



جامعة زيان عاشور بالجلفة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والإتفاقات الدولية

مذكرة ضمن متطلبات

نيل شهادة الماستر حقوق - تخصص قانون الأعمال

إشراف الأستاذة:

د. بشير حفيظة

إعداد الطالبة:

قروود ماري باتول

لجنة المناقشة:

رئيسا

مشرفا ومقررا

مناقشا

الدكتور محمد شريط

الدكتورة بشير حفيظة

الدكتور هزرشي عبد الرحمان

السنة الجامعية 2021/2020

## إهداء

وجد الإنسان على وجه البسيطة ولم يعيش بمعزل عن باقي البشر، وفي جميع مراحل الحياة يوجد أناس يستحقون منا الشكر، وأولى الناس بالشكر هما الأبوان لما لهما من الفضل ما يبلغ عنان السماء، فوجودهما سبب للنجاة والفلاح في الدنيا والآخرة.  
أهدي ثمرة جهدي هذا لهما ولإخوتي الأعزاء.

## شكر

نتقدم بأسمى معاني الشكر والتقدير إلى كل أساتذة المشوار الدراسي في كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة زيان عاشور بالجلفة الذين أشرفوا على تكويننا وساهموا بقدر كبير في إثراء معارفنا وتوجيهنا التوجيه الحسن في مجال التسويق وعالم التجارة وعلى راسهم الأستاذة بشير حفيظة التي أشرفت علي معتبرة لها عن جزيل شكري وامتناني لتوجهاتها القيمة ونصائحها المفيدة التي ساعدتني في الوصول لإنجاز هذا البحث كما لا ننسى أن نتقدم بأسمى معاني التقدير والعرفان إلى كل أساتذتي طيلة المسار الدراسي وإلى أساتذة المناقشة والتأطير وإلى كل من مد لنا يد العون من قريب أو بعيد .

ماري باتول

# مقدمة

## مقدمة

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

و لقد شهد هذا العصر تطورا هائلا في صناعة السفن من حيث الكم والنوع وسرعتها المتزايدة إضافة إلى تنظيم خطوط سيرها في الملاحة البحرية وهذا تطور جعلها عرضة للمخاطر والذي يثير مشاكل قانونية متعددة حيث ان الحوادث البحرية تقع بمعدل 1500 حادث سنويا في مختلف بحار العالم.

ويقوم التأمين البحري بدور هام في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول إذ أنه يعد عاملا مؤثرا في خطة التنمية الاقتصادية ويمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية كما يؤدي إلى نقل البضائع وتسليمها في الزمان والمكان المحددين لها وقد حدثت تطورات تكنولوجية جذرية للنقل البحري في الفترة الواقعة ما بين اتفاقيه بروكسيل عام 1924 و 1968 و اتفاقيه هامبورغ عام 1978 مما دفع البعض ان يطلق عليها ثوره تكنولوجية في الملاحة البحرية و من مظاهر هذه الثورة مشاركة الدول النامية في التأمين البحري للبضائع الذي يعد من ركائز التبادل التجاري الدولي في الوقت الحاضر فقبل القرن السابع عشر كانت تحل هذه المشاكل باعتمادها على قواعد عرفية عالمية تطبق دون اختلاف كبير في البحار ولكن بعد هذا التاريخ ظهرت حركة التدوين والتقنين التي أحاطت تلك القواعد العرفية يتباين من دولة إلى أخرى جعل من الصعب اختيار قانون موحد يحكم الواقعة سواء في الدعوة المدنية او الجنائية في أي حادث بحري كتصادم البحري على سبيل المثال للحصر.

ولا تخفى أهمية التأمين البحري باعتباره عصب حركه التداول الثروات ذلك ان إنجاز المبادلات السلعية يتطلب الكثير من نقل الأشياء من مكان إلى اخر أي نقل السلع من ما من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها وهذا بفضل التأمين البحري اذا صح التعبير.

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

إلا ان التأمين يعتبر نظاما خاصا مستقلا بذاتيته وخصوصياته لارتباطه بالنشاط البحري منذ سالف العصور اذ ان قواعد والقانونية بدأت عادات وتبلغت عرفا ودونه في مجموعات ثم قننت وفصلت كلها حول وسيله وغاية واحده في الوسيلة هي السفينة والغاية هي أنها الرحلة البحرية في امن وسلام وذلك كان العقد الذي يبرم في هذا الشأن هو المرآه التي تعكس القواعد القانونية المثلى لتهيئه كل ما يمكن السفينة من الوصول إلى شاطئ الأمان خصوصا اذا ما علمنا ان التأمين البحري هو الدعامة الأساسية لممارسه النقل البحري الذي بواسطته يتم نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية لاسيما في وقتنا الحالي حيث تقوم اقتصاديات العالم على فكره التداول وتتجه نحو التدوين واعتبارا لمكانه الجزائر الجغرافية في الضفة المقابلة لدول أوروبا وموانئ دوليه يستمر هناك حركة الملاحة العالمية وهذا قد يرشح الجزائر اذا استغل هذه المكانة إلى احتلال مركز هام في اقتصاديات التجارة البحرية وما يتطلبه من خدمات ضرورية بما فيها التأمين البحري وهذا الأخير يحتل المرتبة الثانية في الأسواق المالية بعد البنوك وأمام الدراسات الشاملة التي كتبت في هذا الميدان سواء من رجال الاقتصاد أو القانون المبادرة لدراسة هذا الموضوع الحساس نظرا لما يكتسبه من أهمية بالغه في جميع نواحي الحياة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والثقافية وهذا ما تفسره العلاقة المتكاملة في ما بينها هذه العلاقة تكمن في القواعد القانونية التي تضبط سير الرحلة البحرية في تنظيم القانوني دقيق سواء تعلق الأمر بالعقد المبرم في هذا الصدد أو الآثار المترتبة عليه ومن هنا تبدا هذه الدراسة.

### أهمية البحث:

إن أهمية البحث هذا تكمن في دراسة سلوك منشآت التشريعات البحرية العربية في معالجة موضوع عقد التأمين للتجارة البحرية وتنفيذه وتكوينه وآثاره والدعوة المدنية للحوادث البحرية والخطر البحري وفق التشريعات العربية، إضافة إلى التحكيم البحري في المنازعات البحرية ضمن الاتفاقيات الدولية مقارنة هذا السلوك مع طريقة حل المسالة في التشريع الجزائري الذي يفتقر إلى كل ما جاء في التشريعات العربية في هذا الصدد من حيث الاختصاص إضافة إلى بيان مدى النجاح الذي توصلت إليه الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بهذه الحوادث و التأمين عليها ومنه فأن دراسة عقد التأمين البحري تنطوي على ابراز وتوضيح مسائله الجوهرية من الناحية القانونية ولتحقيق هذه الأهداف نطرح الإشكالية في صيغة السؤال التالي:

ما هو عقد التأمين البحري و ماهية الأركان و الخصائص التي يركز عليها ؟ وكيف يتم إثباته.

وبناء على ما تقدم سنتناول عقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية وفق الخطة التي وضعت لبيانها بشكل تفصيليا حيث سيكون لعقد التأمين البحري

أهمية خاصة كذلك الإشارة إلى تنظيم قانوني دقيق سواء تعلق الأمر بالعقد المبرم في هذا الصدد أو الآثار المترتبة عليه ومن هنا تبدأ هذه الدراسة.

### **أهداف البحث:**

هناك اهتمام كبير بالتجارة البحرية حتى بالنسبة للدول الغير المطلة أو المجاورة للبحار والتي تسمى الدول الحديثة التي لا تملك لحد الآن قانون بحري مستقل لذلك جاء القانون لتنفيذ عقود التجارة البحرية وخاصة دعاوى المسؤولية والتحكيم البحرية والمحاكم الخاصة بدعاوى مسؤولية العقد في التجارة البحرية ومنها الدعوة المدنية في الحوادث البحرية بغياب قانون بحري مستقل قادر على معالجة كافة المسائل المتعلقة بالتجارة البحرية ومن بينها الحوادث البحرية وكذلك بيان أهمية الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة أو على الأقل الأخذ بما جاءت به الاتفاقيات الدولية كما فعلت بعض التشريعات العربية في التجارة البحرية.

### **مشاكل البحث:**

أهم مشكلة يواجهها الباحث دراسة القانون البحري هو عدم وجود قانون بحري موحد ومستقل يجمع القوانين العربية للتوافق مع الاتفاقيات الدولية حيث لا زالت بعض فصول قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863 سارية المفعول وهذا جعل المعنيين بتأليف كتب القانون البحري يعزفون عن الكتابة حول التشريع البحري وتكاد تكون كتب القانون البحري تعد بالأصابع إضافة إلى قلة الأحكام القضائية في هذه المسألة.

### **منهجية البحث:**

ستكون دراستنا لهذا البحث دراسة تحليلية مقارنة واستعراض المواد القانونية لبعض التشريعات العربية المصرية الأردنية والجزائرية والإماراتية ومدى تطبيقها للاتفاقيات الدولية ذات العلاقة.

### **خطة البحث:**

نظرا للظرف الراهن في ظل تداعيات وباء كورونا المستجد الذي أرخى سدوله على الكرة الأرضية واضعا بذلك بصماته كالحرب التي أتت على الأخضر واليابس خاصة فيما يتعلق بالشقين الرئيسيين الاقتصاد والعلم المتمثل في البحث العلمي ونظرا للظروف الصحية التي مرت بها معظم العائلات الجزائرية ومنها عائلتي التي عانت في الفترة الأخيرة من هذا الوباء لولا لطف الله سبحانه وتعالى الشيء الذي أثر سلبا وبشكل كبير على البحث وحد من التوسع فيه بشكل معمم مما جعلنا نقتصر في نهاية الأمر على فصلين

وبما أن البحث متعلق بالتأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية فقد اکتفينا بالاعتماد على المراجع العربية من كتب ومذكرات وأنترنت (الشبكة العنكبوتية) وقوانين هذا لما تتوفر عليه من معلومات ومعطيات كافية نظر لتخصص مؤلفيها في مجال القانون والتجارة البحرية بالإضافة إلى فقه القانون القضائي في هذا المجال لهذه الأسباب جاء بحثنا خال من المراجع الأجنبية.

لكن هذا لا يمنعنا من مناقشة بعض الجوانب التي لا يستقيم البناء المؤسسي في تقديرنا بدون مراعاتها لمحاولة حصرها ومعرفتها على الأقل داخل الإطار التنظيمي الذي يعتمد مبدأ التسلسل الهرمي في التعامل مع قوانين التجارة البحرية التي يفرضها سوق النقل.

ان خطه العمل لأية مؤسسة لا تكفي لتحقيق أهدافها بل يجب توفر مجموعة من العوامل والموارد المتاحة لوضعها موضع التنفيذ وهو ما سنتطرق إليه في هذا الفصل من الدراسة القانونية .

نظرا لما ذكرناه آنفا فقد اقتصر بحثنا على فصلين واحد مقسما إلى مبحثين و مطلبين لكل مبحث.

خصص المبحث الأول إلى الاطار العام لعقد التأمين البحري التي سيتم دراسة ماهية العقد التأمين البحري ومصادره وخصائصه ومميزاته و أركانه و كيفية ابرامه.

المبحث الثاني: موضوع عقد التأمين البحري

عقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية.

خصص الفصل الثاني لتنفيذ عقد التأمين الذي سيتم فيه دراسة الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري

المبحث الأول: الآثار المترتبة عنه

المبحث الثاني: الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري



## الفصل الأول

# الأحكام العامة لعقد التأمين البحري

## الفصل الأول

### الأحكام العامة لعقد التأمين البحري

إن لعقد التأمين أهمية كبيرة في التجارة بشكل عام وبالتجارة البحرية بشكل خاص حيث إن السفن تشكل ثروة كبيرة إذ قد يتجاوز ثمن السفينة الواحدة عدة ملايين من الدولارات. فلا بد من التأمين عليها لحال حدوث أضرار لها وكذلك للبضاعة المنقولة عليها فإنها تمر بفترة نقل طويلة نسبياً بالإضافة للأخطار البحرية التي قد تتعرض لها حيث أن النقل البحري فيه مخاطر كثيرة.

ولمواجهة هذه المخاطر فمن غير المألوف أن تكون هناك أية سفينة أو شحنة منقولة بحراً دون غطاء تأميني. فإن مالك السفينة لا يستطيع وحده تحمل الخسائر التي قد تحل بالسفينة أو بتجهيزاتها أو بالبضاعة المنقولة عليها.

إن التأمين البحري هو أول انواع التأمينات ظهوراً حيث وجد أول مستند على هيئة إتفاق نقل للبضاعة كان في إيطاليا وكانت وثيقة التأمين البحرية هذه تغطي تأمين أربع بالات من المنسوجات شحنت من بيزا الى سافونا سنة 1384م وصدرت عن شركة (Assicnraizione Bollettins delle)<sup>(1)</sup>

<sup>1</sup> علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2011 ص12.

## المبحث الأول:

### الإطار العام لعقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية :

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

### المطلب الأول: تعريف عقد التأمين البحري

إن وضع تعريف سليم للتأمين يتطلب الوقوف على جميع الأفكار الأساسية التي يستند عليها نظام التأمين لأن هذا الأخير يتضمن مجموعة من العلاقات القانونية بين المؤمن والمؤمن له و يُقصد بالتأمين البحري ذلك النوع من أنواع التأمين الذي يهدف إلى تغطية مخاطر النقل البحري سواء في ذلك المخاطر التي قد تلحق بالسفينة، مثل الغرق أو الحريق، أو المخاطر التي تُهدد البضائع، مثل تلفها أو غرقها<sup>(1)</sup> والتي تستمد وجودها من عقد التأمين، هذه العلاقات تقتضي وجود خطر أو حادث يخشى وقوعه للمؤمن له ويلتزم المؤمن بتغطيته، كما يقتضي نوع من التعاون بين المؤمن لهم لمواجهة الأخطار التي يتعرض لها البعض منهم، وعليه إن تعدد المؤمن لهم يعد أمرا ضروريا لكي لا يتحول التأمين إلى رهان أو مضاربة بين شخصين يقتصر على مجرد نقل الخطر على الخسارة الإحتمالية، لأن هذا الوصف لا ينطبق إلا على التأمين من الأضرار.<sup>(2)</sup>

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

**أولا - تعريف عقد التأمين البحري في التشريع المقارن:** عالجت جل التشريعات المقارنة عقد التأمين البحري، وأغلب هذه التشريعات تطرقت إلى تعريفه، ومن بين هذه التشريعات نجد القانون الإنجليزي والقانون الفرنسي الذي تأثرت بهما القوانين العربية، وفيما يلي عرض لتعريف المشرع الفرنسي والمشرع الإنكليزي لعقد التأمين البحري.

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

<sup>1</sup> تأمين، (بدون تاريخ) متاح، من ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، على، <https://ar.wikipedia.org/wiki/>، يوم 2021/09/03، على 20:21.  
<sup>2</sup> حميدة جمية، الوجيز في عقد التأمين ، دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، القبة القديمة، الجزائر، 2011، ص7.

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

فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له على الأضرار التي تلحق بـذمته، بسبب تحقق خطر بحري،<sup>(1)</sup> وهذا الضمان هو الميزة الأساسية للتأمين البحري.

كما عرفته المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن : "التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما، مقابل دفع قسط على أن ألا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة ."<sup>(2)</sup> أما المشرع المصري، فقد عرفه في القانون البحري الجديد في 22 أفريل 1990 مادته 340 كما يلي : " تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار<sup>(3)</sup> المتعلقة برحلة بحرية وقد ساير المشرع الفرنسي أنه أخذ تقريبا من تشريع التأمين الفرنسي، والعمل على إيجاد حل للمشاكل التي كانت تثار في العمل

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

لقد عرف المشرع الإنجليزي عقد التأمين البحري في المادة الأولى من قانون 1906 بقوله «: عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة ولى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية » يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الإنجليزي قد تبنى معيارا جديدا في تعريفه لعقد التأمين البحري، ألا وهو المخاطرة البحرية، التي تعني الخطر بمدلول السبب، وبذلك يكون التشريع الإنجليزي هو الأسبق إلى تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر البحري الذي أُطلق عليه عبارة المخاطر البحرية والتي عرفها على وجه المثال في المادة 03 من قانون

<sup>1</sup> عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن، 2009.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، قانون بحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 279.

<sup>3</sup> المادة 92 ، من الأمر 95/07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية المؤرخة في 8 مارس 1995، العدد 13، والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006، العدد 15.

1906 وليس على سبيل الحصر كون أن الأخطار البحرية غير قابلة للحصر وهي محل تغير وتطور مستمر ، وما نلاحظه في هذا التعريف أن المشرع الإنجليزي أخذ في تعريفه مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فالمؤمن يلتزم بالتعويض المنفق عليه وهي إشارة واضحة إلى تأكيد الطابع التعاقدى وضرورة ترك الحرية للمتعاقدين.

### ثانيا : تعريف التأمين البحري طبقا للتشريع الجزائري:

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

حيث جاء في نص المادة 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تقابلها المادة 01 من قانون 80-07 نصت على: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحرية . " وما يمكن ملاحظته عند دراسة هذا النص ما يلي : النص العربي لم يوفق في كلمة "objet" باللغة العربية و هي محل وكان الأصل هو: "أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري ، لأن المشرع عند دراسة النص بالفرنسية وفي روح النص أصلا هدف لتعريف عقد التأمين البحري بمحله وليس بسببه . (1)" بالإضافة إلى أن المشرع الجزائري حصر عمليات التأمين البحري في عمليات النقل البحري ، ولم يتركه مفتوحا ليشمل العملية البحرية ، لكن لو ذهبنا إلى النص الفرنسي لوجدناه أنه وسع من دائرة الأخطار المضمونة، إذ عرفها بأنها تلك المتعلقة بأية عملية بحرية (2)

وتدعيما للتعريف السابق هناك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري والتي جاء فيها : "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن .

<sup>1</sup> علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، 2000، ص38.

<sup>2</sup> تكارى هيفاء راشدة . النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري . شهادة دكتوراة في العلوم تخصص قانون أعمال . إشراف الأستاذ محمودي مراد . جامعة مولود معمري تيزي وزو كلية الحقوق والعلوم السياسية . تاريخ المناقشة 19 ديسمبر 2012 . سنة الدراسة 2011-2012 ص 345.

يلاحظ من خلال هذه التعريفات اختلاف في اللفظ و تشابها في المضمون، كالرحلة البحرية والعملية البحرية، وكذا الضمان والمضمون، إلا أن المضمون واحد لعقد التأمين البحري بجميع جوانبه الفنية ، القانونية ، والاقتصادية.

كما عرفته المادة (296) من قانون التجارة البحرية الأردني حيث نصت على ان "التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة."

## الفرع الثاني:

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

**أولا - عقد التأمين البحري عقد رضائي:** القاعدة العامة في عقد التأمين أنه عقد رضائي ينعقد بمجرد تراضي الطرفين، أي أنه وإن كانت عقد ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتين متطابقتين، المادة 295 من القانون البحري اللبناني والمادة 341 من القانون البحري المصري ونص المادة 07 هذه الكتابة من قانون التأمين الجزائري تشترط أن يكون العقد مكتوبا، إلا أن ليست شرطا للإنشاء بل للإثبات والتراضي كافي لانعقاد العقد، فإنه يصح مع ذلك إذا كان ولأن عقد التأمين البحري من العقود الطويلة أي ليس لفترة قصيرة جرى العرف على كتابة هذا العقد وقد بين قانون التجارة البحرية الأردني في المادة 299 أنه «: ينظم عقد للطرفين الاتفاق على جعل الكتابة لازمة لانعقاد، أي أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة التأمين وبذلك نكون قد عدنا إلى القاعدة العامة أن العقد شريعة المتعاقدين<sup>(1)</sup> . التأمين خطيا وعلى نسختين أصليتين «... أي أن العقد يجب أن يكون مكتوبا ويثار السؤال التقليدي في هذا المقام هل الكتابة لانعقاد أو الإثبات؟ والجواب على ذلك إلى غالبية الفقه يرى أن الكتابة للإثبات<sup>(2)</sup> ، ونجد المشرع الجازي قد أيد الفكرة في نص المادة (97) من ق التأمين البحري -<sup>(3)</sup> . وإن كانت القوانين العربية المختلفة قد اشترطت الكتابة إلا أن هذه الكتابة مشترطة للإثبات لا لانعقاد العقد<sup>(4)</sup>

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992، ص 17.  
<sup>2</sup> لطيف جابر كوماتي، القانون البحري، الطبعة الثانية - الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص 254.  
<sup>3</sup> - المادة 97 من قانون التأمينات الجازي تنص على أنه « يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إثبات الت ازم الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية .  
<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 19.

**ثانيا - عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين :** العقد الملزم للجانبين هو العقد الذي ينتج عنه الت ازمات في ذمة كل من طرفيه أي المؤمن والمستأجر من جهة أخرى (1) . وقد نصت عليها كل المادة 361 والمادة 363 من مفهوم البحري مصري كما وقد نصت عليها المادة 2 من عقد التأمين البحري والتي أحالتنا إلى المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إى أداء أخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أي دفع مالية أخرى .

من هذه المادة نفهم أن الطرفين كلاهما يتحملان التزامات وواجبات مقابلة إذ يلتزم المؤمن أن يتحمل آثار الخطر المؤمن عليه وفي المقابل نجد التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين وهذه الالتزامات التي يتحملها كل طرف في عقد التأمين البحري ستعرض لها بأكثر من الشرح والتفصيل والتي نصت عليها المواد من 108 إلى 120 من القانون التأمين البحري الجزائري وبهذا فإن سبب التزام كل طرف هو التزام الطرف الثاني، وكل طرف يعد دائما ومدينا في الوقت نفسه(2) ويرد على ذلك بأن تحقق الخطر لا يعد شرطا لنشؤ التزام المؤمن بل هو شرط لت التزام نفيذه، فتعلق تنفيذ الالتزام على تحقق الخطر لا يفقد التأمين خاصيته التبادلية، إذ أن المؤمن ينشأ فور انعقاد العقد، ويكون هذا الالتزام سببا لتحمل المستأمن لالتزاماته ألا وهي ه في حالة عدم تحقق الخطر لا يمكن القول إن دفع قسط التأمين، ويضاف إلى ذلك أن المستأمن لم يحصل على شيء لأنه على الأقل في هذه الحالة قد حصل على الأمن والطمأنينة (3)

### **ثالثا - عقد التأمين البحري من عقود حسن النية :**

يقصد بحسن النية في العقود م اراعة كل من العاقدين مصالح العاقد الآخر وطبيعة الالتزام وعدم تعمد إلحاق الضرر به، وذلك بأن يكون التنفيذ لالتزامه بالطريقة التي اتفق عليها الطرفين، وبذلك فحسن النية في العقود مبدأ يجد مداه في حالتين هما: ذات المتعاقد أو شخصه من جهة، وطبيعة الالتزام الذي ارتبط به، وبذلك فهو يقوم على أساسين اثنين؛ أساس نفسي، قوامه نية العاقد، وأساس مادي قوامه شرف التعامل ونزاهته . ولأن مبدأ حسن النية لهذا هو من المبادئ العامة التي تسود جميع العقود، مع ذلك فإن المبدأ معنى خاص في عقد التأمين البحري لأنه يقوم على حسن النية المطلقة التي يجب أن تكون أثناء تكوين العقد وخلال تنفيذه (4) ، وقد أشارت نصوص القانون المدني في أكثر من موضوع

<sup>1</sup> خليل أحمد حسن ققادة، الوجيز في شرح القانون المدني الج ازئري، الجزء الأول، مصادر الالنت ازم، ديوان المطبوعات الجامعية، الج ازئر، 1994، ص. 22

<sup>2</sup> هيفاء رشيدة تكاري، النظام القانوني لعقد التأمين د اراسة في التشريع الج ازئري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012، ص.72.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص. 20.

<sup>4</sup> لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، مرجع سابق، ص. 255.

إلى ضرورة توفر حسن النية في العقود، حيث نجد المادة 148 من القانون المدني المصري توجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية، كما يلاحظ أن نص المادة 107 صريحاً وواضحاً فيما يخص هذا المبدأ وذلك بتنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية. فهو يتطلب حق جانبي طرفي العقد مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقائق الرئيسية المتعلقة بالتأمين، وبالأخص المؤمن له، إذ فرضت عليه بعض الالتزامات عند التعاقد وتطبيق ذلك ما ورد في المادة 113 من الأمر رقم 95-07 الجزائري التي نصت على « يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط لتأمين...». ويبنى على هذا الاعتبار التزام المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المؤمن منه، وكل كتمان منه في هذا الشأن يبطل العقد (نص المادة 297 بحري لبناني، المادة 347 بحري مصري) كما يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل ما شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها وأن يتخذ كل التدابير المناسبة لمنع تحقق الأخطار أو الحد من الأضرار إذا وقع الحادث بالفعل<sup>(1)</sup>

#### رابعاً - عقد التأمين البحري عقد احتمالي:

بحيث الثابت في عقد التأمين البحري أن مزاياه للطرفين غير معلومة ما تترك للاحتمالات قد تحصل أو لا تحصل على خلاف العقود المحددة التي يعلم فيها إن المتعاقدان مزايا العقد أثناء التعاقد<sup>(2)</sup>، عقود التأمين ولقد أجمع معظم فقهاء التأمين على أن بصفة عامة وعقد التأمين البحري خصوصاً أنه عقد احتمالي، ويكمن ذلك في طبيعة الخطر محل عقد التأمين البحري أنه غير مؤكد الوقوع وغير مستبعد الوقوع<sup>(3)</sup>، وذلك بالنظر إلى ميزات وأساسيات الوقوع الخطر كشرط لصحة المحل عقد التأمين على أنه احتمالي ومستقبلي و. ولما كان التأمين يقوم على أمر لا اعتبر ركن المحل غير صحيح والعقد باطلاً هذا الخطر يصبح ركناً من أركان العقد لا قيام له ير محقق هو احتمال تحقق الخطر، فإن بدونه<sup>(4)</sup>

وفي السياق نفسه سار المشرع الجزائري لما أورد عقد التأمين ضمن عقود الغرر، إذ فت المادة 57 من ق م ح هذه العقود كما يلي...: «إذا كان الشيء المعادل محتويًا على خط العقد ربح أو خسارة لكل واحد من الطرفين على حسب حادث غير محقق، فإن يعتبر عقد غرر»، وبهذا انتفى الحادث أزلت صفة الغرر عن عقد التأمين، فإذا أزلت هذه الصفة

1 مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2012، الإسكندرية، ص 23.  
2 لطيف جبر كوماتي، مرجع سابق، ص 255.

3 أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الشركة العامة للنشر والتوزيع، ليبيا، 1977، ص 180.  
4 مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2005، مرجع سابق، ص 22.



لم يعد محل التأمين صالحاً للتأمين، وهذا ما نفهمه من نص المادة 43 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

### خامساً - عقد التأمين البحري عقد إذعان:

تحدثنا في العقد وقلنا ه تصرف يصدر عن إرادتين حرتين غير معيبتين، وهو ما إن يعني أن الإيجاب والقبول يصدران متطابقين وفق ما اتجهت إليه إرادتا طرفي العقد حتى ه يوجد تكافؤ بين أطراف العقد يتحقق الأثر الذي أراده، أي أن كما يحدث أن يذعن أحد الأطراف ويقبل شروطا يضعها الطرف الآخر، ويحدث أيضا أن يقبل أحد الأطراف بعقد ينظمه الأفراد لم يترك له فرصة للمناقشة فيه.

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

وهذا ما نصت عليه المادة 588 من التقنين البحري المصري والتي تؤيد ما سبق ذكره. بحيث لا يبرم عقد التأمين في الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه، بل أن شركات التأمين وهي قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة ولا يملك هؤلاء الآخرون إلا قبولها دون أية مناقشة.

### سادساً - عقد التأمين البحري عقد تجاري :

عقد التأمين البحري يعتبر من العقود المتعلقة بالتجارة البحرية فإن الفقرة (د) من المادة 7 من قانون التجارة الأردني لسنة 1966، يعتبر عقد تجاري لأنه بحسب المادة المذكورة اعتبرت سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية أعمالا تجارية، وعليه فعقد التأمين البحري يعتبر تجاريا (2) لا يكون تجارياً إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري تطبيقا لنظرية، أما بالنسبة للمستأمن فإن الأعمال التجارية بالتبعية، فإذا لم يكن تابعا لعمل تجاري كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة أو على أمتعة مسافر، انتفت عن العقد صفته التجارية. اتبع نفس المسار كلا من المشرع المصري واللبناني، فنجد المادة الثانية (2) من

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

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1990، ص 421.

التقنين التجاري المصري تنص على أن « جميع عقود التأمين من الأخطار والعقود المتعلقة بالتجارة البحرية تعتبر عقود تجارية ». والشيء نفسه بالنسبة للمادة 7 من التقنين التجاري اللبناني التي تدعم الفكرة السابقة الذكر<sup>(1)</sup> أما المشرع الج ازئري فتعتبر المادة الثالثة من القانون التجاري<sup>(2)</sup> عملا تجاريا « كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية، ولا شك التأمين البحري يكون عملا تجاريا بحسب في أن شكله – كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية » ولا شك أيضا في أن التأمين البحري يكون عملا تجاريا بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين.

### المطلب الثاني: إبرام عقد التأمين البحري:

يبرم عقد التأمين البحري بعد سلسلة من اللقاءات بين ممثلي الطرفين أو بينهما مباشرة، ويعد مفاوضات يعرض من خلالها كل منهما تطلعاته وأسبابه على نحو قد تلتقي فيه إرادتا الطرفين وينشأ العقد، ولهذا علينا أن نشير أن العقد لا يمكن أن يبرم إلا بوجود طرفيه، وعقد التأمين (البحري) يخضع لجهة انعقاده للقواعد العامة كسائر العقود، ولا يتم إلا بعد إجراءات متتالية بحسب الأركان القانونية التي يجب أن تتوفر ودراسة التفاصيل والشروط الخاصة بكل ركن (الفرع الأول)، كما يتوجب توضيح أهمية الكتابة في هذا العقد باعتبارها وسيلة فعالة تسمح بإثبات وتأكيد وجود العقد (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: كيفية إبرام عقد التأمين البحري

لعقد التأمين البحري أطراف يتولون مهمة إنشائه كما هو الحال في جميع العقود ويستوجب لإبرام هذا العقد مجموعة من الشروط أو الأركان مثله مثل غيره من العقود، فهو أيضا تحكمه أحكام النظرية العامة للالتزامات باعتباره رابطة قانونية بين طرفين.

### أولا - أطراف عقد التأمين البحري:

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

### أ - المؤمن :

هو الشخص الذي يتحمل نتيجة الخطر الذي يصيب المؤمن له بمقتضى عقد التأمين، وهو الضامن الذي يقف إلى جانب المستفيد من العقد باعتباره المتضرر من وقوع الخطر<sup>(3)</sup>

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، مرجع سابق، ص 21.

<sup>2</sup> أمر رقم 75/59 المؤرخ في 20 رمضان الموافق ل 1395 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم الأمر رقم 96/27 المؤرخ في 09 ديسمبر 1996، ج ر عدد 77 مؤرخة في 11 ديسمبر 1996.

<sup>3</sup> محمود الكيلاني، مرجع سابق، ص 223.

ويتولى التأمين البحري في الوقت الحاضر شركات (1) متخصصة بالتأمين البحري بسبب ضخامة نفقات المخاطر التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها (السفن، البضاعة المنقولة) فإن المؤمن يتخذ شكل شركات لقدرتها على تجميع الأموال الضخمة لتحمل أخطار الملاحة البحرية (2) إذ تقوم بتعويض المستأمن في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين والمتفق عليه في العقد (3) فكما سبق وأن ذكرت ذلك أنه يتم عقد التأمين البحري مباشرة بين شركة التأمين والمؤمن له أو عن طريق وسطاء، ويقصد بشركة التأمين شركات المساهمة المرخص لها مزولة عمليات التأمين أو إعادة التأمين.

وهذا ما نصت عليه المادة 17 من القانون المصري رقم 10 لسنة 1981 بشأن الرقابة والأشراف على التأمين، كما نصت المادة 5 من القانون نفسه: "أنه لا يجوز لشركة التوصية بالأسهم والشركة ذات المسؤولية المحدودة أن تتولى أعمال التأمين." كما قد يباشر التأمين البحري جمعيات تأمين تبادلي ويقصد بها كل جماعة تضم أشخاصا معرضين لأخطار مماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم وقد لقي هذا النوع من التأمين انتشار كبير في مجال التأمين البحري في إنجلترا وخاصة بالنسبة لملاك السفن، ففي إنجلترا ينظم معظم ملاك السفن في جمعيات تسمى بنوادي الحماية والتعويض. Protection Indemnity (4) أما المشرع الجزائري فسار في الطريق نفسه الذي مشى فيه المشرع المصري والانجليزي حيث نجد أن شركة التأمين تتخذ شكلين سواء شركة ذات أسهم أو شركة ذات شكل تعاضدي وذلك طبقا لنص المادة 215 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمين .

### 1- شركة ذات الأسهم:

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

<sup>1</sup> يقصد من لفظ الشركة المؤسسات وتعاضديات التأمين وإعادة التأمين، طبقا لنص المادة 203 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بقانون التأمين.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص. 252.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص. 424.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص. 29.

**1 - شركة ذات الأسهم»** (1) الجمعيات وشركة التأمين التعاضدية يقوم هذا النوع من شركات التأمين البحرية على أساس التعاون أي التأمين التبادلي بين مجموعة من المؤمن لهم تجمعهم مهنة أو نشاط واحد ويخشون من نفس الخطر، إلا أن هذا النوع من الشركات هدفها مدني غير محقق للربح ويتم تأسيس هذا النوع من الشركات بموجب عقد تأسيس بين أعضائها ملتزمين بدفع اشتراكات سنوية للتعويض عن الخسائر في حالة وقوع الخطر وهذه الشركة تشبه إلى حد بعيد نوادي الحماية والتعويض التي كان يعتمد عليها ملاك السفن في انجلترا من حيث المبدأ الذي ظهر في القرن 19 الميلادي (2) وأخذ به المشرع الجزائري في المادة 215 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمين في فترتها الثانية على أنه تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين:

**2 - شركة ذات شكل تعاضدي، وتم تعديل هذه المادة بالأمر رقم 06-04 للقانون نفسه في المادة 215 مكرر والتي تحدد الحد الأدنى للمنخرطين بأن لا يقل عددهم عن 5.000 منخرطاً.**

#### **ب - المؤمن له:**

يقصد بالمؤمن له الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) الذي يتقدم بطلب التأمين ويتعهد له يؤدي الالتزامات المقابلة للالتزام المؤمن وهو الشخص الذي يصدر باسمه عقد التأمين البحري (3) ويشترط لصحة التأمين البحري أن يكون للمستأمن مصلحة مشروعة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه، ولولا هذه المصلحة لما فقد المستأمن شيئاً في حالة وقوع الخطر المؤمن منه والاثـر من جراء الحادث فيصبح التأمين نوعاً من المقامرة أو الرهان وفي ذلك تتولى المادة 345 من القانون البحري المعدل الجديد على أنه « لا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر » (4). كما يقضي المشرع الفرنسي في المادة 1/274 من قانون التجارة البحرية بأنه يجب أن يكون محلاً للتأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع « . وعلى ذلك يجب أن تكون - المصلحة التأمينية اقتصادية (ذات قيمة مالية - .(أن تكون المصلحة مشروعة وغير مخالفة للنظام العام والآداب العامة.

<sup>1</sup> محمودي سماح، مرجع سابق، ص ص 25-27.

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

<sup>3</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص 52.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري والضمان البحري، مرجع سابق، ص ص 26-27.

أن تتوفر المصلحة وقت انعقاد العقد فهذا شرطا لانعقاد عقد التأمين البحري وأن تبقى سارية طوال فترة سريان عقد التأمين وحتى وقع الخطر فإذا تخلفت المصلحة وقت انعقاد العقد وقع العقد باطلا بطلان مطلق ويتعلق البطلان من النظام العام ويجوز لكل ذي مصلحة التمسك به.<sup>(1)</sup> وهذا ما تبناه المشرع الج ازيري من خلال ما نصت عليه المادة 93 من الأمر 07/95 على أنه «: يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه كباقي ذلك الفائدة المرجوة منه - «. والغالب أن يكون إبرام عند التأمين البحري لحساب مكتتب عند التأمين أي المؤمن له فهو المستفيد من هذا العقد، كما يمكن أن يتم عقد التأمين لفائدة أو مصلحة شخص غير معين أي أن العقد يتم باسم المؤمن ولكن المستفيد شخص آخر لا يظهر اسمه في العقد.

### ج - المستفيد :

ونجد التأمين لمصلحة شخص غير معين في التأمين على البضائع حيث قد تكون هذه البضاعة المشحونة محلا لبيع متعاقبة أثناء نقلها بواسطة سند الشحن بحيث يستحيل معرفة وقت إبرام العقد من يكون مالكا للبضاعة وقت الخطر ووقوع الحادث، ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وتتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن. وهذا النوع من التأمين يظهر بوجه خاص فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة، أو العائمة أو وثائق الاشتراك وأجاز مثل هذا التأمين كلا من المشرع المصري في المادة من القانون البحري والمشرع الجزائري في المادة 94 من قانون التأمين والتي تنص<sup>(2)</sup> 2/343 على « يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتتبه أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأمينا لفائدة مكتتب وثيقة التأمين واشترطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط.

### د - وسطاء التأمين :

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

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص. 31.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري الجديد، مرجع سابق، ص. 425.

## 1 - مجموعة وكلاء التأمين. 2 - مجموعة السماسرة (1)

\* **فوكيل التأمين Agent d'assurance** هو وكيل عن المؤمن يتصرف باسم المؤمن ونيابة عنه

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

**1 - وكلاء التأمين Agent Insurance :** وهو الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) الذي ينوب عن شركة التأمين ضمن الحدود المخولة له من قبل الشركة، وقد عرفته المادة 02 من القانون العراقي لتنظيم أعمال التأمين بأنه « الشخص المجاز من الديوان والذي تعتمد إحدى شركات التأمين العاملة في العراق كممارسة أعمال التأمين نيابة عنها أو عن أحد فروعها، ويشمل ذلك الشخص الطبيعي والمعنوي » كما عرفته الفقرة الثانية من المادة (38) من القانون اللبناني لتنظيم هيئات التأمين بأنه « الشخص الطبيعي والمعنوي الذي تربطه بإحدى الهيئات الخاضعة لهذا القانون وكالة ضمان شرط أن لا يتقاضى راتباً منها وألا يكون مستخدماً لديها (2) .

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

وقد نظم المشرع طريقة عمله وحقوقه وواجباته (نص المادة 255 من قانون التأمين ) الناتجة عن عقد الوكالة الذي تقوم بإعداده جمعية شركات التأمين أو إدارة الرقابة (عقد نموذجي) طبقاً لنص المادة 254 من قانون التأمين.

وينتهي هذا العقد سواء بإرادة كلا الطرفين أو أحدهما، وفي هذه الحالة إن تم الفسخ من طرف واحد يحق للطرف المغبون المطالبة بالتعويض، وذلك طبقاً لنص المادة 256 من قانون التأمين

## **Courtiers d'assurance سماسرة التأمين:**

<sup>1</sup> 2- باهي زواوية، الوثيقة العامة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص 43.  
<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 53.

سمسار التأمين عرفته الفقرة الأولى من المادة 38 من القانون اللبناني لتنظيم أعمال التأمين « هو كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل حصار في حقل وساطة الضمان ويقدم النصح للمؤمن ويعمل لمصلحته »، ويستدل من هذا التعريف أن السمسار ينوب عن المؤمن له في دراسة طلب وتحديد غطاء التأمين المناسب لمتطلبات العميل والتفاوض مع المؤمن في مراحل إبرام العقد ومرحلة تسوية الخسارة المترتبة عن وقوع الحادث المؤمن منه (1) وعلى خلاف وكيل التأمين الذي يكون شخص طبيعي فالسمسار يمكن أن يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي، ويمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط (المادة 259 من الأمر رقم 07-59) وعليه، يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري ويخضع بذلك للالتزامات التجارية، وكذا لأحكام الوكالة، فترتب عليه واجبات تجاه موكله. فيجب على السمسار أن يتقيد بتعليمات موكله لم يقتنع بصحتها، غير أنه من واجبه تحذيره حين يرى أن هذه التعليمات ليست مناسبة لإنجاز العمل (2)

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

## ثانيا - أركان عقد التأمين البحري:

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

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

<sup>1</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 56.  
<sup>2</sup> مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 33.

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

ولا يكفي لقيام ركن التراضي حصول اتفاق بين الطرفين المتعاقدين، بل يجب أن تتوفر في هذا العقد شروط صحته ويجب أن يصدر الإيجاب والقبول عن ذي أهلية وسلامة الإرادة بما يشوبها من عيوب كالغلط والتدليس والإكراه والاستغلال (2)

**1- أهلية التعاقد:** ف الأهلية بأنها صلاحية الشخص لأن تكون له حقوق أو عليه حقوق وأن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية المتعلقة بهذه الحقوق، ويعتبر كل شخص أهلاً للتعاقد ما لم تسلب أهليته أو يحد منها بحكم قضائي ويقع عبء إثبات عدم الأهلية على من يدعيه والأهلية نوعان:

**أهلية أداء:** وهي صلاحية الشخص أن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية، أما

**أهلية الوجوب:** فهي صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات (3)

فإذا يشترط لصحة ركن التراضي تمتع كلا الطرفين بعقد التأمين البحري بأهلية، فأول شرط قانوني يستوجب في المتعاقدين هو بلوغ سن الرشد القانوني المحدد بـ 19 سنة حسب نص المادة 40 من القانون المدني الجزائري، أما إذا كان أحد المتعاقدين أو كلاهما شخصاً معنوياً (المؤمن والمؤمن له) فيجب اكتسابه للشخصية القانونية الاعتبارية من أجل التصرف في الحدود اللازمة لتحديد الغرض الذي أنشأت من أجله، والذي يتبين من خلال عقد تأسيس الشخص المعنوي خاصة بالنسبة للمؤمن إذا كان شخصاً معنوياً (شركة تأمين بحري)، إذ يستلزم لتكوينها واكتسابها واستيفائها على الشروط القانونية الشكلية خاصة

<sup>1</sup> إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة لالتزام، قصر الكتاب، 2007، الج 1، ص 53.

<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 614.

<sup>3</sup> إدريس فاضلي، مرجع سابق، ص 73.



(الاعتماد) والموضوعية، وذلك في امتلاكها القدرات المالية اللازمة لمباشرة النشاط خصوصا في التأمين البحري لما تتطلب من إمكانيات مادية كبيرة (1)

والمنصوص عليها في المواد المتعلقة بالفصل الثاني من الباب الثاني من الكتاب الثالث من قانون التأمين الجزائري المتعلقة بتنظيم ومراقبة نشاط التأمين .

كما يجب أن تخلو هذه الأهلية من عوارض الأهلية وهي: السن والجنون والعتة والسفه والغفلة، إذ للشخص الذي يصدر عنه لا بد الإيجاب والقبول أن يكون بالغا وغير فاقد للتمييز لصغر سنه أو عته أو جنون، ويكون كل من بلغ سن التمييز دون سن الرشد، أو بلغ سن الرشد وهو ذو غفلة ناقص الأهلية، ويخضع هؤلاء لأحكام الولاية أو الوصاية كما وردت الشروط بشأنها في القانون.

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

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

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

الغلط وهم يقوم في ذهن المتعاقد فيصور له الأمر على غير حقيقته ويدفعه إلى التعاقد، وما كان ليتعاقد لو علم الحقيقة وقد اشترطت المادة 81 مدني جزائري في الغلط الذي يعيب الإرادة ويعجل العقد قابلا للإبطال أن يكون جوهريا (4) فالغلط إذا يعتبر كل وهم تلقائي يقع فيه أحد المتعاقدين أثناء إبرامه للعقد مما يجعله يتصور الشيء على غير حقيقته والذي يتجسد في عقد التأمين البحري فيما يسمونه فقهاء التأمين "واجب التصريح"

<sup>1</sup> عبد الحليم كمن، الوجيز في شرح القانون التجاري الج ازنري، قصر الكتاب، الج ازنر، 2006، ص. 126.  
<sup>2</sup> عبد الر ازق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء الت ارث العربي، بيروت، 1964، ص. 1186.  
<sup>3</sup> حديدي معارج، مدخل لد ارساة قانون التأمين الج ازنري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الج ازنر، 2007، ص. 56.  
<sup>4</sup> فاضلي إدريس، مرجع سابق، ص. 76.

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

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

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

**1** استعمال طرق احتمالية بقصد التضليل..

**2** أن تحمل هذه الطرق إلى التعاقد .

**3** أن تكون صادرة عن المتعاقد الآخر وأن يكون ذلك المتعاقد عالماً بها ...<sup>(3)</sup>

كما يجوز إلغاء أيضاً إلغاء العقد على أساس سوء نية للمتعاقد (المدلس) إذا رجعنا إلى النص القانوني في قانون التأمين الجزائري المادة 110 أمر 07/95 « ،يعتبر التأمين لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له .» وحالات الغش قد تكون بإخفاء معلومات خاصة بالشئ المؤمن عليه. أو الكتمان أو التصريح ببيانات كاذبة، أما بالنسبة لعيوب الإرادة الأخرى من إكراه واستغلال أو غبن لا يمكن توقعها في عقد التأمين البحري .<sup>(4)</sup>

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

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

<sup>1</sup> بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 617.

<sup>2</sup> باهي زواوية، مرجع سابق، ص 56.

<sup>3</sup> فاضلي إدريس، مرجع سابق، ص 82.

<sup>4</sup> باهي زواوية، المرجع نفسه ص 57.

ب - المحل: يميز الفقهاء بين نوعان من المحل محل العقد ومحل الالتزام ويرون أن محل العقد هو العملية القانونية التي تراضا الطرفان على تحقيقها بينما يكون محل الالتزام هو ما يتعهد به المدين (1) وعلى العموم فإن العقد هو العملية القانونية التي اراد تحقيقها من وراء العقد، إما محل الالتزام فهو ما استوجبه المشرع من شروط وأحكام نص عليها المشرع في المواد 92 إلى 95 من القانون المدني الجزائري ويشترط في محل الالتزام في القانون العام ثلاثة شروط-: أن يكون المحل موجودا أو يمكن الوجود طبقا لنص المادة 92 ق.م. ج

-أن يكون المحل مشروعاً المادة 93 ق. م. كأن يكون المحل معيناً أو قابلاً للتعيين المادة 94 ق. م. ج (2) ..

بالرغم من وجود ركن المحل في كل أنواع العقود إلا أن المحل في عقد التأمين البحري ينطوي على خصوصية تجعله يتميز عن غيره من العقود، إذ أن المحل في هذا النوع من العقود هو العنصر الأساسي والرئيسي والمتمثل أساساً في الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل القسط الواجب الدفع وأن المقصود بالخطر في هذا الباب هو الخطر البحري . ويعتبر الخطر أساس إنشاء عقود التأمين البحري حيث نجد في هذا اتجاهين فهناك بعض الفقه أن الخطر محل لعقد التأمين البحري، والاتجاه الثاني من الفقه يعتبره شرطاً قانونياً من شروط ركن المحل.

-الاتجاه الأول: اعتبر الخطر هو محل عقد التأمين إذ يشكل الخطر حسب رأيهم، أهم عنصر من عناصر هذا العقد والمحل الرئيسي له وأن عناصر التأمين الثلاثة: يعتبر القسط هو محل التزام المؤمن له ويعتبر مبلغ التأمين هو محل التزام المؤمن، أما الخطر وهو أهم هذه العناصر فهو محل التزام كل من المؤمن والمؤمن له، فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن على نفسه من المخاطر والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من الخطر، فالخطر إذاً هو من وراء القسط ومبلغ التأمين هو القياس الذي يقاس له كل منهما . ولوجود المحل (الخطر) يقتضي الأمر توافر العديد من الشروط التي سبق وأن ذكرتها وهي من القانون العام وهي أن يكون الخطر محتمل الوقوع، ومشروعاً وقابلاً للتعيين (3) . الشيء سفينة أو بضاعة أم أموالاً منقولة أخرى... فالخطر هو أحد شروط المحل وليساًماً الاتجاه الثاني: يرد أن محل عقد التأمين هو الشيء المؤمن عليه، سواء كان هذا محل العقد، فإن انتفى احتمال تعرض الشيء للخطر انتفت قابلية الشيء المطلوب التأمين عليه لأن يكون محلاً لعقد التأمين (4) .

<sup>1</sup> زكريا س اريش، الوجيز في مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الج ازير، 90، ص، 201

<sup>2</sup> فاضلي إدريس، مرجع سابق، ص 9.

<sup>3</sup> جديدي مع ارج ، مدخل لد ارسه قانون التأمين الج ازيري، مرجع سابق، ص 5.

<sup>4</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص ص 436-437

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

أما بالنسبة للمشرع الجزائري لم ينص على الشروط القانونية الخاصة بركن المحل سواء بالنسبة لعقد التأمين أو عقد التأمين البحري تاركاً ذلك للقواعد العامة مقررًا تحديده فقط لمكان ووقت الخطر المؤمن منه بحيث نص على الأموال محل التأمين البحري في عناوين أقسام لقانون التأمين الجزائري الأمر رقم 07-95، القسم الأول الخاص بالتأمين على هيكل السفينة في الفصل الثالث الكتاب الأول القسم الثاني الخاص بالتأمين على البضائع المشحونة دون ذكر الشروط القانونية الخاصة بها على عكس المشرع الإنجليزي. أما بالنسبة للتشريعات العربية الأخرى فهي ليست مختلفة عن التشريع الإنجليزي فمثلاً المشرع المصري فقد نص في المادة 345 من قانون التجارة البحرية المصري على المحل بأن « يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية. » بذلك تكون التشريعات الأخرى لم تختلف عن التشريع الإنجليزي في نصها على المحل كركن لعقد التأمين البحري باستبدال مصطلح المخاطرة البحرية بعبارة الأموال المعرضة للأخطار البحرية. (1)

**ج - السبب:** يعتبر سبب التعاقد هو الركن الثالث من أركان العقد بشكل عام، ولا يخرج عقد التأمين البحري عن هذه القاعدة العامة.

فإذا انتفى السبب المشروع في التعاقد وقع العقد باطلاً يكون السبب بشكل عام حول الغرض المباشر الذي يدفع بالمتعاقد إلى إبرام العقد وهذا ما يسمى في بعض النظريات بالسبب القسدي، وقد يكون السبب هو الباعث على التعاقد وهو في الواقع يختلف من عقد

<sup>1</sup> باهي زواوية، مرجع سابق، ص ص 59 60.

لآخر باختلاف الدوافع النفسية لدى المتعاقدين (1). السبب هو الغرض المباشر في إبرام عقد التأمين البحري، والباعث من إبرام هذا العقد هي مصلحة المؤمن له من وراء عقد التأمين بالمحافظة على الشيء محل التأمين وعدم وقوع الخطر المؤمن منه ودفع الخسارة التي ستلحق به عند تحقق الخطر الذي يخشاه وحصوله على مبلغ التعويض بحال تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا ما يجعل هذا الأخير يدفع قسط التأمين مقابل الحماية التي يحصل عليها من المؤمن وتعهده الأخير بتعويضه عن الخسارة المحتملة إن حصلت، أما المؤمن فتكون مصلحته من إبرام عقد التأمين وتعهده بضمان خسارة المؤمن له يقوم على حصوله على قسط التأمين الذي يعتبر ركيزة أساسية في نوع العمل التجاري الذي يمارسه بغية الحصول على الربح، ولصحة هذا العقد لا بد من أن يكون السبب الذي أبرم العقد من ورائه فيه منفعة مشروعية للعاقدين (وهي عدم تحقق الخطر المؤمن منه) وهذه ما أكدت عليه المادة 166/1 من القانون المدني الأردني بقولها: « لا يصح العقد إذا لم تكن فيه منفعة مشروعية لعاقديه»، وتقابلها في ذلك المادة 97 من ق م ج أنه «: إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلا»، وبالتالي إذا لم يوجد في عقد التأمين البحري مصلحة مشروعية بطل العقد وهذا ما يسمى بمبدأ المصلحة التأمينية، وهذا يعني أنه يجب أن تكون المصلحة اقتصادية ومشروعة ذات قيمة مالية قابلة للتقدير بالنقد.

### الفرع الثاني: إثبات عقد التأمين البحري

يثبت عقد التأمين وكل ما يطرا عليه من تعديلات بالكتابة، وا في العقود التجارية هي قاعدة حرية الإثبات إلا أن المشروع خرج على هذه القاعدة فيما يتعلق بعقد التأمين البحري (2)، إذ أوجب أن يكون ثابتا بالكتابة والتي تدعى بوثيقة التأمين البحري (أولا) والكتابة ليست شرطا لصحة عقد التأمين بل يكمن دورها في الإثبات (ثانيا)

وتختلف وثيقة التأمين باختلاف أنواعها وهذا الاختلاف يؤدي إلى اختلاف طرق انتقالها

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

<sup>1</sup> مع ارج جديدي، مرجع سابق، ص63.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص. 39.

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

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

ت- **مذكرة التغطية المؤقتة:** تمثل مذكرة التغطية المؤقتة، تعهداً من قبل المؤمن لتغطية مخاطر يخشى المؤمن له وقوعه خلال مناقشة وثيقة التأمين الأصلية، فهي تكون سابقة على إبرام وثيقة التأمين، فهي تعتبر كمسودة إن صح التعبير لإبرام عقد التأمين. فمن الممكن جداً في المدة التي يستغرقها أطراف عقد التأمين لإبرام وثيقة التأمين، وقوع مخاطر كما أنه فعلى شركة التأمين دراسة ظروف المخاطر التي يفترضها المؤمن له على المؤمن، كما يخشى المؤمن له في هذه الفترة وقوع خطر مفاجئ فلماذا من المستحسن إبرام عقد تمهيدي في المذكرة المؤقتة لتفادي كل المشاكل التي قد تحدث. لا تشمل المذكرة المؤقتة على جميع البيانات الواردة في وثيقة التأمين بل تقتصر على تحديد البيانات الأساسية مثل نوع التأمين والخطر المؤمن له ومبلغ القسط ومدة سريانها، كما أنها توقع من قبل المؤمن (شركة التأمين) دون حاجة لتوقيع المؤمن له، حيث استلام هذا الأخير لها يعتبر ضمناً ملتزماً بمحتوياتها، كما أنها ذات طبيعة مؤقتة باعتبار سريانها ينتهي بإبرام وثيقة التأمين الأصلية، وبانتهاء مدتها كما أشرنا في السابق أنه يجب تحديد مدة المذكرة ضمن بياناتها .

ث- **وثيقة التأمين:** هي الوثيقة التي تفرغ فيها جميع عقود التأمين بمختلف أنواعها وبالأخص عقد التأمين البحري فهو ما يهمنا، فيجب أن تفرغ بيانات وثيقة التأمين التي تصدرها شركة التأمين أو إعادة التأمين في أسلوب يسهل فهمه وأن تكون مطبوعة بطريقة واضحة وتتضمن وصفاً دقيقاً لمحل ومبلغ التأمين وجميع الأحكام التي تنظم

<sup>1</sup> مع ارج جديدي، مرجع سابق، ص 66.

العلاقة التأمينية بين الشركة والمؤمن لهم، والمستفيدين من تلك الوثائق، وأن تبني بدقة الإجراء التي يجب على المؤمن له أو المستفيد من وثيقة التأمين (1) اتخاذها عند وقوع الخطر المؤمن منه للحصول على مستحقاته من الشركة .

ج- تصدر الوثيقة في سند عادي، ويجوز أن تصدر في شكل رسمي على يد كانت العدل ، واقوع لتعارض الرسمية بما تطلبه من وقت ونفقات مع (الموثق) كان هذا الوضع النادر و أساليب التجارة التي تقوم على السرعة والتبسيط

ح- . وتتضمن وثيقة التأمين بيانات يمكن تلخيصها والتي نصت عليها المادة 98 من قانون التأمين على النحو التالي - تاريخ ومكان الاكتتاب، -اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة، عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، -الشيء أو المنفعة المؤمن عليها، -الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة، -مكان الأخطار، -مدة الأخطار المؤمن عليها، - المبلغ المؤمن عليها، -الشرط الإذني أو لحامله إذا أنفق عليه، -توقيع الطرفين المتعاقدين،

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

## ثانيا - دور وثيقة التأمين البحري:

اتضح فيما سبق أن الكتابة المذكورة سواء في القانون المقارن أو في التشريع الجزائري أنها ليست شرطا للانقضاء لأن عقد التأمين البحري هو عقد رضائي وانما اشترطت القوانين كما جاء في المادة 97 من الأمر رقم 95-07 الجزائري والمادة 172-1 للجزء التنظيمي من تقنين التأمين الفرنسي والمادة 22 من قانون 1906 الإنجليزي للإثبات لكونه عقد معقد وقد يتضمن شروطا مختلفة حيث تستبعد الشروط الخاصة للشروط العامة الواردة في وثيقة التأمين وذلك باستبعاد أخطار وتعين أخطار أخرى وبالتالي تكون الكتابة الوسيلة المعقولة لإثبات البيانات الهامة كتاريخ سريان العقد وطبيعته، الشيء المؤمن عليه وقيمه ومبلغ التأمين والأقساط الواجبة الدفع والأخطار المضمونة ونظرا لأهمية هذه المسائل اشترطت الكتابة كدليل للإثبات (3) وهنا يظهر دورها وقيمتها يعني الإثبات إذا

<sup>1</sup> كلمة وثيقة التأمين (Police) جاءت بدون شك من حوض البحر الأبيض المتوسط وربما إغريقية ولها معنى الإثبات ويقبت تعني الكتابة المثبتة أو حجة الكتابة، واستعملت في مختلف العقود البحرية قديما وليس في التأمين فقط.

<sup>2</sup> جديدي مع ارج، مدخل لدراسة قانون التأمين البحري، مرجع سابق ص 64.

<sup>3</sup> علي بن غانم، المرجع السابق، ص 133.

إقامة الدليل أمام القضاء، ويكون ذلك باستعمال وسائل حددها المشرع تؤكد صحة الواقعة القانونية التي يدعيها أحد الأطراف، ويتبين من ذلك أن المقصود بالإثبات هو التأكد أن الرقم الذي يدعيه أحد الأطراف حقيقة ويتعين أن يكون هذا الرقم هو واقعة قانونية نتج عنها الحق، أو واقعة مادية ثبت لها هذا الحق. فالإثبات ينصب على الواقعة القانونية أو المادية وليس على الحق، وبالتالي إذا ثبتت إحدى هاتين الواقعتين ثبت الحق، ويتعين على من يدعي حقا له عند آخر أن يثبت الأساس الذي يستند إليه كمصدر لهذا الحق، فإذا ادعى المؤمن له في مواجهة المؤمن يزعم على أساسه تعويض خسارة بحرية لحقت به نتيجة خطر معين فعلى المدعي (المؤمن له) أن يقدم الدليل على أن عقدا أبرم بينه وبين المؤمن ضد الخطر الذي تم تعيينه في عقد التأمين بواسطة وثيقة التأمين إذ يكون محل العقد معين ومحدد دون غموض أو ملامسات. لم يشترط المشرع الجزائي نوع خاص للكتابة إذ يمكن أن ترد وثيقة التأمين في محرر عرفي أو رسمي ويمكن أن تكون مكتوبة بخط أو مطبوعة، ولم يحدد اللغة التي يجب أن يحرر بها.

وللإثبات أهمية كبيرة يعبر عنها بخسارة صاحب الحق حقه عند عدم وجود دليل إثبات لهذا الحق ذلك أن الحق يفقد قيمته إذا عجز صاحبه أن يقيم الدليل على مصدره، لأنه يصبح عن يحمي الحق ويجعله مفيدا والدليل هنا في هذا الصدد هو وثيقة التأمين متى تم التوقيع على هذه الأخيرة فإنها وحدها تكون قانون للمتعاقدين وينتفي ما للمذكرة المؤقتة (وثيقة الإشعار بالتغطية) التي حلت الوثيقة محلها من حجية الإثبات كما أنه لا يجوز تعديل الوثيقة إلا بمحرر كتابي آخر يسمى "ملحق الوثيقة" والذي يتم الوثيقة ذاتها بحيث يعتمد عليهما معا في إثبات التأمين.

**ثالثا - انتقال وثيقة التأمين البحري** تختلف طرق انتقال الوثيقة وآثار هذا الانتقال باختلاف شكل الوثيقة ذاتها فقد تكون وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها وتكون وثيقة التأمين البحري قابلة للتداول بمعنى أنه يمكن نقل الحقوق الثابتة فيها للغير عن طريق التنازل عن الوثيقة إليه، ويصبح المتنازل إليه، بوصفه الحامل الشرعي للوثيقة هو صاحب المصلحة في التأمين وبالتالي يحق له مطالبة المؤمن بدفع التعويض عند تحقق الخطر جاز القانون إصدار وثيقة التأمين البحري كما سبق وذكرنا اسمية أو اذنية أو لحاملها (1)

**أ - وثيقة التأمين الاسمية:** نجدها غالبا في التأمين على السفينة حيث أنها تحمل اسم المؤمن له، فإذا أراد هذا الأخير نقل الحقوق الناشئة عنها فلا بد من إجراء تعديل في الوثيقة

<sup>1</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص. 363.



ويكون بذلك هذا التعديل كمناسبة تأمين جديده ليس تنازلا عن التأمين الأصلي أو إتباع نفس قاعدة حوالة الحق بإخطار المؤمن بموضوع الحوالة أو قبوله لها<sup>(1)</sup>.

يعتبر المحال إليه خلفا للمحيل يحق له أن يتمسك بكافة الدفوع التي كان للمؤمن له الأصلي أن يتمسك بكافة الدفوع التي كان للمؤمن له الأصلي أن يتمسك بها فمثلا إذا كان المؤمن له الأصلي قد أخفى بعض البيانات فيحق للمؤمن التمسك بإبطال العقد تجاه المحال إليه أي أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين تنتقل بحكم القانون دون حاجة لاستثناء إجراءات حوالة الحق<sup>(2)</sup>. إن انتقلت ملكية السفينة أو تم استأجارها غير مجهزة للمالك الجديد أو المستأجر فعلى هذا الأخير أن يتحمل جميع الالتزامات التي نشأت في بداية العقد بين المؤمن له والمؤمن.<sup>(3)</sup>

ب - وثيقة التأمين للأمر: هي التي تصدر لأمر شخص معين أو لإذنه فتسمى وثيقة تأمين إذنية، وهذا النوع من الوثائق يصدر عادة في التأمين على البضائع لكي يسهل انتقالها مع انتقال ملكية البضائع، حيث تتداول الوثيقة بطريقة التظهير مع سند الشحن الذي يكون لأمر عادة، وتدخل وثيقة التأمين للأمر في عداد الأوراق القابلة للانتقال بطريق التظهير كالسفينة وتطبق فيها أحكام القانون التجاري<sup>(4)</sup>

ج - وثيقة التأمين لحاملها: تتداول بطريق التسليم لكن نادرا ما يتم إلى هذا النوع في التأمين البحري خوفا من الضياع أو السرقة لأنها تتداول عن طريق انتقالها من يد إلى يد وللمؤمن الحق أن يتمسك في مواجهة الحامل بالدفوع التي تكون له تجاه المؤمن له الأصلي، عكس قاعدة عدم الاحتجاج بالدفوع على الحامل حسن النية الخاصة بالأوراق التجارية باعتبارها أداة ائتمان وليست وثيقة تأمين التي تعتبر أداة ضمان وقد اعتنق قانون التأمين الإنجليزي 1906 في مادته 50 هذه القاعدة<sup>(5)</sup>، وتظهر أهمية تداول وثائق التأمين الاسمية والإذنية خاصة في البيوع البحرية وذلك بالاعتماد على قواعد الأنكوترمز *INCOTERMS* قواعد ومصطلحات التجارة الدولية.

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، ص 43.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، ص 47.

<sup>3</sup> تقضي المادة 49 من قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر لسنة 1967 بأنه في حال انتقال ملكية السفينة أو تأجيرها عارية غير مجهزة، فإن التأمين يستمر بحكم القانون الصالح المالك الجديد أو المستأجر، بشرط أن يحضر المؤمن بذلك في خلال عشرة (10) أيام من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار وان تقوم بجميع الالآت ازمات التي كان يلتزم بها المؤمن له تجاه المؤمن بمقتضى العقد ويجوز في هذه الحالة أن يفسخ العقد خلال شهر (30) من تاريخ إخطاره وعلى المحال إليه أي يدفع الأقساط المستحقة وقد أخذت المادة 385 من القانون البحري المصري الجديد بذات الأحكام

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 390.

<sup>5</sup> سماح محمودي، المرجع السابق ص 34.

## المبحث الثاني: موضوع التأمين البحري

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

### المطلب الأول: العناصر المؤمن عليها في عقد التأمين البحري

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

### الفرع الأول: القيم المادية

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

### أولاً - السفينة:

تعتبر السفينة بمثابة الركيزة الأساسية لنظام التأمين البحري، فهي تأتي على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها إلى جانب التأمين على البضائع، فلولا وجودها واستخدامها في التجارة البحرية لما خطرت لدى الإنسان فكرة توزيع أعباء الكوارث البحرية على مجموع الأفراد الذين يشتركون في الجنسية منها<sup>(1)</sup>، لهذا كان لا بد من تحديد المقصود بالسفينة

<sup>1</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 68.

ونظامها القانوني وطرق استغلالها وصلاحياتها للملاحة والمخاطرة البحرية التي تقوم عليها، ما دام أن هذه الأخيرة تعتبر من أهم المسائل التي لها علاقة وثيقة بنظام التأمين البحري هذا ما سنوضحه فيما يلي<sup>1</sup> :

التعريف بالسفينة بعد أن انقضت تلك الأيام العظيمة لم اركب السفن الشراعية أخذ المصطلح يتسع ليصبح هيكل في الوقت الحاضر يعد بشكل عام متضمنا لمجموعتين كبيرتين يؤمن عليهما من مالكي السفن وهي المسؤولية عن الاصطدام والنفقات .<sup>(1)</sup> تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري، ولقد خصها المشرع الجزائري بالفصل الثاني من الأمر رقم 80 لسنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المتعلق بالقانون البحري، وأحاطها بنظام قانوني تتميز به عن غيرها من الأموال والمنقولات كما فعلت التشريعات الحديثة لمختلف الدول والمشرع إذا ألقينا نظرة على التعاريف المقدمة للسفينة من قبل التشريعات العربية الإنجليزي، فإنه نجد أن هذا الأخير بالرغم من أنه تناول في نصوص قانون التأمين البحري الإنجليزي في كثير من الأمور التي تتعلق بالسفينة إلا أنه لم يورد تعريف محدد لها، وهذا على خلاف المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بالتجارة البحرية التي تناولت المقصود بالسفينة، فعلى سبيل المثال نجد الفقرة د من المادة الأولى من معاهدة بروكسل لتوحيد سندات الشحن المعقودة سنة 1924 التي عرفت السفينة بأنها كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحر " لكن يعاب على هذا التعريف أنه قد خص السفينة بعملية النقل البضائع، دون الإشارة إلى استعمالها الأخرى، كما عرفت بعض التشريعات العربية الأخرى بأنها "كل مركب صالح للملاحة البحرية ويسير بقوته الذاتية" <sup>(2)</sup>.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد قنن هذا التعريف بصياغة أخرى في المادة 13 من القانون البحري الجزائري حيث ورد فيها أنه «: تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و مخصصة لمثل هذه الملاحة ». يتضح مما سبق أنه لا كتساب وصف السفينة لا بد من تواجد شرطين أساسيين وهما أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية فقط، وعلى هذا الأساس لا تعد سفينة أو المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للملاحة النهرية أو الداخلية بل تسمى بالمركب أما الشرط الثاني أن تقوم المنشأة أو تخصص للملاحة على وجه الاعتياد، بالتالي إذن السفينة في حالة ما إذا تعلق الأمر بنطاق التأمين البحري، فهي كل منشأة بحرية معدة للملاحة البحرية، أو للأغراض مرتبطة بهذه الأخيرة بصرف النظر إذا كان غرضها تجاريا أم لم يكن كذلك. ويشمل التأمين على السفينة كلا من هيكلها وملحقاتها، فلا يقتصر

<sup>1</sup> جمال دباغ، المحاور الرئيسية للتأمين البحري، مجلة ال ارند العربي، العدد 78، 2003، ص 22 .

<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص 69.

التأمين على جسم السفينة فقط، بل يشمل جميع الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها، كما يشمل التأمين عليها نفقات الاستغلال كالوقود، الأغذية وأجور الطاقم والمؤمن البحري (1)

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

ويضمن المؤمن في حالة التأمين على السفينة قيد الإنشاء أو البناء المخاطر التي تتعرض لها السفينة من حريق، ومخاطر إنزال السفينة في البحر التي تعد من بين المخاطر البحرية، ويلاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة في الخسارة المشتركة (2)

كما عرفت المادة 277 من القانون البحري بما يلي:

إذا نتج التصادم بخطأ أحدى السفن، وقعت تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ.

وتعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة لالخطاء إذا حصلت هذه الاخيره من جراء تجهيز وعدة السفينة وفي القيادة الملاحية وفي تنفيذ المناورات وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم. (3)

## 2 الطبيعة القانونية للسفينة:

تعتبر السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للانتقال من مكان إلى آخر دون أن يحدث لها تلف، وهذا طبقا بنص المادة 683 من ق م ج في تعريف المنقول والعقار وقد أكد القانون البحري الجزائري على هذه النقطة في المادة 1/56 بنصه "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقول لكن على الرغم من أن السفينة من الأموال المنقولة من حيث طبيعتها إلا انها لا تخضع لقاعدة الحيابة في المنقول بحسن نية سند الملكية (4) . و كان من المسلم به أن السفينة تعد بطبيعتها من الأموال المنقولة إلا أنه قد ظهر واضحا أن النظام القانوني للمنقولات التقليدية في مجموعة لا تتناسب مع ما لهذا المال من قيمة اقتصادية ضخمة تتعدى في كثير من الأحيان قيمة العقار نفسه، كما أن السفينة باعتبارها عنصرا أساسيا للثروة البحرية الوطنية، تؤدي على الدوام دورا هاما داخليا وخارجيا بالنسبة للدولة

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجع السابق، ص 51.

<sup>2</sup> لطيف جابر كومانى، المرجع السابق، ص 261.

<sup>3</sup> صخري بوبكر، القانون البحري، مدعم باجتهادات المحكمة العليا، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الخامسة، الجزائر، 2009، ص56.

<sup>4</sup> ريان مدحت عباس حلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهاني للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993، ص 05.

وأفرادها على حد سواء فالسفينة إذن تخضع لبعض أحكام العقار على الرغم من أنها منقول ذات طبيعة خاصة تتمتع بنظام قانوني خاص (1) وبين أوجه التشابه بين السفينة والعقار خضوعها لبعض أحكام هذا الأخير كرهن السفينة رهنا رسميا وشهر هذا الرهن يقيدده في سجل السفينة وفقا ما نصت عليه المادة 3/56 من ق ت ج، إخضاع الحجز على السفينة لإجراءات شبيهة بإجراءات الحجز على العقار... وغيرها من أوجه التشابه الأخرى وتختلف السفينة عن أحكام كل من المنقول والعقار كون السفينة تشبه الأشخاص الطبيعية حيث تتمتع بموطن وجنسية واسم دون أن تكون في حد ذاتها شخصا قانونيا.

### 3 النظام القانوني للسفينة:

تتمتع السفينة بوصفها مالا منقولا بنظام قانوني خاص يشمل عدد من العناصر التي تؤلف في مجملها في الحالة المدنية للسفينة، ويسمح بتعيين ذاتيتها على النحو الذي يميزها عن غيرها من السفن (2) ، ويعد تحديد النظام القانوني للسفينة أمرا جوهريا في التأمين البحري، بالتالي سوف ندرس النظام القانوني الخاص بالدولي للسفينة فيما يلي :

أ - النظام القانوني الخاص للسفينة (ذاتية السفينة) للسفينة نظام قانوني خاص بها يميزها عن غيرها من السفن الأخرى هذا سنوضحه فيما يلي:

**1-اسم السفينة:** يجب أن تحمل كل سفينة اسما خاصا يميزها عن غيرها من السفن الأخرى، ذلك أن السفينة شأنها شأن الشخص الطبيعي هذا وفقا ما نصت عليه المادة 16 من القانون البحري الجزائري.

ويكون اختيار اسم السفينة من اختصاص مالك السفينة وحده، إلا أنه بغية ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن وما قد يؤدي إليه تماثل أسماء السفن من مشاكل في العمل خاصة إذا وقع للسفينة حادث، فإنه يلزم موافقة الجهة الإدارية المختصة (مصلحة الموانئ والمنار) على اسم السفينة وفي حالة انتهاء تسجيل السفينة بسبب فقدانها أو تحطمها فإن اسمها يصبح مباحا لأي شخص استعماله (3) وتحدد شروط منح الاسم للسفينة من قبل الوزير المكلف بالتجارة البحرية (4)

<sup>1</sup> محمد السيد الفقهي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص46ص47.

<sup>2</sup> محمد فريد العربي، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشو ارت الطلي الحقوقية، 2010، ص. 55.

<sup>3</sup> كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، الطبعة الثانية، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص. 39.

<sup>4</sup> حمدي الغنيمي، محاضرت في القانون البحري الج ازئري، ديوان المطبوعات الجامعية، الج ازئر، 1983، ص. 39.

يجب أن يوضع اسم السفينة بشكل ظاهر على مقدمتها من الجانبين كما يجب أن يظهر على مؤخرتها السفينة ويكون بلون مغاير للون السفينة (1)

كما توضع العلاقات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاينية على السفينة (2)، ونلاحظ أن السفن الجزائرية خاصة المملوكة للدولة أغلبها تحمل اسما إما للعلماء كابن خلدون، ابن رشد، أو لمدن كتبلاط، تلمسان (3)

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

### 3- حمولة السفينة :

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

### 4 درجة السفينة:

تتفاوت السفن من حيث الدرجة، فهناك ما يعد من الدرجة الأولى ومنها من الدرجة الثانية أو الثالثة، والمعيار في تقدير الدرجة يكون بمقدار متانتها وبنائها ومدى قدرتها على

<sup>1</sup> نصت المادة 17 من القانون البحري الج ازتري على أنه «: يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى طرف منه .».....

<sup>2</sup> المادة 15 من نفس القانون نصت على أنه «: يجب أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاينية على السفينة .

<sup>3</sup> محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الج ازتري، المجلة الج ازتريية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية،

العدد 01، جامعة الج ازتر، 1993، ص 10.

<sup>4</sup> محمد بن عمار، مرجع سابق، ص 104.

<sup>5</sup> هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، بدون سنة نشر.

<sup>6</sup> حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 1.

مواجهة الأنوار واستيفائها لشروط السلامة في البحار فهي تقييم للسفينة ويقوم بهذا التقييم شركات عالمية شهيرة تسمى التصنيف أو الإشراف<sup>(1)</sup>

## 5 أوراق السفينة:

يجب أن تحمل كل سفينة معدة للقيام برحلة بحرية على متنها مجموعة من الأوراق والمستندات، البعض منها تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة بصفة عامة، والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية<sup>(2)</sup> وقد نصت المادة 189 من القانون البحري الجزائري على هذه الأوراق<sup>(3)</sup>. والهدف من هذه الأوراق هو السماح للسفينة بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها يوضح هوية السفينة ومالكها وأفرادها وكذلك نوع الملاحة الممارسة، والتحقق من شروط استخدام الطاقم ونوع الخدمات التي يمارسها.

ب- النظام الدولي للسفينة (جنسية السفينة) نظرا للطبيعة الخاصة التي تتمتع بها السفن في مباشرة رسالتها البحرية، ولتسهيل انتقالها من إقليم دولة إلى إقليم دولة أخرى وتواجدها في معظم الرحلات البحرية في منطقة أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، وتمنح الجنسية متى توافرت في نظرها الشروط التي تضمن ولاء السفينة لها ولكن هذا الولاء هو بطبيعته ولاء يرتبط بالظروف الاقتصادية للدولة، ولذا فإن الشروط التي تجعل توافرها مناط منح الجنسية، هذه الشروط تتميز وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها الفنية والمادية.

## 1 الاستغلال البحري للسفينة:

يتم الاستغلال التجاري للسفينة إما عن طريق إيجارها للغير من قبل مالك السفينة إما لسفرة أو سفارت متعددة لفترة زمنية محدودة وا ولقد عرف المشرع الجزائري إيجار السفينة على أنه عقد يتم بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة على أساس الرحلة لمدة معينة أو بهيكلها<sup>(4)</sup> وأيا كانت طريقة استغلال السفينة، فإن جميع الصلاحيات البحرية والتجارية والإدارية كاستلام البضائع لقاء سن دات شحن موقعة من

<sup>1</sup> تنص المادة 18 من القانون البحري الج ازنري على أنه «: حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصر ار من ان عناصر شخصيتها  
<sup>2</sup> أهم شركات التصنيف شركة انجليزية هي اللويدز LIODYS وأخرى فرنسية هي فريتاس VERITAS هذه الشركات تتولى، خب ارنها اختبار السفينة وتعطي مالكا شهادة بدرجة ذاتقيمة دولي، ويبدأ هذا الاختيار منذ البناء، ويستمر أثناء حياة السفينة للتأكد من استم ارر جدارتها بالمرتبة التي حصلت عليها. لمزيد من التفاصيل ارجع: هاني مجد دويدار، علي البارودي، نفس المرجع، ص 46-47 ؛ زكي زكي الشع اروي، المرجع السابق، ص 67.

<sup>3</sup> مجد فريد العربي، مجد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 67.

<sup>4</sup> المادة 640 من القانون البحري الج ازنري نصت على أنه «: يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية...لمدة معينة أو بهيكلها

قبله ويكون مسؤولاً عن ترتيبها و تخزينها ومسؤولاً عن تفرغها في جهة الوصول تسليمها للمرسله إليهم<sup>(1)</sup>

## 2 صلاحية السفينة للملاحة:

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

## 3 المخاطرة البحرية:

لكي تصبح المخاطرة البحرية محلاً لعقد التأمين، يجب أن تكون مخاطرة مشروعة، ويقصد بمشروعية المخاطرة البحرية مشروعية التعامل بالأموال القابلة للتأمين، فإن كانت المخاطرة غير مشروعة وقت إبرام عقد التأمين وقع العقد باطلاً مثل: عقد التأمين على شحنة مخدرات أو أموال مهربة... ولا يكفي أن تكون المخاطرة البحرية مشروعة وقت إبرام العقد بل يجب أن تستمر مشروعيتها طيلة الفترة التي تستغرقها الرحلة البحرية فاستمرار مشروعية المخاطرة هو شرط لاستمرار سريان عقد التأمين خلال تلك الفترة، فإن حدثت ظروف خلال الرحلة البحرية أخلت بهذه المشروعية توقف سريان عقد التأمين من تاريخ زوال مشروعية المخاطرة البحرية. وتجدر الإشارة أنه لم يظهر أي شرط في وثيقة التأمين ولا في الشروط المعهدية (بضائع) ولا الشروط المعهدية (الهايكل) بخصوص مشروعية المخاطرة البحرية<sup>(2)</sup> ومن الأمور التي تخل بمشروعية المخاطرة البحرية، فقدان صفة الحياد في السفينة سواء كان محل التأمين السفينة نفسها أم البضاعة المشحونة عليها إذ تضمن عقد التأمين على السفينة أن تكون السفينة محايدة ويجب أن تحافظ على صفة الحياد. كان عقد التأمين يقتصر على تغطية سفرة واحدة، أو أن طيلة فترة الرحلة البحرية، وا تحافظ على صفة الحياد خلال فترة سريان العقد الزماني وتكون حائزة على الوثائق الضرورية لإثبات حيادها ولا يختلف أمر اشتراط المشروعية في حالة التأمين على البضائع. نستنتج مما سبق أن السفينة تعتبر أداة للملاحة البحرية، وتمثل أحد الركائز

<sup>1</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 83.

<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، السابق، ص 88.



الأساسية التي تقوم عليها نظام التأمين البحري، باعتبارها واسطة النقل البحري وعنصرا أساسيا من عناصر المخاطرة البحرية.

## ثانيا- التأمين على البضائع:

هي الأحوال والقيم المادية التي بدأ ظهور التأمين البحري بالتأمين عليها، لهذا لا بد من توضيح معنى البضاعة والتي عرفتها قواعد هامبورج<sup>(1)</sup> لسنة 1978 والمعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924 ، اعتبرت المادة الأولى في فقرتها الخامسة أن « عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمغلفات كما تشمل المغلفات المنقولة بحر عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن »<sup>(2)</sup> ينطبق التأمين على جميع أنواع البضائع بمختلف طرق إرسالها سواء باتفاقية أو بسند شحن أو عن طريق الإرسال البريدي كما جرت العادة أن يتم التأمين على البضائع بفئتين من الوثائق، الأولى تسمى وثيقة سفيرية لرحلة واحدة والثانية وثيقة تأمين مفتوحة والتي تدعى أيضا بالوثيقة العائمة أو وثيقة صت عليه المادة الاشتراك، وهذا ما نصته المادة 139 من قانون التأمينات الجزائري.

## التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة سفيرية لرحلة واحدة:

وثيقة التأمين البحري السفيرية أو كما يسميها بعض الفقه وثيقة التأمين البحرية الاعتيادية<sup>(3)</sup> هي تلك الوثيقة المحددة الزمن ببداية وانتهاء الرحلة البحرية الواحدة، وتعد هذه الوثيقة من الوثائق الاعتيادية الأكثر طلب عليها في سوق التأمين مهما كانت طبيعة البضائع المنقولة والتي تعرف بوثيقة تأمين الشحنة<sup>(4)</sup> تبدأ التغطية التأمينية على هذا النوع من وثائق التأمين من شحن البضاعة على متن السفينة إلى غاية نهاية التفريغ في ميناء الوصول والتي لا تتجاوز 15 يوم في الميناء وهذا ما نصت عليه المادة 123 من نفس القانون يذكر في وثيقة التأمين السفيرية اسم السفينة التي تنقل البضاعة المؤمن عليها، بحيث لا تسري التغطية التأمينية إلا على السفينة التي تم تحديدها في البداية في وثيقة التأمين، وهذا هو الأصل إلا انه كاستثناء لهذا المبدأ يمكن أن تتم التغطية على سفينة أخرى في حالة المسافنة<sup>(5)</sup>، إذ يسري التأمين حتى وان حصل تغير للسفينة بسبب إصابة الأولى بأضرار تعجز عن الاستمرار في الرحلة فمن المألوف أن تضاف عبارة "أو سفينة أخرى يتفق عليها" في

<sup>1</sup> رجع كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام (1978 قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية.

<sup>2</sup> سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف الإسكندرية، 1986، ص 21.

<sup>3</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 176.

<sup>4</sup> باهي زواوية، مرجع سابق، ص 143.144.

<sup>5</sup> المسافنة: يحتفظ الناقل في العقد بحق تغيير السفينة أثناء الطريق ولكن يجب أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، وعلى الناقل أن يخطر الشاحن في حالة حصول النقل على سفينة أخرى وأن يرسل له سند الشحن المسلم من الريان الثاني لكي يتمكن الشاحن من استلام البضاعة عند الوصول لمزيد من التفاصيل ارجع :- أمير خالد عدلي، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 60-66.

العقد، ولا يجب أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع عن ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن مضافا إليها مصاريف النقل والربح المتوقع أو قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو ثمن بيع البضاعة إذا قام المؤمن ببيعها مع إضافة المبالغ الأخرى وكل هذا يتم الاتفاق عليه في عقد البيع .

#### ب - وثيقة التأمين المفتوحة:

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

#### 1 بيوع في ميناء القيام:

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

2- FOB. وبيوع في ميناء الوصول وهي الأسبق في الظهور والأقل ذبوعا في الحياة العملية، ويقصد بها البيوع التي لا يتم فيها البضاعة المباعة أو نقل ملكيتها إلى المشتري إلا في ميناء الوصول، فالبائع في بيوع ميناء الوصول هو الذي يتحمل على عكس المشتري في بيوع ميناء القيام تبعة هلاك في إجراء التأمين من عدمه لأنّ البضائع أثناء الطريق، كما يتحمل أجرة نقلها والتأمين عليها وهو حر إبرامه للتأمين في هذا الفرض هو تحقيق لمصلحته وليس لمصلحة المشتري (1)

كما يقوم أيضا هذا التأمين طبقا لنشاطه كوكيل بالعمولة أو مودع لديه أو مكلف بالعبور أو أي شخص له مصلحة في التأمين<sup>2</sup>، لأن المؤمن له يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن ويدفع قسطا دوريا يحدد على أساس ما يشحن وسميت بوثيقة الاشتراك لأن العقد فيها مستمر (مفتوح) أما تسمية الوثيقة العائمة لعدم تحديد (مفتوح) أما تسمية الوثيقة العائمة

<sup>1</sup> للاطلاع أكثر فيما يخص البيوع البحرية إرجاع إلى:

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

<sup>2</sup> -2 علي بن غانم، مرجع سابق، ص. 179.

لعدم تحديد الأشياء المؤمن عليها في الوثيقة هذا ما أخذ به المشرع الفرنسي وشحن البضاعة على السفينة هو الذي يعطي الحياة للتأمين.

تتمثل أهمية الوثيقة العائمة في توفير الجهد والنفقات لكونها تعفيه من ابرام وثيقة مستقلة لكل شحنة بحرية يقوم باستيرادها أو تصديرها إذ يكفي المؤمن له بتوجيه إخطار للمؤمن يتضمن نوع البضاعة ومقدارها خلال مدة العقد<sup>(1)</sup>

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

### الفرع الثاني: القيم غير المادية

من الذائع القول أن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساسا إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها، فالمؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصر على نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحملاتها ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية (أولا) أو عملية إعادة التأمين (ثانيا)

### أولا : التأمين على المسؤولية

يهدف التأمين على المسؤولية إلى ضمان المؤمن له ضد رجوع الغير عليه بسبب الأضرار التي تلحق بهذا الأخير من خطأ يرتكبه المؤمن له قبله ويسبب له ضرار يوجب مسؤوليته<sup>(1)(2)</sup>، ولقد نصت القوانين الحديثة على هذا النوع الجديد من التأمين وهو التأمين على المسؤولية وهذا ما فعله المشرع الفرنسي في التقنين الجديد والمشرع الجزائري في الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات. إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن هناك مسؤولية تضمنها وثيقة التأمين على السفن، وحالات أخرى تضمن بوثائق خاصة.

### 1- حالات رجوع الغير المضمونة بالتأمين على السفينة:

نصت عليه المادة 173 من تقنين التأمين الفرنسي على حالات رجوع الغير المضمونة بوثيقة التأمين على السفينة والتي تضمن في حدود القيمة المقبولة. أو مبلغ التأمين وهذا ما نصت عليه المادة أعلاه « باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص، فإن المؤمن يضمن

<sup>1</sup> محمودي سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 523

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 43.

تعويض كل الأضرار التي يكون ملتزما بها عند رجوع الغير في حالة التصادم بسفينة المؤمن عليها أو تلاطم هذه السفينة بمنشأة أو بجسم ثابت أو متحرك أو عائم<sup>(1)</sup>.

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

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

يلاحظ أن هذا النوع من المسؤولية المضمون بوثيقة التأمين على السفينة محدود في مبلغ القيمة المقبولة، فإن كان الضرر أكثر ذرع بين تعويض الخسائر الخاصة بالسفينة وما لحق بالغير بالتساوي. فيما يخص معالجة الوثيقة الجازيرية للتأمين على السفن لهذا النوع من التأمين فهو يحتاج إلى مراجعة، بحيث تذكر ضمن نطاق تأمين السفينة رجوع الغير والمساهمة في الخسائر ومصاريف الإسعاف وهما مسألتان عالجتها الوثيقة الجزائرية في المادتين 24 و 25 بنوع من الغموض .

## 2 التأمين على حالة خاصة من المسؤولية :

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

نجد أيضا الشاحن في ضمان مسؤوليته من البضائع المشحونة خاصة إذا كانت خطيرة لتفادي تحمل المسؤولية في حالة إتلاف هذه الأخيرة لبضائع مجاورة لها<sup>(2)</sup>.

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

<sup>1</sup> سماح محمودي، مرجع سابق، ص 4.

<sup>2</sup> علي بن غانم، مرجع سابق، ص 1.

نص المشرع الجزائري على هذا النوع من التأمين في المواد من 145 إلى 150 من -07. 95 الأمر لقد ورد في المادة 145 الجزائرية ما يلي:

يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، غير إن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج عن جراء استغلالها غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمومة وفقا لأحكام المادة 132<sup>(1)</sup> من قانون التأمينات إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف.

ف نطاق التأمين من المسؤولية يشمل 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 سوء شرط عدم كفاية مبلغ التأمين في وثيقة التأمين على السفن بتعويضه. تنص المادة 146 من نفس الأمر على أنه « يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة ». لحاق أضرار أي انه إذا ما يحدث تصادم وأدى على هلاك كلي للسفينة والبضائع ، فان مبلغ التأمين لا يكفي لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة وتعويض رجوع الغير المتضرر، الأمر الذي اقتضى تأميننا خاصا على ما لحق الغير من أضرار نتيجة هذا الاصطدام، فالتأمين على المسؤولية هو تكملة للفارق بين ما لحق المؤمن له المجهز من ضرر وما عوض عنه بمقتضى التأمين على السفينة.

### ثانيا - إعادة التأمين:

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

عرف المشرع الجزائري عقد إعادة التأمين في المادة الرابعة من الأمر رقم 07/95 بأنه « عقد أو معاهدة إعادة التأمين هو اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق

<sup>1</sup> المادة 132 من قانون التأمينات البحري نصت على أنه «: يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له... باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص .  
<sup>2</sup> سماح محمودي، مرجع سابق، ص 50.

شخص معين للتأمين أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن عليها أو جزء منها ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له .

أول ما يلاحظ على هذا التعريف أنه استعمل مصطلحين هما العقد والمعاهدة وعرف عقد إعادة التأمين « بأنه اتفاقية وفي ذلك انسجام مع المادة 54 من القانون المدني من حيث تعريفها للعقد بأنه اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما". على أننا سنقتصر على استعمال مصطلحي العقد والاتفاقية باعتبارها مترادفين ومن هذا التعريف يمكن استخلاص أن إعادة التأمين عملية داخلية بحتة طرفاها محترفين للتأمين هما المؤمن المباشر والمؤمن المعيد، يكون فيها الأول في مركز المؤمن له والثاني في مركز المؤمن هذا ما دفع بعض الفقهاء إلى القول أن إعادة التأمين ما هي إلا عقد تأمين على ما شئى ما لا يستفيد عقد إعادة التأمين من الأحكام الخاصة بحماية المستهلك هذا ما ورد في المادة الخامسة (05) من الأمر المتعلق بعقد التأمين على أنه « لا تطبق أحكام الكتاب الأول على عقد إعادة التأمين » وهو الكتاب المعروف "بعقد التأمين . (1)

يلجا المؤمن إلى إعادة التأمين لكي يتلافى آثار الكوارث الكبيرة التي لا يستطيع المؤمن تحملها لوحده، لهذا يستعين معيد التأمين الذي يتحمل مصروفات ونفقات أقل من التي يتحملها المؤمن. يمكن للمؤمن له اللجوء إلى السمسرة ووكلاء في الموانئ المختلفة وذلك بعد إنفاق مبالغ كبيرة في الإعلان للبحث عن الشاحنين والمجهزين للتعاقد معهم، فليس في حاجة إلى كل هذه النفقات إذ يكفي إرسال منشور إلى المؤمنين وهم قليلو العدد مما يجعل مصروفاته ضئيلة ويجعل قسط إعادة التأمين أقل من القسط الأول<sup>2</sup>

حيث نجد صورتين لإعادة التأمين:

**أ - يرد إعادة التأمين على عقد تأمين منفرد:** هي أقدم صورة لعقد إعادة التأمين وأكثرها بساطة، والهدف منه هو التأمين على التعويض الإجمالي في حالة الهلاك أو التلف الذي تصاب به الرسالة البحرية، وهذا النوع لم يعد يعمل به.

**ب - يرد إعادة التأمين في صورة اتفاق عام:** يطبق بطريق يقوم على تغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن، بمعنى أنه يطبق بطريقة آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمها المؤمن المباشر، وهي الصورة المستعملة في يومنا الحالي<sup>3</sup>

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

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2005، مرجع سابق، ص 65.

## المطلب الثاني: المخاطر المؤمن منها في عقد التأمين البحري

لا يكفي تحديد الأموال المؤمن عليها لتعين محل عقد التأمين ذلك أن البحري يضمن أخطار معينة والتي سنتعرض لها بنوع من التفصيل ونعطي له حقه من الخطر هو العنصر الأساسي في عقد التأمين البحري، فهو موضوع الدراسة لأن جوهر التأمين وسبب ظهوره فيجب طبقاً للقانون العام أن يكون محتمل الوقوع وحقيقي متوقف على المصادفة ومشروع لا يخالف القانون العام مثلاً كعملية التهريب فلا نتوقع التأمين عليها فهي في الأصل عملية غير قانونية<sup>1</sup>، وكلمة الخطر في التأمين البحري معنى واسع، فهي تعني لحاق أضرار للمؤمن له كالغرق الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه والتصادم، الهلاك الجزئي أو الكلي...، فمنه للخطر أنواع كثيرة لذلك يجب أن تنصب دراستنا على تبيان الأخطار التي يسري عليها التأمين البحري ووضعها في إطار قانوني معين من أخطار مغطاة ومضمونة (الفرع الأول)، ومنها أخطار مستبعدة ومستثناة (الفرع الثاني)، كما نتطرق إلى الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري وتحديد نطاقه الزمني والمكاني (الفرع الثالث)

### الفرع الأول الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري:

**أولاً - تعريف الخطر البحري:** مصطلح الخطر في التأمين البحري له عدة معاني وفقاً للزاوية التي ينظر كل فقيه قانونيه إليه، فقد عرف «الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية»<sup>2</sup>، وقد يقصد بالخطر «أنه الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه»<sup>3</sup>

. هناك من نظر إلى الخطر البحري بأنه الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة سبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحرياً إذا وقع في البحر بهدف النظر عما إذا كان الخطر ناشئاً من البحر أو من غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه، نوع الخطر إذ هو الذي يحدد نوع التأمين ومن ثم تحدد القواعد القانونية الواجبة التطبيق<sup>4</sup>.

يمكن أن نتوصل إلى تعريف شامل حيث يقصد بالخطر البحري الحادث القهري أو المفاجئ الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية، ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحرياً أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية، أي أن ترتبط بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن

<sup>1</sup> 244, Yvonne LAMBERT- FAIVER, Droit des assurances, 10eme édition, Dalloz Delta, 1998

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 467.

<sup>3</sup> جابر لطيف كوماتي، 2003، ص 259.

<sup>4</sup> شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010، ص 15.

ناشئا عن حالة البحر، أي أنه هناك أخطار بحرية يحدثها البحر نفسه كالغرق، العاصفة وهناك أخطار تحدث في البحر كالتصادم، السرقة، الحريق<sup>1</sup>

**ثانياً: نطاق ضمان الأخطار البحرية:** يمكن أن ندرج في الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري أخطار لها طابع بحري وأخري خارج النطاق البحري إلا أنها مضمونة في العقد.

**الطابع البحري للخطر:** الخطر هو محل عقد التأمين البحري إذ هو عنصر جوهري في العقد يترتب على انتفائه بطلان العقد لتخلف المحل، فالخطر البحري هو أهم عناصر التأمين البحري وهو الذي يخلع عليه طابعه المميز وذاتيته المستقلة والقواعد القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى<sup>2</sup>

**امتداد التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية:** الأصل التأمين البحري لا يشمل إلا الأخطار التي تحل في البحر أثناء الملاحة البحرية دون الأخطار البرية التي تقع في الموانئ، لكن كاستثناء يجوز أن يرد في وثيقة يشترط التأمين أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار أن تكون تابعة للرحلة البحرية طبقا للفرع يتبع الأصل لنظرية التبعية التي تقضي أن . فيجوز في وثيقة التأمين على السفينة أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها أو أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتيازها نهرا أو قناة<sup>3</sup>

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

من خلال تعريف عنصر الخطر بأنه محقق الوقوع ولا يتوقف في حدوث على محض إرادة أحد المتعاقدين لا سيما المؤمن له، ومن الجائز قانونا التأمين عليه من طرف المؤمن حتى يصح أن يكون الخطر لدى المؤمن الذي يضمن ضمان نتائجه، من هذا التعريف يتضح لنا أن يكون الخطر مضمونا لعقد التأمين يجب أن يتصف ببعض الخصائص وتتوفر فيه بعض الشروط وهي أن يكون الخطر محتمل الوقوع أي أنها وقائع تتصف بخصية الغرر والاحتمال ويكون الخطر غير محقق الوقوع على إحدى الصورتين :

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2012، مرجع سابق، ص 98.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، 2012، ص 84.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع نفسه، ص 99.



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

يرد على وقت وقوعه الذي يبقى يكون وقوع الخطر أمرا محتما ولكن الاحتمال نصت عليه المادة غير معروف 43 من قانون التأمينات والتي تقابلها المادة 15/121 من تقنين التأمين الفرنسي.

- **مجال ضمان الخطر محل التأمين البحري في التشريع الجزائري:** نصت المادة 92 من الأمر 07/95 على أن «: تطبق أحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما » فهذه المادة عرفت التأمين البحري باعتمادها على الأخطار البحرية وليست تلك الناتجة فقط من الملاحة البحرية بل على كل خطر ناتج عن عملية بحرية ما، وهي أكثر مرونة وأوسع نطاق من فكرة الرسالة البحرية كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري. لا يقتصر الخطر على ما لحق المؤمن له من أضرار ناتجة عن الرسالة البحرية بل يمتد ليشمل ما أصابه من أضرار سواء كان ذلك بمناسبة الملاحة البحرية أو الشحن أو التفريغ أو البناء أو القطر والإسعاف إذ كل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم العملية البحرية.<sup>1</sup>

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

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

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

- أضرار مادية تلحق بالسفينة أو البضاعة المنقولة.

- أو مساهمة في الخسائر المشتركة المتعلقة بالأموال المؤمن عليها.

- أو مصروفات أنفقت لحماية الأموال وتفادي الأخطار أو التخفيف منها

أما بالنسبة لتحديد الأخطار المضمونة باعتبارها السبب المؤدي إلى الأضرار، فلقد نصت عليها المادة السالفة الذكر على سبيل المثال لا الحصر ضمان ما ترتب من أضرار من

<sup>1</sup> علي بن غانم، مرجع سابق، ص 25.

حوادث فجائية أو قاهرة أو أخطار البحر بصفة عامة. الأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة والتي يحتمل وقوعها في البحر و كخلاصة فان البحر، التي يمكن تلخيصها على سبيل المثال في: خطر العاصفة، الغرق، الجنوح، والتصادم، والإرساء الجبري، التغير الجبري للطريق أو الانحراف عن خط السير المتفق عليه، الرمي في البحر، الحريق والانفجار، السرقة، هذا من جهة<sup>1</sup> من جهة أخرى نجد أنه تم إدخال الخطأ ضمن الأخطار البحرية المضمونة فالقاعدة المؤمن لا يكون مسؤولاً العامة إ عن أي هلاك أو ضرر يقع عن فعل المؤمن له ولا يمكن أن التعويض له في حالة ارتكاب الخطأ من طرف المؤمن له فهذا أمر مناف لطبيعة عقد التأمين.<sup>2</sup> على جواز التأمين من خطأ كاستثناء لهذه القاعدة استقر الرأي اليوم فقها وقضاء لانتفاء النص الذي يحظر هذا النوع من الاتفاق وعدم منافاته المؤمن له غير المتعم للنظام العام، أما في حالة الغش وارتكاب المؤمن له أخطاء عمدية فلا يصح الضمان عليها، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري حيث تنص المادة 1/102 من ق.ت.ج لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها:

1/أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة. والعكس صحيح أي أن الأخطاء التي يرتكبها المؤمن له بدون قصد يمكن أن يتفق عليها الأطراف المتعاقدة وتدرج بذلك ضمن الأخطار المضمونة .

### الفرع الثاني: الأخطار المستثناة في عقد التأمين البحري

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

أولاً - الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة: ثمة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة وتتمثل فيما يلي حسب ما نصت عليه المادة 102 ق.ت.ج.

- 1- أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسيمة.
- 2- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن - مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 26.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري-الضمان البحري، مرجع سابق، ص 110.

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

الأضرار التي تنتسب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات . ولقد اعتبرت المادة 92 من الأمر رقم 07/95 المادة 102 من النظام العام فلا يجوز مخالفتها، ونصت المادة 126 من الأمر نفسه: « لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة »، وتعتبر كذلك من النظام العام وهي نفس الأحكام الموجودة في وثيقة التأمين على السفينة في بندها الخامس<sup>1</sup>

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

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

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

<sup>1</sup> محمد أمين مهري، مرجع سابق، ص 56.

الحرب<sup>1</sup> ضمن القائمة والإضطرابات والحركات الشعبية وأعمال تخريب الإرهاب، خسائر النفقات التي تدفع لتفادي الأضرار أو للحد من أثره، غالبا ما تكون هذه النفقات مقابل الخسائر المشتركة أو تدفع لتخليص بضاعة محتجزة لدى حراس الشواطئ أو الجمارك.

---

<sup>1</sup> يقصد بالخطر الحربي الحادث الذي يكون سببه المباشر عملا حربيًا، ولا يقصد بالأعمال الحربية فقط وسائل القتال التي يستخدمها المحاربين لإخضاع العدو، بل أيضا وسائل القهر التي يستخدمها ضد الأموال الخاصة كإصابة السفينة بقذيفة أو اصطدامها بلغم بحري أو بالشبكة الواقية من الغواصات، وتوقيف السفينة عن السفر بأمر من السلطات... للمزيد من التفاصيل يرجى الرجوع إلى مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2012 مرجع سابق. ص 13.

## الفصل الثاني: تنفيذ عقد التأمين البحري

إذا أبرم عقد التأمين البحري بقيام أركانه الثلاث وتوافر شروط صحته، فإنه كغيره من العقود التأمينية الأخرى ينعقد صحيحاً ومرتباً لأثاره. تتمثل آثار عقد التأمين البحري في التزام كل من طرفي العقد (المؤمن والمؤمن له) بالالتزامات المنصوص عليها قانوناً، وتلك المشروطة بموجب وثيقة التأمين والشروط العامة والخاصة المضافة إليها والتعهدات الضمنية والصريحة التي تضمنتها (المبحث الأول) وتنشأ بموجب هذه الالتزامات دعاوي قضائية تتمثل في دعاوي التعويض التي تعد مطلباً وحقاً شرعياً تكون للمؤمن له في مواجهة المؤمن حتى يحصل على حقه في التعويض (المبحث الثاني).

## المبحث الأول التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري:

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

### المطلب الأول التزامات المؤمن له:

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

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

### ثانياً - جزاء الإخلال بالالتزام (بطلان التأمين):

إذا أخل المؤمن له بالالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر، يكون من جانبه قد خرج على مبدأ حسن النية الذي يتصف به عقود التأمين، ومنها التأمين البحري، الأمر الذي يسمح للمؤمن بالمطالبة بفسخ العقد مع احتفاظه بالأقساط كاملة عندما يتضح أن إخفاء تلك المعلومات كان بسوء نية من جانب المؤمن له<sup>3</sup>، ولقد جاء في الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-06 والمتعلق بالتأمينات على أنه: يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 372.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، 2012، مرجع سابق، ص 176.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص

<sup>4</sup> نصت المادة 113 من قانون التأمينات على أنه: «: يترتب على كل تصريح غير صحيح.»

يستحق المؤمن كذلك تحقيق القسط في حالة عدم وجود سوء نية من جانب المؤمن له.<sup>1</sup>

جزاء الإخلال بهذا الالتزام هو البطلان، ويعود أساس الالتزام كون نشاط عليه فإن التأمين يقوم بوجه عام على حساب احتمالات دفع التعويضات لمختلف المؤمن عليهم، ويتم تحديد قسط التأمين في ضوء طبيعة الخطر المؤمن عليه، وهو ما يفترض توافر فكرة صحيحة عن الخطر لدى المؤمن، ويستلزم القانون لبطلان عقد التأمين بسبب الإخلال بالالتزام المؤمن له بتقديم البيانات اللازمة عن الخطر شرطين ويتمثل الأول في سكوت المؤمن له أو تقديمه بيانات غير صحيحة والثاني أن يكون من شأن السكوت أو الكذب تغيير فكرة المؤمن عن حقيقة الخطر المضمون.<sup>2</sup>

يراد بالشرط الأول امتناع المؤمن له عمدا عن الإدلاء للمؤمن ببيانات متعلقة بالخطر المؤمن ضده ويهم المؤمن معرفتها، أو عدم ذكر واقعة أو ملاحظة يلزم بيانها كأن يغفل ذكر البضاعة المؤمن عليها شحنت على طلب التأمين من مؤمن آخر فرفض التعاقد، أو أن ظهر السفينة، كما يعتبر كتماننا أن يغفل المؤمن له ذكر أنه طلب التأمين من مؤمن آخر فرفض التعاقد معه<sup>3</sup> ولا يختلف الأمر بالنسبة للبيانات غير الصحيحة التي يدلي بها المؤمن له عن واقعة معينة، كما لو ادعى أن البضاعة قد شحنت في عنابر السفينة في حين أنها مشحونة على ظهر السفينة ففي جميع هذه الحالات يكون المؤمن له قد قلل من جانبه من فكرة الخطر، مما يشكل احتيالا أو سوء نية بقصد تخفيض الأقساط أو الحصول على قبول المؤمن في إبرام عقد التأمين البحري.<sup>4</sup>

يلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يكون مبطلا للعقد إلا إذا تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المؤمن له نفسه، فإذا كانت الوقائع والظروف معروفة للكافة ومفروضا معرفتها من المؤمن، أو إذا كان في مقدور المؤمن أن يتحرى عنها بنفسه، فلا يعد السكوت عنها أو تقديم بيان غير صحيح بشأنها مبطلا للتأمين، إذ أن المؤمن يعتبر ب مخطئ لعدم خطأ المؤمن له معرفة هذه الوقائع أو عدم تحريه عنها، وخطأه هذا على بضاعة مرسله إلى بلد في حالة حرب، فلا يلزم المؤمن له وعلى هذا إذا أم على البضاعة ذا أمن ببيان هذه الواقعة، لأنها معروفة للجميع ويفترض معرفة المؤمن بها، وإذا د الشحن للمؤمن، لا يحق له أن يتضرر من سكوت المؤمن له عن بيان طبيعة الشحنة، ولا يعتبر سكوتا من المؤمن له عدم بيان درجة السفينة المؤمن عليها إذا كانت مقيدة لدى

<sup>1</sup> لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 274.

<sup>2</sup> مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 79.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، 2006، ص 450.

<sup>4</sup> عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 2.



إحدى شركات تصنيف السفن، إذ في ميسور المؤمن معرفة هذه الدرجة بالرجوع إلى سجلات الشركة.<sup>1</sup>

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

### الفرع الثاني الالتزام بدفع القسط:

يعتبر الالتزام بدفع قسط التأمين<sup>4</sup> من أهم التزامات المؤمن له بموجب عقد التأمين بشكل عام، وعقد التأمين البحري بشكل خاص، إذ يتوقف على تنفيذه استمرارية نفاذ العقد، وترتيبه للأثر المقصود من وراء إبرامه وهو تعويض الخسارة الناجمة عن وقوع الخطر إذا كان تنفيذ هذا الالتزام بهذه الدرجة من الأهمية في تقرير مسؤولية المؤمن، المؤمن منه، فلا بد إذن من أن نلم بكامل التفاصيل المتعلقة به<sup>5</sup> فنبين كيفية تحديد القسط من قبل المؤمن (أولاً) مع بيان تاريخ ومكان الوفاء به ومدى قابلية للتجزئة (ثانياً)

**أولاً - كيفية تحديد القسط** يتم تحديد قسط التأمين وفقاً لما يلي :

**أ - حساب القسط :** يتحدد قسط التأمين في العمل إما بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به، بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن فيه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه ومدة التأمين، إذا لم يحدد القسط في عقد التأمين فيرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد، وتتولى تحديد القسط هيئات فنية استناداً إلى الإحصائيات والخبرة التي تكشف عن درجة احتمال تحقق الخطر ودرجة جسامته<sup>6</sup> ففي حالة ما إذا كان محل التأمين بضاعة، يأخذ بعين الاعتبار فإن عند تحديده قسط التأمين، نوعه وطبيعته

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 452.

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

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص ص 152-153.

<sup>4</sup> يقصد بقسط التأمين المبلغ الذي يتعهد المؤمن عليه بدفعه للمؤمن مقابل حصوله على الخدمة التأمينية. انظر في ذلك: -هاني دويدار، الوجيز في

القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 272-273.

<sup>5</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، 2009، ص 683.

<sup>6</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 169.

تغليفها وحفظها أثناء عملية النقل وطريقة ومكان تسييرها في السفينة، ومواصفات السفينة التي تشحن عليها، والمنطقة الجغرافية التي تنتقل ضمنها، وسعة نطاق التغطية المطلوبة فجميع هذه الظروف تعتبر ظروف مؤثرة في تحديد احتمال تعرض البضاعة محل العقد للخطر المؤمن منه وحجم الخسارة...، أما إذا كان محل التأمين سفينة، وجب أن يؤخذ بالاعتبار نوع بناء هيكلها وعمرها وجنسياتها، وطريقة تسييرها ودرجة تصنيفها من قبل جمعية تصنيف معترف بها دولياً، ومستوى كفاءة إدارتها، وحمولتها الإجمالية والسكينة وطريقة استخدامها ونوع التجارة البحرية التي تمارسها، والمنطقة الجغرافية التي تبحر ضمن نطاقها، وما إذا كانت منتظمة في خط ملاحي دولي أم لم تكن كذلك، وما إذا كان التأمين المطلوب للرحلة البحرية واحدة أم تأميناً زمنياً، وسعة نطاق التغطية المطلوبة، وما إذا كانت التغطية قاصرة على الخسارة الكلية فقط، أم تشمل الخسارة الجزئية أيضاً<sup>1</sup>، والقاعدة أن يتم احتساب قسط التأمين على السفينة على مرحلتين... الخ.

### ب - قسط إعادة التأمين:

يكون عادة قسط إعادة التأمين أقل من قسط التأمين الأصلي، إذ من النادر أن يكون هذا القسط مساوياً لقسط التأمين الذي يحصل عليه المؤمن المباشر، لأن النفقات العامة تكون أقل في إعادة التأمين عنها في التأمين الأصلي بيد أن هناك اعتبارات مختلفة قد تحمل معيد التأمين على أن يطالب بقسط أعلى من قسط التأمين، أو أن يقتصر على قسط أقل، فقد تكون لمعيد التأمين فكرة عن الخطر أوضح وأدق من فكرة المؤمن المباشر وقد تتغير الظروف الاقتصادية في الفترة التي تقع بين إبرام عقد التأمين وعقد إعادة التأمين كما أن المخاطر قد تزيد أو تنقص منذ إبرام عقد التأمين<sup>2</sup>

**ج - عدم تغيير القسط الأصل:** أن قسط التأمين يجب أن يكون ثابتاً، أي أن المؤمن له لا يلتزم إلا بالمبلغ الذي تم تحديده كقسط للتأمين مقابل تحمل المؤمن للأخطار، إلا أنه يمكن للقسط أن يتغير بالزيادة أو بالنقصان بحسب الأحوال التي تؤدي إلى تغيير الخطر المؤمن منه، ولذلك يجوز الاتفاق على زيادة القسط في حالة زيادة المخاطر، وعلى تخفيضه في حالة نقصانه<sup>3</sup>

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

**أ- المدين بالقسط:** يقصد بالمدين بالقسط من يوقع على وثيقة التأمين ولم يكن هو المستفيد من التأمين، وينتج عن هذا أنه في التأمين لمصلحة شخص غير معين، يكون موقع الوثيقة

<sup>1</sup> بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 687.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 169.

<sup>3</sup> سماح محمودي، مرجع سابق، 2004، ص 81-82.

هو الملتزم وحده اتجاه المؤمن بدفع القسط<sup>1</sup> وكذلك الحكم بالتأمين الذي يعقده وكيل بالعمولة، إذ أن الوكيل بالعمولة هو الملتزم وحده بدفع القسط اذا عقد التأمين وكيل عادي، فإن المسؤول عن الوفاء بالقسط هو الموكل لا الوكيل ولذلك فإن وفي المؤمن له السمسار الذي يعتبر وكيلاً للمؤمن له لا يمكن إلزامه بالوفاء، ولصالح المالك الجديد أو المستأجر التزام المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين فإنه لا يبرأ من التزامه اتجاه المؤمن، على أن قانون التأمين البحري الانجليزي<sup>(م 3)</sup> إذا لم يكن يقضي باعتبار السمسار مسؤولاً عن الوفاء بالقسط تجاه المؤمن والمستفيد من الوثيقة ملزماً بصفته هذه بالوفاء بقسط التأمين، فإن المؤمن مع ذلك يمتنع عن تنفيذ التزامه في مواجهتها ما دام القسط لم يدفع بعد تطبيقاً لمبدأ الدفع بعدم أن ينقص من تعويض التأمين مبلغاً مساوياً للقسط الذي قيد التنفيذ، ويجوز له طبع يدفع على أنه إذا انتقلت ملكية السفينة المؤمن عليها أو أجرت غير مجهزة واستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أن المستأجر التزام المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين<sup>2</sup>

**ب - زمان ومكان الوفاء بالقسط:** يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين<sup>3</sup> ، في الزمان والمكان المتفق عليهما، ويستوي في ذلك أن يكون المؤمن له هو المستفيد من التأمين أم أن شخصاً آخر معيناً كان أو قابلاً للتعيين هو المستفيد من التأمين البحري<sup>4</sup> ، وعادة ما يكون الوفاء بالقسط في محل إقامة المؤمن تطبيقاً للقواعد العامة، ومع ذلك فإن وثائق التأمين عامة تشارط أن يكون الوفاء بالقسط في محل المؤمن تيسيراً على شركات التأمين<sup>5</sup> . ولما كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة فإنه يكون مستحقاً فوراً بمجرد إبرام العقد، ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة رقم 79 من الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم بالقانون رقم 09-04 المتعلق بالتأمينات . عادة ما يدفع القسط بصورة دورية في أول كل وحدة زمنية وغالباً ما تكون مدة التأمين "سنة" إلا أنه في العادة يكون القسط السنوي قابل للتجزئة على دفعات تكون سداسية أو شهرية لتسيير التسديد على

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 170.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص

<sup>3</sup> 1- تختلف وسائل وفاء المؤمن له بالتزامه فقد يكون الوفاء عن طريق الدفع النقدي، ويكون ذلك في حالة ما إذا قام المؤمن له بتسديد مبلغ قسط التأمين نقداً أو بواسطة بطاقة ائتمان، كما يمكن أن يكون دفع القسط عن طريق الدفع بموجب حوالة مصرفية أو مكتب خاص متخصص (صراف)، أو في حالة ما إذا قام المؤمن له بالتسديد بموجب صك مصرفي محرر لأمر المؤمن، كما يمكن أن تكون وسيلة الدفع بموجب سند \*كميالي أو التسديد بواسطة الحساب الجاري، وأخى ار يمكن أن يكون التسديد إلى الوكيل في حالة ما إذا كان التأمين، قد تم بتوسط وكيل تأمين أو التسديد المتيسر لقسط التأمين.

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

- هاني دويدار، مرجع سابق

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 171.

<sup>5</sup> نصت المادة 220/3 من قانون التأمينات على أنه «: يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من الت ازمه والحصول على الضمان .

المؤمن لهم<sup>(1)</sup> يلاحظ إذن أن مكان الوفاء بالقسط التأمين هو موطن المؤمن وفقا للقواعد العامة، ويكون القسط مستحقا بمجرد إبرام عقد التأمين بين المؤمن والمؤمن له .

### ج- جزاء الإخلال بالتزام الوفاء بالقسط:

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

حسب القاعدة العامة فإنه إذا لم يدفع المؤمن قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية 8 إذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان، ويجوز فسخ الموالية، العقد بعد عشرة أيام (10) من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام.<sup>4</sup>

### الفرع الثالث: التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن

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

### أولاً – التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه:

يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه حتى يقوم هذا الأخير باتخاذ اللازم نحو حصر الأضرار المتكبدة وتعويض المؤمن عنها<sup>(5)</sup> ، فإذا وقع وقع الحادث المؤمن منه والوارد ذكره في عقد التأمين، فإنه يتطلب على المؤمن له الإسراع

<sup>1</sup> نصت المادة 81 من القانون نفسه على أنه «: إن القسط الدوري هو القسط الذي يدفعه مكنتب التأمين كلما حل أجل الاستحقاق طوالاً لمدة المحددة في العقد

<sup>2</sup> نصت المادة 109/1 من قانون التأمينات على أنه «: إذا أخل المؤمن له بالالتزامات... بالنسبة للقسط المستحق فعلا «

<sup>3</sup> نصت المادة 109/2 من القانون نفسه «: غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد... عند تفاقم الخطر .»

<sup>4</sup> المادة 111/1 من القانون نفسه نصت أنه «: إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول...مع الإشعار بالاستلام .»

<sup>5</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 435.

فور اوخلال (07) أيام على الأكثر من وقوعه إلى إبلاغ أو إعلام المؤمن بذلك الخبر لكي يسهل عليه كل تحقيق يتحقق بذلك وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر، واتخاذ الإجراءات المناسبة لمعرفة الأضرار الناجمة عنه (1)

**ثانيا - المحافظة على حقوق المؤمن تجاه الغير:** (مبدأ الحلول) يتخذ المؤمن له تدابير إلزامية لحفظ حقوق المؤمن وذلك للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة (2) الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمنة غالباً ما تنشأ عن ، وذلك لأن خطأ الغير كالناقل البحري في التأمين عن البضائع... (3) .

تتمثل هذه الحقوق بتقديم التحفظات المطلوبة لحماية الحق وكذلك إخطار المؤمن بالحادث الحاصل ومسببه لينتقل الأخير من مقاضاته، ومعنى ذلك أن واجب المؤمن له يقتضي القيام بالتحفظات المطلوبة التي تحصي حقوق المؤمن ولا يتعداها إلى إقامة الدعوى إلا أن من يقوم بها هو المؤمن نفسه أو وكيله (الوسطاء) فهذا ما يسمى بمبدأ الحلول فلو تسلم بضائع منقولة عن طريق البحر، متضررة بسبب خطأ الناقل فمطلوب من المؤمن له (صاحب البضائع) أن يقدم التحفظات المطلوبة تجاه مسؤولية الناقل ليحمي المؤمن من هذا تخلف عن ذلك يسأل عن تعويض المؤمن عن الضرر الذي يتعرض له في مواجهة الناقل، جراء هذا التقصير (4)

### ثالثا - تثبت الأضرار الناشئة عن الحادث:

يتوجب على المؤمن له، في حالة تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وكان ذلك الشيء مثل من نوع البضائع الاتصال بالمؤمن أو وكيله أو السلطة المحلية لإجراء الكشف عن الأشياء التي تعرضت للهلاك أو التلف وتثبيت ذلك لتحديد مقدار الأضرار التي تعرضت إليها، ومثل هذه الحالة لا يمكن تصورها إلا عند تعرض البضائع للخطر وأثناء الرحلة ووصولها تالفة أو معيبة أو وجود نقص فيها، يتوجب على المؤمن له المحافظة على حقه الطلب من المؤمن إجراء الكشف وتثبيت حالة البضاعة، وقد جرت العادة أن يتم الكشف وتثبيت حالة البضاعة في حالة تعرضها للهلاك أو التلف، من قبل خبراء شركات التأمين، وعند عدم وجودهم فمن قبل خبراء يتم انتدابهم من قبل القضاء (5) .

يلاحظ مما سبق أن المؤمن له يلتزم بموجب عقد التأمين البحري بعدة التزامات تضمنتها نصوص التشريعات المتعلقة بهذا العقد ووثيقة التأمين والشروط المعهدية الملحقة بها، سواء أكان العقد متعلقا بتأمين البضاعة أم بتأمين السفينة أم بأحوال الشحن وفي حالة

<sup>1</sup> نصت المادة 108/7 من قانون التامينات « أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه .

<sup>2</sup> نصت المادة 108/6 من القانون نفسه «أن يتخذ جميع التدابير الضرورية ال ارمية الى حفظ حقوق المؤمن .

<sup>3</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قائد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مرجع سابق ص 43.

<sup>4</sup> لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 278.

<sup>5</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص ص 287-288.

تخلفه عن هذه الالتزامات تترتب عليه المسؤولية، لكن المؤمن له لا يتحمل جميع الالتزامات على عاتقه بل هناك التزامات أخرى تقع على عاتق المؤمن ما دام أن عقد التأمين البحري يرتب التزامات لكلا الجانبين.

### المطلب الثاني: التزامات المؤمن

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

### الفرع الأول: دفع مبلغ التعويض أو مبلغ التأمين

يلتزم المؤمن بالتزام رئيسي وهو دفع مبلغ التأمين في حالة حصول الضرر الناجم عن الخطر المؤمن ضده<sup>(1)</sup>، وهذا المبلغ يعد، السبب الرئيسي في إبرام عقد التأمين، إذ يلتزم المؤمن بدفع هذا المبلغ في الأحوال التي يحصل فيها الضرر للمؤمن له ناجم عن الأخطار التي تم الاتفاق عليها في وثيقة التأمين بشرط أن لا يتجاوز ذلك قيمة الأشياء المؤمن عليها، ويمكن أن يتم تعويض المؤمن له عن كل الأضرار التي لحقت به والتي تم تحديدها في الوثيقة وهنا نتحدث عن الأخطار المضمونة في العقد مع استبعاد الأضرار الجسدية، وشروط التعويض في التأمين تمنع التعويض عن الأضرار التي يكون للمؤمن له يد فيها<sup>(2)</sup>. ولما كان عقد التأمين البحري يقوم على مبدئين أساسيين وهما مبدأ التعويض ومبدأ حسن النية، فإن المؤمن يلتزم بتعويض المؤمن له عما يلحقه من ضرر جراء ما ضمن من الأخطار التي قد تتحقق، إلا أن مبلغ التعويض ومبلغ التأمين قد يختلفان فالأول هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه وهو يكون في حدود الضرر المتكبد لا أكثر وعادة يكون مبلغ التعويض أقل من مبلغ التأمين لأنه يخضع لبعض الاقتطاعات كعجز الطريق المسموحات، ويختلف حجم التعويض بحسب حجم الكارثة المتكبدة هلاكا كلياً أو جزئياً، كما يختلف بحسب ما إذا كان التأمين كلياً يغطي القيمة الكلية للشئ المؤمن عليه أو جزئياً يغطي نصف أو ثلث هذه القيمة فحسب<sup>(3)</sup>

ما مبلغ التأمين فهو الرقم المذكور في وثيقة التأمين والذي يشكل الحد الأقصى للالتزامات المؤمن قبل المؤمن له، ولا يدفع بأكمله لهذا الأخير إلا إذا كان التأمين كلياً أي يغطي قيمة الشئ المؤمن عليه، أما إذا كانت الخسارة جزئية بحيث لم يترتب على تحقق

<sup>1</sup> لطيف جبر كومانى، مرجع سابق، ص 270.

<sup>2</sup> Arnaud MONTAS, Droit maritime théorie et pratique, Vuibert, Paris, 2012, p 20

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 18.

الخطر إلا هلاك جزء فقط من الشيء المؤمن عليه ففي هذه الحالة تطبق قاعدة النسبة ويكون التعويض جزئي يقدر الضرر الذي لحق المؤمن له (1).

### الفرع الثاني: التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له

القاعدة الفنية الأساسية التي يقوم عليها نظام التأمين بشكل عام هو تحقيق توازن بين حصيلة أقساط التأمين خلال السنة المالية للمؤمن، وبين الخسائر الموقعة خلال تلك السنة، والمفروض أن تكون حصيلة أقساط التأمين التي يحصل عليها المؤمن خلال السنة التأمينية كافية لتغطية الخسائر المتوقعة والمتعلقة بالعقود المبرمة خلال تلك السنة، ومن أجل تحقيق التوازن بين حصيلة الأقساط وحصيلة الخسائر، على المؤمن أن يحتفظ بجزء من أقساط التأمين كاحتياطي يستخدم عند الاقتضاء لمواجهة الخسائر المختلفة وفي التطبيق العملي، ينقسم هذا الاحتياطي إلى فصائل ثلاث احتياطي إلزامي واحتياطي الطوارئ واحتياطي اختياري. يوصف الاحتياطي الإلزامي بالاحتياطي الفني (Réserve technique) لارتباطه بالعملية الفنية لتحقيق التوازن بين محفظة الأخطار من جهة، ولأن الاحتفاظ به مسألة فنية ومحاسبية، وتعتبر من ضوابط عملية توزيع أعباء الخطر التي يقوم عليها نظام التأمين، ويظهر الاحتياطي الإلزامي في التطبيق العملي بصورتيه وهما احتياطي الأخطار السارية واحتياطي التعويضات تحت التسوية (2).

أما احتياطي الطوارئ فمفاده أن المؤمن يقتطع جزء من الأرباح التي يحققها ويصفها كاحتياطي للطوارئ، وفيما يخص الاحتياطي الاختياري وهو لا يتعلق بفرع معين من فروع التأمين التي يمارسها المؤمن بل يعتبر بمثابة احتياطي عام يغطي خسائر الفروع كافة التي يقصر رصيد تغطية أي منها عن تغطيتها فإذا تحققت حسابات محافظ الأخطار بعد تغطية كافة الخسائر والاحتياطات الإلزامية زيادة في أرصدة تغطيتها، فإن هذه الزيادة يجب أن لا تدخل جميعها إلى حساب الأرباح والخسائر بل يجب استقطاع نسبة معينة منها والاحتفاظ بها كاحتياطي عام يشكل خطأ دفاعياً إضافياً ويترك تحديد هذه النسبة لحصانة وحرص المؤمن (3).

**الفرع الثالث: تخفيض التأمين:** يكون للمؤمن له الحق في تخفيض التأمين، فإن كان تحديد مقابل التأمين ملحوظاً فيه اعتبارات مذكورة في وثيقة التأمين من شأنها زيادة الخطر المؤمن منه ثم ازيلت هذه الاعتبارات أو قلت أهميتها في أثناء سريان العقد يحق للمؤمن له بالرغم من كل اتفاق مغاير أن يطلب تخفيض مقابل التأمين المتفق عليه عن المدة اللاحقة

<sup>1</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 443.  
<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 775-776.  
<sup>3</sup> المرجع نفسه.

بما يتناسب مع زوال أو قلة أهمية هذه الاعتبارات وفقا لتعريفه التأمين المعمول بها يوم تحرير العقد (1).

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

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

- 1- أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار والا تخلف عنصر وجوب الاحتياطي الحسابي إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.
- 2- أما الشرط الثاني فهو متوقف على دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأنه لا يسمح بإجاء التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي وبشرط لجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات (2)

<sup>1</sup> جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف بمصر، 1965، ص 106.

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



## المبحث الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري:

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

### المطلب الأول: دعوى الخسارة البحرية

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

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

**أولاً - تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها** يلتزم المؤمن في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، بتعويض الخسائر التي تصيب الأشياء المؤمن عليها، إضافة إلى النفقات والمصروفات التي أنفقها المؤمن له، وهذه الخسائر تختلف حسب ما إذا كان التأمين البحري على السفينة أو على البضائع (2)، وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

**أ- تقدير التعويض على السفينة:** يلتزم المؤمن بدفع النفقات إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له لدرء الضرر أو التخفيف من أثره، غير أنه لا بد من التمييز بين الهلاك الجزئي للسفينة بمعنى إلحاق أضرار جزئية بالسفينة، وحالة الهلاك الكلي للسفينة 1 .  
**-التعويض في حالة الهلاك الجزئي للسفينة:** يلتزم المؤمن في حالة الهلاك الجزئي للسفينة التي أصيبت بأضرار، حيث يمكن إصلاحها فيقدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة، ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فرق

<sup>1</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص 375.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 290.

التجديد وهو ما ينتج عن الزيادة في قيمة السفينة نتيجة الإصلاح واستبدال أجزاء جديدة لها بأجزاء قديمة منها ولقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمين على كيفية تعويض الأضرار التي لحقت بالسفينة لجعلها صالحة للملاحة وذلك وفقا لنص المادة 1/131<sup>(1)</sup>. أما مقدار الخصم فهو يتفاوت حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة جدا فإنها تفيد كثيرا من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جدا حيث لم يمض عليها أكثر من سنة فلا محل للخصم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد<sup>(2)</sup>، وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو أية أسباب أخرى لم ينص عليها العقد صراحة ما لم يكن هناك اتفاق، وهذا ما نصت عليه المادة 2/131 من قانون التأمين الجزائري<sup>(3)</sup>. ومفاد ذلك أنه لا يحق للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها أو عن البطالة، أي تعطيل السفينة أو أية أسباب أخرى، إلا إذا نص العقد صراحة على خلاف ذلك.

**2-التعويض في حالة الهلاك الكلي:** للسفينة يقدر التعويض الذي يلتزم به المؤمن له في حالة الهلاك الكلي للسفينة على أساس قيمة السفينة التي وردت في وثيقة التأمين أو بقيمتها قبل وقوع الحادث إذا لم تذكر في الوثيقة<sup>(4)</sup> ولقد نص المشرع الجزائري على ذلك في قانون التأمين على أنه «: يلتزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد. غير أن للمؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث»<sup>(5)</sup>. يتوجب عند التزام المؤمن بالتعويض عن هلاك السفينة هلاكا كلياً حسم قيمة حطام السفينة من مبلغ التعويض، والواقع أن التعويض في هذه الحالة يفضل عليه التعويض في حالة التترك الذي سنوضحه لاحقاً، لأن المؤمن له في حالة التترك يحصل على تعويض كامل يساوي قيمة السفينة<sup>(6)</sup>.

**ب- تقدير التعويض على البضاعة:** يقتضي على المؤمنين لدفع التعويض عن الخسائر المادية مراعاة نوع هذه الخسارة المادية، إذا كانت كلية سواء تقديرية أو حقيقية وكذا الخسارة الجزئية

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

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

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 484.

<sup>3</sup> نصت المادة 131/2 من قانون التأمينات على أنه «: وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو....

<sup>4</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 291.

<sup>5</sup> نصت المادة 133/2 من قانون التأمينات « غير أن للمؤمن الحق في التفاوض .

<sup>6</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 291.

كما يجب أن يحسم من مقدار التعويض النفقات التي اقتصدت بسبب الحادث كأجرة النقل والرسوم الجمركية إذ أن المؤمن له يعفى من دفعها بسبب هلاك البضائع<sup>(1)</sup> و هذا ما أكده المشرع الجزائري بالنسبة لحالة المساهمة في الخسارة المشتركة أو الإنقاذ أو المساعدة في المادة 105 من قانون التأمينات الجزائري، ومع ذلك فإن التعويض في حالة الهلاك الكلي للبضاعة يكون بحسب طبيعتها إذا كانت الخسارة تقديرية أو حقيقية وبحسب تعامل المؤمن في هذه الحالة، فإذا كانت الخسارة تقديرية فإن للمؤمن الحق في اعتبار الخسارة اللاحقة بالبضاعة خسارة جزئية، مما يخوله المطالبة بالتعويض أو أن نعتبرها خسارة كلية ويقوم بترك البضاعة للمؤمن لقاء مبلغ التأمين الكامل وهذا ما أكده المشرع الإنكليزي في نص المادة 79 من قانون التأمين الإنكليزي لعام 1906.<sup>(2)</sup>

**2- الخسارة الجزئية للبضاعة:** تكون الخسارة جزئية<sup>(3)</sup> للبضاعة في حالة وصولها إلى ميناء الوصول وهي سالمة مع تغيير جزئي بسبب تضرر جزئي في علامتها أو تغليفها وهذا ما يجعلها غير قابلة للتشخيص والمعاينة، أو نتيجة فقد جزء من البضائع وتباع البضاعة في هذه الحالة عند الوصول في المزاد العلني ويبين الثمن المنخفض الخسارة اللاحقة<sup>(4)</sup>، وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسارة، فهناك التسوية بالفرق من جهة وهناك التسوية بالنسبة من جهة أخرى، وهذا ما سنوضحه في ما يلي:

**- التسوية بالفرق :** إن المقصود بهذه الطريقة، تحديد قيمة البضاعة وهي سليمة، وقيمتها وهي تالفة لو وصل إلى ميناء التفريغ، واعتبار الفرق بين القيمتين هو حصة أن المساهمة في الخسائر المشتركة المتحققة نتيجة بذل التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة للإرسالية البحرية<sup>(5)</sup>، ومثل هذه الطريقة تثير الصعوبة العملية بعدم تقدير قيمة البضاعة يوم التفريغ، باع في نفس اليوم، كذلك قد تنقضي فترة زمنية بين التفريغ وبين تقدير و تباع البضاعة التي لحقها التلف نتيجة التضحية، وما قد يظهر من تقلبات على أسعارها يوم التفريغ، وما قد يحدث من تذبذبات على سعر العملة مكانا وزمانا، الأمر الذي يجعل هذه الطريقة لا تتضمن حولا عملية لمثل هذه القضايا، مما يجعلها معرضة لنقد عدم العدالة، ولا يمثل الفرق بين هذين المبلغين الخسائر البحرية المشتركة التي لحقت صاحب البضاعة والقيمة التي تراعي وفقا لهذه الطريقة، قيمة البضاعة على أساس سعرها في السوق في آخر يوم من أيام التفريغ، أو في تاريخ انتهاء الرحلة البحرية إذا لم تصل البضاعة لميناء تفريغها، ولا أثر لتقويم البضاعة في الاتفاقيات الخاصة، كالاتفاق بين الشاحن والناقل على

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص 291.

<sup>2</sup> بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص ص 291-296.

<sup>3</sup> خسارة تنصب على جزء فقط من الشيء دون الكل وما يجب الإشارة إليه أن الفقد أو يقصد بالخسارة الجزئية أي التلف أو الهلاك الكامل للجزء من الرسالة في (في حالة البضائع) يعتبر هلاكا جزئيا بمعنى فقد ثلاثة أحولة فقد كليا من رسالة كاملة يعد خسارة جزئية وليست كلية. للمزيد من التفاصيل ارجع: طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة(العوارية العامة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص 06.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 202.

<sup>5</sup> لطيف جابر كوماتي، مرجع سابق، ص 283.

قيمتها المثبتة لسند الشحن، أو الاتفاق بين بائعها وهي على ظهر السفينة وبين المشتري، ويراعي عند التفريغ خصم المبالغ التي يتفادى مالك البضاعة إنفاقها بسبب عدم تسليمها في ميناء الوصول، وكان إنفاقها محتملا لو لم تقع التضحية بها<sup>(1)</sup>.

أشار المشرع الجزائري في المادة 144 من قانون التأمينات على ذلك بقوله:

تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان يطبق معدل نقص القيمة المحسوبة بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها .  
وطريقة التسوية بالفرق هي طريقة دقيقة وأقرب إلى العدل والإنصاف شريطة ألا يؤخذ رقم للبيع في تاريخين مختلفين ثمن البضاعة تالفة يوم البيع و ثمنها سليمة يوم التفريغ.

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

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

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

<sup>1</sup> جسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، الطبعة الأولى، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، ص 247-249.  
<sup>2</sup> علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 432.

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

**ب- المسموحات الاتفاقية:** يمكن لأطراف عقد التأمين البحري على البضائع الاتفاق على نسبة معينة من المسموحات تزيد عن النسبة المحددة قانوناً وذلك لما يمنحه النص القانوني من حرية تعاقدية في هذه النقطة القانونية (2) . السؤال الذي يطرح نفسه في هذا الصدد هو: هل يلتزم المؤمن بتعويض الضرر كاملاً عندما تكون قيمة الضرر أكثر من المسموح به أم يلتزم بتعويض يخصم من نسبة المسموح به؟ للإجابة على هذا السؤال هناك من يفرق بين الأمرين (المسموحات القانونية والاتفاقية) (في الحالة الأولى لا يمكن خصم المسموح القانوني من التعويض المستحق للمؤمن له أما في الحالة الثانية فإنه يمكن خصم المسموح من مبلغ التأمين، ويرى فريق من الفقهاء أنه لا محل للفرقة بين المسموحات القانونية والمسموحات الاتفاقية لأنه يتعين على المؤمن دفع التعويض كاملاً دون خصم القيمة المسموح بها إلا إذا كان هناك اتفاق على ذلك لأن القصد من وراء المسموحات هو إبعاد المؤمن له على المطالبة بمثل هذه النسب (3) ، والفكرة من هذا المسموح أيضاً هي التخفيف على المؤمن من جانب والبقاء على مصلحة للمستأمن في المحافظة على الشيء ما دام أن تعويض الضرر لن يكون كاملاً إذ يظل عليه أن يتحمل جزءاً منه (4)

**الفرع الثاني: استعمال دعوى الخسارة البحرية:** تباشر دعوى الخسارة البحرية من طرف المؤمن له أو المستفيد اعتماداً على بعض النقاط القانونية الواجبة الاستيفاء المنفق عليها من قبل فقهاء التأمين البحري والمتجسدة في الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له اتجاه المؤمن (أولاً) ثم التطرق إلى إجراءات أعمال دعوى الخسارة البحرية (ثانياً)

**أولاً - الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له:** يجب على المؤمن له أن يثبت أمور عدة، من بينها:

**أ- إثبات الحق في التأمين:** يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت حقه في التأمين، فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الموقع على الوثيقة، فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها، خلص من تقديم الوثيقة لحاملها، ومن التظهير إذا كانت الوثيقة لأمر، إذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين، فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقاً شخصياً ومباشراً اتجاه المؤمن يتميز عن حق المؤمن

<sup>1</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 452.

<sup>2</sup> باهي زواوية، مرجع سابق، ص 223.

<sup>3</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع نفسه، ص 456.

<sup>4</sup> علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 433.

له الموقع على الوثيقة، وفي حالة الوثيقة الاسمية فإنه يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت أن الوثيقة قد انتقلت بمقتضى إجراءات حوالة الحق، أو أن ملكية السفينة قد انتقلت إليه أو أجرت إليه غير مجهزة، إذ أن التأمين يستمر بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أخطار المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار<sup>(1)</sup>

**ب- إثبات الحق في المصلحة المؤمنة:** يتعين على طالب التعويض أن يثبت أن له مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها ليس فقط في لحظة وقوع الكارثة ولكن في لحظة المطالبة بالتعويض، ولا يكفي للإثبات المصلحة في التأمين مجرد نما ينبغي كذلك تقديم تقديم وثيقة أو شهادة التأمين وا الشهادة المثبتة لملكية السفينة أو شهادة تسجيلها باعتبارها دليلا على الملكية إذا كنا بصدد تأمين السفن وينبغي تقديم سند الشحن إذا كنا بصدد التأمين على البضائع، ويمكن أيضا إثبات المصلحة في التأمين على البضائع عن طريق سند الدين أو عقد بيع البضائع أو فاتورة شراءها<sup>(2)</sup>.

**ج- إثبات تعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر:** يجب على المؤمن له أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبينة في الوثيقة و من سلطات خُص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة، أو بشهادة الميناء أو الجمارك، ومن المعلومات المنشورة في الصحف، أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية، ويتم عادة بسندات الشحن ويكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات حتى يقيم المؤمن الدليل على عكس ذلك بكافة طرق الإثبات وليس في حجية سند الشحن في مواجهة المؤمن رغم أنه لم يكن موقعا عليه أي الاتفاقيات تقتصر حجيتها على عاقيدها ولا حجية لها إزاء الغير<sup>3</sup> استثناء فإذا كان صحيحا أن التصرف ولو كان محررا في سند عادي قد يصلح إثباتا إزاء الغير باعتباره<sup>3</sup> فمن الثابت أن واقعة إذا تضمن سند الشحن شروطا لا تحدد البضائع على وجه الدقة كشرط الجهل بالوزن أو مادية وا الكمية أو أن بيانات الشاحن غير معتمدة فلا يكفي للإثبات اتجاه المؤمن، ويجب الالتجاء إلى يصالات سداد الرسوم الجمركية، ولما كان الأمر يتعلّق طرق أثبات أخرى كبيان الحمولة بواقعة<sup>3</sup> جميع طرق الإثبات تكون مقبولة مادية<sup>(3)</sup>

## ثانيا - إثبات أعمال دعوى الخسارة البحرية

تتمثل إجراءات أعمال دعوى الخسارة البحرية فيما يلي:

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 209.

<sup>2</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص ص 459-460.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 209.

**مكان وزمان إقامة الدعوى:** إذا كان الأصل يقضي بأن يكون الحصول على التعويض من خلال دعوى يقيمها المؤمن له، فليس ثمة ما يمنع أن تكون تسوية الخسائر ودية بالاتفاق بين الطرفين إذا كانت المطالبة القضائية فإنها تقام في محكمة توقيع العقد أما إذا وقع نيابة عن المؤمن وكيله فتقام الدعوى فإذا صدر حكم من المحكمة يجيز للمؤمن أن يقدم دليل يخالف الوقائع المدونة موطن المؤمن أو في الأوراق الثبوتية التي قدمها المؤمن له، فلا يحول هذا الحكم دون الحكم على المؤمن بدفع التعويضات المتوجبة عليه بصورة مؤقتة قبل حسم موضوع البيانات الثبوتية المخالفة لما قدمه المؤمن له على أن يقد هذا الأخير كفيلا يضمن ما يترتب على صدور الحكم النهائي بالأدلة المقدمة وتنتهي مسؤولية الكفيل بعد سنتين إذا لم يلاحق خلالها (1)

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

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

### **المطلب الثاني: دعوى التترك**

يقصد بالتترك أو التخلي مطالبة المؤمن له المؤمن بدفع كامل مبلغ التأمين مقابل التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن ويكون للمؤمن له الخيار بين اللجوء إلى دعوى الخسارة وبين اللجوء إلى دعوى التترك حسب ما تمليه عليه مصلحته ، ومع ذلك (3) راعي أن القانون الجديد يحدد الحالات التي يجوز فيها التترك، كما يمكن الاتفاق على جواز أعمال دعوى التترك في حالات أخرى يعينها الاتفاق (الفرع الأول)، ويحدد أيضا القانون إجراءاته الجديد محل التترك وا (الفرع الثاني)، وفي حالة ما إذا تمت هذه الإجراءات وفقا لما هو منصوص عليه قانونا، وأصبح نافذ بموجب قبول المؤمن أو يحكم القضاء فإنه يترتب على التترك نتائج وآثار قانونية (الفرع الثالث)

<sup>1</sup> لطيف جبر كومانبي، مرجع سابق، ص 286.

<sup>2</sup> باهي زواوية، المرجع السابق، ص 227.

<sup>3</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص 377.

## الفرع الأول حالات التترك:

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

### 1 الفقدان الكلي للسفينة

2 عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها

3 تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 4/3 (القيمة المتفق عليه).

4 انعدام أخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر وإذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة (06) أشهر». وعليه فإن حالات ترك المتعلقة بالسفينة بالرجوع إلى المادة المذكورة هي:

### أ- انقطاع أخبار السفينة:

يعتبر انقطاع الأخبار من أقدم حالات التترك<sup>(1)</sup> وأكثرها فائدة للمؤمن له، فإذا لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معينة ولا يقصد بانقطاع الأخبار الذي يبرر التترك عدم تلقي مجهز السفينة الأخبار عن البضاعة أو السفينة.

إذ يعد انقطاع الأخبار قرينة على الفقدان حيث يجب على المجهز أن يثبت أن خبر عنها منذ ثلاثة أشهر من إبحارها وأن الأجل يسري منذ وصول آخر الأخبار عنها، وهي تستعد وتمدد إلى ستة (06) أشهر في حالة الحرب، وهذا ما أكدته المادة السابقة الذكر<sup>(2)</sup>.

ب - الفقدان الكلي للسفينة: (اختفاء السفينة) حالة اختفاء السفينة التي وردت ضمن حالات التترك التي أشارت إليها المادة 134 من قانون التأمينات، تتشابه حالة انقطاع الأخبار عن السفينة، إذ أنه في الحالتين نكون بصدد هلاك كلي للسفينة، إلا أن الفرق بين حالة انقطاع

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

<sup>2</sup> مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 95.



الأخبار عن السفينة وحالة اختفائها هو أنه في الحالة الأخيرة يكون الهلاك كلياً بالاستناد على دليل معروف، كما لو تعرضت السفينة إلى لغم بحري أو غرقت في عرض البحر بسبب تصادمها مع سفينة أخرى. بينما حالة انقطاع الأخبار قد يكون فيها هلاك السفينة هلاكاً حكماً، ذلك لأن انقطاع الأخبار عادة يتخذ كقرينة على هلاك السفينة وهذه غير قاطعة إذ يحتمل ظهور السفينة بعد المدة التي حددها المشرع (1)

**ج - عدم صلاحية السفينة للملاحة:** يجوز للمؤمن له ترك السفينة إذا أصبحت حالتها لا تسمح لها بالملاحة البحرية، ويقصد بعدم صلاحية السفينة للملاحة عدم إمكانها الاستمرار في الملاحة والعودة إلى ماكانت عليه، وعدم الصلاحية للملاحة قد يكون مطلقاً إذا استحال إصلاح السفينة، ويطلق عليه بالتعبير التجاري "عدم صلاحية السفينة للملاحة" غير أنه أصبحت هذه الاستحالة مستتعدة نظراً للتطور التقني بحيث أصبح إصلاح هيكل السفينة ممكناً، إلا إذا كان التلف كلياً، وقد يكون عدم الصلاحية نسبياً بحيث نصت الوثائق على الاستحالة النسبية إما لعدم وجود قطع الغيار لإصلاح السفينة في ميناء الرسو، وإما نقل قطرها من ميناء إلى ميناء آخر يمكن إصلاحها فيه (2)

**الفرع الثاني محل الترك و إجراءاته:** نظراً للمزايا التي يوفرها الترك فإنه لا بد أن تتوفر فيه شروطاً من أجل ممارسته من طرف المؤمن له، وهذه الشروط تتعلق بمحله أي الأشياء المضمونة (أولاً)، كما تحدد إجراءات معينة يتعين على المؤمن له مراعاتها عند ممارسة حقه في الترك (ثانياً).

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

**أ- الترك:** غير قابل للتجزئة يجب أن يرد الترك على الشيء بأكمله فلا يجوز أن يكون ترك الأشياء المؤمن عليها جزئياً أو معلقاً على شرط معين، وعدم التجزئة الترك معناها أنه يتعين على المؤمن له إذا اختار الترك كوسيلة للحصول على التعويض أن يتبعه وحده لجميع الشيء المؤمن عليه والمعرض للخطر، فلا يجوز له أن يطلب الترك عن جزء من هذا الشيء وتطبيق دعوى الخسارة على الجزء الباقي (3) إلا إذا كانت البضاعة مجزأة إلى مجموعة مستقلة في وثيقة التأمين فإنه يجوز للمؤمن له أن يقصر الترك على مجموعة دون أخرى (4).

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص ص 298-299.

<sup>2</sup> علي بن غانم، مرجع سابق، ص 94.

<sup>3</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 83.

<sup>4</sup> مهري محمد أمين، مرجع سابق، ص 99.

ب - نطاق التـرك : لا يشمل التـرك إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت محل للتأمين فإذا قام المؤمن له بتأمين جزء من الأشياء المؤمن عليها (جزء السفينة أو جزء من قيمة البضائع)، فلا يلزم بأن يترك إلا الجزء المؤمن عليه فقط، ولا يشمل التـرك أيضا إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت مستهدفة للخطر وقت الحادث، فلو فرض أن ربع البضائع المؤمن عليها أفرغ خلال الطـرق، ثم هـلكت الثلاثة الأرباع الباقية من البضائع بـغرق، فإن المؤمن له لا يلزم بأن يترك البضائع المفرغة خلال الطـريق لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث، ولكن المؤمن من جهتها لا يلزم بأن يدفع مبلغ التأمين إلا بعد استئـزال قيمة البضائع التي لم تكن مستهدفة للخطر، حتى لا يثرى المؤمن له من جراء التأمين<sup>(1)</sup>. ويشمل التـرك كل من ملحقات الشيء المؤمن عليه، وكذلك الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له بسبب الشيء المؤمن عليه، وعلى هذا فإن ترك السفينة المؤمن عليها يجب أن يشمل ملحقاتها، كما أن ترك البضاعة يجب أن يشمل الجزء الذي سلمه المؤمن له من ثمن بيعها، ما لم يتضمن البيع تنازلا من المؤمن له عن استعمال حق التـرك.

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

**أولا - الوفاء بالتعويض:** يثبت الحق للمؤمن في الحصول على التعويض الكامل إذا قام المؤمن له بالتـرك أو بالتخلي، ويكون المؤمن في هذه الحالة غير ملزم بدفع مبلغ أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة، أيا كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها<sup>(2)</sup>، فالتعويض بطريق التـرك ينطبق عليه نفس المبدأ الذي ينطبق على الطرق الأخرى في تسوية الخسارة، وهو المبدأ التعويضي، ومفاد هذا المبدأ أنه لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد من جهة ولا يمكن أن يزيد عن قيمة الضرر الذي لحق فعلا المؤمن له من جهة أخرى، وهو مبدأ بينته المادة 30 من قانون التأمينات التي جاء فيها «: لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه، وقت الحادث»، كما لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له، إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 994-495.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 247.

<sup>3</sup> المادة 623 من القانون المدني الجزائري.

وقد كرس قانون التأمينات هذا المبدأ، حتى لا يكون التأمين مصدر إضرار للمؤمن 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<sup>(1)</sup>، 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 دج وفي كلتا الحالتين المؤمن له يتلقى التعويض في حدود مبلغ التأمين المحدد في الوثيقة ولقد حددت المواد 105 – 106 من القانون رقم 04-06 المعدل للقانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات البحرية طرق تقدير التعويض وفي جميع هذه الطرق كان يكرس المبدأ التعويضي، وهو تلقي التعويض في حدود الضرر ومبلغ التأمين المتفق عليه في وثيقة التأمين، على أن تقدير التعويض في التخلي أو الترك لا يثير صعوبات مثلما هو الحال بالنسبة لدعوى الخسارة الخاصة، باعتبار أن التخلي هو تعرض الأشياء المؤمنة لإحدى حالات الخسارة الكلية مما يستدعي دفع مبلغ التأمين الكامل الوارد في وثيقة التأمين وأتم تقدير التعويض، فعلى المؤمن أن يقدم هذا التعويض في الأجل المحددة قانونا والمشرع لم يحدد المدة التي يلتزم فيها المؤمن بتقديم مبلغ التأمين، وقد أحال في المادة 117 من الأمر المتعلق بالتأمينات إلى المدة التي جاءت بها الشروط العامة في عقد التأمين: يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحددة في الشروط العامة لعقد التأمين<sup>(2)</sup> والشروط العامة في عقد التأمين، نقص بها ما جاء في القواعد العامة ووثائق التأمين، فقد نصت كل من المواد 25 – 26 على السواء على ذلك.

**ثانيا - انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه:** للمؤمن يكون من حق المؤمن انتقال ملكية المال المعوض عنه له وكذا حقوق الملكية المتعلقة به (المتبقية) بعد تعرضه للحادث بمجرد

<sup>1</sup> كمال كهيبة، مرجع سابق، ص ص 69-70.  
<sup>2</sup> كمال كهيبة، مرجع نفسه، ص 70.

تعويض المؤمن تعويضاً كاملاً للمؤمن له عن الخسارة اللاحقة بالبضائع محل عقد التأمين البحري

أكد المشرع الجزائري على هذه النقطة القانونية ضمن نصوصه القانونية في نص المادة 115 في فقرتها الثانية بصفة ضمنية على انتقال ملكية الشيء محل التأمين والذي عوض المؤمن تعويضاً كاملاً للمؤمن عنه، على عكس دعوى الخسارة البحرية التي لا تنتقل ملكيتها<sup>(1)</sup>، وكذلك نص المادة 24 الفقرة الأخيرة من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع

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

اتبعت معظم التشريعات العربية هذا الموقف القانوني وذلك من مصدر قانوني واحد وهو القانون العثماني الذي تم إلغائه سنة 1947. على عكس المشرع المصري الذي جاء موقفه القانوني مساوياً لموقف المشرع الجزائري في معظم المسائل القانونية الخاصة بالترك، خاصة بالنسبة للمدة القانونية، وكذا فقدان السفينة لمدة قانونية بثلاثة أشهر بمثابة قرينة على هلاك السفينة، دون أي إثبات للمؤمن له على عكس ما تتطلبه التشريعات العربية ذات المنهج العثماني كالتشريع الأردني والتشريع السوري .

<sup>1</sup> المادة 115 الفقرة الثانية من قانون التأمينات التي نصت على أنه: « ويتعين على المؤمن عندئذ وضع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية .  
<sup>2</sup> باهي ازووية، مرجع سابق، ص 23.

خاتمة

## خاتمة:

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

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

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

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

كما يمكن للمؤمن له اللجوء لدعوى الترك كطريقة استثنائية من طرق التعويض، خاصة بالقانون البحري، ويستعمل المؤمن له هذا النظام في الحالات التي تصاب فيها البضاعة المؤمن عليها بمخاطر جسيمة وتدعى بالأخطار الكبرى المنصوص عليها في القانون ووثيقة التأمين، وأضرار لها كعدم صلاحية السفينة للملاحة أو التلف الكامل للبضاعة ومن الفوائد المهمة لهذا النظام هو سرعة التسوية لمبلغ التأمين وبساطة الإجراءات مقارنة بدعوى الخسارة والتي هي الأصل في التعويض .

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

و نختتم درستنا لموضوع عقد التأمين البحري في التشريعات العربية والإتفاقيات الدولية ، سواءا بالطرق العادية أو غير عادية، فينتهي عقد التأمين عموما :

بانتهاؤه مدته، فلقد جعل التشريع الجزائري على غرار باقي التشريعات عقد التأمين البحري محدد المدة، واعتبر ضرورة تحديد المدة في العقد الزامية على الأطراف لكونه بيانا جوهري في تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن لأجله وهذا تنص عليه المادة السابعة 07 من الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات، والتميز بين تاريخ الاكتتاب وتاريخ سريان العقد في وثيقة التأمين

بفسخ العقد، لتخلف احدى الشروط أو بطلانه لتخلف احدى الأركان، بزوال الخطر المؤمن منه بالتقادم المسقط والذي يعني فقدان الحق الشخصي نتيجة عدم المطالبة به خلال زمن معين فمن أهم خصوصيات عقد التأمين البحري تقادم الدعوى فقد نصت المادة 121 من التامين أنه يحدد أجل تقادم الدعوى بعامين ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه.

# المراجع



## المراجع:

1. هيفاء رشيدة تكاري، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجازيري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012.
2. هاني محمد دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
3. موح صغير أودني، إعادة التأمين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر.
4. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005
5. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012، الإسكندرية.
6. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1990.
7. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992
8. محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، المجلد السادس، عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 221-222.
9. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010.
10. محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
11. محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجازيري، المجلة الجازيرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد 01، جامعة الجازير، 1993.
12. محمد السيد الفقهي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
13. لطيف جابر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية – الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003

14. كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، الطبعة الثانية، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
15. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، 2000.
16. عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
17. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1964.
18. عبد الحليم كمون، الوجيز في شرح القانون التجاري الجزائري، قصر الكتاب، الجزائر، 2006.
19. طالب حسن موسى، قانون بحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
20. شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010.
21. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف الإسكندرية، 1986.
22. زكريا ساريس، الوجيز في مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر.
23. رجع كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام (1978) قواعد هامبورج، منشأة المعارف بالإسكندرية.
24. ربان مدحت عباس حلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهاني للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993.
25. خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجازيري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
26. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجازيري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجازير، 1983.
27. حديدي معارج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2007.

28. جمال دباغ، المحاور الرئيسية للتأمين البحري، مجلة ال اريد العربي، العدد 78، 2003.
29. جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف بمصر، 1965.
30. جسن حرب اللصاصة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، الطبعة الأولى، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان.
31. تكاري هيفاء راشدة . النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري . شهادة دكتوراة في العلوم تخصص قانون أعمال . إشراف الأستاذ محمودي مراد . جامعة مولود معمري تيزي وزو كلية الحقوق والعلوم السياسية . تاريخ المناقشة 19 ديسمبر 2012 . سنة الدراسة 2011-2012.
32. بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
33. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، 2009.
34. باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.
35. إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، قصر الكتاب، 2007، الجزائر.
36. أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، الشركة العامة للنشر والتوزيع، ليبيا، 1977 .
37. حميدة جمية، الوجيز في عقد التأمين ، دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، 2011.
38. علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2011.

المراجع باللغة الأجنبية:

Yvonne LAMBERT- FAIVER, Droit des assurances, 10eme edition, Dalloz Delta, 1998.

## القوانين:

1. المادة 97 من قانون التأمينات الجزائري تنص على أنه « يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية.
2. تقضي المادة 49 من قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر لسنة 1967 بأنه في حال انتقال ملكية السفينة أو تأجيرها عارية غير مجهزة، فإن التأمين يستمر بحكم القانون الصالح المالك الجديد أو المستأجر، بشرط أن يحضر المؤمن بذلك في خلال عشرة (10) أيام من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار وان تقوم بجميع الالزامات التي كان يلتزم بها المؤمن له تجاه المؤمن بمقتضى العقد ويجوز في هذه الحالة أن يفسخ العقد خلال شهر (30) من تاريخ إخطاره وعلى المحال إليه أي يدفع الأقساط المستحقة وقد أخذت المادة 385 من القانون البحري المصري الجديد بذات الأحكام.
3. نصت المادة 17 من القانون البحري الج ازئري على أنه «: يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى طرف منه .«.....
4. المادة 15 من نفس القانون نصت على أنه «: يجب أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاتينية على السفينة.
5. تنص المادة 18 من القانون البحري الجزائري على أنه «: حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من ان عناصر شخصيتها
6. المادة 640 من القانون البحري الجزائري نصت على أنه «: يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية ...لمدة معينة أو بهيكلها.
7. المادة 132 من قانون التأمينات الجزائري نصت على أنه «: يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له... باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.
8. نصت المادة 113 من قانون التأمينات على أنه «: يترتب على كل تصريح غير صحيح .«
9. نصت المادة 220/3 من قانون التأمينات على أنه «: يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكنتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان .
10. نصت المادة 109/1 من قانون التأمينات على أنه «: إذا أخل المؤمن له بالالتزامات ... بالنسبة للقسط المستحق فعلا «

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

11. نصت المادة 108/7 من قانون التأمينات « أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه .

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

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

#### الأوامر:

1. أمر رقم 75/59 المؤرخ في 20 رمضان الموافق ل 1395 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم الأمر رقم 96/27 المؤرخ في 09 ديسمبر 1996، ج ر عدد 77 مؤرخة في 11 ديسمبر 1996.
2. الأمر رقم 95-07 المعدل بالقانون رقم 04-06، والمتعلق بالتأمينات.
3. الأمر 95/07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية المؤرخة في 8 مارس 1995، العدد 13، والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006، العدد 15.

#### المواقع الإلكترونية:

1. تأمين، (بدون تاريخ) متاح، من ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، على، [/https://ar.wikipedia.org/wiki](https://ar.wikipedia.org/wiki)

# الفهرس

الفهرس:

الصفحة	العنوان
02	إهداء
03	شكر
05	مقدمة
10	الفصل الأول – الأحكام العامة لعقد التأمين البحري
11	المبحث الأول: الإطار العام لعقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية
11	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري
11	أولاً: تعريف عقد التأمين البحري في التشريع المقارن
11	أ- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي
12	ب- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الإنجليزي
13	ثانياً: تعريف عقد التأمين البحري طبقاً للتشريع الجزائري
14	خصائص عقد التأمين البحري
18	المطلب الثاني: إبرام عقد التأمين البحري
18	الفرع الأول: كيفية إبرام عقد التأمين البحري
18	أولاً: أطراف عقد التأمين البحري
23	ثانياً: أركان عقد التأمين البحري
29	الفرع الثاني: إثبات عقد التأمين البحري
29	أولاً: وثيقة التأمين البحري
31	ثانياً: دور وثيقة التأمين البحري
32	ثالثاً: إنتقال وثيقة التأمين البحري
34	المبحث الثاني: موضوع عقد التأمين البحري
34	المطلب الأول: العناصر المؤمن عليها في عقد التأمين البحري
34	الفرع الأول: القيم المادية
43	الفرع الثاني: القيم الغير المادية
43	أولاً: تأمين المسؤولية
45	ثانياً: إعادة التأمين
46	المطلب الثاني: المخاطر المؤمن منها في عقد التأمين البحري
47	أولاً: تعريف الخطر البحري
48	ثانياً: نطاق ضمان الأخطار البحرية
50	الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة
51	الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف
53	الفصل الثاني: تنفيذ عقد التأمين

55	المبحث الأول:التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري
55	المطلب الأول: التزامات المؤمن له
55	أولاً: أساس الإلتزام
55	ثانياً: جزاء الإخلال بالإلتزام (بطلان التأمين)
57	الفرع الثاني: الإلتزام بدفع القسط
57	أولاً: كيفية حساب القسط
59	ثانياً: كيفية الوفاء بالقسط
60	الفرع الثالث: التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن
60	أولاً: التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع على الشيء المؤمن عليه
61	ثانياً: المحافظة على حقوق المؤمن تجاه الغير
61	ثالثاً: تثبت الأضرار النائة عن الحادث
62	المطلب الثاني: التزامات المؤمن
62	الفرع الأول: دفع مبلغى التعويض أو مبلغ التأمين
63	الفرع الثاني: التزام المؤمن بتكوين إحتياطي حسابي لصالح المؤمن له
64	الفرع الثالث: تخفيض التأمين
65	المبحث الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري
65	المطلب الأول: دعوى الخسائر البحرية
65	أولاً: تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها
68	ثانياً: المسموحات
69	إستعمال دعوى الخسارة البحرية
69	أولاً: الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له
70	ثانياً: إثبات أعمال دعوى الخسارة البحرية
71	المطلب الثاني: دعوى الترك
72	الفرع الأول: حالات الترك الخاصة بالتأمين على السفينة
73	الفرع الثاني: محل الترك وإجراءاته
74	الفرع الثالث: آثار الترك
78	خاتمة
81	المراجع
87	الفهرس