساوي قيمه الشيء محل للتامين. اما اذا كان الضرر جزئيا التزم المؤمن لتعويض المؤمن له عن هذا الضرر بما لا يتجاوز مبلغ التامين, ذلك ان اداء المؤمن يجب ان لا يزيد على المبلغ المؤمن به في حدود الضرر النادي لحق الشئ المؤمن عليه بعد عقد التامين و هوعقد تعويض بالرغم من كل اتفاق مخالف, ولا يجوز ان يكون الشخص بعد الحادث في حاله ماليه احسن منها قبل وقوع الحادث, وهذه القيمه للشيء محل التامين يتفق عليها المؤمن والمؤمن له فاذا تعذر تحديد قيمه الشيء محل للتامين بالضبط فان المؤمن له يتقدم بتقدير لهذه القيمه يقبلها المؤمن وتسمى هذه القيمه المقدره القيمه المقبوله ,ويفترض ان تكون تساوي القيمه الحقيقيه للشيء , ومن ثم يلتزم المؤمن بالتعويض على هذا الاساس الا اذا اقام الدليل على عكس ذلك كمبدا عام[117].

115– مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص84

116– الماده 106 من الامر 95–07 المتعلق بالتامينات.

117– عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص526.

وتشمل القيمه المقبوله المتفق عليها هيكل السفينه والاجهزه المحركه لها وكل لواحقها و توابعها التي يملكها المؤمن له, وكذا تموينها, وكل الاشياء الموضوعه خارجها وذلك ما نصت عليه الماده 128 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

ثانيا : التامين على الشيء باكثر من قيمته

احيانا يلجا المؤمن له الى المبالغه في تقدير قيمه الشيء المؤمن عليه, ويسمى التامين في هذه الحاله للتامين المغالى به وفي مثل هذه الحاله ينظر الى نيه المؤمن له فاذا كان :

- حسن النيه : 1 حيث يقدر المؤمن له او نائبه الشيء باكثر من قيمته الحقيقيه عن حسن نيه او خطا او احتمال, فان العقد يبقى صحيحا في حدود القيمه الفعليه للشيء المؤمن عليه[118] ويبطل في ما يزيد عن ذلك , اي يخفض قسط التامين منذ اكتشاف المغالاة بتقدير قيمه الشيء مع حق المؤمن بالتعويض اذا كان لذلك مقتضى, وهذا الوضع يطبق فيما اذا تم اكتشاف المغالات اثناء سريان العقد[119].

اذا اكتشفت المغالات بعد وقوع الحادث فلا يدفع للمؤمن الا القيمه الحقيقيه للشيء المؤمن عليه مع احتفاظه بالاقساط التي دفعت سلفا دون تخفيض , ولا يعد المؤمن ثريا بلا سبب في هذه الحاله لان الخطا جاء من المسؤول بسبب مغالاته كما ان سبب الزياده هو عقد التامين, بل ان للمؤمن مطالبه المؤمن له بالتعويض اذا كان لذلك مقتضى[120].

- سيئ نيه : اما اذا كان المؤمن له او نائبه سيئ نيه في تقدير قيمه الشيء المؤمن عليه باكثر من قيمته الحقيقيه وثبت الغش الذي يقوم به المستامن[5] فاذا اكتشف المؤمن الغش في التصريح المغلوط للمؤمن له عن سوء نيه يؤدي الى سقوط التامين[121].

ثالثا : التامين على الشيء باقل من قيمته

118- الماده 128 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

119- الفقره الاولى من الماده 105 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

120- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص527

121- الماده 110 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

في هذه الحاله يكون مبلغ التامين اقل من القيمه الحقيقيه للشيء المؤمن عليه وقد حدد المشرع الجزائري حالاته في نص الماده 105 الفقر(02) حيث نص : " ... اذا اتضح ان المبلغ المؤمن عليه اقل من القيمه الحقيقيه للشيء.

حسب مفهوم هذه الماده, لا يلزم المؤمن بالدفع الا في :

- حاله الخساره الكامله : يدفع مبلغ يساوي القيمه المؤمن عليا

- حاله الخساره الجزئيه : يحدد مبلغ التعويض بنسبة القيمه المؤمن عليها منسوبه الى القيمه الحقيقيه [7].

من خلال نص الماده اساس قاعده النسبيه انه في حاله التامين على الشيء باقل من قيمته يعتبر المؤمن له مؤمنا لنفسه بالفرق, ويكون الحل كما لو انه مؤمنان لنفس الشيء يلتزم كل منهما على الذي امنه , وقاعده النسبه لا تتعلق بالنظام العام لذلك يجوز في العقد بشرط صريح الاتفاق على انه يحق للمستامن انيحصل على التعويض الكامل يجاوز الضرر مبلغ التامين1.

الفرع الثالث : تعدد التامينات

" التامين عقد تعويض يضمن للمستامن جبر ما يلحقه من ضرر فحسب, ولكن يمنع ان يكون وسيله للاثراء و تحقيق الربح, وبالتالي هذا المبدا يحضر التامين على الشيء الواحد لمقتضى عقود متعدده لدى مؤمنين متعددين ضد نفس الاخطار بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمه الشيء المؤمن عليه"[122].

اولا : التعدد المشروع

هنا يجوز للشخص ان يبرم عقود التامين متعدده على شراء واحد بشرط الا يجني من هذه العقود المتعدده نفعا يفوق الضرر اللاحق به ويكون حسن النيه دون غش وان يعلم المؤمن بذلك[123].

ويكون الامر كذلك في اربع حالات :

122- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. ص90-91.

123- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع نفسه ص92.

1- عندما يكون كل تامين لا يغطي الا جزءا من قيمه الشيء المؤمن عليه وهذا ما يسمى بالتامين الجزئي وحينئذ توجد عده تامينات جزئيه ولا يوجد تامين متعدد وهذا ما يحصل هذا عاده في التامين على النفس نظرا لارتفاع قيمتها.

2- اذا كان كل تامين يغطي الشيء المؤمن عليه بكامل قيمته ولكن يغطيها ضد اخطار مختلفه وكان يؤمن على الشيء ضد اخطار البحر العاديه ندى مؤمن ويؤمن ضد اخطار الحرب لدى مؤمن اخر فلا يوجد متعدد في هذه الحاله[124].

3- اذا كان كل تامين يهدف الى تحقيق مصلحه مختلفه كان يعقد تامينان احدهما من المالك والاخر من الدائن المرتهن.

4- اذا كان احد التامينات لا ينتج اثره الا عند انتهاء اثر التامين الاخر كان يبرم عقد التامين على البضائع وهي على الرصيف اذا كان التامين البحري لا ينطبق في هذه الحاله[125].

ثانيا : حاله التامين المتعدد

لقد اغفل المشرع الجزائري هذه الحالات بشكل واضح رغم اهميتها وهي :

1- اذا كان الشيء الواحد مؤمنا عليه بكامل قيمته لدى مؤمنين مختلفين لضمان خطر واحد وهذه في حاله التامين المزدوج (double assurance).

2- ان يؤمن على شيئين مختلفين ولكن توجد بينهما رابطه بحيث ينطوي التامين جزئيا على تامين متعدد, فلا يستطيع الشاحن مثلا ان يؤمن على البضائع بقيمتها في ميناء الوصول, و يؤمن في نفس الوقت على الربح المتوقع من هده البضائع[126].

و تجدر الاشاره الى ان الشيء محل التامين يمكن ان يؤمن عليه بمبلغ يزيد على قيمته اذا تم ذلك لا لمصلحه المؤمن له فقط بل لمصالح اخرى وفي مثل هذه الحاله لا تنطبق قاعده التعويض النسبيه, فمثلا قد يقوم المستورد بتامين بضاعته بمبلغ يعادل قيمتها ثم يؤمن الناقل

124- الماده 107 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

125- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص78

126- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص79.

عليها ايضا لمواجهه مسؤوليتها اتجاه صاحب البضاعه, فاذا هلكت البضاعه رجع صاحبها الى المؤمن الذي امن عليها لصالحه وبعد ذلك يرجع المؤمن هذا الى المؤمن الذي امن عليها لصالح الناقل بدعوى الحلول[127].

ثالثا : اثار التامين المتعدد

عند تعدد التامينات على الشيء الواحد ضد نفس الاخطار حيث يزيد مجموع مبلغ التامين على قيمه الشيء المؤمن عليه, فالسؤال المطروح : ما هو حكم هذا التامين؟

فاروق ما البحث في كتب القانون والتشريعات العربيه الا انه ما زال هناك بعض الغموض واللبس في هذا المجال, لكن يجب التفرقه فيها اذا كان المؤمن له حسن النيه او سيئ النيه.

1- اذا كان المستامن سيئ النيه :

فهنا يعقد المستامن تامينات مختلفه على الشيء الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمه الشيء المؤمن عليه, يكون كل عقد من العقود المتعدده قابلا للابطال بناء على طلب المؤمن, و للمحكمة عند الحكم باطال العقد ان تقضي بالتعويضات المناسبه لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتامين, والواقع ان اساس البطلان3 , في هذه الحاله هو عدم مشروعيه السبب, لذا كان اصلا ان يكون الجزاء هو البطلان المطلق, لكن المشرع المصري واللبناني اقتصرا على تقرير البطلان النسبي لمصلحه المؤمن ردا على المستامن سيئ النيه رغبه من هذه التشريعات في تعويض المؤمن تعويضا كاملا باعطائه[128].

الحق في القسط الكلي للتامين, ثم يجب اعتبار الحقب في القسط تعويض جزافي للمؤمن وليس قسطا بمعنى الكلمه, لان الالتزام بدفع القسط يصبح بلا سبب لانه لا يقابله اي التزام على عاتق المؤمن [129].

2- حاله حسن نيه المستامن :

127- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص529.

128- الماده 5 من القانون 06-04 المتعلق بالتامينات الجديد.

129- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.93-94.

عندما تتحدث التامينات على الشيء الواحد ويكون المستعمل حسن النيه كان يؤمن على البضاعة, ثم يؤمن الوكيل النائب على نفس البضاعه لكن جاهلا علم موكيله بذلك والتامين الذي عقده هذا الاخير[130], فمثلا يقوم المشتري بالتامين على البضاعه ويقوم البائع بالتامين عليها رغم عدم التزامه بذلك , فهذا التامين صحيح, فبعض التشريعات تاخذ بقاعده ترتيب تواريخ التعاقد بحيث يكون التامين الاول وحده صحيحا, اما التامينات اللاحقه فتقع باطله , هذا اذا كان التامين الاول يشمل جميع قيمه الشيء المؤمن عليه اما اذا كان التامين الاول لا يشمل جميع هذه القيمه, فانه ياخذ بالتامينات اللاحقة الواحد تلوى الاخرى حتى تستوفي قيمه الشيء المؤمن عليه جميعها, [131] وهذا ما اخذ به المشرع المصري, اما المشرع الجزائري لم يشير الى هذه النقطه.

هما الحل المنطقي, اذ ان التامين الاول غط القيمه القابله للتامين وبالتالي التامين اللاحق يصبح بلا محل انتقاء المصلحه فيلحقه البطلان.

130- الفقره28 من نص الماده 107 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

131- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص94

خلاصه :

في نهايه الفصل الذي عنوانه نطاق عقد التامين البحري , لا يسع الا ان ينوه على ان اهم القطاعات الحساسه اليوم في عالم المال والاعمال والخدمات على مستوى العالم الحديث قطاع التامين وبالخصوص التامين البحري, الذي بات من الضروري اعطائه الاولوية القصوى كم محرك النشاط الاقتصادي وبالتالي اصبحت مساله التنميه هذا العقد بجميع المسائل التكنولوجيه والمعلوماتيه امر ضروري لابد من هذا ما لوحظ خلال السنوات الاخيره وذلك حيال التسابق التكنولوجي والمنافسه الحاده من شركات التامين , لذلك سعى المشرع الجزائري 1 و باقي تشريعات الاجنبيه والعربيه في مسايرة عصر المنافسه البحريه. ومن الجمله النتائج المتواصل اليها هي :

-التامين البحري متميزا عن غيره من انواع التامين وذلك لخصوصيته وتميز الاحكام المرتبطه بالبيئه البحريه.

- انه عقد رضائي لا يحتاج الى شكل معين للانعقاده, فرغم من اهميه التعويض لم يشترط المشرع الكتابه لانعقاده بل لاثباته.

- الطبيعه القانونيه المميزه للتامين البحري المتمثله في تجاريه, فهو عمل تجاري بحسب الموضوع(يتم في شكل مقاوله) وعمل تجاري بحسب الشكل بحسب الشكل يتم في شكل شركه مساهمه هذا بالنسبه الى المؤمن اما بالنسبه للمؤمن له فقد يكون تجاري او مدني فبالنسبه للاول اي عمل تجاري سواء كان تاجرا او صاحب مقاوله فهنا عمله تجاري تبعا لصفته او عمل تجاري بحسب التبعيه اذا كان للتامين ضروره في استمرار تجارته.

اما اذا كان عمل مدني كان يكون مؤمن على البضاعه لنقلها عن طريق البحر فهو عمل مدني.

- التامين البحري عقد تعويض يهدف الى تعويض الضرر الذي يلحق بالمستامن من جراء تحقق الخطر البحري لا ان يهيا له سبيل الاثراء والكسب.

من بين العناصر الاساسيه لعقد التامين البحري القيمه المؤمن عليها حيث اصبح يشمل التامين على السفينه وما عليها من امتعه وتجهيزات, كما للمؤمن ان يؤمن على الربحالمتوقع في ميناء الوصول وهو قيمه البضاعه, والتامين على اجره السفينه هو تامين على دين له لدى الغير. كما يمكن التامين على المسؤوليه المدنيه الناتجه عن الاضرار التي تلحقها السفينه اول بضائع بالغير, وفي الاخير اصبحت القيمه المؤمن عليها في التامين البحري اكثر اتساعا.

الفصل الثاني :
سريان عقد التامين البحري

لان عقد التامين يضمن الاموال المؤمن عليها من اخطار معينه, ومن تم ينبغي تحديد الاخطار التي يسال عنها المؤمن, ووضعها في اطار قانوني معين من اخطار مغطاه او مستثناة , ولا يسال المؤمن عن الاخطار الا اذا تحققت في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد. ان تحديد الاموال المؤمن عليها لا يكفي لتعيين محل عقد التامين موضوعه [132].

كما ان عقد التامين البحري يرتب التزامات متقابله في ذمه اطرافه, المؤمن له والمؤمن, فالاول يلتزم بالدفع للمؤمن اقساطا, شرط ان لا يتجاوز التعويض قيمه الاشياء الهالكة, والثاني يلتزم بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحقي بسبب رحله بحريه عن هلاك حقيقي لقيمة ما.

لدى يمكن تناول دراسه هذه المحاور على ضوء التشريع الجزائري كما لزم الامر, والاستعانه ببعض التشريعات للتوضيح لا غير, وعليه قسم هذا الفصل الى مبحتين تناول في الاول , الاخطار للمؤمن عليها, والمبحث الثاني الالتزامات المتقابله لعقد التامين البحري [133].

المبحث الاول : الخطر كشرط لعقد التامين البحري

ان المخاطر البحريه تحدد على اساس طبيعتها من جهه, وعلى اساس اسباب وقوعها من جهه اخرى, ان المشرع الجزائري ميز في الحاله الاولى بين المخاطر القابله للضمان , و المخاطر المستبعده من الضمان.

اما تحديد المخاطر المؤمن ضدها وتلك المستبعده من التامين البحري(المستثناة) فيتم من خلال ما نص عليه القانون او الاتفاق2, وهذا ما عمد التكلم عنه في المطلب الاول بعنوان الخطر البحري.

اما المطلب الثاني تم التحدث عن زمان ومكان هذه الاخطار, فالمؤمن لا يسال عن الخطر الا اذا تحقق في الزمان والمكان الذي يغطيهما التامين , فاذا وقع الحادث خارج هذا النطاق, كان المؤمن غير مسؤول عنه ومن ثم يلزم تحديد الزمان والمكان اللذان يسري فيه ما التامين وكيف يتم اثباتهما.

132- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص97

133- محمود الكيلاني. مرجع سابق.ص229.

المطلب الاول: مفهوم الخطر البحري

ان لكلمه الخطر في التامين البحري معنى واسع فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوع للشيء المؤمن عليه ويترتب على ذلك الحاق الضرر بالمستامن, كما يقصد بالخطر الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه نتيجه وقوع حادث بحري1, ومن ثم فان دراسه مفهوم الخطر البحري يتطلب ثلاثه فروع تم التكلم في الفرع الاول عن تعريف الخطر ونطاق ضمانه في التشريع الجزائري, اما الفرع الثاني انواع الاخطار التي يغطيها التامين البحري, ثم التحدث في الفرع الثالث : الاخطار التي تخرج عن نطاق التامين البحري[134].

الفرع الاول : تعريف الخطر البحري و نطاق ضمان في التشريع الجزائري

ثم التكلم في هذا الفرع عن تعريف الخطر البحري ونطاق ضمانه في التشريع الجزائري :

اولا : تعريف الخطر البحري

حاول الفقه والقضاء تعريف الخطر البحري , انتهى القضاء الى ان فكره "اخطار البحر تنفر من كل تعريف قانوني لها"[135].

اما الفقه فاكتفى بعضهم بالقول بانه لم يظهر تعريف واف لهذه الفكره حتى الان, وقد عرف بانه : " الحادث الذي يكون في البحر و الناتج اما عن فعل الطبيعه او عن فعل الانسان , فلا يشترط ان يكون البحر هو سببه, و يكفي بصفه عامه ان يكون البحر هو مكان الحادث[136].

. وذلك ما يفهم من خلال الماده 92 من قانون التامينات الامر 95-07 نصت على : " تطبق احكام هذا الباب على اي عقد تامين يهدف الى ضمان الاخطار المتعلقه بايه عمليه نقل بحري[137].ويفهم من نص الماده والتعريف السابق ان الخطر محل التامين البحري لا يشمل فقط الخاطر الذي يحدث بسبب البحر بل كل ما يتعلق بعمليه بحريه, و ان يكون والملاحظ ان قانون التامينات لم ياخذ في تقدير وجود الخطر وقت ابرام عقد التامين بالمعيار الشخصي

134- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص97

135- طالب حسن موسى. مرجع سابق.ص290

136- طالب حسن موسى. مرجع نفسه.ص290

137- الماده 92 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

وعدم مراعاته في ذلك للصعوبه التي يلاقيها الطرفان المتعاقدان في الاستعلام عن مصير الاشياء المؤمن عليها التي توجد في الغالب الاعم من الاحوال البعيده عن مكان ابرام العقد, حصر ذلك في النطاق اللازم لغش المتعاقدين وحمايتهم, فنصت الماده 100 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات: يكون للتامين المكتتب بعد وقوع الحادث او بعد وصول الاموال المؤمن عليها الى المكان المقصود اي اثر, ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن اذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل[138].

اين انه كان يكفي في نظر المشرع الجزائري وجود الخطر في دهن المتعاقدين وقت ابرام العقد دون ان يشترط وجوده من حيث الواقع, وهذا ما يسمى بالخطر الظني لكن ما يمكن ملاحظته ان المشرع الجزائري لم ياخذ بهذا المعيار الشخصي و لكنه اخذ بالمعيار المادي الموضوع وذلك ما لمس من خلال الماده 100 من قانون التامينات السابق ذكرها .

وا لجدير بالذكر ان المشرع الجزائري في قانون التامين بالنسبه للخطر الظني كذلك قد اخذ في نص الماده 43 من الامر 95-07 انه في حاله تعرض الاموال المؤمن عليها للاخطار المؤمن ضدها يؤدي الى بطلان العقل لانتقاء المحل ويسترد مبلغ التامين[139].ونفس الكلام قد لوحظ في الماده 125 من الامر 95-07 الملغى .

ولقد لوحظ ان المشرع الجزائري قد قصر في الجانب الشخصي(ما يعرف بالخطر الظني) اي انه لم يساير باقي التشريعات التي اخذت بهذا المعيار(المعيار الظني) .

وفي الاخير اذا ثبت ان نبا الهلاك او الوصول قد بلغ الى مكان توقيع العقد او الى المكان الذي يوجد فيه المستامن ابو المؤمن قبل ابرام العقد كان عقد التامين باطلا. اي ان القانون يقيم قرينه قانونيه على علم المستأمن او المؤمن بهلاك الشيء او بوصوله بمجرد اثبات ان نبأ الهلاك او الوصول قد بلغ الى مكان توقيع العقد او مكان وجود المستامن او المؤمن, وهذه قرينه قانونيه قاطعه لا تقبل الدليل العكسي, اذ ان القانون يقضي ببطلان العقد بمجرد توفر

138- الماده 100 من الامر 95-07 المتعلق بتامينات.

139- الماده43 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

القرينه واثبات نبا الهلاك او الوصول, ويقع هذا الاثبات على عاتق من يتمسك بالبطلان تطبيقا للقواعد العامه لكن للاسف الشديد فالمشرع قد اغفر هذا المعيار الظني ولم ياخذ به علما ان بذلك ضرر كبير للاقتصاد الوطني, لان الجزائر دوله مستورده, والمستوردون ملزمون [140].

بالتامين لدى شركات التامين الجزائريه الخاضعه لهذا القانون, الذي يمنع التعويض في حاله الخطر الظني[141].

الفرع الثاني : الاخطار المغطاه

لقد حدد القانون الجزائري امطار الاخطار المضمونه التي تقع على عاتق المؤمن والاخطار المستثناه والمستبعده من ضمان المؤمن, كما ان القانون يميز من جهه اخرى بين الاخطار يتحملها المؤمن, والاخطار الحربيه التي لا تقع على عاتق المؤمن ومنه :

اولا: الاخطار التي يغطيها التامين البحري

ان الاخطار المضمونه التي يغطيها التامين البحري قد وردت في قانون التامينات الجزائريه في الامر 95-07 وذلك لا على اساس الحصر بل على اساس المثال وقد نصت عليها الماده 101 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات: " يغطي المؤمن الاضرار الماديه , التي تلحق حسب الحاله الاموال والبضائع المشحونه وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجه عن الحوادث المباغثه او القوه القاهره او الاخطار البحريه طبقا للشروط المحدده في العقد. [142].

كما يغطي :

أ- الاسهام في الخسائر العامه وتكاليف مساعده وانقاذ الاموال المؤمن عليها الا اذا نجمه عنه خطر مستبعد في التامين.

ب- المصاريف الضروريه والمنفقه قصد حمايه الاموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع او التخفيف من اثاره.

140- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص106

141- تيكاري هيفاء رشيده. مرجع سابق.ص375

142- يمكن تعريف الاخطار البحريه بانها:" الحوادث القهريه او الفجائيه التي يحدثها البحر او تحدث على البحر خلال الرحله البحريه".

ويعني بعباره " البضائع المشحونه البضائع المنقوله[143].

من خلال نص الماده يمكن تصنيف الاخطار التي يغطيها التامين البحري الى صنفين : اخطار ناشئه عن البحر مباشره, واخطار توصيب الاموال المؤمن عليها سواء السفينه او البضائع و هو ما يسمى بخسائر النفقات, والملاحظ ان هذا التصنيف شكلي لا يؤثر على حق المؤمن له في الحصول على مبلغ التعويض عند وقوع هذه الاخطار.

1- الاخطار الناشئه عن البحر مباشره : وهي تلك الاخطار التي تحدث بفعل القوه القاهره والحادث المباغت" وهي كثيره [144].ومتنوعه منها :

- **العاصفه والغرق والجنوح :** اخطار يحدثها البحر و لا تثير شك في صفاتها البحريه, والعاصفه هي: " اضطراب الجو اضطرابا عنيفا"[145] ويتمثل في رياح شديده مصحوبه غالبا برياح وامطار غزيره, ويتبع بارتفاع الامواج ارتفاعا غير معتاد وهي في الحقيقه السبب الرئيسي للاخطار البحريه الاخرى. اما الغرق فهو " اختفاء السفينه تحت سطح الماء وفقدانها القدره على الطفو, الجنوح او التسيب هو توقف السفينه عن الملاحه فتره من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر الصخور او حطام السفن الغارقه او اي عقبه اخرى من عوائق الملاحه دون ان تتمكن من الخروج[146].

- التصادم البحري : معناه :" ارتطام سفينه باخرى هذا المعنى الفني , اما التصادم في التامين البحري فله عاده معنى واسع من معناه الفني يتوقف على مضمون الشرط الوارد في وثيقه التامين وهو يعني عاده ارتطام السفينه باي جسم اخر عائم او غير عائم سواء كان سفينه اخرى او حطام مستقر في البحر اومباني الميناء"[147].

143- الماده 101 من الامر 95-07 المتعلق بتامينات

144- الماده101 بالامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

145- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص111

146- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص112

147- محمد بهجت عبد الله امين قائد. مرجع سابق.ص406.

- **طرح البحر** : احيانا تتعرض السفينه اثناء الملاحه البحريه لخطر ناجم عن شده حمولتها او لسبب اخر, فيضطر الربان في تفادي مثل هذا الخطر لرمي جزء من حمولتها في البحر لتخفيف السفينه, وهذه العمليه اذا اقدم عليها الربان لابعاد السفينه وحمولتها عن الخطر, فان المؤمن يتحمل الخسائر الناجمه عن ذلك ما هو ما يعرف " بالخسائر البحريه المشتركه"[148] يندرج تحت مفهوم الخسائر البحريه جميع الاضرار التي يقدم عليها الربان اضطراريا بقصد سلامه السفينه وحمولتها[149].

الارساء البحري : وهوالذي يضطر اليه الربان بسبب حادث غير متوقع, كان يضطر الربان الى الرسو في ميناء غير مقرر لاصلاح السفينه من ضرر اصابها من جراء عاصفه شديده, ويتطلب الرسو نفقات استثنائيه مختلفه, كرسوم الدخول والخروج من الميناء, ونفقات غداء واجور البحاره وهذا بالنسبه للسفينه, اما البضائع فقد يلحق المؤمن له اضرار من جراء تلف البضاعه او بيع الربان لجزء من البضاعه لدفع مصروفات التفريغ والتخزين واعاده الشحن او المحافظه على البضاعه طوال مده الرسو[150].

- **النهب والسرقه واخطار البحاره العمديه** : فهذا يتحمل المؤمن التعويض المستحق عن مثال هذه الاعمال , وبالطبع له ان يتابع بالحلول مسبب هذه الحوادث ويعد مسؤولا مسؤوليه تقصيريه[151].

- **التغيير الجبري للطريق او للسفينه** : اي تغيير خط السير المعتاد وتغيير رحله السفر هو تغيير نقطه الانطلاق والوصول للرحله المؤمن عليها. اما تغيير السفينه يكون اذا افرغت البضاعه من السفينه الناقله واعيد شحنها على سفينه اخرى, وهذا لا يتعلق الا بالتامين على البضائع, ويلاحظ ان التغيير الاختياري لا يسال عنه المؤمن ولا يكون على عتيقه[152].

148- الماده 101 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

149- عادل علي المقدادي. مرجع سابق.ص27

150- مصطفى كمال طه. انور بندق. مرجع سابق.ص113

151- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص504.

152- الماده 124 من القانون المدني الجزائري.

– سائر الاخطار والحوادث البحريه الاخرى : وهذا يعني ان تعداد هذه الاخطار جاء على سبيل المثال لا الحصر, ومن ثم فان اي حادث بحري اخر ينجم عن وقوعه ضرر يلتزم المؤمن بالتعويض عنه, كما لو حدث ضرر للبضاعه من ماء البحر او بفعل القوارض التي تكون في عنابر السفينه خاصه سفن الحبوب, اوتلف البضاعه بسبب ارتفاع درجه الحراره بشكل غير عادي او تلف بعض البضائع الناجم عن تسرب بضاعه سائله خطيره من البراميل التي تحويها[153].

2– اضرار المضمونه :

لقد حددها المشرع الجزائري في الماده 101 من الامر 95–07 المتعلق بالتامينات السابق ذكرها في ثلاثه فئات وتتمثل في :

الاضرار المتعلقه بتغطيه الخسائر الماديه, الاضرار الناشئه عن خسائر النفاقات, اضافه الى الاضرار المترتبه عن التعويضات المستحقه للغير. [154].

2–1 الخسائر الماديه : بالنسبه لهذه الفئه لا يمكن حصرها نظرا لاختلاف طبيعه البضاعه, فقد تتمثل اما في عدم صلاحيه البضاعه بعد الضرر الذي لحقها كالبلل بالنسبه للقمح مثلا او العفن بالنسبه للموارد الاستهلاكيه بفعل الرطوبه, وقد يكون الضرر مجرد اتلاف جزئي كانكسار في بعض الاجهزه والالات المنقوله.

اما بالنسبه للسفينه فاي ضرر يمس هيكلها او معداتها بحكم انها وحده واحده غير قابله للتجزئه[155].

2–2 الاضرار الناشئه عت خسائر النفقات : تقع على عاتق المؤمن النفقات الاستثنائيه التي يدفعها المستامن لتفادي الضرر اوللحد من اثره في الحالات التي يسال فيها المؤمن عن هذا

153– مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص114.

154– عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص504.

155– الماده145 من الامر 95–07 المتعلق بالتامينات.

الضرر , فهذه النفقات تؤدي الى التخفيف عن ضمان الشيء المؤمن عليه فهي بديل للاضرار الماديه او معادله لها[156].

3-2 : تعويضات المستحقه للغير : من خلال ما سبق تبين ان وثائق التامين على البضائع لا تضمن في الغالب التعويض المستحق للغير, لان سبب التعويض يتمثل في عيب ذاتي عاده في البضاعه كالانفجار او الاحتراق نتيجه قابليتها للاشتعال و هذا العين لا يغطيه التامين بوجه عام[157].

و يدخل في نطاق هذه الفئه الرجوع بدعوى مسؤوليه في حاله التصادم, والرجوع بدعوى المساهمه في الخسائر المشتركه.

الرجوع بدعوى المسؤوليه في حاله التصادم, فجاءت هذه الصوره من اجل حمايه ملاك السفينه من دعاوي التعويض الذي قد يرفعها ملاك سفن اخرون, أو اصطدام جسم ثابت او عائم كحاله اصطدام السفينه بالمناره او ارصفة الموانئ, فبتالي فالمؤمن هو الذي هذه المسؤوليه.

والجدير بالذكر ان المؤمن يعفى من الدعوه التي يرفعها عليه ورثة الاشخاص المتوفين بسبب الاصطدام او دعوى المصابين في نفس الحادث لان التامين البحري على السفينه لا يشملهم بل يكونون تابعين لعقد التامين على الحياه الا بشرط خاص[158].

وقد جاء في نص الماده 132 من قانون التامينات ما يلي : " يضمن المؤمن تعويض الاضرار بجميع انواعها التي تترتب على المؤمن له, في حاله الطعن الغير عليه نتيجه اصطدام السفينه المؤمن عليها بسفينه اخرى او مبنى او جسم ثابت او متحرك او عائم باستثناء الاضرار اللاحقه بالاشخاص[159].

156- تصنف الخسائر الماديه الى : الى خسائر كليه وذلك في حاله الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه والى خسائر خاصه وذلك اذا كان هلاك الشيء المؤمن عليه جزئيا(خساره جزئيه). اما فيما يخص الخسائر العامه او ما تعرف بالخسائر المشتركه يجب ان تكون هذه الخسائر مرتبطه مباشره بالرحله والاموال المؤمن عنها وان تكون باراده حره من الربان او اي شخص اخر.

157- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص152.

158- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص.154.

159- الماده 132 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات.

جائت الماده 145 من قانون التامينات لحمايه مالك السفينه او الربان او اي شخص اخر نتيجه اصطدام السفينه او التي تسببها السفينه للغير, الا اذا كان المبلغ المؤمن عليه في وثيقه تامين جسم السفينه غير كافي[160].

بالاضافه الى ان وثائق التامين على البضائع لا تغطي التعويض المستحق للغير الا اذا وجد اتفاق خاص ينص على ضمانها[161].

الفرع الثالث: الاخطار التي تخرج عن نطاق التامين البحري

هناك اخطار مستثناه مستبعده لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المستامن عن الاضرار الناشئه عنها, وقد فرق المشرع الجزائري بين نوعين من الاخطار غير القابله للضمان, وهي الاخطار غير قابله للضمان بصوره قطعيه ونصت عليها الماده 102 من الامر95-07 المتعلق بالتامينات, والاخطار غير قابله للضمان الا بموجب اتفاق خاص نصت عليها الماده 103 من القانون نفسه.

اولا : الاخطار الغير قابله للضمان بصوره قطعيه

لقد اعفى المشرع الجزائري المؤمن من تغطيه بعض الاخطار وبصفه قطعيه, وبالتالي معفى من دفع التعويض في حاله تحققها وجاءت هذه الحالات في نص المادتين 126 و102 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات كما يلي :

1- اخطاء المؤمن له المعتمده او الجسيمه : تقضي الفقره (2) من الماده 102 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات بأن المؤمن غير مسؤول عن الهالاك والضرر الصادرين عن اخطاء مقصوده المؤمن له4, وكل اتفاق مخالف يعتبر باطلا [162].

والماده المذكوره صريحه بعدم سريان عقد التامين البحري على الاضرار الناجمه عن اخطاء المؤمنين له , لان عقد التامين البحري يقوم على احتمال وقوع الخطر او عدم وقوعه , فلا

160- الماده 145 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

161- الماده 103 من قانون 95-07 المتعلق بالتامينات.

162- جديدي معراج. مدخل لدراسه قانون التامين الجزائري. مرجع سابق.ص172

يجوز للمؤمن ان يتعمد بخطيئه وقوع هذا الخطر لكي يحصل على مبلغ التامين ويعتبر الخطا من جانب المؤمن له , كما في الحاله التي يشترط فيها بائع او ممول المؤمن له بالسلعه محل التامين على تنقل داخل العنابر , ويتعمد نقلها فوق السطح نظرا لتكلفه النقل مثلا فالخطا المتعمد او الجسيم يخصم من اطار التغطيه بقوه القانون[163].

2- غش الربان : لقد جاء في نص الماده 126 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات انه : " لا يضمن المؤمن الاضرار و الخسائر المنجره عن خطا عندي يرتكبه ربان السفينه[164].

من خلال الماده فالمؤمن لا يكون مسؤولا عن نتائج غش الربان وخداعه ومثال ذلك, بيع البضاعه غشا او اغراق الربان السفينه.

ويشترط في هذه الاخطاء التي تصدر من الربان والبحاره ان تكون عمديه تتضمن نيه الغش والخداع والتدليس , اما الاخطاء العاديه فانها تبقى ضمن غطاء التامين[165].

وقد فرق المشرع الجزائري بين التامين على السفينه والتامين على البضاعه من هذه الناحيه فالمؤمن بالنسبه للحاله الاولى لا يكون مسؤولا عن اثار غش الربان وتدليسه ان كان مجهز السفينه من اختاره بنفسه وذلك وفقا للعلاقه التبعيه بين مالك السفينه او مجهزها وربانها من ناحيه, وبين البحاره المشرف عليهم من جهه اخرى.

اما المؤمن في الحاله الثانيه فيبقى مسؤولا عن الاضرار والخسائر التي تصيبها بحسب غش الربان وتدليسه, الربان ليس تابع للشاحن بل للمجهز[166].

3- الاضرار والخسائر الماديه الناتجه عن :

- مخالفات انظمه الاستراد والتصدير والعبور والنقل والامن.

163- الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

164- الماده 126 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

165- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص507.

166- جديدي معراج. مدخل لدراسه قانون التامين الجزائري. مرجع سابق.174

– الغرامات والمصادرات الموضوعه تحت الحراسه, وهذه نتيجه حتميه تؤكد ما سبق ذكره حول استثناء المخاطر التي لا يمكن للمؤمن ان يتدخل في مراقبتها ولا توقعها, ويكون فيها تدخل المؤمن شخصيا هو محل اعتبار كالمصادرات والغرامات او مخالفه انظمه التصدير والاستيراد.

4– الخسائر والاضرار المترتبه عن الاشعاعات : وتتمثل في الاثار المباشره والغير مباشره الانفجار واطلاق الحراره والاشعاع المتولد عن تحول نووي للذره او الاشعاع, و كذلك الناتجه عن اثار الاشعاع الذي يحدثها التوصيل المصطنع للجزيئات[167].

هذا النوع من الاضرار مستثنى لعده اسباب منها انها لا يمكن حصرها في زمن معين او محدد لتحول عنصر تفاقم الضرر عبر الزمن كالانفجارات والاشعاعات المتولده عن تحول نووي للذره, وكذا عدم توفر لدى شركات التامين الامكانيات الكافيه لدراسه هذا النوع من المخاطر, ولا على المعطيات التي تسمح لاقامه هذه الدراسه , اما نظرا لقله مثل هذه النشاطات او لطابعها الخصوصي والسري.

ثانيا : الاخطار غير القابله للتعويض الا بمقتضى اتفاق خاص :

يعتبر هذا الصنف بمثابه استثناء عن الاستثناء لان هذا النوع مستثنى من الضمان كاصل عام لكن استنادا على ذلك يمكن في عقد التامين البحري الاتفاق على ان تتم تغطيه هذه المخاطر من المؤمن, وقد نظم المشرع هذا الامر في المادتين 103 و 127 من الامر 95–07 المتعلق بالتامينات.

1– العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه :

ان الطبيعه الخاصه لبعض البضائع تتطلب عنايه خاصه مثل : البضائع القابله للتلف اللحوم والاسماك والفواكه , والحبوب والجلود , لذلك تستثنى مثل هذه البضائع من الغطاء التاميني على اساس امكانيه تلفها بعيب ذاتي لان من طبيعتها انها قابله لتلف فتحمل بذور هلاكها بنفسها[168].

167– الفقرتان 2و3 من الماده 102 من الامر 95–07 المتعلق بالتامينات.

168– عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص508.

وقد عالج المشرع الجزائري عدم مسؤوليه المؤمن عن الضرر والهلاك النتيجه عن عيب خاص بالشيء المؤمن عليه الفقره الاولى من الماده 103 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات, الا اذا اتفقا على عكس ذلك, اي اتفقا على ان يكون المؤمن مسؤول عن ما ينجم من ضرر للبضاعه جراء عيب ذاتي بها اللهم ان كان التامين معقود على عيب خافي لم يكن باستطاعه المجهز اكتشافه او منعه فهي مضمونه وذلك ما ورد في الماده127 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات[169].

وتجبر الاشاره في باب الاخطار المضمون المستثناه ان المشرع الجزائري وضع حدا ادنى في الضمان لا يمكن النزول عنه بقوه القانون, ولكنه بالمقابل ترك الحريه للاطراف بالاتفاق على ضمان اخطار اخرى بشرط ان يكون ذلك صراحه في عقد التامين الاصلي او في ملحق, وهذا للسماح لكل من طرف العقد ان يختارا النظام او التغطيه التي تناسب حاجياتهما او نشاطهما.

اما بالنسبه للاثبات فيما يخص الضرر الذي يعود للعيب الذاتي فيقع على المؤمن لان الضرر الاصل فيه مفترض ناشئ عن حادث بحري[170].

والملاحظ ان مساله العيب الذاتي لا تكون في العمل الا بالنسبه الى البضائع, اما بالنسبه الى السفينه فنادرا ماتثور, لان السفينه لا تبحر الا بعد معاينتها والحصول على ترخيص يفيد صلاحيتها للملاحه البحريه[171].

2- الخطر الحربي :

لقد كانت الاخطار الحربيه قديما اخطار عاديه للملاحه نظرا لكثره الحروب وطول مدتها وذلك ما لوحظ فيه المساواه بين الاخطار البحريه والحربيه من خلال الامر الملكي الفرنسي سنه 1681.

169- الماد 127 لا يضمن المؤمن الا اذا اتفق على خلاف ذلك الخسائر والاضرار الناتجه عن عيب ذاتي في السفينه, غير ان الاضرار والخسائر الناتجه عن عيب خفي في السفينه مضمونه.

170- عبد القادر لعطير. باسم محمد ملحم. مرجع سابق.ص509

171- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص129

و لم يتغير الحال في القانون التجاري الفرنسي سنه 1807 حيث كانت على عاتق المؤمن كل الاخطار بحريه كانت او حربيه و انتهجت بذلك بعض التشريعات العربيه على غرار مصر الشقيقه, اما في النصف الثاني من القرن التاسع عشر اخذت الحروب البحريه في النقصان بعد صدور تصريح باريس 1856 بشان الحرب البحريه بوجوب احترام بضائع المحايدين حتى ولو وجدت على سفن العدو, ثم جاءت بعد ذلك معاهده الدوليه (معاهده لاهاي 1899 و 1907) عن قواعد الحرب البريه والبحريه ومؤتمر لندن 1909, فضاعفت من الحمايه المقرره من ملكيه الخاصه زمن الحرب, فاصبحت المخاطر الحربيه اخطار استثنائيه بحثة [172].

ويقصد بالخطر الحربي : الحادث الذي يكون سببه المباشر عملا حربيا[173] كما يعد من الاخطار الحربيه اصابة السفينه بطوربيد او بيقذيفه, او اصطدامها بلغم بحري او بالشبكه الواقيه من الغواصات.

وتوقيف السفينه عن السفر بامر من السلطه العامه بشرط ان يكون هذا التوقيف اجراء تطلبه وزاره الدفاع الوطني كخطر التجاره مع دوله متحاربه, او بوسط السفينه مهربات حربيه[174].

اما بالنسبه للمشرع الجزائري فقد وضع بعض الاعمال المتشابهه في الفقره(2) من الماده 103 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات حيث نصت على : "... الحرب الاهليه او الاجنبيه والالغام وجميع معدات الحرب, واعمال التخريب والارهاب[175].

اما فيما يخص عبئ الاثبات فيقع على عاتق مؤمن هذه الاخطار البحريه وبذلك اخذ المشرع الجزائري في نص الماده 104 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات : " ... يفترض في حاله انعدام الدليل التي يمكن من اسناد الحادث الى خطر حربي, انه ناتج عن خطر بحري[176].

172- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع نفسه.ص132.

173- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. المرجع السابق.ص135

174- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. المرجع نفسه.ص135

175- الفقره(2) من الماده 103 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

176- نص الماده 104 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات

يستفاد من نص الماده ان المشرع يقيم قرينة قانونية على ان الهلاك او الضرر يفترض انه خطر بحري. وعلى مؤمن الاخطار البحريه الذي يتمسك بالاعفاء ان يدحض هذه القرينه باثبات العكس (الخطر الحربي).

وما يمكن ملاحظته مما سبق بين الاستبعاد القطعي للضمان والاتفاق الخاص, متوقفان على حريه اتحاد الاجراءات الملائمه وامكانيه المجابهه, فالضمان يسري في حدود مسايره التنظيمات القانونيه واحكام الاداب العامه.

المطلب الثاني : زمان ومكان الاخطار

حتى يكتمل الالتزام الذي يقع على عاتق المؤمن المتمثل في تعويض المؤمن له عن الخطر, لابد ان يقع الخطر المؤمن منه في الزمان والمكان الذين يشملهما التامين, لدى فان التزام المؤمن بدفع التعويض لا يكون الا في ذلك الزمان والمكان الذي وقع فيه الخطر لدى اسم هذا المطلب الى ثلاثه فروع, تم التكلم في الفرع الاول عن زمان الخطر, والثاني تناول فيه مكان الخطر اما الثالث خصص لاثبات زمان ومكان الاخطار.

الفرع الاول : زمان الاخطار

لقب ميز المشرع الجزائري شانه شان القوانين الاخرى تحديد زمان الخطر من خلال الماده 122 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات وما يليها الى : التامين لرحله واحده او عده رحلات متتاليه, او التامين لزمن معين[177].

اولا- التامين بالرحله : يقع على عاتق المؤمن في التامين فبالرحله, الضمان من المخاطر التي يتعرض لها الشيء المؤمن عليه خلال الرحله المؤمن عليها ويفرق القانون في تحديد الرحله المؤمن عليها بين التامين على السفينه والتامين على البضائع[178].

177- نص الماده 122 وما يليها من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

178- مصطفى كمال طه. اساسيات القانون البحري. الطبعه الاولى. منشورات الحلبي الحقوقيه. بيروت. لبنان.2006ص.444.

1- التامين على السفينه : تحدد عاده في وثيقه التامين بالرحله سواء البضائع او السفينه وقت بدايه ونهايه الرحله. فاذا لم تتضمن الوثيقه مثل هذا التحديد يجب الرجوع الى التحديد القانوني الذي تحيل اليه النصوص القانونيه[179].

وهنا لابد التمييز بين ما اذا كانت السفينه فارغه من البضائع او مشحونة بها , فاما بالنسبه للحاله الاولى, يسري ضمان المؤمن من وقت الاقلاع للسفر حتى رسوها في المكان المقصود[180].

اما الحاله الثانيه , حاله حمل السفينه للبضائع فان ضمان المؤمن للاخطار منذ بدايه شحن البضائع الى نهايه التفريغ , على ان لا يتجاوز الضمان مهله خمسة عشر(15) يوما على الاكتر من وصول السفينه الى الميناء المقصود. وقد نصت الفقره الاولى من الماده 123 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات على ذلك : " فيما ينص التامين على رحله او عده رحلات , يضمن المؤمن الاخطار المؤمن عليها من بدايه الشحن الى نهايه التفريغ الخاص برحله او رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر (15) يوما على الاكثر من وصول السفينه الى الميناء المقصود[181].

1- التامين على البضائع : يعقد التامين على البضائع دائما سواء ثم بوثيقه منعزله او بوثيقه عائمه لرحله واحده[182]. و تستمر هذه الرحله من نقطه الخروج من المخزن في اقصى نقطه من الارسال الى لحظه دخولها في مخزن المرسل اليه في مكان الوصول المعين في امر تامين الرحله لها [183].

وجدير بالذكر انه اذا وصلت البضائع المؤمن عليها الى مكان الوصول للرحله المضمونه , لكنها مازالت لم تدخل الى مخازن المرسل اليه لانها وضعت في المستودعات, او المخازن

179- الماده 123 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

180- مصطفى كمال طه. واحد انور بندق. مرجع سابق.ص133

181- الفقره (2) من الماده 123 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

182- الماده 139 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

183- علي بن غانم. مرجع سابق .ص277.

العامه او الخاصه, او مخازن انتظار الجمركه اوعلى الرصيف, فان ضمان المؤمن يتوقف تلقائيا بانقضاء شهرا واحد ابتداءا من تفريخ البضاعه من السفينه الناقله او عتاد اخر للنقل, وذلك عندم يكون الميناء هو اخر نقطه للوصول, او بمرور خمسة عشر (15) يوما عندما يكون مكان الوصول النهائي هو نقطه في الداخل وباتفاق مشترك للمتعاقدين يمكن لهما تمديد هذه الاجل[184].

ثانيا : التامين لزمن معين

غالبا ما يحدد في وثائق التامين لزمن معين, زمان الاخطار بشكل واضح وبواسطه ادراج شرط صريح الذي يحدد يوم وساعه السريان, ونهايه العقد, وفي حاله عدم النص على ذلك يرجع الى الاحكام التشريعيه في هذا الصدد[185].

لقد نصت الماده 124 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات على انه : " فيما يخص التامين لاجل محدد يضمن المؤمن السفينه اثناء سفرها او تركيبها او رسوها في احدى الموانئ او في مكان مائي او جاف, و في الاجال المحدده في العقد, ويغطي التامين اليوم الاول والاخير من الاجال مذكوره. [186].

يلاحظ في التامين على السفينه لمده محدده او زمن معين ان المؤمن يضمن الاخطار التي تقع في اليوم الاول من المده والاخطار التي تقع في اليوم الاخر منها , ولكن اذا انقطعت اخبار السفينه بعد ثلاثه اشهر بعد اخر نبأ وصول, فيفترض ان الهلاك حصل في الوقت الذي كان التامين ساريا فيه [187].

184- علي بن غانم. مرجع نفسه.ص278.

185- علي بن غانم. مرجع نفسه.ص273.

186- نص الماده 124 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

187- محمد بهجت عبد الله امين قائد. مرجع سابق.ص424

اما في حالة ما اذا كان التامين على البضائع بوثيقه الاشتراك , وكانت الشحنات تتم لحساب الغير الذدي عهد الى المؤمن له باجراء التامين عليها بشرط ان تكون للمستأمن مصلحه في الشحنه بوصفه امينا هل البضائع[188].

الفرع الثاني : مكان الاخطار

ان عقد التامين يعين المده التي يشملها ضمان التامين, فان كان لرحله معينه فمكان الاخطار يتحدد بالطريق العادي للسفر بين نقطه الانطلاق ونقطه الوصول.

في حين اذا كان التامين لمده معينه فانه يحدد غالبا طبيعه الرحلات المراد القيام بها او يحدد على الاقل المياه والمناطق التي يجوز فيها للسفينه ان تقوم بالملاحة[189].

اولا : تغيير الرحله

ان الرحله البحريه تحدد من ميناء الاقلاع لتنتهي بميناء الوصول وذلك تطبيق لقاعده" العقد شريعه المتعاقدين"[190].اذ ان نوع الرحله المقررة تاخذ بعين الاعتبار للمؤمن في حساب المخاطر وقسط التامين[191].فقط تتغير بدايه الرحله او تغيير ميناء الوصول لظرف قهري يمنع السفينه من تفريغ البضائع في ميناء الوصول, ويكون هذا خارجا عن اراده المجهز او الشاحن ويقع ع لى عاتق المؤمن تعويض الاخطار اللاحقه خلال هذه الملاحة مقابل قسط اضافي او بدون مقابل حسبما كان التغيير ناتج عن خطر مضمون فيكون خارج اراده المؤمن له اذا ازداد من احتمال حدوث الاخطار فيكون بمقابل قسط اضافي[192].

اما بالنسبه للبضائع فتسري عليها احكام الماده 137 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات حيث نصت على : " يسري التامين على البضائع بدون انقطاع فيما كان في حدود الرحله المذكوره في وثيقه التامين.

188- محمد بهجت عبد الله امين قايد. مرجع سابق.ص424.

189- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص446.

190- علي بن غانم. مرجع سابق.ص286.

191- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق. ص137.

192- علي بن غانم. مرجع سابق.ص289.

وتبقى الاخطار مغطاه ايضا اذا حدث اي تغيير في الطريق او الرحله او السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابه المؤمن له او ارادته. [193] وذلك لان تغيير الرحله في هذه الحاله انما كان نتيجه لخطر بحري يدخل ضمن المخاطر المؤمن عليها, اما اذا كان اختياريا فتاره تقع على عاتق المؤمن تقع على عاتق المستامن كتغيير الرحله المقرره قصدا بعد السفر, لكن اذا غيرت الرحله بالاطاله قصدا بعد السفر فتقع على عاتق المؤمن[194].

ثانيا : تغيير الطريق او الانحراف

عند قيام السفينه بالرحله المقرره من مناء الانطلاق الى ميناء الوصول دون ان تسلك الطريق المحدد في العقد او الطريق المعتاد, فانها تكون قد غيرت طريقها وانحرفت عنه[195] وينتج عن هذا اعفاء المؤمن من الضمان اذا كان الانحراف اختياريا, اما اذا كان اضطراريا كسوء الاحوال الجويه (اصبح مفروضا) في انقاد الاشخاص فلا يعفى المؤمن من التزامه بضمان المخاطر نحو المؤمن له, و اذا لم يكن تغيير الطريق اضطراريا يبقى المؤمن مع ذلك مسؤولا عن الحوادث التي يثبت انها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه او الطريق المعتاد في حاله عدم وجود اتفاق[196] وقد تناول المشرع الجزائري ذلك في الفقره الثانيه من الماده 137 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

لكن المشكل المطروح هو حاله التغيير الجزئي للطريق, انت غير سير السفينه للطريق المتفق عليه او المعتاد ثم عادت اليه وعندئد تحقق الخطر فهنا على من يقع الضمان ؟.

بعض الفقهاء والقضاه ذهبوا الى عدم مسؤوليه المؤمن عند تغيير الطريق , ولو لم يكن لهذا التغير اثر ما في تحقق الخطر, الا ان الراي الراجح تبث بانه يكفي ان يتحقق الخطر اثناء

193- نص الماده 137 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

194- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص137.

195- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع نفسه.ص447

196- محمد بهجت عبد الله امين قايد. مرجع سابق.ص426

الرحله المقرره وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسؤولا عنه , ما لم يكن لتغيير الطريق اثر تحقق الخطر كتعرض سفينه لعاصفه لو سلكت الطريق المعتد[197]

ثالثا : تغيير السفينه : يعتبر تغيير السفينه في التامين البحري لمحل التامين وبالتالي بطلان عقد, كذلك في التامين على البضائع فان السفينه هي المحل الذي يحصل فيها هلاك البضائع, و بالتالي فان تغير السفينه الناقله لهذه البضائع اختياريا يعتبر تعديلا لمكان الاخطار ويترتب عنه بطلان العقد ما لم يتفق على خلاف ذلك[198].

اما اذا كان تغيير السفينه جبريا بسبب عدم صلاحيتها للملاحه او كان بناء على شرط في الوثيقه يخول للمؤمن له سلطه التغيير فيبقى المؤمن مسؤولا عن الاخطار التي يشملها التامين ويضمن كل ضرر اوهلاك قد يلحقها[199].

حقها وخلاصه القول الن التغيير الاضطراري للسفينه في العصر الحديث لا يعد تغييرا لاحد العناصر الهامه في العقد لان جميع السوفن الحاليه المسموح لها بممارسه الملاحه البحريه لها نفس القدره في ذلك, ولكن يجب ان يخطر الشاحن بهذا التغيير لمعرفه زمان وصولها وتمكنه من تسلم بضائعه[200].

الفرع الثالث: اثبات زمان ومكان الاخطار

ان حصول الخطر المؤمن ضده يجب ان يقع خلال الزمن والمكان المتفق عليه ما في العقد, حتى تقوم مسؤوليه المؤمن ويكون ملتزما بتعويض وهذا ما استنتج من خلال ما سبق, لدى فان حدث الخطر خلال هذا المجال الزمني والمكاني تحقق شرط الحق في التعويض للمؤمن له اتجاه المؤمن, لكن اثبات ذلك مساله في درجه من الاهميه فالاصل انه لاحق لشخص بدون اثبات ما يدعه, ويتم ذلك وفقا لقواعد الاثبات المعمول بها في هذا الصدد, لذلك سيتم التكلم عن اثبات هذه الاخطار كما يلي :

197- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق. ص138.

198- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق. مرجع سابق.ص139

199- محمد بهجت عبد الله امين قائد. مرجع سابق.ص427.

200- علي بن غانم. مرجع سابق.ص290.

اولا : اثبات بدايه الاخطار

اذا طالب المستامن بمبلغ التامين, حق عليه اثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر, اثبات الضرر الذي لحق هذا الشيء من جراء الخطر البحري المؤمن منه الذي تعرضت له السفينه او البضاعه او اي مصالح اخرى[201].

اما عن الاثبات الخاص بالبضائع فسيتنتج بطريقه غير مباشره من مكان معاينه الخسائر التي لحقت بها, وان نفذت البضائع فمن وثيقه سند الشحن يتم الاثبات, او رساله النقل او الفواتير او وثائق اخرى , وهذه الوثائق تثبت نقل البضائع وتاريخ شحن البضائع[202].

ثانيا: اثبات نهايه الاخطار

ان نهايه الاخطار تستنتج من عدم حدوث اي حادث او كارثه لانها مساله واقع تثبت بكافه الطرق فنهايه الاخطار, يتم اثباتها بوصول السفينه والبضائع بدون خساره اي في التامين لاجل معين بحلول الاجل, فاذا تم الاثبات, نشا التزام المؤمن, وان تارت مشكله حول زمان حصول الخطر فيجب الاثبات بانه حصل قبل انقضاء الاجل[203].

وتلك مساله واقعه يمكن اثباتها بكل الطرق, لكن قد لا يكون تامينا بحريا وانما تامين بري اذا توافرت شروطه, اما شرط التامين البحري او احد شروطه فقد انتفى بالتالي ينتفي التامين البحري3. وهذا طبقا للماده 127 من الامر 80-07 الملغى التي توافقه الماده 98 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات[204].

201- علي بن غالب. مرجع نفسه.ص291.

202- تكاري هيفاء رشيده. مرجع سابق.ص396.

203- محكمه باريس التجاريه . 19 مارس 1973 منشور في DMF 1974 ص 293. نقلا عن علي بن غانم. مرجع سابق.ص 292

204- علي بن غانم. مرجع سابق.ص292

ان عبا اثبات ان الخطر قد حصل خلال زمان ومكان التامين يقع على عاتق المستأمن , لكن في المقابل يحق للمؤمن دحض هذه القرينه باثبات ان الخطر لم يتحقق في هذا الزمان او ذاك المكان او عدم سريان العقد على هذه المخاطر[205].

اما فيما يخص الاثبات بالنسبه للسفينه فيكون باثبات تاريخ ومكان هذه الكوارث والتي ليست بامر صعب, واذا حصلت الخساره دون وصول اخبار عن اثبات تاريخ ميناء الاقلاع او اخر ميناء , فانه يرجع في المساله كلها الى شروط الزمان المنصوص عليها في وثيقه التامين[206].

205- الماده 98 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

206- مصطفى كمال طه. وائل انور بندق.ص 140.

المبحث الثاني : اثار عقد التامين البحري

من الثابت قانونا ان جميع العقود منشاه لاثار قانونيه في ذمه اطرافها, حيث تتمثل في الالتزامات والحقوق, شان ذلك شان عقد التامين البحري, فهو ينشئ التزامات وحقوق في ذمه المؤمن له والمؤمن, لدى عمد التكلم في الماطلين الثاليين عن التزامات المؤمن له والتزامات المؤمن بهذا الترتيب, وفي نفس الايطار نظم المشرع الجزائري هذا الباب في الامر 95-07 المتعلق بالتامينات في المواد 108 وما يليها في القسم الثالث حقوق المؤمن والمؤمن له والتزاماتهما.

المطلب الاول : التزامات المؤمن له

تتمثل لتزامات المؤمن له فبتلك الواجبات المنصوص عليها اما في لقانون او في وثيقه التامين, تثبت في ذمته بمجرد الامضاء على وثيقه التامين او بتحرير الاشعار بالتغطيه وسيتم التحدث عن هذه الالتزامات في ثلاثه فروع اولها الالتزام بدفع القسط, تم التصريح بالبيانات الصحيحه عن الخطر المضمون, و الحفاظ على مصالح المؤمن اخيرا.

الفرع الاول : دفع القسط

" القسط هو المقابل الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن الذي يرتضي تعويض المؤمن عن الضرر اللاحق به في معرض رحله بحريه, وهو التزام على المؤمن له يتحد باتفاق الطرفين عليه المؤمن والمؤمن له, ويدفع في الاجال المحدده في العقد, فهو مبلغ من النقود يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن, وهو وان كان يحدد بالاتفاق الطرفين, فان المؤمن عاده هو الذي يستقل بوضعه ويكون بشكل نسبه مئويه من قيمه الاشياء موضوع التامين او بمبلغ مقطوع حسب الاتفاق مع مراعاه نوع هذه الاشياء وقيمتها وعمر السفينه وحمولتها والرحله البحريه واحتمال وقوع الخطر[207].

207- عبد القادر لعطير. محمد ملحم باسم. مرجع سابق.ص535

اولا : قاعده عدم تعديل القسط

قد عرفت التشريعات المنظمه للتامين البحري , اختلاف حول قسط التامين, فالاصل ان قسط التامين يجب ان يكون ثابت, اي ان المؤمن له لا يلتزم الا بالمبلغ الذي تم تحديده كقسط للتامين مقابل تحمل المؤمن الاخطار, وهذا ما سار عليه المشرع الاردني في الماده 296 من قانون التجاره البحريه الاردني[208].و سار على هذا النهج المشرع الجزائري حيث اقر بقابليه تغيير القسط, وبالتالي لم يعتبر هذه القاعده من النظام العام وهذا ما جاء في نص الماده 109 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات :" اذا اخل المؤمن له بالالتزامات الوارده في الماده 108 1 و 3 اعلاه, يستطيع المؤمن ان يطالب المؤمن له بزياده في القسط , واذا وقع حادث في تلك الاثناء, يجوز له ان يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبه الى القسط المستحق فعليا[209].

من خلال نص الماده السابقه المشرع الجزائري اقر مراجعه القسط في اتجاه واحد وهو الزياده في حاله حددها صراحه جاءت في الماده 108 فقره 1 و3 من قانون 95-07 المتعلق بالتامينات وهي : عدم تقديم المؤمن له تصريحا صحيحا بجميع الظروف لسماح للمؤمن بتقدير الخاطر, وحاله عدم التصريح في اجل 10 ايام على الاكثر بعد اطلاعه على اي تفاقم للخطر المضمون حصل اثناء العقد3. اما في شان تخفيض القسط فالمشرع الجزائري يمنع كل شرط او اتفاق من شانه تخفيض القسط بالنسبه للتعريفه[210] الا اذا اخل المؤمن له بالالتزامات الوارده في الفقرتين الاولى والثانيه من الماده 133 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات[211].

ويبقى المدين بالقسط هو المؤمن له او الطرف الممضي على وثيقه التامين, اي يكون المؤمن له, هو المستفيد من التامين ام ان هناك شخص اخر معين او غير معين او قابل للتعيين هو

208- عادل علي المقدادي. مرجع سابق.ص280

209- الماده 109 من الامر المتعلق بالتامينات.

210- الماده 108 الفقرتين (1) و (3) من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

211- الماده 82 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

المستفيد من التامين البحري6, اي ان المدين بالقسط هو الموقع على الوثيقه التامين بغض النظر عن استفادته ام لا.

في حاله دفع المؤمن له قسط التامين, يجوز للمؤمن فسخ العقد بعد انذار المؤمن له بالدفع , او ان يوقف الضمان او يمتنع عن دفع التعويض المقابل, ما دام القسط لم يدفع [212] وهذا تنفيذا لقاعده الدفع بعدم التنفيذ ويجوز له في ذلك انقاص المبلغ المستحق من مبلغ التعويض الذي سيدفعه او سيرفضه[213].

ثانيا : الوفاء بالقسط

قد تتثير مسألة الوفاء بالقسط عدة تساؤلات حول زمان و مكان الوفاء بالقسط و قابلية القسط للتجزئة من عدمه و جزاء تخلف دفع القسط.

القاعدة العامة أن الوفاء بالقسط غير قابل للتغيير بحكم انه يحدد وقت الابرام و قابل لذلك في حالات استثنائية , لذلك فيكون مستحقا بمجرد ابرام العقد بين المؤمن و المؤمن له و هذا ما نصت عليه المادة 79 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي جاء نصها: " يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه و الحصول على الضمان"[214].

وما يفهم من نص المادة أن قسط التأمين يدفع وقت ابرام العقد , غير أنه و نظرا لطبيعة عقد التأمين و تنوع أشكاله. كحالة عقد التأمين بوثيقة الاشتراك يجوز أن يدفع مقسطا على أن يحدد تاريخ الاستحقاق كل دفعة سواء ثلاثيا أو شهريا أو حتى في أي تاريخ اخر[215].

212- الماده 133 من الامر 95-07 المتعلق بالتامينات.

213- محمد فريد لعريبي. هاني دويدار. مرجع سابق.ص673

214- المادة 79 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

215- المادة 81 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات

و بالتالي فالمؤمن له يلتزم بدفع قسط التأمين و المصروفات المتعلقة بابرام العقد في المكان و الزمان المتفق عليهما , اذا لم يتفقا على مكان الوفاء بالقسط كان موطن المؤمن هو مكان دفع القسط تطبيقا للقواعد العامة[216].

وعادة ما يدفع القسط بصورة دورية في أول وحدة زمنية , و غالبا ما تكون مدة التأمين سنة الا أنه ألف عن طريق العادة أن القسط السنوي يجزأ على دفعات تكون سداسية أو شهرية لتسيير التسديد من المؤمن لهم[217].

لما كانت العادة على أن تكون مدة التأمين هي سنة فالسؤال الذي يطرح نفسه, ما مدى ارتباط مدة التأمين بالقسط , أي قابلية القسط للانقسام أو التجزئة , و هذا اذا طرأت خلال مدة التأمين ظروف تمنع تنفيذ العقد أو انتهت مدة هذا الأخير قبل حلول الأجل[218].كحالة استحالة الخطر لتوقف السفينة عن الابحار, أو حالة التأمين على السفينة لمدة معينة من المخاطر التي يشملها التأمين و بعد سريان العقد تعرضت للهلاك .

بسبب مخاطر حربية غير مشمولة بالتأمين،هنا نميز بين رأين ،فالبعض يرى بأن للمؤمن الحق في القسط المتفق عليه في العقد وإن كان تنفيد العقد قد اوقف بقوة قاهرة قبل انتهاء مدة تأمين،تأسيسا على ان حق المؤمن في القسط يبدأ مند سريان عقد التأمين البحري،وهذا الحق يبقى على عاتق المؤمن له،على اعتبار ان عقد التأمين البحري هو عقد من عقود الغرر،حيث تقضي طبيعته ان يبقى على حق المؤمن في القسط كاملا،لوزال الخطر المؤمن منه قبل نهاية مدة التأمين ،لأن ضمان الخطر من جانب للمؤمن قد بدأ مند سريان

216- محمد بهجت عبد الله أمين قايد.مرجع سابق ص433.

217- المادة 81 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

218- محمد بهجت عبد الله قايد أمين. مرجع سابق .ص433.

العقد،ولو كان الخطر قد وقع قبل وقع القوة القاهرة التي منعت إستمرار العقد لكان على المؤمن واجب تعويض المؤمن له عن الاضرار التي اصابته[219].

بينما يرى الاتجاها لآخر ،بأن حق المؤمن يتجلى في مثل هذه الحالة بقسط التأمين عن مدة التي تلث فترة ايقاف العقد بقوة قاهرة،لا علاقة لها بالمخاطر التي يشملها عقد التأمين البحري[2]،ويبرز اصحاب هذا الإتجاه رأيهم بالاعتماد على قرار الصادر عن محكمة التقض الفرنسية[3].

والجدير بالذكر ان المشرع الجزائري لم يتضمن لا في القانون القديم ولا الجديد نص قانوني يحسم المشكلة باستثناء في المواد 37-22-18من الامر 07-80الملغي المتعلق بالتأمينات كإشارة لما قضى به القانون الفرنسي سنة 1930.[220]

ومنه يستنتج ان القانون الجزائري قد تأثر بالقانون الفرنسي المصادر سنة 1930ومن بين ماجاء به المواد السابق ذكرها وجوب رد القسط في الحالات التالية على الترتيب:

_فسخ العقد بسبب الإدلاء ببيانات كاذبة عن الخطر المؤمن عليه.

_توقف سريان عقد التأمين لجماعة الدائنين في حالة الفسخ او إفلاس المؤمن له او تصفية أمواله تصفية قضائية

_في المدة التي لم يعد فيها الشيء للمؤمن عليه معرضا للخطر المؤمن منه،في الحالة هلاك الشيء المؤمن عليه هلاك كليا بسبب آخر غير الخطر المؤمن منه .

من خلال ماسبق تبين ان عقد التأمين لايمكن ان يؤدي وظيفه بدون القسط ولهذه الاهمية اقر المشرع الجزائري احكاما خاصة في الأمر 07-95المتعلق بالتأمينات في المادة 111منه ،حيث ان المشرع الجزائري وتفاديا لاي لبس وضع مجموعة من الاجراءات الواجب اتباعها

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

220- محمد بهجت عبد الله امين قايد.مرجع سابق ص434

قبل ان يقر في النهاية جزاء تخلق الوفاء بالقسط،فجاءت المادة 111من الامر السابق لتنص عل انه في حالة عدم دفع القسط وجب على مؤمن ان يندر له بأن ينفد التزامه بدفع القسط [221] وهذا الاجراء استمده المشرع الجزائري من القواعد العامة المتعلقة بآثار العقد من باب مصادر الاتزام من المادة 119من القانون المدني، التي تلزم الدائن بإخطار المدين بتنفيذ التزاماته قبل المطالبة بالفسخ والتعويض[222].، زيادة عن ذلك فإذا لم يتم المؤمن له بالوفاء في اجلثمانية (8) ايام من توصيله بالاخطار المرسلة بموجب رسالة موصى عليها ، اوقف المؤمن الضمان وجاز له فسخ العقد بعد عشرة (10) ايام من ايقاف الضمان وفي هذه الحالة وجب عليه اخطار المؤمن برسالة موصي عليها[223].

يستنتج مما سبق ان المشرع الجزائري في تنظيمه لمسألة عدم دفع القسط استوحي هذه الأحكام من القواعد العامة في تنفيذ الالتزامات [4]،

الا انه علقها بلآجال وهي قصيرة لارتباط عقد التامين البحري بما يعرف "بعنصر الاحتمال."

الفرع الثاني: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه

من بين التزامات المؤمن له،اضافة الى دفع اقساط التأمين،الإدلاء بالبيانات الحقيقية عن الخطر المؤمن منه، وهذا الالتزام يقع على عاتق المؤمن له لا فقط اثناء ايرام عقد التأمين البحري، وانما طيلة فترة سريانه،لانه قد تطرا ظروف جديدة توأدي الى زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه.

وتجدر الاشارة على ان هذا الالتزام هو التزام قانوني نصت عليه معظم التشريعات في تنظيمها لمسألة التأمين البحري، وقد نص عليه المشرع الجزائري كأول التزاميقع على عائق

221- المادة 111من الامر 07-95المتعلق بالتأمينات.

222- المادة 119من القانون المدني الجزائري

223- نص الفقرة (2)من المادة 16من الامر 95_07 المتعلق:"يجب علي المؤمن له ان يدفع القسط المطلوب خلال خمسة عشرة يوم (15) على الاكثر من تاريخ الاستحقاق."

المرمن له في نص المادة 108من الامر 07-95المتعلق بالتأمينات، اسناذ الى نص المادة المشرع فرض على المؤمن له التصريح.

ببيانات صحيحة و دقيقة عن الخطر المضمون ، حتى يتمكن المؤمن من أخذ فكرة حقيقة عن هذا الخطر ، و تقدير القسط الذي يتناسب مع أهمية و درجة خطورته [224]. كذلك ماجاء في الفقرة الأولى من المادة 15 من نفس الأمر حيث أن المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع البيانات و الظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بتغطيتها [225].

انطلاقا مما سبق ، فإن الصورة الغالبة في هذا الإلتزام هي ليست عدم التصريح بالبيانات اللازمة، و إنما المغالطة فيها أو السكوت عنها أو عن بعضها لهدف واحد للمؤمن له و هو عدم دفع قسط كبير للتأمين .

و منه فجزاء الإخلال بالتصريح بالبيانات الدقيقة و الصحيحة لحصر الخطر قد نضمها المشرع الجزائري و رتب عدة نتائج إذا تخل المؤمن له عن أداء هذا الإلتزام.

أولا : عدم اقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بالغش

إذا كان امتناع المؤمن له بالقيام بالتزامه عن الحسن نية أو جهالة بشرط أن يخطر المؤمن بذلك ، و تبت للمؤمن له أن البيانات المقدمة غير كافية أو غير صحيحة و أن قسط التأمين المدفوع بموجبها لا يقابل القسط الواجب الدفع إذا ما صرح بالبيانات الصحيحة أو المغفل عنها فإنه يمكن للمؤمن أن يطالب بالزيادة في القسط بما يتناسب مع الخطر أو الفسخ إذا لم يقبل المؤمن له بالزيادة ، أما إذا ثم ذلك بعد تحقق الخطر المضمون جاز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع فقط [226].

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

225- المادة 15 من الفقرة 01 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات

226- المادة 109 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات .

ثانيا : اقترانامتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة

قد يتخذ الغش في هذه الحالة إما صورة تصريح كاذب حيث أن الكذب يتمثل في إدلاء المؤمن له للمؤمن بالبيانات المتعلقة بالخطر المؤمن ضده و لكن بصورة تخالف الحقيقة ، ومن بين أمثلة الكذب في البيانات ، أن يذكر المؤمن له في الوثيقة التأمين عدد الطرود المؤمن عليها يجاوز العدد المشحون فعلا أو يذكر أن البضائع المؤمنة مشحونة في العنابر ، في حين أنها مشحونة على سطح السفينة [227].و بالتالي يستفيد المؤمن له بقسط أقل من القسط أقل من القسط الواجب الدفع أو القسط الحقيقي ، و قد يتخذ الغش في صورة الكتمان و يراد به امتناع المؤمن له عمدا عن الإدلاء للمؤمن ببيانات متعلقة بالخطر المؤمن ضده و يوهم المؤمن معرفتها ، و من أمثلة الكتمان عدم ذكر المؤمن له للمؤمن في التأمين على البضائع بأنها مشحونة على السطح و أن البضائع أو السفينة المؤمن عليها قد تعرضت للجنوح و ثم تعويمها قبل إجراء التأمين عليها [228].

وقد رتب المشرع الجزائري جزاء صارما عن هذه الصورة إذا نصت المادة 110 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات على :" يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له[229].

ويستنتج من هذه المادة ومن عبارة لاغيا هو البطلان ، و البطلان المقرر هنا البطلان بقوة القانون.

و جدير بالذكر أن المشروع هنا لم يفرق بين البيانات الجوهرية و غير الجوهرية بخلاف القواعد العامة التي تفرق في مجال التدليس حول البيانات الجوهرية و الثانوية ، و هذا ما يرهب دائما التكلم عن ذاتية عقد التأمين البحري و تميزه عن باقي العقود .

227- محمد بهجت عبدالله أمين قايد . مرجع سابق .ص 430 .

228- محمد بهجت عبد الله أمين قايد . مرجع سابق.ص 430.

229- المادة 110 من الأمر 07-95 المتعلق بالالتزامات .

ثالثا : قابلية العقد للأبطال

إذا كان إخلال المؤمن له بالتزاماته بسوء نية أو بغش فإن للمؤمن أن يحرمه من مبلغ التأمين ، في حالة تحقق الخطر المؤمن منه ، و يبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد لكن المشرع حمله عبء إثباته حيث جاءت المادة 103 الفقرة 2 منه " ... يقع عبء الإثبات على عانق المؤمن." [230].

وفي الأخير بالمقارنة بين المؤمن و المؤمن له حسن النية و سيء النية ، يتضح أن المشرع قد أعطى للمؤمن في إيقاف العقد أو فسخه أو إبطاله متى كان المؤمن له سيء النية ، كما أنه منح المؤمن له خصوصا بدفع القسط قبل تحقق الخطر و استمرارية العقد إلا إذا رفض ذلك ، أما إذا تم ذلك بعد الخطر فإنه لم يبخس حق المؤمن له في مطالبة بالفرق بين الأقساط المدفوعة و الأقساط التي يجب دفعها.

الفرع الثالث : الحفاظ على مصالح المؤمن :

إن ذاتية عقد التأمين البحري و الخصائص التي تميزه عن باقي العقود تختم عليه أن ينفذ بطريقة تتفق مع ما يجنبه من حسن نية ، و الثقة المتبادلة و الأمان بين الأطراف، حيت جاءت حيث جاءت نص المادة 113 : " يترتب على كل التصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين.."..

و لذلك كان لزاما على المستأمن أن يتصرف تصرفا عقلانيا مراعيا في ذلك صيانة طريقة العقد ببذل كل ما في وسعه للالتزام بالمحافظة على المصالح المؤمن وحقوقه هذا الإلتزام يترتب عليه مايلي:

أولا : إبلاغ المؤمن بالحوادث و التخفيف من آثارها

فهنا على المؤمن له أن يخطر المؤمن بأي حادث بمجرد اطلاعه ، و يعطي مهلة سبعة (7) أيام على الأكثر من تسلمه نبأ وقوع الكارثة المؤمن ضدها ،[231] فيصبح التزام

230- المواد.113 و 134 و الفقرة الثانية من المادة 136 و المادتان 137 و 138 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات

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

المؤمن بأداء العقد مستحقا ، و الحكمة التي تكمن خلف ذلك من هذه المدة هي أن للمؤمن مصلحة في التحقق من وقوع الخطر و الأضرار التي وقعت بسبب ذلك ، و إن كان هذا الخطر وهذه الأضرار مما يدخل في نطاق عقد التأمين ، فإذا لن يتم ذلك في وقت قصير فقد تضيع معالم الخطر و يصعب على المؤمن التأكد من أن الخطر يقع ضمن المخاطر المغطاة بالتأمين ، كما أن سرعة إخبار المؤمن بوقوع الحادث يتيح له فرصة المحافظة على الشيء المؤمن عليه أو سرعة إصلاحه قبل تفاقم الخطر ، و تتيح له سرعة اتخاذ الإجراءات التي تحفظ حقوقه بالرجوع إلى الغير[232].

كذلك فإن المؤمن له المطلوب منه بأن يتمنع عن القيام بأي عمل من شأنه أن يؤدي إلى وقوع الخطر أو زيادة احتمال و قوعه ، كما يجب عليه أن يخفف قدر استطاعته من آثار الحادث المؤمن منه عند وقوعه ، فإذا جنحت السفينة يجب على المؤمن له أن يجتهد في محاولة تعويمها و انقاذها من الغرق ، أما إذا غرقت السفينة فوجب عليه أن يبذل قصارى جهده في إنقاذ كل ما يمكن إنقاذه من أموال و بضائع موجودة على ظهرها [233].

في حالة امتناع المؤمن له عن تنفيذ هذه الالتزامات حق للمؤمن له أن يطلب التعويض عما لحقه من ضرر [234].

ثانيا : المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المتسبب في الحادث [235]

لما تتعرض الأشياء المؤمن عليها إلى ضرر بسبب الغير ، في هذه الحالة لكي يحافظ المؤمن على حق المؤمن نفي مواجهة الغير بسبب الضرر ، أن يتخذ كافة الإجراءات الضرورية لتثبيت حق المؤمن في الرجوع على على الشخص المسؤول عن الضرر ، الذي أصاب الشيء المؤمن عليه . فمثلا لو كان التأمين البحري واردا على البضائع، و حصل أن

232- عبد القادر لعطير . بأسم محمد ملحم . مرجع سابق .ص538.

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

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

235- الفقرة 6 من المادة 108 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات

تعرضت لهلاك أو تلف أو نقص أثناء الرحلة البحرية ، ففي هذه الحالة يتوجب على المؤمن إخطار الناقل بذلك و تثبت هذه الأضرار عند استلامها باعتباره مسؤولا عنها بموجب عقد النقل البحري ، لكي يتمكن المؤمن الرجوع على هذا الناقل عند دفع مبلغ الضمان إلى المؤمن له لأنه بهذا الدفع يحل محل المؤمن له في حقه بالرجوع على الناقل[236] كذلك نفس الشيء بالنسبة للسفينة ، فمثلا عند تصادم السفينة المؤمنة بسبب خطأ راجع إلى ربان السفينة ، يتعين على المؤمن له على السفينة أن يتخذ كافة الإجراءات الضرورية للمحافظة على حقوق المؤمن في مواجهة مالك السفينة مرتكبة الخطأ ، و ذلك لأنه يكون من مصلحة المؤمن الرجوع على الغير محدث الضرر بما دفعه من تعويض للمستأمن [237].

وجدير بالذكر أن إثبات الضرر في مواجهة مسببه يكون ذلك بإثبات حالة البضاعة عند إستلامها من الناقل مثلا ، و ذلك بمعرفة عملاء المؤمن أو وكلائه المذكورين في وثيقة التأمين إذا وجدوا في مكان لإثبات ما هلك منها ، و إذا لم يفعل ذلك لا تقبل دعواه في مواجهة المؤمن ، و الغرض من ذلك منع الجدل حول حالة البضاعة عند تسليمها و سبب الضرر و مقداره [238].

المطلب الثاني : التزامات المؤمن

يتحمل المؤمن بموجب عقد التأمين بالتزام رئيسي هو دفع مبلغ التأمين للمؤمن له في حدود الخطر المضمون ، وهو يقابل الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له ، أي أن المؤمن يلتزم بدفع هذا المبلغ ، في الأحوال التي يحصل فيها ضرر للمؤمن له ، ناجم عن الأخطار المتفق عليها في الوثيقة التأمين بشرط ألا تتجاوز قيمة الأشياء المؤمن عليها.

236- التأمين 118 من الأمر 08-95 المتعلق بالتأمينات.

237- عادل علي مقدادي . مرجع سابق . ص288 .

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

ولا يعد طلب فسخ العقد من مصلحة المستأمن إذا رفض المؤمن الوفاء بالتعويض ، حيث أن إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع ينقص من حق المستأمن في استيفاء تعويض التأمين عند استحقاقه [239].

و للمستأمن دعوتين للحصول على هذا التعويض ، حيث تم التحدث في الفرع الأول عن دعوى الخسارة و دعوى الترك في الفرع الثاني ، كما خصص الفرع الثالث للتكلم عن التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد لتأمين البحري

الفرع الأول : دعوى الخسارة

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

أولا : التقدير التعويض

1-تقدير التعويض على سفينة

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المستأمن لإبعاد الضرر أو التخفيف منه ، فالمؤمن يدفع هذه النفقة في حدود مبلغ التأمين ولا يوجد إشكال في ذلك [240].

أما إذا هلكت السفينة هلاكا كليا ، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو القيمة السفينة قبل الحادث كما يحددها أهل الخبرة.

لكن إذا أصيبت السفينة بأضرار تستلزم إصلاحها أو تجديد أجزاء من أدواتها ، قدر التعويض بحسب ما أنفقه المؤمن له، قصد 07المتعلق – إعادتها إلى الحالة الأولى حتى تكون صالحة للملاحة البحرية وهو مانصت عليه المادة 131 فقرة 1 الأمر95 بالتأمينات حيث نصت على

239- عبد القادر لعطير. بأسم محمد ملحم. مرجع سابق. ص 542

240- مصطفى كمال طه.مرجع سابق ص463

" :في حالة تعويض العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد بالإضافة إلى أنه عند استبدال جزء قديم للسفينة بجزء جديد ، فإنه يحسم من نفقات الإصلاح فرق التجديد ، وهذا حتى لا يجني المستأمن ربحا من التأمين، ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين ، وهو يختلف حساب عمر السفينة ، فإن كانت قديمة جدا فإنها تحتاج إلى إصلاح كبير ، في حين إذا كانت جديدة لم تمض عليها أكثر من

سنة فلا مجال للحسم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد . كما أنه لا يجوز للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح كطلب التعويض جراء نقص القيمة التجارية للسفينة او تعطيل السفينة من جراء الإصلاح أو لأي سبب آخر.

2-تقدير التعويض على البضائع

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

في حين أنه عند تلف البضاعة فمقدار التعريض يحدد كما لو وصلت البضاعة مسالمة إلى الميناء المقصود ومقارنة ذلك بقيمتها بعد التلف والفرق بين هاتين القيمتين هو الذي بين مقدار التعويض الذي يتحمله المؤمن على أن لا يحسم من ذلك النفقات المفروضة على البضاعة وكذلك لا تطرح الرسوم الجمركية التي تفرض على البضاعة ، وهذا يعني أن النفقات التي يتحملها المؤمن له عن البضاعة والرسوم الجمركية يضاف إلى قيمتها الحقيقية عند مقارنة قيمتها مع القيمة التي أصبحت عليها بعد التلف ، ويتم احتساب التعويض الذي يلتزم به المؤمن عن طريق التسوية بالنسبة ، وهذه الأخيرة يتم تحديدها بمقارنة البضاعة الحقيقية مضافا إليها الرسوم والنفقات مع قيمة البضاعة بعد التلف والنسية الناجمة عن هذه المقارنة وهي التي تأخذ من مبلغ التأمين كتعويض يدفع للمؤمن له[241].

241- مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق ، مرجع سابق . ص170

وقد أشار المشرع الجزائري كباقي التشريعات العربية اللبنانية والمصرية في تقدير الخسائر التي تلحق البضاعة من خلال نص

07المتعلق بالتأمينات جاءت نص المادة تقدر" : الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة – المادة 144 من الأسر 95

بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان . يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمنة عليها.

من خلال نص المادة السابقة نجد أن المشرع الجزائري أخذ بطريق التسوية بالفرق ، حيث تنحصر في تحديد الفرق بين قيمة البضاعة يوم التفريغ بقيمتها وهي تالفة ، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمستامن -

وجدير بالذكر أن القانون يجيز الاتفاق على ما يعرف بالمسموحات أو الإعفاءات ويقصد بها عدم التزام المؤمن بتعويض الأضرار قليلة الأهمية أو خصم نسبة من الضرر من مبلغ التعويض المستحق والحكمة من المسموحات هي تفادي المطالبات[242].

قليلة الأهمية ، وحث المستأمن على العناية والمحافظة على الشيء المؤمن عليه

ثانيا : استعمال دعوى الخسارة

لا يحق للمؤمن له الرجوع إلى المؤمن بالمطالبة بالتعويض الكلي أو الجزئي في حدود مبلغ التأمين إلا إذا أثبت وقوع

الخطر ، وأن هذا الخطر مغطى بوثيقة التأمين ، وأنه وقع على الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين ، ويقوم بذلك بكل الوسائل المتاحة ، لأن المؤمن بعد تاجرا ، المادة (2) معدلة والمادة 03 من القانون التجاري الجزائري. [243].

242– تمييزا لها عن المسموحات او 1– (franchises tantiemes) يسمي البعض المسموحات بالمسموحات التسية مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق . مرجع سابق ، ص franchises de risques) . الإعفاءات المتعلقة بالأخطار 295-294

243– عادل علي المقددي . مرجع سابق ،294

أما فيما يخص حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في الرجوع قبل الغير المسؤول عن الضرره فبناء على الصفة

التعويضية لعقد التأمين لا يجوز للمؤمن له أن يت يثري من وراء التأمين ، وهذا عن طريق جمعه بين تعويض التامين الذي يحصل عليه من المؤمن عند تحقق الخطر وعلى التعويض الذي يلتزم له الغير المسؤول عن الضرر ، لذلك قررت التشريعات ووثائق التأمين والتشريع الجزائري في حق المؤمن عند دفعه تعويض التامين في الحلول محل المستامن فيما له من دعاوى وحقوق ضد الغير المسؤول في حدودة التعريض الذي يدفع للمؤمن له[244].

بالتأمينات وقد أثارت المادة 744 من القانون البحري إلى حلول شركة التأمين محل المستأمن الذي عوضته عن الخسائر اللاحقة ببضائعه يدعوى تسمى دعوى الحلول[245].

الفرع الثاني : دعوى الترك

بعد الترك نظام خاص بالتأمين البحري وحده ، دون باقي التأمينات الأخر ، باعتباره طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الكبرى ، على أن المستأمن غير ملزما بالترك في هذه الأحوال بل له أن يرفع دعوى الخسارة البحرية لأنها الدعوى العادية التي يلجأ إليها المستامن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه وله أن يختار بينهما ، أما في غير المخاطر الكبرى فليس للمستامن إلا دعوى الخسارة البحرية ، لكن له في حالة حدوت مخاطر كبرى أن يترك للمؤمن الشيء[246].

07المتعلق – المؤمن عليه وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي وهذا ما جاء في المواد 115و 134 و 143 من الأمر95 بالتأمينات ، حيث نصت هذه المواد عن حالات التخلي في التامين البحري على السفن والتأمين البحري على البضائع.

244– مصطفى كمال طه . المرجع السابق295 .

245المتعلق 07 – الملغى التي تقابله المادة 118 من الأمر 1– – 45 المادة 44 من القانون البحري والمادة 144 من الأمر80 بالتأمينات

246– مصطفى كمال طه .مرجع سابق ص472

أولا : حالات ترك السفينة المؤمن عليها

07المتعلق بالتأمينات على أنه" : ماعدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد ، يحق – تنص المادة 134 من الأسر95

للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

(1الفقدان الكلي للسفينة.

(2عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها.

(3 /4)تجاوز قيمة إسلاحها الضروري ثلاثة ارباع3)

القيمة المتفق عليها.

(4إنعدام اخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة (03) أشهر إذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية ، يمدد الأجال ستة

أشهر (6) أشهر.

70المتعلق بالتأمينات الذي – وما يلاحظ أن هذه المادة ليست من النظام العام ، وذلك طبقا لنص المادة 96 من الأمر59 حددت النصوص والمواد التي يجوز الإنفاق على مخالفتها - وبالتالي فإنه يمكن الاتفاق في وثيقة التأمين على مخالفة الشروط المطبوعة ما دامت الأولى لا تخالف النظام العام ، إذا من المستحسن استعراض ما جاء في وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية بصدد التخلي عن السفينة في حالات المذكورة في المادة 20 من هذه الوثيقة تحت عنوان التخلي

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

الفقدان الكلي للسفينة. '

الفقدان بدون أخبار ، حيث يستطيع أن يتخلى عن السفينة بمرور ثلاثة أشهر وفي حالة كان التخلي ناتجا عن أحداث أو حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر . أهلية) صلاحية السفينة للملاحة وهذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من جهة

مختصة الخبراء (بسبب إصابة السفينة بأضرار ناتجة من أخطار مضمونة مع انعدام الوسائل الضرورية الإصلاحها ، كذلك في

حالة عدم تواجد الموارد الضرورية في هذا الميناء فيحق للمؤمن له طلب التخلي.

2-إلزامية إبلاغ المؤمن بالتخلي بمقتضى رسالة متضمنة أو بواسطة محضر في أجل لا يتعدى ثلاثة (03) أشهر من معرفة الحادث الذي يعطي الحق في التخلي او من انقضاء الأجل الذي يسمح به 1 يلتزم المؤمن عند تبليغ التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين البحرية أو التي يعلم بها [247].

3-في جميع الحالات التي يكون فيها محلا للتخلي يكون المؤمن المبلغ بالتخلي عن الأشياء المؤمن عليها ، حق الخيار بين

قبول التخلي وتسوية الخسارة الكبيرة دون انتقال الملكية ، لكن في المقابل يجب إعلام المؤمن له بقراره في أجل ثلاثون

يوما (30) يوما ابتداء من تاريخ موافاة الأخير للأول لكافة الوثائق المبررة في حقه بالتخلي .

من خلال ما سبق يتضح أنه:

"بمجرد إثبات المؤمن له لإحدى الحالات المذكورة آنفا يمكنه الإعلان عن رغبته بالتخلي ، وذلك حتى يتسنى للمؤمن من

التحقق من توافر شروط التخلي ويشترط القانون الجزائري أن يتخذ المؤمن قرار خلال مدة شهر (01)من إخطاره ، إما

بقبول التخلي وإما برفضه ، وبالتالي

1الفقدان الكلي للسفينة وهو ما يعرف بالاختفاء حيث تختفي السفينة تماما في البحر ، بحيث لا يتخلف عنها أي حطام و

247- مصطفى كمال طه . مرجع سابق ص190

الفقدان الكلي يختلف عن الإتلاف الكلي حيث تتحول السفينة في هذا الأخير إلى حطام و تفقد صفتها كسفينة إذا لم يقبل بذلك وجب عليه تسديد مبالغ التعويض للمؤمن له و إذا قبل تنتقل له ملكية الشيء المتخلي عنه مقابل دفع مبلغ التأمين للمؤمن له كاملا [248].

ثانيا : حالات ترك البضائع

تتمثل حالات ترك البضائع المؤمن عليها حسب نص المادة 143 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات في : " ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد ، يحق للمؤمن أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

1- الفقدان الكلي للبضائع.

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

3- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي

4-عدم قابلية السفينة للملاحة و إذا تعدد الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة (3) أشهر.

5-انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن (3) أشهر ، و إذا كان تأثير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل (6) أشهر [249].

من خلال نص المادة نجد أن هناك حالات مشتركة بين السفينة و البضائع و هو ما لمس من المادتين 134و 143 من الأمر 07-95 كما أن ليستأمن النظام العام و ذلك وفقا للمادة 96 من نفس الأمر لدى تجنبا للتكرار حال التكلم عن الحالات الخاصة بالبضائع دون حالات المشتركة بين السفينة و البضاعة .

248- جديدي معراج. مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. المرجع سابق . ص 168

249- المادة 143 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

1- بيع البضائع أثناء السفر : في هذه الحالة يجب لجواز الترك أن يكون أمر بيع البضائع ضروريا بسبب الأضرار مادية لحقت بها ، حيث تقع على عاتق المؤمن ، كما يشرط أن البيع أثناء السفر في مكان ليس هو مكان الإنطلاق أو الوصول [250].

2- هلاك او تلف ثلاثة (¾)ارباع البضائع :يجوز ترك السفينة والبضاعة اذا بلغت الخسارة او التلف الذي لحق بها بها ثلاثة ارباع قيمة كل منها[251].

فإذ بلغت الاضرار او الخسائر التي لحقت بالبضاعة ثلاثة ارباع القيمة المؤمن بها على الاقل دون النضر الى النفقات الاخرى،كأجور النقل والتحميل،والحفظ ومن امثلة هلاك البضاعة نقص وزنها او مقاسها او عددها حيث يعتذر استرجاعها[252].

كما انه لا يكفي طلب الترك في هذه الحالة بلوغ التلف ثلاثة ارباع القيمة المؤمنة،بل يجب ان يكون الخطر الذي كان الهلاك او التلف نتيجة له من الاخطار التي يغطيها التأمين، فمثلا اذا كان تلف البضائع او هلاكها الذي يجاوز ثلاثة ارباع القيمة المؤمنة لم يحدث بسبب مخاطر البحر،وانما يرجع الى عيب ذاتي في البضائع المؤمنة لا يجوز طلب الترك في هذه الحالة،كما أنه فيما يخص نسبة ثلاثة في حالة الهلاك او التلف هو بلنضر الى قيمة المؤمنة او مبلغ التأمين بصرف النظر عن القيمة الحقيقية للاشياء المؤمن عليها لو كانت اكبر من هذا المبلغ، فإذا لم تبلغ قيمة الهلاك او التلف ثلاثة ارباع فلا مجال للترك ويقتصر حق المؤمن له على مطالبة المؤمن ما لحقه من اضرار عن طريق دعوى الخسارة[253].

الفرع الثالث:تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري

من جملة الاحكام التي يختلف فيها التأمين البحري عن غيره من انواع التأمين الاخرى، تقادم الدعوي الناشئة عن عقد التأمين البحري ،سواء كانت الدعوى من اجل المطالبة بمبلغ التعويض

250- مصطفى كمال طه . مرجع سابق. ص 477.

251- مادتان 134و 143من الامر 07-95المتعلق بالتأمينات

252- عبد القادر لعطير.وبأسم محمد ملحم.مرجع سابق ص .565

253- محمد بهجت عبد القادر امين قايد.مرجع سابق ص .478-477

او التخلي او دفع القسط او دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة ويتجلى الاختلاف في اكثر من جانب لا سيما في التقادم [254].

وطبقا لنص المادة 322من القانون المدني الجزائري فإن طبيعة التقادم من النظام العام لايجوز الاتفاق مخالفتها ،الا ان احكام التقادم في التأمين البحري مميزات, فهي تتميز عن الاحكام والقواعد العامة الواردة في القانون المدني وحتى في قانون التأمين وذلك مالوحظ من خلال نص المادة 27من الامر المادة 322من القانون المدني

07_95المتعلق بالتأمينات حسب ما نصت على:"يحدد اجل التقادم جميع دعاوي المؤمن من النائشة عن عقد التأمين بثلاثة(3)سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه[255].

اما المادة 121من الامر 95_07المتعلق بالتأمينات فقد جاء فيها :يحدد اجل تقادم الدعاوي الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين(2)، سريان اجل التقادم ابتداء من:

1-تاريخ الاستحقا قلد دعاوي دفع القسط.

2-تاريخ الحادث الذي يقضي الى دعوى العطب،[256] بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة.

3-فيما يخص اليضائع المشحونة ابتداء من:

أ-تاريخ وصول السفينة او احدى وسائل النقل الاخرى.

ب-التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة او احدى وسائل النقل الاخرى.

ت-تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلدعوى العطب اذ وقع بعد التاريخ وصولا لسفينة او احدى وسائل النقل الاخرى.

254- علي بن غانم.مرجع سابق.ص111

255- المادة27من الامر 07-95المتعلق بالتأمينات

256- دعوى العطب اي دعوى الخسارة.علي بن غانم.مرجع سابق.ص.114

4-تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي او انقضاء الاجل المقرر لرفع دعوى التخلي.
5-تاريخ دفع المؤمن له او يوم او يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة او اجر المساعدة والانقاد او الطعن من الطرف الغير.

6-تاريخ دفع غير المستحق،فيما يخص اي دعوى من اجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين[257].

من خلال نص المادة فتحديد مدة التقادم الدعاوي الناشئة عن التأمين البحري بمرور سنتين على خلاف التأمين البري المادة 27من الامر 95_07المتعلق بالتأمينات الذي يحددها بثلاثة سنوات.

كما ان طبيعة فيما يخص التقادم من النظام العام وهذا ماتجسد من خلال المادة 96من الامر 95_07المتعلق بالتأمينات عل خلاف المشرع الفرنسي الي يضيق من الشادة فيما يخص النظام العام [258].

القانون الفرنسي سمح بتقليص المدة او اطالتها على خلاف الاحكام العامة للقانون الجزائري التي لا تسمح بذلك.

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

257- المادة 121من الامر 07-95المتعلق بالتأمينات
258- علي بن غانم.مرجع السابق.ص.115

خلاصة

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

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

إضافة إلى أنه لميلاد التزام المؤمن بالتعويض لابد أن تتحقق الأخطار في الزمان و المكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين ، و هي تختلف بحسب ما إذا كان التأمين بالرحلة ، و التأمين لزمن معين ، و كذا يحسب ما إذا كان التأمين على السفينة أو على البضاعة.

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

أما بخصوص التزامات المؤمن له فهي تمثل شرطا لأداء التعويض بوصفه الإلتزام الرئيسي على عاتق المؤمن، و يكون له الخيار بين دعوى الخسارة أو دعوى الترك حسب ما تمليه عليه مصلحته ، أو حسب الاتفاق بينهما

خاتمة

خاتمة

إن واقع المعاش اليوم أتبث القيمة الحقيقية للتأمين البحري و المكانة التي يحضا بها عن باقي التأمينات فالدول التي اهتمت به إزدهرت و نمت في جميع المجالات من خلال الكسب الهائل التي تحصل عليه إقتصاديا و إجتماعية لكن للأسف لم تساير الجزائر هذا الوضع بالشكل الكافي ، وبعد ، فهذه أهم النتائج المستخلصة من هذا البحث الذي كانت إشكالية الرئيسية تتمثل في : التأمين البحري طابع المتميز و ذاتية مستقلة و قواعد قانونية خاصة ينفرد بها عن غيره من أنواع الأخرى ، و قد تجلي ذلك من خلال البحث في التأمين البحري وفق القانون البحري الجزائري الصادر في 05 جويلية 1976 ، الذي لم يتضمن أحكاما خاصة بالتأمينات البحرية ، فترك ذلك لقانون التأمينات 07-80 المؤرخ في 09 أوت 1980 ، ثم الأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 ، المعدل و المتمم و الذي ألغى القانون 07-80.

إن التأمين البحري يكاد يغطي كافة الأخطار البحرية ، ففي الوقت الحاضر من النادر أن تبحر سفينة أو تنتقل بضاعة بطريق البحر دون أن يكون مؤمن عليه عليها من المخاطر البحرية ابتغاء الأمن و الضمان على عكس التأمين البري الذي لم يصل إلى لتغطية جانب ضئيل من الأضرار البحرية.

إن عقد التأمين البحري يتلازم بوجه عام في المجال التجارة الدولية مع عقدين آخرين هما عقد النقل البحري ، عقد البيع البحري ، و هذه العقود الثلاثة و إن كانت منفصلة من حيث إختلاف الأطراف الموافقة عليها، إلا أنها مترابطة متكاملة، ولا يمكن تصور أي عملية بيع الدول الدولية دون أن تتم داخل هذا إطار القانوني التلاقي متعدد الجوانب . التأمين البحري لم يعد يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمنين إلى المؤمنين كما كان الحال قديما ، بل أصبح نظام يقوم على توزيع الأخطار بين المؤمنين من خلال نظام إعادة التأمين و هو ما

يسمح بتوزيع المخاطر فيما بينهما ، ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلي ، بل امتداد إلى النطاق الدولي.

ولعل أن السمات السابق ذكرها لا تكتفي وحدها لإبراز الطابع المميز و الذاتية المستقلة له بل يجب استعراض الخصائص والمبادئ المميزة له.

التأمين البحري عقد رضائي لا يحتاج إلى شكل معين لانعقاده ، فرغم أهمية التعويض فالمشرع لم يشترط الكتابة لانعقاده بل لإتباثه و هنا بظهر الطابع المميز للتأمين البحري و ذلك لأهمية التعويض إذا حدتث الكارثة أو الخطر، و كذلك بالنسبة للقسط الذي لم يشترط الشرع لإثباته.

إن الطبيعة القانونية المميزة للتأمين البحري تتجلى كذلك في تجاريته فهو عمل نهاري بحسب الموضوع (يتم في شكل مقاومة) ، و عمل تجاري بحسب الشكل (يتم في شكل شركة مساهمة) هذا بالنسبة للمؤمن ، أما بالنسبة إلى المستأمن فقد يكون في عمل تجاري تبعا لصفته، أو عمل تجاري بالتبعية إذا قام بالتأمين أثناء نشاطه التجاري أو الضرورة في استمرار تجارته.

كما قد يعد عملا مدنيا كما لو قام به شخص عادي بتأمين أمتعته و بضائعه أثناء سفره عن طريق البحر.

ويقوم التأمين على أهم خصوصية هي خاصية التعويض ، أي أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر ، لا يهيئ له سبيلا لإثراء و الكسب.

و يقوم أيضا على مبدأ حسن النية و الإحتمالية ، بالنسبة للأولى فرغم توفرها في جميع العقود إلا أن لها معنى خاص في عقد التأمين البحري ، فهو يقوم على حسن النية المطلقة التي يجب أن تسود و العقد و إلا رتب عنها البطلان ، أما بخصوص الإحتمالية فهو

احتمالي لكلا الطرفين من الوجهة القانونية ، فهما لا يعرفان على وجه التحديد عند إبرام العقد ما إذا كانت العملية ستسفر عن كسب أو خسارة ، لكن بالنسبة للوجهة الاقتصادية فلا يكون كذلك لأن عملية هنا قائمة على التعاون و الخبرة و الإستعانة بعلوم الاحتمالات و الإحصاء و المقاصة مما يجعل المؤمن يعرف نسبة الأخطار المتوقع حصولها و الخسارة التي يتحملها ، و بالتالي يحدد الأقساط التي يجب دفعها من طرف المؤمن لهم.

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

و حتى تتضح الصورة أكثر عن الطابع المميز و الذاتية المستقلة و القواعد الخاصة التي ينفرد بها التأمين البحري ستعرض العناصر الجوهرية لعقد التأمين البحري كما يلي:

أ- **القيمة المؤمن عليها** : حيث أصبح يشمل التأمين البحري اليوم التأمين على السفينة و ما عليها من أمتعة و تجهيزات ، و كذا المؤمن التأمين على ربح المأمول و المتوقع ، له كذلك التأمين على المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تلحقها السفينة أو البضاعة بالغير و بالتالي أصبحت القيمة المؤمن عليها أكثر أتساعا.

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

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

كما أن القادم في التأمين البحري بالنسبة للدعاوي الناشئة عنه سنتين على خلال باقي فروع التأمين.

هذا و الحمدلله الذي الذي أعانني عن إتمام البحث و أرجوا أن يكون هذا البحث قد أعطى فكرة واضحة و بسيطة عن التأمين البحري في ضل القانون البحري الجزائري بقلم صادق.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا : الكتب

1- محمود الكيلاني . الموسوعة التجارية والمعرفية . عقود التأمين من الناحية القانونية . المجلد السادس ، الطبعة الأولى مدار الثقافة للنشر والتوزيع . عمان الأردن 2009. .

2- مصطفى كمال طه . العقود التجارية . الطبعة 2005 دار الفكر الجامعي . الإسكندرية . مصر . 2005.

3- جديدي معراج . محاضرات في قانون التأمين الجزائري . الطبعة 2007 . ديوان المطبوعات الجامعية عنابة . الجزائر2007 .

4- جديدي معراج . مدخل الدراسة قانون التأمين الجزائري . الطبعة الخامسة . ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون ،الجزائر 2007. .

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

6- حمدي الغنيمي . محضرات في القانون البحري الجزائري . الطبعة .1983 ديوان المطبوعات الجامعية . الجزائر 1983. .

7- عادل علي المقدادي . القانون البحري) السفينة – أشخاص الملاحة – النقل البحري – البيوع البحرية – الحوادث البحرية – التأمين البحري (. الطبعة الأولى . دار الثقافة للنشر والتوزيع .عمان الأردن . 2009 .

8- عبد القادر العطير الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية . الطبعة 1999 . دار الثقافة للنشر والتوزيع .عمان – الأردن 1999. .

9- محمد ملحم . الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية . الطبعة الأولى . الإصدار أول . دار الثقافة للنشر والتوزيع – عمان – الأردن 2009. .

10- عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم . عقد التأمين حقيقة ومشروعية . دراسة مقارنة . الطبعة الأولى بيروت لبنان 2003. .

11- علي بن غانم . التأمين البحري ودانية نظامه القانوني . الطبعة الثانية . ديوان المطبوعات الجامعية . بن عكنون . الجزائر 2005. .

12- فريد لعريني . هاني دويدار . مبادئ القانون البحري والتجاري . الطبعة 2000 . دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع الإسكندرية , مصر 2000. .

13- محمد بهجت عبد الامين قائد . الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية . الطبعة الأولى .الجزئان الثاني والثالث, القاهرة , مصر .2005

14- محمود شحماط . المختصر في القانون البحري الجزائري . طبعة 2010 . ديوان المطبوعات الجامعية الجزائري 2010.

15- مصطفى كمال طه وائل أنور بندق . التأمين البحري في القوانين المصري – الفرنسي – الإنجليزي – اللبناني الكويتي

16- السعودي – الأردني – الليبي – القطري – البحريني – العماني) . الطبعة الأولى . دار الفكر الجامعي الإسكندرية . مصر2012 .

17- مصطفى كمال طه . أساسيات القانون البحري . دراسة مقارنة (السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – النقل البحري–

18- الحوادث البحرية – الضمان التأمين البحري) . الطبعة الأولى . منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان . 2006

19- هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . دار الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية . مصر . 2001

ثالثا : الرسائل العلمية

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

النصوص القانونية النصوص التشريعية

1- الأمر 80-76 ، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 . يتضمن القانون البحري ، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 أفريل 1977 . العدد 29 المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 2 يونيو 1998 ، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 27 يوينو 1998 ، العدد 47 ، المعدل والمتمم بالقانون 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 الصادر في الجريدة) 2 (الرسمية المؤرخة في 18 أوت 2010 . العدد 46.

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

3- الأمر رقم -75 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 . يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم الاصدار في الجريدة الرسمية المؤرخة في 30 سبتمبر . العدد 78 .

4- الأمر 59-75 . المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 . يتضمن القانون التجاري المعدل والمتتم . الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 19 ديسمبر 101العدد . 1975

النصوص التنظيمية

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

الفهرس

الفهرس

شكر

إهداء

مقدمة 01

الفصل الأول : نطاق عقد التأمين البحري 07

المبحث الأول : الإطار القانوني لعقد التأمين البحري 07

المطلب الأول : تعريف عقد التأمين البحري وخصائص.....08

الفرع الأول : تعريف عقد التأمين البحري.....08

الفرع الثاني : خصائص عقد التأمين البحري 11

الفرع الثالث : الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري.....14

مطلب الثاني : أطراف عقد التأمين البحري وإثباته 16

الفرع الأول : أطراف عقد التأمين البحري.....17

الفرع الثاني : إثبات عقد التأمين البحري.....22

المبحث الثاني : الأموال المؤمن عليها وتقويمهاالمطلب الأول : الأموال المؤمن عليها

الفرع الأول : التأمين على السفينة.....27

الفرع الثاني : التأمين على البضائع 31

الفرع الثالث : الصور الخلصة للتأمين البحري 35

المطلب الثاني : تقويم الأشياء المؤمن عليها الفرع الأول: تقويم السفينة و البضائع ...38

الفرع الاول: تقييم السفينه والبضائع.....39

الفرع الثاني : العلاقة بين مبلغ التأمين و قيمة الشيئ المؤمن عليه 41

الفرع الثالث : تعدد التأمينات 43

الفصل الثاني: سريان عقد التأمين البحري.....50

المبحث الأول : الخطر كشرط لعقد التأمين البحري 50

المطلب الأول : مفهوم الخطر البحري 51

الفرع الأول : تعريف الخطر البحري و نطاق ضمانه في التشريع الجزائري 51

الفرع الثاني: الأخطار المغطاة 53

الفرع الثالث : الأخطار التي يغطيها التأمين البحري 58

المطلب الثاني : زمان و مكان الأخطار 63

الفرع الأول : زمان الأخطار 63

الفرع الثاني : مكان الأخطار 66

الفرع الثالث : اثبات زمان و مكان الأخطار 68

المبحث الثاني : اثار عقد التأمين البحري 71

المطب الأول : التزامات المؤمن له 71

الفرع الأول : دفع القسط 71

الفرع الثاني : الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه 76

الفرع الثالث : الحفاظ على مصالح المؤمن 79

المطلب الثاني : التزامات المؤمن 81

الفرع الأول : دعوى الخسارة 82

الفرع الثاني : دعوى الترك أو التخلي 85

الفرع الثالث : تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري 89

الخاتمة 94

قائمة المراجع 99

ملخص مذكرة الماستر

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

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

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

الكلمات المفتاحية:

1/ لعقد التأمين البحري / الاخطار 3/ التزامات المؤمن /البضائع 5/. اثار عقد التأمين البحري

Abstract of The master thesis

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

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

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

key words:

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