

:

إشراف الأستاذة:

د. يسعد حورية

إعداد الطالبة:

يعقوبي صبرينة

لجنة المناقشة

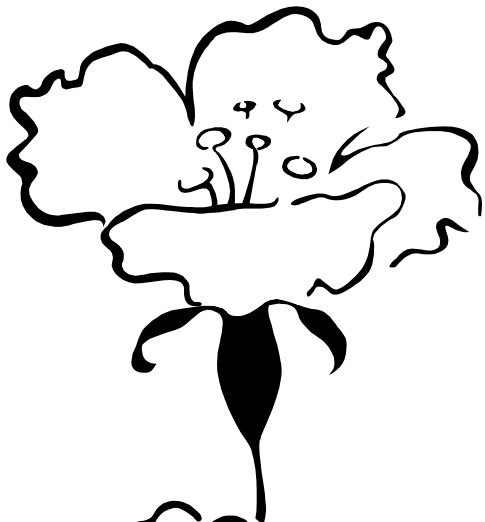
د. بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضر "أ"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... رئيسًا

أ.د. يسعد حورية، أستاذة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... مشرفا ومقررا

د. تيزا حسين نوار، أستاذة محاضرة "أ"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... ممتحنا

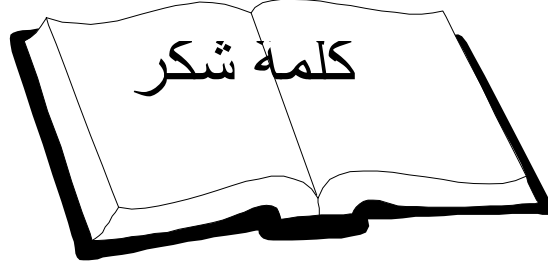
تاريخ المناقشة: 2017/ 19/11

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



إلى
من أنار لي مشوار حياتي،
إليك والدي، إلى من
سهرت على تربيته وقرمت لي
مفتاح النجاح والرتي الحبيبة، إلى من لا
أستطيع الاستغناء رفيق وربي زوجي
كان لي السنرني مشواري الدرراسي والمهني
أهريه لابنتي العزيزة لينة، إليكم أخوتي زوجاتهم
وأختي فايزة، إلى والدي زوجي أطال الله
في عمرهما.
إلى كل هؤلاء اللهم سني
ثمرة جهري.

صبرينة 



اعترافاً بالفضل والجميل أتوجه بحالص الشكر وعميق التقدير
والامتنان إلى الأستاوة

الدكتورة يسعد حورية

التي أشرفت على هذا العمل،
وتعمّرتّه بالتصويب في جميع مراحل
إنجازه فجزلها لله كلّ الخير.
كما أتوجه بالشكر إلى أعضاء
لجنة المناقشة الذين تجشّموا عناء
قراءة هذه المذكرة والمشاركة
في مناقشتها وإلى كل
شخص ساهم
في إنجاز هذه
المذكرة.



قائمة أهم المختصرات

1- باللغة العربية:

- ج. ر. ج. ج.: جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية.
ص ص: من الصفحة رقم... إلى الصفحة رقم.
ص: الصفحة رقم.
د ت ن: دون تاريخ النشر.
ق ب ج: القانون البحري الجزائري.
ق ت ج: قانون التأمينات الجزائري.
ق م ج: القانون المدني الجزائري.

Liste des principales abréviations

- P :.....page.
PP :..... de page à page.
N°:..... numéro
INCOTERMS:..... International commercial terms
C I F:..... Cost insurance fret.
F O B :..... Free on board.
OPU: Office des publications universitaires.
EAPEntreprise algérienne de presse.

مقدمة

يشغل التأمين البحري مركز بالغ الأهمية في القانون البحري فمن النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاء الأمن والضمان⁽¹⁾، نظرا للمخاطر العديدة التي تتعرض لها كل من السفينة والحمولة، فنادرا ما تتم عملية النقل وخاصة في الشحنات الضخمة، دون الحصول على تأمين من المخاطر البحرية.

يعتبر التأمين البحري أقدم أنواع التأمينات، وهو أول صورة لنظام التأمين بشكله المعاصر، إذ سبق التأمين البري في الظهور نظرا للمخاطر الجسيمة التي تكتنف الملاحة البحرية منذ القدم، ولم تكن نشأته طفرة واحدة بل كانت ثمرة لتطور طويل في العلاقات البحرية.

ظهر التأمين البحري في شكل عادات وتقاليد وأعراف اتبعتها المشتغلون بالملاحة البحرية منذ آلاف السنين قبل الميلاد أين اشتهر الفينيقيين الذين سيطروا على البحر الأبيض المتوسط بالملاحة البحرية وأورثوا الإنسانية نظام "الرمي في البحر"⁽²⁾، كما اشتهر الإغريق(اليونان) بنظام "القرض البحري" أو ما يسمى بعقد "المخاطرة الجسيمة" ويحصل هذا العقد أن شخصا يُقرض الريان المبلغ اللازم للرسالة البحرية، وإذا انتهت الرحلة البحرية ووصلت السفينة سليمة استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة أُعفي المقرض من رد ما اقترضه.

يعتبر عقد القرض البحري أساس نظام التأمين البحري فالمقرض يقوم في الواقع بدور المؤمن إذ هو يدفع تعويض التأمين سلفا في صورة قرض ثم يستوفيه بعد ذلك في شكل فائدة تحل محل الأقساط اذا نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر، أما إذا تحقق الخطر فان المجهز أو مالك السفينة يحتفظ بمبلغ القرض مثله في ذلك مثل المؤمن له الذي يحصل من

¹ - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 05.

² - يقصد بنظام الرمي في البحر، أن ريان السفينة إذا ما رمى بضاعة في البحر لتخفيف حمولة السفينة لإنقاذها من خطر الغرق الذي يهددها وكان لصاحب البضاعة الرجوع على الريان وباقي الشاحنين بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية وهذا هو أصل الخسارة البحرية المشتركة. للتفصيل أكثر الرجوع إلى: محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بقبس للنشر، الجزائر، 2014، ص 07.

المؤمن على تعويض الخسارة التي لحقت، وبذلك نجد أن القرض أدى وظيفته التأمين البحري من أخطار الرحلة البحرية.

لم يتميز التأمين البحري عن القرض البحري كنظام مستقل عنه إلا مع بداية القرن الرابع عشر للميلاد في إيطاليا وبسبب الحروب والغزوات التي اجتاحت إيطاليا الشمالية نزح العديد من التجار اللومبارد إلى إنكلترا حيث استوطنوا لا سيما في لندن، إذ لا يزال إلى يومنا هذا إحدى شوارعها تعرف "بشارع اللومبارد أين كان أكبر تجار اللومبارد المنشغلون بممارسة الأعمال البحرية من شحن بضائع وبيع السفن، إلى غير ذلك من الأعمال الأخرى تحديدا في مقهى اللويدز "Lloyd's"⁽¹⁾ الشهير في لندن، إذ تطور هذا الأخير حتى صارت مؤسسة لويدز أهم مركز بحري يتمتع بشخصية قانونية⁽²⁾، بالرغم من أن هذه الأخيرة ليست شركة تأمين لكنها جماعة يقوم نظامها على أساس المسؤولية الشخصية لكل من المكنتبين ولها وكلاء في جميع أنحاء العالم لتمتعها بمركز خطير في مجال التأمين البحري الدولي.

تطورت فكرة التأمين وتغيرت في العصر الحديث بقيام شركات التأمين التي تقوم بإبرام العديد من العقود بعد أن كانت في القدم نوعا من المقامرة والمراهنة، يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن، أضحي نظاما يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع المخاطر والأضرار فيما بينهم من جهة داخل كل شركة تأمين، ولم يقف الأمر هنا بل وجدت شركات في نظام إعادة التأمين الذي يسمح بتوزيع المخاطر فيما بينها من جهة أخرى.

يعتبر العامل الأساسي الذي ساعد في تطور التأمين البحري هو تطور النقل بصفة عامة وزيادة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أو البضاعة أو كليهما، إلى جانب اتساع رقعة التعاون الدولي وازدهار التجارة الخارجية ورغبة رجال الأعمال في القيام بتجارهم في ظروف مطمئنة لأموالهم، كما ساهم أيضا التقدم التكنولوجي في ازدهار المجال البحري وذلك ببناء السفن بالترسانات البحرية وظهور الشاحنات العملاقة والسفن النووية، أدى كل هذا إلى ضرورة تنظيم العمل التأميني بالتشريعات، إذ صدرت قوانين عدة في دول العالم من أهمها

1 - للاطلاع عن تفاصيل هيئة اللويدز راجع: يوسف جناد، « اللويدز » للتأمين، مجلة الرائد العربي، العدد 67، 2000، ص ص 21-50.

2 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 08.

وأرسخها في هذا المجال قانون التأمين البحري الإنكليزي الصادر عام 1906م "MIA" مقتنا المبادئ التي استقر عليها العرف وأرساها القضاء في أحكامه من كافة جوانبه. كما دخل التأمين البحري الى فرنسا في القرن السادس عشر في مجموعة "مرشد البحر" "GUIDON DE LA MER" التي وضعت في روان بفرنسا وقد احتوى الأمر الملكي الفرنسي الخاص بالبحرية عام 1681م⁽¹⁾.

أما الجزائر كغيرها من دول العالم الثالث عرفت عدة مراحل بدأت بالحصول على الاستقلال⁽²⁾، ثم إتباع المنهج الاشتراكي وأخيرا الانفتاح الاقتصادي والدخول في اقتصاد السوق مما أجبرها على القيام بعدة إصلاحات سمحت بإعادة تنظيم قطاع التأمين والتي كللت في الأخير بإلغاء احتكار الدولة لممارسة عمليات التأمين والذي جسد ذلك الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات⁽³⁾، حيث أنه قضى في مادته 278 بإلغاء جملة القوانين ذات الصلة بالاحتكار لأول مرة يفتح المجال بفضل هذا الأمر للشركات الوطنية والأجنبية لممارسة عمليات التأمين في الجزائر⁽⁴⁾.

1 - مصطفى كمال طه، أنور وائل بندق، المرجع السابق، ص 12.

2 - اعتمدت الجزائر في فترة الاحتلال على قانون 1990/08/13 الفرنسي المنظم لعقد التأمين وكان ساريا في ذلك الحين وظل قائما حتى بعد الاستقلال بمقتضى قانون 1962/12/31، الى غاية صدور قانون 197/63، الصادر في 08 يونيو 1963، الذي فرض إعادة التأمين لجميع عمليات التأمين التي تم احتكارها من طرف الدولة بالأمر رقم 127/66، المؤرخ في 1966/05/27، كما نظم الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 1975/09/26، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية عدد 78، الصادرة بتاريخ 1975/09/30، المعدل والمتمم، الذي خصص قسم الاحكام العامة وقسم لأحكام خاصة تتعلق بأنواع التأمين أما الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 1977/04/10، معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98، الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة بتاريخ 1988/06/27، لم ينضم التأمين البحري وتعرض للتأمين بصفة عرضية. لمزيد من التفاصيل عن مراحل تطور التأمين في الجزائر راجع:

-Boualem TAFIANI, Les assurances en Algérie (étude pour une meilleure contribution à la stratégie de développement), OPU et EAP, SDP, P77.

- طارق حمول، أحمد بوشنافة، صيرفة التأمين كتوجه حديث في قطاع التأمين- الإشارة لحالة الجزائر-، حوليات مجلة البحوث الأكاديمية، العدد 09، جامعة بشار، 2011، ص 38.

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

4 - جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص 23 ص 24.

بذلك تكون دراستنا لعقد التأمين البحري انطلاقا من الأمر 07/95 بعد أن قام الغاء هذا الأخير للأحكام المخالفة له سواء ما جاء به الأمر 127/66⁽¹⁾ المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين، أشارت المادة الأولى منه على أنه: « من الآن فصاعدا يرجع استغلال كل عمليات التأمين للدولة »، كما تم إلغاء القانون رقم 07/80 المتعلق بالتأمينات. خصص المشرع الجزائري في الأمر 07/95 الباب الثاني للتأمينات البحرية، ففي فصله الأول تناول الأحكام العامة وفي الفصل الثاني تطرق للأحكام المشتركة بين جميع التأمينات البحرية أما الفصل الثالث فقد سخره خصيصا للأحكام الخاصة بالتأمينات البحرية. نظرا لكثرة التأمينات وتشعب النصوص القانونية المنظمة لها وكثرتها، بحيث لا يمكن الإلمام بكافة أنواعها، تمحورت دراستي وألقيت الاهتمام على إحدى هذه الأنواع فقط وهو التأمين البحري، وكان سبب اختياري لهذا الموضوع هو الانتشار الواسع لعقد التأمين البحري في مجال التجارة الخارجية وتزايد حركة التجارة العالمية على اعتبار أنه يساعد على توفير مظلة لعمليات نقل البضائع بما يسهم إيجابيا في زيادة الصادرات والواردات وتطوير منظومة التجارة الدولية، وكذلك الدور الفعال الذي يقوم به التأمين البحري لتسهيل عمليات النقل البحري، كما أن هذا الموضوع لم يحظى بالعناية الكافية من الباحثين في جامعتنا رغم أهميته الفائقة والمركز الكبير الذي يحتله بين العقود الأخرى.

بالرغم من الصعوبات التي تعرضت لها في بحثي، سواء منها المتعلقة بعدم توفر المراجع في مكتبتنا الجامعية وهذا ما أجبرني للتنقل الى الجامعات الأخرى للحصول على هذه المراجع، وكذلك قلة المراجع في الفقه الجزائري التي عالجت الموضوع، أنني حرصت على تناول الموضوع بشكل مفصل وطالعت أكبر عدد ممكن من المراجع التي كان لها أهمية وشأن كبير في شرح عقد التأمين البحري.

ومنه فإن دراسة عقد التأمين البحري تتطوي على ابراز وتوضيح مسائله الجوهرية من الناحية القانونية ولتحقيق هذه الأهداف نطرح الإشكالية في صيغة السؤال التالي: **ما النظام القانوني الذي يخضع له التأمين البحري؟**

تقتضي الإجابة على هذه الإشكالية ضرورة دراسة الإطار الخاص لعقد التأمين البحري، والوصف العام لأقسامه والقواعد العامة لإبرامه والآثار الناتجة عنه، لذلك تناولنا

1 - الأمر رقم 127/66 المؤرخ في 27 ماي 1966 والمتضمن إنشاء إحتكار الدولة لعمليات التأمين.

الأحكام العامة لعقد التأمين البحري(الفصل الأول)، وللاآثار القانونية لعقد التأمين البحري(الفصل الثاني).

الفصل الأول

الأحكام العامة لعقد التأمين

التأمين البحري يعد من أنجح الوسائل التي تخفف من حدة الكوارث فهو وسيلة الأمان التي تواكب روح العصر الحديث، فهو صيغة مميزة عن صيغ المعاملات سواء من الجانب الفني أو القانوني وقد اخترنا دراسة الجانب الآخر منه ولكن قبل التطرق إلى جوهر هذا الموضوع من المهم جدا تحديد أحكامه العامة وتسطير إطار خاص بالمفاهيم والخصائص وكيفية انعقاد هذا العقد (المبحث الأول) كما نتناول أيضا كل من الأموال المؤمن عليها والمخاطر المؤمن منها (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الإطار العام لعقد التأمين البحري

الأهمية البارزة لعملية التأمين البحري تقتضي دراسة وحصر جميع معالم أي موضوع محل بحث لربطه بالقواعد التي تحكمه فلا بد إذا تعريفه وتحديد خصائصه (المطلب الأول) وتبيان كيفية إنشاء وإبرام عقد التأمين البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم عقد التأمين البحري

التأمين البحري هو الوسيلة الفعالة لضمان الأخطار التي يمكن أن تصادف السفينة أو البضاعة المنقولة أثناء القيام بعملية نقل بحرية، دون أن تشمل الأخطار المتعلقة بالأشخاص المتواجدين على متن السفينة، هذه الأخيرة (الأشخاص) تدخل ضمن التأمينات البرية وهذا ما نصت عليه المادة 92 من قانون التأمينات الجزائري، لهذا نفهم أن التأمين البحري هو تأمين على الأضرار التي تسببها الأخطار بمختلف أنواعها وليس على الأشخاص لأنه يهدف إلى تعويض الأضرار والخسائر التي تصيب المؤمن له.

في هذا المطلب سنتكلم أولا عن تعريف عقد التأمين البحري ويتطلب منا ذلك إلقاء نظرة عامة في التشريع المقارن ونظرة خاصة في التشريع الجزائري (الفرع الأول) واستنتاج جميع الخصائص التي يتمتع بها عقد التأمين البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف عقد التأمين البحري

لقد أعطيت عدة تعاريف لعقد التأمين البحري في التشريع المقارن لذلك سنتناولها بشكل مختصر (أولا) كما سنتطرق إلى التعريف الذي حظي به عقد التأمين البحري في التشريع الجزائري (ثانيا).

أولا - تعريف عقد التأمين البحري في التشريع المقارن

عالجت جل التشريعات المقارنة عقد التأمين البحري، وأغلب هذه التشريعات تطرقت إلى تعريفه، ومن بين هذه التشريعات نجد القانون الإنجليزي والقانون الفرنسي الذي تأثرت بهما القوانين العربية، وفيما يلي عرض لتعريف المشرع الفرنسي والمشرع الإنجليزي لعقد التأمين البحري.

أ - تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي

جاء تعريف عقد التأمين البحري في المادة الأولى من قانون 03 جويلية 1967، التي أصبحت المادة 1-172 من تقنين التأمين الفرنسي، بهدف تمييز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين لاختلافهم في بعض الأحكام، إذ نجد المشرع الفرنسي قد عرف التأمين البحري بموضوعه أو محله وهو الخطر، وقد عرف هذا الأخير بدوره بمعيار جديد هو "العملية البحرية" واستبدل "الرحلة البحرية" باعتبارها كلمة عملية أكثر شمولية من كلمة الرحلة البحرية أو الرسالة البحرية، وهذا ما يتجلى في نص هذه المادة التي جاء فيها: «يخضع لهذا الباب (المتعلق بالتأمين البحري)، كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية»⁽¹⁾.

فمن خلال إعادة صياغة النص المعرف للتأمين البحري وسع من نطاق هذا الأخير باستبداله فكرة الرسالة البحرية بفكرة "العملية البحرية"، التي أدت إلى شساعة نطاق الأخطار المضمونة بحريا بشكل واضح وكبير، فهي صيغة مرنة تستطيع أن تشمل جميع أنواع

1 - أما القوانين العربية لم تستفد من اجتهاد القضاء والآراء الفقهية التي أحدثت تطورا هاما بتوسيع مفهوم الأخطار (محل التأمين البحري) من الأخطار المتعلقة بالرحلة البحرية كما جاء في تعريف بعض القوانين العربية للتأمين البحري إلى الأخطار المتعلقة بالعملية البحرية الأكثر شمولاً واتساعاً كما فعل المشرع الفرنسي في المادة 1-171 من تقنين التأمين حسب آخر تعديل له والمشرع الجزائري كما يتبين في المادة 92 من الأمر رقم 95-07 ومن قبل في القانون 80-07 الذي أخذ بمعيار العملية البحرية بدلا من الرحلة البحرية.

العمليات بما في ذلك العمليات التي تتم في الموانئ كالقصر والإرشاد والأشغال الأخرى المتعلقة بالموانئ، وإقامة الأراضيات للأحواض، فنشاط الملاحة البحرية ينطوي على سلسلة من العمليات المتسلسلة والضرورية، فمنها ما هو ينتمي إلى الملاحة بشكل مباشر كالنقل منها ما ينتمي إليها بشكل غير مباشر كالقصر والإرشاد والرسوم والإصلاح والبناء والنقل البري أو النهري أو الجوي كبضاعة قبل أو بعد النقل البحري مما يجعل هذه العمليات التجارية تشكل وحدة متكاملة يجب أن تخضع لنظام قانوني واحد عملاً بالمبدأ المنطقي "الفرع يتبع الأصل" وهو ما يسمى في الفقه بنظرية التبعية، كما أنه من الصعب الفصل بين العمليات المتعاقبة مما جعل الضرورة التجارية القائمة على التبسيط وهما من دعائم القانون التجاري⁽¹⁾، وهذا التعريف ضروري لتحديد التأمين البحري عن التأمين البري، فالمشعر الفرنسي في تعريفه هذا أيضاً لم يعتمد على خطر البحر ليعرف التأمين البحري (أحد الأخطار المضمونة) إنما لضمان الأخطار بأنه عملية بحرية⁽²⁾.

ب - تعريف عقد التأمين البحري في القانون الإنجليزي

لقد عرف المشعر الإنجليزي عقد التأمين البحري في المادة الأولى من قانون 1906 بقوله: « عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية »⁽³⁾.

يتضح من خلال هذه المادة أن المشعر الإنجليزي قد تبني معياراً جديداً في تعريفه لعقد التأمين البحري، ألا وهو المخاطرة البحرية، التي تعني الخطر بمدلول السبب، وبذلك يكون التشريع الإنجليزي هو الأسبق إلى تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر البحري الذي أُطلق عليه عبارة المخاطر البحرية والتي عرفها على وجه المثال في المادة 03 من قانون 1906 وليس على سبيل الحصر كون أن الأخطار البحرية غير قابلة للحصر وهي محل تغير

1 - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، ص 38-41.

2 - PIERRE LUREAU : Les assurances maritimes, Encyclopédie Commerciale IV, DALLOZ N°10, 1972,p02.

3 - محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص 04.

وتطور مستمر⁽¹⁾، وما نلاحظه في هذا التعريف أن المشرع الإنجليزي أخذ في تعريفه مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فالمؤمن يلتزم بالتعويض المتفق عليه وهي إشارة واضحة إلى تأكيد الطابع التعاقدي وضرورة ترك الحرية للمتعاقدين.

ثانيا - تعريف التأمين البحري في القانون الجزائري

جاء التقنين البحري لسنة 1976 فارغا من أحكام التأمين البحري، على عكس قانون 07/80 المؤرخ في 09 أوت 1980 والأمر 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995. فقد نصت المادة الأولى من الباب الثاني المتعلق بالتأمين البحري للأمر رقم 07/80 على أنه « تطبق أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما » كما تقابلها المادة 92 والتي هي بالمقابل المادة الأولى من الباب الثاني المتعلق بالتأمين البحري من الأمر 07/95 والتي تنص هي الأخيرة على أنه « تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري ». فتعتبر هاتين المادتين بمثابة تعريف للتأمين البحري، فجاء بهما المشرع ليفرق بين التأمين البحري والتأمينات الأخرى.

كما يلاحظ أنّ التعريف الذي جاء به قانون رقم 07-80 أشمل نطاقا بعبارة "عملية بحرية" حيث يشمل الإرشاد والقطر وإصلاح الموانئ والأرضيات وبناء السفن والإصلاح...، على عكس التعريف الذي جاء في القانون رقم 07/95 الذي جاء بعبارة "عملية نقل بحرية" حيث حصر التأمين البحري في عملية النقل البحري وبقية العمليات الأخرى والتي سبق وأن ذكرتها لا تدخل في عملية الرحلة أو التأمين بصفة عامة⁽²⁾.

أخذ المشرع الجزائري بمعيار العملية البحرية رغم الغموض في النص الجديد، ولعلّ ما يوضح ذلك أنّه أجاز التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ حسب ما اتفق عليه في العقد، وهذا ما أكدته المادة 149 من القانون 07/80 المقابلة للمادة 124 من الأمر 07/95، كما أكد ذلك أيضا في التأمين على البضائع بامتداد التأمين إلى الأخطار

1 - علي بن غانم، مرجع سابق، ص ص 44-45.

2 - سماح محمودي، التأمين البحري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون الأعمال، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2003-2004، ص 13.

التبعية للنقل البحري من أخطار برية أو نهريّة أو جوية، وهذا ما نصت إليه المادة 160 من قانون 07/80 المقابلة للمادة 136 من الأمر 07/95.

كما أنّ المشرع الفرنسي لم يستعمل مصطلح عملية نقل بحري، وبالرغم من تطابق أحكام القانون الجزائري لتقنين التأمين الفرنسي، إلاّ أنّه نجد النص المترجم للعربية استعمل المشرع كلمة يهدف OBJECTIF أمّا النصّ الفرنسي استعمل كلمة OBJET أي المحل وهذه الأخيرة هي الأوسع نطاقاً، والشيء نفسه في النصّ الجزائري القديم فقد أدرج عقد التأمين في العملية البحرية الأكثر شمولاً لهذا يجب العمل على تفسير وثائق التأمين بمعيار العملية.

دُعم تعريف التأمين البحري إلى جانب القانون الخاص قانون عام الذي عزّف التأمين في المادة 619 من القانون المدني الجزائري⁽¹⁾ حيث نصّت بأنّ « التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغ امن المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن ». وفي القانون العام استعمل مصطلح العقد وتطرق إلى أطرافه وبين العنصر الجوهري إلاّ وهو "الخطر".

الفرع الثاني

خصائص عقد التأمين البحري

عقد التأمين البحري مثله مثل بقية العقود يتميز بمجموعة من الخصائص نبينها فيما يلي:

أولاً - عقد التأمين البحري عقد رضائي

القاعدة العامة في عقد التأمين أنه عقد رضائي ينعقد بمجرد تراضي الطرفين، أي أنه عقد ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتين متطابقتين، وإن كانت المادة 295 من القانون البحري اللبناني والمادة 341 من القانون البحري المصري ونص

1 - أمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.

المادة 07 من قانون التأمين الجزائري تشترط أن يكون العقد مكتوباً، إلا أنّ هذه الكتابة ليست شرطاً للإثبات بل للإثبات وإذا كان التراضي كافياً لانعقاد العقد، فإنه يصح مع ذلك ولأن عقد التأمين البحري من العقود الطويلة أي ليس لفترة قصيرة جرى العرف على كتابة هذا العقد وقد بين قانون التجارة البحرية الأردني في المادة 299 أنه: « ينظم عقد للطرفين الاتفاق على جعل الكتابة لازمة لانعقاد، أي أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة التأمين وبذلك نكون قد عدنا إلى القاعدة العامة أن العقد شريعة المتعاقدين⁽¹⁾.

التأمين خطياً وعلى نسختين أصليتين... » أي أن العقد يجب أن يكون مكتوباً وبثار السؤال التقليدي في هذا المقام هل الكتابة لانعقاد أو الإثبات؟ والجواب على ذلك إلى غالبية الفقه يرى أن الكتابة للإثبات⁽²⁾، ونجد المشرع الجزائري قد أيد الفكرة في نص المادة (97) من ق التأمين البحري⁽³⁾.

- وإن كانت القوانين العربية المختلفة قد اشترطت الكتابة إلا أن هذه الكتابة مشترطة للإثبات لا لانعقاد العقد⁽⁴⁾.

ثانياً - عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين

العقد الملزم للجانبين هو العقد الذي ينتج عنه التزامات في ذمة كل من طرفيه أي المؤمن والمستأجر من جهة أخرى⁽⁵⁾. وقد نصت عليها كل المادة 361 والمادة 363 من مفهوم البحري مصري كما وقد نصت عليها المادة 2 من عقد التأمين الجزائري والتي أحالتنا إلى المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي أداء آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أي دفعات مالية أخرى.

- 1 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992، ص 17.
- 2 - لطيف جابر كومان، القانون البحري، الطبعة الثانية - الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص 254.
- 3 - المادة 97 من قانون التأمينات الجزائري تنص على أنه « يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية ».
- 4 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 19.
- 5 - خليل أحمد حسن قعادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 22.

من هذه المادة نفهم أن الطرفين كلاهما يتحملان التزامات وواجبات مقابلة إذ يلتزم المؤمن أن يتحمل آثار الخطر المؤمن عليه وفي المقابل نجد التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين وهذه الالتزامات التي يتحملها كل طرف في عقد التأمين البحري سنتعرض لها بأكثر من الشرح والتفصيل والتي نصت عليها المواد من 108 إلى 120 من القانون التأمين البحري الجزائري وبهذا فإن سبب التزام كل طرف هو التزام الطرف الثاني، وكل طرف يعد دائما ومدينا في الوقت نفسه⁽¹⁾.

- ويرد على ذلك بأن تحقق الخطر لا يعد شرطا لنشؤ التزام المؤمن بل هو شرط لتنفيذه، فتعليق تنفيذ الالتزام على تحقق الخطر لا يفقد التأمين خاصيته التبادلية، إذ أن التزام المؤمن ينشأ فور انعقاد العقد، ويكون هذا الالتزام سببا لتحمل المستأمن لالتزاماته ألا وهي دفع قسط التأمين، ويضاف إلى ذلك أنه في حالة عدم تحقق الخطر لا يمكن القول إن المستأمن لم يحصل على شيء لأنه على الأقل في هذه الحالة قد حصل على الأمن والطمأنينة⁽²⁾.

ثالثا - عقد التأمين البحري من عقود حسن النية

يقصد بحسن النية في العقود مراعاة كل من العاقدين مصالح العاقد الآخر وطبيعة الالتزام وعدم تعمد إلحاق الضرر به، وذلك بأن يكون التنفيذ للالتزامه بالطريقة التي اتفق عليها الطرفين، وبذلك فحسن النية في العقود مبدأ يجد مداه في حالتين هما: ذات المتعاقد أو شخصه من جهة، وطبيعة الالتزام الذي ارتبط به، وبذلك فهو يقوم على أساسين اثنين؛ أساس نفسي، قوامه نية العاقد، وأساس مادي قوامه شرف التعامل ونزاهته.

ولأن مبدأ حسن النية هو من المبادئ العامة التي تسود جميع العقود، مع ذلك فإن لهذا المبدأ معنى خاص في عقد التأمين البحري لأنه يقوم على حسن النية المطلقة التي يجب أن تكون أثناء تكوين العقد وخلال تنفيذه⁽³⁾، وقد أشارت نصوص القانون المدني في أكثر من موضوع إلى ضرورة توفر حسن النية في العقود، حيث نجد المادة 148 من القانون المدني

1 - هيفاء رشيدة تكارى، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012، ص 72.

2 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 20.

3 - لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 255.

المصري توجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية، كما يلاحظ أن نص المادة 107 صريحا وواضحا فيما يخص هذا المبدأ وذلك بتنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه ويحسن نية. فهو يتطلب حق جانبي طرفي العقد مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقائق الرئيسية المتعلقة بالتأمين، وبالأخص المؤمن له، إذ فرضت عليه بعض الالتزامات عند التعاقد وتطبيق ذلك ما ورد في المادة 113 من الأمر رقم 95-07 الجزائري التي نصت على « يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط لتأمين ... ».

ويبنى على هذا الاعتبار التزام المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المؤمن منه، وكل كتمان منه في هذا الشأن يبطل العقد (نص المادة 297 بحري لبناني، المادة 347 بحري مصري) كما يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل ما شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها وأن يتخذ كل التدابير المناسبة لمنع تحقق الأخطار أو الحد من الأضرار إذا وقع الحادث بالفعل⁽¹⁾.

رابعا - عقد التأمين البحري عقد احتمالي

الثابت في عقد التأمين البحري أنه عقد احتمالي، بحيث مزياه للطرفين غير معلومة إنما تترك لاحتمالات قد تحصل أو لا تحصل على خلاف العقود المحددة التي يعلم فيها المتعاقدان مزايا العقد أثناء التعاقد⁽²⁾، ولقد أجمع معظم فقهاء التأمين على أن عقود التأمين بصفة عامة وعقد التأمين البحري خصوصا أنه عقد احتمالي، ويكمن ذلك في طبيعة الخطر محل عقد التأمين البحري أنه غير مؤكد الوقوع وغير مستبعد الوقوع⁽³⁾، وذلك بالنظر إلى ميزات وأساسيات الوقوع الخطر كشرط لصحة المحل عقد التأمين على أنه احتمالي ومستقبلي وإلا اعتبر ركن المحل غير صحيح والعقد باطلا. ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقق هو احتمال تحقق الخطر، فإنّ هذا الخطر يصبح ركنا من أركان العقد لا قيام له بدونه⁽⁴⁾.

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2012، الإسكندرية، ص 23.

2 - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 255.

3 - أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الشركة العامة للنشر والتوزيع، ليبيا، 1977، ص 180.

4 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2005، مرجع سابق، ص 22.

وفي السياق نفسه سار المشرع الجزائري لما أورد عقد التأمين ضمن عقود الغرر، إذ عرّفت المادة 57 من ق م ح هذه العقود كما يلي: « ... إذا كان الشيء المعادل محتويا على خط ربح أو خسارة لكل واحد من الطرفين على حسب حادث غير محقق، فإنّ العقد يعتبر عقد غرر »، وبهذا انتفى الحادث زالت صفة الغرر عن عقد التأمين، فإذا زالت هذه الصفة لم يعد محل التأمين صالحا للتأمين، وهذا ما نفهمه من نص المادة 43 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات.

خامسا - عقد التأمين البحري عقد إذعان

تحدثنا في العقد وقلنا إنّه تصرف يصدر عن إرادتين حرتين غير معيبتين، وهو ما يعني أن الإيجاب والقبول يصدران متطابقين وفق ما اتجهت إليه أرادتا طرفي العقد حتى يتحقق الأثر الذي أراده، أي أنه يوجد تكافؤ بين أطراف العقد.

كما يحدث أن يذعن أحد الأطراف ويقبل شروطا يضعها الطرف الآخر، ويحدث أيضا أن يقبل أحد الأطراف بعقد ينظمه الأفراد لم يترك له فرصة للمناقشة فيه.

وأبضا إذا كانت العقود مطبوعة ك نماذج تعرض على أحد المتعاقدين الذي لا يملك سلطة المفاوضات في تعديله وما عليه إلا أن يوقع العقد أو يرفض التوقيع فيطلق عليها اسم عقود الإذعان. إن عقد التأمين البحري نجد فيه من خصائص عقود الإذعان، ذلك لأنه يتضمن شروطا لا يحق للمؤمن له المناقشة بشأنها، وما عليه إلا أن يقبلها أو يرفض التعاقد من أصله. وكذلك نجد أنّ العقد برمته يكون مطبوعا مسبقا ويتضمن شروطا والتزامات لا تجوز المناقشة فيها، بمعنى أن العقد يعرض على المؤمن له وما عليه إلا التوقيع بعد ملأ الفراغات مثل اسم المؤمن له، ونوع البضاعة وقيمة القسط⁽¹⁾.

وهذا ما نصت عليه المادة 588 من التقنين البحري المصري والتي تؤيد ما سبق ذكره. بحيث لا يبرم عقد التأمين في الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه، بل أن شركات التأمين وهي قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة ولا يملك هؤلاء الآخرون إلا قبولها دون أية مناقشة، ولهذا كان عقد التأمين البحري عقد إذعان وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة. وإذا تضمن العقد شروطا تعسفية ومجحفة

1 - محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، المجلد السادس، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 221-222.

في حق المؤمن له جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن (المؤمن له) منها وفقا لما تقضي به العدالة (المادة 149 ق.م.م المصري والتي تقابلها المادة 110 من القانون المدني الجزائري)⁽¹⁾.

نصّ المشرع الجزائري في هذا السياق في المادة 622 من القانون المدني على جملة من الشروط التعسفية التي يمكن للمؤمن أن يدرجها في العقد واعتبرها باطلة ونصّ في آخر المادة على أنّ هذه الشروط لم تأت على سبيل الحصر.

- نجد من الحماية التي جاء بها المشرع المادة 625 من القانون المدني التي جاء فيها «يكون باطلا كل اتفاق يخالف النصوص الواردة في هذا الفصل إلا أن يكون ذلك لمصلحة المؤمن له أو لمصلحة المستفيد».

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

1 - أن عقد التأمين البحري يتم بين أصحاب سفن وبين شركات تجارية وهم على دراية تامة بشروط العقد.

2 - الطابع الدولي تخوفا من آثار المنافسة والعمل على الاحتفاظ بالعملاء كي لا يلجؤوا إلى مؤمنين أجنب، فهذا الطابع يجبر المؤمنين على التقليل من الشروط التي ليست لصالح المؤمن لهم⁽²⁾.

كما أن المؤمن له، له سمسار مختص يبحث ويختار من المؤمنين من يقدم أحسن العروض لصالح موكله مما يعيد التوازن بين مركزي الطرفين، والذي يجعل صفة الإذعان نقل وطأتها في هذا العقد، وذلك بفضل المهام التي أسندت للسمسار عن طريق إبرام عقد السمسرة مع المؤمن، ويوقع هذا الخير على الوكالة الممنوحة للسمسار والتي تدون بها جميع العمليات المراد من السمسار القيام بها أو ما يعبر عنها بمهام السمسار وهي على وجه الخصوص:

- مهمة دراسة الأخطار والاتفاقيات المختلفة وتقديم للمؤمن دراسة وافية بالأرقام والإحصائيات عن مختلف العروض المطروحة.

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1990، ص 421.

2 - مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، رسالة ماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون-الجزائر، 2001 - 2002، ص ص 17 - 18.

- مهمة طلب التأمين وهي المهمة الرئيسية للسماح وذلك بعد دراسة السوق.
- مهمة مساعدة المؤمن له في حال وقوع الخطر المؤمن منه (التصريح بالحادث، متابعة إجراءات التعويض قبول عروض التعويض)⁽¹⁾.

سادسا- عقد التأمين البحري عقد تعويضي

يهدف التأمين البحري إلى تعويض المؤمن له عن الأضرار التي لحقت به أثناء وقوع الخطر أشارت المادة 325 من قانون التجارة البحرية الأردني إلى هذه الصفة عندما نصت على ذلك بأنه يتحتم أن يكون التأمين البحري عقد تعويض⁽²⁾ أي أنه عقد تعويض عن الخسائر المادية اللاحقة بمال المؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك في حدود الضرر دون أي تجاوز، حتى لا يخرج عقد التأمين البحري عن طبيعته القانونية المتمثلة في الصفة التعويضية، وصولاً إلى إثراء بلا سبب للمؤمن له على حساب المؤمن وفقاً للقواعد العامة⁽³⁾.

وهذا ما أكدته نص المادة 322 من قانون التجارة البحرية المصري التي نصت على أنه يتحتم أن يكون الضمان البحري عقد تعويضي على الرغم من كل اتفاق مخالف ولا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في الحالة المالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ».

نظم المشرع الجزائري هذه النقطة القانونية في نص المادة 114 من قانون التأمين الجزائري رقم 09/80 المعدل بالأمر رقم 95-07 التي نصت على أنه: «تعويض الأضرار و/أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيار التخلي، وفقاً لأحكام المواد 115 و134 و143 من هذا الأمر».

وبذلك يكون المشرع الجزائري واضحاً في النص القانوني المذكور أعلاه مبيناً لحقوق المؤمن له في الحصول على التعويض وذلك في حدود الخسارة المادية التي لحقت به كقاعدة عامة أو الحصول على تعويض الكامل في حالة اختياره التخلي وذلك كاستثناء، كما

1 - Jean BIGOT et Daniel LANGE, Traité de droit des assurances, la distribution de l'assurances, Tome 2, L.G.D.J, Paris, 1999, p 329 - 331.

2 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 250.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، دار المنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 395.

نصت المادة 95 من القانون المدني الجزائري « لا يجوز لأي كان الاستفادة من مبلغ التأمين إذا لم يلحقه ضرر المادة 623 من ق م ج لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر... ».

سابعا - عقد التأمين البحري عقد تجاري

بما أنّ عقد التأمين البحري يعتبر من العقود المتعلقة بالتجارة البحرية فإنّه بالاستناد الفقرة د من المادة 7 من قانون التجارة الأردني لسنة 1966، يعتبر عقد تجاري لأنه بحسب المادة المذكورة اعتبرت سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية أعمالا تجارية، وعليه فعقد التأمين البحري يعتبر تجاريا⁽¹⁾.

أما بالنسبة للمستأمن فإنّه لا يكون تجارياً إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، فإذا لم يكن تابعا لعمل تجاري كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة أو على أمتعة مسافر، انتفت عن العقد صفته التجارية⁽²⁾.

اتباع نفس المسار كلا من المشرع المصري واللبناني، فنجد المادة الثانية (2) من التقنين التجاري المصري تنص أنّ « جميع عقود التأمين من الأخطار والعقود المتعلقة بالتجارة البحرية تعتبر عقود تجارية ».

والشيء نفسه بالنسبة للمادة 7 من التقنين التجاري اللبناني التي تدعم الفكرة السابقة الذكر⁽³⁾.

أما المشرع الجزائري فتعتبر المادة الثالثة (3) من القانون التجاري⁽⁴⁾ عملا تجاريا « كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية، ولا شك في أنّ التأمين البحري يكون عملا تجاريا بحسب شكله - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية » ولا شك أيضا في أنّ التأمين البحري يكون عملا تجاريا بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين.

1 - فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري الأردني، الجزء الأول، عمان، 1996، ص 69.

2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 423.

3 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، مرجع سابق، ص 21.

4 - أمر رقم 59/75 المؤرخ في 20 رمضان الموافق ل 1395 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم بالأمر رقم 27/96 المؤرخ في 09 ديسمبر 1996، ج ر عدد 77 مؤرخة في 11 ديسمبر 1996.

أما المادة الثانية (2) من القانون التجاري حيث عدلت بموجب المادة (4) من الأمر رقم 96-27 وجاء في الفقرة الرابعة منها « كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية... ». والملاحظ أنّ المادة (2) عدت الأعمال التجارة بحسب الموضوع عكس المادة (3) من القانون نفسه التي عدت الأعمال التجارية بحسب الشكل، فالمستخلص أن عقد التأمين البحري كان قبل التعديل في 1996 عملا تجاريا بحسب الشكل سبب شمولية العبارة المنصوصة في المادة الثالثة، ثم أصبح عملا تجاريا بحسب الموضوع بموجب المادة الثانية وإدراج التأمين البحري ضمن تعدادها⁽¹⁾.

وهذا ما تضمنته المادة 544 من القانون نفسه المعدلة بالمرسوم التشريعي رقم 93-08 المؤرخ في 25 أبريل 1993 والتي تنص: « يحدد الطابع التجاري لشركة إما بشكلها أو موضوعها... ». كما اشترط القانون الخاص أن تأخذ شركات التأمين شكل شركات المساهمة أو في شكل تعاوضي، حيث نصت المادة 215 من الأمر رقم 95-07 الجديد المتعلق بالتأمينات على أنه تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين:

- شركة ذات أسهم.

- شركة ذات شكل تعاوضي.

والتأمين البحري يدخل ضمن نشاطات مقاولات التأمين لأنه يتخذ شكل شركة فهي مقولة تجارية ومنه فالتأمين البحري تجاري⁽²⁾.

المطلب الثاني

إبرام عقد التأمين البحري

يبرم عقد التأمين البحري بعد سلسلة من اللقاءات بين ممثلي الطرفين أو بينهما مباشرة، ويعد مفاوضات يعرض من خلالها كل منهما تطلعاته وأسبابه على نحو قد تلتقي فيه إرادتا الطرفين وينشأ العقد، ولهذا علينا أن نشير أن العقد لا يمكن أن يبرم إلا بوجود طرفيه، وعقد التأمين (البحري) يخضع لجهة انعقاده للقواعد العامة كسائر العقود، ولا يتم إلا بعد إجراءات متتالية بحسب الأركان القانونية التي يجب أن تتوفر ودراسة التفاصيل والشروط الخاصة بكل

1 - مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 22 - 24.

2 - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 20 - 21.

ركن (الفرع الأول)، كما يتوجب توضيح أهمية الكتابة في هذا العقد باعتبارها وسيلة فعالة تسمح بإثبات وتأكيد وجود العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول

كيفية إبرام عقد التأمين البحري

كما هو الحال في جميع العقود فإنّ لعقد التأمين البحري أطرافاً يتولون مهمة إنشائه (أولاً)، ويستوجب لإبرام هذا العقد مجموعة من الشروط أو الأركان مثله مثل غيره من العقود، فهو أيضاً تحكمه أحكام النظرية العامة للالتزامات باعتباره رابطة قانونية بين طرفين مصدرها العقد (ثانياً).

أولاً - أطراف عقد التأمين البحري

طرفاً عقد التأمين البحري هم المؤمن من جهة والمؤمن له من جهة أخرى، والمستفيد، والغالب أن يبرم العقد بينهم، لكن قد يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سمسرة التأمين البحري، يعملون لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معاً.

أ - المؤمن

هو الشخص الذي يتحمل نتيجة الخطر الذي يصيب المؤمن له بمقتضى عقد التأمين، وهو الضامن الذي يقف إلى جانب المستفيد من العقد باعتباره المتضرر من وقوع الخطر⁽¹⁾. ويتولى التأمين البحري في الوقت الحاضر شركات⁽²⁾ متخصصة بالتأمين البحري بسبب ضخامة نفقات المخاطر التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها (السفن، البضاعة المنقولة) فإن المؤمن يتخذ شكل شركات لقدرتها على تجميع الأموال الضخمة لتحمل أخطار الملاحة البحرية⁽³⁾، إذ تقوم بتعويض المستأمن في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين والمتفق عليه في العقد⁽⁴⁾.

فكما سبق وأن ذكرت ذلك أنه يتم عقد التأمين البحري مباشرة بين شركة التأمين والمؤمن له أو عن طريق وسطاء ويقصد بشركة التأمين: شركات المساهمة المرخص لها

1 - محمود الكيلاني، مرجع سابق، ص 223.

2 - يقصد من لفظ الشركة المؤسسات وتعاضديات التأمين وإعادة التأمين، طبقاً لنص المادة 203 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بقانون التأمين.

3 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 252.

4 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 424.

مزاولة عمليات التأمين أو إعادة التأمين وهذا ما نصت عليه المادة 17 من القانون المصري رقم 10 لسنة 1981 بشأن الرقابة والأشراف على التأمين، كما نصت المادة 5 من القانون نفسه: أنه لا يجوز لشركة التوصية بالأسهم والشركة ذات المسؤولية المحدودة أن تتولى أعمال التأمين.

كما قد يباشر التأمين البحري جمعيات تأمين تبادلي ويقصد بها كل جماعة تضم أشخاصا معرضين لأخطار مماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم وقد لقي هذا النوع من التأمين انتشارا كبيرا في مجال التأمين البحري في إنجلترا وخاصة بالنسبة لملاك السفن، ففي إنجلترا ينظم معظم ملاك السفن في جمعيات تسمى بنوادي الحماية والتعويض Protection Indemnity⁽¹⁾.

أما المشرع الجزائري فسار في الطريق نفسه الذي مشى فيه المشرع المصري والانجليزي حيث نجد أن شركة التأمين تتخذ شكلين سواء شركة ذات أسهم أو شركة ذات شكل تعاضدي وذلك طبقا لنص المادة 215 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمين.

1 - شركة ذات الأسهم

فهي تؤسس بحسب القوانين الوطنية وذلك بالنظر إلى أهمية هذه الشركات والتنمية الاقتصادية الوطنية وكذلك لما ترصده من أموال ضخمة، ولما تجسده شركات التأمين المساهمة الصدارة في سوق التأمين البحري، ولذلك قررت العديد من الدول من خلال تشريعاتها أن تحدد لشركات التأمين التجارية شكل شركة مساهمة وهذا ما جسده المشرع الجزائري في نص المادة 215 من قانون التأمين رقم 09/08 المعدل والمتمم للأمر رقم 95-07 التي نصت على أنه « تخضع شركة التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتخضع أحد الشكلين الآتيين: 1 - شركة ذات الأسهم... »⁽²⁾.

2 - الجمعيات وشركة التأمين التعاضدية

يقوم هذا النوع من شركات التأمين البحرية على أساس التعاون أي التأمين التبادلي بين مجموعة من المؤمن لهم تجمعهم مهنة أو نشاط واحد ويخشون من نفس الخطر، إلا أن هذا

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 29.

2 - محمودي سماح، مرجع سابق، ص ص 25 - 27.

النوع من الشركات هدفها مدني غير محقق للربح ويتم تأسيس هذا النوع من الشركات بموجب عقد تأسيس بين أعضائها ملتزمين بدفع اشتراكات سنوية للتعويض عن الخسائر في حالة وقوع الخطر وهذه الشركة تشبه إلى حد بعيد نوادي الحماية والتعويض التي كان يعتمد عليها ملاك السفن في انجلترا من حيث المبدأ الذي ظهر في القرن 19 الميلادي⁽¹⁾ وأخذ به المشرع الجزائري في المادة 215 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمين في فقرتها الثانية على أنه تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين: 2 - شركة ذات شكل تعاضدي، وتم تعديل هذه المادة بالأمر رقم 04-06 للقانون نفسه في المادة 215 مكرر والتي تحدد الحد الأدنى للمنخرطين بأن لا يقل عددهم عن 5000 منخرطاً.

ب - المؤمن له

يقصد بالمؤمن له الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) الذي يتقدم بطلب التأمين ويتعهد له يؤدي الالتزامات المقابلة لالتزم المؤمن وهو الشخص الذي يصدر باسمه عقد التأمين البحري⁽²⁾.

- ويشترط لصحة التأمين البحري أن يكون للمستأمن مصلحة مشروعة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه، ولولا هذه المصلحة لما فقد المستأمن شيئاً في حالة وقوع الخطر المؤمن منه ولا ثراء من جراء الحادث فيصبح التأمين نوعاً من المقامرة أو الرهان وفي ذلك تتولى المادة 345 البحري المعدل الجديد على أنه « لا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر »⁽³⁾.

كما يقضي المشرع الفرنسي في المادة 1/274 من قانون التجارة البحرية بأنه يجب أن يكون محلاً للتأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع «.

وعلى ذلك يجب أن تكون:

- المصلحة التأمينية اقتصادية (ذات قيمة مالية).

1 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص ص 47-49.

2 - بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص 52.

3 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري والضمان البحري، مرجع سابق، ص ص 26 - 27.

- أن تكون المصلحة مشروعة وغير مخالفة للنظام العام والآداب العامة.
 - أن تتوفر المصلحة وقت انعقاد العقد فهذا شرطا لانعقاد عقد التأمين البحري وأن تبقى سارية طوال فترة سريان عقد التأمين وحتى وقع الخطر فإذا تخلفت المصلحة وقت انعقاد العقد وقع العقد باطلا بطلان مطلق ويتعلق البطلان من النظام العام ويجوز لكل ذي مصلحة التمسك به⁽¹⁾.

وهذا ما تنبأه المشرع الجزائري من خلال ما نصت عليه المادة 93 من الأمر 07/95 على أنه: « يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه كباقي ذلك الفائدة المرجوة منه ».

- والغالب أن يكون إبرام عقد التأمين البحري لحساب مكتب عند التأمين أي المؤمن له فهو المستفيد من هذا العقد، كما يمكن أن يتم عقد التأمين لفائدة أو مصلحة شخص غير معين أي أن العقد يتم باسم المؤمن ولكن المستفيد شخص آخر لا يظهر اسمه في العقد.

ج - المستفيد

ونجد التأمين لمصلحة شخص غير معين في التأمين على البضائع حيث قد تكون هذه البضاعة المشحونة محلا لبيع متعاقبة أثناء نقلها بواسطة سند الشحن بحيث يستحيل معرفة وقت إبرام العقد من يكون مالكا للبضاعة وقت الخطر ووقوع الحادث، ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وتتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن.

وهذا النوع من التأمين يظهر بوجه خاص فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة، أو العائمة أو وثائق الاشتراك وأجاز مثل هذا التأمين كلا من المشرع المصري في المادة 2/343⁽²⁾ من القانون البحري والمشرع الجزائري في المادة 94 من قانون التأمين والتي تنص على « يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتبه أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأميناً لفائدة مكتب وثيقة التأمين واشترطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط ».

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 31.

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري الجديد، مرجع سابق، ص 425.

د - وسطاء التأمين:

يعتبر وسيط التأمين طرفاً أساسياً في نظام التأمين وإن لم يكن طرفاً في عقد التأمين، فالوسطاء هم صلة الوصل بين المؤمنين والمؤمن لهم ويشكلون الجهاز الفعال الذي يحقق للمؤمن قانون الأعداد الكبيرة في الأخطار التي يأخذها على عاتقه كما يمكن أن يتصرف كمحام لصالح شركة التأمين فيقوم بتلقي أقساط التأمين البحري باسم ولحساب المؤمن وتحرير شهادات التأمين ودفع البدلات وإدارة الطعون ومن مهام الوسيط الأكثر أهمية أن يكون على تواصل دائم بجميع المؤمنين لهم الذين لهم رغبة في إبرام عقود المستقبلية تأمين مع المؤمن وتوزيع المخاطر المؤمن منها فيما بينهم وذلك يتعلق بأقساط التأمين⁽¹⁾ المعروضة عليه، وينقسم الوسطاء إلى مجموعتين هما: 1 - مجموعة وكلاء التأمين. 2 - مجموعة السماسرة⁽²⁾.

*فوكيل التأمين Insurance Agent هو وكيل عن المؤمن يتصرف باسم المؤمن ونياابة عنه.

*أما السمسار Insurance Broker فهو الشخص الذي يقدم النصح لطالب التأمين وهو المؤمن له وينوب عنه في التفاوض مع المؤمن في إبرام عقد التأمين وتحديد شروطه وتجديده وغير ذلك من الأعمال التي تتعلق في مصالح عميله.

1 - وكلاء التأمين Insurance Agents:

وهو الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) الذي ينوب عن شركة التأمين ضمن الحدود المخولة له من قبل الشركة، وقد عرفته المادة 02 من القانون العراقي لتنظيم أعمال التأمين بأنه « الشخص المجاز من الديوان والذي تعتمد إحدى شركات التأمين العاملة في العراق كممارسة أعمال التأمين نيابة عنها أو عن أحد فروعها، ويشمل ذلك الشخص الطبيعي والمعنوي » كما عرفته الفقرة الثانية من المادة (38) من القانون اللبناني لتنظيم هيئات التأمين بأنه « الشخص الطبيعي والمعنوي الذي تربطه بإحدى الهيئات الخاضعة لهذا القانون وكالة ضمان شرط أن لا يتقاضى راتباً منها وألا يكون مستخدماً لديها »⁽³⁾.

1-Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL ,Traité de droit maritime, LGDJ, Paris,2006,p825.

2 - باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011 - 2012، ص 43.

3 - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 53.

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 252 من قانون التأمين على وسطاء التأمين بقوله: « يعد وسطاء التأمين في مفهوم هذا الأمر، الوكيل العام للتأمين وسمسار التأمين » كما قام بتعريف الوكيل العام في المادة 253 من القانون نفسه، والتي تنص على أن « الوكيل العام للتأمين شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة... ».

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

2 - سمسارة التأمين Insurance Brokers

سمسار التأمين عرّفته الفقرة الأولى من المادة 38 من القانون اللبناني لتنظيم أعمال التأمين « هو كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل حصرا في حقل وساطة الضمان ويقدم النصح للمؤمنين ويعمل لمصلحته »، ويستدل من هذا التعريف أن السمسار ينوب عن المؤمن له في دراسة طلب وتحديد غطاء التأمين المناسب لمتطلبات العميل والتفاوض مع المؤمن في مراحل إبرام العقد ومرحلة تسوية الخسارة المترتبة عن وقوع الحادث المؤمن منه⁽¹⁾.

وعلى خلاف وكيل التأمين الذي يكون شخص طبيعي فالسمسار يمكن أن يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي، ويمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط (المادة 259 من الأمر رقم 59-07). وعليه، يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري ويخضع بذلك للالتزامات التجارية، وكذا لأحكام الوكالة، فترتب عليه واجبات تجاه موكله. فيجب على السمسار أن يتقيد بتعليمات موكله لم يقتنع بصحتها، غير أنه من واجبه تحذيره حين يرى أن هذه التعليمات ليست مناسبة لإنجاز العمل⁽²⁾.

1 - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 56.

2 - مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 33.

ثانيا - أركان عقد التأمين البحري

إنّ عقد التأمين البحري في نطاقه العام يحتاج إلى أركانه القانونية من تراضي ومحل وسبب كغيره من العقود لانعقاده. ويستوجب كل ركن قانوني شروط والتي تختلف باختلاف كل ركن.

أ - ركن التراضي

يكتسي هذا الركن أهمية بالغة في مرحلة إنشاء وتكوين العقد وتحديد مدى اتفاق الأطراف المتعاقدين في إبرام العقد، أي مدى صحة مرحلة التفاوض بشأن هذا العقد. ويتحقق التراضي باقتران إرادتين متطابقتين، وأن تتجها إلى إحداث أثر قانوني، وأنّ التراضي يتم بإيجاب وقبول يطابقه في إنشاء الشركات تترتب على اتفاقهما، فطبقا لنص المادة 59 مدني جزائري يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية.

وبالنظر إلى التراضي كنتيجة حتمية لتلاقي إرادة الموجب (مصدر الإيجاب المؤمن له)، بإرادة القابل (مصدر القبول المؤمن) ومدى صحة تقابلهما (تطابق) وتعرف هذه العملية بالتعبير عن الإرادة، وذلك بعد اكتمال التفاوض على العناصر الأساسية للعقد. كما انه يحصل القبول في عقود الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها طبقا لنص المادة 70 ق م ج قد أوجبت القواعد الخاصة للعقد أن يتم ارتباط الإيجاب بالقبول في مجلس العقد، غير أنّ عقد التأمين البحري قد خرج عن هذه القاعدة العامة، إذ يتطلب الأمر من المؤمن أن يعكف على دراسة الخطر المعروض عليه لمعرفة درجة تحمله للأضرار، مما يجعله يتريث في إصدار قبوله. ومن أجل أن يبقى إيجاب طالب التأمين قائما، فقد جرى التعامل أن يقوم المؤمن بإصدار ما يعرف بالإشعار بالتغطية Cover note، أو ما يسمى أيضا بالذاكرة المؤقتة لحين اتخاذ القرار النهائي بقبول التأمين أو رفضه⁽¹⁾.

1 - إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للتزام، قصر الكتاب، 2007، الجزائر ص 53.

ولا يكفي لقيام ركن التراضي حصول اتفاق بين الطرفين المتعاقدين، بل يجب أن تتوفر في هذا العقد شروط صحته ويجب أن يصدر الإيجاب والقبول عن ذي أهلية وسلامة الإرادة بما يشوبها من عيوب كالغلط والتدليس والإكراه والاستغلال⁽¹⁾.

1- أهلية التعاقد

تعرف الأهلية بأنها صلاحية الشخص لأن تكون له حقوق أو عليه حقوق وأن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية المتعلقة بهذه الحقوق، ويعتبر كل شخص أهلا للتعاقد ما لم تسلب أهليته أو يحد منها بحكم قضائي ويقع عبء إثبات عدم الأهلية على من يدعيه والأهلية نوعان: أهلية أداء - وهي صلاحية الشخص أن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية، أما أهلية الوجوب فهي صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات⁽²⁾. فإذا يشترط لصحة ركن التراضي تمتع كلا الطرفين بعقد التأمين البحري بأهلية، فأول شرط قانوني يستوجب في المتعاقدين هو بلوغ سن الرشد القانوني المحدد بـ 19 سنة حسب نص المادة 40 من القانون المدني الجزائري، أما إذا كان أحد المتعاقدين أو كلاهما شخصا معنويا (المؤمن والمؤمن له) فيجب اكتسابه للشخصية القانونية الاعتبارية من أجل التصرف في الحدود اللازمة لتحديد الغرض الذي أنشأت من أجله، والذي يتبين من خلال عقد تأسيس الشخص المعنوي خاصة بالنسبة للمؤمن إذا كان شخصا معنويا (شركة تأمين بحري)، إذ يستلزم لتكوينها واكتسابها واستيفائها على الشروط القانونية الشكلية خاصة (الاعتماد) والموضوعية، وذلك في امتلاكها القدرات المالية اللازمة لمباشرة النشاط خصوصا في التأمين البحري لما تتطلب من إمكانيات مادية كبيرة⁽³⁾. والمنصوص عليها في المواد المتعلقة بالفصل الثاني من الباب الثاني من الكتاب الثالث من قانون التأمين الجزائري المتعلقة بتنظيم ومراقبة نشاط التأمين.

كما يجب أن تخلو هذه الأهلية من عوارض الأهلية وهي: السن والجنون والعتة والسفه والغفلة، إذ لا بدّ للشخص الذي يصدر عنه الإيجاب والقبول أن يكون بالغاً وغير فاقد للتمييز لصغر سنه أو عته أو جنون، ويكون كل من بلغ سن التمييز دون سن الرشد، أو بلغ

1 - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 614.

2 - إدريس فاضلي، مرجع سابق، ص 73.

3 - عبد الحليم كمن، الوجيز في شرح القانون التجاري الجزائري، قصر الكتاب، الجزائر، 2006، ص 126.

سن الرشد وهو ذو غفلة ناقص الأهلية، ويخضع هؤلاء لأحكام الولاية أو الوصاية كما وردت الشروط بشأنها في القانون⁽¹⁾.

2- صحة إرادة المتعاقدين

بعد التأكد من استوفاء الشروط القانونية الخاصة بالأهلية القانونية لكل من المتعاقدين، لا بدّ من التطرق إلى صحة إرادة المتعاقدين وقت إبرام العقد، وذلك بأن تكون إرادتهما غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة، وبالرجوع إلى القواعد العامة (القانون المدني) لانعدام النصّ عليها في قانون التأمين الجزائري، فإنّ المواد من 81 إلى 91 جاءت محددة لكل عيب من عيوب الإرادة وشروطه وجزائه.

إذ يشترط أن يكون الرضا صحيحا ومنتجا لآثاره القانونية أن تكون إرادة الطرفين خالية من جميع عيوب الرضا (الإكراه، الخلف، التدليس، الاستغلال)⁽²⁾.

وقل ما تتحقق هذه الحالات في عقود التأمين وخاصة بالنسبة للمؤمن له إذ أنه يتعاقد مع شركة يصعب في الواقع تصور الإكراه والتدليس وما شابههما من جانبها فقد تقع شركة التأمين في الغلط بحسن النية أو سوء النية من خلال البيانات التي يقدمها المؤمن له وقت إبرام عقد التأمين المتعلقة بالخطر⁽³⁾.

الغلط وهم يقوم في ذهن المتعاقد فيصور له الأمر على غير حقيقته ويدفعه إلى التعاقد، وما كان ليتعاقد لو علم الحقيقة وقد اشترطت المادة 81 مدني جزائري في الغلط الذي يعيب الإرادة ويعجل العقد قابلا للإبطال أن يكون جوهريا⁽⁴⁾.

فالغلط إذا يعتبر كل وهم تلقائي يقع فيه أحد المتعاقدين أثناء إبرامه للعقد مما يجعله يتصور الشيء على غير حقيقته والذي يتجسد في عقد التأمين البحري فيما يسمونه فقهاء التأمين "واجب التصريح".

1 - محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، المجلد السادس، عقود التأمين من الناحية القانونية، مرجع سابق، ص 137.

2 - عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1964، ص 1186.

3 - حديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2007، ص 56.

4 - فاضلي إدريس، مرجع سابق، ص 76.

كما يعد هذا الغلط في عقد التأمين البحري مساساً بمبدأ حسن نية هذا العقد والذي يعتبر من أهم الميزات القانونية المعروف بها كما سبق الذكر⁽¹⁾.

- والطرق الاحتياطية التدلسية في عقد التأمين البحري متعددة وأكثر صورة تجسيدا لعب في التدليس كوضع المؤمن له تعريفات على أغلفة البضاعة المؤمن عليها على غير طبيعتها الحقيقية بحيث تكون هذه الوسيلة الاحتياطية تبلغ حداً من الجسامة والتأثير على صحة إرادة المؤمن مما يجعل الأثر القانوني المترتب عن هذا التدليس قابلية العقد للإبطال لمصلحة الطرف المتضرر⁽²⁾.

حيث تنص المادة 86 من ق م ج على أنه، يجوز إبطال العقد للتدليس إذا كانت الحيل التي لجأ إليها أحد المتعاقدين أو النائب عنه، من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثاني العقد « إذ أنه لكي يتم أن يقع عيب التدليس يجب أن تتوفر بعض الشروط:

1 - استعمال طرق احتياطية بقصد التضليل.

2 - أن تحمل هذه الطرق إلى التعاقد.

3 - أن تكون صادرة عن المتعاقد الآخر وأن يكون ذلك المتعاقد عالماً بها...⁽³⁾.

كما يجوز إلغاء أيضاً إلغاء العقد على أساس سوء نية للتعاقد (المدلس) إذا رجعنا إلى النص القانوني في قانون التأمين الجزائري المادة 110 أمر 07/95، « يعتبر التأمين لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له ».

وحالات الغش قد تكون بإخفاء معلومات خاصة بالشيء المؤمن عليه. أو الكتمان أو التصريح ببيانات كاذبة، أما بالنسبة لعيوب الإرادة الأخرى من إكراه واستغلال أو غبن لا يمكن توقعها في عقد التأمين البحري⁽⁴⁾.

أما موقف المشرع الإنجليزي في تنظيم المسألة القانونية من خلال المادة 17 من قانون التأمين البحري الإنجليزي 1906 الذي دخل حيز التنفيذ في 1907 التي تنص « إذا لم يراعى حسن النية المطلق من قبل أي من الطرفين يمكن إبطال العقد من الطرف الآخر »

1 - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 617.

2 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 56.

3 - فاضلي إدريس، مرجع سابق، ص 82.

4 - باهي زواوية، المرجع نفسه ص 57.

فالمشرع الإنجليزي أجاز إبطال العقد لكل طرف ثابت إرادته عيب من عيوب الإرادة والإخلال بمبدأ حسن النية التي يتسم بها عقد التأمين البحري. والمشرع الجزائري ساير المشرع الإنجليزي بتأييد مبدأ حسن النية في عقود التأمين البحري.

ب - المحل

يتميز الفقهاء بين نوعان من المحل محل العقد ومحل الالتزام ويرون أن محل العقد هو العملية القانونية التي تراضا الطرفان على تحقيقها بينما يكون محل الالتزام هو ما يتعهد به المدين⁽¹⁾ وعلى العموم فإن العقد هو العملية القانونية التي يراد تحقيقها من وراء العقد، إما محل الالتزام فهو ما استوجبه المشرع من شروط وأحكام نص عليها المشرع في المواد 92 إلى 95 من القانون المدني الجزائري ويشترط في محل الالتزام في القانون العام ثلاثة شروط:

- أن يكون المحل موجودا أو يمكن الوجود طبقا لنص المادة 92 ق.م.ج.

- أن يكون المحل معينا أو قابلا للتعيين المادة 94 ق.م.ج.

- أن يكون المحل مشروعا المادة 93 ق.م.ج.⁽²⁾.

بالرغم من وجود ركن المحل في كل أنواع العقود إلا أن المحل في عقد التأمين البحري ينطوي على خصوصية تجعله يتميز عن غيره من العقود، إذ أن المحل في هذا النوع من العقود هو العنصر الأساسي والرئيسي والمتمثل أساسا في الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل القسط الواجب الدفع وأن المقصود بالخطر في هذا الباب هو الخطر البحري.

ويعتبر الخطر أساس إنشاء عقود التأمين البحري حيث نجد في هذا اتجاهين فهناك بعض الفقه أن الخطر محل لعقد التأمين البحري، والاتجاه الثاني من الفقه يعتبره شرطا قانونيا من شروط ركن المحل.

-الاتجاه الأول: اعتبر الخطر هو محل عقد التأمين إذ يشكل الخطر حسب رأيهم،

أهم عنصر من عناصر هذا العقد والمحل الرئيسي له.

1 - زكريا سرايش، الوجيز في مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 90.

2 - فاضلي إدريس، مرجع سابق، ص 99.

وأن عناصر التأمين الثلاثة: يعتبر القسط هو محل التزام المؤمن له ويعتبر مبلغ التأمين هو محل التزام المؤمن، أما الخطر وهو أهم هذه العناصر فهو محل التزام كل من المؤمن والمؤمن له، فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن على نفسه من المخاطر والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من الخطر، فالخطر إذا هو من وراء القسط ومبلغ التأمين هو القياس الذي يقاس له كل منهما.

ولوجود المحل (الخطر) يقتضي الأمر توافر العديد من الشروط التي سبق وأن ذكرتها وهي من القانون العام وهي أن يكون الخطر محتمل الوقوع، ومشروعا وقابلا للتعيين⁽¹⁾.
-أما الاتجاه الثاني: يرد أن محل عقد التأمين هو الشيء المؤمن عليه، سواء كان هذا الشيء سفينة أو بضاعة أم أموالا منقولة أخرى... فالخطر هو أحد شروط المحل وليس محل العقد، فإن انتفى احتمال تعرض الشيء للخطر انتفت قابلية الشيء المطلوب التأمين عليه لأن يكون محلا لعقد التأمين⁽²⁾.

ويتفق هذا الرأي مع اتجاه المشرع الإنجليزي في تحديد محل عقد التأمين البحري فقد حدده المشرع الإنجليزي بالمخاطرة البحرية Marine Adventure إذ نصت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من قانون التأمين البحري الإنجليزي على أنه « طبقا لأحكام هذا القانون، كل مخاطر بحرية مشروعة يمكن أن تكون محلا لعقد تأمين بحري » كما حددت الفقرة الثانية من نفس المادة المقصود بالمخاطرة البحرية « بأنها الأموال القابلة للتأمين فهي (أي سفينة أو بضائع أو أي منقولات معرضة للحوادث البحرية ومثل هذه الأموال سيشار إليها بعبارة الأصول القابلة للتعيين ». وبذلك يكون المشرع الإنجليزي قد شرح ما المقصود بالمخاطرة البحرية كما اشترط شرط المشروعية لصحة محل عقد التأمين البحري فهو مشابه مع النظرية العامة للعقود فيما يخص بعض الشروط القانونية لكل ركن. كما اشترط المشرع الإنجليزي شرط للتعيين أو قابلية التعيين في عقد التأمين البحري في نص المادة 26 التي تنص على أنه «يجب أن يعين الشيء المؤمن عليه في وثيقة التأمين البحري بقدر معقول من التثبيت.

1 - جديدي معراج ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 57.

2 - بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص ص 436-437.

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

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

بذلك تكون التشريعات الأخرى لم تختلف عن التشريع الإنجليزي في نصها على المحل كركن لعقد التأمين البحري باستبدال مصطلح المخاطرة البحرية بعبارة الأموال المعرضة للأخطار البحرية⁽²⁾.

ج - السبب

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

السبب هو الغرض المباشر في إبرام عقد التأمين البحري، والباعث من إبرام هذا العقد هي مصلحة المؤمن له من وراء عقد التأمين بالمحافظة على الشيء محل التأمين وعدم وقوع الخطر المؤمن منه ودفع الخسارة التي ستلحق به عند تحقق الخطر الذي يخشاه وحصوله على مبلغ التعويض بحال تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا ما يجعل هذا الأخير يدفع قسط التأمين مقابل الحماية التي يحصل عليها من المؤمن وتعهده الأخير بتعويضه عن

1 - تقابلها المادة 313 من قانون التجارة الأردني والمادة 310 من قانون التجارة البحرية السوري، والمادة 313 من قانون التجارة البحرية الليبي.

2 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 59 - 60 .

3 - معراج جديدي، مرجع سابق، ص 63.

الخسارة المحتملة إن حصلت، أما المؤمن فتكون مصلحته من إبرام عقد التأمين وتعهده بضمان خسارة المؤمن له يقوم على حصوله على قسط التأمين الذي يعتبر ركيزة أساسية في نوع العمل التجاري الذي يمارسه بغية الحصول على الربح⁽¹⁾، ولصحة هذا العقد لا بد من أن يكون السبب الذي أبرم العقد من ورائه فيه منفعة مشروعية للعاقدين (وهي عدم تحقق الخطر المؤمن منه) وهذه ما أكدت عليه المادة 1/166 من القانون المدني الأردني بقولها: « لا يصح العقد إذا لم تكن فيه منفعة مشروعة لعاقديه »، وتقابلها في ذلك المادة 97 من ق م ج أنه: « إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلاً »، وبالتالي إذا لم يوجد في عقد التأمين البحري مصلحة مشروعة بطل العقد وهذا ما يسمى بمبدأ المصلحة التأمينية⁽²⁾، وهذا يعني أنه يجب أن تكون المصلحة اقتصادية ومشروعة ذات قيمة مالية قابلة للتقدير بالنقد⁽³⁾.

الفرع الثاني

إثبات عقد التأمين البحري

يثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات بالكتابة، وإن كانت القاعدة العامة في العقود التجارية هي قاعدة حرية الإثبات إلا أن المشروع خرج على هذه القاعدة فيما يتعلق بعقد التأمين البحري⁽⁴⁾، إذ أوجب أن يكون ثابتاً بالكتابة والتي تدعى بوثيقة التأمين البحري (أولاً) والكتابة ليست شرطاً لصحة عقد التأمين بل يكمن دورها في الإثبات (ثانياً)

1 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التطبيق و التشريع، مرجع سابق، ص 06.
2 - المصلحة تعني وجوب توافر الحرص لدى المؤمن له في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها، وهذا يمثل قيمة معينة لديه، بحيث أن وقوع الضرر يسيء إلى مآلته، ولا تخرج المصلحة في عقد التأمين البحري عن هذا التعريف، إذ يشترط أن يكون طالب التأمين أو المؤمن له ذا مصلحة في المخاطر البحرية، أو أي عنصر من عناصرها سواء أكان سفينة أم بضاعة تجارية أم أموالاً منقولة، فكل شخص تكون له مصلحة مشروعة في سلامة المخاطر البحرية يملك مصلحة تأمينية فيها بصرف النظر عن طبيعة هذه المصلحة. لمزيد من التفاصيل راجع: ناصر محمد سعيد أبو حليلة، مدى أهمية المصلحة في التأمين البري والبحري دراسة مقارنة، قدمت هذه الدراسة إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الأزهر، غزة، 2010.

3 - علاء عبد الحفيظ نويران المهيترات، المصلحة في التأمين البحري، قدمت هذه الدراسة إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 45..

4 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 39.

وتختلف وثيقة التأمين باختلاف أنواعها وهذا الاختلاف يؤدي إلى اختلاف طرق انتقالها (ثالثاً).

أولاً- وثيقة التأمين البحري

نشير إلى أن وثيقة التأمين هي الوثيقة الأساسية التي تفرغ فيها جميع عقود التأمين بمختلف أنواعها وطبيعة مخاطرها، وتسمى المحرر المثبت لعقد التأمين بوثيقة التأمين وهي تتخذ في العمل شكل محدد مطبوع تبين فيه الشروط العامة التي يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها والتزامات كل من المتعاقدين للآخر، وتترك فراغات للعناصر المتغيرة كاسم المؤمن له، المال، المؤمن عليه، الخطر المؤمن منه، مدة التأمين، قسط التأمين، وتملاً هذه الفراغات في الأخير عند التوقيع على الوثيقة.

أ- مراحل إبرام وثيقة التأمين

تمرّ وثيقة التأمين البحري بعدة مراحل لإبرامها، يقوم المؤمن له بافتتاح يدعى بطلب إبرام وثيقة التأمين وتليها بعد ذلك مذكرة التغطية المؤقتة، ثم نصل بعد ذلك إلى انعقاد وثيقة التأمين، كما يمكن أن يتم إنشاء وثيقة أخرى إلى جانبها تسمى ملحق وثيقة التأمين.

1- طلب إبرام وثيقة التأمين

عادة ما يشرع المؤمن له في تأمين مخاطر معينة فيسمى بذلك طالب التأمين، حيث يتقدم إلى شركة التأمين رغبةً منه في تأمين مخاطر معينة، وتفرغ هذه الرغبة عادةً في وثيقة تعدها وتطبعها شركة التأمين مسبقاً وتتضمن الشروط العامة المألوفة باعتبارها المدخل للتفاوض بين الأطراف، فيقوم المؤمن له بملئها، بمعلومات عنه وعن نوع الخطر، مدة الضمان والمبالغ التي تغطي تلك المخاطر، وغيرها من البيانات⁽¹⁾، ولقد تحدث عنها المشرع الجزائري في قانون التأمينات في المادة 08 حيث استعمل المشرع الجزائري مصطلح "طلب التأمين" وهذه الوثيقة ليس لها أية قوة إلزامية لكلا الطرفين، وتحدث هذه الوثيقة أثارها بعد أن تقبل شركة التأمين الطلب وإتمام الإجراءات الأولية من طرف المؤمن له.

1 - معراج جديدي، مرجع سابق، ص66.

2- مذكرة التغطية المؤقتة

تمثل مذكرة التغطية المؤقتة، تعهدا من قبل المؤمن لتغطية مخاطر يخشى المؤمن له وقوعه خلال مناقشة وثيقة التأمين الأصلية، فهي تكون سابقة على إبرام وثيقة التأمين، فهي تعتبر كمسودة إن صح التعبير لإبرام عقد التأمين. فمن الممكن جدا في المدة التي يستغرقها أطراف عقد التأمين لإبرام وثيقة التأمين، وقوع مخاطر كما أنه فعلى شركة التأمين دراسة ظروف المخاطر التي يفترضها المؤمن له على المؤمن، كما يخشى المؤمن له في هذه الفترة وقوع خطر مفاجئ فلهذا من المستحسن إبرام عقد تمهيدي في المذكرة المؤقتة لتفادي كل المشاكل التي قد تحدث.

لا تشمل المذكرة المؤقتة على جميع البيانات الواردة في وثيقة التأمين بل تقتصر على تحديد البيانات الأساسية مثل نوع التأمين والخطر المؤمن له ومبلغ القسط ومدة سريانها، كما أنها توقع من قبل المؤمن (شركة التأمين) دون حاجة لتوقيع المؤمن له، حيث استلام هذا الأخير لها يعتبر ضمنا ملتزما بمحتوياتها، كما أنها ذات طبيعة مؤقتة باعتبار سريانها ينتهي بإبرام وثيقة التأمين الأصلية، وبانتهاء مدتها كما أشرنا في السابق أنه يجب تحديد مدة المذكرة ضمن بياناتها⁽¹⁾.

3 - وثيقة التأمين:

هي الوثيقة التي تفرغ فيها جميع عقود التأمين بمختلف أنواعها وبالأخص عقد التأمين البحري فهو ما يهمنا، فيجب أن تفرغ بيانات وثيقة التأمين التي تصدرها شركة التأمين أو إعادة التأمين في أسلوب يسهل فهمه وأن تكون مطبوعة بطريقة واضحة وتتضمن وصفا دقيقا لمحل ومبلغ التأمين وجميع الأحكام التي تنظم العلاقة التأمينية بين الشركة والمؤمن لهم، والمستفيدين من تلك الوثائق، وأن تبنى بدقة الإجراءات التي يجب على المؤمن له أو المستفيد من وثيقة التأمين⁽²⁾ اتخاذها عند وقوع الخطر المؤمن منه للحصول على مستحقته من الشركة.

1 - معراج جديدي، النظام القانوني لعقود التأمين بالجزائر في ضوء التحولات الاقتصادية في القانون، رسالة لنيل دكتوراه الدولة في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2012، ص 189.

2 - كلمة وثيقة التأمين (Police) جاءت بدون شك من حوض البحر الأبيض المتوسط وربما إغريقية ولها معنى الإثبات وبقيت تعني الكتابة المثبة أو حجة الكتابة، واستعملت في مختلف العقود البحرية قديما وليس في التأمين فقط.

تصدر الوثيقة في سند عادي، ويجوز أن تصدر في شكل رسمي على يد كانت العدل (الموثق)، وإن كان هذا الوضع نادر الوقوع لتعارض الرسمية بما تطلبه من وقت ونفقات مع أساليب التجارة التي تقوم على السرعة والتبسيط⁽¹⁾. وتتضمن وثيقة التأمين بيانات يمكن تلخيصها والتي نصت عليها المادة 98 من قانون التأمين على النحو التالي:

- تاريخ ومكان الاكتتاب،
- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة، عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه،
- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها،
- الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة،
- مكان الأخطار،
- مدة الأخطار المؤمن عليها،
- المبلغ المؤمن عليها،
- الشرط الإذني أو لحامله إذا أنفق عليه،
- توقيع الطرفين المتعاقدين،

4 - ملحق التأمين

يجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة إليها، فهو اتفاق إضافي يبرم بين أطراف العقد الأصلي ويتضمن شروط جديدة تقضي بتعديل مضمون العقد الأول بالزيادة أو النقصان نظرا لظروف المستجدة⁽²⁾، التوقيع، مخاطر جديدة لم تكن منتظرة أو تعديل في شروط العقد وكل تعديل وإضافة في عقد التأمين الأصلي يجب أن يكون بالكتابة أيضا ويسمى هذا المحرر "ملحق الوثيقة"⁽³⁾.

ثانيا - دور وثيقة التأمين البحري

اتضح فيما سبق أن الكتابة المذكورة سواء في القانون المقارن أو في التشريع الجزائري أنها ليست شرطا للانعقاد لأن عقد التأمين البحري هو عقد رضائي وإنما اشترطت القوانين

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 40.

2 - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق ص 64.

3 - ولإشارة فإن ملحق وثيقة التأمين قد تأخذ شكل اتفاق إضافي يلحق بوثيقة التأمين، وبالتالي يكون جزءا منها أو يحرر ضمن وثيقة التأمين ذاتها، ويؤشر ويوقع عليها من قبل الأطراف على هامش الوثيقة الأصلية.

كما جاء في المادة 97 من الأمر رقم 95-07 الجزائري والمادة 172-1 للجزء التنظيمي من تقنين التأمين الفرنسي والمادة 22 من قانون 1906 الإنجليزي للإثبات لكونه عقد معقد وقد يتضمن شروطا مختلفة حيث تستبعد الشروط الخاصة للشروط العامة الواردة في وثيقة التأمين وذلك باستبعاد أخطار وتعين أخطار أخرى وبالتالي تكون الكتابة الوسيلة المعقولة لإثبات البيانات الهامة كتاريخ سريان العقد وطبيعته، الشيء المؤمن عليه وقيمه ومبلغ التأمين والأقساط الواجبة الدفع والأخطار المضمونة ونظرا لأهمية هذه المسائل اشترطت الكتابة كدليل للإثبات⁽¹⁾ وهنا يظهر دورها وقيمتها يعني الإثبات إذا إقامة الدليل أمام القضاء، ويكون ذلك باستعمال وسائل حددها المشرع تؤكد صحة الواقعة القانونية التي يدعيها أحد الأطراف، ويتبين من ذلك أن المقصود بالإثبات هو التأكد أن الرقم الذي يدعيه أحد الأطراف حقيقة ويتعين أن يكون هذا الرقم هو واقعة قانونية نتج عنها الحق، أو واقعة مادية ثبت لها هذا الحق.

فالإثبات ينصب على الواقعة القانونية أو المادية وليس على الحق، وبالتالي إذا ثبتت إحدى هاتين الواقعتين ثبت الحق، ويتعين على من يدعي حقا له عند آخر أن يثبت الأساس الذي يستند إليه كمصدر لهذا الحق، فإذا ادعى المؤمن له في مواجهة المؤمن يزعم على أساسه تعويض خسارة بحرية لحقت به نتيجة خطر معين فعلى المدعي (المؤمن له) أن يقدم الدليل على أن عقدا أبرم بينه وبين المؤمن ضد الخطر الذي تم تعيينه في عقد التأمين بواسطة وثيقة التأمين إذ يكون محل العقد معين ومحدد دون غموض أو ملاحظات.

لم يشترط المشرع الجزائري نوع خاص للكتابة إذ يمكن أن ترد وثيقة التأمين في محرر عرفي أو رسمي ويمكن أن تكون مكتوبة بخط أو مطبوعة، ولم يحدد اللغة التي يجب أن يحرر بها⁽²⁾.

وللإثبات أهمية كبيرة يعبر عنها بخسارة صاحب الحق حقه عند عدم وجود دليل إثبات لهذا الحق ذلك أن الحق يفقد قيمته إذا عجز صاحبه أن يقيم الدليل على مصدره، وعلى أساس ذلك قيل أن لا حق إذا لم يقم الدليل عليه لأنه يصبح عند المنازعة به هو والعدم سواء والدليل هو الذي يحمي الحق ويجعله مفيدا والدليل هنا في هذا الصدد هو وثيقة التأمين⁽³⁾.

1 - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 133.

2 - هيفاء رشيدة تيكاري، ص 174 ص 175.

3 - محمود الكيلاني، المرجع السابق، ص 187.

متى تم التوقيع على هذه الأخيرة فإنها وحدها تكون قانون للمتعاقدين وينتفي ما للمذكرة المؤقتة (وثيقة الإشعار بالتغطية) التي حلت الوثيقة محلها من حجية الإثبات كما أنه لا يجوز تعديل الوثيقة إلا بمحرر كتابي آخر يسمى "ملحق الوثيقة" والذي يتم الوثيقة ذاتها بحيث يعتمد عليهما معا في إثبات التأمين.

ثالثا - انتقال وثيقة التأمين البحري

تختلف طرق انتقال الوثيقة وآثار هذا الانتقال باختلاف شكل الوثيقة ذاتها فقد تكون وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها وتكون وثيقة التأمين البحري قابلة للتداول بمعنى أنه يمكن نقل الحقوق الثابتة فيها للغير عن طريق التنازل عن الوثيقة إليه، ويصبح المتنازل إليه، بوصفه الحامل الشرعي للوثيقة هو صاحب المصلحة في التأمين وبالتالي يحق له مطالبة المؤمن بدفع التعويض عند تحقق الخطر.

أجاز القانون إصدار وثيقة التأمين البحري كما سبق وذكرنا اسمية وإذنية أو لحاملها⁽¹⁾.

أ - وثيقة التأمين الاسمية

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

يعتبر المحال إليه خلفا للمحيل يحق له أن يتمسك بكافة الدفوع التي كان للمؤمن له الأصلي أن يتمسك بكافة الدفوع التي كان للمؤمن له الأصلي أن يتمسك بها فمثلا إذا كان المؤمن له الأصلي قد أخفى بعض البيانات فيحق للمؤمن التمسك بإبطال العقد تجاه المحال إليه أي أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين تنتقل بحكم القانون دون حاجة لاستثناء إجراءات حوالة الحق⁽³⁾. إن انتقلت ملكية السفينة أو تم استأجرها غير مجهزة

1 - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 363.

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، ص 43.

3 - المرجع نفسه، ص 47.

للمالك الجديد أو المستأجر فعلى هذا الأخير أن يتحمل جميع الالتزامات التي نشأت في بداية العقد بين المؤمن له والمؤمن⁽¹⁾.

ب - وثيقة التأمين للأمر

هي التي تصدر لأمر شخص معين أو لإذنه فتسمى وثيقة تأمين إذنية، وهذا النوع من الوثائق يصدر عادة في التأمين على البضائع لكي يسهل انتقالها مع انتقال ملكية البضائع، حيث تتداول الوثيقة بطريقة التظهير مع سند الشحن الذي يكون لأمر عادة، وتدخل وثيقة التأمين للأمر في عداد الأوراق القابلة للانتقال بطريق التظهير كالسفينة وتطبق فيها أحكام القانون التجاري⁽²⁾.

ج - وثيقة التأمين لحاملها

تداول بطريق التسليم لكن نادرا ما يتم إلى هذا النوع في التأمين البحري خوفا من الضياع أو السرقة لأنها تتداول عن طريق انتقالها من يد إلى يد وللمؤمن الحق أن يتمسك في مواجهة الحامل بالدفع التي تكون له تجاه المؤمن له الأصلي، عكس قاعدة عدم الاحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية الخاصة بالأوراق التجارية باعتبارها أداة ائتمان وليست وثيقة تأمين التي تعتبر أداة ضمان وقد اعتنق قانون التأمين الإنجليزي 1906 في مادته 50 هذه القاعدة⁽³⁾ ، وتظهر أهمية تداول وثائق التأمين الاسمية والإذنية خاصة في البيوع البحرية وذلك بالاعتماد على قواعد الأنكوترمز INCOTERMS (قواعد ومصطلحات التجارة الدولية)⁽⁴⁾.

1 - تقضي المادة 49 من قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر لسنة 1967 بأنه في حال انتقال ملكية السفينة أو تأجيرها عارية غير مجهزة، فإن التأمين يستمر بحكم القانون الصالح للمالك الجديد أو المستأجر، بشرط أن يحضر المؤمن بذلك في خلال عشرة (10) أيام من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار وإن تقوم بجميع الالتزامات التي كان يلتزم بها المؤمن له تجاه المؤمن بمقتضى العقد ويجوز في هذه الحالة أن يفسخ العقد خلال شهر (30) من تاريخ إخطاره وعلى المحال إليه أي يدفع الأقساط المستحقة وقد أخذت المادة 385 من القانون البحري المصري الجديد بذات الأحكام

2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص390.

3 - سماح محمودي، المرجع السابق ص34.

4 - وتتمثل مصطلحات التجارة الدولية في تلك القواعد التي ترد على بضائع يتم نقلها بطريق البحر، فهي عقود في الأصل تجارية تتسم بالصفة الدولية ولكن سبب ارتباطها بالقانون البحري هو أن تنفيذ العقد وترتيب بعض آثاره القانونية يستلزم نقل البضائع بالبحر لكي يتم وصول المبيع إلى المشتري، وقانون التجارة البحرية الحالي لم ينظم البيوع البحرية تاركا تنظيمها لاتفاق الطرفين والعادات والأعراف الدولية على خلاف الجمعيات الدولية =

المبحث الثاني

موضوع التأمين البحري

الأصل أن كل شيء أو مال معرض لأخطار الملاحة يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري، ولما كان هذا الأخير هو تأمين عن الأضرار التي تصيب الأموال فإن التأمين على الأشخاص (البحارة، الركاب..) لا يعتبر تأمين بحري بل تأمين برياً، ولو أنه ينشأ عن خطر بحري وذلك لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأموال وهذه القاعدة تحدد الأموال التي يجوز التأمين عليها والعناصر التي يمكن أن تدخل في مثل هذا النوع من التأمين (المطلب الأول)، ولا يكفي تحديد الأموال المؤمن عليها لتعين محل عقد التأمين أو موضوعه ذلك أن عقد التأمين يضمن الأموال المؤمن عليها خطراً أو أخطار معينة ومن ثم ينبغي تحديد الأخطار التي يسأل عنها المؤمن التي تثير دراسته (الخطر) عدة مسائل (المطلب الثاني).

المطلب الأول

العناصر المؤمن عليها في عقد التأمين البحري

التأمين البحري فكرة عملية غايتها تقادي الخسائر وتغطية الخطر الذي يشكله البحر فبالتالي يستلزم الضمان في العمليات التي تتم عن طريق الملاحة البحرية من طرف كل الدول استعانة بالسفن لنقل البضاعة التي تعتبر قيم مادية (الفرع الأول)، وبالرغم من كون التأمين البحري في جوهره تأمين على أشياء أو أموال وهي تتعرض في الأصل للمخاطر إلا أن القانون أخضع بعض الصور الخاصة للتأمين لأحكام التأمين البحري والمتمثلة في القيم غير المادية (الفرع الثاني).

=والغرف التجارية قد اهتمت بتقنين العادات الدولية المنظمة لهاه البيوع ودعوة الدول إلى الأخذ بها في اتفاقاتهم فمثلاً قيام جمعية القانون الدولي بوضع البيع البحري C.I.F في مؤتمر وارسو أكسفورد، كما وضعت غرفة التجارة الدولية في باريس بعض الأحكام المنظمة للبيوع البحرية سنة 1936 عرفت باسم INCOTERMS ، وقد عدلت هذه القواعد عدة مرات سنة 1980 وسنة 1990 كما عدلت في سنة 2010 وأضيفت بعض المصطلحات سنة 2011، وقد حققت هذه القواعد نجاحاً كبيراً على المستوى الدولي إذ يتم الإحالة إليها في كثير من الحالات بالنسبة للعقود النموذجية وشروطها العامة فهي تشكل مصدراً قانونياً مهماً في البيوع البحرية، للمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ص 260-270.

الفرع الأول

القيم المادية

تعتبر الأموال المادية من أقدم القيم المؤمن عليها والتي تشتمل هيكل السفينة والبضاعة المشحونة، تأتي السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فحسب، بل يشمل ملحقاتها، وتوابعها (أولاً)، كما أن البضاعة لا تقل شأنًا فهي أيضا تتعرض مهما كانت طبيعتها أو كيفية تغليفها أثناء الرحلة البحرية إلى أخطار لذا يتم التأمين عليها من خلال اكتساب وثيقة التأمين على البضائع (ثانياً).

أولاً - السفينة

تعتبر السفينة بمثابة الركيزة الأساسية لنظام التأمين البحري، فهي تأتي على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها إلى جانب التأمين على البضائع، فلولا وجودها واستخدامها في التجارة البحرية لما خطرت لدى الإنسان فكرة توزيع أعباء الكوارث البحرية على مجموع الأفراد الذين يشتركون في الجنسية منها⁽¹⁾، لهذا كان لابد من تحديد المقصود بالسفينة ونظامها القانوني وطرق استغلالها وصلاحياتها للملاحة والمخاطرة البحرية التي تقوم عليها، ما دام أن هذه الأخيرة تعتبر من أهم المسائل التي لها علاقة وثيقة بنظام التأمين البحري هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1 - التعريف بالسفينة

بعد أن انقضت تلك الأيام العظيمة لمراكب الشاي والسفن الشراعية أخذ المصطلح يتسع ليصبح هيكل في الوقت الحاضر يعد بشكل عام متضمنا لمجموعتين كبيرتين يؤمن عليهما من مالكي السفن وهي المسؤولية عن الاصطدام والنفقات⁽²⁾.

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري، ولقد خصها المشروع الجزائري بالفصل الثاني من الأمر رقم 80 لسنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المتعلق بالقانون البحري، وأحاطها بنظام قانوني تتميز به عن غيرها من الأموال والمنقولات كما فعلت التشريعات الحديثة لمختلف الدول.

1 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 68.

2 - جمال دباغ، المحاور الرئيسية للتأمين البحري، مجلة الرائد العربي، العدد 78، 2003، ص 22.

وإذا ألقينا نظرة على التعاريف المقدمة للسفينة من قبل التشريعات العربية والمشروع الإنجليزي، فإنه نجد أن هذا الأخير بالرغم من أنه تناول في نصوص قانون التأمين البحري الإنجليزي في كثير من الأمور التي تتعلق بالسفينة إلا أنه لم يورد تعريف محدد لها، وهذا على خلاف المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بالتجارة البحرية التي تناولت المقصود بالسفينة، فعلى سبيل المثال نجد الفقرة د من المادة الأولى من معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن المعقودة سنة 1924 التي عرفت السفينة بأنها كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحرا « لكن يعاب على هذا التعريف أنه قد خص السفينة بعملية النقل البضائع، دون الإشارة إلى استعمالها الأخرى، كما عرفت بعض التشريعات العربية الأخرى بأنها "كل مركب صالح للملاحة البحرية ويسير بقوته الذاتية" (1).

أما بالنسبة للمشروع الجزائري فقد قنن هذا التعريف بصياغة أخرى في المادة 13 من القانون البحري الجزائري حيث ورد فيها أنه: « تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ».

يتضح مما سبق أنه لا كتساب وصف السفينة لابد من تواجد شرطين أساسيين وهما أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية فقط، وعلى هذا الأساس لا تعد سفينة أو المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للملاحة النهرية أو الداخلية بل تسمى بالمركب أما الشرط الثاني أن تقوم المنشأة أو تخصص للملاحة على وجه الاعتياد، بالتالي إذن السفينة في حالة ما إذا تعلق الأمر بنطاق التأمين البحري، فهي كل منشأة بحرية معدة للملاحة البحرية، أو للأغراض مرتبطة بهذه الأخيرة بصرف النظر إذا كان غرضها تجاريا أم لم يكن كذلك.

ويشمل التأمين على السفينة كلا من هيكلها وملحقاتها، فلا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط، بل يشمل جميع الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها، كما يشمل التأمين عليها نفقات الاستغلال كالوقود، الأغذية وأجور الطاقم والمؤمن البحري (2).

1 - بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص 69.

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجع السابق، ص 51.

ويمتد التأمين إلى التعويضات التي يلتزم المؤمن عليه دفعها للغير نتيجة وقوع تصادم بحري أو ارتطام السفينة بشيء ثابت أو متحرك.

ويضمن المؤمن في حالة التأمين على السفينة قيد الإنشاء أو البناء المخاطر التي تتعرض لها السفينة من حريق، ومخاطر إنزال السفينة في البحر التي تعد من بين المخاطر البحرية، ويلاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة في الخسارة المشتركة⁽¹⁾.

2 - الطبيعة القانونية للسفينة

تعتبر السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للانتقال من مكان إلى آخر دون أن يحدث لها تلف، وهذا طبقاً بنص المادة 683 من ق م ج في تعريف المنقول والعقار وقد أكد القانون البحري الجزائري على هذه النقطة في المادة 1/56 بنصه "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولاً".

لكن على الرغم من أن السفينة من الأموال المنقولة من حيث طبيعتها إلا أنها لا تخضع لقاعدة الحيابة في المنقول بحسن نية سند الملكية⁽²⁾.

وإذا كان من المسلم به أن السفينة تعد بطبيعتها من الأموال المنقولة إلا أنه قد ظهر واضحاً أن النظام القانوني للمنقولات التقليدية في مجموعة لا تتناسب مع ما لهذا المال من قيمة اقتصادية ضخمة تتعدى في كثير من الأحيان قيمة العقار نفسه، كما أن السفينة باعتبارها عنصراً أساسياً للثروة البحرية الوطنية، تؤدي على الدوام دوراً هاماً داخلياً وخارجياً بالنسبة للدولة وأفرادها على حد سواء فالسفينة إذن تخضع لبعض أحكام العقار على الرغم من أنها منقول ذات طبيعة خاصة تتمتع بنظام قانوني خاص⁽³⁾ وبين أوجه التشابه بين السفينة والعقار خضوعها لبعض أحكام هذا الأخير كرهن السفينة رهناً رسمياً وشهر هذا الرهن يقيده في سجل السفينة وفقاً ما نصت عليه المادة 3/56 من ق م ج، إخضاع الحجز على السفينة لإجراءات شبيهة بإجراءات الحجز على العقار... وغيرها من أوجه التشابه

1 - لطيف جابر كوماني، المرجع السابق، ص 261.

2 - ريان مدحت عباس حلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهياني للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993، ص 05.

3 - محمد السيد الفقهي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 46 ص 47.

الأخرى وتختلف السفينة عن أحكام كل من المنقول والعقار كون السفينة تشبه الأشخاص الطبيعية حيث تتمتع بموطن وجنسية واسم دون أن تكون في حد ذاتها شخصا قانونيا.

3 - النظام القانوني للسفينة

تتمتع السفينة بوصفها مالا منقولاً بنظام قانوني خاص يشمل عدد من العناصر التي تؤلف في مجملها في الحالة المدنية للسفينة، ويسمح بتعيين ذاتيتها على النحو الذي يميزها عن غيرها من السفن⁽¹⁾، ويعد تحديد النظام القانوني للسفينة أمراً جوهرياً في التأمين البحري، بالتالي سوف ندرس النظام القانوني الخاص بالدولي للسفينة فيما يلي:

أ - النظام القانوني الخاص للسفينة (ذاتية السفينة)

للسفينة نظام قانوني خاص بها يميزها عن غيرها من السفن الأخرى هذا سنوضحه فيما يلي:

1- اسم السفينة

يجب أن تحمل كل سفينة اسماً خاصاً يميزها عن غيرها من السفن الأخرى، ذلك أن السفينة شأنها شأن الشخص الطبيعي هذا وفقاً لما نصت عليه المادة 16 من القانون البحري الجزائري. ويكون اختيار اسم السفينة من اختصاص مالك السفينة وحده، إلا أنه بغية ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن وما قد يؤدي إليه تماثل أسماء السفن من مشاكل في العمل خاصة إذا وقع للسفينة حادث، فإنه يلزم موافقة الجهة الإدارية المختصة (مصلحة الموانئ والمنار) على اسم السفينة وفي حالة انتهاء تسجيل السفينة بسبب فقدانها أو تحطمها فإن اسمها يصبح مباحاً لأي شخص استعماله⁽²⁾ وتحدد شروط منح الاسم للسفينة من قبل الوزير المكلف بالتجارة البحرية⁽³⁾.

يجب أن يوضع اسم السفينة بشكل ظاهر على مقدمتها من الجانبين كما يجب أن يظهر على مؤخرتها السفينة ويكون بلون مغاير للون السفينة⁽⁴⁾. كما توضع العلاقات الخارجية

1 - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص 55.
2 - كمال حمدي، القانون البحري (السفينة)، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، الطبعة الثانية، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 39.
3 - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 39.
4 - نصت المادة 17 من القانون البحري الجزائري على أنه: « يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى طرف منه.....».

لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاتينية على السفينة⁽¹⁾ ، ونلاحظ أن السفن الجزائرية خاصة المملوكة للدولة أغلبها تحمل اسما إما للعلماء كابن خلدون، ابن رشد، أو لمدن كتبلاط، تلمسان⁽²⁾.

2- موطن السفينة

للسفينة موطن هو الميناء الذي تم فيه تسجيل السفينة وهو يختلف عن ميناء الاستغلال أو التجهيز الذي تتخذه السفينة قاعدة لاستغلالها التجاري فتتلقى فيه البضائع وتستقل الركاب، ويلتزم مالك السفينة كذلك لكتابة إظهار موطن السفينة بحروف عربية ولاتينية على مقدمة السفينة على الجانبين وأسفل اسمها وتظهر أهمية تحديد موطن السفينة في حالة وقوع جرائم على ظهرها أو في حالة تعامل الغير مع مالك السفينة تعاملًا محلّه السفينة⁽³⁾.

3- حمولة السفينة

الحمولة عنصر هام من عناصر شخصية السفينة، وهي عبارة عن سعتها الداخلية التي بموجبها تتحدد القيمة التجارية لها⁽⁴⁾، ولكل سفينة حمولة معينة، والتي وتقدر بالطن الحجمي ويبلغ الطن الحجمي مائة قدم مكعب⁽⁵⁾، وهناك ثلاث أنواع من الحمولة، حمولة إجمالية كلية ويشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت القائمة على سطحها وحمولة إجمالية وهي التي تخص منها الفراغات التي تشغلها الآلات والمنشآت البحرية وأخيرا الحمولة الصافية وهي تعني مقدار الفراغ المخصص فعلا لنقل البضائع أو الأشخاص⁽⁶⁾، وتعتبر حمولة السفينة عنصرا من عناصر تحديدها هذا وفقا ما نصت عليه المادة 18 من ق ت ج، كما يعد تقدير الحمولة ضروري لتحصيل الرسوم التي تحدد على أساس حمولة السفينة.

1 - المادة 15 من نفس القانون نصت على أنه: « يجب أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاتينية على السفينة ».

2 - محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 01، جامعة الجزائر، 1993، ص 104.

3 - زكي زكي الشعراوي، القانون البحري (السفينة)، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص 163.

4 - محمد بن عمار، مرجع سابق، ص 104.

5 - هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، بدون سنة نشر.

6 - حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 11.

4- درجة السفينة

تتفاوت السفن من حيث الدرجة، فهناك ما يعد من الدرجة الأولى ومنها من الدرجة الثانية أو الثالثة، والمعيار في تقدير الدرجة يكون بمقدار متانتها وبنائها ومدى قدرتها على مواجهة الأنوار واستيفائها لشروط السلامة في البحار فهي تقييم للسفينة ويقوم بهذا التقييم شركات عالمية شهيرة تسمى التصنيف أو الإشراف⁽¹⁾.

5- أوراق السفينة

يجب أن تحمل كل سفينة معدة للقيام برحلة بحرية على متنها مجموعة من الأوراق والمستندات، البعض منها تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة بصفة عامة، والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية⁽²⁾ وقد نصت المادة 189 من القانون البحري الجزائري على هذه الأوراق⁽³⁾.

والهدف من هذه الأوراق هو السماح للسفينة بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها وإيضاح هوية السفينة ومالكها وأفرادها وكذلك نوع الملاحة الممارسة، والتحقق من شروط استخدام الطاقم ونوع الخدمات التي يمارسها.

ب- النظام الدولي للسفينة (جنسية السفينة)

نظرا للطبيعة الخاصة التي تتمتع بها السفن في مباشرة رسالتها البحرية، ولتسهيل انتقالها من إقليم دولة إلى إقليم دولة أخرى وتواجدها في معظم الرحلات البحرية في منطقة أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة معينة⁽⁴⁾، وتمنح الجنسية متى توافرت في نظرها الشروط التي تضمن ولاء السفينة لها ولكن هذا الولاء هو بطبيعته ولاء يرتبط

1 - تنص المادة 18 من القانون البحري الجزائري على أنه: « أن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من عناصر شخصيتها ».

2 - أهم شركات التصنيف شركة انجليزية هي اللويدز LIODYS وأخرى فرنسية هي فريتاس VERITAS هذه الشركات تتولى، خبرائها اختبار السفينة وتعطي مالكها شهادة بدرجة ذاتقيمة دولية، ويبدأ هذا الاختيار منذ البناء، ويستمر أثناء حياة السفينة للتأكد من استمرار جدارتها بالمرتبة التي حصلت عليها. لمزيد من التفاصيل راجع: هاني محمد دويدار، علي البارودي، نفس المرجع، ص 46-47؛ زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 168.

3 - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 67.

4 - Cécile DE CET BERTIN, Introduction au droit maritime, Ellipses Edition Marketing S.A , Paris, 2008, p89.

بالظروف الاقتصادية للدولة، ولذا فإن الشروط التي تجعل توافرها مناط منح الجنسية، هذه الشروط تتميز وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها الفنية والمادية⁽¹⁾.

1- الاستغلال البحري للسفينة

يتم الاستغلال التجاري للسفينة إما عن طريق إيجارها للغير من قبل مالك السفينة إما لفترة زمنية محدودة وإما لسفرة أو سفرات متعددة ولقد عرف المشرع الجزائري إيجار السفينة على أنه عقد يتم بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة على أساس الرحلة لمدة معينة أو بهيكلها⁽²⁾.

وأيا كانت طريقة استغلال السفينة، فإن جميع الصلاحيات البحرية والتجارية والإدارية، كاستلام البضائع لقاء سندات شحن موقعة من قبله ويكون مسؤولاً عن رصّها وتستيفها وخبزها ومسؤولاً عن تفريغها في جهة الوصول تسليمها للمرسله إليهم⁽³⁾.

2- صلاحية السفينة للملاحة

يشترط لبدء المخاطرة البحرية واستمرارها طيلة الفترة التي تستغرقها الرحلة البحرية، أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية سواء تعلق الأمر بالنسبة لعقد التأمين بالسفينة نفسها أم بالحمولة المشحونة عليها، وتعتبر صلاحية السفينة وقت إبرام عقد التأمين أمراً ملزماً إذا كان العقد يغطي سفرة واحدة معينة للسفينة أما إذا تعلق عقد التأمين بالبضائع فلا يشترط أن تكون البضاعة صالحة للنقل، بل يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة وأن تكون أيضاً صالحة للنقل، بل يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة أن تكون أيضاً صالحة لنقل البضاعة أي أن تكون مجهزة بالمخازن واللوازم والمعدات الأخرى الضرورية للحفاظ على سلامة السفينة.

1 - لمزيد من التفاصيل حول جنسية السفينة راجع كل من:

- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 54-63.

- كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 48-58.

2 - المادة 640 من القانون البحري الجزائري نصت على أنه: « يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية... لمدة معينة أو بهيكلها ».

3 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 83.

3- المخاطرة البحرية

لكي تصبح المخاطرة البحرية محلا لعقد التأمين، يجب أن تكون مخاطرة مشروعة، ويقصد بمشروعية المخاطرة البحرية مشروعية التعامل بالأموال القابلة للتأمين، فإن كانت المخاطرة غير مشروعة وقت إبرام عقد التأمين وقع العقد باطلا مثل: عقد التأمين على شحنة مخدرات أو أموال مهربة... ولا يكفي أن تكون المخاطرة البحرية مشروعة وقت إبرام العقد بل يجب أن تستمر مشروعيتها طيلة الفترة التي تستغرقها الرحلة البحرية فاستمرار مشروعية المخاطرة هو شرط لاستمرار سريان عقد التأمين خلال تلك الفترة، فإن حدثت ظروف خلال الرحلة البحرية أخلت بهذه المشروعية توقف سريان عقد التأمين من تاريخ زوال مشروعية المخاطرة البحرية. وتجدر الإشارة أنه لم يظهر أي شرط في وثيقة التأمين ولا في الشروط المعهدية (بضائع) ولا الشروط المعهدية (الهايكل) بخصوص مشروعية المخاطرة البحرية⁽¹⁾.

ومن الأمور التي تخل بمشروعية المخاطرة البحرية، فقدان صفة الحياد في السفينة سواء كان محل التأمين السفينة نفسها أم البضاعة المشحونة عليها إذ تضمن عقد التأمين على السفينة أن تكون السفينة محايدة وجب أن تحافظ على صفة الحياد طيلة فترة الرحلة البحرية، وإن كان عقد التأمين يقتصر على تغطية سفرة واحدة، أو أن تحافظ على صفة الحياد خلال فترة سريان العقد الزمني وتكون حائزة على الوثائق الضرورية لإثبات حيادها ولا يختلف أمر اشتراط المشروعية في حالة التأمين على البضائع.

نستنتج مما سبق أن السفينة تعتبر أداة للملاحة البحرية، وتمثل أحد الركائز الأساسية التي تقوم عليها نظام التأمين البحري، باعتبارها واسطة النقل البحري وعنصرا أساسيا من عناصر المخاطرة البحرية.

1 - بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص ص 88-94.

ثانيا - التأمين على البضائع

هي الأحوال والقيم المادية التي بدأ ظهور التأمين البحري بالتأمين عليها، لهذا لابد من توضيح معنى البضاعة والتي عرفت قواعدها هامبورج⁽¹⁾ لسنة 1978 والمعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924، اعتبرت المادة الأولى في فقرتها الخامسة أنّ « عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرًا كما تشمل ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمغلفات عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن»⁽²⁾.

ينطبق التأمين على جميع أنواع البضائع بمختلف طرق إرسالها سواء باتفاقية أو بسند شحن أو عن طريق الإرسال البريدي⁽³⁾.

كما جرت العادة أن يتم التأمين على البضائع بفئتين من الوثائق، الأولى تسمى وثيقة سفرية لرحلة واحدة والثانية وثيقة تأمين مفتوحة والتي تدعى أيضا بالوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك، وهذا ما نصت عليه المادة 139 من قانون التأمينات الجزائري.

أ - التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة سفرية لرحلة واحدة

وثيقة التأمين البحري السفرية أو كما يسميها بعض الفقه وثيقة التأمين البحرية الاعتيادية⁽⁴⁾ هي تلك الوثيقة المحددة الزمن ببداية وانتهاء الرحلة البحرية الواحدة، وتعد هذه الوثيقة من الوثائق الاعتيادية الأكثر طلب عليها في سوق التأمين مهما كانت طبيعة البضائع المنقولة والتي تعرف بوثيقة تأمين الشحنة⁽⁵⁾.

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

1 - راجع كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998.

2 - سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986، ص 21.

3 - علي بن غانم، مرجع سابق، ص 176.

4 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 165.

5 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص ص 143-144.

يذكر في وثيقة التأمين السفرية اسم السفينة التي تنقل البضاعة المؤمن عليها، بحيث لا تسري التغطية التأمينية إلا على السفينة التي تم تحديدها في البداية في وثيقة التأمين، وهذا هو الأصل إلا أنه كاستثناء لهذا المبدأ يمكن أن تتم التغطية على سفينة أخرى في حالة المسافنة⁽¹⁾، إذ يسري التأمين حتى وإن حصل تغير للسفينة بسبب إصابة الأولى بأضرار تعجز عن الاستمرار في الرحلة فمن المؤلف أن تضاف عبارة "أو سفينة أخرى يتفق عليها" في العقد، ولا يجب أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع عن ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن مضافا إليها مصاريف النقل والريح المتوقع أو قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو ثمن بيع البضاعة إذا قام المؤمن ببيعها مع إضافة المبالغ الأخرى وكل هذا يتم الاتفاق عليه في عقد البيع .

ب - وثيقة التأمين المفتوحة

خصص القانون الجزائري لوثيقة التأمين المفتوحة المواد من 139-142، كما تعرف أيضا بالوثيقة العائمة أو بالاشتراك حيث ألزمت المادة 140 من الأمر 07/95 المؤمن له أن يصرح للمؤمن بكل إرسال لحسابه أو تنفيذًا للالتزام بالتأمين وهي الحالة التي يقوم الشاحن فيها بالتأمين لحساب الغير أو من تؤول إليه البضاعة وعادة ما يكون الشاحن بائعًا ووفقًا للبيوع البحرية وهي التي ترد على البضائع المنقولة بحرا لكي يتم وصول المبيع إلى المشتري وتنقسم هذه البيوع إلى نوعين: بيوع في ميناء القيام، وبيوع في ميناء الوصول.

1 - بيوع في ميناء القيام: وهي الأكثر أهمية وانتشارا في العمل، وهي التي تنتقل فيها ملكية البضائع المباعة إلى المشتري في ميناء القيام بحيث يتحمل المشتري تبعة هلاك البضائع أثناء نقلها من ميناء الرحيل إلى ميناء الوصول، وتأخذ بيوع القيام في العمل إحدى صورتين هما: البيع سيف CIF أو كاف CAF والبيع فوب FOB.

2- وبيوع في ميناء الوصول وهي الأسبق في الظهور والأقل ذيوعا في الحياة العملية، ويقصد بها البيوع التي لا يتم فيها البضاعة المباعة أو نقل ملكيتها إلى المشتري إلا في ميناء الوصول،

1 - المسافنة: يحتفظ الناقل في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق ولكن يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، وعلى الناقل أن يخطر الشاحن في حالة حصول النقل على سفينة أخرى وأن يرسل له سند الشحن المسلم من الريان الثاني لكي يتمكن الشاحن من استلام البضاعة عند الوصول لمزيد من التفاصيل راجع: - أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري في ضوء أحكام التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقص، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2005. ص ص 60-66.

فالبائع في بيع ميناء الوصول هو الذي يتحمل على عكس المشتري في بيع ميناء القيام تبعة هلاك البضائع أثناء الطريق، كما يتحمل أجرة نقلها والتأمين عليها وهو حرّ في إجراء التأمين من عدمه لأن إبرامه للتأمين في هذا الفرض هو تحقيق لمصلحته وليس لمصلحة المشتري⁽¹⁾.

كما يقوم أيضا هذا التأمين طبقا لنشاطه كوكيل بالعمولة أو مودع لديه أو مكلف بالعبور أو أي شخص له مصلحة في التأمين⁽²⁾، لأن المؤمن له يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن ويدفع قسطا دوريا يحدد على أساس ما يشحن وسميت بوثيقة الاشتراك لأن العقد فيها مستمر (مفتوح) أما تسمية الوثيقة العائمة لعدم تحديد (مفتوح) أما تسمية الوثيقة العائمة لعدم تحديد الأشياء المؤمن عليها في الوثيقة هذا ما أخذ به المشرع الفرنسي وشحن البضاعة على السفينة هو الذي يعطي الحياة للتأمين.

تتمثل أهمية الوثيقة العائمة في توفير الجهد والنفقات لكونها تعفيه من ابرام وثيقة مستقلة لكل شحنة بحرية يقوم باستيرادها أو تصديرها إذ يكتفي المؤمن له بتوجيه إخطار للمؤمن يتضمن نوع البضاعة ومقدارها خلال مدة العقد⁽³⁾.

تقدم الوثيقة العائمة مزايا كثيرة فهي توفر للقائمين بالتجارة البحرية من مصدري ومستوردين الحصول على التغطية التأمينية على كل البضائع وجميع الشحنات التي يقوم المؤمن له بإرسالها، وتصدر وثيقة واحدة دون الاضطرار إلى تكبد الجهد في استصدار وثيقة لكل شحنة منفردة⁽⁴⁾.

الفرع الثاني

القيم غير المادية

من الذائع القول أن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساسا إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها، فالمؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار

1 - للاطلاع أكثر فيما يخص البيوع البحرية إرجاع إلى:

- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2^{EME} édition, A.Pedone, 1993, P P 405-420.

2 - علي بن غانم، مرجع سابق، ص 179.

3 - محمودي سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 523.

4 - جلال وفاء محمد، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 21.

المادية التي تتعرض لها السفن وحملاتها ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية (أولا) أو عملية إعادة التأمين (ثانيا).

أولا - التأمين على المسؤولية

يهدف التأمين على المسؤولية إلى ضمان المؤمن له ضد رجوع الغير عليه بسبب الأضرار التي تلحق بهذا الأخير من خطأ يرتكبه المؤمن له قبله ويسبب له ضررا يوجب مسؤوليته⁽¹⁾، ولقد نصت القوانين الحديثة على هذا النوع الجديد من التأمين وهو التأمين على المسؤولية وهذا ما فعله المشرع الفرنسي في التقنين الجديد والمشرع الجزائري في الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات. إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن هناك مسؤولية تضمنها وثيقة التأمين على السفن، وحالات أخرى تضمن بوثائق خاصة.

1- حالات رجوع الغير المضمونة بالتأمين على السفينة

نصت عليه المادة 173 من تقنين التأمين الفرنسي على حالات رجوع الغير المضمونة بوثيقة التأمين على السفينة والتي تضمن في حدود القيمة المقبولة. أو مبلغ التأمين وهذا ما نصت عليه المادة أعلاه:

« باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص، فإن المؤمن يضمن تعويض كل الأضرار التي يكون ملتزما بها عند رجوع الغير في حالة التصادم بسفينة المؤمن عليها أو تلاطم هذه السفينة بمنشأة أو بجسم ثابت أو متحرك أو عائم »⁽²⁾.

فهذا النص جاء لضمان الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير أثناء القيام بعملية النقل والتصادم بكل أنواعه سواء التصادم بمنشأة أو جسم ثابت أو متحرك أو عائم⁽³⁾، باستثناء الأضرار الجسمانية. فهذا التأمين على المسؤولية هو تمديد للتأمين على الأشياء فهو تأمين حقيقي على المسؤولية.

أخذت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن بهذه القاعدة التي تضمن في حدود القيمة المقبولة للسفينة مجموعة الأضرار الناتجة عن نفس الحادث خسائر خاصة كانت أو عامة أو خسائر المصروفات أو تعويضات المساعدة ورجوع الغير في الحدود المذكورة باستثناء الأضرار الجسمانية اللاحقة بالأشخاص.

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 435.

2 - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 48.

3 - René Rodiere , Droit maritime, Dalloz, Paris,1979, P226 .

يلاحظ أن هذا النوع من المسؤولية المضمون بوثيقة التأمين على السفينة محدود في مبلغ القيمة المقبولة، فإن كان الضرر أكثر ذرع بين تعويض الخسائر الخاصة بالسفينة وما لحق بالغير بالتساوي.

فيما يخص معالجة الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن لهذا النوع من التأمين فهو يحتاج إلى مراجعة، بحيث تذكر ضمن نطاق تأمين السفينة رجوع الغير والمساهمة في الخسائر ومصاريف الإسعاف وهما مسألتان عالجتها الوثيقة الجزائرية في المادتين 24 و 25 بنوع من الغموض.

2 - التأمين على حالة خاصة من المسؤولية:

تكون من مصلحة المجهز أن يضمن مسؤوليته التي يمكن أن تترتب تجاه الغير مثل ضمان مسؤولية تجاه المسافرين، والسباحين والمتسابقين الذي يمكن أن يلحق بهم ضرر نتيجة اصطدامهم بالسفينة.

نجد أيضا الشاحن في ضمان مسؤوليته من البضائع المشحونة خاصة إذا كانت خطيرة لتفادي تحمل المسؤولية في حالة إتلاف هذه الأخيرة لبضائع مجاورة لها⁽¹⁾.

يؤمن المكلف بالعبور والوكيل بالعمولة على ما يترتب من مسؤوليتها نتيجة سوء تنفيذها للالتزاماتها ففي هذه الحالات يكتب المؤمن له تأميناً على مسؤوليته وخاصة التي تعطي له الحق في تعويض ما يلتزم بفعله تعويضاً للغير المتضرر وهذا ما نصت عليه المادة 173-23 من تقنين التأمين الفرنسي.

نص المشرع الجزائري على هذا النوع من التأمين في المواد من 145 إلى 150 من الأمر 95-07.

لقد ورد في المادة 145 الجزائرية ما يلي:

« يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، غير إن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج عن جراء استغلالها غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون

1 - علي بن غانم، مرجع سابق، ص ص 192-193.

مضمومة وفقا لأحكام المادة 132⁽¹⁾ من قانون التأمينات إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف».

فناطق التأمين من المسؤولية يشمل نطاق التعويض عن المسؤولية طبقا للمادتين 145 و146 من الأمر السابق حيث يغطي الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير، وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة ولم يشترط المشرع الجزائري سوء شرط عدم كفاية مبلغ التأمين في وثيقة التأمين على السفن بتعويضه. تنص المادة 146 من نفس الأمر على أنه « يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة».

أي انه إذا ما يحدث تصادم وأدى على هلاك كلي للسفينة والبضائع وإلحاق أضرار بسفينة أخرى التي اصطدم بها، فان مبلغ التأمين لا يكفي لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة وتعويض رجوع الغير المتضرر، الأمر الذي اقتضى تأميننا خاصا على ما لحق الغير من أضرار نتيجة هذا الاصطدام، فالتأمين على المسؤولية هو تكملة للفارق بين ما لحق المؤمن له المجهز من ضرر وما عوض عنه بمقتضى التأمين على السفينة.

ثانيا - إعادة التأمين

تلتزم شركة التأمين بموجب عقد التأمين بتعويض المؤمن له إذا تحقق الخطر المؤمن منه، وقد تكون قيمة الأشياء المؤمن عليها كبيرة لا تستطيع شركة التأمين التعويض عنها فتلجأ إلى شركة تأمين أكبر منها وذات إمكانيات مالية ضخمة تؤمن لديها التزاماتها في مواجهة احتمال وقوع خطر البحر على الشيء المؤمن عليه وهو ما يعرف بعقد إعادة التأمين⁽²⁾.

عرف المشرع الجزائري عقد إعادة التأمين في المادة الرابعة من الأمر رقم 07/95 بأنه « عقد أو معاهدة إعادة التأمين هو اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق شخص معين للتأمين أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن عليها أو جزء منها ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له.

1 - المادة 132 من قانون التأمينات الجزائري نصت على أنه: « يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي

تترتب على المؤمن له... باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص».

2 - سماح محمودي، مرجع سابق، ص ص 49-50.

أول ما يلاحظ على هذا التعريف أنه استعمل مصطلحين هما العقد والمعاهدة وعرف عقد إعادة التأمين « بأنه اتفاقية وفي ذلك انسجام مع المادة 54 من القانون المدني من حيث تعريفها للعقد بأنه اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما". على أننا سنقتصر على استعمال مصطلحي العقد والاتفاقية باعتبارها مترادفين ومن هذا التعريف يمكن استخلاص أن إعادة التأمين عملية داخلية بحتة طرفاها محترفين للتأمين هما المؤمن المباشر والمؤمن المعيد، يكون فيها الأول في مركز المؤمن له والثاني في مركز المؤمن هذا ما دفع بعض الفقهاء إلى القول أن إعادة التأمين ما هي إلا عقد تأمين على ما آمن من قبل.

لا يستفيد عقد إعادة التأمين من الأحكام الخاصة بحماية المستهلك هذا ما ورد في المادة الخامسة (05) من الأمر المتعلق بعقد التأمين على أنه « لا تطبق أحكام الكتاب الأول على عقد إعادة التأمين » وهو الكتاب المعروف "بعقد التأمين"⁽¹⁾.

يلجا المؤمن إلى إعادة التأمين لكي يتلافى آثار الكوارث الكبيرة التي لا يستطيع المؤمن تحملها لوحده، لهذا يستعين معيد التأمين الذي يتحمل مصروفات ونفقات أقل من التي يتحملها المؤمن.

يمكن للمؤمن له اللجوء إلى السمسرة ووكلاء في الموانئ المختلفة وذلك بعد إنفاق مبالغ كبيرة في الإعلان للبحث عن الشاحنين والمجهزين للتعاقد معهم، أما معيد التأمين فليس في حاجة إلى كل هذه النفقات إذ يكفي إرسال منشور إلى المؤمنين وهم قليلو العدد مما يجعل مصروفاته ضئيلة ويجعل قسط إعادة التأمين أقل من القسط الأول⁽²⁾.

حيث نجد صورتين لإعادة التأمين:

أ - يرد إعادة التأمين على عقد تأمين منفرد

هي أقدم صورة لعقد إعادة التأمين وأكثرها بساطة، والهدف منه هو التأمين على التعويض الإجمالي في حالة الهلاك أو التلف الذي تصاب به الرسالة البحرية، وهذا النوع لم يعد يعمل به.

1 - موح صغير أودني، إعادة التأمين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013، ص ص 10-12.

2- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 74.

ب - يرد إعادة التأمين في صورة اتفاق عام

يقوم على تغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن، بمعنى أنه يطبق بطريقة الية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمها المؤمن المباشر، وهي الصورة المستعملة في يومنا الحالي⁽¹⁾.

المطلب الثاني

المخاطر المؤمن منها في عقد التأمين البحري

لا يكفي تحديد الأموال المؤمن عليها لتعين محل عقد التأمين ذلك أنّ عقد التأمين البحري يضمن أخطار معينة والتي سنتعرض لها بنوع من التفصيل ونعطي له حقه من الدراسة لأنّ الخطر هو العنصر الأساسي في عقد التأمين البحري، فهو موضوع وجوه التأمين وسبب ظهوره فيجب طبقاً للقانون العام أن يكون محتمل الوقوع وحقيقي متوقف على المصادفة ومشروع لا يخالف القانون العام مثلاً كعملية التهريب فلا نتوقع التأمين عليها فهي في الأصل عملية غير قانونية⁽²⁾، ولكلمة الخطر في التأمين البحري معنى واسع، فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه وإلحاق أضرار للمؤمن له كالغرق والتصادم، الهلاك الجزئي أو الكلي...، فمن هنا يتبين أنّ للخطر أنواع كثيرة لذلك يجب أن تنصب دراستنا على تبيان الأخطار التي يسري عليها التأمين البحري ووضعها في إطار قانوني معين من أخطار مغطاة ومضمونة (الفرع الأول)، ومنها أخطار مستبعدة ومستثناة (الفرع الثاني)، كما نتطرق إلى الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري وتحديد نطاقه الزمني والمكاني (الفرع الثالث).

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2005، مرجع سابق، ص 65.

2-Yvonne LAMBERT- FAIVER, Droit des assurances, 10^{eme} édition, Dalloz Delta, 1998, 244.

الفرع الأول

الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري

أولاً - تعريف الخطر البحري

مصطلح الخطر في التأمين البحري له عدة معاني وفقاً للزاوية التي ينظر كل فقيه قانوني إليه، فقد عرّف أنّه « الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية⁽¹⁾، وقد يقصد بالخطر « أنه الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه⁽²⁾. هناك من نظر إلى الخطر البحري بأنه الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة سبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحرياً إذا وقع في البحر بهدف النظر عما إذا كان الخطر ناشئاً من البحر أو من غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه، نوع الخطر إذ هو الذي يحدد نوع التأمين ومن ثم تحدد القواعد القانونية الواجبة التطبيق⁽³⁾. يمكن أن نتوصل إلى تعريف شامل حيث يقصد بالخطر البحري الحادث القهري أو المفاجئ الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية، ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحرياً أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية، أي أن ترتبط بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئاً عن حالة البحر، أي أنه هناك أخطار بحرية يحدثها البحر نفسه كالغرق، العاصفة وهناك أخطار تحدث في البحر كالتصادم، السرقة، الحريق⁽⁴⁾.

ثانياً: نطاق ضمان الأخطار البحرية

يمكن أن ندرج في الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري أخطار لها طابع بحري وأخري خارج النطاق البحري إلا أنها مضمونة في العقد.

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 467.

2 - جابر لطيف كومانى، 2003، ص 259.

3 - شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010، ص 15.

4 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2012، مرجع سابق، ص 98.

1- الطابع البحري للخطر

الخطر هو محل عقد التأمين البحري إذ هو عنصر جوهري في العقد يترتب على انتفائه بطلان العقد لتخلف المحل، فالخطر البحري هو أهم عناصر التأمين البحري وهو الذي يخلع عليه طابعه المميز وذاتيته المستقلة والقواعد القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى⁽¹⁾.

2- امتداد التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية:

الأصل التأمين البحري لا يشمل إلا الأخطار التي تحل في البحر أثناء الملاحة البحرية دون الأخطار البرية التي تقع في الموانئ، لكن كاستثناء يجوز أن يرد في وثيقة التأمين أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية يشترط أن تكون تابعة للرحلة البحرية طبقاً لنظرية التبعية التي تقضي أن الفرع يتبع الأصل.

فيجوز في وثيقة التأمين على السفينة أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها أو أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتيازها نهراً أو قناة⁽²⁾.

وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 124 و 136 من قانون التأمين وتقابلها المادة 386 بحري مصري جديد التي تنص « على أن تسري أحكام التأمين على السفينة (المواد من 373 إلى 385) على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر » كما يجوز الاتفاق في وثيقة التأمين البحري على البضاعة على أن يضمن المؤمن البحري الأخطار التي تلحق البضاعة أثناء نقل بري أو نهري أو جوي تابع للنقل البحري وذلك تطبيقاً لمبدأ وحدة عقد النقل البحري⁽³⁾.

من خلال تعريف عنصر الخطر بأنه محقق الوقوع ولا يتوقف في حدوثه على محض إرادة أحد المتعاقدين لا سيما المؤمن له، ومن الجائز قانوناً التأمين عليه من طرف المؤمن به لدى المؤمن الذي يضمن ضمان نتائجه، من هذا التعريف يتضح لنا أنه حتى يصح أن يكون الخطر مضموناً لعقد التأمين يجب أن يتصف ببعض الخصائص وتتوفر فيه بعض

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، 2012، ص 84.

2 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع نفسه، ص 99.

3 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 446.

الشروط وهي أن يكون الخطر محتمل الوقوع أي أنها وقائع تتصف بخصية الغرر والاحتمال ويكون الخطر غير محقق الوقوع على إحدى صورتين:

- يكون وقوعه غير محتم، فهو قد يقع أو لا يقع فالتأمين على السرقة هو تأمين من خطر لا يدري أحد على وجه اليقين بأنه قد يقع أو لا يقع وهذا أمر واضح.

- يكون وقوع الخطر أمرا محتما ولكن الاحتمال يزد على وقت وقوعه الذي يبقى غير معروف وهذا ما نصت عليه المادة 43⁽¹⁾ من قانون التأمينات والتي تقابلها المادة 15/121 من تقنين التأمين الفرنسي.

3- مجال ضمان الخطر محل التأمين البحري في التشريع الجزائري

نصت المادة 92 من الأمر 07/95 على أنه: « تطبق أحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما » فهذه المادة عرفت التأمين البحري باعتمادها على الأخطار البحرية وليست تلك الناتجة فقط من الملاحة البحرية بل على كل خطر ناتج عن عملية بحرية ما، وهي أكثر مرونة وأوسع نطاق من فكرة الرسالة البحرية كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري.

لا يقتصر الخطر على ما لحق المؤمن له من أضرار ناتجة عن الرسالة البحرية بل يمتد ليشمل ما أصابه من أضرار سواء كان ذلك بمناسبة الملاحة البحرية أو الشحن أو التفريغ أو البناء أو القطر والإسعاف إذ كل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم العملية البحرية⁽²⁾.

جاءت المادة 101 من قانون التأمين بماليي: « يغطي المؤمن الأضرار المادية، التي تلحق الأموال والبضائع المشحونة، وهياكل السفن المؤمن عليها، الناتجة عن الحوادث المباغنة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد » كما يغطي:

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

1 - المادة 43 تنص « على أنه إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للخطر أثناء اكتتاب العقد كان هذا الاكتتاب عديم الأثر، ووجب إرجاع الأقساط التي دفعها المؤمن له عن حسن النية ويحتفظ المؤمن بالأقساط في حالة سوء نية المؤمن له ».

2 - علي بن غانم، مرجع سابق، ص 253.

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

فوفق هذه المادة يمكن تقسيم الأخطار المضمونة أو التي تدخل في مجال الضمان من حيث طبيعتها إلى:

- أضرار مادية تلحق بالسفينة أو البضاعة المنقولة.
 - أو مساهمة في الخسائر المشتركة المتعلقة بالأموال المؤمن عليها.
 - أو مصروفات أنفقت لحماية الأموال وتفادي الأخطار أو التخفيف منها.
- أما بالنسبة لتحديد الأخطار المضمونة باعتبارها السبب المؤدي إلى الأضرار، فلقد نصت عليها المادة السالفة الذكر على سبيل المثال لا الحصر ضمان ما ترتب من أضرار من حوادث فجائية أو قاهرة أو أخطار البحر بصفة عامة.

وكخلاصة فإن الأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة والتي يحتمل وقوعها في البحر، التي يمكن تلخيصها على سبيل المثال في: خطر العاصفة، الغرق، الجنوح، والتصادم، والإرساء الجبري، التغيير الجبري للطريق أو الانحراف عن خط السير المتفق عليه، الرمي في البحر، الحريق والانفجار، السرقة، هذا من جهة⁽¹⁾.

من جهة أخرى نجد أنه تم إدخال الخطأ ضمن الأخطار البحرية المضمونة فالقاعدة العامة إن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن أي هلاك أو ضرر يقع عن فع المؤمن له ولا يمكن التعويض له في حالة ارتكاب الخطأ من طرف المؤمن له فهذا أمر مناف لطبيعة عقد التأمين⁽²⁾.

كاستثناء لهذه القاعدة استقر الرأي اليوم فقها وقضاءً على جواز التأمين من خطأ المؤمن له غير المتعمد، لانتفاء النص الذي يحظر هذا النوع من الاتفاق وعدم منافاته للنظام العام، أما في حالة الغش وارتكاب المؤمن له أخطاء عمدية فلا يصح الضمان عليها، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري حيث تنص المادة 1/102 من ق ت ج « لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها: 1/ أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة. والعكس

1 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 269.

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري-الضمان البحري، مرجع سابق، ص 110.

صحيح أي أن الأخطاء التي يرتكبها المؤمن له بدون قصد يمكن أن يتفق عليها الأطراف المتعاقدة وتدرج بذلك ضمن الأخطار المضمونة.»

الفرع الثاني

الأخطار المستثناة في عقد التأمين البحري

بعد أن تطرقنا إلى الأخطار المضمونة ننقل إلى الأخطار المستبعدة، والتي يكون استبعادها سواء باتفاق أو طبقاً للقانون، حيث فرق هذا الأخير بين الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة والتي تعود لإرادة المتعاقدين في مخالفة ذلك، وهذا ما أخذ بها المشرع الجزائري أي أن هناك أخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية التي نصت عليها المادة 102 من ق.ت.ج. وهناك أخطار غير قابلة للضمان إلا باتفاق خاص طبقاً لنص المادة 103 ق.ت.ج.

أولاً - الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة

ثمة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة وتتمثل فيما يلي حسب ما نصت عليه المادة 102 ق.ت.ج.

1- أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسيمة،

2- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

- مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن،

- الغرامات والمصادرات الموضوعية تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو

التطهيرية،

3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة

والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار

الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات.

ولقد اعتبرت المادة 92 من الأمر رقم 07/95 المادة 102 من النظام العام فلا يجوز

مخالفتها، ونصت المادة 126 من الأمر نفسه: « لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر

المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة»، وتعتبر كذلك من النظام العام وهي نفس

الأحكام الموجودة في وثيقة التأمين على السفينة في بندها الخامس⁽¹⁾.

1 - محمد أمين مهري، مرجع سابق، ص56.

ثانيا - الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف

أما بالنسبة للأخطار التي استبعدتها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التأمين، فنجدها منصوص عليها في المادة 103 من الأمر رقم 07/95 في الأحكام العامة الخاصة بالتأمينات البحرية والمادة 127 الموجودة ضمن الأحكام الخاصة بالتأمين على هيكل السفينة، وقد نصت المادة 103 على ما يلي:

- 1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،
- 2- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب،
- 3- القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها،
- 4- الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات،
- 5- احتراق الحصار،
- 6- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين،
- 7- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون،
- 8- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

نفهم من مضمون هذه المادة أن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه، وهو كل عيب داخلي في الشيء المؤمن عليه يؤدي به إلى الهلاك أو التلف كون هذا الضرر ليس ناشئا عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه (سواء عيب ذاتي في البضاعة المشحونة أو عيب ذاتي في السفينة) نفسه فلا يعدّ خطرا بحريا يسأل عنه المؤمن، كما نجد أخطار الحرب⁽¹⁾ ضمن القائمة والإضرابات والحركات الشعبية وإضرابات إغلاق المحلات

1 - يقصد بالخطر الحربي الحادث الذي يكون سببه المباشر عملا حربيا، ولا يقصد بالأعمال الحربية فقط وسائل القتال التي يستخدمها المحاربين لإخضاع العدو، بل أيضا وسائل القهر التي يستخدمها ضد الأموال الخاصة كإصابة السفينة بقذيفة أو اصطدامها بلغم بحري أو بالشبكة الواقية من الغوصات، وتوقيف السفينة عن السفر بأمر من السلطات... للمزيد من التفاصيل يرجى الرجوع إلى مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2012، مرجع سابق. ص 134.

وأعمال تخريب الإرهاب، خسائر النفقات التي تدفع لتفادي الأضرار أو للحد من أثره، غالباً ما تكون هذه النفقات مقابل الخسائر المشتركة أو تدفع لتخليص بضاعة محتجزة لدى حراس الشواطئ أو الجمارك.

الفصل الثاني

الآثار المترتبة على عقد التأمين البحري

إذا أبرم عقد التأمين البحري بقيام أركانه الثلاث وتوافر شروط صحته، فإنه كغيره من العقود التأمينية الأخرى ينعقد صحيحاً ومرتباً لآثاره.

تتمثل آثار عقد التأمين البحري في التزام كل من طرفي العقد (المؤمن والمؤمن له) بالالتزامات المنصوص عليها قانوناً، وتلك المشروطة بموجب وثيقة التأمين والشروط العامة والخاصة المضافة إليها والتعهدات الضمنية والصريحة التي تضمنتها (المبحث الأول) وتتساقط بموجب هذه الالتزامات دعاوي قضائية تتمثل في دعاوي التعويض التي تعد مطلباً وحقاً شرعياً تكون للمؤمن له في مواجهة المؤمن حتى يحصل على حقه في التعويض (المبحث الثاني).

المبحث الأول

التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري

يرتب عقد التأمين البحري بمجرد إبرامه وبداية سريانه التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين وهما المؤمن والمؤمن له.

يلتزم المؤمن له بموجب عقد التأمين البحري بعدة التزامات منصوص عليها قانوناً تضمنتها نصوص التشريعات المتعلقة بهذا العقد ووثيقة التأمين والشروط المعهدية الملحقة بها سواء أكان العقد متعلقاً بتأمين البضائع، أم تأمين السفينة، أم بأجور الشحن (المطلب الأول) أما بالنسبة للمؤمن فهو تقع على عاتقه أيضاً التزامات عدّة، لكن الإلتزام الرئيسي والأساسي الذي يلتزم به هو دفع مبلغ التأمين وهذا الإلتزام الأخير يقابل الإلتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التزامات المؤمن له

يقع على عاتق المؤمن له التزامات عدة منصوص عليها في مختلف النصوص التشريعية المتعلقة بعقد التأمين، تبدأ هذه الإلتزامات بالإلتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الشيء المؤمن عليه (الفرع الأول) يليه أهم التزام ألا وهو الإلتزام بدفع قسط التأمين (الفرع الثاني) كما يقع على عاتق المؤمن له التزام ثالث وهو الإلتزام بالمحافظة على حقوق المؤمن في الأمور التي يقضي عليه القيام بها (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر

يقوم نشاط التأمين بوجه عام على حساب احتمالات دفع التعويضات لمختلف المؤمن عليهم، ويتم تحديد قيمة قسط التأمين في ضوء طبيعة الخطر المؤمن عليه، وهو ما يفترض توافر فكرة صحيحة عن الخطر لدى المؤمن، لذلك أوجب القانون على المؤمن عليه تقديم معلومات صحيحة عن الخطر⁽¹⁾، وهذا ما سنوضحه من خلال التطرق لأساس الالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر (أولاً) كما أن القانون يرتب في حالة الإخلال بهذا الالتزام جزاء صارم يتمثل في البطلان (ثانياً).

أولاً - أساس الالتزام

إذا كان على كل متعاقد أن يتحرى بنفسه عن حقيقة الصفة التي يتعاقد بشأنها، فليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه وحدوده، ولا يتسنى للمؤمن في كثير من الأحيان أن يعرف الخطر على وجه اليقين وأن يحيط به إلا عن طريق المؤمن له نفسه، ومن ثم يفرض القانون على المؤمن له أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون، حق يتمكن المؤمن من تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر والمطالبة بقسط يتفق مع أهمية ونسبة تحقيقه، وهذا الالتزام الذي يقع على عاتق المؤمن له إما هو التزام قانوني يفرضه القانون فلا يتولد عن العقد وإن كان يتولد بمناسبة⁽²⁾.

ثانياً - جزاء الإخلال بالالتزام (بطلان التأمين)

إذا أخل المؤمن له بالالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر، يكون من جانبه قد خرج على مبدأ حسن النية الذي يتصف به عقود التأمين، ومنها التأمين البحري، الأمر الذي يسمح للمؤمن بالمطالبة بفسخ العقد مع احتفاظه بالأقساط كاملة عندما يتضح أن إخفاء تلك المعلومات كان بسوء نية من جانب المؤمن له⁽³⁾، ولقد جاء في الأمر رقم 07-95 المعدل

1 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 372.

2 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2012، مرجع سابق، ص 176.

3 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 283.

والمتمم بالقانون رقم 04-06 والمتعلق بالتأمينات على أنه: « يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين»⁽¹⁾.
يستحق المؤمن كذلك تحقيق القسط في حالة عدم وجود سوء نية من جانب المؤمن له⁽²⁾.

عليه فإنّ جزء الإخلال بهذا الالتزام هو البطلان، ويعود أساس الالتزام كون نشاط التأمين يقوم بوجه عام على حساب احتمالات دفع التعويضات لمختلف المؤمن عليهم، ويتم تحديد قسط التأمين في ضوء طبيعة الخطر المؤمن عليه، وهو ما يفترض توافر فكرة صحيحة عن الخطر لدى المؤمن، ويستلزم القانون لبطلان عقد التأمين بسبب الإخلال بالالتزام المؤمن له بتقديم البيانات اللازمة عن الخطر شرطين ويتمثل الأول في سكوت المؤمن له أو تقديمه بيانات غير صحيحة والثاني أن يكون من شأن السكوت أو الكذب تغيير فكرة المؤمن عن حقيقة الخطر المضمون⁽³⁾.

يراد بالشرط الأول امتناع المؤمن له عمدا عن الإدلاء للمؤمن ببيانات متعلقة بالخطر المؤمن ضده ويهم المؤمن معرفتها، أو عدم ذكر واقعة أو ملاحظة يلزم بيانها كأن يغفل ذكر أنّه طلب التأمين من مؤمن آخر فرفض التعاقد، أو أنّ البضاعة المؤمن عليها شحنت على ظهر السفينة، كما يعتبر كتماناً أن يغفل المؤمن له ذكر أنه طلب التأمين من مؤمن آخر فرفض التعاقد معه⁽⁴⁾.

ولا يختلف الأمر بالنسبة للبيانات غير الصحيحة التي يدلي بها المؤمن له عن واقعة معينة، كما لو ادعى أن البضاعة قد شحنت في عابرة السفينة في حين أنها مشحونة على ظهر السفينة ففي جميع هذه الحالات يكون المؤمن له قد قلل من جانبه من فكرة الخطر، مما يشكل احتيالا أو سوء نية بقصد تخفيض الأقساط أو الحصول على قبول المؤمن في إبرام عقد التأمين البحري⁽⁵⁾.

1 - نصت المادة 113 من قانون التأمينات على أنه: «يترتب على كل تصريح غير صحيح...».

2 - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 274.

3 - مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 79.

4 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، 2006، ص 450.

5 - عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 284.

يلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يكون مبطلاً للعقد إلا إذا تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المؤمن له نفسه، فإذا كانت الوقائع والظروف معروفة للكافة ومفروضا معرفتها من المؤمن، أو إذا كان في مقدور المؤمن أن يتحرى عنها بنفسه، فلا يعد السكوت عنها أو تقديم بيان غير صحيح بشأنها مبطلاً للتأمين، إذ أن المؤمن يعتبر مخطئاً لعدم معرفة هذه الوقائع أو عدم تحريره عنها، وخطأه هذا يَجِبُ خطأ المؤمن له. وعلى هذا إذا أمّن على بضاعة مرسلّة إلى بلد في حالة حرب، فلا يلزم المؤمن له ببيان هذه الواقعة، لأنها معروفة للجميع ويفترض معرفة المؤمن بها، وإذا أمّن على البضاعة وسلم سنّد الشحن للمؤمن، فلا يحق له أن يتضرر من سكوت المؤمن له عن بيان طبيعة الشحنة، ولا يعتبر سكوتا من المؤمن له عدم بيان درجة السفينة المؤمن عليها إذا كانت مقيدة لدى إحدى شركات تصنيف السفن، إذ في ميسور المؤمن معرفة هذه الدرجة بالرجوع إلى سجلات الشركة⁽¹⁾.

أما الشرط الثاني فمفاده أن يكون من شأن السكوت أو الكذب تغيير فكرة المؤمن عن حقيقة الخطر المضمون، حيث يشترط حتى يحق للمؤمن طلب بطلان التأمين بسبب الكتمان أو الكذب في البيانات أن ينصب السكوت أو الكذب على بيان جوهري من شأنه أن يغير فكرة المؤمن عن حقيقة الخطر المضمون⁽²⁾ وذلك بأن يتضح للمؤمن أن الخطر المضمون أكبر مما ورد في بيانات المؤمن له أو أن يكون من شأن هذا البيان إحداث تغيير كبير في شروط التأمين أو في مبلغ القسط بحيث ما كان للمؤمن أن يقبل التأمين بشروطه المعقودة إذا تبين له الخطر بالشكل الذي أخفاه عنه المؤمن له أو كذب عليه في بيان حقيقة البضائع السريعة للتلف، أو أن السفينة المؤمن عليها تحمل جنسية وطنية وهي في الواقع تحمل جنسية دولة معادية⁽³⁾.

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 452.

2 - محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 430.

3 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص ص 152 - 153.

ومعيار التقليل من فكرة الخطر لدى المؤمن لا يرتبط بسوء نية المؤمن له أو حسننها، كما يرتبط بحدوث ضرر أو هلاك للشيء المؤمن عليه جراء كتمان المعلومات أو تقديمها بشكل غير صحيح للمؤمن، إذ أن مجرد كتمانها يعطي للمؤمن حق إبطال العقد. يشير في هذا الصدد آثار البطلان المترتب على سكوت المؤمن له عما يلزم بيانه أو تصريح منه بخلاف الواقع وبوجب نقصان الخطر المضمون، حيث يبطل التأمين، بطلانا نسبيا مقدما لمصلحة المؤمن، ومن ثمة يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها، كما أنه ليس للمؤمن له أن يتمسك به، وإذا أبطل العقد يتحرر المؤمن من التزامه بدفع مبلغ التأمين، ولكنه يظل محتفظا بالحق في كامل القسط إذا توافرت لدى المؤمن له نية الاحتيال، ونصفه في حال انتفاء هذه النية⁽¹⁾.

الفرع الثاني

الالتزام بدفع القسط

يعتبر الالتزام بدفع قسط التأمين⁽²⁾ من أهم التزامات المؤمن له بموجب عقد التأمين بشكل عام، وعقد التأمين البحري بشكل خاص، إذ يتوقف على تنفيذه استمرارية نفاذ العقد، وترتيبه للأثر المقصود من وراء إبرامه وهو تعويض الخسارة الناجمة عن وقوع الخطر المؤمن منه، وإذا كان تنفيذ هذا الالتزام بهذه الدرجة من الأهمية في تقرير مسؤولية المؤمن، فلا بد إذن من أن نلم بكامل التفاصيل المتعلقة به⁽³⁾. فنبين كيفية تحديد القسط من قبل المؤمن (أولا) مع بيان تاريخ ومكان الوفاء به ومدى قابلية للتجزئة (ثانيا).

أولا - كيفية تحديد القسط

يتم تحديد قسط التأمين وفقا لما يلي:

أ - حساب القسط

يتحدد قسط التأمين في العمل إما بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به، بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن فيه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه ومدة التأمين، وإذا لم يحدد القسط في عقد التأمين فيرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام

1 - مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 81.

2 - يقصد بقسط التأمين المبلغ الذي يتعهد المؤمن عليه بدفعه للمؤمن مقابل حصوله على الخدمة التأمينية. انظر في ذلك: -هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 372-373.

3 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، 2009، ص 683.

العقد، وتتولى تحديد القسط هيئات فنية استنادا إلى الإحصائيات والخبرة التي تكشف عن درجة احتمال تحقق الخطر ودرجة جسامته⁽¹⁾. ففي حالة ما إذا كان محل التأمين بضاعة، فإنه يأخذ بعين الاعتبار عند تحديده قسط التأمين، نوعه وطبيعة تغليفها وحفظها أثناء عملية النقل وطريقة ومكان تستيفها في السفينة، ومواصفات السفينة التي تشحن عليها، والمنطقة الجغرافية التي تنتقل ضمنها، وسعة نطاق التغطية المطلوبة فجميع هذه الظروف تعتبر ظروف مؤثرة في تحديد احتمال تعرض البضاعة محل العقد للخطر المؤمن منه وحجم الخسارة...، أما إذا كان محل التأمين سفينة، وجب أن يؤخذ بالاعتبار نوع بناء هيكلها وعمرها وجنسيته، وطريقة تسيرها ودرجة تصنيفها من قبل جمعية تصنيف معترف بها دوليا، ومستوى كفاءة إدارتها، وحمولتها الإجمالية والساكنة وطريقة استخدامها ونوع التجارة البحرية التي تمارسها، والمنطقة الجغرافية التي تبحر ضمن نطاقها، وما إذا كانت منتظمة في خط ملاحي دولي أم لم تكن كذلك، وما إذا كان التأمين المطلوب للرحلة البحرية واحدة أم تأمينا زمنيا، وسعة نطاق التغطية المطلوبة، وما إذا كانت التغطية قاصرة على الخسارة الكلية فقط، أم تشمل الخسارة الجزئية أيضا⁽²⁾، والقاعدة أن يتم احتساب قسط التأمين على السفينة على مرحلتين... الخ.

ب - قسط إعادة التأمين

يكون عادة قسط إعادة التأمين أقل من قسط التأمين الأصلي، إذ من النادر أن يكون هذا القسط مساويا لقسط التأمين الذي يحصل عليه المؤمن المباشر، لأن النفقات العامة تكون أقل في إعادة التأمين عنها في التأمين الأصلي بيد أن هناك اعتبارات مختلفة قد تحمل معيد التأمين على أن يطالب بقسط أعلى من قسط التأمين، أو أن يقتصر على قسط أقل، فقد تكون لمعيد التأمين فكرة عن الخطر أوضح وأدق من فكرة المؤمن المباشر وقد تتغير الظروف الاقتصادية في الفترة التي تقع بين إبرام عقد التأمين وعقد إعادة التأمين كما أن المخاطر قد تزيد أو تنقص منذ إبرام عقد التأمين⁽³⁾.

1 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 166.

2 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 687.

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

ج - عدم تغيير القسط

الأصل أن قسط التأمين يجب أن يكون ثابتاً، أي أن المؤمن له لا يلتزم إلا بالمبلغ الذي تم تحديده كقسط للتأمين مقابل تحمل المؤمن للأخطار، إلا أنه يمكن للقسط أن يتغير بالزيادة أو بالنقصان بحسب الأحوال التي تؤدي إلى تغيير الخطر المؤمن منه، ولذلك يجوز الاتفاق على زيادة القسط في حالة زيادة المخاطر، وعلى تخفيضه في حالة نقصانها⁽¹⁾.

د - قابلية القسط للتجزئة

ثار التساؤل حول إمكانية تجزئة القسط في حالة زوال الخطر قبل انتهاء التأمين كما لو حدث أن أبرم التأمين على السفينة ضد الأخطار البحرية لمدة عام ولكن السفينة هلكت بسبب خطر حربي بعد مضي ستة أشهر من التأمين عليها هل يجوز للمؤمن له على السفينة ضد الأخطار البحرية أن يسترد القسط عن الفترة التي لم يغطيها المؤمن البحري⁽²⁾. يرى الاتجاه الأول بأن للمؤمن الحق في القسط المتفق عليه في العقد، وإذا كان تنفيذ العقد قد أوقف بقوة القاهرة قبل انتهاء مدة التأمين تأسيساً على أن حق المؤمن في القسط يبدأ من سريان عقد التأمين البحري وهذا الحق يبقى في ذمة المؤمن له، على اعتبار أن عقد التأمين البحري هو من عقود الغرر، حيث تقتضي طبيعته أن يبقى حق المؤمن في القسط كاملاً حتى لو زال الخطر المؤمن منه قبل نهاية مدة التأمين لأن ضمان الخطر من جانب المؤمن قد بدأ منذ سريان العقد، ولو كان الخطر قد وقع قبل وقوع القوة القاهرة التي منعت استمرار العقد لكان على المؤمن واجب تعويض المؤمن له من الأضرار التي أصابته⁽³⁾.

بينما يرى آخرون بأن حق المؤمن يتمثل في مثل هذه الحالة بقسط التأمين الذي يقابل المدة التي يسري فيها عقد التأمين البحري ولا يجوز له المطالبة بأقساط التأمين على المدة التي تلي فترة إيقاف العقد بقوة القاهرة لا علاقة لها بالمخاطر التي يشملها عقد التأمين البحري ويبرر هذا رأي الفقه باعتماده على قرار صادر لمحكمة النقض الفرنسية، والتي رأت بانقضاء عقد التأمين البحري في حالة ما إذا كان ناشئاً عن قوة القاهرة منعت تنفيذه، وأعطت للمؤمن

1 - سماح محمودي، مرجع سابق، 2004، ص ص 81-82.

2 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 433.

3 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص ص 281 - 282.

فقط الحق بالأقساط التي تقابل المدّة التي سبقت العقد، ولم تحكّم للمؤمن بالأقساط على المدّة التالية لوقوع القاهرة باعتبار أنّ العقد قد أوقف سريانه، مما يستتبع حتما استحالة وقوع الخطر المؤمن منه⁽¹⁾.

ثانيا - كيفية الوفاء بالقسط

يستوجب لدراسة كيفية الوفاء بالقسط التعرض إلى المدين بالقسط ومكان الوفاء وزمانه، ثم جزاء الإخلال عن الوفاء به وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ- المدين بالقسط

يقصد بالمدين بالقسط من يوقع على وثيقة التأمين ولم يكن هو المستفيد من التأمين، وينتج عن هذا أنه في التأمين لمصلحة شخص غير معين، يكون موقع الوثيقة هو الملتزم وحده اتجاه المؤمن بدفع القسط، وكذلك الحكم بالتأمين الذي يعقده وكيل بالعمولة، إذ أن الوكيل بالعمولة هو الملتزم وحده بدفع القسط⁽²⁾. وإذا عقد التأمين وكيل عادي، فإن المسؤول عن الوفاء بالقسط هو الموكل لا الوكيل ولذلك فإن السمسار الذي يعتبر وكيلاً للمؤمن له لا يمكن إلزامه بالوفاء، وإذا وفى المؤمن له لصالح المالك الجديد أو المستأجر التزام المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين فإنه لا يبرأ من التزامه اتجاه المؤمن، على أن قانون التأمين البحري الانجليزي (م 3) يقضي باعتبار السمسار مسؤولاً عن الوفاء بالقسط تجاه المؤمن وإذا لم يكن المستفيد من الوثيقة ملزماً بصفته هذه بالوفاء بقسط التأمين، فإن المؤمن مع ذلك يمتنع عن تنفيذ التزامه في مواجهتها ما دام القسط لم يدفع بعد تطبيقاً لمبدأ الدفع بعدم التنفيذ، ويجوز له طبعاً أن ينقص من تعويض التأمين مبلغاً مساوياً للقسط الذي لم يدفع على أنه إذا انتقلت ملكية السفينة المؤمن عليها أو أجرت غير مجهزة واستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أن المستأجر التزام المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين⁽³⁾.

1 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 418.

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 170.

3 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 173.

ب - زمان ومكان الوفاء بالقسط

يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين⁽¹⁾، في الزمان والمكان المتفق عليهما، وبستوي في ذلك أن يكون المؤمن له هو المستفيد من التأمين أم أن شخصا آخر معيناً كان أو قابلاً للتعيين هو المستفيد من التأمين البحري⁽²⁾، وعادة ما يكون الوفاء بالقسط في محل إقامة المؤمن تطبيقاً للقواعد العامة، ومع ذلك فإن وثائق التأمين عامة تشارط أن يكون الوفاء بالقسط في محل المؤمن تيسيراً على شركات التأمين⁽³⁾.

ولما كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة فإنه يكون مستحقاً فوراً بمجرد إبرام العقد، ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة رقم 79 من الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم بالقانون رقم 09-04 المتعلق بالتأمينات⁽⁴⁾.

عادة ما يدفع القسط بصورة دورية في أول كل وحدة زمنية وغالباً ما تكون مدة التأمين "سنة" إلا أنه في العادة يكون القسط السنوي قابلاً للتجزئة على دفعات تكون سداسية أو شهرية لتسيير التسديد على المؤمن لهم⁽⁵⁾.

يلاحظ إذن أن مكان الوفاء بالقسط التأمين هو موطن المؤمن وفقاً للقواعد العامة، ويكون القسط مستحقاً بمجرد إبرام عقد التأمين بين المؤمن والمؤمن له.

ج - جزاء الإخلال بالتزام الوفاء بالقسط

1 - تختلف وسائل وفاء المؤمن له بالتزامه فقد يكون الوفاء عن طريق الدفع النقدي، ويكون ذلك في حالة ما إذا قام المؤمن له بتسديد مبلغ قسط التأمين نقداً أو بواسطة بطاقة ائتمان، كما يمكن أن يكون دفع القسط عن طريق الدفع بموجب حوالة مصرفية أو مكتب خاص متخصص (صراف)، أو في حالة ما إذا قام المؤمن له بالتسديد بموجب صك مصرفي محرر لأمر المؤمن، كما يمكن أن تكون وسيلة الدفع بموجب سند *كميالي أو التسديد بواسطة الحساب الجاري، وأخيراً يمكن أن يكون التسديد إلى الوكيل في حالة ما إذا كان التأمين، قد تم بتوسط وكيل تأمين أو التسديد المتيسر لقسط التأمين. لمزيد من التفاصيل راجع:

- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص ص 686 - 701.

- هاني دويدار، مرجع سابق، ص 373.

3 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 171.

4 - نصت المادة 3/220 من قانون التأمينات على أنه: « يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان ».

5 - نصت المادة 81 من القانون نفسه على أنه: « إن القسط الدوري هو القسط الذي يدفعه مكتب التأمين كلما حلّ أجل الاستحقاق طوالياً لمدة المحددة في العقد ».

يعتبر الالتزام بدفع القسط التزاما يتبع على عاتق المؤمن له وحقا من حقوق الملايين حتى يمكنه من الضمان وهذا ما سبق وإن أشرنا إليه، إلا أنه لم يرد في قانون التأمين الجزائري نص صريح بهذا الشأن، ومن ثم فإن الرجوع إلى الأحكام العامة يوفر الحماية لطرفي العقد على حد سواء.

تقتضي القواعد العامة أنه في حالة إخلال المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 فقرة 1 و 3 فإنه يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة القسط، أما إذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالسنة إلى القسط المستحق معه⁽¹⁾. غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر⁽²⁾.

حسب القاعدة العامة فإنه إذا لم يدفع المؤمن قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية 8 المالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان، ويجوز فسخ العقد بعد عشرة أيام (10) من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام⁽³⁾.

يمكن القول من هذا المطلق أن القسط يعتبر عنصراً جوهرياً في التأمين لا يجوز التخلف عنه، فلا يمكن أن يؤدي العقد وظيفته بدون القسط، فإذا لم يلتزم المؤمن له بدفع القسط جاز للمؤمن فسخ العقد أو وقفه وفقاً للشروط السالفة الذكر، كما أن استمرارية القسط في السريان في حالة وقف الضمان واحتمال وقوع الخطر أثناء فترة الوقف وانتفاء حق المؤمن له في التعويض يعتبر جزءاً له عن تخلفه عن الدفع.

أما فيما يخص شركات التأمين فإنها تلجأ إلى القواعد العامة للعمل بها والتي تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه أو تعديله إلا بإرادة الطرفين وفقاً لما نصت

1 - نصت المادة 1/109 من قانون التأمينات على أنه: « إذا أخل المؤمن له بالالتزامات... بالنسبة للقسط المستحق فعلاً ».

2 - نصت المادة 2/109 من القانون نفسه: « غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد... عند تفاقم الخطر ».

3 - المادة 1/111 من القانون نفسه نصت أنه: « إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول... مع الإشعار بالاستلام ».

عليه المادة 106 من القانون المدني الجزائري، ذلك من أجل وضع قاعدة عامة تجيز استحقاق القسط في ميعاده.

فيما يخص قانون التأمين الجزائري فهو لم يترك أمر جزاء تخلف المؤمن له عن الوفاء وفقا للقواعد العامة بل نظام الجزاء بالنسبة لتأمين الأضرار ذلك وفقا لما نصت عليه 16 فقرة 2 و3 منه⁽¹⁾.

كل المواد السابقة الذكر تتشابه في مضمونها حيث أنها تنص على الجزاء المترتب عن عدم دفع القسط من قبل المؤمن له والمؤمن والطرق المتبعة من قبل المؤمن له في حالة أعذاره عن عدم دفعه القسط في ميعاد استحقاقه، وكذا خلو الاتفاق أو الفسخ من أي أثر بالنسبة للغير حسن النية المستفيد من التأمين قبل التبليغ بالاتفاق والفسخ.

الفرع الثالث

التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن

يلتزم المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن في الأمور التي يقتضي القيام بها للمحافظة على حقوق المؤمن ويكون ذلك عن طريق إسناعه إلى إعلام المؤمن بالحدث ذلك لاتخاذ هذا الأخير التدابير اللازمة لمعرفة الخطر والأضرار واتخاذ الاحتياطات الواجبة للحد منه (أولا) كما يطلب كذلك من المؤمن له أن يحافظ على حقوق المؤمن التي تترتب اتجاه الغير (ثانيا) وبما أن المؤمن له لديه التزام بالمحافظة على مصالح المؤمن فإن عليه إثبات الضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن له (ثالثا).

أولا - التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه

يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه حتى يقوم هذا الأخير باتخاذ اللازم نحو حصر الأضرار المتكبدة وتعويض المؤمن عنها⁽²⁾، فإذا وقع الحادث المؤمن منه والوارد ذكره في عقد التأمين، فإنه يتطلب على المؤمن له الإسراع فورا وخلال (07) أيام على الأكثر من وقوعه إلى إبلاغ أو إعلام المؤمن بذلك الخبر لكي يسهل

1 - تنص المادة 2/16 و3 من الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات على أنه: «

- يجب على المؤمن له أن يدفع القسط المطلوب خلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من تاريخ الاستحقاق.

- في حالة عدم الدفع يجب على المؤمن أن يعذر المؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع

الإشعار بالاستلام بدفع القسط المطلوب خلال الثلاثين (30) يوما التالية لانقضاء الأجل المحدد في 2 أعلاه.»

2 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 435.

عليه كل تحقيق يتحقق بذلك وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر، واتخاذ الإجراءات المناسبة لمعرفة الأضرار الناجمة عنه⁽¹⁾.

مفاد ذلك أن عدم الإبلاغ عن الحادث في المهلة المذكورة قد يؤدي إلى عدم معرفة المؤمن لطبيعة الخطر، أو طبيعة الأضرار، الأمر الذي قد يعطي الحق للمؤمن في حالة تأخر المؤمن له عن الإبلاغ المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحقه من جراء هذا التأخير⁽²⁾.

ثانيا - المحافظة على حقوق المؤمن تجاه الغير (مبدأ الحلول)

يتخذ المؤمن له تدابير إلزامية لحفظ حقوق المؤمن وذلك للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة⁽³⁾، وذلك لأن الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمنة غالباً ما تنشأ عن خطأ الغير كالناقل البحري في التأمين عن البضائع...⁽⁴⁾.

تتمثل هذه الحقوق بتقديم التحفظات المطلوبة لحماية الحق وكذلك إخطار المؤمن بالحادث الحاصل ومسببه ليتمكن الأخير من مقاضاته، ومعنى ذلك أن واجب المؤمن له يقتضي القيام بالتحفظات المطلوبة التي تحصي حقوق المؤمن ولا يتعداها إلى إقامة الدعوى إلا أن من يقوم بها هو المؤمن نفسه أو وكيله (الوسطاء) فهذا ما يسمى بمبدأ الحلول فلو تسلم بضائع منقولة عن طريق البحر، متضررة بسبب خطأ الناقل فمطلوب من المؤمن له (صاحب البضائع) أن يقدم التحفظات المطلوبة تجاه مسؤولية الناقل ليحمي المؤمن من مواجهة الناقل، وإذا تخلف عن ذلك يسأل عن تعويض المؤمن الضرر الذي يتعرض له جراء هذا التقصير⁽⁵⁾،

ومن البديهي أن للمؤمن له حقا قانونيا في التعويض من مالك السفينة المخطئة أو من الناقل ولكنه إذا اختار مطالبة المؤمن بالتعويض واستلم هذا التعويض فعلا، فإن قواعد العدالة تقتضي منعه من الحصول على تعويض آخر من المسئول عن الضرر، ولكن لا يعني إعفاء هذا الغير من التزامه على أساس أن الخسارة قد تم التعويض عنها لأن قواعد

1 - نصت المادة 7/108 من قانون التأمينات « أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه... » .

2 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 286.

3 - نصت المادة 6/108 من القانون نفسه « أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية الى حفظ حقوق المؤمن... » .

4 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق ص 436.

5 - لطيف جبر كومانبي، مرجع سابق، ص 278.

العدالة نفسها لا تجيز هذا الإعفاء، وعليه فقد تم الأخذ بمبدأ الحلول ليساعد على تطبيق هذه القواعد إذ يترتب عليه من ناحية منع المؤمن له من الحصول على تعويض مزدوج عن خسارة واحدة ومن ناحية أخرى وضع المؤمن مكان وموضع من له ممارسة الحقوق ومباشرة الدعاوي ضد الغير المسئول و مما تقدم يمكن تعريف الحلول في التأمين البحري بأنه استبدال يتم بمقتضاه إلزام المؤمن له بدلا من المسئول الأصلي عن هذا التعويض وحلوله محله في مباشرة حقوقه ودعواه ضد هذا المسئول⁽¹⁾.

ثالثا - تثبت الأضرار الناشئة عن الحادث

يتوجب على المؤمن له، في حالة تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وكان ذلك الشيء مثل من نوع البضائع الاتصال بالمؤمن أو وكيله أو السلطة المحلية لإجراء الكشف عن الأشياء التي تعرضت للهلاك أو التلف وتثبيت ذلك لتحديد مقدار الأضرار التي تعرضت إليها، ومثل هذه الحالة لا يمكن تصورها إلا عند تعرض البضائع للخطر وأثناء الرحلة ووصولها تالفة أو معيبة أو وجود نقص فيها، يتوجب على المؤمن له المحافظة على حقه الطلب من المؤمن إجراء الكشف وتثبيت حالة البضاعة، وقد جرت العادة أن يتم الكشف وتثبيت حالة البضاعة في حالة تعرضها للهلاك أو التلف، من قبل خبراء شركات التأمين، وعند عدم وجودهم فمن قبل خبراء يتم انتدابهم من قبل القضاء⁽²⁾.

يلاحظ مما سبق أن المؤمن له يلتزم بموجب عقد التأمين البحري بعدة التزامات تضمنتها نصوص التشريعات المتعلقة بهذا العقد ووثيقة التأمين والشروط المعهدية الملحقة بها، سواء أكان العقد متعلقا بتأمين البضاعة أم بتأمين السفينة أم بأحوال الشحن وفي حالة تخلفه عن هذه الالتزامات تترتب عليه المسؤولية، لكن المؤمن له لا يتحمل جميع الالتزامات على عاتقه بل هناك التزامات أخرى تقع على عاتق المؤمن ما دام أن عقد التأمين البحري يرتب التزامات لكلا الجانبين.

1 - نور الصديق الأمين المصراطي، مبدأ الحلول في التأمين البحري⁽¹⁾، مجلة الرائد العربي، العدد 60، دار عكرمة للطباعة والنشر، سوريا، 1998، ص ص 49-50.

2 - عادل علي المققادي، مرجع سابق، ص ص 287 - 288.

المطلب الثاني

التزامات المؤمن

يقع على عاتق المؤمن التزام رئيسي وهو دفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر (الفرع الأول) كما يلتزم المؤمن بزيادة على ذلك بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له وهو ما يسمى بعنصر الادخار في بعض صور التأمين (الفرع الثاني) وعملا بقبول حق المؤمن له في الاحتياطي الحسابي فإنه يكون له الحق، في تخفيض التأمين (الفرع الثالث).

الفرع الأول

دفع مبلغ التعويض أو مبلغ التأمين

يلتزم المؤمن بالتزام رئيسي وهو دفع مبلغ التأمين في حالة حصول الضرر الناجم عن الخطر المؤمن ضده⁽¹⁾، وهذا المبلغ يعد، السبب الرئيسي في إبرام عقد التأمين، إذ يلتزم المؤمن بدفع هذا المبلغ في الأحوال التي يحصل فيها الضرر للمؤمن له ناجم عن الأخطار التي تم الاتفاق عليها في وثيقة التأمين بشرط أن لا يتجاوز ذلك قيمة الأشياء المؤمن عليها ويمكن أن يتم تعويض المؤمن له عن كل الأضرار التي لحقت به والتي تم تحديدها في الوثيقة وهنا نتحدث عن الأخطار المضمنة في العقد مع استبعاد الأضرار الجسدية، وشروط التعويض في التأمين تمنع التعويض عن الأضرار التي يكون للمؤمن له يد فيها⁽²⁾.

ولما كان عقد التأمين البحري يقوم على مبدأين أساسيين وهما مبدأ التعويض ومبدأ حسن النية، فإن المؤمن يلتزم بتعويض المؤمن له عما يلحقه من ضرر جراء ما ضمن من الأخطار التي قد تتحقق، إلا أن مبلغ التعويض ومبلغ التأمين قد يختلفان فالأول هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه وهو يكون في حدود الضرر المتكبد لا أكثر وعادة يكون مبلغ التعويض أقل من مبلغ التأمين لأنه يخضع لبعض الاقتطاعات كعجز الطريق المسموحات، ويختلف حجم التعويض بحسب حجم الكارثة المتكبدة هلاكا كلياً أو جزئياً، كما يختلف بحسب ما إذا كان التأمين كلياً يغطي القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه أو جزئياً يغطي نصف أو ثلث هذه القيمة فحسب⁽³⁾.

1 - لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 270.

2 - Arnaud MONTAS, Droit maritime théorie et pratique, Vuibert, Paris, 2012, p 201.

3 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 189.

أما مبلغ التأمين فهو الرقم المذكور في وثيقة التأمين والذي يشكل الحد الأقصى لالتزامات المؤمن قبل المؤمن له، ولا يدفع بأكمله لهذا الأخير إلا إذا كان التأمين كلياً أي يغطي قيمة الشيء المؤمن عليه، أما إذا كانت الخسارة جزئية بحيث لم يترتب على تحقق الخطر إلا هلاك جزء فقط من الشيء المؤمن عليه ففي هذه الحالة تطبق قاعدة النسبة ويكون التعويض جزئي يقدر الضرر الذي لحق المؤمن له⁽¹⁾.

لكن يجب أن يقتصر مبلغ التعويض: على مبلغ التأمين في حدود الضرر الذي يلحق المؤمن له، إما أن يكون خاص أو مشتركاً أو خسارة تقديرية، وإذا كانت مصروفات فإن المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو ما تعلق بالبضاعة.

يجري في التأمين على البضاعة تحديد الخسائر البحرية اللاحقة بالبضائع بمقارنة قيمتها بعد تعرضها للخسارة بقيمتها المقدرة في ميناء الوصول إذا وصلت سالمة، ولا بد من التمييز بين الخسارة الكلية والخسارة الجزئية، ففي الأول عندما تهلك البضائع، فيدفع مبلغ التأمين المقابل لقيمة البضاعة في ميناء التفريغ على أن ينقص منه أجور النقل إذا لم يدفع أو إذا استرجعت، وكذلك الرسوم الجمركية تخفض أيضاً من القيمة باعتبار المال الهالك لا يدفع عنه أجرة ولا تدفع عنه رسوم⁽²⁾، أما في حالة تلف البضاعة أي أنها لم تهلك كلياً فإن مبلغ التعويض يأخذ النسبة هي قيمة البضائع بفرض وصولها سليمة وقيمتها تالفة وذلك في يوم بيع هذه البضائع، ثم تطبق النسبة على مبلغ التأمين المتفق عليه⁽³⁾.

أما بالنسبة لحالة التأمين على السفينة فإذا كانت قيمة هذه الأخيرة موضحة في وثيقة التأمين حسب الوضع المعتاد وهلكت السفينة ولم تعد التزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملاً، أما إذا لم تكن قيمة السفينة موضحة في الوثيقة فيجب تقويمها أولاً وفقاً لقيمتها وقت بداية الرحلة ودفع التعويض على أساس هذه القيمة في حالة الخسارة الكلية، أما إذا اتخذت الكارثة شكلاً جزئياً تمثل في تلف بعض أجزاء السفينة قدر التعويض بمصاريف إصلاح هذا التلف فيلتزم المؤمن بمصروفات استبدال القطع والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 443.

2 - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 283.

3 - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 375.

للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطالتها أو عن أي سبب آخر (1).

الفرع الثاني

التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له

القاعدة الفنية الأساسية التي يقوم عليها نظام التأمين بشكل عام هو تحقيق توازن بين حصيلة أقساط التأمين خلال السنة المالية للمؤمن، وبين الخسائر الموقعة خلال تلك السنة، والمفروض أن تكون حصيلة أقساط التأمين التي يحصل عليها المؤمن خلال السنة التأمينية كافية لتغطية الخسائر المتوقعة والمتعلقة بالعقود المبرمة خلال تلك السنة، ومن أجل تحقيق التوازن بين حصيلة الأقساط وحصيلة الخسائر، على المؤمن أن يحتفظ بجزء من أقساط التأمين كاحتياطي يستخدم عند الاقتضاء لمواجهة الخسائر المختلفة وفي التطبيق العملي، ينقسم هذا الاحتياطي إلى فصائل ثلاث احتياطي إلزامي واحتياطي الطوارئ واحتياطي اختياري.

يوصف الاحتياطي الإلزامي بالاحتياطي الفني Technical Reserve لارتباطه بالعملية الفنية لتحقيق التوازن بين محفظة الأخطار من جهة، ولأن الاحتفاظ به مسألة فنية ومحاسبية، وتعتبر من ضوابط عملية توزيع أعباء الخطر التي يقوم عليها نظام التأمين ويظهر الاحتياطي الإلزامي في التطبيق العملي بصورتيه وهما احتياطي الأخطار السارية واحتياطي التعويضات تحت التسوية (2).

أما احتياطي الطوارئ فمفاده أن المؤمن يقطع جزء من الأرباح التي يحققها ويصفها كاحتياطي للطوارئ، وفيما يخص الاحتياطي الاختياري وهو لا يتعلق بفرع معين من فروع التأمين التي يمارسها المؤمن بل يعتبر بمثابة احتياطي عام يغطي خسائر الفروع كافة التي يقصر رصد تغطية أي منها عن تغطيتها فإذا تحققت حسابات محافظ الأخطار بعد تغطية كافة الخسائر والاحتياطات الإلزامية زيادة في أرصدة تغطيتها، فإن هذه الزيادة يجب أن لا تدخل جميعها إلى حساب الأرباح والخسائر بل يجب استقطاع نسبة معينة منها والاحتفاظ

1 - محمد بهجت عبد الله أمين، مرجع، ص ص 443 - 444.

2 - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 773.

بها كاحتياطي عام يشكل خطأ دفاعيا إضافيا ويترك تحديد هذه النسبة لحصانة وحرص المؤمن⁽¹⁾.

يلتزم المؤمن إذن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له، وذلك ما يعرف بعنصر الادخار في بعض صور التأمين، لأن قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه وتتضخم فوائده، وهذا التجمع والادخار يسمى بالاحتياطي الحسابي ويسميه قانون التأمين الجزائري بالرصيد الحسابي وقد نصت المادة 74 من الأمر رقم 95-07 المقابلة للمادة 69 من الأمر رقم 80-07 بقولها « إن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له »⁽²⁾.

ورغم أن الاحتياطي الحسابي لا يكون مستحقا إلا إذا تحقق الخطر فإنه يبقى دائما حقا له في أي وقت، أما إذا انتحر المؤمن له بمحض إرادته وعن وعي في خلال السنتين الأوليتين من إبرام العقد فإن المؤمن له ملزما بإرجاع الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد إلى ذوي الحقوق ويبقى الضمان ساري المفعول في حالة الانتحار بعد مرور السنة الثانية وكان المؤمن بذلك قد فقد الحرية في تصرفاته بسبب مرض من الأمراض، أما الانتحار في مجال التأمين من الحوادث فإنه مستبعد من الضمان، غير أن إثبات انتحار المؤمن له يقع عبئا على عاتق المؤمن، وفقدان الوعي على المستفيد⁽³⁾.

أما إذا تسبب المستفيد عمدا في موت المؤمن له ففي هذه الحالة يكون تعويض الوفاة عند واجب الأداء ولا يبقى على المؤمن إلا دفع مبلغ الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد للمستفيدين الآخرين وذلك إذا سبق دفع قسطين سنويين على الأقل⁽⁴⁾.

يلاحظ أنه في حالة الانتحار العمدي للمؤمن له في خلال السنتين الأوليتين من إبرام عقد التأمين البحري المؤمن ملزم بإرجاع الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد إلى من لهم حق عند المؤمن له، لكن يبقى العقد مستمرا في حالة الانتحار بعد مرور السنة الثانية، لأن فعل المؤمن له في هذه الحالة غير إرادي، هذا من جهة، ومن جهة ثانية

1 - - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 775 - 776.

2 - نصت المادة 74 من قانون التأمينات « أن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات... ».

3 - نصت المادة 72 من المرجع نفسه « لا يكتسب ضمان التامين في حالة الوفاة... ».

4 - نصت المادة 73 من المرجع نفسه « عندما يتسبب المستفيد عمدا في موت المؤمن له... ».

تجاوز السننتين يمكن المؤمن اكتساب بعض الأرباح التي تساعد على تغطية الشيء المؤمن عليه.

أما فيما يخص الإشعار في مجال التأمين من الحوادث فيلاحظ استبعاد سريان الضمان في هذه الحالة، ويقع عبء إثبات الانتحار على عاتق المؤمن أما فقدان الوعي فيقع عبء إثباته على المستفيد في وفاة المؤمن له فإنه من حق المؤمن الامتناع عن التعويض وإرجاع الرصيد الحسابي على بقية المستفيدين.

الفرع الثالث

تخفيض التأمين

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

يحق للمؤمن له على هذا الأساس الحصول على وثيقة للتأمين و تكون ملحق لوثيقة التأمين الأصلية التي يمكن أن يخفض فيها مبلغ بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي حسابي وإذا تم الاتفاق على دفع مقابل وحيد لجزء من التأمين فإنه يبقى ساري المفعول رغم عدم دفع الأقساط الدورية، إذ أن الرأسمال المنخفض يساوي المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجوء لطلب التأمين المماثل وفقا للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول بحيث يكون مساويا بالمبلغ الرصيد الحسابي الوارد في العقد عند تاريخ التخفيض وإذا اكتتب جزء من التأمين مقابل قسط وحيد فإن الجزء الخاص بالتأمين المطابق لهذا القسط الوحيد يبقى ساريا رغم عدم دفع الأقساط الدورية.

يجب أن يتوفر شرطان أساسيان لكي يكون الحق ثابتا للمؤمن له في تخفيض التأمين

وهما:

1 - أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا تخلف عنصر وجوب الاحتياطي

الحسابي إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.

1 - جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف بمصر، 1965، ص 106.

2 - أما الشرط الثاني فهو متوقف على دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأنه لا يسمح بإجراء التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي. ويشترط لجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات⁽¹⁾.

يتضح مما سبق ذكره أن تخفيض التأمين يصبح من حق المؤمن له في حالة توافر الشرطين السالف الذكر وذلك بناء على طلبه أما إذا تخلف عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون، حيث أن المؤمن له عليه أن يذكر بتاريخ استحقاق القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه وأجل الدفع، ثم إنذاره بعد 15 يوما من تاريخ الاستحقاق بضرورة دفع القسط المطلوب خلال 30 يوما الموالية لانقضاء 15 يوما⁽²⁾، وإن لم يقدم المؤمن له بالوفاء رغم كل ذلك كان للمؤمن أن يتمسك بتخفيض التأمين طبقا لأحكام المادة 84 من ق ت ج السالفة الذكر.

1 - المادة 2/84 من الأمر رقم 95-07 المعدل بالقانون رقم 06-04، والمتعلق بالتأمينات.

2 - المادة 16 من الأمر نفسه.

المبحث الثاني

الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري

يملك المؤمن له الحق في مقاضاة المؤمن بدعويين، الأولى هي دعوى الخسارة البحرية التي تعتبر بمثابة الطريق العادي الذي يستعمل في كل المخاطر (المطلب الأول) أما الثانية فهي دعوى الترك التي تعتبر كطريق استثنائي محض بالقانون البحري لا يستعمل إلا لبعض المخاطر المعروفة "بالمخاطر الكبرى"، وبمقتضاه يحصل المؤمن له على مبلغ التأمين كاملاً في نظير أن يتخلى على ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن (المطلب الثاني).

المطلب الأول

دعوى الخسارة البحرية

تعتبر دعوى الخسارة البحرية وسيلة لحصول المؤمن له على مبلغ التعويض المتفق عليه في عقد التأمين البحري، ولقد ذكرنا قبل أنه تطبيقاً لمبدأ التعويض يلتزم المؤمن بدفع التعويض في حدود الضرر الذي لحق بالمؤمن له⁽¹⁾، وتثير دعوى الخسارة البحرية بعض الصعوبات تتعلق من جهة بتقدير التعويض على القيم المؤمن عليها، كما تثير أيضاً هذه الدعوى أمر التعويض على المسموحات (الفرع الأول) ومن جهة أخرى يطرح صعوبة كيفية استعمال هذه الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تقدير التعويض

تثير دعوى الخسارة البحرية كما أسبقنا بعض الصعوبات التي تتعلق بتقدير التعويض على القيم المؤمن عليها، سواء تعلق الأمر بتقدير التعويض على السفينة أو البضاعة (أولاً)، كما يثير أيضاً هذه الدعوى أمر تقدير التعويض على المسموحات (ثانياً).

أولاً - تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها

يلتزم المؤمن في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، بتعويض الخسائر التي تصيب الأشياء المؤمن عليها، إضافة إلى النفقات والمصروفات التي أنفقها المؤمن له، وهذه

1 - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 375.

الخسائر تختلف حسب ما إذا كان التأمين البحري على السفينة أو على البضائع⁽¹⁾، وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ- تقدير التعويض على السفينة

يلتزم المؤمن بدفع النفقات إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له لدرء الضرر أو التخفيف من أثره، غير أنه لا بد من التمييز بين الهلاك الجزئي للسفينة بمعنى إلحاق أضرار جزئية بالسفينة، وحالة الهلاك الكلي للسفينة.

1- التعويض في حالة الهلاك الجزئي للسفينة

يلتزم المؤمن في حالة الهلاك الجزئي للسفينة التي أصيبت بأضرار، حيث يمكن إصلاحها فيقدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة، ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد وهو ما ينتج عن الزيادة في قيمة السفينة نتيجة الإصلاح واستبدال أجزاء جديدة لها بأجزاء قديمة منها ولقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمين على كيفية تعويض الأضرار التي لحقت بالسفينة لجعلها صالحة للملاحة وذلك وفقا لنص المادة 1/131⁽²⁾.

أما مقدار الخصم فهو يتفاوت حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة جدا فإنها تفيد كثيرا من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جدا حيث لم يمض عليها أكثر من سنة فلا محل للخصم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد⁽³⁾، وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو أية أسباب أخرى لم ينص عليها العقد صراحة ما لم يكن هناك اتفاق، وهذا ما نصت عليه المادة 2/131 من قانون التأمين الجزائري⁽⁴⁾.

ومفاد ذلك أنه لا يحق للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها أو عن البطالة، أي تعطيل السفينة أو أية أسباب أخرى، إلا إذا نص العقد صراحة على خلاف ذلك.

1 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 290.

2 - تنص المادة 1/131 من قانون التأمينات على أنه: «في حالة تعويض العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد».

3 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 484.

4 - نصت المادة 2/131 من قانون التأمينات على أنه: « وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو...».

أما إذا بيعت السفينة دون إصلاحها، كان التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبينة في الوثيقة.

2- التعويض في حالة الهلاك الكلي للسفينة

يقدر التعويض الذي يلتزم به المؤمن له في حالة الهلاك الكلي للسفينة على أساس قيمة السفينة التي وردت في وثيقة التأمين أو بقيمتها قبل وقوع الحادث إذا لم تذكر في الوثيقة⁽¹⁾ ولقد نص المشرع الجزائري على ذلك في قانون التأمين على أنه: « يلتزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد.

غير أن للمؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث»⁽²⁾.

يتوجب عند التزام المؤمن بالتعويض عن هلاك السفينة هلاكا كلياً حسم قيمة حطام السفينة من مبلغ التعويض، والواقع أن التعويض في هذه الحالة يفضل عليه التعويض في حالة الترك الذي سنوضحه لاحقاً، لأن المؤمن له في حالة الترك يحصل على تعويض كامل يساوي قيمة السفينة⁽³⁾.

ب- تقدير التعويض على البضاعة

يقتضي على المؤمنين لدفع التعويض عن الخسائر المادية مراعاة نوع هذه الخسارة المادية، إذا كانت كلية سواء تقديرية أو حقيقية وكذا الخسارة الجزئية.

1- الخسارة الكلية للبضاعة

لا صعوبة في الأمر إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له وإذا هلكت البضاعة هلاكا كلياً يحق للمؤمن له المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين.

كما يجب أن يحسم من مقدار التعويض النفقات التي اقتصدت بسبب الحادث كأجرة النقل والرسوم الجمركية إذ أن المؤمن له يعفى من دفعها بسبب هلاك البضائع⁽⁴⁾، وهذا ما

1 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 291.

2 - نصت المادة 2/133 من قانون التأمينات « غير أن للمؤمن الحق في التفاوض...».

3 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 291.

4 - عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص 291.

أكده المشرع الجزائري بالنسبة لحالة المساهمة في الخسارة المشتركة أو الإنقاذ أو المساعدة في المادة 105 من قانون التأمينات الجزائري، ومع ذلك فإن التعويض في حالة الهلاك الكلي للبضاعة يكون بحسب طبيعتها إذا كانت الخسارة تقديرية أو حقيقية وبحسب تعامل المؤمن في هذه الحالة، فإذا كانت الخسارة تقديرية فإن للمؤمن الحق في اعتبار الخسارة اللاحقة بالبضاعة خسارة جزئية، مما يخوله المطالبة بالتعويض أو أن نعتبرها خسارة كلية ويقوم بترك البضاعة للمؤمن لقاء مبلغ التأمين الكامل وهذا ما أكده المشرع الإنكليزي في نص المادة 79 من قانون التأمين الإنكليزي لعام 1906⁽¹⁾.

أما إذا كانت الخسارة حقيقية فيكون ذلك في حالة الهلاك الكلي للبضاعة المنقولة بحرا وخروجها عن الأغراض المراد استعمالها فيها، كما لو تعرضت الشحنة من المواد الغذائية للتلوث بماء البحر فأصبحت غير قابلة للاستهلاك أو فقدان الشحنة بالكامل أثناء عملية النقل البحري وتعذر استردادها كما لو سرقت البضاعة من قبل لصوص البحر أو سقوطها في البحر مما يؤدي إلى تحقق الخسارة الكلية الحقيقية بسبب تحقق مباشر لخطر بحري المؤمن منه مما يستوجب على المؤمن دفع التعويض للمؤمن له سواء كان التعويض في حدود قيمة الوثيقة إذا كانت محددة وقت إبرام العقد وهذا ما لا يمكن تحققه في الوثيقة العائمة على أساس أنها عامة تاركة مبلغ التأمين البحري وحسابه بموجب تصريحات لاحقة واكتمالا لتغطية كافة الشحنات المنقولة لحساب المؤمن له⁽²⁾.

يكون للمؤمن له في هذه الحالة إذا كان المكتتب لحسابه أو المستفيد في حالة الاكتتاب لمصلحة الغير بطلب التعويض في حدود قيمة الشيء المؤمن عليه والتي يتم التصريح بها في الأخطار بالشحنة معتمدا على المؤمن لمنع مغالاة المؤمن له على فاتورة التجارة للبضاعة وكذا سند الشحن وغيرها من الوثائق الأخرى وهذا ما تم تأكيده من المشرع الإنكليزي في نص المادة 68 الخاصة بالخسارة الكلية في قانون التأمين الإنكليزي لعام 1906⁽³⁾.

1 - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص ص 291-296.

2 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 218.

3 - باهي زواوية، المرجع نفسه، ص ص 218-219.

2- الخسارة الجزئية للبضاعة

تكون الخسارة جزئية⁽¹⁾ للبضاعة في حالة وصولها إلى ميناء الوصول وهي سالمة مع تغيير جزئي بسبب تضرر جزئي في علامتها أو تغليفها وهذا ما يجعلها غير قابلة للتشخيص والمعاينة، أو نتيجة فقد جزء من البضائع وتباع البضاعة في هذه الحالة عند الوصول في المزاد العلني ويبين الثمن المنخفض للخسارة اللاحقة⁽²⁾، وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسارة، فهناك التسوية بالفرق من جهة وهناك التسوية بالنسبة من جهة أخرى، وهذا ما سنوضحه في ما يلي:

- التسوية بالفرق

إن المقصود بهذه الطريقة، تحديد قيمة البضاعة وهي سليمة، وقيمتها وهي تالفة لو أنها وصلت إلى ميناء التفريغ، واعتبار الفرق بين القيمتين هو حصة المساهمة في الخسائر المشتركة المتحققة نتيجة بذل التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة للإرسالية البحرية⁽³⁾، ومثل هذه الطريقة تثير الصعوبة العملية بعدم تقدير قيمة البضاعة يوم التفريغ، تُباع في نفس اليوم، كذلك قد تتقضي فترة زمنية بين التفريغ وبين تقدير وبيع البضاعة التي لحقها التلف نتيجة التضحية، وما قد يظهر من تقلبات على أسعارها يوم التفريغ، وما قد يحدث من تذبذبات على سعر العملة مكانا وزمانا، الأمر الذي يجعل هذه الطريقة لا تتضمن حلولا عملية لمثل هذه القضايا، مما يجعلها معرضة لنقد عدم العدالة، ولا يمثل الفرق بين هذين المبلغين الخسائر البحرية المشتركة التي لحقت صاحب البضاعة والقيمة التي تراعي وفقا لهذه الطريقة، قيمة البضاعة على أساس سعرها في السوق في آخر يوم من أيام التفريغ، أو في تاريخ انتهاء الرحلة البحرية إذا لم تصل البضاعة لميناء تفريغها، ولا أثر لتقويم البضاعة في الاتفاقيات الخاصة، كالاتفاق بين الشاحن والناقل على قيمتها المثبتة لسند الشحن، أو الاتفاق بين بائعها وهي على ظهر السفينة وبين المشتري، ويراعي عند

1 - يقصد بالخسارة الجزئية أي خسارة تنصب على جزء فقط من الشيء دون الكل وما يجب الإشارة إليه أن الفقد أو التلف أو الهلاك الكامل للجزء من الرسالة في (في حالة البضائع) يعتبر هلاكا جزئيا بمعنى فقد ثلاثة أوجه فقد كليا من رسالة كاملة يعد خسارة جزئية وليست كلية. للمزيد من التفاصيل راجع: طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة (العوارية العامة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص 06.

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 202.

3 - لطيف جابر كومانى، مرجع سابق، ص 283.

التفريغ خصم المبالغ التي يتفادى مالك البضاعة إنفاقها بسبب عدم تسليمها في ميناء الوصول، وكان إنفاقها محتما لو لم تقع التضحية بها⁽¹⁾.

أشار المشرع الجزائري في المادة 144 من قانون التأمينات على ذلك بقوله: «تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان يطبق معدل نقص القيمة المحسوبة بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها».

وطريقة التسوية بالفرق هي طريقة دقيقة وأقرب إلى العدل والإنصاف شريطة ألا يؤخذ رقم للبيع في تاريخين مختلفين ثمن البضاعة تالفة يوم البيع وثمرتها سليمة يوم التفريغ.

- التسوية بالنسبة أو الحصة

إن مضمون هذه الطريقة يتمثل في استخراج نسبة ثمن بيع البضاعة تالفة إلى قيمتها سليمة يوم البيع وقت التفريغ بحسب ما يرد في الفاتورة التجارية التي تعطي لمستلم تلك البضاعة، وفي حالة عدم وجود مثل هذه الفاتورة التجارية يأخذ بالقيمة عند الشحن، وتتضمن هذه القيمة وقت التفريغ نفقات التأمين وأجرة النقل إلا إذا تحمل مخاطر فقد الأجرة أي من أصحاب المصالح غير صاحب الشحنة، لكن إذا تلفت الشحنة وبيعت، ولم يتفق على تقدير الخسائر البحرية المشتركة الناجمة عن التلف، فإن قيمتها التي تساهم في تسوية تلك الخسائر هي الفرق بين صافي حصيله البيع، وقيمتها سالمة، مقدرة وفقا لقاعدة استخراج نسبة ثمن بيع البضاعة تالفة إلى قيمتها سليمة، وقاعدة النسبة ليست من النظام العام فيجوز الاتفاق على أن يتحمل المؤمن كل تلف يصيب الشيء ولو كان جزئيا وفي حدود مبلغ التأمين⁽²⁾.

روعي تطبيق هذه الطريقة على تسوية الخسائر البحرية المشتركة في قواعد يورك أنتويرب لعام 1994، وفي القانون البحري المصري، وفي قضاء محكمة النقض الفرنسية⁽³⁾، وتتص هذه القاعدة على أن أي مصروف إضافي ينفق بدلا من مصروف خر، بشرط أن يكون المصروف الآخر مسموحا به كخسارة عمومية، فإن المصروف الإضافي يدخل أيضا في الإعتبار خسارة عمومية دون النظر إلى ما قد يمكن توفيره بالنسبة لأفراد الرسالة

1 - حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، الطبعة الأولى، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، ص 247-249.

2 - علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 432.

3 - حسن حرب اللصاصمة، مرجع سابق، ص 249.

البحالية الاخرين، ولكن يتحتم ألا يزيد هذا المصروف الإضافي عن مصروف الخسارة العمومية الذي حل محله⁽¹⁾.

تأخذ في هذه الحالة النسبة بين قيمة البضاعة سليمة يوم البيع وقيمتها تالفة في يوم البيع ذاته ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن عليها⁽²⁾.

نلاحظ أن المشرع الجزائري اتبع طريقة التسوية بالنسبة التي جاء بها المشرع الإنكليزي باعتباره الأصل في التأمين البحري وطبقها على كافة الأضرار اللاحقة بالبضاعة في حدود الخسارة الجزئية أو الهلاك الجزئي.

وبالنظر إلى التشريعات العربية، فبالنسبة للمشرع المصري فقد نضم حالات التعويض عن البضاعة في حدود الخسارة الجزئية في المادة 390 من قانون التجارة البحرية المصري من الفصل الأول « الأحكام العامة » القسم الثاني "التأمين على البضائع" التي نصت على أنه: «تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سالمة في زمان ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين».

من خلال النص القانوني المذكور أعلاه يتضح أن المشرع المصري اعتمد على طريقة التسوية بالنسبة تجنباً لتغير الأسعار خاصة وأنه جرت العادة في موانئ التفريغ البضاعة لا يكون في يوم وصولها وإنما قد تستغرق فترة زمنية قد تصل إلى شهر أو أكثر، وبالتالي فإن نضرة المشرع المصري تساير نظرة المشرع الجزائري في تقادي تغير أسعار البضاعة في حالة اعتماده على طريقة التسوية بالفرق⁽³⁾.

ثانياً - المسموحات

الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه كاملاً بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين غير أن القانون يجيز اشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يتجاوز الضرر حداً معيناً ويمكن تقسيم هذه المسموحات إلى قانونية واتفاقية، وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1 - جمال الحكيم، مرجع سابق، ص 305.

2 - مصطفى كمال، مرجع سابق، ص 203.

3 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص ص 221-222.

أ- المسموحات القانونية

يقصد بالمسموحات القانونية تلك التي لا تفوق 1% من مجموع قيمة السفينة أو البضاعة المؤمن عليها إذا كان موضوع المطالبة خسارة عمومية و1% من قيمة الشيء المؤمن عليه إذا كان موضوع المطالبة خسارة خصوصية وذلك بهدف إعفاء المؤمن من المطالبة قليلة القيمة سواء بالنظر لمصاريف الالتجاء إلى القضاء أو بالنسبة لحجم الخسارة المتكبدة عامة كانت أو خاصة بحيث يتحملها المؤمن له وحده في نهاية المطاف.

وفي الواقع فإن هذا الإعفاء القانوني نادر التطبيق في الحياة العملية إذ تنص عادة وثائق التأمين على نسبة من الإعفاءات أعلى من الإعفاء القانوني وقد أكد القانون الفرنسي الجديد هذا الواقع العملي إذ جاء خالياً من النص على هذا الإعفاء القانوني السابق (المادة 408 من التقنين المدني الفرنسي) اكتفى بالإعفاءات الاتفاقية⁽¹⁾.

ب- المسموحات الاتفاقية

يمكن لأطراف عقد التأمين البحري على البضائع الاتفاق على نسبة معينة من المسموحات تزيد عن النسبة المحددة قانوناً وذلك لما يمنحه النص القانوني من حرية تعاقدية في هذه النقطة القانونية⁽²⁾.

السؤال الذي يطرح نفسه في هذا الصدد هو: هل يلتزم المؤمن بتعويض الضرر كاملاً عندما تكون قيمة الضرر أكثر من المسموح به أم يلتزم بتعويض يخصم من نسبة المسموح به؟

للإجابة على هذا السؤال هناك من يفرق بين الأمرين (المسموحات القانونية والاتفاقية) ففي الحالة الأولى لا يمكن خصم المسموح القانوني من التعويض المستحق للمؤمن له أما في الحالة الثانية فإنه يمكن خصم المسموح من مبلغ التأمين، ويرى فريق من الفقهاء أنه لا محل للفرقة بين المسموحات القانونية والمسموحات الاتفاقية لأنه يتعين على المؤمن دفع التعويض كاملاً دون خصم القيمة المسموح بها إلا إذا كان هناك اتفاق على ذلك لأن القصد من وراء المسموحات هو إبعاد المؤمن له على المطالبة بمثل هذه النسب⁽³⁾، والفكرة من هذا

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 452.

2 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 223.

3 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع نفسه، ص 456.

المسموح أيضا هي التخفيف على المؤمن من جانب والابقاء على مصلحة للمستأمن في المحافظة على الشيء ما دام أن تعويض الضرر لن يكون كاملا إذ يظل عليه أن يتحمل جزءا منه⁽¹⁾.

الفرع الثاني

استعمال دعوى الخسارة البحرية

تباشر دعوى الخسارة البحرية من طرف المؤمن له أو المستفيد اعتمادا على بعض النقاط القانونية الواجبة الاستيفاء المتفق عليها من قبل فقهاء التأمين البحري والمتجسدة في الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له اتجاه المؤمن (أولا) ثم التطرق إلى إجراءات أعمال دعوى الخسارة البحرية (ثانيا).

أولا - الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له

يجب على المؤمن له أن يثبت أمور عدة، من بينها:

أ- إثبات الحق في التأمين

يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت حقه في التأمين، فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الموقع على الوثيقة، فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها، ويُخلص من تقديم الوثيقة إذا كانت الوثيقة لحاملها، ومن التظهير إذا كانت الوثيقة لأمر، وإذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين، فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا ومباشرا اتجاه المؤمن يتميز عن حق المؤمن له الموقع على الوثيقة، وفي حالة الوثيقة الاسمية فإنه يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت أن الوثيقة قد انتقلت بمقتضى إجراءات حوالة الحق، أو أن ملكية السفينة قد انتقلت إليه أو أجرت إليه غير مجهزة، إذ أن التأمين يستمر بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أخطار المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار⁽²⁾.

1 - علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 433..

2 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 207.

ب- إثبات الحق في المصلحة المؤمنة

يتعين على طالب التعويض أن يثبت أن له مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها ليس فقط في لحظة وقوع الكارثة ولكن في لحظة المطالبة بالتعويض، ولا يكفي للإثبات المصلحة في التأمين مجرد تقديم وثيقة أو شهادة التأمين وإنما ينبغي كذلك تقديم الشهادة المثبتة لملكية السفينة أو شهادة تسجيلها باعتبارها دليلاً على الملكية إذا كنا بصدد تأمين السفن وينبغي تقديم سند الشحن إذا كنا بصدد التأمين على البضائع، ويمكن أيضاً إثبات المصلحة في التأمين على البضائع عن طريق سند الدين أو عقد بيع البضائع أو فاتورة شراءها⁽¹⁾.

ج- إثبات تعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر

يجب على المؤمن له أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبينة في الوثيقة ويُخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة، أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، ومن المعلومات المنشورة في الصحف، أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية، ويتم عادة بسندات الشحن ويكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات حتى يقيم المؤمن الدليل على عكس ذلك بكافة طرق الإثبات وليس في حجية سند الشحن في مواجهة المؤمن رغم أنه لم يكن موقفاً عليه أي استثناء فإذا كان صحيحاً أنّ الاتفاقيات تقتصر حجيتها على عاقدتها ولا حجية لها إزاء الغير فمن الثابت أنّ التصرف ولو كان محرراً في سند عادي قد يصلح إثباتاً إزاء الغير باعتباره واقعة مادية وإذا تضمن سند الشحن شروطاً لا تحدد البضائع على وجه الدقة كشرط الجهل بالوزن أو الكمية أو أن بيانات الشاحن غير معتمدة فلا يكفي للإثبات اتجاه المؤمن، ويجب الالتجاء إلى طرق أثبات أخرى كبيان الحمولة وإيصالات سداد الرسوم الجمركية، ولما كان الأمر يتعلق بواقعة مادية فإنّ جميع طرق الإثبات تكون مقبولة⁽²⁾.

د- إثبات تحقق الخطر المضمون

إذا تحقق الخطر المؤمن منه وإلحاق خسائر مادية بالمال المؤمن عليه، فإنه عند وصول البضاعة إلى ميناء المرسل إليه يقوم هذا الأخير بإعمال حقه في معاينتها والتأكد

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص ص 459-460.

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 209.

من مدى سلامتها وتكون المعاينة المادية للبضاعة بموجب خبير متخصص أو وكيل الخسائر المعتمد من قبل المؤمن وهذا ما أكدته المشرع الجزائري في المادة 18 من وثيقة التأمين البحري الجزائري على البضائع.

يختلف الميعاد القانوني للخبرة والمعاينة باختلاف مكان وصول البضاعة كما أن بداية حسابه تكون من تاريخ تفريغ محل عقد التأمين البحري على البضائع يكون بميعاد 30 يوم إذا كان وصول البضاعة إلى الميناء المقصود والمحدد في العقد⁽¹⁾.

كما يمكن أن تضاف 15 يوما للإلتزام المعاينة إذا كان وصول البضاعة إلى مكان داخلي في حالة نقلها إلى منطقة داخلية بعد تفريغها في ميناء الوصول وذلك في حالة تمديد الضمان البحري بموجب عقد التأمين البحري على البضائع إلى النطاق البري كما هو الحال في الواقع العملي بتمديد عقد التأمين البحري بوثيقة الاشتراك إلى 50 كم من ميناء الوصول لنقلها إلى منطقة داخلية كالمكان النهائي للتفريغ مجانا من المؤمن أعمالا للتعاملات المفتوحة مع المؤمن له ومن ثم جاء موقف المشرع الجزائري مؤكدا على حق المرسل إليه أو ممثله القانوني قبل الاحتجاج بتلف البضاعة محل عقد التأمين البحري من أعمال المعاينة المادية كإثبات تحقق الخطر المؤمن منه وتقدير الأضرار المادية⁽²⁾.

ثانيا - إثبات أعمال دعوى الخسارة البحرية

تتمثل إجراءات أعمال دعوى الخسارة البحرية فيما يلي:

أ- مكان وزمان إقامة الدعوى

إذا كان الأصل يقضي بأن يكون الحصول على التعويض من خلال دعوى يقيمها المؤمن له، فليس ثمة ما يمنع أن تكون تسوية الخسائر ودية بالاتفاق بين الطرفين وإذا كانت المطالبة قضائية فإنها تقام في محكمة توقيع العقد أما إذا وقع نيابة عن المؤمن وكيله فتقام الدعوى في موطن المؤمن وإذا صدر حكم من المحكمة يجيز للمؤمن أن يقدم دليل يخالف الوقائع المدونة في الأوراق الثبوتية التي قدمها المؤمن له، فلا يحول هذا الحكم دون الحكم على المؤمن بدفع التعويضات المتوجبة عليه بصورة مؤقتة قبل حسم موضوع البيانات الثبوتية المخالفة لما قدمه

1 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 226.

2 - باهي زواوية المرجع نفسه، نفس الصفحة.

المؤمن له على أن يقد هذا الأخير كفيلا يضمن ما يترتب على صدور الحكم النهائي بالأدلة المقدمة وتنتهي مسؤولية الكفيل بعد سنتين إذا لم يلاحق خلالها⁽¹⁾.

ب- الميعاد القانوني

تحسب مدة ثلاثين يوما من طرف المؤمن له بعد تقديمه لكل الوثائق والأوراق المثبتة لحقه في المطالبة بالتعويض من المؤمن كالتزام يقع على عاتقه بالتعويض عملاً بالطبيعة القانونية المتعلقة بالتعويض في عقود التأمين البحري خاصة، وهذا ما أكده المشرع الجزائري في نص المادة 25 من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع، في غياب نص قانوني منظم لهذه النقطة القانونية في قانون التأمين رقم 06-04 المعدل للأمر رقم 75-07⁽²⁾.

أما بالنسبة لموقف التشريعات العربية فقد نظمت في إطار نصوصها القانونية بنفس المدة القانونية المعتمدة من قبل المشرع الجزائري وهذا ما وضحته المادة 362 من قانون التجارة البحرية الأردني التي نصت على أن: « التعويضات المستوجبة على المؤمن تدفع نقدا بعد ثلاثين يوما (30) من تسليم جميع الأوراق الثبوتية ».

تقابلها المادة 359 من قانون التجارة اللبناني والمادة 359 من قانون التجارة البحرية

السوري.

وبالنظر إلى الهدف من وراء وضع المشرع الجزائري كغيره من المشرعين لميعاد قانوني ثلاثين يوما قبل المطالبة بالتعويض لمنح وقت قانوني للمؤمن من أجل التأكد من صحة الوثائق والأوراق الثبوتية وإمكانية إثبات عكسها من طرفه وهذا ما استنتجه فقهاء القانون البحري وعلى هذا الأساس يستوجب دفع مبلغ التعويض للمؤمن له على أساس الخسائر المادية بعد مباشرته لدعوى الخسارة البحرية أو في حالة المطالبة الودية دون انتقال ملكية المال محل عقد التأمين البحري إلى نمة المؤمن، وهذا ما أكدته المادة 115 من قانون التأمين الجزائري⁽³⁾.

كما ينتقل الحق في المال المؤمن عليه إذا كان متقلا بالرهون البحرية إلى التعويض المستحق للمؤمن بموجب عقد التأمين البحري على السفينة تطبيقاً لمبدأ الحلول العيني، وهذا

1 - لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 286.

2- باهي زواوية، المرجع السابق، ص 227.

3- تنص المادة 115 من لقانون التأمينات على أنه: « ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بالكامل إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية ».

ما وضعه المشرع الجزائري من خلال تنظيمه لنص المادة 62 من القانون البحري الجزائري في الفقرة (د)، التي تنص: « تحل محل السفينة وتوابعها:

د- تعويضات التأمين على هيكل السفينة ». مما يلاحظ التأكيد القانوني للمشرع الجزائري على انتقال حق الرهن البحري إلى التعويض المستحق في التأمين البحري على السفينة دون البضاعة.

أما بالنسبة لموقف المشرع العربي فيما يخص هذه المسألة القانونية وبالوقوف عند المشرع اللبناني ومن خلال نص المادة 4/65 من قانون التجارة البحرية أوقف انتقال الرهن البحري والامتياز المنقل للمال محل عقد التأمين البحري إلى التعويض المستحق من التأمين البحري بناء على تفويض صريح للدائن المرتهن للسفينة من تحصيل حقه من مبلغ التأمين البحري (التعويض)، مع شرط إعلام المؤمن له وقبوله حيث يتوقف أثر الخسارة البحرية وانتقال الرهن البحري إلى مبلغ التعويض المستحق فيما يخص التأمين على السفينة دون البضاعة توحيدا للمواقف القانونية في هذه المسألة بالنسبة لكلا من المشرع الجزائري والمشرع العربي⁽¹⁾. كما أنّ الآثار القانونية المترتبة عن دعوى الخسارة البحرية كطريق عادي تختلف عن تلك الخاصة بدعوى الترك فيما يخص الخسارة البحرية الكلية.

المطلب الثاني

دعوى الترك

يقصد بالترك أو التخلي مطالبة المؤمن له المؤمن بدفع كامل مبلغ التأمين مقابل التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن ويكون للمؤمن له الخيار بين اللجوء إلى دعوى الخسارة وبين اللجوء إلى دعوى الترك حسب ما تمليه عليه مصلحته⁽²⁾، ومع ذلك يراعي أن القانون الجديد يحدد الحالات التي يجوز فيها الترك، كما يمكن الاتفاق على جواز أعمال دعوى الترك في حالات أخرى يعينها الاتفاق (الفرع الأول)، ويحدد أيضا القانون الجديد محل الترك وإجراءاته (الفرع الثاني)، وفي حالة ما إذا تمت هذه الإجراءات وفقا لما هو منصوص عليه قانونا، وأصبح نافذ بموجب قبول المؤمن أو يحكم القضاء فإنه يترتب على الترك نتائج وآثار قانونية (الفرع الثالث).

1 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص ص 228-229.

2 - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 377.

الفرع الأول

حالات الترك

يعتبر الترك (التخلي) بمثابة إجراء استثنائي لا يعمل به إلا في حالات المخاطر الكبرى أو الجسيمة أو البالغة، وقد نص قانون التأمينات في المواد 115، 134، 143 على الحالات التي يجوز فيها للمؤمن طلب الترك سواءً في التأمين على السفينة (أولاً)، أو في حالة التأمين على البضاعة (ثانياً).

أولاً - حالات الترك الخاصة بالتأمين على السفينة

لا يمكن اللجوء إلى الترك كطريق للتعويض من قبل المؤمن له إلا في حالات استثنائية، وذلك في الأحوال التي تتعرض فيها السفينة إلى المخاطر الكبيرة، ولقد نصت المادة 134 من القانون رقم 06-04 المعدل والمتمم للأمر رقم 95-07 على حالات الترك (التخلي) المتعلقة بالسفينة بقولها « ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

- 1) فقدان الكلي للسفينة.
- 2) عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها.
- 3) تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (4/3) القيمة المتفق عليها.
- 4) انعدام أخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر وإذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة (06) أشهر «.

وعليه فإن حالات ترك المتعلقة بالسفينة بالرجوع إلى المادة المذكورة هي:

أ- انقطاع أخبار السفينة

يعتبر انقطاع الأخبار من أقدم حالات الترك⁽¹⁾ وأكثرها فائدة للمؤمن له، فإذا لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معينة ولا يقصد بانقطاع الأخبار الذي يبزر الترك عدم تلقي مجهزة السفينة، أو

1 - ارتبط التخلي منذ القدم بحالة هلاك السفينة بسبب انقطاع أخبارها إذ كان المؤمن يؤدي تعويضاً مؤقتاً للمؤمن له يتم استرداده في حالة وصول السفينة خلال مدة معينة إلا أنه في القرن 16 زالت هذه الصفة المؤقتة للتعويض إذا لم تعد السفينة خلال مدة معينة بشرط أن ينقل المؤمن له للمؤمن حقوقه على الشيء المؤمن عليه وسنة 1861 أجاز الأمر الملكي بفرنسا التخلي حتى في الحالة التي يكون فيها هلاك الشيء المؤمن عليه قد تأكد وعموماً فإن التخلي أرسنه العادات البحرية. لمزيد من التفاصيل ارجع إلى: - إيمان عبد الملك، مبدأى حسن النية والتعويض في التأمين البحري في كل من القانونين الجزائري والتونسي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بن- عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية: 2005-2006، ص ص 93-103.

مالك البضاعة، الأخبار عن البضاعة أو السفينة، وإنما يقصد بذلك عدم تلقي أي شخص مثل هذه الأخبار، سواء أكان هذا الشخص هو الضامن أو المضموم أو غيرهما، ولا يقصد بانقطاع الأخبار عدم تلقي الأخبار بالمدلول اللغوي وإنما يشمل بالإضافة إلى ذلك مشاهدة السفينة للمرة الأخيرة⁽¹⁾، فهنا يمكن افتراض هلاكها ومن ثم "يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها ويطلب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاك السفينة، على أن انقطاع الأخبار لا يجيز الترك إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر عن السفينة⁽²⁾."

إذ يعد انقطاع الأخبار قرينة على فقدان حيث يجب على المجهز أن يثبت أن سفينته لا خبر عنها منذ ثلاثة أشهر من إبحارها وأن الأجل يسري منذ وصول آخر الأخبار عنها، وهي تستعد وتمدد إلى ستة (06) أشهر في حالة الحرب، وهذا ما أكدته المادة السابقة الذكر⁽³⁾.

أما المشرع

ب - فقدان الكلي للسفينة (اختفاء السفينة)

حالة اختفاء السفينة التي وردت ضمن حالات الترك التي أشارت إليها المادة 134 من قانون التأمينات، تشابه حالة انقطاع الأخبار عن السفينة، إذ أنه في الحالتين نكون بصدد هلاك كلي للسفينة، إلا أن الفرق بين حالة انقطاع الأخبار عن السفينة وحالة اختفائها هو أنه في الحالة الأخيرة يكون الهلاك كلياً بالاستناد على دليل معروف، كما لو تعرضت السفينة إلى لغم بحري أو غرقت في عرض البحر بسبب تصادمها مع سفينة أخرى. بينما حالة انقطاع الأخبار قد يكون فيها هلاك السفينة هلاكاً حكماً، ذلك لأن انقطاع الأخبار عادة يتخذ كقرينة على هلاك السفينة وهذه غير قاطعة إذ يحتمل ظهور السفينة بعد المدة التي حددها المشرع⁽⁴⁾.

ج - عدم صلاحية السفينة للملاحة

يجوز للمؤمن له ترك السفينة إذا أصبحت حالتها لا تسمح لها بالملاحة البحرية، ويقصد بعدم صلاحية السفينة للملاحة عدم إمكانها الاستمرار في الملاحة والعودة إلى ما

1 - هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 387.

2 - مصطفى كمال طه وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 221.

3 - مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 95.

4 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص ص 298 - 299.

كانت عليه، وعدم الصلاحية للملاحة قد يكون مطلقاً إذا استحال إصلاح السفينة، ويطلق عليه بالتعبير التجاري "عدم صلاحية السفينة للملاحة" غير أنه أصبحت هذه الاستحالة مستبعدة نظراً للتطور التقني بحيث أصبح إصلاح هيكل السفينة ممكناً، إلا إذا كان التلف كلياً، وقد يكون عدم الصلاحية نسبياً بحيث نصت الوثائق على الاستحالة النسبية إما لعدم وجود قطع الغيار لإصلاح السفينة في ميناء الرسو، وإما لعدم نقل قطرها من ميناء إلى ميناء آخر يمكن إصلاحها فيه⁽¹⁾.

وعدم الصلاحية للملاحة سواءً أكان مطلقاً أو نسبياً يجيز الترك بشرط أن يكون ناشئاً عن حادث بحري يضمنه للمؤمن، أما إذا كان عدم الصلاحية للملاحة ناشئاً عن قدم السفينة أو عيب خاص بها، أو كان راجعاً إلى خطأ المجهز، فإنه لا يجيز الترك، ويفترض أن عدم الصلاحية للملاحة ناشئ عن حادث بحري مضمون، وإذا ادعى المؤمن أن عدم الصلاحية راجع إلى عيب خاص أو فعل شخصي من المؤمن له فعليه إثبات ما يدعيه⁽²⁾.

وأخر حالة تسمح للمؤمن له بالتخلي عن السفينة حسب ما أورده المادة 134 السابقة، إذا كان مبلغ إصلاح الخسارة اللاحقة بالسفينة يتجاوز أو يساوي $\frac{3}{4}$ القيمة، فالخسارة المعدد بها هي البالغة $\frac{3}{4}$ القيمة المعتمدة المقبولة بالإضافة إلى المصاريف التي من شأنها إعادة السفينة إلى القيمة المقبولة وتدخل ضمنها مصاريف الإسعاف والفرط والتعويم⁽³⁾.

د - ضبط السفينة أو توقيفها بأمر صادر من السلطة العامة

يجوز الترك أيضاً في حالة ضبط السفينة أو اغتنامها ومصادرتها من العدو لأنه يعتبر في حكم الهلاك الكلي، وكذلك في حالة توقيفها بأمر سلطة عامة أجنبية لأنه في حكم فقد الحيابة ذلك في حالة ما إذا كان التأمين شاملاً لمخاطر الحرب ويجيز الترك، سواءً أكان الاغتنام قانوناً أم غير قانوني، تم بمعرفة حكومة معترف بها أم غير معترف بها، ثم وفقاً لقواعد القانون الدولي أم دون مراعاة لهذه القواعد، ولسبب التوقيف نفسه هو الذي يفسخ المجال للترك، وإنما هو نزع يد المالك عن السفينة الموقوفة إذ يحرم المؤمن له من ملكه في

1 - علي بن غانم، مرجع سابق، ص 94.

2 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 226.

3 - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 96.

هذه الحالة فيعد في حكم الهلاك الكلي ولا يعد التوقيف سببا للترك إلا إذا استمر مدة معينة⁽¹⁾.

ثانيا - حالات الترك الخاصة بالتأمين على البضاعة

توجد حالات مشتركة بين ترك البضائع أو التخلي عنها وترك السفينة، وهذه الحالة كما سبق ذكرها هي انقطاع الأخبار وعدم صلاحية السفينة للملاحة وضبط السفينة أو إيقافها بأمر من السلطة إذا كان التأمين شاملا لأخطار البحر، هذا وتتفرد البضائع بحالات خاصة للتخلي هلاك أو التلف الكلي للبضائع، وهذه الحالات ذكرتها معظم التشريعات البحرية وقد تطرق المشرع الجزائري إلى هذه الحالات في المادة 134 السالفة الذكر ونستعرض فيما يلي لهذه الحالات:

أ - الحالات المشتركة بين التخلي عن السفينة والبضاعة

تتمثل هذه الحالات فيما يلي:

1- حالة ترك البضائع الناشئ عن انقطاع أخبار السفينة

إذا انقطعت أنباء السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ويفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء، فانقطاع أنباء السفينة بعد انقضاء الميعاد القانوني هو أيضا سبب لترك البضائع، لأن هلاك السفينة يستتبع لزاما هلاك البضائع، وليس ثمة شك عندنا في جواز ترك البضائع في حالة فقدانها وعدم تسليمها في المكان المقصود بعد انقضاء الميعاد القانوني، استقلالا عن الهلاك المفترض للسفينة المستفاد من انقطاع الأخبار⁽²⁾.

2- حالة ترك البضائع الناشئة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة

تعتبر هذه الحالة من أقدم حالات ترك البضائع بعد حالة انقطاع أخبار السفينة، وعدم صلاحية السفينة للملاحة تشمل في معناها الواسع كل حادث تتعرض له السفينة أثناء رحلتها ويؤدي إلى عجزها الدائم أو المؤقت عن مواصلة هذه الرحلة إلى الجهة المقصودة، وعلى رأس هذه الحوادث التي تؤدي إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة الغرق والجنوح مع الكسر

1 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 227.

2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 495.

وغيرها من الأعطال التي تتعرض لها السفينة أثناء سيرها في البحر ويكون من شأنها التأثير على قدرتها على متابعة السفر⁽¹⁾.

3- ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة العامة

هذه الحالة لم يرد ذكرها في النص الجزائري وهذه الحالة معناها ترك البضائع إذا تم ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة أو الاستيلاء القرصان إذا كان التأمين شاملا لأخطار الحرب، حيث يستطيع المؤمن له ترك البضاعة التي تحملها السفينة وهي في الظروف السابقة مقابل مبلغ التأمين الذي يلتزم به المؤمن⁽²⁾.

ب - الحالات الخاصة بالبضائع

توجد إلى جانب الحالات المشتركة بين السفينة والبضاعة السابق ذكرها حالتان خاصتان بالبضائع وهما بيع البضائع أثناء السفر وهلاك أو تلف ثلاثة أرباع للبضائع والتي سنوضحها فيما يلي:

1- بيع البضائع أثناء الرحلة البحرية

يتم بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية نتيجة تلف كلي أو جزئي، مما يمكن المؤمن له ترك البضاعة مقابل تعويض كامل⁽³⁾.

وبيع البضاعة أثناء الرحلة ما هي إلا خدمة لأصحاب الحق على البضاعة فقد تتعرض هذه الأخيرة خلال الرحلة إلى خسارة قد تكون حقيقة لكنها قد تتطور بصفة جدية وتصبح خسارة حقيقية خاصة إذا كان ميناء الوصول بعيدا، ولهذا يستحسن بيعها في إحدى الموانئ القريبة لأن انتظار وصولها إلى الميناء المقصود قد يجعل منها بضاعة مهلكة تماما ولا فائدة منها وحتى يتم التخلي في هذه الحالة يجب توفر شرطين أساسيين:

يتمثل الشرط الأول في أن البيع لا بد أن يتم في ميناء غير ميناء القيام أو ميناء الوصول، أما الشرط الثاني فيتمثل في تلف البضاعة بسبب خطر بحري مضمون. في هذه الحالة الأخيرة لا يمكن للمؤمن أن يقوم بالتعويض عن ضرر دون أن يكون ضامنا للخطر الذي تسبب في تلف الشيء المؤمن عليه فقد حدد الأمر المتعلق بالتأمينات البحرية الأخطار

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 476.

2 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 303.

3 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 230.

التي يشملها التأمين (المادة 101 من الأمر المتعلق بالتأمينات البحرية)، وأخطار أخرى لا يضمنها بشكل مطلق، ولا يقبل القانون الاتفاق على ضمانها (المادة 102 من الأمر المتعلق بالتأمينات)، كما يجب التمييز بين وثائق التأمين التي تضمن كل المخاطر Assurance tout risque (المادة 02 - 01 من وثيقة التأمين على البضاعة)⁽¹⁾.

2 - هلاك أو تلف يفوق $\frac{3}{4}$ قيمة البضائع

تقابل حالة الهلاك⁽²⁾ أو التلف الذي يصل إلى ثلاثة أرباع الأشياء المؤمنة في القانونيين الفرنسي والمصري حالة الخسارة الكلية The total loss أو شبه الكلية Constructive total loss المعروفة في القانون الإنجليزي، وتعتبر هذه الحالة من أقدم حالات الترك بعد حالة انقطاع أخبار السفينة، فقد عرفت في ظل مرشد البحر في القرن السادس عشر وكل ما طرأ عليها من تعديل بعد ذلك، قد انصب على نسبة التلف أو الهلاك التي تجيز طلب الترك، فقد أصبحت هذه النسبة ثلاثة أرباع بدلا من النصف، وتحتل هذه الحالة أهمية كبيرة في التأمين على البضائع، فمعظم حالات ترك البضائع تنطوي تحت هذه الحالة، وهي على خلاف ذلك لا تمثل أهمية كبيرة في التأمين على السفن، لأن هلاك ثلاثة أرباع السفينة غالبا ما يختلط بحالة الكسر أو عدم الصلاحية للملاحة ويكون الترك لهذا السبب الأخير⁽³⁾.

وتعتبر حالة هلاك أو تلف يفوق $\frac{3}{4}$ قيمة البضائع الأكثر شيوعا إذ تشكل في بعض الأحيان امتدادا لحالة بيع البضاعة أثناء الرحلة لتلف مادي يصيبها، ويمكن أن تكون امتداد لأي حالة من حالات التخلي، فعدم صلاحية السفينة للملاحة وتوقفها في أحد الموانئ الإصلاح قد يؤدي بالبضاعة للهلاك أو التلف، وقد يحدث الهلاك أو التلف بشكل مستقل⁽⁴⁾.

1 - كمال كهينة، التخلي في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون (قانون الأعمال)، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بدون سنة النشر، ص ص 27 - 28.

2 - يقصد بالهلاك: النقص في الحجم، أو الوزن، أو المقاس، أو العدد، أما التلف فيتمثل بتدني نوعية الشيء المضمون و من أمثلة الهلاك الشائع سقوط البضاعة في البحر ويستحيل استرجاعها، لمزيد من التفاصيل راجع: هشام فرعون، مرجع سابق، ص ص 391-393.

3 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص ص 476 - 477.

4 - كمال كهينة، المرجع نفسه، ص 34.

الفرع الثاني

محل الترك وإجراءاته

نظرا للمزايا التي يوفرها الترك فإنه لا بد أن تتوفر فيه شروطا من أجل ممارسته من طرف المؤمن له، وهذه الشروط تتعلق بمحله أي الأشياء المضمونة (أولا)، كما تحدد إجراءات معينة يتعين على المؤمن له مراعاتها عند ممارسة حقه في الترك (ثانيا).

أولا - محل الترك

يكون الترك أو التخلي غير قابل للتجزئة كما أنه لا يشمل إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت محلا للتأمين هذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ- الترك غير قابل للتجزئة

يجب أن يرد الترك على الشيء بأكمله فلا يجوز أن يكون ترك الأشياء المؤمن عليها جزئيا أو معلقا على شرط معين، وعدم التجزئة الترك معناها أنه يتعين على المؤمن له إذا اختار الترك كوسيلة للحصول على التعويض أن يتبعه وحده لجميع الشيء المؤمن عليه والمعرض للخطر، فلا يجوز له أن يطلب الترك عن جزء من هذا الشيء وتطبيق دعوى الخسارة على الجزء الباقي⁽¹⁾. إلا إذا كانت البضاعة مجزأة إلى مجموعة مستقلة في وثيقة التأمين فإنه يجوز للمؤمن له أن يقصر الترك على مجموعة دون أخرى⁽²⁾.

ب - نطاق الترك

لا يشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت محل للتأمين فإذا قام المؤمن له بتأمين جزء من الأشياء المؤمن عليها (جزء السفينة أو جزء من قيمة البضائع)، فلا يلزم بأن يترك إلا الجزء المؤمن عليه فقط، ولا يشمل الترك أيضا إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت مستهدفة للخطر وقت الحادث، فلو فرض أن ربع البضائع المؤمن عليها أفرغ خلال الطرق، ثم هلكت الثلاثة الأرباع الباقية من البضائع بغرق، فإن المؤمن له لا يلزم بأن يترك البضائع المفرغة خلال الطريق لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث، ولكن المؤمن من جهته

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 83.

2 - مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 99.

لا يلزم بأن يدفع مبلغ التأمين إلا بعد استنزال قيمة البضائع التي لم تكن مستهدفة للخطر، حتى لا يثرى المؤمن له من جراء التأمين⁽¹⁾.

ويشمل الترك كل من ملحقات الشيء المؤمن عليه، وكذلك الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له بسبب الشيء المؤمن عليه، وعلى هذا فإن ترك السفينة المؤمن عليها يجب أن يشمل ملحقاتها، كما أن ترك البضاعة يجب أن يشمل الجزء الذي سلمه المؤمن له من ثمن بيعها، ما لم يتضمن البيع تنازلاً من المؤمن له عن استعمال حق الترك.

ثانياً - إجراءات الترك

لم ينظم المشرع الجزائري بعض الإجراءات القانونية ضمن نصوصه القانونية لا في قانون التأمين الجزائري ولا في وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع.

إذ يعد الترك رخصة قانونية في يد المؤمن له استعماله بمجرد إبداء رغبته في ذلك مع توافر الحالات القانونية الخاصة بالتأمين البحري على البضائع التي تمثل شروط استعمال هذا الحق، وتنتهي بدعوى الترك في حالات رفض المؤمن لطلب المؤمن له، متبعا للإجراءات القانونية لرفع هذه الدعوى⁽²⁾، هذا ما ستوضحه فيما يلي:

أ- إبداء الرغبة في الترك

يتعين على المؤمن له الذي يختار الترك كوسيلة لتسوية التعويض أن يعلن رغبته في ذلك للمؤمن صراحة⁽³⁾ ويبلغ الترك للمؤمن بموجب رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال أجل ثلاثة أشهر على الأكثر من تاريخ وقوع الحادث المؤمن عليه وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 115 من قانون التأمينات الجزائري⁽⁴⁾.

1 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ص 494 - 495.

2 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 232.

3 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 473.

4 - تنص المادة 115 من قانون التأمينات على أنه: « إذا احتار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و143 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاما وبدون أية شروط، على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الأجل التي تستوفيه ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبوله التخلي أو على أساس الخسائر الكامل بدون انتقال الملكية ».

ويشترط قبل إبداء أي رغبة عن التخلي من المؤمن له أن يكون التخلي كاملاً، ويدفع المؤمن مبلغ التأمين البحري بشكل كامل، ولكن كإجراء قانوني أولي قبل إبداء الرغبة لا بد على المؤمن له من تبليغ (إخطار) المؤمن عن الحادث والبيانات الخاصة به معيناً لمبلغ الأضرار والخسائر في أجل قانوني محدد بسبعة أيام من تاريخ وقوع الحادث بشرط أن يكون من تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا ما أكدته المادة 108 من قانون التأمينات.

إذ أنّ المشرع الجزائري اعتمد على إجراءات قانونية أولية قبل إبداء الرغبة المؤمن له عن التخلي مع توافر على الشروط القانونية واحترامه الآجال القانونية الخاصة بالإخطار عن الحادث وكذا طريقة إعلان عن ترك البضاعة المؤمن عليها⁽¹⁾.

أما بالنسبة للمشرع الإنجليزي فقد وردت الإشارة إلى دعوى الترك بصورة ضمنية في المادة 4/62 على أنه: « عندما يسير إخطار الترك كما يجب فإن حقوق المؤمن له لا تتأثر بواقعة رفض المؤمن قبوله »، فعبارة النص تفيد ضمناً أن بإمكان المؤمن له أن يثبت حقه بالترك بحكم قضائي، إذا توافرت شروط تحقق الخسارة الكلية التقديرية (الحكمية)، وقام بإخطار المؤمن بالترك ضمن فترة معقولة بعد علمه بوقوع الحادث الذي ترتبت عليه الخسارة الموجبة للترك، كما تفيد أيضاً أن للمؤمن له، في حالة عدم لجوءه إلى القضاء بدعوى الترك، فإن حقه في التعويض عن الخسارة الجزئية سوف لن يتأثر، إذا كان السبب المباشر لهذه الخسارة حادث مؤمن منه، غير أن المشرع الإنجليزي لم يشر إلى فترة تفاديه هذه الدعوى، مما يدل على أن تقادمها لا يختلف عن تقادم دعوى الخسارة البحرية⁽²⁾.

أما بالنسبة للتشريعات العربية لم تحدد طبيعة الإخطار عن الترك وطريقته، وإنما أكد فقط على حدود تصريحات المؤمن له عن المال المؤمن عليه وجميع ما يخصه عند إقدامه على ترك المال المؤمن عليه.

هذا ما أكدته معظم التشريعات العربية وعلى وجه الخصوص قانون التجارة البحرية الأردني في نص المادة 376 التي نصت على أنه: "على المؤمن له حين إقدامه على الترك أن يصرح بجميع التأمينات والقروض الجرافية البحرية المعقودة، تعلق مهلة الدفع ريثما يبلغ

1 - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 233.

2 - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 788.

هذا التصريح ولا ينتج عن ذلك أي تمديد للمصلحة المحددة لإقامة دعوى الترك في المادة 374(1).

ب - دعوى الترك وتقادمها

إذا قبل المؤمن طلب المؤمن له بالترك تمت التسوية وديا والتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملا للمؤمن له، أما إذا رفض المؤمن رغبة المؤمن له في الترك لا يكون أمام هذا الأخير سوى رفع دعوى الترك كما يجب عليه أن يثبت توافر إحدى حالات الترك السابقة(2). تنص وثائق التأمين عادة على مواعيد قصيرة لإقامة الترك تتفق وسرعة المواصلات الحديثة، وعن تقادم دعوى التخلي في التشريع الجزائري فقد نص القانون 04-06 المعدل للأمر رقم 95-07 الجديد المتعلق بالتأمينات في المادة (121) منه على أن يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين (02)، وحددت المادة بدء سريان أجل التقادم ابتداء من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي، وتجدر الإشارة إلى أنه وفقا للقانون اللبناني يجب رفع دعوى صحة الترك في ميعاد ستة أشهر(3).

الفرع الثالث

آثار الترك

إن دفع التعويض وحلول المؤمن محل المؤمن له، يعد من أهم الآثار القانونية المترتبة عن دعوى الخسارة الخاصة، غير أن هذه الآثار لا تنفرد بها هذه الأخيرة فحسب، بل أيضا في التخلي أو الترك لكن باعتبار الترك طريق استثنائي في التعويض يتميز بخصوصيات ينتج عنه آثار خاصة لا يجد لها مثيل في دعوى الخسارة الخاصة، ولا في أي دعوى أخرى متعلقة بالتأمينات، فمن خصوصيات الترك أن يقوم المؤمن بدفع مبلغ التعويض كاملا (أولا)، ويقابل هذا التعويض تنازل أو تحويل المؤمن له ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن (ثانيا).

1 - باهي زواوية، المرجع نفسه، ص ص 234 - 235.

2 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 484.

3 - مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 100.

أولا - الوفاء بالتعويض

يثبت الحق للمؤمن في الحصول على التعويض الكامل إذا قام المؤمن له بالترك أو بالتخلي، ويكون المؤمن في هذه الحالة غير ملزم بدفع مبلغ أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة، أيا كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها⁽¹⁾، فالتعويض بطريق الترك ينطبق عليه نفس المبدأ الذي ينطبق على الطرق الأخرى في تسوية الخسارة، وهو المبدأ التعويضي، ومفاد هذا المبدأ أنه لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد من جهة ولا يمكن أن يزيد عن قيمة الضرر الذي لحق فعلا المؤمن له من جهة أخرى، وهو مبدأ بينته المادة 30 من قانون التأمينات التي جاء فيها: « لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه، وقت الحادث »، كما لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له، إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين⁽²⁾.

وقد كرس قانون التأمينات هذا المبدأ، حتى لا يكون التأمين مصدرا لإثراء المؤمن له فهو يسعى إلى جبر الضرر لا أكثر، بحيث ينقص من جسامه الخطر بالتعويض في حدود مبلغ التأمين حتى يجد المؤمن له فرصة ليسوي أوضاعه ويستمر في نشاطه بأقل الخسائر، فالمبدأ التعويضي يرفض جعل المؤمن له في مركز مالي أفضل من الذي كان عليه قبل تحقق الخطر وهذا حتى لا يجد المؤمن له مصلحة في وقوع الخطر مما قد يدفعه للتعهد للإضرار بأمواله، وتفاديا لهذه الوضعية كرس التأمين عن الأضرار المبدأ التعويضي، وعندما نقول التعويض بطريق التخلي أو الترك، نعني بذلك تلقي المؤمن له التعويض الكامل عن الخسارة التي أدت بكل الشيء المؤمن عليه فلا يجوز أن نفهم أن التعويض الذي يقدمه للمؤمن هو المبلغ المساوي للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه⁽³⁾، فإذا كانت القيمة الحقيقية للسفينة تبلغ 20.000 دج قام المؤمن له بالتأمين على 10.000 دج فقط وتحمل الجزء الباقي، فإن التعويض الذي يتلقاه عن الخسارة الكلية عند التخلي أو الترك هي قيمة 10.000 دج، وليست قيمة 20.000 دج، أما إذا قام المؤمن له بتأمين السفينة بقيمتها الحقيقية، وهي 20.000 دج، ووقع الهلاك الكلي لهذه

1 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 247.

2 - المادة 623 من القانون المدني الجزائري.

3 - كمال كهينة، مرجع سابق، ص ص 69 - 70.

السفينة، فإنه يتلقى مبلغ التأمين يساوي القيمة الحقيقية للسفينة وهي 20.000 وفي كلتا الحالتين المؤمن له يتلقى التعويض في حدود مبلغ التأمين المحدد في الوثيقة ولقد حددت المواد 105 - 106 من القانون رقم 04-06 المعدل للقانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات البحرية طرق تقدير التعويض وفي جميع هذه الطرق كان يكرس المبدأ التعويضي، وهو تلقي التعويض في حدود الضرر ومبلغ التأمين المتفق عليه في وثيقة التأمين، على أن تقدير التعويض في التخلي أو الترك لا يثير صعوبات مثلما هو الحال بالنسبة لدعوى الخسارة الخاصة، باعتبار أن التخلي هو تعرض الأشياء المؤمنة لإحدى حالات الخسارة الكلية مما يستدعي دفع مبلغ التأمين الكامل الوارد في وثيقة التأمين وإذا تم تقدير التعويض، فعلى المؤمن أن يقدم هذا التعويض في الآجال المحددة قانوناً والمشرع لم يحدد المدة التي يلتزم فيها المؤمن بتقديم مبلغ التأمين، وقد أحال في المادة 117 من الأمر المتعلق بالتأمينات إلى المدة التي جاءت بها الشروط العامة في عقد التأمين: « يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمنون في الآجال المحددة في الشروط العامة لعقد التأمين »⁽¹⁾.

والشروط العامة في عقد التأمين، نقص بها ما جاء في القواعد العامة ووثائق التأمين، فقد نصت كل من المواد 25 - 26 على السواء على ذلك.

ثانيا - انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن

يكون من حق المؤمن انتقال ملكية المال المعوض عنه له وكذا حقوق الملكية المتعلقة به (المتبقية) بعد تعرضه للحادث بمجرد تعويض المؤمن تعويضا كاملا للمؤمن له عن الخسارة اللاحقة بالبضائع محل عقد التأمين البحري.

أكد المشرع الجزائري على هذه النقطة القانونية ضمن نصوصه القانونية في نص المادة 115 في فقرتها الثانية بصفة ضمنية على انتقال ملكية الشيء محل التأمين والذي عوض المؤمن تعويضا كاملا للمؤمن عنه، على عكس دعوى الخسارة البحرية التي لا تنتقل ملكيتها⁽²⁾، وكذلك نص المادة 24 الفقرة الأخيرة من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

1 - كمال كهيبة، المرجع نفسه، ص 70.

2 - المادة 115 الفقرة الثانية من قانون التأمينات التي نصت على أنه: « ويتعين على المؤمن عندئذ وضع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية ».

أما بالنسبة للمشرع الانجليزي في قانون التأمين البحري 1906 المادة 63 التي نصت بصورة صريحة على حق المؤمن في حصوله على ملكية الشيء محل التعويض الكلي وكذا جميع الحقوق المتبقية منه بعد الخسارة في حالة نفاذ الترك سواء بطريقة، ودية أو قضائية، وهذا ما أكدته المادة التي نصت على أنه: "عندما يكون هناك ربط نافذ فإن من حق المؤمن أن يضطلع بمصلحة المؤمن له فيها يكون قد بقي من الشيء المؤمن عليه، وبكل حقوق الملكية المتصلة به⁽¹⁾.

فيما يخص التشريعات العربية، فنجد المشرع اللبناني أكد عدم إعلام المؤمن له عن الترك بمجرد عدم صلاحية السفينة للملاحة، وإنما عقد التأمين البحري يبقى ساري المفعول على البضاعة محل العقد إلى غاية الوصول إلى ميناء التفريغ النهائي، متحملاً المؤمن أعباء ونفقات التفريغ في ميناء الإغاثة وكذا إعادة شحنها إلى الميناء النهائي هذا ما جاءت به المادة 369 من قانون التجارة اللبناني⁽²⁾.

اتبعت معظم التشريعات العربية هذا الموقف القانوني وذلك من مصدر قانوني واحد وهو القانون العثماني الذي تم إلغائه سنة 1947.

على عكس المشرع المصري الذي جاء موقفه القانوني مسائرا لموقف المشرع الجزائري في معظم المسائل القانونية الخاصة بالترك، خاصة بالنسبة للمدة القانونية، وكذا فقدان السفينة لمدة قانونية بثلاثة أشهر بمثابة قرينة على هلاك السفينة، دون أي إثبات المؤمن له على عكس ما تتطلبه التشريعات العربية ذات المنهج العثماني كالتشريع الأردني والتشريع السوري⁽³⁾.

ويكون التخلي عن البضاعة للمؤمن بصفة تامة دون أي شروط، أي أن تنفيذ التخلي يكون غير معلق على شرط، كما اتفق المؤمن مع المؤمن له على فسخ التخلي في حالة رجوع السفينة الناقلة للبضاعة المفقودة وهذا ما أكدته المشرع الجزائري في نص المادة 115

1 - باهي زاوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مرجع سابق، ص 236.

2 - نصت المادة 369 من قانون التجارة البحري اللبناني على أنه: « إذا أعلن عدم صلاحية السفينة للملاحة فيبقى إخطار البضائع على عاتق ضامنيها لغاية وصولها إلى المكان المقصود، ويتحمل الضامن علاوة على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع وخبزنها وإعادة شحنها كما يتحمل الزيادة في الأجرة الناتجة عن إعادة تسييرها وجميع نفقات الإنقاذ المتعلقة بها ».

3 - باهي زاوية، المرجع نفسه، ص 237.

من قانون التأمين السالف الذكر، كما أن الترتك لا يشمل إلا البضاعة المعرضة للخطر، فلا يجوز تركها وذلك رغم شمولها بالتغطية التأمينية.

وقد ثار التساؤل في الفقه حول الجزاء المترتب على امتناع المؤمن عن وفاء مبلغ التأمين رغم قبوله الترتك أو صدور حكم نهائي به، فهل يجوز للمؤمن له طلب الفسخ؟
يرد هذا الأمر في حالة إفلاس الضامن (المؤمن)، وليس هنالك إجماع في الفقه حول الأمر، إلا أن الرأي الغالب هو أن الترتك نهائي، ولا يحق للمؤمن له طلب الفسخ، إذ أنه في حالة إفلاسه ما عليه إلا أن يدخل كدائن عادي في تقليسة الضامن ليقتسم موجوداته قسمة الغرماء⁽¹⁾.

1 - أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 325.

خاتمة

ابتدعت البشرية التأمين البحري ذات الطابع الخاص تلبية لحاجة ماسة وهي مواجهة أقدم الأخطار وأكثرها جسامة المرتبطة بالملاحة البحرية التي مارسها الانسان منذ القدم في بيئة مختلفة ومتميّزة، أدت به الى التوصل لحلول قانونية وأنظمة خاصة كانت محل تطور مستمر بتطور الملاحة وظروفها ووسائلها وتطور الفكر البشري الذي انتهى به الى إيجاد التأمين البحري المتميز بأحكامه وأنظمتها والذي يعدّ ضرورة لا بد منها لممارسة الملاحة البحرية بصفة خاصة، والتجارة الدولية بصفة عامة.

يعتبر عقد التأمين البحري الميكانيزم القانوني الذي يخفف نتائج الأخطار الوخيمة في حالة تحققها. حيث يمكن ابرامه على كل الأشياء المعروضة لأخطار السير في البحر كالسفن والبضائع، وهذا النوع من العقود كبقية العقود المسماة، تغلب عليه الصبغة العمومية، بحيث تحدثنا عن مفهوم عقد التأمين البحري والأساس القانوني للعلاقة فيما بين أطراف العملية التأمينية لا سيما فيما يتعلق بمرحلة تكوين العقد (انشائه)، وتعتبر الكتابة المطلوبة في هذا العقد هي مجرد شرط للإثبات بواسطة وثيقة التأمين البحري، ولا يجوز الاتفاق على مخالفته في القانون الجزائري.

يمتاز النظام القانوني لعقد التأمين البحري بخصوصيات تجعله متميزا ومستقلا عن غيره من عقود التأمين، خاصة في مرحلة تنفيذه والآثار التي تنتج عن ذلك لأنه يضم أنظمة أصلية مرتبطة به، كاللجوء للضمانات القضائية المخولة للمؤمن له كحق يستعمله ضد المؤمن لجبر الخسارة التي لحقته.

يعتمد المؤمن له على دعوى الخسارة البحرية لاسترداد حقه والتعويض عن الضرر الذي لحق به وهي الطريقة العادية التي يتم اتباعها للمطالبة بتسوية الوضع بالتعويض عن الأضرار، بشرط ألا يتجاوز ذلك مبلغ التأمين، ويختلف تقدير التعويض بحسب درجة الضرر أو التلف الذي أصيب الشيء المؤمن عليه.

كما يمكن للمؤمن له اللجوء لدعوى الترك كطريقة استثنائية من طرق التعويض، خاصة بالقانون البحري، ويستعمل المؤمن له هذا النظام في الحالات التي تصاب فيها البضاعة المؤمن عليها بمخاطر جسيمة وتدعى بالأخطار الكبرى المنصوص عليها في القانون ووثيقة التأمين، وأضرار فادحة تفقدها طبيعتها التي أعدت لها كعدم صلاحية السفينة

للملاحه أو التلف الكامل للبضاعة ومن الفوائد المهمة لهذا النظام هو سرعة التسوية لمبلغ التأمين وبساطة الإجراءات مقارنة بدعوى الخسارة والتي هي الأصل في التعويض.

إضافة الى قاعدة الحلول والتي يعتبر فيها حلول المؤمن محل المؤمن له تجاه الغير المسؤول حلولا قانونيا ويعطي حقاً مباشرا للمؤمن على الغير المسؤول، وهو يسري بدون استثناء على كل شخص يعدّ من الغير يكون مسؤولاً في تسبب الضرر.

ولا يمكن أن تكتمل صورة التأمين البحري وتبيان نظامه القانوني دون ابراز العنصر الأساسي والجوهري فيه، بدونها تعتبر العملية التأمينية باطلة والذي يقوم عليه هذا النوع من التأمين ألا وهو **الخطر** وخصوصيته في هذا العقد تتمثل في كونه يجب أن يكون ذا علاقة بعملية بحرية ما وهذه العبارة أشملت الأخطار التمهيدية والسابقة والملاحقة للرحلة البحرية ولو لم تكن أخطار بحرية، فاذا ما كان النقل مختلط يشمل نقلا بحري وجوي ونهري، فالنقل النقل البحري يعتبر هو الأصل يضيف على عمليات النقل الأخرى الطابع البحري.

عرفنا كقاعدة عامة أنّ الخطر البحري يجب أن يكون محقق الوقوع، فاذا كان عكس ذلك أي غير محقق الوقوع يعتبر عقد التأمين على الخطر البحري باطلا، كما لا يجب ان يكون الخطر قد تحقق لأن ذلك يعتبر غشّ، لكن هناك حالات أجازها القانون واعتبرها صحيحة، وأجاز التعويض المؤمن بالرغم من تحقق الخطر وهو ما يسمى **بالخطر الظني**، وهنا يظهر تميّز عقد التأمين البحري، لكن رغم أهمية هذه النقطة فان المشرع الجزائري لم يوفق في معالجة هذه المسألة المهمة والخطيرة في نفس الوقت، وهذا ما يظهر لنا من خلال نص المادة 100 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات أنه لم يأخذ بالتأمين على الخطر الظني وهذا مصدر ضرر كبير للمؤمن له وبالاقتصاد الوطني، وذلك بالنظر للإمكانيات المحدودة لشركات التأمين الجزائرية مما جعلها تضطر الى إعادة التأمين لدى شركات أخرى أجنبية، لهذا أرى من الضروري استدراك الموقف من طرف المشرع الجزائري.

ولا نختم دراستنا لموضوع عقد التأمين البحري دون الإشارة إلى طرق انقضاءه، سواءا بالطرق العادية أو غير عادية، فينتهي عقد التأمين عموما:

- بانتهاء مدته، فلقد جعل التشريع الجزائري على غرار باقي التشريعات عقد التأمين البحري محدد المدة، واعتبر ضرورة تحديد المدة في العقد الزامية على الأطراف لكونه بيانا جوهري افي تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن لأجله وهذا ما نصّت عليه المادة

السابعة 07 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات، والتميز بين تاريخ الاكتتاب وتاريخ سريان العقد في وثيقة التأمين.

-بفسخ العقد، لتخلف احدى الشروط أو بطلانه لتخلف احدى الأركان،

-بزوال الخطر المؤمن منه،

-بالنقادم المسقط والذي يعني فقدان الحق الشخصي نتيجة عدم المطالبة به خلال زمن

معين، فمن أهم خصوصيات عقد التأمين البحري تقادم الدعوى، فقد نصت المادة 121 من

قانون التأمين أنه يحدد أجل تقادم الدعوى بعامين ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت

عنه.

قائمة المراجع

I- الكتب:

1. أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الشلاكة العامة للنشر والتوزيع، ليبيا، 1977.
2. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991.
3. أمير خالد عدلى، أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري في ضوء أحكام التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، التسكندرية، 2005.
4. بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007،
5. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
6. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين، الطبعة الرابعة، دار المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية، بن عكنون، الجزائر، 2004.
7. جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية، بن عكنون، الجزائر، 2007.
8. جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.

9. جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف بمصر، مصر، 1965.
10. حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الاسلامي والقانون البحري الدولي دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
11. حمدي الغنيمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
12. خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
13. ريان مدحت عباس حلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهاني للطباعة والنشر، الاسكندرية، 1993.
14. زكريا سرايش، الوجيز في مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
15. زكي زكي الشعراوي، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988.
16. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف الإسكندرية، 1986.
17. طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة-العوارية العامة، دار هومة، الجامعة الجديدة للنشر، 2004.
18. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.

19. عبد الحليم كمون، الوجيز في شرح القانون التجاري الجزائري، قصر الكتاب، الجزائر، 2006.
20. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، "عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت لبنان، 1964.
21. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الناشر منشأة المعارف الإسكندرية، 1985.
22. علي بن غانم، التأمين البحري ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2000.
23. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
24. فاضلي ادريس، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، قصر الكتاب، الجزائر، 2007.
25. فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري الأردني، الجزء الأول، عمان، 1996.
26. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998.
27. كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الارشاد) الطبعة الثانية، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
28. لطيف جابر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية - الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.

29. محمد السيد الفقي، القانون البحري(السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2001.
30. محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
31. محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006-2007.
32. محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول(السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-الأشخاص البريون)، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008-2009 .
33. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010.
34. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
35. محمودي الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، المجلد السادس، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
36. محمودي سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.
37. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، دار المنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
38. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1990.

39. مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992.
40. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
41. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.
42. - هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.
43. هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الاسكندرية، د ت ن.

II- الرسائل الجامعية والمذكرات جامعية:

أ- الرسائل الجامعية:

1. جديدي معراج، النظام القانوني لعقود التأمين بالجزائر في ضوء التحولات الاقتصادية في القانون، رسالة لنيل دكتوراه الدولة في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2012.
2. تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين، دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: القانون، كلية الحقوق والعلوم- تخصص: القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012.

ب- المذكرات الجامعية:

1. إيمان عبد الملك، مبدأي حسن النية والتعويض في التأمين البحري في كل من القانونين الجزائري والتونسي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق بن- عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية: 2005-2006.
2. باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012.
3. سماح محمودي، التأمين البحري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون الأعمال، الجامعة الحاج لخضر، باتنة، 2004.
4. شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010.
5. علا عبد الحفيظ نويران المهيترات، المصلحة في التأمين البحري، قدمت هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2011.
6. محمد الصغير أودني، إعادة التأمين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2013.
7. مهري محمد أمين، التأمين البحري للسفينة، رسالة ماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002.
8. ناصر محمد سعيد أبو حليلة، مدى أهمية المصلحة في التأمين البري والبحري دراسة مقارنة، قدمت هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة الأزهر، غزة، 2010.

III- المقالات:

1. جمال دباغ، المحاور الرئيسية للتأمين البحري، مجلة الرائد العربي، العدد 78، 2003.
2. محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 01، جامعة الجزائر، 1993.
3. نور الصديق الأمين المصراطي، مبدأ الحلول في التأمين البحري(1)، مجلة الرائد العربي، العدد 60، دار عكرمة للطباعة والنشر، سوريا، 1998.
4. يوسف جناد، « اللويدز » للتأمين، مجلة الرائد العربي، العدد 67، 2000.

IV- النصوص القانونية:

1. أمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 معدل و متمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.
2. أمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري، معدل و متمم بالأمر رقم 27/96 المؤرخ في 09 ديسمبر 1996، ج ر عدد 77 مؤرخة في 11 ديسمبر 1996
3. أمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الصادرة في الجريدة الرسمية العدد 13، المؤرخة في 08 مارس 1995، المعدل و المتمم بالقانون 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الصادرة في الجريدة الرسمية، العدد 15. المؤرخة في 12 مارس 2006،

:

:

-

- *Ouvrages :*

1. **Arnaud MONTAS**, Droit maritime théorie et pratique, Vuibert, Paris, 2012.
2. **Cécile DE CET BERTIN**, Introduction au droit maritime, Ellipses Edition Marketing S.A , Paris, 2008.
3. **Jean BIGOT et Daniel LANGE**, Traité de droit des assurances, la distribution de l'assurances' Tome 2, L.G.D.J, Paris, 1999.
4. **Martine REMOND-GOUILLOUD**, Droit maritime, 2^{EME} édition, A.Pedone, 1993.
5. **Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL**, Traité de droit maritime, LGDJ, Paris, 2006.
6. **Pierre LUREAU**, les assurances maritimes ,Encyclopédie commerciale IV ,DALLOZ N°10, 1972.
7. **René Rodiere**, Droit maritime, Dalloz, Paris, 1979.
8. **René Rodiere**, droit maritime, les assurances maritimes, édition Dalloz, 1983.
9. **Tassel Yves** : assurance maritime, juris-classeur, fascicule n610, Paris, 1992.

الفهرس:	
01	مقدمة:
07	:
08	المبحث الأول: الإطار العام لعقد التأمين البحري
08	المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري
09	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري
09	أولا : تعريف عقد التأمين البحري في التشريع المقارن
11	ثانيا: تعريف عقد التأمين البحري في القانون الجزائري
12	الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري
12	أولا: عقد التأمين البحري عقد رضائي
13	ثانيا: عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين
14	ثالثا: عقد التأمين البحري من عقود حسن النية
15	رابعا: عقد التأمين البحري عقد احتمالي
16	خامسا: عقد التأمين البحري عقد إذعان
18	سادسا: عقد التأمين البحري عقد تعويضي
19	سابعا: عقد التأمين البحري عقد تجاري
20	المطلب الثاني: إبرام عقد التأمين البحري
21	الفرع الأول: كيفية إبرام عقد التأمين البحري
21	أولا: أطراف عقد التأمين البحري
27	ثانيا: أركان عقد التأمين البحري
34	الفرع الثاني: إثبات عقد التأمين البحري
35	أولا: وثيقة التأمين البحري
37	ثانيا: دور وثيقة التأمين البحري

39	ثالثا: انتقال وثيقة التأمين البحري
41	المبحث الثاني: موضوع عقد التأمين البحري
41	الطلب الأول: العناصر المؤمن عليها في عقد التأمين البحري
42	الفرع الأول: القيم المادية المؤمن عليها في عقد التأمين البحري
42	أولا: السفينة
50	ثانيا: البضاعة
52	الفرع الثاني: القيم غير المادية
53	أولا: تأمين المسؤولية
55	ثانيا: إعادة التأمين
57	المطلب الثاني: المخاطر المؤمن منها في عقد التأمين البحري
58	الفرع الأول: الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري
58	أولا: تعريف الخطر البحري
58	ثانيا: نطاق ضمان الأخطار البحرية
62	الفرع الثاني: الأخطار المستثناة في عقد التأمين البحري
62	أولا: الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة
63	ثانيا: الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف
66	المبحث الأول: الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري
66	المطلب الأول: التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري
67	الفرع الأول: الإلتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر
67	أولا: أساس الإلتزام
67	ثانيا: جزاء الإخلال بالإلتزام (بطلان التأمين)
70	الفرع الثاني: الإلتزام بدفع القسط
70	أولا: كيفية تحديد القسط

73	ثانيا: كيفية الوفاء بالقسط
76	الفرع الثالث: التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن
76	أولا: التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشئء المؤمن عليه
77	ثانيا: المحافظة على حقوق المؤمن تجاه الغير
78	ثالثا: تثبيت الأضرار الناشئة عن الحادث
79	المطلب الثاني: التزامات المؤمن
79	الفرع الأول: دفع مبلغ التعويض لمبلغ التأمين
81	الفرع الثاني: التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له
83	الفرع الثالث: تخفيض التأمين
85	المبحث الثاني: دعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري
85	المطلب الأول: دعوى الخسارة البحرية
85	الفرع الأول: تقدير التعويض
85	أولا: تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها
91	ثانيا: تقدير التعويض على البضاعة
91	ثالثا: المسموحات
93	الفرع الثاني: استعمال دعوى الخسارة البحرية
93	أولا: الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له
95	ثانيا: إجراءات إعمال دعوى الخسارة البحرية
97	المطلب الثاني: دعوى الترك
98	الفرع الأول: حالات الترك
98	أولا: حالات الترك الخاصة بالتأمين على السفينة
101	ثانيا: حالات الترك الخاصة بالتأمين على البضاعة
104	الفرع الثاني: محل الترك و إجراءاته
104	أولا: محل الترك
105	ثانيا: إجراءات الترك

107	الفرع الثالث: آثار الترك
108	أولاً: الوفاء بالتعويض
109	ثانياً: انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن
113	الخاتمة:
117	قائمة المراجع:
125	الفهرس:

ملخص:

يعتبر عقد التأمين البحري أقدم أنواع التأمينات، وهو أول صورة لنظام التأمين نظرا للمخاطر الجسيمة التي تكتنف الملاحة البحرية منذ القدم، ولازال يحتل اليوم مكانة تكتسي أهمية بالغة بحكم توسيع مجال المبادلات التجارية الدولية وما يترتب على ذلك من مخاطر تتعلق بالأساس بالسفينة ونقل البضائع، ولا يتصور أحد اليوم بأن هذه الأشياء التي تتعرض لمخاطر شديدة لا يؤمن عليها، وقد عرّفه المشرع الجزائري في المادة 92 من قانون التأمينات « بأنه ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما ».

يتميز عقد التأمين البحري بمبادئ خاصة به تجعله ينفرد بها عن باقي العقود وهي مبدأ المصلحة التأمينية ومبدأ الحلول القانوني، كما يعتبر من العقود التي تستوجب الكتابة لغرض الإثبات وهي وثيقة التأمين بمختلف أنواعها وباختلاف الشيء المؤمن عليه سواء سفينة أو بضاعة أو أي شيء آخر معرض لمخاطر البحر بشرط أن تكون مضمونة وغير مستثناة حسب الاتفاق في عقد التأمين البحري، الذي يجب أن يتم احترامه من طرف أطراف العقد وإن حصل العكس فيمكن للمؤمن إبطال العقد والاحتفاظ بقسط التأمين، كما يحق للمؤمن له المطالبة بالتعويض أو التمسك بدعوى الترك.

Résumé :

Le contrat d'assurance maritime est considéré comme la forme d'assurance la plus ancienne, C'est la première image du système d'assurance en raison des risques sérieux que la navigation maritime a subis depuis l'antiquité, C'est encore un lieu très important en raison de l'expansion du commerce international et des risques associés au transport de marchandises, l'un de ces jours c'est que ces choses qui font l'objet de grands risques ne les protègent pas. Le législateur algérien définit à l'article 92 de la loi sur les assurances qu'il s'agit : « **d'un contrat dont l'objectif est de garantir les risques liés a une opération maritime** ».

Le contrat d'assurance maritime a ses propres principes le rend unique des autres contrats, le principe de l'intérêt de l'assurance et le principe des solutions juridiques, car l'un des Contrats qui nécessitent l'écriture aux fins de la preuve est l'assurance de divers types et la différence assurée que ce soit un navire ou des marchandises ou toute autre chose exposée au risque maritime à condition qu'ils soient garantis et non exclus comme convenu dans le contrat d'assurance maritime, qui doit être respecté par les parties au contrat et si le contraire s'est produit, l'assuré peut annuler le contrat et célébrer la prime d'assurance car l'assuré a le droit de demander une indemnité ou de confirmer la demande de départ.