



جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



# خطوطية عقد التأمين البحري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذة :

د/ أعراب كميلة

من إعداد الطالبتين :

- بلقرين ليزة

- مجباري سهام

## لجنة المناقشة:

أ.د/ إقلولي أولد رابح صافية، أستاذ ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسا

د/ أعراب كميلة، أستاذة محاضرة (ب)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفا ومقررا

أ.د/ إرزيل الكاهنة، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2024/06/11

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# إهداء

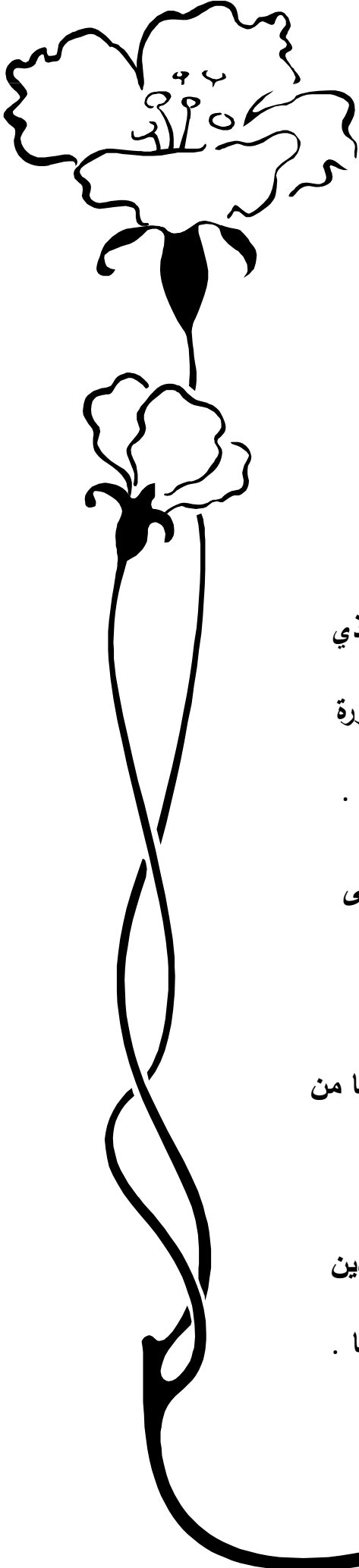
الحمد لله الذي أنعم علي بالعقل والقدرة  
والحمد لله الذي جعلني من أهل العلم  
والحمد لله الذي أعطاني القدرة والجهد  
أهدي ثمرة جهدي وعملي إلى من رعتني وسهرت على تربيته ليال طويلة  
أمي الغالية  
من كانت الداعم الأول لتحقيق طموحاتي وكانت ملجئي ويدي اليمنى  
وإلى أبي العزيز  
الذي لا طالما كان سندا لي في الحياة راجيا من  
المولى عز وجل أن يحفظهما وपाल في عمرهما.  
وإلى رفيق دربي أخي أوسامة  
الذي كان له فضل كبير  
لأتمم مذكرتي جزاك الله خير وأتمنى لك النجاح في مشوارك.  
وأهدي ثمرة عملي لشخص عزيز (ش.إ) تعبيرا مني عن شكري لك يا من  
جسدت الحب بكل معانيه ويا من ضحيت بوقتك لأجلي أسعدك الله،  
وإلى عائلتي من كبيرها إلى صغيرها وإلى الأصدقاء وإلى كل من أعرفهم  
من بعيد أو قريب.

كسما

# إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم  
الشكر لله عز وجل على ما أنعم به عليّ من نعم عظيمة ظاهرة  
وباطنة، الذي خلقنا في أحسن تقويم وقدرنا على إتمام هذا العمل  
ويسر لنا الصعاب وأنار دربنا فاللهم لك الحمد.  
أهدي ثمرتي وثمرتي جهدي  
إلى نبع الحنان والتي سهرت على تربيته وقدمت لي مفتاح النجاح  
الحبيبة والغالية "والدي"  
وإلى قوتي في هذه الحياة من أنار لي مشوار حياتي، إليك العزيز  
والغالي "والدي"  
الذين زرعوا في روعي بذور العلم والأخلاق وتحملوا مشق الدنيا  
حفظهما الله وأطال الله في عمرهما  
إلى إخوتي الذين دعموني وحفزوني للتقدم أدامكم وحفظكم الله  
" محمد - مليسة - ياسمين "  
وإلى من أعاد الأمل إلى قلبي (ش.ب) ورمز المحبة وسندي في  
مشواري لإنجاز هذا العمل المتواضع حفظه الله  
وإلى كل العائلة والأصدقاء وكل شخص عزيز إليّ فالشكر لله على  
نعمه.

كهلينة



# كلمة شكر

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله والصلاة والسلام على أفضل خلق الله الذي  
بسنته اهتدينا وبالقرآن الكريم المنزل عليه تعلمنا وبسورة  
العلق أنارت درينا وفتحت طريق العلم أمام أعين الأنام .  
وعليه نتقدم بالشكر الجزيل والامتنان الخالص إلى

"الدكتورة أعراب كميّلة"

على قبولها الإشراف على مذكرتنا وعلى ما قدمته لنا من  
عون وإرشاداتها القيمة.

وكما أتوجه بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الذين  
تجشموا عناء قراءة هذه المذكرة والمشاركة في مناقشتها .

## مقدمة:

يعتبر التأمين البحري عاملاً هاماً من العوامل التي تركز عليها التجارة العالمية وتتأثر بها كما يعد أول أنواع التأمين وأقدمها في الظهور حيث كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الأولى على الملاحة البحرية، ما ساعد هذه الأخيرة في انتشارها بشكل كبير في حوض البحر الأبيض المتوسط غير أنه كانت تواجه مخاطر جسيمة مقارنة بمخاطر النقل البري.

يرتبط ظهور التأمين البحري بالتحول الذي شهدته الرحلة البحرية من مشروع الرحلة الواحدة إلى المشروع البحري كوحدة اقتصادية منتظمة ما ترتب عليه التحول من الشراكة البحرية إلى الاستغلال الرأسمالي البحري، الذي أدى إلى انفصال تجهيز السفينة عن ملكيتها ونشوء علاقات العمل البحري وتحول أصحاب البضائع من شركاء في الرحلة البحرية إلى شاحنين يعهدون لمجهز السفينة أو الريان ببضائعهم لنقلها عن الطريق البحر، وظهور مختلف مصادر تمويل الاستثمارات البحرية.

يتأسس التأمين البحري على نظام خاص مستقل بذاته وله خصوصياته لارتباطه بالنشاط المائي ولا شك أنه جزء لا يتجزأ عن مختلف العمليات التي تتم عبر البحار، إذ أنه من النادر أن تبحر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاء الأمن والأمان، الهدف الأساسي من التأمين البحري هو تغطية الأضرار التي تصيب الذمة المالية للمؤمن له نتيجة رجوع الغير بالمسؤولية نتيجة الضرر الذي أصاب المضرور، وهي عملية جماعية القصد منها توزيع الآثار الضارة للخطر الذي يلحق واحداً من الجماعة على جميع أفرادها بحيث يزال الخطر في النهاية، بالتالي يستلزم الضمان في العمليات التي تتم عبر البحر لما في ذلك من أخطار مصادفة قد تكون جسيمة وهو ما يتم اعتماده من طرف كل الدول سواء التأمين على السفن أو على البضائع والسبب في ذلك ضخامة حجم المبالغ المالية المستثمرة في الملاحة البحرية سواء في شراء السفن الكبيرة أو البضاعة.

تكمن أهمية التأمين البحري أنه المحرك الأساسي للدورة الاقتصادية للتجارة الدولية خاصة البحرية وفي جميع أنشطة الاقتصاد الوطني سواء المالية والخدماتية والتي مجالها واسع في تحقيق الربح فقد تكون عرضة للأخطار والخسائر مثلا السفن والبضائع ذو القيمة الكبيرة في حالة هلاكها أثناء الرحلة قد تتراجع التجارة البحرية مما يسبب في خفض الصادرات والواردات بين الدول.

تمتاز الدول المطلة على البحر والمحيطات منها الجزائر الذي يطل ساحلها على البحر الأبيض المتوسط بحركة اقتصادية واسعة بانفتاح الأسواق الدولية وبعد الثورة الصناعية فهي تشكل بوابة لإفريقيا ولأهم الموانئ الأوروبية بحيث أصبحت التجارة لا تنحصر على الأسواق الداخلية لهذا من الضروري الاهتمام بتنظيم أحكام لعقد التأمين البحري ووضع أسس قانونية يقوم عليها لكي يتم حماية أطراف العلاقة التعاقدية منها تأمين السفن والبضائع أثناء الرحلات من الأخطار البحرية وبيان الدعاوى التي يتم التعويض فيها في حالة الخسارة أو التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه، لذا نجد المشرع الجزائري قد واكب التطورات.

في هذا المجال لم يتناول المشرع الجزائري التأمين البحري في القانون البحري الصادر بالأمر 76-80<sup>1</sup> لذلك نهتم في دراستنا لما نظمه في الإطار القانوني المتمثل في الأمر 95-07 مؤرخ في يناير 1995 متعلق بالتأمينات الجزائرية المعدل والمتمم<sup>2</sup>.

تعود أسباب اختيار موضوع خصوصية عقد التأمين البحري إلى العديد من الأسباب نذكر من بينها:

- المعرفة القانونية التي يتم بها عقد التأمين البحري.

<sup>1</sup> - أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

<sup>2</sup> - أمر 95-07، مؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 13، الصادر في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم.

-الانتشار الواسع لعقد التأمين البحري في مجال التجارة البحرية وتزايد حركة التجارة العالمية.

- تطور التأمين البحري بشكل سريع وحدائته فيعتبر ضروري في الحياة الاجتماعية والاقتصادية.

- بيان الحقائق التي يتم مواجهتها في حالة وجود أخطار بحرية وفي حالة الخسارة البحرية المشتركة يتم التعويض عنها.

- نقص البحث في مجال التأمين البحري مما يوفر على القانونيين البحث فيه بشكل أكبر.

فسنحاول من خلال هذه المذكرة طرح الإشكالية التالية:

**ماهي الأحكام المميزة لتنظيم أحكام عقد التأمين البحري ؟**

من أجل الإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج الاستقرائي باستقراء النصوص القانونية المنظمة لعقد التأمين بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة، إذ قسمنا دراستنا إلى خصوصية عقد التأمين البحري من حيث الإطار العام له (الفصل الأول)، وخصوصيته من حيث صور التعويض (الفصل الثاني).

## الفصل الأول

### خصوصيات عقد التأمين البحري من حيث الإطار العام له

يعد التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين ومن أهم المواضيع الخاصة بالقانون البحري فهو من أنجح وسائل الأمان التي تواكب روح العصر الحديث، فله طابع مميز وذاتية مستقلة يعمل على نمو النشاط الاقتصادي وازدهار التجارة البحرية الدولية، كما له نظام قانوني خاص يختلف عن بقية أنواع التأمين الأخرى الذي يقوم على فكرة التعاون، فيشكل عقد التأمين البحري ثروة كبيرة من حيث المعاملات سواء من الجانب الفني أو الجانب القانوني هذا ما يجعله يتميز بمفهوم خاص ينظم العلاقة بين المؤمن والمؤمن له (المبحث الأول)، فيهدف التأمين البحري على ضمان المصلحة المؤمن عليها سواء المتعلقة بالقيم المادية والأضرار التي تلحق بالأشخاص والبضائع كما يضمن الأخطار المؤمن ضدها التي يسأل عنها المؤمن هذا ما يستلزم معرفة عناصر التأمين البحري (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### مفهوم عقد التأمين البحري

إن دراسة عقد التأمين البحري كغيره من عقود التأمين فهو يلعب دور حيوي وهام في تطوير الاقتصاد العالمي بالخصوص التجارة البحرية، فيتميز بتعريف خاص به (المطلب الأول)، وتبيان كيفية تكوين عقد التأمين البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### التعريف بعقد التأمين البحري

يتحدد تعريف عقد التأمين البحري بالبحث عامة في تعاريف الفقهاء وفي التشريع المقارن وخاصة في التشريع الجزائري (الفرع الأول)، واستنتاج جميع الخصائص التي يتمتع بها عقد التأمين البحري (الفرع الثاني)، وأخيرا بيان الطبيعة القانونية التي يتميز بها (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

#### تعريف عقد التأمين البحري

أعطيت عدة تعريفات لعقد التأمين البحري، منها تعريفات فقهية (أولا)، وتعريفات قانونية (ثانيا).

#### أولا: تعريف فقهي لعقد التأمين البحري

اختلف فقهاء القانون في إعطاء تعريف جامع ومانع لعقد التأمين البحري، إذ عرفه الفقيه جورج ريبير بأنه: "عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض

الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط، ويجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعانهما في هذا العقد"<sup>1</sup>.

أما الفقيه الفرنسي بلانيو فعرف عقد التأمين البحري بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن بأنه سوف يقوم بتعويض طرف آخر يسمى المؤمن له في حالة وقوع الخطر المؤمن منه وتعرضه لخسارة احتمالية، لكن ذلك مقابل دفع المؤمن له مبلغ من النقود يسمى القسط المؤمن"<sup>2</sup>.

أما الفقيه روني روديار عرفه كمايلي: " هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحقق المحتمل خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد"<sup>3</sup>.

كما عرفه الفقيه هيارد بأن: "التأمين هو عملية بمقتضاها يحصل المؤمن له لصالحه أو لصالح الغير في حالة تحقق خطر ما، على أداء من طرف المؤمن، الذي يأخذ على عاتقه مجموعة من الأخطار، مقابل القسط الذي يحصل عليه خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد" فقد قام الفقيه هيارد في تعريفه هذا الجمع بين عناصر التأمين"<sup>4</sup>.

من خلال التعريفات الفقهية السابقة يمكننا الوصول إلى أن جميعها قد أبرز طرفي العقد وكان المحتوى واحد وهو نفسه الذي تعرض إليه المشرعون جميعهم، وعلى ضوء كل التعريفات السالفة الذكر يمكننا تعريف عقد التأمين البحري بأنه عقد

<sup>1</sup> - نويران المهيترات علا عبد الحفيظ، المصلحة في التأمين البحري، رسالة قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011، ص 19.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص 19.

<sup>3</sup> - غراق خاليسة، حمو وريدة، عقد التأمين البحري على السفينة في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 7.

<sup>4</sup> - غراق خاليسة، حمو وريدة، مرجع سابق، ص 7.

يبرم باتفاق طرفين وهما المؤمن والمؤمن له على تغطية كافة الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل دفع مبلغ من المال يقدمه هذا الأخير والذي يعرف عادة في قانون التأمين بالقسط.

### **ثانيا: تعريف قانوني لعقد التأمين البحري**

اختلفت التشريعات في إعطاء تعريف لعقد التأمين البحري وفيما يلي نتعرض لتعريف التشريع المقارن والتشريع الجزائري.

#### **1-تعريف بعض التشريعات لعقد التأمين البحري:**

عرف كل من المشرع الإنجليزي والمشرع الفرنسي عقد التأمين البحري كمايلي:

#### **أ-تعريف عقد التأمين البحري في القانون الإنجليزي:**

قام المشرع الإنجليزي بتعريف عقد التأمين البحري في القانون البحري الإنجليزي الصادر سنة 1906، إذ نص في المادة 01 منه على أن التأمين البحري هو: "العقد الذي يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له بالشكل إلى المدى المتفق عليه في مراجعة الخسارات البحرية أي الخسارات التي تتصل بالمخاطر البحرية"<sup>1</sup>.

يلاحظ في هذا التعريف أن المشرع الإنجليزي تجاهل إدراج القسط الذي يعتبر من التزامات المؤمن له، كما أنه لم يشر إلى التأمين لفائدة الغير المعروف بالاشتراط لمصلحة الغير، بل ذكره في مادة خاصة تضمنت المصلحة في التأمين.

<sup>1</sup> - نويران المهيرت علا عبد الحفيظ، مرجع سابق، ص 20.

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الإنجليزي هو السباق لتنظيم موضوع التأمين البحري، ليحاكيه المشرع الفرنسي، أين نجد تشابه بين القوانين فيما يخص الخطر المضمون وامتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية<sup>1</sup>.

#### ب- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي:

جاء تعريف عقد التأمين البحري في المادة 01 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 المادة التي جاء فيها: يخضع لهذا الباب (المتعلق بالتأمين البحري)، كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية<sup>2</sup>.

فمن خلال إعادة صياغة النص المعروف 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 العمليات بما في ذلك العمليات التي تتم في الموانئ كالقطر والإرشاد والأشغال الأخرى المتعلقة بالموانئ، وإقامة الأرضيات للأحواض، فنشاط الملاحة البحرية ينطوي على سلسلة من العمليات المتسلسلة والضرورية، فمنها ما هو

<sup>1</sup> - بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والفرنسي والإنجليزي)، الطبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص ص46،47.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون العقود، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص ص9،10.

ينتمي إلى الملاحة بشكل مباشر كالنقل منها ما ينتمي بشكل غير مباشر كالقطر 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، وهذا التعريف ضروري لتحديد التأمين البحري عن التأمين البري، فالمشرع الفرنسي في تعريفه هذا أيضاً لم يعتمد على خطر البحر ليعرف التأمين البحري (أحد الأخطار المضمونة) إنما لضمان الأخطار بأنه عملية بحرية<sup>1</sup>.

## **2- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الجزائري:**

جاء التقنين البحري الجزائري لسنة 1976 فارغاً من الأحكام المتعلقة بالتأمينات البحرية وقد نظمتها القوانين المتعلقة بالتأمينات لا سيما قانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980، والأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم والذي ألغى القانون رقم 80-07، وبصدور القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>2</sup>.

نصت المادة 01 من الباب الثاني من قانون رقم 80-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "تطبق أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما"<sup>3</sup>، كما تقابلها المادة 92 من الأمر رقم 95-07 المتعلق

<sup>1</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 10.

<sup>2</sup> - محمودي سماح، التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2004، ص 09.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 01 من قانون رقم 80-07، مؤرخ في 09 أوت 1980، المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 33، الصادر في 12 أوت 1980.

بالتأمينات والتي تنص على أنه: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري"<sup>1</sup>.

تعتبر هاتين المادتين بمثابة تعريف للتأمين البحري، فجاء بهما المشرع ليفرق بين التأمين البحري والتأمينات الأخرى.

يلاحظ أنّ التعريف الذي جاء به قانون رقم 80-07 المتعلق بالتأمينات أشمل نطاقاً بعبارة "عملية بحرية" حيث يشمل الإرشاد والقطر وإصلاح الموانئ والأرضيات وبناء السفن والإصلاح، على عكس التعريف الذي جاء في الأمر رقم 95-07 الذي جاء بعبارة "عملية نقل بحرية" حيث حصر التأمين البحري في عملية النقل البحري وبقية العمليات الأخرى والتي تسبق وأن ذكرها في عملية الرحلة أو التأمين بصفة عامة<sup>2</sup>.

كما نلتمس غموضاً في المصطلحات وذلك يظهر في النص العربي، بما أن النص باللغة الفرنسية وظف عبارة "متعلقة بعملية بحرية ما" في المادة 92 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تنص على:

**"Les dispositions du présent titre s'appliquent à tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime".**

أما النص باللغة العربية لم يوضح الإرادة الحقيقية للمشرع، وهذا راجع لخطأ وقع فيه في الترجمة، فالنص باللغة الفرنسية هو الأصح فلو تم الأخذ بصحة النص باللغة العربية لوجد تناقض عند شرح المادة 124 من الأمر رقم 95-07، والتي تنص على مايلي: " فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو

<sup>1</sup> - أنظر المادة 92 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - محمودي سماح، مرجع سابق، ص 13.

تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الآجال المذكورة"<sup>1</sup>.

يلاحظ أن المشرع الجزائري قد نظم أحكام التأمينات البحرية في قانون التأمين والأجدر تنظيم هذا الموضوع المهم في إطار القانون البحري، كما هو الشأن في التشريع المقارن الذي نظمه في إطار القانون البحري.

## الفرع الثاني

### خصائص عقد التأمين البحري

يتميز عقد التأمين البحري بالعديد من الخصائص والتمثلة في أنه عقد رضائي (أولاً)، عقد إذعان (ثانياً)، عقد ملزم لجانبين (ثالثاً)، من عقود حسن النية (رابعاً)، عقد تعويضي (خامساً)، عقد تجاري (سادساً)، وأخيراً من العقود الزمنية (سابعاً).

#### أولاً: عقد التأمين البحري عقد رضائي

ينعقد عقد التأمين البحري بتطابق الإيجاب والقبول بين الطرفين، فتتضح صفة الرضائية في عقد التأمين البحري من خلال النصوص القانونية التي لم تعالجه والتي لم تشترط أي شكل خاص في انعقاده ولذلك تطبق عليه القاعدة العامة التي تحكم العقود في هذه الحالة وهي مبدأ الرضائية<sup>2</sup>، فيشترط أن يكون العقد مكتوباً حسب المادة 07 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائرية المعدل والمتمم التي تنص على مايلي: "يحرر عقد التأمين كتابياً، وبحروف واضحة وينبغي أن يحتوي

<sup>1</sup> - غراق خاليسة، حمو وريدة، مرجع سابق، ص ص10،09.

<sup>2</sup> - دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2015، ص ص405،406.

إجباريا، زيادة على توقيع الطرفين المكتتبين...<sup>1</sup>، فيعتبر شرط للإثبات وليس للإشياء إذا كان التراضي كافي لانعقاد العقد<sup>2</sup>.

كما تنص المادة 97 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائرية المعدل والمتمم على مايلي: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن الزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية"<sup>3</sup>.

### ثانيا: عقد التأمين البحري عقد اذعان

تعتبر عقود التأمين عموما أمام القانون من عقود الإذعان لأنها لا تبرم بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطها، كما أن المؤمن له لا يملك إلا قبول وثيقة التأمين دون أدنى مناقشة، وليس له إلا أن يتسلم بهذا الأمر لأن شروط التأمين لا تناقش فعلا مع المؤمن له قبل إبرام العقد، فهذه الشروط مطبوعة، تزيد وتقل بالإضافة أو بالإلغاء حسب رغبة العميل ووفقا لنوع الضمان المطلوب<sup>4</sup>.

وإذا كان عقد التأمين البحري من عقود الإذعان، فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون في القواعد العامة<sup>5</sup>، حيث نظم القانون عقود الإذعان بأحكام خاصة خرج فيها عن القواعد العامة التي تحكم سائر العقود، فإذا تضمن شروطا تعسفية، جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المؤمن منها وذلك وفقا لما تقضي به العدالة ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 07 من أمر رقم 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص ص12، 13.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 97 من أمر رقم 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>4</sup> - أعراب كميعة، "عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، 2017، ص 270.

<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، الدار الجامعية، مصر، 1992، ص 17.

<sup>6</sup> - دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 408.

فلو كان الشك يفسر لمصلحة المدين، فإنه لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة في عقد التأمين ضارا بمصلحة المذعن أي المؤمن<sup>1</sup>.

تناول المشرع الجزائري في المادة 622 من القانون المدني الجزائري الشروط التعسفية التي يمكن للمؤمن له أن يدرجها في العقد واعتبرها باطلة، ونص في آخر المادة على أن هذه الشروط لم تأتي على سبيل الحصر<sup>2</sup>، إذ تنص على مايلي: "يكون باطلا ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط الآتية:

-الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التعويض بسبب خرق القوانين أو النظم، إلا إذا كان ذلك الخرق جنائية أو جنحة عمدية.

-الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو تقديم المستند إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول.

-كل شرط مطبوع لم يبرز بشكل ظاهر وكان متعلقا بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى البطلان أو السقوط.

-شرط التحكيم، إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة لا في صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة.

-كل شرط تعسفي آخر يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر قانوني في وقوع الحادث المؤمن منه"<sup>3</sup>.

كما جاء في المادة 625 من القانون المدني الجزائري على أنه: " يكون باطلا كل اتفاق يخالف النصوص الواردة في هذا الفصل إلا أن يكون ذلك لمصلحة المؤمن

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 18.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 17.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 622 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، جريدة رسمية عدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

له أو لمصلحة المستفيد"<sup>1</sup>، فأكد المشرع الجزائري أنّ ما تضمنته النصوص المنظمة لعقد التأمين من أحكام يعتبر الحد الأدنى لحماية المؤمن لهم أو المستفيدين، ولا يجوز مخالفتها إلا إذا كانت المخالفة لصالح المؤمن له<sup>2</sup>.

فيرى البعض أن طابع الإذعان في عقد التأمين البحري يرجع لعدم مناقشة بنود العقد بحرية بين الطرفين ذلك أن المؤمنین اعتادوا تسليم وثائق موحدة معدة مسبقا لعملائهم، فقد تم تنظيم عقد التأمين البحري من خلال القواعد الآمرة وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري الذي ضمن التأمينات بالعديد من القواعد الآمرة والتي عالج من خلالها بعض جوانب عقد التأمين البحري وهذا يخفف من حدة خاصية الإذعان فيه، كما أن المؤمنین يمثلون قوة اقتصادية في الواقع العملي وهذا يؤكد ذاتية النظام القانوني للتأمين البحري التي تميزه عن باقي فروع التأمين الأخرى<sup>3</sup>.

### ثالثا: عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانبين

ينشئ عقد التأمين التزامات متبادلة على عاتق الطرفين، فيلتزم كل متعاقد تجاه الآخر بأداءات معينة تحدد بمقتضى العقد<sup>4</sup>.

تنص المادة 2 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائرية المعدل و المتمم على مايلي: "أن التأمين، في مفهوم المادة 619 من القانون المدني، عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى"<sup>5</sup>، فنفهم أن

<sup>1</sup> - أنظر المادة 625 من أمر 75-58، يتضمن القانون المدني، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 409، 410.

<sup>3</sup> - مرجع نفسه، ص 410-411.

<sup>4</sup> - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 36.

<sup>5</sup> - أنظر المادة 02 من أمر رقم 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

الطرفان كلاهما يتحملان التزامات وواجبات متقابلة، إذ يلتزم المؤمن أن يتحمل آثار الخطر المؤمن عليه على أن يقوم المؤمن له بدفع أقساط التأمين، فسبب التزام كل طرف هو التزام الطرف الثاني، وكل طرف يعد دائنا ومدينا في نفس الوقت<sup>1</sup>. فتحقق الخطر لا يعد شرط لنشوء التزام المؤمن بل هو شرط لتنفيذه، فتعليق تنفيذ الالتزام على تحقق الخطر لا يفقد التأمين خاصيته التبادلية، وهذا أن التزام المؤمن ينشأ بمجرد انعقاد العقد، فيكون هذا الالتزام سببا لتحمل المؤمن له لالتزاماته وهي دفع قسط التأمين<sup>2</sup>.

#### رابعا: عقد التأمين البحري من عقود حسن النية

يقوم هذا المبدأ على التزامات كل من المؤمن والمؤمن له، فمثلا يجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن المال المؤمن عليه، وعن الخطر المؤمن منه ويترتب على الكتمان عن هذه البيانات أو التصريح الكاذب بها إبطال العقد<sup>3</sup>. كما أنه يعتبر من المبادئ العامة السائدة في كل العقود، إلا أن في القانون البحري له خاصية مميزة وهي قيامه على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه أي أثناء إبرام العقد فهو يلعب دور مهم عند انعقاده وتنفيذه وأكبر من الدور الذي يقوم به في عقد آخر لذلك يستلزم الإفصاح عن كل الحقائق المتعلقة بالتأمين<sup>4</sup>، وخاصة المؤمن له فقد تم إلزامه ببعض الالتزامات عند التعاقد<sup>5</sup> تطبيقا لما ورد في المادة 113 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائري التي نصت

<sup>1</sup> - تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين، دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012، ص72.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 14.

<sup>3</sup> - معزوزي وليد، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014، ص 11.

<sup>4</sup> - ختاوي إكرام تيجانية، عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2021، ص ص13، 14.

<sup>5</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص15.

على: "يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين..."<sup>1</sup>.

#### خامسا: عقد التأمين البحري عقد تعويضي

تعتبر هذه الخاصية من أهم الخصائص في عقد التأمين البحري، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان، ولو لم يكن الأمر كذلك لاستطاع المؤمن له أن يعمل على تحقق الخطر<sup>2</sup>.

ينقسم التأمين البحري بوجه عام من حيث الموضوع إلى تأمين أضرار من جهة وتأمين أشخاص من جهة أخرى، فالمقصود بتأمين أضرار هو تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تحدث بذمته المالية من جراء هلاك الشيء أو تلفه، فالتأمين البحري هو تأمين الأضرار، فمن خصائص عقد تأمين الأضرار أنه عقد تعويضي أي تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن له من جراء تحقق الخطر لا أن يهيئ له سبيلا للإثراء والكسب<sup>3</sup>.

تترتب على مبدأ التعويض في التأمين البحري النتائج التالية:

- لا يجوز تقدير قيمة الأشياء التي تضمنها عقد التأمين البحري بما يزيد عن قيمتها الحقيقية، بحيث تجعل المؤمن له في مركز قانوني أحسن مما كان عليه قبل وقوع الخطر المؤمن منه.

- لا يحق للمؤمن له التأمين على الأشياء التي تعود له بأكثر من قيمتها الحقيقية، فمثل هذا التأمين يكون معرضا للإبطال عندما يكون هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 113 من أمر رقم 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 20.

<sup>3</sup> - مرابط شيخ، التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص تأمينات ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018، ص 13.

- لا يحق للشخص إذا ما أجرى عدة عقود تأمين لشيء واحد أن يجني من هذه العقود أكثر من قيمة هذا الشيء عند هلاكه، بمعنى أنه لا يجوز للشخص في مثل هذه الحالة أن يؤمن على نفس الشيء لدى عدة مؤمنين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة الشيء الذي ورد عليه التأمين، والسبب في ذلك لكي لا يحصل المؤمن على نفع من هذه العقود تتجاوز الضرر الذي لحق به<sup>1</sup>.

### سادسا: عقد التأمين البحري عقد تجاري

يعد التأمين البحر يعملا تجاريا بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين<sup>2</sup>، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 3 من الأمر رقم 59-75 يتضمن القانون التجاري كمايلي: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله:

- التعامل بالسفينة بين كل الأشخاص،
- الشركات التجارية،
- وكالات ومكاتب الأعمال مهما كان هدفها،
- العمليات المتعلقة بالمحلات التجارية،
- كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أعراب كميّلة، مرجع سابق، ص 271.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 19.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 03 من أمر رقم 59-75، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، جريدة رسمية عدد 101، صادر في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.

أما المؤمن له فلا يعد تجارياً إلا إذا كان تابعاً لعمل تجاري، كنقل السفن للبضائع ومساهمتها في التجارة البحرية<sup>1</sup>.

فعقد التأمين البحري قبل سنة 1996 كان عملاً تجارياً بحسب الشكل بسبب شمولية العبارة المنصوصة في المادة 03، ثم أصبح عملاً تجارياً بحسب الموضوع بموجب المادة الثانية وإدراج التأمين البحري ضمن تعدادها في الأعمال التجارية، فقد نصت المادة 2 من القانون التجاري المعدلة بموجب المادة 4 من الأمر رقم 96-27 في الفقرة الرابعة منها على أن: "كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية..."<sup>2</sup>.

#### سابعاً: عقد التأمين البحري من العقود الزمنية

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود المستمرة من حيث الزمان، فالعقد المستمر زمنياً هو العقد الذي يستمر فيه التزام أحد طرفيه أو كلاهما فترة من الزمن، وتمثل مدة العقود المدة التي اتفق عليها طرفيه ومن ثمة يلعب الزمن عنصراً أساسياً في تنفيذ الالتزامات الناشئة عن عقد التأمين البحري، فالمؤمن يلتزم بضمان الخطر المؤمن منه طيلة فترة العقد فلا يمكن أن ينفذ هذا الالتزام في مدة أقل من التي اتفق عليها الطرفان، ولا يمكن له جمع الضمان في فترة أقل من التي تعهد فيها بتغطية الأخطار خلالها<sup>3</sup>، ونفس الشيء بالنسبة للمؤمن له ينفذ التزامه في نفس الفترة وهو دفع أقساط التأمين<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أعراب كميّلة، مرجع سابق، ص ص 271، 272.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 02 من أمر 75-59، يتضمن القانون التجاري، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 420.

<sup>4</sup> - تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 73.

يترتب على ذلك إذا فسخ عقد التأمين البحري فلا يكون ذلك بأثر رجعي، فإنه من العقود المستمرة التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل التعاقد فلا يمكن عند فسخ عقد التأمين البحري إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل التعاقد بأن يرجع المؤمن الأقساط ولا يتحمل تبعة الأخطار السابقة<sup>1</sup>.

### **الفرع الثالث**

#### **الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري**

يجب لتحديد الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري الرجوع إلى أحكام القانون التجاري إذا ما كان عملا تجاريا أم مدنيا وهذا سواء بالنسبة للمؤمن (أولا)، أو المؤمن له (ثانيا).

#### **أولا: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري بالنسبة للمؤمن**

يعتبر عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية حسبما نصت عليه المادة 02 من الأمر رقم 59-75 المتضمن القانون التجاري الجزائري، حيث أن كل مقابلة إعتبرها عملا تجاريا بحسب الموضوع<sup>2</sup>.

هذا ما تبينه المادة 215 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات التي تنص على مايلي: "تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين التاليين:

-شركات ذات أسهم.

<sup>1</sup> - أعراب كميّلة، مرجع سابق، ص 271.

<sup>2</sup> - تنص المادة 02 من الأمر 59-75، يتضمن القانون التجاري، السالف الذكر على ما يلي: "يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع... كل مقابلة للتأمينات".

-شركات ذات شكل تعاضدي" <sup>1</sup>.

من خلال نص المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، فإن ممارسة نشاط التأمين البحري اتخذ شكل شركة ذات أسهم مثلا "شركة المساهمة" فهو عمل تجاري حسب الشكل حسب المادة 03 من القانون التجاري الجزائري، وهذا ما تضمنته المادة 544 من الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري والتي تنص على مايلي: "يحدد الطابع التجاري لشركة إما بشكلها أو موضوعها"، فهذه الشركة تقصد الربح دائما من وراء قيامها بالتأمين <sup>2</sup>.

أما الشركة التعاضدية كما هو الحال لنوادي الوقاية فهو تجاري بحسب الشكل طبقا لنص المادة 03 من القانون التجاري الجزائري، التي اعتبرت كل العقود التي ترد على العمليات البحرية عملا تجاريا <sup>3</sup>.

يمكن اعتبار التأمين البحري عملا تجاريا بالتبعية لأنه نشاط يقوم به المؤمن من أجل أغراض تجارته <sup>4</sup>.

ثانيا: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري بالنسبة للمؤمن له.

يجب من أجل تحديد الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري بالنسبة للمؤمن له التمييز بين أمرين:

-إذا كان المؤمن له تاجرا أو مالك لسفينة تجارية أو لبضاعة فهو عمل تجاري سواء بالشكل باعتبار صفته وشكله لأنه يرد على تجارة بحرية سواء كان عملا تجاريا

<sup>1</sup> - أنظر المادة 215 من الأمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - معزوزي وليد، مرجع سابق، ص13.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 03 من الأمر 75-59، يتضمن القانون التجاري، السالف الذكر تنص على ما يلي: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

<sup>4</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص 14.

خالصا أو بالتبعية<sup>1</sup>، وهو ما نصت عليه المادة 03 والمادة 04 من القانون التجاري الجزائري بحيث تنص هذه الأخيرة على ما يلي: "يعد عملا تجاريا بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره..."<sup>2</sup>.

-أما إذا كان المؤمن له ليس بتاجر وهي حالة نادرة كأن يكون آمنا على البضاعة لنقلها عن طريق البحر فلعدم خضوعه للحالات السابقة، فلا يعتبر عملا تجاريا بل مدنيا<sup>3</sup>.

يتضح مما سبق أن التأمين يضل تجاريا من جهة المؤمن وشركة التأمين التي تقوم بعمل تجاري، وقد يكون عملا تجاريا أو مدنيا بالنسبة للمؤمن له، لهذا عقد التأمين البحري إذا كان طرفيه تاجرين طبقت عليهما قواعد القانون التجاري في جميع جوانبه كالاختصاص القضائي وقواعد الإثبات، أما إذا كان مختلطا فيطبق على شركة التأمين قواعد القانون التجاري إذا كان مدعى عليها، ويطبق على المؤمن له غير التاجر إذا كان مدعى عليه القانون المدني<sup>4</sup>.

## **المطلب الثاني**

### **تكوين عقد التأمين البحري**

يستوجب لإنشاء عقد التأمين البحري وجود أطرافا يتولون مهمة إنشائه (الفرع الأول)، كما يتوجب توضيح أهمية الكتابة في هذا العقد باعتبارها وسيلة فعالة تسمح بإثبات وتأكيد وجود العقد (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - أبو طالب يحيى، البسيط في شرح التأمين البحري في ظل القانون البحري المصري "دراسة مقارنة"، مؤسسة الكاتب العربي، مصر، 2022، ص 38.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 04 من الأمر 75-59، يتضمن القانون التجاري، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - معزوزي وليد، مرجع سابق، ص 13.

<sup>4</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص ص 15-16.

## الفرع الأول

### أطراف عقد التأمين البحري

تتمثل أطراف عقد التأمين البحري في كل من المؤمن (أولا) والمؤمن له (ثانيا) ويمكن تدخل طرف آخر وهو المستفيد (ثالثا).

#### أولا: المؤمن

يتمثل المؤمن في عقد التأمين البحري في الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر بمقتضى عقد التأمين ولا يمنع أن يكون المؤمن شخصا واحدا، إلا أنه بسبب ضخامة ونفقات المخاطر التي تتعرض لها السفن فإن المؤمن في التأمين البحري حاليا عادة يتخذ شكل شركة مساهمة لقدرتها على تجميع الأموال لتحمل مخاطر الملاحة البحرية وهي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط ويكون مقرها في غالب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة البحرية<sup>1</sup>.

أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر البحرية قبل صدور الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم بالأمر رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات سواء للسفن المسجلة بالجزائر أو بالبضاعة المستوردة من الخارج وهو تأمين إجباري حيث أن شركات التأمين تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له، كما يمكن أن يكون للمؤمن وسطاء التأمين وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماصرة، وهم أشخاص طبيعيين توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن الشركة، أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمدا توضح فيه شروطا معينة قصد الحصول على التأمين لحساب موكلهم،

<sup>1</sup> - محمودي سماح، مرجع سابق، ص 25.

بالإضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصص إنتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها<sup>1</sup>.

تتخذ شركة التأمين في الجزائر شكلين تتمثل في شركة ذات أسهم أو شركة ذات شكل تعاضدي<sup>2</sup> طبقا لنص المادة 215 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات الذي ينص: " تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين:  
-شركة ذات أسهم،

-شركة ذات شكل تعاضدي"<sup>3</sup>.

#### 1 - شركة التأمين المتخذة شكل شركة ذات أسهم:

تنص المادة 592 من القانون التجاري الجزائري على ما يلي: "شركة المساهمة هي شركة ينقسم رأسمالها إلى حصص ولا يقل عدد شركائها عن سبعة ما لم يكن رأسمالها عموميا"<sup>4</sup>.

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 الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات التي نصت على أنه: "تخضع شركة التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين:

-شركة ذات أسهم..."<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص 19.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 22.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 215 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 592 من أمر 75-59 يتضمن القانون التجاري، السالف الذكر.

## 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 يخشون من نفس الخطر، إلا أن هذا 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 وهو ما أخذ به المشرع الجزائري<sup>2</sup> في المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في فقرتها 2 على أنه: "تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين:....،

### -شركة ذات شكل تعاضدي"<sup>3</sup>.

كما نجد أن المادة 215 مكرر من نفس القانون تحدّد الحد الأدنى للمنخرطين والذي لا يقل عددهم عم 5000 منخرطاً<sup>4</sup>.

### ثانياً: المؤمن له

يعتبر المؤمن له الطرف الثاني في عقد التأمين البحري وهو الشخص الذي صدر باسمه عقد التأمين وقد يكون مالك السفينة أو مجهزها أو مالك البضاعة المنقولة بحراً<sup>5</sup>، لكن التأمين في الحالة الأخيرة قد يستفيد منه شخصاً آخر غير مالك البضاعة في الأحوال التي تنتقل فيها ملكية البضاعة لشخص آخر هو المشتري وعند

<sup>1</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 22.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص ص 49،47.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 215 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، سالف الذكر.

<sup>4</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 23.

<sup>5</sup> - محمودي سماح، مرجع سابق، ص ص 16،17.

ذلك يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين و إن كان هذا التأمين البحري قد أجراه سابقا مالك البضاعة<sup>1</sup>.

أما في التأمين على السفينة، فالمؤمن له دائما يكون معروف عند المؤمن، وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة، ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه<sup>2</sup>، كما جاء في نص المادة 93 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، حيث نصت على مايلي: " يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه"<sup>3</sup>.

يكون في الغالب أن 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<sup>4</sup>.

## **الفرع الثاني**

### **إثبات عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين**

عقد التأمين يتم باتفاق الطرفين المتعاقدين أي بحصول الإيجاب والقبول بينهما، فإن كانت القاعدة العامة للإثبات في العقود التجارية هي قاعدة حرية الإثبات بحيث

<sup>1</sup> - المقدادي عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002، ص 253.

<sup>2</sup> - معزوزي وليد، مرجع سابق، ص ص16، 17.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 93 من أمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>4</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 24.

يجوز إثبات هذه العقود بجميع طرق الإثبات، إلا أن المشرع خرج على هذه القاعدة فيما يتعلق بعقد التأمين البحري إذ يجب إثباته بوثيقة التأمين<sup>1</sup>.

تعتبر وثيقة التأمين البحري وثيقة رسمية وقانونية يتم بها إثبات عقد التأمين البحري وهي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التأمين والمستأمنين في شكل التزامات قانونية منظمة في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التأمين، فوثيقة التأمين البحري لها شروطها وبياناتها، وملحق الوثيقة والمذكرة المؤقتة<sup>2</sup>.

تتضمن وثيقة التأمين البحري شروط عامة عادة ويترك فراغ العناصر المتغيرة في كل عقد، كاسم المؤمن له، والمال المؤمن عليه، والخطر المؤمن منه، ومدة التأمين وقسط التأمين، ويملاً الفراغ عند التوقيع على الوثيقة، وقد يضاف إلى الوثيقة أحياناً شروطاً أخرى خاصة تكتب باليد أو بالآلة الكاتبة تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها، وإذا وجد تعارض بينهما يجب الإعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة، لأن الشروط الأولى أكثر انطباقاً على إرادة المتعاقدين من الثانية<sup>3</sup>.

نصت المادة 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على بيانات وثيقة التأمين الواجب على المكتتبين التوقيع عليها إجبارياً كما يلي: " يجب أن يحتوي عقد التأمين:

- تاريخ ومكان الاكتتاب.
- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 35.

<sup>2</sup> - بن غانم علي، مرجع سابق، ص 131-132.

<sup>3</sup> - معزوزي وليد، مرجع سابق، ص 20.

- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.
- الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.
- مكان الأخطار.
- مبلغ قسط التأمين.
- الشروط الأدنى أو كاملة إذا اتفق عليه.

### توقيع الطرفين المتعاقدين<sup>1</sup>.

كما أن المادة 07 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات أوردت نفس البيانات تقريبا والتي تنص على مايلي: "يحرر عقد التأمين كتابيا، وبحروف واضحة وينبغي أن يحتوي إجباريا، زيادة على توقيع الطرفين المكتتبين، على البيانات التالية:

- اسم كل من الطرفين المتعاقدين وعنوانهما،

- الشيء أو الشخص المؤمن عليه،

- طبيعة المخاطر المضمونة،

- تاريخ الاكتتاب،

- تاريخ سريان العقد ومدته،

- مبلغ الضمان،

- مبلغ أقساط أو اشتراك التأمين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 98 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 07 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

يجب الإشارة من خلال المادتين المذكورتين أعلاه أنه بالنسبة للأشياء المؤمن عليها أن التعيين شيء جوهري ويتوقف على التمييز بين الأشياء المؤمن عليها، ففي التأمين على السفينة يجب ذكر نوعها وتحديد ذاتيتها بالإسم والحمولة والجنسية والغرض من الملاحة، أما في وثيقة التأمين على البضائع فيجب تحديد جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها، وبكفي لذلك بيانات سند الشحن في الوثيقة<sup>1</sup>.

يجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة إليها كالتعديل بالنسبة للمستفيد من التأمين أو في الأخطار أو في باقي شروط العقد، وكل تعديل أو إضافة في شروط لابد أن تكون بالكتابة أيضا ويسمى المحرر الذي يتناول الوثيقة ملحق الوثيقة<sup>2</sup>.

يمكن لشركة التأمين أن تصدر أيضا "المذكرة المؤقتة" والتي تعتبر بمثابة قبول هذه الأخيرة للالتزام بتغطية الخطر لمدة محدودة، وتعد دليل إثبات مؤقت للعقد النهائي إلى حين تحرير الوثيقة النهائية للتأمين، وتكون هذه الوثيقة غير ملزمة للطرفين إذ يمكن العدول عنها وتضل سارية إلى حين إنهاء المدة المتفق عليها<sup>3</sup>.

تمثل إذا مذكرة التغطية المؤقتة تعهدا من قبل المؤمن لتغطية مخاطر يخشى المؤمن له وقوعه خلال مناقشة وثيقة التأمين الأصلية، كما أنها لا تشمل 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، فعند استلام هذا الأخير لها يعتبر ضمنا ملتزما بمحتوياتها، كما أنها ذات طبيعة مؤقتة باعتبار سريانها ينتهي بإبرام وثيقة

<sup>1</sup> - معزوزي وليد، مرجع سابق، ص 21.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 37.

<sup>3</sup> - بوعرابة تينهينان، عقد التأمين في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص داخلي، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 32.

التأمين الأصلية، وبانتهاء مدتها كما أشرنا في السابق أنه يجب تحديد مدة المذكرة ضمن بياناتها<sup>1</sup>.

أوجب المشرع الجزائري إثبات عقد التأمين البحري بالكتابة واعتبرها شرط أساسي في العقد وفي كل ما يطرأ عليه من تجديد أو تعديل، وتكون الكتابة بحروف واضحة وكتابة العقد لا تعني إعتباره من العقود الشكلية لأن الكتابة ليست من أركانه بل وسيلة لإثباته<sup>2</sup>، فيجوز عند تخلفها الإثبات بما يقوم ما قام الكتابة من إقرار أو يمين لكن لا يجوز الإثبات بشهادة الشهود والقرائن<sup>3</sup>.

علت بعض الأحكام القضائية اشتراط الكتابة بأنه عقد كثير التفاصيل والجزئيات، فآثاره تنصرف إلى الغير إضافة للمتعاقدين مثل المضرور والمستفيد والدائن المرتهن، مما يقضي إثباته بالكتابة حسما لكل نزاع محتمل حول العقد وآثاره<sup>4</sup>.

تصدر وثيقة التأمين البحري بصيغة واحدة لكن لديها عدة أنواع، فلقد نص المشرع الجزائري أن التأمين على السفينة يكون لرحلة واحدة أو عدة رحلات، كما قد يكون مقررا لزمان معين، أما التأمين على البضائع فيكون إما بوثيقة تأمين سفيرية صالحة لرحلة واحدة أو بوثيقة تأمين مفتوحة<sup>5</sup>.

سوف نتطرق إلى بعض أنواع وثائق التأمين البحري بما في ذلك الوثائق

الخاصة بالتأمين على البضائع والسفن:

<sup>1</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 36.

<sup>2</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص 22.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 35.

<sup>4</sup> - معزوزي وليد، مرجع سابق، ص 20.

<sup>5</sup> - دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 549.

- الوثيقة الزمنية ووثيقة الرحلة: تتمثل الوثيقة الزمنية في وثيقة تغطي فترة زمنية محددة وعادة ما تكون سنة واحدة ومثال ذلك تغطية أجسام السفن على أساس الوثيقة الزمنية، أما وثيقة الرحلة ووثيقة تغطي البضاعة لرحلة بحرية واحدة فقط، وتكون عادة من المخزن إلى المخزن، وعادة ينتهي سريان مفعول هذه الوثيقة بعد 60 يوما من تفريغ البضائع في ميناء التفريغ<sup>1</sup>.

- الوثيقة المختلطة والوثيقة العائمة: تتمثل الوثيقة المختلطة في الوثيقة التي يتعهد بموجبها المؤمن تغطية الخسائر البحرية التي تلحق الشيء المؤمن عليه خلال رحلة معينة ولمدة زمنية محددة بعد انتهاء الرحلة، ويستعمل هذا النوع من الوثائق في تأمين السفن أثناء رحلتها البحرية من ميناء البناء إلى ميناء التسجيل بحيث تتضمن الوثيقة الرحلة البحرية، بالإضافة إلى فترة زمنية في ميناء الوصول، أما بالنسبة للوثيقة العائمة فيغطي المؤمن بموجب هذه الوثيقة جميع الشحنات من تاريخ إبرام العقد إلى أن يقدم المؤمن له إشعارا بإلغاء الوثيقة، فالقسط الذي يتم دفعه في الوثيقة العائمة يحدد عند كل إخطار يقدمه المؤمن له<sup>2</sup>.

- وثيقة الغطاء المفتوح: لا يوجد سقف محدد لوثيقة الغطاء المفتوح، ويتم الاتفاق بين المؤمن له وشركة التأمين على تحديد الحد الأقصى لمبلغ التأمين في الشحنة الواحدة، وتصدر شركة التأمين وثيقة التأمين منفصلة لكل شحنة ويتم سداد قيمة القسط عن كل شحنة أثناء فترة الوثيقة والتي غالبا ما تكون مدتها سنة، والوثيقة المفتوحة تعني أنها غير محددة عدد الشحنات<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - بن صغير فاطمة الزهرة، سمارة رحيمة، زعموم صبرين، "التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية"، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، المجلد 03، العدد 02، 2020، ص18.

<sup>2</sup> - دريسي أمينة، مرجع سابق، ص ص561،559.

<sup>3</sup> - بن صغير فاطمة الزهرة، سمارة رحيمة، زعموم صبرين، مرجع سابق، ص18.

تنتقل وثيقة التأمين البحري بطرق مختلفة حسب شكل الوثيقة ذاتها، حيث يمكن أن تكون لشخص مسمى أو للأمر أو لحاملها.

- **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 هذا التعديل ككتابة تأمين جديد، وليس تنازلا عن التأمين الأصلي أو إتباع نفس قاعدة حوالة الحق بإخطار المؤمن بموضوع الحوالة أو قبوله لها، ويعتبر المحال إليه خلفا للمحيل له، ويصح الاحتجاج في مواجهته بكافة الطرق التي كان يمكن التمسك بها إزاء المؤمن له، فلو كان العقد باطلا بسبب إخفاء بعض البيانات، جاز للمؤمن التمسك بالبطلان في مواجهة المحال إليه، وإذا لم يكن المؤمن قد استوفى أقساط التأمين بعد، أمكنه الاحتجاج بالمقاصة إزاء المحال إليه<sup>1</sup>.

على أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين قد تنتقل بحكم القانون دون حاجة لاستيفاء إجراءات حوالة الحق، فإذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر، وعليه القيام بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المؤمن له بمقتضى هذا التأمين<sup>2</sup>.

- **وثيقة التأمين للأمر:** وثيقة التأمين للأمر وهي 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

<sup>1</sup> - ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 28.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 44.

## الفصل الأول: خصوصيات عقد التأمين البحري من حيث الإطار العام له

التظهير مع سند الشحن الذي يكون لأمر عادة، وتدخل وثيقة التأمين لأمر في عداد الأوراق للانتقال بطريق التظهير وتطبق عليها أحكام القانون التجاري<sup>1</sup>.

-وثيقة التأمين لحاملها: لا تستخدم هذه الوثيقة من الناحية العملية، فتصدر هذه الوثيقة من قبل المؤمن ولا تتضمن اسم المؤمن له، وبما أنها لا تتضمن اسم هذا الأخير فإنها يمكن أن تتداول بطريق التظهير أو التسليم، وتطبق عليها نفس القواعد التي تطبق على الوثائق لأمر، حيث لا تسري عليها قاعدة تظهير الدفع<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمدي سماح، مرجع سابق، ص34.

<sup>2</sup> - ختاوي إكرام تجانية، مرجع سابق، ص29.

## المبحث الثاني

### عناصر التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري جوهرى وأساسى على عناصره حيث يضمن المصلحة المؤمن عليها من الأضرار والخطر الذي قد تعترضه (المطلب الأول) فيستلزم تحديد الأخطار المؤمن ضدها والتي يسأل عنها (المطلب الثاني) في عقد التأمين البحري.

### المطلب الأول

#### المصلحة المؤمن عليها في عقد التأمين البحري

يختلف موضوع التأمين البحري حسب المصلحة المؤمن عليها المتمثلة في القيم المادية المؤمن عليها (الفرع الأول) كذلك التأمين على المسؤولية التي تعتبر من القيم غير المادية (الفرع الثاني) والتأمين على البضاعة (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

#### القيم المادية المؤمن عليها في عقد التأمين البحري

يشمل التأمين البحري مجموعة من القيم المادية المؤمن عليها والتي تقتصر على السفينة ولواحقها (أولا) وأيضا أجرة السفينة (ثانيا) أخيرا الديون الناشئة عن استغلال السفينة (ثالثا).

#### أولا: التأمين على السفينة ولواحقها

عرف المشرع الجزائري السفينة في المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري والتي تنص على مايلي: "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل

عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"<sup>1</sup>، ومما لا شك فيه أنه أصبح من المستحيل أن تبحر السفينة دون أن تكون مغطاة بتأمين على الأخطار التي تعترضها في البحر أو أثناء رسوها أو بنائها<sup>2</sup>.

يتضح أنه لاكتساب وصف السفينة لابد من تواجد شرطين أساسيين وهما أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية فقط، وعلى هذا الأساس لا تعد سفينة أو المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للملاحة النهرية أو الداخلية بل تسمى بالمركب أما الشرط الثاني أن تقوم المنشأة أو تخصص للملاحة على وجه الاعتقاد، إذن السفينة في حالة ما إذا تعلق الأمر بنطاق التأمين البحري هي كل منشأة بحرية معدة للملاحة البحرية أو لأغراض مرتبطة بهذه الأخيرة بصرف النظر إذا كان غرضها تجاري أم لا<sup>3</sup>.

كما أن التأمين لا يقتصر على جسم السفينة فقط، بل يشمل كل من هيكلها وملحقاتها والآلات والأدوات الضرورية لملاحتها وابعارها، كما يضم تكاليف تجهيزها كغذاء الركاب والوقود وأجرة العمال إذا دفع جزء منها على الحساب<sup>4</sup>، حيث تنص المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: " تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقتها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها"<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 13 من أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 221.

<sup>3</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 43.

<sup>4</sup> - تكارى هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 350.

<sup>5</sup> - أنظر المادة 128 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

يجوز التأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء، ويضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق، والمخاطر البحرية عند إنزال السفينة في البحر وبعد إنزالها، كما يلاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، وهو في نفس الوقت تأمين من المسؤولية يغطي الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم أو حصة السفينة في الخسارة المشتركة<sup>1</sup>.

نظم المشرع الجزائري كل ما يتعلق بسلامة السفن وصيانتها في القانون البحري الجزائري، فأوجب قيدها في دفتر تسجيل السفن الذي يحوي كل ما يتعلق بها وبمالكها، وللسفينة بيانات ضرورية تميزها عن غيرها من السفن المتمثلة في العناصر التالية: الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والجنسية<sup>2</sup>.

### ثانيا: التأمين على أجرة السفينة

نص المشرع الجزائري على عقد إيجار السفينة في المادة 640 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري كمايلي: "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها"<sup>3</sup>.

كما نصت المادة 641 من نفس القانون على مايلي: "تحدد التزامات وشروط وآثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية، بيد أنه لايجوز

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، مصر، 1993، ص ص 394، 395.

<sup>2</sup> - حاوشين ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، "تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر"، مجلة الإبداع، المجلد 09، العدد 01، 2019، ص 133.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 640 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

للأطراف إدراج اشتراطات في عقد استئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل...<sup>1</sup>.

يفهم من ذلك أن المؤجر في عقد إيجار السفينة يلتزم بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها، ويلتزم مؤجر السفينة بتوفير الوسائل اللازمة لإبحارها من ميناء إلى آخر، كما يمكن أن يرد الإيجار على سفينة خالية من التجهيز أو التسليح أي استئجار سفينة بهيكلها، وعلى كل حال يلتزم مالك السفينة بتسليم المستأجر سفينة صالحة للملاحة طيلة فترة الإيجار.<sup>2</sup>

يتمثل السبب في التأمين على أجرة السفينة احتمال فقدان مجهزة السفينة لهذه الأجرة في الأحوال التي لا يتحملها الشاحن عند هلاك البضائع بقوة قاهرة مثلا، فالأجرة فعلا لا تكون مستحقة للمجهز إلا إذا وصلت البضائع إلى المكان المقصود، لهذا فمن مصلحة المؤمن له أي المجهز أن يؤمن أثناء التأمين على السفينة على الأجرة التي ينتظر ربحها.<sup>3</sup>

تعتبر أجرة السفينة تلك المصاريف التي تمنح للمجهز أي القيمة الممنوحة عن رحلة معينة وهي مضمونة، كما أنها لم تنص عليها وثيقة التأمين الجزائرية ولم ينص عليها قانون التأمينات الجديد وبالتالي هذا عيب كما أن المجهز لا يستطيع أن يؤمن سوى الأجرة الصافية باعتبار أن نفقات التجهيز تدخل في قيمة التأمين على السفينة ووثائق التأمين حددت الأجرة الصافية بـ60% من الأجرة الإجمالية، كما تعتبر أجرة السفينة أمرا غالب الحصول، أي قليل الوقوع فمهما طرأ من الحوادث إلا أن الشاحن يقع عليه عائق دفع الأجرة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - أنظر المادة 641 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - مولاي بلقاسم، مرجع سابق، ص 223.

<sup>3</sup> - محمودي سماح، مرجع سابق، ص 38.

<sup>4</sup> - ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 35.

### ثالثا: التأمين على الديون الناشئة عن إستغلال السفينة

يقصد بالديون، المبالغ التي يجب على المؤمن أو المؤمن له دفعها تطبيقا لعقد التأمين، كالقسط في ذمة المؤمن له ومبلغ التأمين في ذمة المؤمن، أو على دين الغير في ذمة المؤمن له، أي تأمين على المسؤولية تجاه الغير<sup>1</sup>.

يعتبر التأمين على الأقساط ديون في ذمة المؤمن له وجب عليه تسديدها فيجوز التأمين عليها، وقد يعترض على ذلك بأن أقساط التأمين لا تتعرض في ذاتها لأخطار البحر لأنها مستحقة الدفع سواء تحقق الخطر البحري أم لم يتحقق، لكن هذا القول مردود عليه بأن قسط التأمين عرضة لمخاطر البحر لالتزام المؤمن له بدفعه في حالة تحقق الخطر، ويمثل بذلك خسارة تلحق به فيجوز بالتالي التأمين عليها، فكلما تعدد التأمين على القسط أصبح المؤمن له يدفع مبلغا ضئيلا ويحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريبا<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### التأمين على المسؤولية

نص المشرع الجزائري على التأمين على المسؤولية في الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات في المواد من 145 إلى 150 حيث تنص المادة 145 على مايلي:  
"يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، غير أن هذا التأمين ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة

<sup>1</sup> - أكي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص45.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص45.

وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه، إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين «جسم السفينة» غير كاف<sup>1</sup>.

تضيف المادة 146 من نفس القانون مايلي: "يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة"<sup>2</sup>.

يشمل نطاق التأمين من المسؤولية نطاق التعويض عن المسؤولية طبقا للمادتين 145 و 146 من الأمر السابق حيث يغطي الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير، وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة ولم يشترط المشرع الجزائري سوى شرط عدم كفاية مبلغ التأمين في وثيقة التأمين على السفن بتعويضه<sup>3</sup>، يقتصر نطاق التأمين على المسؤولية على مالك السفينة أو الناقل البحري وليس على مالك البضاعة<sup>4</sup>، وهذه النظرة مرادها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصر على نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولاتها، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو مستغل الشيء المؤمن عليه<sup>5</sup>.

يبرز مجال التأمين على المسؤولية من خلال حصول تصادم أدى إلى هلاك كلي للسفينة وحمولتها، وألحق أضرار بسفينة أخرى، وعدم كفاية مبلغ التأمين لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة، وتعويض رجوع الغير المتضرر جراء هذا الحادث، فالتأمين

<sup>1</sup> - أنظر المادة 145 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 146 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 55.

<sup>4</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص 35.

<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005، ص 67.

على المسؤولية في هذه الحالة هو الذي يلعب دورًا كبير في تكملة فارق ما لحق المؤمن له مالك السفينة أو تجهزها من ضرر وما عوض عنه الغير المتضرر<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### التأمين على البضاعة

يعتبر التأمين على البضاعة ونقلها من أهم فروع التأمين البحري، إذ يضمن المؤمن التعويض عن الأضرار التي تصيب المؤمن له، والبضائع هي الأموال والقيم المادية التي ظهر التأمين البحري بالتأمين عليها قديما.

نظم المشرع الجزائري التأمين على البضائع في المواد من 136 إلى 144 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات<sup>2</sup>.

حيث تنص المادة 137 منه على أنه: "يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين"<sup>3</sup>.

نجد من خلال هذا النص أن شركات التأمين في عقود التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية بل يتعداها إلى الطريق البري أو النهري أو الجوي، سواء كان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ وأيضا تضمن التغيير الاضطراري للرحلة<sup>4</sup>، كما أنه يشمل كافة الأضرار التي تصيب البضائع مهما كان نوعها جافة أو سائلة أو مغلقة أو غير مغلقة وحتى الأشياء الثمينة كالذهب واللوحات الثمينة، وأيضا يشمل كافة الأضرار التي تصيب المؤمن له وكل ما يترتب عنه وقوع الخطر من خسائر،

<sup>1</sup> - معزوزي وليد، مرجع سابق، ص30.

<sup>2</sup> - حاوشين ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، مرجع سابق، ص133.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 137 من أمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>4</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص32.

وفي هذه الحالة تبقى الأخطار مغطاة حتى ولو حدث تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة شريطة أن يكون هذا تغيير خارج إرادة المؤمن له ورقابته<sup>1</sup>.

يأخذ التأمين على البضاعة إحدى الصورتين التاليتين، فالصورة الأولى تضمن تغطية الأضرار التي تلحق البضائع أيا كان سببها وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليه مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة والريح المنتظر في حالة بيعها وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، أما الصورة الثانية وضحاها المشرع الجزائري في المادة 140 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، يستفاد منها أن شركات التأمين تضمن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق البضاعة التي ستصدر أو ستشحن لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة عادة ما تكون لسنة واحدة، فالتأمين البحري على البضائع يتم إما بمقتضى رحلة واحدة أو بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة اشتراك<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني

### الأخطار المؤمن ضدها في عقد التأمين البحري

يشكل الخطر العنصر الأساسي والجوهري في التأمين بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة (الفرع الأول)، وعملا بالقواعد العامة يشترط الخطر مجموعة من الشروط في عقد التأمين البحري (الفرع الثاني)، فالأخطار التي يسري عليها التأمين البحري ووضعتها في إطار قانوني معين من أخطار مغطاة ومضمونة (الفرع الثالث)، والأخطار المستبعدة ومستثناة (الفرع الرابع).

<sup>1</sup> - حمدود حفصة، سمير عز الدين، "التأمين البحري ودوره في تطوير النقل البحري"، مجلة دفاتر البحوث العلمية، المجلد 10، العدد 01، 2022، ص161.

<sup>2</sup> - حاوشين ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، مرجع سابق، ص134.

## الفرع الأول

### تعريف الخطر في التأمين البحري

يعرف الخطر البحري، بأنه الحادث الذي قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية، وهذا المفهوم يشمل جميع أنواع الأخطار سواء أن كانت ناشئة عن البحر مباشرة كالعواصف الشديدة أو الغرق، وكذلك يدخل ضمن تعريف الأخطار التي تشكل بطبيعتها ضررا يصيب الأشياء المؤمن عليها، كالهلاك أو التلف أو التأخر، وسواء وقعت للسفينة أو للبضائع<sup>1</sup>.

لم يخرج المشرع الجزائري عن هذا المعنى بحيث نجد المادة 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات تنص على أنه: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما"<sup>2</sup>، من هنا يفهم أن الخطر في التأمين البحري في ظل القانون الجزائري لا يشمل ذلك الخطر الناشئ بسبب البحر أو الذي يتحقق أثناء الرحلة البحرية فحسب، إنما يشمل كل خطر ناتج بسبب عملية بحرية ما<sup>3</sup>.

يمكن أن نعرف الأخطار البحرية على أنها مجموعة الأخطار التي تحدث لأطراف الرسالة البحرية أثناء عملية النقل البحري وذلك بسبب البحر أو بسبب ظواهر عادية أخرى تحدث على سطح البحر، وأخيرا يمكن القول أن القاعدة باعتبار الخطر هو العنصر الجوهري لعقد التأمين، بل الهدف نفسه من التأمين هو ضمان المؤمن له ضد احتمال وقوع الخطر والضرر الذي يترتب عنه، هذا الضمان هو المحل المباشر للعقد الذي بغيابه يكون منعدما لانعدام المحل<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - المقداي عادل علي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص 267.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 92 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - غراق خاليسة، حمو وريدة، مرجع سابق، ص 35-36.

<sup>4</sup> - محمودي سماح، مرجع سابق، ص 55.

## الفرع الثاني

### شروط الخطر في عقد التأمين البحري

تنقسم شروط الخطر في عقد التأمين البحري إلى شروط عامة (أولاً)، وشروط خاصة (ثانياً).

#### أولاً: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري

جاءت الشروط العامة للخطر في التأمين البحري كالآتي:

##### 1- أن يكون الخطر حادثاً مستقبلاً

يجب أن يكون الخطر المؤمن منه حادثاً مستقبلاً، بمعنى أنه إذا كان الخطر قد وقع عند انعقاد العقد أو كان قد زال، فإن عنصر الاحتمال يتخلف، ويكون التأمين قد ورد على غير محل ومن ثم يكون عقد التأمين باطلاً<sup>1</sup>.

حيث تنص المادة 93 من القانون المدني الجزائري على أنه: "إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته كان العقد باطلاً بطلان مطلقاً"<sup>2</sup>.

وهذا ما نصت عليه المادة 43 الفقرة الثالثة من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات إذ جاء فيها أنه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له الحسن النية، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مواسي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003، ص 70.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 93 من أمر 75-58، يتضمن القانون المدني، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 43 الفقرة 3 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

يصبح عقد التأمين حسب المادة 43 الفقرة 3 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات باطلا إذا كان المحل المؤمن عليه قد تلف إن لم يعد معرضا للخطر وقت إبرام العقد، ومن ثم على المؤمن له أن يسترد أقساط التأمين التي دفعها إذا كان حسن النية، أما إذا كان سيء النية فلا يستردها بل يحتفظ بها المؤمن على سبيل التعويض<sup>1</sup>.

## 2- أن يكون الحادث محتمل الوقوع

ينبغي أن يكون الحادث المؤمن منه محتمل الوقوع، و يقتضي ذلك أن لا يكون الحادث محقق الوقوع وأن لا يمكن تحديد الوقت الذي سيقع فيه، ثانيا أن يكون مستحيل الوقوع حيث أن الأحداث المستحيلة لا تصلح أن تكون محلا للتأمين، والاستحالة قد تكون نسبية.

أ- الاستحالة المطلقة: تتعلق باستحالة وقوع الخطر بحكم قوانين الطبيعة (كالتأمين فرضا ضد سقوط أحد الكواكب فهذا أمر مستحيل) فإن مثل هذا التأمين ليس له أي أثر، وجزء الاستحالة المطلقة بطلان مطلق لانعدام المحل غير أنه يمكن إبرام عقد التأمين على محل يكون قابلا للوجود في المستقبل مثل التأمين على الخسائر المتحصلة في الحروب.

ب- الاستحالة النسبية: فهي تكون عندما يتبين للأطراف أن الخطر غير مستحيل في ذاته، وإنما إمكانيات تحققه تكون مستحيلة بسبب ظروف خارجية<sup>2</sup>، ويخضع هذا لأحكام المادة 42 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تنص على مايلي: " في حالة فقدان الكلي للشيء المؤمن عليه بسبب:

<sup>1</sup> - مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 71.

<sup>2</sup> - بوسحابة عودة، تطور عقد التأمين في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص التأمينات والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2017، ص 15.

أ- حادث غير منصوص عليه في وثيقة التأمين، ينتهي التأمين بحكم القانون، ويجب على المؤمن أن يعيد إلى المؤمن له حصة القسط المدفوعة مسبقا والمتعلقة بالمدة التي زال فيها الخطر.

ب- حادث منوص عليه في وثيقة التأمين، ينتهي التأمين بحكم القانون، ويبقى القسط المتعلق به حقا مكتسبا للمؤمن مع مراعاة أحكام المادة 30 أعلاه<sup>1</sup>.

### 3- أن يكون الحادث مستقلا عن إرادة الطرفين

إذا كان الخطر بطبيعته أمرا محتملا على التحديد السابق، فإن الاحتمال لا يقوم إذا كان وقوع الخطر يتوقف على إرادة أحد الأطراف المتعاقدة، ذلك أن سيطرة أي طرف من أطراف العقد على وقوع الحادث سوف يجعل وقوعه مؤكدا، وتنتفي بذلك خاصية الاحتمال ومن ثم لا يكون الخطر محلا للتأمين، وعلى ذلك لكي تتوفر خاصية الاحتمال يجب أن تتوقف امكانية تحقق الخطر على عامل آخر، كعامل الصدفة والطبيعة أو عامل إرادة الغير وليس محض إرادة طرفي العقد، وترتبيا على ذلك لا يجوز التأمين من خطأ المؤمن له العمدي، فالغش أو التدليس الذي يرتكبه المؤمن له لا يمكن أن يكون خطرا يقع التأمين، لأنه بالإضافة لانتفاء محل التأمين فإن منع التأمين من الخطأ العمدي يقوم على اعتبارات تتعلق بالنظام العام والآداب العامة إذ لو أجاز المشرع هذا النوع من التأمين لسهل الغش ويسر اعتداء الأفراد بعضهم على البعض<sup>2</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة 12 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات كما يلي: " يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر والأضرار الناتجة عن الخطأ غير متعمد من المؤمن له"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 42 من أمر 07-95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - مواسي العلجة، مرجع سابق، ص ص73-74.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 12 من أمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

#### 4- أن يكون الحادث أو الخطر المؤمن منه مشروع

يجب أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعاً، أي يكون متولداً من نشاط للمؤمن له غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، وفي هذا الصدد تقضي المادة 93 من القانون المدني أنه: "إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته أو مخالفاً للنظام العام أو الآداب العامة كان باطلاً بطلاناً مطلقاً"، فمشروعية الخطر الذي يشكل محل لعقد التأمين هي أساس جوهرية لهذا المحل، فإن كان المحل غير مشروعاً لا يقوم الالتزام ويبطل العقد لانتفاء محله، وعلى ذلك لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له، لأن ذلك يجعل المؤمن له في مأمن من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي العمدي، الأمر الذي يجعله مخالف للنظام العام وهو مالا يجوز التأمين عليه<sup>1</sup>.

#### ثانياً: الشروط الخاصة بالخطر في التأمين البحري

تتمثل الشروط الخاصة بالخطر في التأمين البحري فيما يلي:

#### 1- ضرورة تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر في ذاته، بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر، ويحصل أحياناً أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً فعلاً للخطر وقت إبرام العقد، كما لو أن عقد التأمين بعد بدء السفر و لكن الغالب أن يبرم التأمين توقعاً لخطر مستقبل وقيل التعرض له، أما إذ لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، كان التأمين باطلاً لانتفاء المحل<sup>2</sup>.

نصت المادة 99 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "لم يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال الشهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على مدة جديدة، ولا

<sup>1</sup> - مولاي بلقاسم، مرجع سابق، ص 30.

<sup>2</sup> - ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 41.

يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للنفقة الأولى وتتمثل في مفهوم الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك<sup>1</sup>.

في إطار تطبيق هذا الحكم نصت المادة 17 في الفقرة 3 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات على أنه: "لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر"<sup>2</sup>، وقول المشرع لا ينتج أي أثر يعني أنه في حالة عدم بدء الأخطار يكون العقد مفسوخا لا باطلا، لأنه أثناء انعقاده توفرت جميع شروط صحته ووقع خلل فيما بعد في تنفيذه، ويمكن أن ينتج الخطر من كونه قد تحقق أو استبعد تحققه عند إبرام العقد، كما هو الحال إذا اتضح أن الشيء المؤمن عليه قد أصابته الكارثة، أو وصل إلى المكان المقصود في لحظة إبرام عقد التأمين لضمانه والأثر المترتب عن هذه الحالة هو بطلان التأمين لانقضاء المحل الذي هو الخطر والذي لم يعد ممكنا ولا محتملا<sup>3</sup>.

كما تنص المادة 100 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات على أنه: "لا يكون التأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك قبل"<sup>4</sup>.

## 2- نطاق الضمان

يسأل المؤمن عن الخطر إذا تحقق في الزمان والمكان اللذين يغطيها عقد التأمين ويحدد عقد التأمين الزمان الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار والحوادث الذي تقع للشيء المؤمن عليه.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 99 من أمر 07-95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 17 الفقرة 3 من أمر 07-95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 41.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 100 من أمر 07-95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

يضمن المؤمن في التأمين بالرحلة المخاطر الواقعة للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها، إذا تعلق الأمر بالتأمين على السفينة يسري الضمان من وقت تحركها حتى رسوها في المكان المقصود، وإذا كان التأمين على البضائع وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد، فإنه يسري من وقت ترك البضائع وإذا كانت مدة المخاطر غير محددة في العقد، فإنه يسري من وقت ترك البضائع بقصد شحنها، إلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول، وفيما يتعلق بالتأمين لمدة محددة، فإنه يسري من وقت التوقيع على العقد ما لم يحدد موعد آخر للبدء، وينقضي بانتهاء الزمن المحدد بالعقد.

لا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد بالعقد، لذلك يجب على المؤمن له القيام بالرحلة المحددة بالعقد، فإذا حصل تغيير للرحلة المقررة بعد السفر فإن المؤمن له يكون قد غير في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه ومن ثم يكون المؤمن غير مسؤول عن المخاطر مع استحقاقه التغيير التعويض، وإذا كان تغيير الرحلة اضطرارياً فإن المخاطر تكون على عاتق المؤمن، وفي حالة تغيير الطريق أو الانحراف، لا يكون المؤمن مسؤولاً عن الأخطار التي تطرأ في غير الطريق المعتاد، وإذا طالب المؤمن له بمبلغ التأمين، وجب عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وإثبات الضرر الذي لحق الشيء من جراء الخطر البحري المؤمن، وإذا قام المؤمن له بهذا الإثبات، افترض الخطر قد تحقق في الزمان والمكان الذين يسري فيهما التأمين، إنما يجوز للمؤمن دحض هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في ذلك الزمان والمكان<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 42.

## الفرع الثالث

### الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري

وردت الأخطار المضمونة التي يغطيها التأمين البحري في قانون التأمينات الجزائرية في الأمر 95-07 وذلك لا على أساس الحصر بل على أساس المثال<sup>1</sup> وقد نصت المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على مايلي: " يغطي المؤمن الأضرار المادية، التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد.

كما يغطي:

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

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

ويعني بعبارة البضائع المشحونة البضائع المنقولة<sup>2</sup>.

من خلال نص المادة يمكن تصنيف الأخطار التي يغطيها التأمين البحري إلى نوعين الأولى مترتبة عن البحر مباشرة والثانية أخطار تصيب الأموال محل التأمين سواء كانت السفينة أو البضائع، وهو ما يسمى خسائر النفقات، وننبه أن هذا التصنيف شكلي لا يؤثر على حق المؤمن له في الحصول على مبلغ التعويض عند وقوع هذه الأخطار<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص 53.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 101 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 377.

### أولاً: الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة

هي تلك الأخطار التي تحدث بفعل القوة القاهرة والحادث المباغت وهي كثيرة ومتنوعة منها العاصفة والغرق والجنوح، طرح البحر، الإرساء البحري، النهب والسرقه وأخطار البحارة البحرية، التغيير الجبري للطريق أو للسفينة والحوادث البحرية الأخرى<sup>1</sup>.

### ثانياً: الأضرار المضمونة

حددها المشرع الجزائري في المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات السابق ذكرها في ثلاثة فئات وتتمثل في الأضرار المتعلقة بتغطية الخسائر المادية، الأضرار الناشئة عن خسائر النفقات إضافة إلى الأضرار المترتبة عن التعويضات المستحقة للغير<sup>2</sup>.

## الفرع الرابع

### الأخطار المستبعدة في عقد التأمين البحري

بعد أن تطرقنا إلى الأخطار المضمونة تنتقل إلى الأخطار المستبعدة، والتي يكون استبعادها سواء باتفاق أو طبقاً للقانون، حيث فرق هذا الأخير بين الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة (أولاً) وأخطار مستبعدة التي تعود لإرادة المتعاقدين في مخالفة ذلك (ثانياً) وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري أي أن هناك أخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية التي نصت عليها المادة 102 من الأمر 95-07 المتعلق

<sup>1</sup> - المقدادي عادل علي، مرجع سابق، ص 269.

<sup>2</sup> - مرابط شيخ، مرجع سابق، ص 56.

بالتأمينات وهناك أخطار غير قابلة للضمان إلا باتفاق خاص طبقا المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>1</sup>.

### أولا: الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة

ثمة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة وهذا حسب ما نصت عليه المادة 102 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها:

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة،

2- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

- مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.

3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات"<sup>2</sup>.

تعتبر المادة 92 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات المادة 102 من النظام العام فلا يجوز مخالفتها، ونصت المادة 126 من الأمر نفسه على ما يلي: "لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة"<sup>3</sup>,

<sup>1</sup> - فرود ماري باتول، عقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021، ص46.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 62.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 126 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

وتعتبر كذلك من النظام العام وهي نفس الأحكام الموجودة في وثيقة التأمين على السفينة في بندها الخامس<sup>1</sup>.

### ثانياً: الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف

إن الأخطار التي استبعدتها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التأمين، فنجدها منصوص عليها في المادة 103 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات في الأحكام العامة الخاصة بالتأمينات البحرية والمادة 127 الموجودة ضمن الأحكام الخاصة بالتأمين على هيكل السفينة، وقد نصت المادة 103 على مايلي:

- 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 والإضرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات
- 5- اختراق الحصار
- 6- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو أشخاص آخرين
- 7- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتلخيص 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".

<sup>1</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 62.

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 ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه (سواء عيب ذاتي في البضاعة المشحونة أو عيب ذاتي في السفينة) خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن نفسه فلا يعد، كما نجد أخطار الحرب ضمن القائمة والاضرابات والحركات الشعبية 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<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - فرود ماري باتول، مرجع سابق، ص ص 47-48.

## الفصل الثاني

### خصوصية عقد التأمين البحري من حيث صور التعويض

يعتبر نظام الخسارة البحرية المشتركة نظاما قديما حيث شهد تطورا تاريخيا خلال العصر الحديث وله أهمية بالغة في التجارة البحرية الحديثة كما له خصوصية وطابع متميز في عقد التأمين البحري، حيث يملك المؤمن له الحق في مقاضاة المؤمن بدعويين الأولى هي الخسارة البحرية التي تعتبر بمثابة الطريق العادي الذي يستعمل في كل المخاطر، فلها نظام قانوني خاص بها يحكمها في تعويض المؤمن له بقدر الخسارة التي تصيب المؤمن عليه (المبحث الأول)، أما الثانية فهي دعوى التخلي أو الترك التي بها يتم تعويض المؤمن له والذي يعتبر كطريق استثنائي محض بالقانون البحري لا يستعمل إلا في بعض المخاطر الجسيمة المعروفة "بالمخاطر الكبرى" أي بمقتضاه يحصل المؤمن له على مبلغ التأمين كاملا في نظير أن يتخلى على ملكية الشيء المؤمن عليه لصالح المؤمن (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### دعوى الخسارة البحرية كصورة لتعويض للمؤمن له في عقد التأمين

#### البحري

تعد دعوى الخسارة البحرية من أهم الدعاوى في القانون البحري بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة باعتبار نظامها القانوني آلية ينفرد بها عن سائر فروع القوانين الأخرى حسب النظام الذي تتأسس عليه الخسارة البحرية المشتركة بتوفر مجموعة من الشروط التي يستلزم احترامها وتطبيقها (المطلب الأول)، فلرفع دعوى الخسارة البحرية يجب أن يتضمن إجراءات يجب احترامها أما ضمانات الوفاء فهي استيفاء الدائنين لحصتهم حسب الأولوية أو يترتب عليه حق الحبس (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول

##### مفهوم نظام الخسارة البحرية المشتركة

يتحدد مفهوم نظام الخسارة البحرية المشتركة بالبحث في التعاريف عامة وفي التشريع الجزائري خاصة (الفرع الأول)، واستنتاج الأساس القانوني الذي يقوم عليه من خلال النظريات الفقهية (الفرع الثاني)، فالتأمين البحري يشترط شروط لتحقق الخسارة البحرية (الفرع الثالث)، وأخيرا بيان الأنواع التي يتميز بها (الفرع الرابع).

#### الفرع الأول

##### تعريف نظام الخسارة البحرية المشتركة

تعرف الخسائر البحرية بوجه عام بأنها الأضرار أو الخسارات التي تنتج عن تضحية تعمل عمدا لأجل إنقاذ السفينة والمحافظة عليها هي ومن عليها من الأخطار ويستوي في

ذلك الخسائر الناشئة عن إلقاء بعض البضائع أو قطع بعض أجزاء السفينة أو كسرها أو إلقائها في البحر أو صرف مصاريف استثنائية لنجاة السفينة.

إن السفينة إذا تعرضت للخطر أثناء الرحلة البحرية فإن جميع المصالح التي تمثلها رحلة السفينة تتعرض للخطر وليست السفينة وحدها، فبضائع الشاحنين تتحد في المصير مع السفينة تهلك معها أو تنجو معها، وبيذل الريان ما يستطيع في سبيل تجنب ما يمكن أن يضر بهذه المصالح العامة المشتركة، فيتخذ تصرفات إرادية من جانبه قد تتضمن التضحية ببعض هذه البضائع فيرميها في البحر مثلا، حتى يخفف العبء عن السفينة فتنجو بما بقي من البضائع، وقد يضحى ببعض صواري السفينة أو ملحقاته، وقد ينفق بعض المصروفات لإعادة تعويمها إذا نجحت، أو لإنقاذها من خطر جدي<sup>1</sup>.

عرف المشرع الجزائري الخسائر البحرية المشتركة في نص المادة 300 من القانون البحري التي تنص على ما يلي: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قام مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها"<sup>2</sup>.

نستنتج من هذا التعريف بأن الخسائر البحرية ليست فقط أضرار مادية كالتضحية بملحقات السفينة من أسلاك وحبال وتلف البضائع بمياه البحر أو رميها في البحر<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني

### الأساس القانوني لنظام الخسارة البحرية

يتصف نظام الخسارة البحرية المشتركة بطابع متميز، مما دفع فقهاء القانون البحري البحث في أساسه القانوني لأنه خرج عن المألوف من أحكام القانون المدني وذلك في إطار

<sup>1</sup>- الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 96،95.

<sup>2</sup>- أنظر المادة 300 من أمر 76-80، يتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

<sup>3</sup>- الغنيمي حمدي، مرجع سابق، ص 95.

ثلاثة نظريات المتمثلة في نظرية الإثراء بلا سبب (أولا) ونظرية العقد (ثانيا) ثم في الأخير نظرية اتحاد المصالح (ثالثا).

### أولا: نظرية الإثراء بلا سبب

يرى البعض من الفقهاء كل من ليون كان، رينو ودانجون أن نظام الخسارة البحرية المشتركة لا يعد كونه تطبيقا لأحكام القواعد العامة في الإثراء بلا سبب، وتفسيرهم لذلك أن عمل الريان الاختياري قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين، وبالمقابل نشأ عنها إثراء الشاحنين الآخرين الذين أنقذت بضاعتهم والمجهز الذي سلمت سفينته وعليه جاز لمن لحقته خسارة أن يعود على هؤلاء على أساس دعوى الإثراء بلا سبب<sup>1</sup>، لكن ليتم العمل بموجب هذا الرأي يتطلب الأمر توافر ثلاثة أركان أساسية وهي انتقاص الذمة المالية للمفتقر، زيادة في الذمة المالية للمثري وانعدام السبب القانوني المشروع، وبقياس هذه الشروط على نظام الخسارة المشتركة نلاحظ انعدام الشرط الثاني، بمعنى هناك افتقار وخسارة من جهة وليس هناك إثراء من جهة أخرى، أي غياب رابطة السببية المباشر ما بين الافتقار والإثراء، كذلك وجود السبب القانوني المشروع وهو تحقق الخطر المحقق بالسفينة وحمولتها، وبالتالي تبقى هذه النظرية إسناد ضعيف لا يمكن التأسيس عليه<sup>2</sup>.

### ثانيا: نظرية العقد (اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين)

ذهب إلى هذا الرأي الدكتور مصطفى كمال طه، إذ يقول بأن هذا النظام يقوم على اتفاق ضمني بين مجهز السفينة والشاحنين يشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي

<sup>1</sup> - أربوط وسيلة، "نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 07، العدد 02، 2022، ص 6، 7.

<sup>2</sup> - حسان سعاد، "نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، 2016، ص 250، 251.

تتعرض لها الرحلة البحرية، والريان باعتباره ممثلاً قانونياً لكليهما ومن ثم له بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة<sup>1</sup>.

لكن نرد على هذه النظرية ونقول بأنها مخالفة تماماً لمبدأ الخسائر المشتركة، الحجة في ذلك أن تطبيق النظرية يتطلب اتفاقاً ضمنياً بين المدين بالأداء والمستفيد من التضحية لفائدة شخص ثالث هو المطالب بالمشاركة من جهة أخرى فإن هذه النظرية إن كانت صالحة لتفسر العلاقة بين الشاحنين والناقل فإنها لا تصلح لتفسير العلاقة بين الشاحنين فيما بينهم، مما يبين فشل نظرية العقد في تفسير الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة<sup>2</sup>.

### ثالثاً: نظرية اتحاد المصالح

يرى الفقيه ريبير أن نظرية الخسائر المشتركة تقوم على اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر، فعلى خلاف النقل البري يتحمل فيه الناقل كل مخاطر النقل، نجد ذاتية النقل البحري فرضت وجود هذا النظام لأن أخطار النقل البحري أكثر وقوعاً وأشدّ جساماً، لهذا فالريان عند قيامه بالتضحية إنما يقوم بها لمصلحة جميع من له مصلحة في نجاح الرحلة البحرية بوصفه ممثلاً للمجهز والشاحنين، لكن هذه النظرية لم تسلم من النقد إذ هناك من يرى منهم الفقيه بوكالي أنه لم يعد لها أساس منطقي للتطبيق مادام أن الملاحة العصرية أصبحت مؤمنة أكثر من السابق، لكن هذا النقد لا يتطابق مع واقع الملاحة البحرية، فبالرغم من التطورات التقنية الضخمة التي شهدتها الملاحة البحرية إلا أن العديد من السفن لا تزال مهددة بالمخاطر، وبهذا فنظرية اتحاد المصالح تقوم على مبدأ الرابطة التعاونية بين المجهز والشاحنين وهي أفضل التفسيرات وأكثرها منطقية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة 02، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص37.

<sup>2</sup> - أريوط وسيلة، مرجع سابق، ص7.

<sup>3</sup> - مرجع نفسه، ص ص7، 8.

يعتبر نظام الخسارة البحرية المشتركة نظام بحري أصيل يتضمن خروجاً عن القواعد العامة.

### الفرع الثالث

#### شروط الخسارة البحرية المشتركة

انطلاقاً من غالبية التشريعات التي تتمثل في النصوص القانونية منها نص المادة 300 من القانون البحري الجزائري وبعض الآراء الفقهية سنبين الشروط الواجبة لتحقيق الخسارة البحرية المشتركة والتي تتجسد في الشروط المتعلقة بالريان (أولاً) والشروط المتعلقة بالرسالة البحرية (ثانياً).

#### أولاً: الشروط المتعلقة بالريان

تتمثل هذه الشروط في التضحيات والمصاريف غير العادية التي ينفقها الريان أو القرارات التي يصدرها على النحو التالي:

#### أ- أن تكون التضحية اختيارية ومعقولة من الريان:

تعرف التضحية على أنها كل عمل إرادي يقدم عليه الريان طواعية بطرح البضاعة في البحر لإنقاذ السفينة وسائر الحمولة مثلاً، وبمقتضى هذا العمل الإرادي يمكن أن يتخلى كل من له مصلحة في الرحلة البحرية عن بعض مصالحه، سواء أكان المجهز الذي يتخلى على بعض أجزاء السفينة، أو الشاحن الذي قد يتخلى على بعض بضاعته<sup>1</sup>.

يشترط لاعتبار الخسائر مشتركة أن تتضمن تضحية اختيارية من الريان وعن قصد، وعليه إذا كانت هذه الخسارة نتيجة لقوة قاهرة، فإنها تقصى من خاتمة الخسارة المشتركة ومثالها إسقاط الرياح للبضائع في البحر مما أدى إلى تلفها، كما يعد من قبيل الخسارة المشتركة الضرر الذي يقع بخطأ الغير كما في حالة التصادم، وكل ما للمضروب حينئذ

<sup>1</sup> - حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2016، ص 67.

الرجوع على من ارتكب الضرر<sup>1</sup>، فتعد خسارة مشتركة كل التضحيات و النفقات التي يقوم بها الريان اختياريا وفي إطار المعقول وذلك لإنقاذ السفينة أو البضائع من خطر مشترك يعود على جميع أطراف العلاقة والمشرع هنا لم يشترط الريان فقط بل تعد خسارة مشتركة أيضا كل تضحية يقوم بها أي شخص يقوم مقامه<sup>2</sup>.

في هذا الإطار يعتبر بعض الفقهاء أن الريان نائبا قانونيا عن المجهز وهذه النيابة مستمدة من القانون مباشرة كما أنه يعتبر ممثلا قانونيا للشاحنين فعندما تلوح الحاجة إلى قيام بعمل مستقل يستفيد منه الشاحنون فعلى الريان مباشرته نيابة عنه، فللريان سلطات تقديرية واسعة تسمح له بالتخلي عن جزء من البضاعة أو من السفينة دون قيود فهو من تقع عليه سلطة القرار باختيار التضحية أم عدم القيام بذلك<sup>3</sup>.

### ب-تحقق الغرض من التضحية:

لاعتبار الخسائر مشتركة تستوجب وجود خطر يعترض الرحلة البحرية (السفينة والحمولة)، وأن هذا الخطر هو الذي دفع بقائد الرحلة إلى التضحية بجزء من الحمولة وذلك لتصبح السفينة وما عليها في منأى عن ذلك الخطر، إذ لا يشترط وقوعه بمعنى لا يجوز للريان أن ينتظر وقوعه ليتخذ ما يراه من إجراءات قانونية، بل يكفي أن يكون الخطر متوقعا وممكنا وحقيقيا ومعقولا<sup>4</sup>.

يجب أن تكون التضحية معقولة وأن يتناسب العمل الذي قام به الريان مع حجم الخطر المحقق مع مراعاة مصالح الشاحنين، فإذا كان العمل الذي قام به الريان أكثر مما

<sup>1</sup> - أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص6.

<sup>2</sup> - ناصر شيماء، نظام التسوية في الخسائر البحرية المشتركة وفقا للقانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2023، ص16.

<sup>3</sup> - مرجع نفسه، ص16.

<sup>4</sup> - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة والنشر والتوزيع، الأردن، 2016، ص263.

تتطلبه الحاجة أو الخطر لمواجهته فلا يمكن اعتباره ضمن الخسائر البحرية المشتركة و إنما يتحمل هذه الزيادة أو المبالغة الريان نفسه<sup>1</sup>.

### ثانيا: الشروط المتعلقة بالرسالة البحرية

نظام الخسائر البحرية يشترط وجود خطر تتعرض له السفينة والذي بسببه تقوم التضحية الاختيارية من قبل الريان أو أي شخص يقوم مقامه بجزء من السفينة أو حمولتها لدرأ هذه الأخطار كما يشترط أن يتحقق وكرد فعل عن هذه التضحية سلامة الرحلة البحرية بأكملها<sup>2</sup>.

### أ- تعرض الرسالة البحرية للخطر:

يقصد بالخطر هو الخطر الحقيقي سواء كان حالا أو غير حال، ولكن اشتراط الخطر الحقيقي على نحو مطلق قد يغفل يد الريان من التصرف خوفا من أن يخطئ التقدير لذلك فإنه يكفي أن يكون استخلاص حقيقة الخطر سائغا في الظروف التي يوجد فيها الريان<sup>3</sup>.

يعتبر الخطر عنصرا أساسيا لقيام الخسائر البحرية المشتركة فبدونه لا يوجد قيام لهذه المساهمة البحرية أي أنه يجب أن تقع الخسارة تحت تأثير خطر تتعرض له السفينة والحمولة معا ويكون هذا الخطر يهدد جميع أطراف الرسالة البحرية حيث تتوزع الأعباء على الجميع، وهذا أيضا ما أيده المشرع الجزائري من خلال القانون البحري في نص المادة 300 منه.

فالخطر باعتباره شرطا لقيام الخسائر البحرية المشتركة يتمثل في كل ما يعترض الرسالة أثناء إبحارها ويكون من شأنه أن يهدد سلامة السفينة أو البضائع المشحونة عليها

<sup>1</sup> - ناصر شيماء، مرجع سابق، ص 17.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص 19.

<sup>3</sup> - الغنيمي حمدي، مرجع سابق، ص 96.

بصفة حالية أو وشيكة أو محتملة أو بصورة حقيقية أي جدية ومعقولة كافية لتبرير ما يقوم به الريان من تضحية لتجاوز حالة الخطر هذه<sup>1</sup>.

كما يشترط أن يكون الخطر ناتج عن قوة قاهرة تهدد سلامة الرسالة البحرية سواء طبيعية كالعواصف الهوجاء أو إنسانية صادرة عن الغير كالحروب أو المطارقات والسرقة والنهب الناتج عن عمليات القرصنة أي أن يكون الخطر خارجا عن إرادة أطراف هذه الأخيرة، وأن يكون الخطر مشتركا أو عاما بحيث أنه لا ينصب على بضاعة معينة أو محددة في عنابر السفينة دون أن يهدد السفينة أو بقية الحمولة<sup>2</sup>، إلا أن نص المادة 305 من القانون البحري الجزائري تقضي بتطبيق أحكام الخسارة المشتركة حتى لو كان الحادث بسبب خطأ الغير أو ذوي الشأن في الرسالة البحرية مع حق الرجوع بالتعويض على مرتكب الخطأ.

باعتبار الخطر عنصرا أساسيا فهذا لا يشترط وقوعه، فلا يجوز للريان أن ينتظر وقوعه ليتخذ ما يراه من إجراءات وقائية، فيكفي أن يكون الخطر متوقعا وممكنا وحقيقيا ومعقولا، وتقاس المعقولية على ما يجب أن يفعله ريان له المتوسط العام من الكفاءة، فإذا تمت التضحية وأنفقت المصاريف الاستثنائية دون توافر الخطر، فلا توجد حالة خسارة مشتركة ولو كان قرار الريان مؤسسا على اعتقاده بوجود خطر طالما تبين أن اعتقاد الريان لم يكن معقولا على ضوء الظروف والوقائع التي أحاطت به منظورا إليها بموجب ما يفعله الريان الاعتيادي فيعد مثل هذا الخطر وهميا لا وجود له كاعتقاد الريان أن نارا اشتعلت في البضائع المحمولة على السفينة ثم قام البحارة بتوجيه خرطوم المياه عليها، وتبين بعد ذلك أن

<sup>1</sup> - بخيتي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2013، ص42.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص45.

لا نار في عنابر البضاعة وإنما بخار يخرج من أحد أنابيب البخار في السفينة، ففي مثل هذه الحالة لا يوجد خطر يبرر إعلان الخسارة المشتركة<sup>1</sup>.

#### ب- السلامة العامة للرسالة البحرية:

نص المشرع الجزائري على شرط السلامة العامة أيضا في نص المادة 300 من القانون البحري التي تنص على ما يلي: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قام مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها"، والتي من خلالها نستنتج أنه يقصد من السلامة العامة سلامة الرحلة البحرية بأكملها من سفينة وحمولة وأجرة نقل ويخرج من إطارها الأشخاص الذين أنقذوا بفضل هذه التضحية الاختيارية والمعقولة لأن الأرواح البشرية لا تقبل التقويم بالنقود<sup>2</sup>.

تنص المادة 317 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "تعفى من المساهمة في الخسائر المشتركة وفي حالة ما إذا تم إنقاذها حقائب وأمتعة الطاقم والمسافرين والتي لم يكن لها وثيقة الشحن ووصل من الربان وكذلك الإرسالات البريدية من أي نوع كانت.

وإذا تمت تضحيتها من جراء الخسائر فلها حق المشاركة في التوزيع"، فأكدت هذه الأخيرة أن الأشياء التي توجد على ظهر السفينة ولا تعد من البضائع لا تساهم في الخسارة كالرسائل البريدية وأمتعة البحارة والركاب وحقائبهم التي تنتقل بدون سند شحن أو وصل من الربان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - ناصر شيماء، مرجع سابق، ص21.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 300 من أمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 317 من أمر 76-80، يتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

كما أنه لا يعد من الخسارات المشتركة الفقدان الكلي من جراء الهلاك الكلي للشيء محط الخسارة المشتركة حسب نص المادة 318 من القانون البحري الجزائري والذي ينص على ما يلي: "في حالة هلاك عام للفوائد المرتبطة بالرحلة فلا محل لأي مساهمة"<sup>1</sup>.

### الفرع الرابع

#### أنواع الخسارة البحرية المشتركة

يتضح لنا من خلال التعريف السابق للخسارة البحرية المشتركة أن الخسائر تأتي على نوعين، فتكون إما خسائر الأضرار (أولا) وإما خسائر النفقات (ثانيا).

#### أولا: خسائر الأضرار

تكون خسائر الأضرار على العموم إما خسائر تلحق بالبضائع وإما خسائر تلحق بالسفينة، حيث لا يثير النوع الأول (الخسائر اللاحقة بالبضائع) أي شك في طبيعته، بمعنى لو أن الريان ألحق أضرارا بالبضائع للمنفعة المشتركة للرحلة البحرية هنا من الواجب أن يشترك الجميع في تحمل هذه الخسارة، من أبرز أمثلة خسائر الأضرار التي تلحق البضاعة هو ذلك المثال التقليدي للخسارة المشتركة المتمثل في طرح البضائع في البحر، بمعنى الرمي في البحر الذي شاع قديما بغية تخفيف حمولة السفن الشراعية والسماح لها بمقاومة عاصفة صعبة أو الهرب من مطاردة العدو<sup>2</sup>.

أما فيما يخص النوع الثاني والمقصود هنا تلك الأضرار اللاحقة بالسفينة فنجد من قبيل هذه الأضرار التضحية بملحقات السفينة، كقطع الحبال والصواري والأشرعة لأجل السلامة العامة، كذلك قد يضطر الريان إلى اللجوء إلى الجنوح العمدي للسفينة على الساحل كي تفادي اصطدامها بالصخور ومن هنا يقلل من تلك الأضرار التي كانت لتصيب السفينة وما عليها بلجونه لهذا الحل، وقد يقرر الريان أيضا أن يحدث ثقبا في جسم السفينة كي

<sup>1</sup> - أنظر المادة 318 من أمر 76-80، يتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص319.

يكون منفذا لإخراج البضاعة منها قصد إنقاذها، وهنا يكون قد ألحق ضررا بالسفينة قصد إنقاذ حمولتها، وتعتبر من قبيل الخسارة المشتركة الأضرار التي تلحق السفينة في حال الدفاع عنها<sup>1</sup>.

### ثانيا: خسائر النفقات

يقصد بخسائر النفقات، النفقات الاستثنائية التي يدفعها الريان لتحقيق الصالح المشترك للرحلة البحرية ككل، والطرح الذي نثيره هنا هو إن كانت خسائر الأضرار سهلة التحديد نظرا لطابعها الاستثنائي المحض فإن هذا الأمر يصعب إذا ما تعلق بخسائر النفقات التي تقع على عاتق المجهز، ومن هنا لابد من تحري دقة وحرص كبيرين عند تحديد النفقات التي تعتبر خسائر مشتركة.

كما أنه لتحديد طبيعة خسائر النفقات يجب التفرقة بين نوعين من النفقات في هذا الإطار وهما النفقات ذات الطابع الاستثنائي والنفقات العادية العائدة إلى حادث استثنائي<sup>2</sup>.

#### أ- النفقات ذات الطابع الاستثنائي:

يقصد بالنفقات ذات الطابع الاستثنائي المبالغ التي تنفق وتكون استثنائية، إذ أنها تنفق عندما تتعرض الإرسالية البحرية لخطر يهددها، حيث ينفقها مالك السفينة في سبيل إنقاذ تلك الإرسالية من خطر داهم يهدد بهلاكها كغرق، أو جنوح أو حريق، وذلك في سبيل السلامة العامة، ومن ثم لا تعد نفقات عادية تقع على عاتق مالك السفينة تنفيذاً للالتزامه بإتمام الرحلة البحرية<sup>3</sup>.

فالنفقات ذات الطابع الاستثنائي تختلف عن نفقات الرحلة العادية ومثالها ما يعرف بنفقات التعويم وبنفقات المساعدة البحرية، ف فيما يخص نفقات التعويم تكون خسارة مشتركة

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 370.

<sup>2</sup> - أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 4.

<sup>3</sup> - حرب اللصاصمة حسن، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي (دراسة مقارنة)، دار الخليج، الأردن، 2015، ص112.

لأنها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة، ومن ثم فإن نفقات التعويم بسبب جنوح السفينة في هذه الحالة يعد خسارة مشتركة كونه نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة، بخلاف لو أن هذا الجنوح كان بسبب قوة قاهرة (عاصفة ألفت بالسفينة للرمال)، هنا نفقات التعويم لا تعد من قبيل الخسائر المشتركة بل تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز دون إلزام الشاحنين في المساهمة فيها، إلا إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جانحة، أما فيما يخص نفقات المساعدة البحرية فهي تندرج في كل الأحوال ضمن الخسارة المشتركة بل تعد أكثر أنواع الخسائر المشتركة شيوعاً<sup>1</sup>.

#### ب- النفقات العادية العائدة إلى حادث استثنائي:

هذا النوع من النفقات يختلف عن النوع الأول لأنها نفقات عادية بطبيعتها ومن هنا تعد نفقات عادية بطبيعتها، وإنما لأنها أنفقت بسبب حادث استثنائي، كنفقات القطر هي في الأصل تقع على المجهز لأن الريان يلجأ إليها كمناورات ملاحية عادية تساعد السفينة في الدخول للميناء أو الخروج منه أو الرسو، لكن إذا لجأ الريان للقطر لإنقاذ السفينة والحمولة من خطر يهددها، هنا يعتبر القطر من قبيل المساعدة البحرية، وعلى هذا الأساس تندرج نفقاته ضمن الخسائر المشتركة، كذلك نفقات غذاء وأجور البحارة فهي نفقات عادية متعلقة بالرحلة البحرية، لكن إذا كانت جراء حادث استثنائي فتندرج في عداد الخسائر المشتركة، كاضطرار الريان إلى تغيير خط سير الرحلة البحرية تجنباً للخطر هذا بالضرورة قد يؤدي إلى طول الرحلة البحرية، فكل المصاريف الناتجة جراء ذلك تعد خسائر مشتركة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص4.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص ص4،5.

## المطلب الثاني

### إجراءات وضمائم وفاء الخسارة البحرية

تتطلب دعوى الخسارة البحرية في التأمين البحري استيفاء مجموعة من الإجراءات التي يقوم بها المؤمن له في حالة وقوع خطر وتحقق الخسارة ويتم فيها الدفع بعدم القبول في دعوى الاشتراك التي مدة تقادمها يكون قصير (الفرع الأول)، كما أنه في حالة رضا أحد المعنيين بالتسوية في الدعوى أو عدم الوفاء بالضمائم (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### إجراءات رفع دعوى الخسارة البحرية

تتحدد إجراءات رفع دعوى الخسارة البحرية في رفع الدعوى (أولاً)، والتي يتم الدفع بعدم قبولها (ثانياً)، وتقادم دعوى الخسارة البحرية (ثالثاً).

#### أولاً: رفع دعوى الخسارة البحرية

تباشر دعوى الخسارة البحرية من طرف المؤمن له أي المستفيد اعتماداً على بعض النقاط القانونية الواجبة الاستيفاء المتفق عليها من قبل فقهاء التأمين البحري والمتجسدة في إثبات المؤمن له لمصلحته التأمينية وقت وقوع الخطر المؤمن منه وتحقق الخسارة المادية، فقد يكون المؤمن له موقع على الوثيقة ولكن ليس المستفيد في إطار التأمين بل يكون لمصلحة شخص ثالث، مما يجب الاطلاع على سند الشحن لتبنيه وكذا فواتير شراء البضاعة المؤمن عليها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - ياهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون بحري، كلية الحقوق، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2012، ص 225

أما بالنسبة للنقطة القانونية الثانية المتمثلة في مدى تحقق الخطر المؤمن منه ومدى إلحاق خسارة مادية بالبضاعة والذي يثبت بموجب تقرير الخبرة والمعاينة بعد وقوع الحادث المؤمن منه.

بالإضافة إلى الاعتماد على هذه النقاط القانونية في استعمال دعوى الخسارة البحرية وبعد التأكد من استيفائها يتم التطرق إلى المرحلة الثانية المتعلقة بإجراءات أعمال هذه الدعوى تستلزم دعوى الخسارة البحرية كغيرها من الدعاوى القضائية إلى بعض الإجراءات القانونية قبل و أثناء مباشرتها.<sup>1</sup>

#### أ- المعاينة المادية للخسائر البحرية

في حالة تحقق الخطر المؤمن منه وإلحاق خسائر مادية بالمال المؤمن عليه، ويوصل البضاعة إلى ميناء الوصول للمرسل إليه يقوم هذا الأخير بإعمال حقه في معاينتها والتأكد من مدى سلامتها، وتكون المعاينة المادية للبضاعة بموجب خبير متخصص أو وكيل الخسائر المعتمد من قبل المؤمن.

يختلف الميعاد القانوني للخبرة والمعاينة باختلاف مكان وصول البضاعة، كما أن بداية حسابه تكون من تاريخ تفريغ البضائع محل عقد التأمين البحري ويكون بميعاد 30 يوم إذا كان وصول البضاعة إلى الميناء المقصود والمحدد في العقد.<sup>2</sup>

كما يمكن أن تضاف 15 يوم لإتمام المعاينة إذا كان وصول البضاعة إلى مكان داخلي في حالة نقلها إلى منطقة داخلية بعد تفريغها في ميناء الوصول، 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 كلم من ميناء الوصول لنقلها إلى منطقة داخلية كالمكان النهائي للتفريغ مجاناً من المؤمن إعمالاً للتعاملات

<sup>1</sup> - ياهي زاوية، مرجع سابق، ص 225.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص 226

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 لتحقق الخطر المؤمن منه وتقدير الأضرار المادية<sup>1</sup>.

### ب- الميعاد القانوني لدعوى الخسارة البحرية

تحسب مدة ثلاثين (30) يوما من طرف المؤمن له يعد تقديمه لكل الوثائق والأوراق المثبتة في المطالبة بالتعويض من المؤمن كالتزام يقع على عاتقه بالتعويض، إعمالا للطبيعة القانونية المتعلقة بالتعويض في عقود التأمين البحري خاصة، وهذا ما أكده المشرع الجزائري في نص المادة 25 من وثيقة التأمين البحري على البضائع، في غياب نص قانوني منظم لهذه النقطة القانونية في قانون التأمينات الجزائري المعدل بأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات<sup>2</sup>.

يعتبر الهدف من وراء وضع المشرع الجزائري كغيره من المشرعين لميعاد قانوني بثلاثين 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 التأمين 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 ذمة المؤمن<sup>3</sup>، وهذا ما أكدته المادة 115 في فقرتها الثانية من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات التي نصت على أنه: "ويتعين على المؤمن

<sup>1</sup> - ياهي زواوية، مرجع سابق، ص 226.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 25 الفقرة الأولى من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع، المؤرخة في 16/03/1998 بتأشيرة من وزارة المالية رقم 15، التي نصت على أنه:

« 1- paiement de l'indemnité d'assurance

Les indemnités dues par l'assureur sont payables trente (30) jours au plus tard après la remise complète des pièces justificatives ».

<sup>3</sup> - ياهي زواوية، مرجع سابق، ص 228.

عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بالكامل إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية<sup>1</sup>.

فمن خلال النص القانوني المذكور يتضح أنه حتى في حالة التعويض الكامل من المؤمن عن الخسارة المادية الكاملة تبقى ملكية الشيء المؤمن عليه (البضائع) للمؤمن له دون انتقالها ما لم يستعمل المؤمن له الطريق الاستثنائي (التخلي).

### ثانيا: الدفع بعدم قبول دعوى الخسارة البحرية

إن دعوى تسوية الخسائر البحرية المشتركة موضوعها المطالبة بنصيب الملتزم بالمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة للوفاء بحصته في المساهمة في كتلة هيئة الخسائر البحرية المشتركة<sup>2</sup>.

يعني الدفع بعدم القبول حسب قانون الإجراءات المدنية والإدارية في نص المادة 67 منه التي تنص على ما يلي: "الدفع الذي يرمي إلى التصريح بعدم قبول طلب الخصم لانعدام الحق في التقاضي كإعدام الصفة وانعدام المصلحة والتقدم وانقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه وذلك دون النظر في موضوع النزاع"<sup>3</sup>.

الدفع بعدم القبول يعتبر خاص بالدعوى الأصلية للمطالبة بإثبات الخسارة المشتركة وتسويتها أما إذا تمت تسوية الخسائر المشتركة وحدد نصيب كل ذي شأن فيها فإن دعوى المطالبة بهذا النصيب وبعبارة أخرى بتنفيذ التسوية لا تخضع للدفع بعدم القبول بل للتقدم لأن هذه الدعوى إنما تنشأ عن التسوية ذاتها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 115 الفقرة 02 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - حرب حسن اللصاصمة، مرجع سابق، ص 269.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 67 من قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية عدد 21، الصادر بتاريخ 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم.

<sup>4</sup> - حريز أسماء، "دور الخبير البحري في تسوية الخسائر البحرية المشتركة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، 2015، ص 156.

لم يخص المشرع الجزائري نظام الخسائر البحرية بإجراءات دفع خاصة وإنما يتم إسقاط الإجراءات والأحكام المشتركة لجميع دعاوى الدفع التي ترفع أمام الجهات القضائية وعلى هذا الأساس نقول أنّ المشرع أجاز من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية للخصوم بدفع عدم القبول في أي مرحلة تكون عليها الدعوى فهما غير مقيدة بمرحلة معينة وهذا ما أكدته المادة 68 منه حيث تنص على ما يلي: "يمكن للخصوم تقديم الدفع بعدم القبول في أية مرحلة كانت عليها الدعوى ولو بعد تقديم دفع في الموضوع"، فلا يسري الدفع بعدم القبول إلا على دعوى المطالبة بالاشتراك في خسائر الأضرار أما دعوى الاشتراك في خسائر النفقات فلا ينطبق عليها الدفع، وكذلك إذا تم التضحية بالبضائع كلية فلا ينطبق الدفع بعدم القبول، لأن هذا الدفع مرتبط بتسليم البضائع من غير احتجاج<sup>1</sup>.

### ثالثاً: تقادم دعوى الخسارة البحرية

أخضع المشرع الجزائري دعوى تسوية الخسائر البحرية وكل الدعاوى المتعلقة بها للتقادم القصير بمضي سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية ووصولها إلى الميناء، وينقطع هذا التقادم ببداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر المشتركة بتعيين خبير للتسوية أو أمام المحكمة ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء.

يتضح أن دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة تتقادم بمرور سنتين ابتداء من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية، ولذلك فبعد مضي سنتين ابتداء من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء أو من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة لا يجوز سماع دعوى المساهمة بالخسائر المشتركة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - حريز أسماء، مرجع سابق، ص 156.

<sup>2</sup> - شيماء ناصر، مرجع سابق، ص 82.

## الفرع الثاني:

## ضمانات الوفاء في الخسارة البحرية

تتمثل ضمانات الوفاء في الخسارة البحرية في حقين هما حق الامتياز (أولاً) وحق الحبس (ثانياً).

## أولاً: حق الامتياز

يقصد بحق الامتياز تقدم وألوية من تقرر له على سائر الدائنين في استيفاء دينه، وفي الخسائر البحرية المشتركة يكون في استيفاء قيمة حصة البضاعة والأجرة والسفينة في المساهمة.

ينقرر هذا الضمان (حق الامتياز) للمجهز والشاحنين فبالنسبة للمجهز والذي يمارس صلاحياته بواسطة الربان وتابعيه أو بنفسه يكون دائناً بالخسائر البحرية المشتركة اللاحقة بالسفينة أو أجزتها أو المصاريف المستحقة على البضاعة المشحونة بسفينته نتيجة للتضحية المبذولة في سبيل السلامة العامة للإرسالية البحرية، ويرد على البضاعة أو الثمن المتحصل منها لاستيفاء الأجرة والخسائر البحرية المشتركة والمصروفات النقدية.

يشترط لممارسة هذا الحق ألا تتقضي مدة تزيد عن خمسة عشر يوماً على تسليم البضاعة، وإذا انتقلت ليد شخص آخر بعد هذه المدة أن يكون سيء النية وأن دينه في المساهمة أنفق في سبيل إنقاذ البضاعة التي يرد عليها الامتياز، وأن يمارس الدائن (المجهز) هذا الامتياز باسم جميع أصحاب المصالح الممثلة في تلك الإرسالية البحرية (مجموعتي الدائنين والمدينين)<sup>1</sup>.

ينتهي هذا الضمان في حالات انقضاء مدة أكثر من خمسة عشر يوماً على تسليم البضاعة وفي حال انتقالها ليد الغير حسن النية وذلك تطبيقاً لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية مع مراعاة أنه في حالة إفلاس الشاحنين أو المطالبين بحق على البضائع قبل

<sup>1</sup> - حرب حسن اللصاصمة، مرجع سابق، ص 279.

انقضاء الخمسة عشر يوما يبقى امتياز الريان على البضاعة وينتقد على جميع دائني التقلية لاقتضاء دينه المستحق من الأجرة والمصاريف والخسائر البحرية المشتركة من تلك البضاعة أو ثمنها المتحصل.

أما الشاحنين يتقرر لهم هذا الحق بصفتهم دائنين للمجهز بالمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة، حيث يرد امتيازاتهم على السفينة وأجرتها ضمانا للوفاء بحصتها للمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة، وعلّة تقرير هذا الامتياز للشاحن، أن التضحية المبذولة بمصالح الشاحن تتم لأجل افتداء السفينة وباقي العناصر المشاركة في الإرسالية البحرية، ولولا تلك التضحية لهلكت السفينة وضاعت على الدائنين حقوقهم<sup>1</sup>.

### ثانيا: حق الحبس

إن ممارسة حق حبس البضاعة من قبل من تقرر له يعد ضمانا فعالا لاستيفاء حصة الدائن في المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة، وتكون ممارسة حق الحبس الواقع على البضاعة بالامتناع تسليمها لصاحبها إلا إذا قدم ضمانا كافيا لدفع نصيبها من الخسائر البحرية المشتركة للدائن.

يتقرر حق حبس البضاعة للمجهز وللشاحن وفق قيود وأحكام محددة، فبالنسبة للمجهز والذي قد يمارس دوره في الإرسالية البحرية بنفسه أو بواسطة الريان وتابعيه يجوز له الامتناع عن تسليم البضاعة لصاحبها لاستيفاء دينه والتوصل إلى قيمة مساهمة أصحاب البضاعة في الخسائر البحرية المشتركة وذلك لوفاء الملتزمين بحصصهم في المساهمة، وأسباب ممارسة المجهز لهذا الحق تكون لاستيفاء دينه الناجم عن استحقاق الخسائر البحرية وأجرة الشحن والمصروفات النقدية المستحقة على البضائع المشحونة في سفينته، ويمتد حق الحبس ليشمل جميع البضاعة المشحونة بمقتضى عقد نقل واحد، وتسليم جزء من البضاعة لا يسقط حقه في حبس باقي البضاعة، فيتطلب لزوال حق المجهز في ذلك الحبس استيفاء

<sup>1</sup> - حرب حسن اللصامة، مرجع سابق، ص 280.

دينه من خلال دفع أصحاب البضاعة حصة مساهمتهم في الخسائر البحرية المشتركة وتسليم البضاعة لصاحب الحق في تسلمها حق حبسها وتقديم كفالة أو ضمان نقدي<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - حرب حسن اللصامة، مرجع سابق، ص ص 281، 282.

## المبحث الثاني

### دعوى التخلي أو الترك كصورة لتعويض المؤمن له في عقد التأمين

#### البحري

تعد دعوى الترك أو التخلي من أهم الأنظمة القانونية الخاصة بالتأمين البحري باعتباره طريق استثنائي أي أن المؤمن له يقوم بترك الشيء المؤمن عليه في حالة هلاكه كلياً إلى المؤمن، مقابل حصوله على مبلغ التعويض في عقد التأمين البحري في حالة المخاطر الجسيمة (المطلب الأول)، فباعتبار دعوى التخلي صورة تعويض للمؤمن له تستلزم إجراءات قانونية معينة يجب احترامها من الأطراف المتعاقدة بهذا يكون التخلي صحيحاً ومنتجاً لكل آثاره (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول

##### مفهوم التخلي أو الترك

يتحدد مفهوم التخلي أو الترك من خلال تعريفه الذي يعتبر من صور تعويض المؤمن له (الفرع الأول)، التي تتوفر على شروط قانونية تقوم عليها (الفرع الثاني)، وفي الأخير نذكر حالات التخلي أو الترك (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول

##### تعريف التخلي أو الترك

يعرف التخلي أو الترك بالدعوى التي يستطيع المؤمن له بواسطتها الحصول على مبلغ التعويض كاملاً من طرف المؤمن ، في الحالات المنصوص عليها في القانون التي تلحق فيها الأشياء المؤمن عليها بأضرار جسيمة نتيجة تحقق أحد الكوارث الكبرى مقابل تنازله عن ملكية الأشياء المؤمن عليها و جميع حقوقه المتعلقة بها، ويعتبر التخلي طريق استثنائي

لا يلجأ إليه المؤمن له إلا في حالة المخاطر الكبرى، إلا أن المؤمن له ليس ملزماً بالتخلي في هذه الحالة، بل له أن يختار بين دعوى الخسارة أو دعوى التخلي وهذا وفق ما يخدم مصلحته، وفي حالة غياب المخاطر الكبرى لا يسمح للمؤمن له سوى اللجوء إلى دعوى الخسارة كسبيل للتعويض<sup>1</sup>.

لقد عالج المشرع الجزائري موضوع التخلي باعتباره وسيلة للتعويض، في إطار الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، حيث تنص المادة 115 منه على أنه: "إذا اختار المؤمن له التخلي، كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و143 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاماً وبدون أية شروط على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة (3) أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه"<sup>2</sup>.

ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية.

في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني

### شروط التخلي أو الترك

التخلي أو الترك رخصة قانونية للمؤمن له يستطيع استعمال هذه الرخصة إذا توافرت الشروط القانونية، لأن الأصل هو أن يلجأ المؤمن له للمؤمن طالبا التعويض عما لحقه من أضرار وخسائر بفعل وقوع الحادث المؤمن منه، فإذا عدل عن الطريق الأصلي وطلب

<sup>1</sup> - غراق خاليسة، حمو وريدة، مرجع سابق، ص 71.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 115 الفقرة 01 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - غراق خاليسة، حمو وريدة، مرجع سابق، ص 71.

التخلي عن الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على تعويض كامل فإن عليه أن يتبع الإجراءات المتمثلة في إبداء الرغبة في التخلي (أولاً)، أن يكون التخلي منجز وشاملاً للشيء المؤمن عليه (ثانياً) وأخيراً ضرورة احترام مواعيد ممارسة الحق في التخلي (ثالثاً).

### أولاً: إبداء الرغبة في التخلي.

لما كان التخلي إجراء استثنائياً كما تقدم فإنه يجب على المؤمن له الذي يرغب في استعماله أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن، وهذا ما نصت عليه المادة 115 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات كما يلي: "على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال 03 أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقطاع الآجال".<sup>1</sup>

يجب على المؤمن له حين الإخطار بالتخلي أن يصرح بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه، وذلك تطبيقاً للمواد 20 فقرة 2 و 24 فقرة 3 من وثائق التأمين على هيكل السفينة والبضاعة التي جاءت فيها: "عند الإخطار بالتخلي المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع عقود التأمين المعقودة على الشيء المؤمن عليه التي أجراها أو التي يعلم بها"<sup>2</sup>، وذلك حتى يتمكن المؤمن من مراقبة المؤمن له فيما إذا كان قد أبرم تأمينات متعددة على نفس الشيء بمبالغ تتجاوز قيمته الحقيقية رغبة في الإثراء من وراء التأمين، وهنا يستطيع المؤمن أن يطلب إبطال التأمين في حالة الغش من المؤمن له، أو بتخفيض مبلغ التأمين إذا انعقدت بحسن النية.<sup>3</sup>

لقد رتب المشرع الجزائري على عدم التصريح بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه بسوء نية ببطان التأمين، وهذا ما نصت عليه المادة 113 من الأمر 07-95

<sup>1</sup> - أنظر المادة 115 من أمر 07-95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - نقادي حفيظ، "التخلي في التأمين البحري الجزائر"، مجلة القانون والمجتمع، العدد 03، 2014، ص 38.

<sup>3</sup> - مرجع نفسه، ص 39.

المتعلق بالتأمينات كما يلي: "يترتب عن كل تصريح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين"<sup>1</sup>.

ثانيا: أن يكون التخلي منجزا وشاملا للشيء المؤمن عليه

يستوجب هذا الشرط أن لا يكون التخلي معلق على شروط بل تاما مثل أن يشترط المؤمن له العدول عن التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلى الميناء، وهذا الشرط نص عليه المشرع الجزائري في المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات كما يلي: "وجب أن يكون هذا التخلي تاما وبدون أية شروط"<sup>2</sup>.

لهذا يجب أن يتخلى المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه بأكمله كما لا يجوز أن يجمع المؤمن له بين الخسارة ودعوى التخلي.

يشمل التخلي عن السفينة أو البضاعة أجرة النقل ولو كانت مدفوعة مقدما، كما يشمل أيضا جميع حقوق المؤمن له بسبب الرحلة البحرية كأجرة نقل الركاب وإعانات الملاحة التي تقدمها الدولة لأصحاب السفن ومكافأة الإنقاذ وحصصة السفينة أو البضاعة في الخسارة العمومية، كل هذا ما لم يتفق طرفا عقد التأمين على غير ذلك<sup>3</sup>.

وإذا كان التخلي لا يجوز أن يكون جزئيا، فإنه على العكس من ذلك لا يشمل إلا البضاعة التي تتعرض للأخطار التي عقد ضدها الضمان وهذا هو منطوق المادة 99 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، أما إذا كان جزء من البضاعة غير معرض للخطر، وكان الجزء الآخر هو المعرض للخطر، فإن التخلي يقتصر على هذا القسم الثاني فقط وإن كان التأمين يشمل القسمين معا، ومع ذلك فإن هذا الاستثناء يجب ألا يكون سببا لريح غير مشروع، وعلى العكس من ذلك فإن الأشياء غير المعرضة للخطر يشملها التخلي إذا كانت

<sup>1</sup> - أنظر المادة 113 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 115 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - نقادي حفيظ، مرجع سابق، ص 40.

فرعا من الأصل الذي تعرض للخطر، وذلك تطبيقا للقاعدة الفقهية "التابع تابع"، مثال ذلك يشمل التخلي تجهيزات السفينة الموجودة على اليابسة إذا أصيبت بحادثة تبرر التخلي<sup>1</sup>.

### ثالثا: ضرورة احترام مواعيد ممارسة الحق في التخلي.

لما كان الأصل في تسوية تعويض التأمين هو إتباع دعوى الخسائر المشتركة واللجوء إلى التخلي ما هو إلا طريق استثنائي، لهذا يتعين على المؤمن له الذي يختار التخلي احترام المهل التي بينها قانون التأمينات الجزائري التي يجب أن يمارس خلالها إجراء التخلي تحت طائلة السقوط، وهذه المهل تبتدىء:

- بعد انقضاء مدة ثلاثة أشهر من يوم انقطاع آخر خبر عنها تطبيقا للفقرة الأولى من المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

- بعد انقضاء مدة ستة أشهر من يوم انقطاع الأخبار في ظروف الحرب تطبيقا للفقرة الرابعة من المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

- بانقضاء مدة ثلاثة أشهر في حالة التخلي عن البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة تطبيقا للفقرة الرابعة من المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

تعد مدة 03 أشهر جد معقولة لتحقيق الأطراف المتعاقدة من وقوع الخطر، وهي كافية للتفكير حول الطريقة التي يختارها المؤمن له من أجل طلب التعويض.

تتمثل الحكمة من هذه المواعيد تمكين المؤمن له من التحقق عن أهمية الهلاك.

اشتراط المشرع الجزائري أن يرد المؤمن عن طلب التخلي خلال مدة شهر بالقبول أو الرفض وذلك بحسب الفقرة الثالثة من المادة 135 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، فإذا قبل المؤمن بدفع مبلغ التأمين المبين في العقد كاملا انتقل إليه ما تبقى من ملكية

<sup>1</sup> - نقادي حفيظ، مرجع سابق، ص 41.

الشيء المتخلي عنه، وإذا رفض يكون للمؤمن له خيارين، إما قبول التعويض بحسب جسامه الأضرار التي أصابته، أو رفع دعوى التخلي أمام القضاء<sup>1</sup>.

تتقدم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمينات بحسب المادة 121 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات بمرور سنتين على أن يبدأ حساب السنتين بالنسبة لدعوى التخلي، وذلك حسب الفقرة الرابعة من المادة 121 السالفة الذكر، من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث

#### حالات التخلي أو الترك

تتمثل حالات الترك في التأمين على السفن حسب المادة 134 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات فيما يلي انقطاع الأخبار (أولاً)، الفقدان الكلي للسفينة (ثانياً)، بيع البضائع أثناء السفر (ثالثاً).

#### أولاً: انقطاع الأخبار

تتمثل حالة انقطاع الأخبار أقدم حالات الترك، بحيث يفترض هلاك السفينة إذا لم يرد عنها خبر خلال ثلاثة أشهر في الحالات العادية وستة أشهر في حالة ما إذا كان انقطاع الأخبار ناتجاً عن الحوادث الحربية، ومن ثمة يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها ويطلب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاكها، ولا يشترط أن تكون الأخبار صادرة من السفينة، بل يمكن أن يعتد بالأخبار العادية من الغير.

<sup>1</sup> - نقادي حفيظ، مرجع سابق، ص ص 41، 42.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 121 من أمر 07-95، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

حسب رأينا فإن هذه الحالة أصبحت صعبة التطبيق خاصة مع التقدم التكنولوجي وتطور وسائل الاتصال، إضافة إلى أن مدة ستة أشهر أصبحت لا تواكب التطور العلمي<sup>1</sup>.

### ثانياً: فقدان الكلي للسفينة والبضاعة:

يفترض في حالة فقدان الكلي للسفينة والبضاعة إصابة السفينة بخسارة كلية تعطي الحق للمؤمن له في التخلي وتبدأ مدة الحساب منذ آخر الأخبار عن السفينة ويفترض أن الخسارة قد وقعت في هذا التاريخ، فقد تكون الخسارة حقيقة في حالة الغرق وغرق السفينة كاف للتخلي عنها حتى ولو تم إنقاذها بعد ذلك، كما قد تكون الخسارة حكمية في حالة الاستيلاء الذي يتم من طرف العدو في هذه الحالة يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة للمؤمن لأن هذه الأخيرة تعتبر في حكم الهالكة.

الهالك هنا حكمي لأنه ناشئ عن نزع حيازتها من المؤمن له رغم بقائها سليمة من الناحية المادية، ويشترط لجواز التخلي في هذه الحالة أن يضمن التأمين أخطار الحرب منها والاعتناء وأن تستحيل عودة السفينة مرة أخرى إلى مالكيها<sup>2</sup>.

### ثالثاً: بيع البضائع أثناء السفر

يشترط لجواز الترك في حالة بيع البضائع أثناء السفر أن تكون هناك حتمية ضرورية لبيع البضاعة كالأضرار المادية التي تلحق بها وتقع على عاتق المؤمن، ويشترط أن يتم البيع أثناء السفر في مكان آخر غير مكان الوصول.

### أ- هلاك ثلاثة أرباع البضاعة

يجوز ترك البضائع إذا لحقها تلف مادي بنسبة تبلغ  $\frac{3}{4}$  (ثلاثة أرباع) القيم المضمونة على الأقل، فإذا أثبت المؤمن له ذلك كان له الحق في الترك وبالتالي إجبار

<sup>1</sup> - دماش عزيزة، "آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري"، مجلة الحقوق والحريات، المجلد 09، العدد 02، 2021، ص 75.

<sup>2</sup> - نقادي حفيظ، مرجع سابق، ص 35.

المؤمن على الالتزام بتعويضها، أما إذا لم تبلغ الخسارة القيمة المضمونة امتنع الترك وعندها اللجوء إلى التسوية بطريق الخسارة والتي يحصل المؤمن له على تعويض ما لحقه من ضرر، وتكمن الصعوبة في هذه الحالة في الطريقة التي تحسب بها الثلاثة أرباع، إلا أن الحل الصائب هو أن تؤخذ النسبة من حساب نسبة القيمة للبضاعة سالمة وتالفة في نفس الوقت في ميناء التفريغ.

### ب- الفقدان الكلي للبضائع

تعتبر حالة الفقدان الكلي للبضائع من أكثر الحالات شيوعا وتعتبر أحيانا امتداد لحالة بيع البضاعة أثناء الرحلة لتلف مادي يصيبها، ومنه يحدث الهلاك بشكل مستقل<sup>1</sup>.

رابعا: تجاوز قيمة إصلاح السفينة ثلاثة أرباع قيمة السفينة المتفق عليها.

نص المشرع الجزائري على هذه الحالة في المادة 134 الفقرة 4 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، فإذا تجاوز المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر نسبة 75 أي ما يناسب  $\frac{3}{4}$  القيمة المقبولة، وإذا كانت السفينة محكوما عليها وصرح بذلك تعتبر غير صالحة للملاحة تجاه المؤمن فيمكن التخلي عنها.

لا تدخل في حساب المبلغ الإجمالي للإصابات إلا الإصلاحات الخاصة بالخسائر الناتجة من خطر مضمون في الوثيقة وذكرها الخبراء لجعل السفينة صالحة للملاحة، وإذا أصلحت السفينة حقا والتحقت بميناء الوصول فلا يقبل التخلي حتى وإن بلغ مبلغ الإصلاح  $\frac{3}{4}$  القيمة المقبولة أو تجاوزها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - دماش عزيزة، مرجع سابق، ص 77.

<sup>2</sup> - نقادي حفيظ، مرجع سابق، ص 35.

## المطلب الثاني

## إجراءات وآثار التخلي

تتحدد دعوى التخلي أو الترك في عقد التأمين البحري من خلال مجموعة من الإجراءات يتبعها المؤمن له للمطالبة بالتعويض حسب التشريع الجزائري (الفرع الأول)، ويترتب عن ذلك آثار مختلفة سواء بالنسبة للمؤمن وعند تخلي المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

## إجراءات التخلي

لا يقع التخلي بقوة القانون وإنما هو رخصة تقررت للمؤمن له، فهو طريق استثنائي للمطالبة بالتعويض يكون للمؤمن له الحرية في استعماله أو عدم استعماله حسبما تمليه مصلحته، ولا يكون هذا الاستعمال إلا بإتباع إجراءات حددها التشريع، ناهيك عن الفقه والفقهاء، إذ يجب على المؤمن له أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن خلال مدة محددة وبيانات مفصلة، تتمثل أهم إجراءات التخلي في إعلان الرغبة في التخلي (أولاً)، والبيانات التي يلتزم المؤمن له بإعلانها للمؤمن عند طلب التخلي (ثانياً)، وأخيراً ممارسة حق التخلي قبل التقادم (ثالثاً).

## أولاً: إعلان الرغبة في التخلي

على المؤمن له إبلاغ المؤمن بنبأ الكارثة وهذا ما نصت عليه المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الذي ينص على ما يلي: "إذا اختار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و143 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاماً وبدون أية شروط، على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة<sup>1</sup> مضمونة الوصول أو

<sup>1</sup> - أنظر المادة 115 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

بعقد غير قضائي خلال ثلاث (3) أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه<sup>1</sup>.

في نفس السياق على المؤمن له إخبار المؤمن بجميع عقود التأمين المبرمة وذلك حتى لا يتسنى للمؤمن معرفة حقيقة وضعه بالنسبة للمؤمن له وما إذا كان سيثرى على حسابه بلا سبب جراء تعدد العقود أو أن المؤمن له سيء النية في إبرامه العقود المتعددة، ومن ثم يمكن للمؤمن إلغاء عقد التأمين وهذا ما أكدته المادة 113 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بنصه على ما يلي: "يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين يقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن"<sup>2</sup>.

هذا النص نجد له مثيل في المادة 28 قانون التأمينات الفرنسي وفحوى المادة هو أن التأمين لا يكون باطلا غير أن آثار التأمين تظل قائمة لمصلحة المؤمن بحيث لا يقدم هذا الأخير التعويض عن الخسارة كما أنه جزاء لسوء نية المؤمن له يحتفظ بالأقساط، غير أن الأستاذ "ريبير" يرى في هذا الصدد أنه إذا كان المؤمن في هذه الحالة غير ملزم بدفع التعويض وهذا جزاء على الغش الذي ارتكبه المؤمن له، فإنه من ناحية أخرى لا يجوز له أن يجبر المؤمن له على دفع الأقساط التي لم يدفعها بعد<sup>3</sup>.

### ثانيا: البيانات التي يلتزم المؤمن له بإعلانها للمؤمن عند طلب التخلي

يجب على المؤمن له عند إبداء رغبته في التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها على الشيء المؤمن عليه أو التي يعلم بها وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية إلى حصول المؤمن له على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق بذلك إثراء ونفعا يفوق الضرر اللاحق به، أو أن مجموعها لا يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه وحتى يعرف المؤمن أيضا ما إذا كان يستطيع أن يطالب بإبطال

<sup>1</sup> - أنظر المادة 115 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 113 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - بلغازي نور الدين، "نظام التخلي طريق استثنائي في التعويض عن المخاطر البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، 2016، ص155.

التأمين في حالة غش المؤمن له أو بتخفيض التأمين إذا كان تعددت التأمينات من غير غش أو تدليس، وإذا لم يقد المؤمن له بإبلاغ المؤمن بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه فلا ينتقص ذلك من صحة التخلي، وإنما يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر التأمينات<sup>1</sup>.

كما أن إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي لا يعفيه من التزامه بتخفيف آثار الحادث المؤمن، ومنها إنقاذ السفينة الغارقة أو الجانحة وبذل قصارى جهده في تخلص الأشياء المؤمن عليها وذلك لا يؤثر على حقه في طلب التخلي عن الأشياء المؤمنة مادام قد قام بذلك وفقا للإجراءات والمواعيد المقررة قانونا، والمشرع عندما يحتفظ للمؤمن له بحقه كاملا في التخلي وكافة المصروفات التي تكبدها في إنقاذ الأشياء المؤمنة يهدف من وراء ذلك تشجيع المؤمن له على إنقاذ الأشياء المؤمنة حرصا على مصلحة المؤمن الذي تنتقل إليه ملكية هذه الأشياء وتشجيعا له على بذل قصارى جهده في إنقاذ ما يمكن إنقاذه منها، لأن القول بغير ذلك يشجع هذا الأخير على إهمال واجبه في إنقاذ الأشياء المؤمنة<sup>2</sup>.

### ثالثا: تقادم دعوى التخلي أو الترك

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. تنص وثائق التأمين عادة على مواعيد قصيرة لإقامة الترك تتفق وسرعة المواصلات الحديثة، وعن تقادم دعوى التخلي في التشريع الجزائري<sup>3</sup> فقد نص القانون 06-04 المعدل للأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات في المادة 121 منه على أن يحدد أجل تقادم الدعاوي الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين(02)، وحددت المادة بدء سريان أجل

<sup>1</sup> - مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2002، ص 135.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص 136.

<sup>3</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 107.

التقادم ابتداء من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### آثار التخلي

يترتب على قبول الترك أو صدور حكم نهائي به عدة آثار بالنسبة للمؤمن والمؤمن له نجلها في انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن (أولاً)، حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملاً (ثانياً).

#### أولاً: انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن

يعتبر التخلي من الأسباب الخاصة لاكتساب الملكية في القانون البحري لما يترتب عليه من نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن فإذا انصب التخلي على السفينة وجب اتخاذ الإجراءات اللازمة للاحتجاج بنقل ملكيتها فيحصل قيدها في سجل السفن تحت اسم المؤمن.

لقد استقر العرف البحري منذ القديم على أن التخلي يوجب بذاته انتقال الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير إلى المؤمن بدون حاجة إلى اتخاذ إجراءات حوالة الحق، يمكن تبرير ذلك بأن التخلي لا يستوجب نقل هذه الحقوق وحدها إلى المؤمن لكن تفقد الحقوق المذكورة ذاتيتها تدخل في مجموع واحد مع الأشياء التي يشملها التخلي، هذا ما جاء في نص المادة 115 الفقرة 3 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - قانون 04-06، مؤرخ في 20 فيفري 2006، المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 15، الصادر في 12 مارس 2006.

<sup>2</sup> - ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 74.

يحدث انتقال الملكية أثره بين المؤمن والمؤمن له من يوم إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي إلى المؤمن من تاريخ وقوع الحادث تحقق الخطر وتبعاً لذلك يجب أن لا تصعد آثار التخلي إلى أبعد من هذا التاريخ<sup>1</sup>.

هذا ما أكده المشرع الجزائري في المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات إذ جاء في الفقرة 3 منها ما يلي: "في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن"<sup>2</sup>. كما نص المشرع الجزائري في المادة 115 من الأمر 95-07 الفقرة 2 المتعلق بالتأمينات<sup>3</sup> على الخيار بين تعويض المؤمن عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه مع عدم تملكه للشيء المؤمن عليه كله أو ما تبقى منه بين اختيار التخلي ما يصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلي عنها للمؤمن، هذا الحل موفق دون شك بين مصلحة المؤمن في عدم تملك الأشياء المتخلي عنها تجنب ما يثيره له هذا التملك من حطام أو في تعويض الغير عن الضرر الذي يلحقه من الارتطام بهذا الحطام مصلحة المؤمن له في الحصول على مبلغ التأمين كاملاً ذلك عن طريق تسوية الكارثة باعتبارها من قبيل الخسارات الكلية. يكون انتقال الملكية الناشئ عن الترك نهائياً لا يجوز الرجوع فيه، فلا يجوز للمؤمن له الرجوع عن الترك بعد قبوله أو الحكم بصحته والمطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضا المؤمن، كما لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين<sup>4</sup>.

### ثانياً: حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملاً

يثبت الحق للمؤمن في الحصول على التعويض الكامل إذا قام المؤمن له بالترك أو التخلي ويكون المؤمن في هذه الحالة غير ملزم بدفع مبلغ أعلى من التعويض المتفق عليه

<sup>1</sup> - ختاوي اكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 74.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 115 الفقرة 3 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 115 الفقرة 2 من أمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر التي تنص على: "ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية".

<sup>4</sup> - ختاوي اكرام تيجانية، مرجع سابق، ص 75.

في الوثيقة أيا كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها، 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 الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات 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.<sup>1</sup>

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، 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 السفينة فإنه يتلقى مبلغ التأمين يساوي القيمة الحقيقية للسفينة وهي 20.000 في كلتا

<sup>1</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 108.

الحالتين المؤمن له يتلقى التعويض في حدود مبلغ التأمين المحدد في الوثيقة<sup>1</sup> ولقد حددت المواد 105 و106 من القانون رقم 06-04 المعدل للأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات 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<sup>2</sup>، وقد أحال في المادة 117 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات إلى المدة التي جاءت بها الشروط العامة في عقد التأمين إذ نصت على ما يلي: " يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الآجال المحددة في الشروط العامة لعقد التأمين"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مرجع سابق، ص 109.

<sup>2</sup> - يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 109.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 117 من الأمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، السالف الذكر.

موضوع التأمين البحري هو من المواضيع ذات الأهمية القصوى التي تتطلب دراسات معمقة ودقيقة فهو من أكثر العقود تطورا وسرعة نتيجة ارتباطه بالعمليات التجارية التي تتم عن طريق البحر خاصة مع اتساع رقعة التبادل بين الدول في إطار الأسواق العالمية.

فإننا قد حاولنا من خلال ما سبق معالجته وبإيجاز توضيح بعض المفاهيم المتعلقة به أي مفهوم عقد التأمين البحري وأهم خصائصه والأساس القانوني للعلاقة بين أطراف العقد في مرحلة تكوين العقد، كما أن الكتابة المطلوبة في هذا العقد هي شرط للإثبات بوثيقة التأمين البحري ولا يجوز الاتفاق على مخالفته، أيضا تسليط الضوء على أهم الأحكام التي تنظم عقد التأمين البحري وتميزه عن غيره من عقود التأمين، باعتباره استثناء عن القواعد العامة خاصة وأنه يقوم على مبدأ التعويض ومبدأ حسن النية، فعقد التأمين البحري يخفف من نتائج الأخطار الجسيمة في حالة تحققها حيث يمكن ابرامه على كل الأشياء المعروضة لأخطار السير في البحر كالسفن والبضائع، وهذا العقد من العقود المسماة.

يمتاز النظام القانوني لعقد التأمين البحري بخصوصيات تجعله متميزا ومستقلا عن غيره من عقود التأمين ذلك لأنه يضم أنظمة أصلية به والتي تتمثل في نظام المساهمة في الخسائر المشتركة وهو نظام أصيل خاص بالملاحة البحرية يقوم على المصلحة المشتركة لمالكي ومجهزي السفينة والشاحنين الذين يساهمون جميعا في التضحية بالمال الذي ضحى به الربان تجنباً للخطر.

يسترد المؤمن له حقه ويعوض عن الضرر الذي لحقه عن طريق دعوى الخسارة البحرية التي يتم فيها اتباع اجراءات للمطالبة بالتسوية للتعويض عن الأضرار، بشرط ألا يتجاوز ذلك مبلغ التأمين والذي يقدر حسب درجة الضرر أو التلف الذي أصيب الشيء المؤمن عليه.

ومن الأنظمة الأصلية المميزة والخاصة بالتأمين البحري نظام التخلي والذي بمقتضاه إذا ما تحققت أخطار معينة مضمونة في وثيقة التأمين وتدعى بالأخطار الكبرى جاز للمؤمن له أن يختار بين دعوى التعويض عن الضرر اللاحق به وأن يختار التخلي عن المال المؤمن عليه مقابل حصوله من المؤمن على مبلغ المؤمن عليه كله غير أن الحالات التي تعطي الحق لاستعمال حق التخلي كطريق للتعويض محدودة وقد سبق عرضها سواء في التأمين على السفن أو البضاعة.

حتى تتضح الصورة أكثر للتأمين البحري عن الطابع المميز له والذاتية المستقلة والقواعد الخاصة التي ينفرد بها من خلال العناصر الجوهرية التالية:

أ- القيم المؤمن عليها: التأمين البحري يشمل السفينة وكل أجهزتها وأمتعتها، وكذا للمؤمن التأمين على الريح المأمول والمتوقع له، كذلك التأمين على المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تلحقها السفينة أو البضاعة بالغير وبالتالي أصبحت القيمة المؤمن عليها أكثر اتساعاً.

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

ج- التعويض: يعتبر أثر من آثار عقد التأمين البحري بوصفه الالتزام الرئيسي على عاتق المؤمن مقابل التزامات المؤمن له التي تعتبر شرط لهذا التعويض، كما أن التقادم في التأمين البحري بالنسبة للدعاوى الناشئة عنه حددت بسنتين على غيره من فروع التأمين.

## قائمة المراجع والمصادر

### أولا - الكتب

- 1- أبو طالب يحيى، البسيط في شرح التأمين البحري في ظل القانون البحري المصري"دراسة مقارنة"، مؤسسة الكاتب العربي، مصر، 2022.
- 2- الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 3- المقدادي عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- 4- المقدادي عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
- 5- بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والفرنسي والإنجليزي)، الطبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 6- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 7- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 8- حرب اللصاصمة حسن، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي و القانون البحري الدولي (دراسة مقارنة)، دار الخليج، الأردن، 2015.
- 9- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة والنشر والتوزيع، الأردن، 2016.

- 10-مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، الدار الجامعية، مصر، 1992.
- 11-مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، مصر، 1993.
- 12-مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2005.
- 13-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري(دراسة مقارنة)، الطبعة 02، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.

### ثانيا - الرسائل و المذكرات الجامعية

#### 1- الرسائل الجامعية

- 1-أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.
- 2-تكري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين، دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012.
- 3-حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2016.
- 4-دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الجيلالي الياابس، سيدي بلعباس، 2015.

5-مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

## 2- المذكرات الجامعية

### أ- مذكرات الماجستير

1-بخيتي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2013.

2-محمودي سماح، التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2004.

3-مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2002.

4-مواصي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003.

5-نويران المهيرات علا عبد الحفيظ، المصلحة في التأمين البحري، رسالة قدمت استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011.

6-ياهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون بحري، كلية الحقوق، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2012.

7- يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون العقود، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.

ب-مذكرات الماستر

1- بوسحابة عودة، تطور عقد التأمين في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص التأمينات والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2017.

2- بوعرابة تينهيان، عقد التأمين في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص داخلي، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

3- ختاوي إكرام تيجانية، عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2021.

4- عراق خاليسة، حمو وريدة، عقد التأمين البحري على السفينة في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

5- قرود ماري باتول، عقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2021.

6-مرابط شيخ، التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص تأمينات ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018.

7-معزوزي وليد، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2014.

8-ناصر شيماء، نظام التسوية في الخسائر البحرية المشتركة وفقا للقانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2023.

### ثالثا - المقالات

1-أربوط وسيلة، "نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 07، العدد 02، 2022، ص ص803، 819.

2-أعراب كميعة، "عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، 2017، ص ص256، 276.

3-بلغازي نور الدين، "نظام التخلي طريق استثنائي في التعويض عن المخاطر البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، 2016، ص ص149، 158.

4-بن صغير فاطمة الزهرة، سمارة رحيمة، زعموم صبرين، "التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية"، مجلة دراسات متقدمة في المالية والمحاسبة، المجلد 03، العدد 02، 2020، ص ص14، 25.

- 5- حاوشين إيتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، "تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر"، مجلة الإبداع، المجلد 09، العدد 01، 2019، ص ص 129، 143.
- 6- حريز أسماء، "دور الخبير البحري في تسوية الخسائر البحرية المشتركة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، 2015، ص ص 147، 161.
- 7- حسان سعاد، "نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، 2016، ص ص 247، 260.
- 8- حمدود حفصة، سمير عز الدين، "التأمين البحري ودوره في تطوير النقل البحري"، مجلة دفاتر البحوث العلمية، المجلد 10، العدد 01، 2022، ص ص 157، 174.
- 9- دعاماش عزيزة، "آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري"، مجلة الحقوق والحريات، المجلد 09، العدد 02، 2021، ص ص 59، 83.
- 10- نقادي حفيظ، "التخلي في التأمين البحري الجزائري"، مجلة القانون والمجتمع، العدد 03، 2014، ص ص 27، 47.

#### رابعا - النصوص القانونية

- 1- أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن القانون المدني، جريدة رسمية عدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
- 2- أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن القانون التجاري، جريدة رسمية عدد 101، الصادر في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.
- 3- أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، متضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

4-قانون رقم 80-07، مؤرخ في 09 أوت 1980، المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 33، الصادر في 12 أوت 1980، معدل ومتمم بأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 13، الصادر في 08 مارس 1995، معدل ومتمم، بأمر رقم 06-04، مؤرخ في 20 فيفري 2006، المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 15، الصادر في 12 مارس 2006.

5-قانون 08-09، مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والادارية، جريدة رسمية عدد 21، الصادر بتاريخ 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم.

#### خامسا: الوثائق

1- الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع، المؤرخة في 16/03/1998 بتأشيرة من وزارة المالية رقم 15.

الفهرس

مقدمة.....(1)

الفصل الأول:

خصوصيات عقد التأمين البحري من حيث الإطار العام له.....(4)

المبحث الأول: مفهوم عقد التأمين البحري.....(5)

المطلب الأول: التعريف بعقد التأمين البحري.....(5)

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري.....(5)

أولاً: تعريف فقهي لعقد التأمين البحري.....(6)

ثانياً: تعريف قانوني لعقد التأمين البحري.....(7)

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري.....(11)

أولاً: عقد التأمين البحري عقد رضائي.....(11)

ثانياً: عقد التأمين البحري عقد إذعان.....(12)

ثالثاً: عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانبين.....(14)

رابعاً: عقد التأمين البحري من عقود حسن النية.....(15)

خامساً: عقد التأمين البحري عقد تعويض.....(16)

سادساً: عقد التأمين البحري عقد تجاري.....(17)

- (18).....سابعاً: عقد التأمين البحري من العقود الزمنية.....
- (19).....الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري.....
- (19).....أولاً: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري بالنسبة للمؤمن.....
- (20).....ثانياً: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري بالنسبة للمؤمن له.....
- (21).....المطلب الثاني: تكوين عقد التأمين البحري.....
- (22).....الفرع الأول: أطراف عقد التأمين البحري.....
- (22).....أولاً: المؤمن.....
- (24).....ثانياً: المؤمن له.....
- (25).....الفرع الثاني: إثبات عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين.....
- (33).....المبحث الثاني: عناصر التأمين البحري.....
- (33).....المطلب الأول: المصلحة المؤمن عليها في عقد التأمين البحري.....
- (33).....الفرع الأول: القيم المادية المؤمن عليها في عقد التأمين البحري.....
- (33).....أولاً: التأمين على السفينة ولواحقها.....
- (35).....ثانياً: التأمين على أجرة السفينة.....
- (37).....ثالثاً: التأمين على الديون الناشئة عن استغلال السفينة.....
- (37).....الفرع الثاني: التأمين على المسؤولية.....
- (39).....الفرع الثالث: التأمين على البضاعة.....

- (40).....المطلب الثاني: الأخطار المؤمن ضدها في عقد التأمين البحري.
- (41).....الفرع الأول: تعريف الخطر في التأمين البحري.
- (42).....الفرع الثاني: شروط الخطر في عقد التأمين البحري.
- (42).....أولاً: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري.
- (45).....ثانياً: الشروط الخاصة بالخطر في التأمين البحري.
- (48).....الفرع الثالث: الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري.
- (49).....أولاً: الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة.
- (49).....ثانياً: الأضرار المضمونة.
- (49).....الفرع الرابع: الأخطار المستبعدة في عقد التأمين البحري.
- (50).....أولاً: الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة.
- (51).....ثانياً: الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف.

## الفصل الثاني:

- (53).....**خصوصية عقد التأمين البحري من حيث صور التعويض**
- المبحث الأول: دعوى الخسارة البحرية كصورة تعويض للمؤمن له في عقد التأمين البحري.....(54)
- (54).....المطلب الأول: مفهوم نظام الخسارة البحرية المشتركة.
- (54).....الفرع الأول: تعريف نظام الخسارة البحرية المشتركة.

- (55).....الفرع الثاني: الأساس القانوني لنظام الخسارة البحرية.
- (56).....أولاً: نظرية الإثراء بلا سبب.
- (56).....ثانياً: نظرية العقد (اتفاق ضمني بين المجهر والشاحن).
- (57).....ثالثاً: نظرية اتحاد المصالح.
- (58).....الفرع الثالث: شروط الخسارة البحرية المشتركة.
- (58).....أولاً: الشروط المتعلقة بالريان.
- (60).....ثانياً: الشروط المتعلقة بالرسالة البحري.
- (63).....الفرع الرابع: أنواع الخسارة البحرية المشتركة.
- (63).....أولاً: خسائر الأضرار.
- (64).....ثانياً: خسائر النفقات.
- (66).....المطلب الثاني: إجراءات و ضمانات و فاء الخسارة البحرية.
- (66).....الفرع الأول: إجراءات رفع دعوى الخسارة البحرية.
- (66).....أولاً: رفع دعوى الخسارة البحرية.
- (69).....ثانياً: الدفع بعدم قبول دعوى الخسارة البحرية.
- (70).....ثالثاً: تقادم دعوى الخسارة البحري.
- (71).....الفرع الثاني: ضمانات الوفاء في الخسارة البحري.
- (71).....أولاً: حق الامتياز.

- (72).....ثانيا: حق الحبس
- (74).....المبحث الثاني: دعوى التخلي أو الترك
- (74).....المطلب الأول: مفهوم التخلي أو الترك
- (74).....الفرع الأول: تعريف التخلي أو الترك
- (75).....الفرع الثاني: شروط التخلي أو الترك
- (76).....أولا: إبداء الرغبة في التخلي
- (77).....ثانيا: أن يكون التخلي منجزا وشاملا للشيء المؤمن عليه
- (78).....ثالثا: ضرورة احترام مواعيد ممارسة الحق في التخلي
- (79).....الفرع الثالث: حالات التخلي أو الترك
- (79).....أولا: انقطاع الأخبار
- (80).....ثانيا: فقدان الكلي للسفينة والبضاعة
- (80).....ثالثا: بيع البضائع أثناء السفر
- (81).....رابعا: تجاوز قيمة إصلاح السفينة ثلاثة أرباع قيمة السفينة المتفق عليها
- (82).....المطلب الثاني: إجراءات وآثار التخلي
- (82).....الفرع الأول: إجراءات التخلي
- (82).....أولا: إعلان الرغبة في التخلي
- (83).....ثانيا: البيانات التي يلتزم المؤمن له بإعلانها للمؤمن عند طلب التخلي

- (84) ..... ثالثا: تقادم دعوى التخلي أو الترك
- (85)..... الفرع الثاني: آثار التخلي
- (85)..... أولا: انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن
- (86)..... ثانيا: حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملا
- (87)..... الخاتمة
- (90)..... قائمة المراجع والمصادر
- (96)..... الفهرس

## المخلص

يعد التأمين البحري ضرورة لا بد منها لممارسة الملاحة بصفة خاصة والتجارة الدولية بصفة عامة، شرعت معظم الدول في تنظيمه وتقنيته كعقد مسمى، له مميزات ينفرد بها، هذا يعني أن التأمين البحري يشغل مكانة مهمة في كل نظام الملاحة البحرية، ففي وقتنا الحالي ونظرا لتطور المفاهيم الاقتصادية فنادرا ما تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها، ومن هذا المنظر نحت المشرع الجزائري النص على التأمين البحري في القانون البحري الجزائري.

## الكلمات المفتاحية:

عقد التأمين البحري، الخطر، المؤمن، المؤمن له، أقساط التأمين، التعويض، الخسارة البحرية، التخلي.

## Résumé

L'assurance maritime est une nécessité pour l'exercice de la navigation en particulier et le commerce international de l'assurance maritime générale , la plupart des Etats ont commencé à la réglementer et à la légaliser comme un contrat nommé , avec des avantages uniques.Cela signifie que l'assurance maritime occupe une place importante dans tous les systèmes de navigation maritime. De nos jours, compte tenu de l'évolution des concepts économiques , un navire voyage rarement ou transporte des marchandises par mer sans être assuré par ses propriétaires, Dans cette perspective, nous exhortons le législateur algérien à prévoir une assurance maritime dans le droit maritime algérien.

### Mots-clés :

Contrat d'assurance maritime , risque, assuré ,assuré, primes d'assurance , indemnisation, perte maritime, abandon.