

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur  
et de la Recherche Scientifique

Université Akli Mohand Oulhadj - Bouira -

Tasdawit Akli Muhend Ulhag - Tubirett -



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة أكلي محمد أولحاج

- البويرة -

## كلية الحقوق و العلوم السياسية

# التأمين البحري على السفينة

مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق

تخصص قانون اعمال

تحت اشراف الاستاذ :

❖ د. ربيع زكرياء

من اعداد :

❖ قندول اسماعيل

2024/2023

سیدنا محمد رسول اللہ

Sidi

## شكر و تقدير

مصداقا لقوله صلى الله عليه وسلم من لم يشكر  
الناس لم يشكر الله الحمد لله الذي أنار لي درب العلم  
والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقني على  
انجاز هذا العمل. أتوجه بالشكر الجزيل ووافر  
الامتنان والعرفان إلى كل من ساعدني على انجاز  
هذا العمل المتواضع واطمئن بالذكر الأستاذ المشرف  
ربيع زكرياء الذي لم يبخل علي بنصائحه  
وإرشاداته التي أنارت لي الطريق لأخر لحظة من  
انجاز هذا البحث.

## اهداء

إلى من وضع المولى - سبحانه وتعالى - الجنة تحت قدميها،  
ووقَّرها في كتابه العزيز...

(أمي الحبيبة).

إلى صاحب السيرة العطرة، والفكر المُستنير؛  
فلقد كان له الفضل الأوّل في بلوغي التعليم العالي  
(والدي الحبيب)، أطال الله في عُمره.

إلى اخوتي حفظهم الله

إلى جميع اساتذتي الكرام

إلى أصدقائي الذين أشهد لهم بأنهم نعم الرُفقاء في جميع  
الأمر...

أهديكم بحثي المتواضع

قندول اسماعيل



# المقدمة

## التأمين البحري على السفينة

### مقدمة :

يعد التأمين بصورة عامة من أهم الدعامات التي تقوم عليها حضارتنا الراهنة، لأنه ساعد في ازدهار الحياة الاقتصادية واستقرار الأوضاع الاجتماعية ويعد في الوقت الراهن أهم مظاهر التعاون الدولي ، فمنذ نشأة الإنسان، وهو معرض لجملة من الأخطار المحتملة الوقوع في أي وقت وفي أي مكان في حياته وفي مختلف نشاطاته والتي قد تؤدي إلى التعرض لخسائر كبيرة، فحاول تفاديها عن طريق مدخراته الخاصة غير أن حجمها الكبير جعله في الكثير من الأحيان يقف عاجزا على تغطيتها ، ونتيجة لرغبته في الأمان والضمان توصل إلى فكرة تقوم أساسا على التعاون و هذا ما يعرف بالتأمين.

ان التأمين على السفينة هو ذلك النوع من التأمين الذي يوفر الغطاء و الحماية لجسم السفينة من الاخطار اثناء قيامها برحالت بحرية بين موانئ او اثناء عملها داخل الموانئ او عند توقفها في الميناء او خلال عملية التشييد او البناء في إحدى الترسانات .و يتم التأمين ضد الاخطار التي تتعرض لها السفينة في جميع هذه الحالات لمدة زمنية محددة و يشمل التأمين جسم السفينة و مسؤولية المالك و مسؤولية القائمين بعمليات الاصلاح و تقوم نوادي الحماية و التعويض و التي تتشكل عضويتها بشكل أساسي من مالك السفن بتغطية بعض الاخطار الاخرى التي لا تغطيها وثائق تأمين أجسام السفن .و تتنوع وثائق التأمين على اجسام السفن وفقا للمدة الزمنية للتغطية و منها الوثيقة المؤقتة و التي تغطي السفينة خلال مدة زمنية محددة و وثيقة الرحلة و هي تغطي السفينة اثناء الرحلة البحرية و وثيقة التشييد و أخرى مختلطة .كما ان نوع التأمين على هياكل السفن يختلف باختلاف نوع السفينة المطلوب التأمين عليها و طبيعة المخاطر التي يتم تغطيتها و المدة الزمنية للتغطية و طبيعة الرحلة و غيرها من العوامل الاخرى.

تقوم اليوم بعمليات التأمين الخاص بالملاحة البحرية شركات تأمين ضخمة محلية و عالمية وكذلك جمعيات الحماية و الضمان التي تتكفل بحماية و ضمان تعويض اضرار مالكي السفن المنتسبين اليها مثل جماعة اللويدز البريطانية .

وسنتناول في هذا البحث قسم من اقسام التأمينات البحرية الثلاثة و هو التأمين البحر على سفينة

وعلى هذا الاساس فان الاشكال القانوني المطروح في البحث :فيما تتجلى اجراءات التامين البحري على سفينة في الجزائر و ما هي الاثار المترتبة ؟

### اسباب الموضوع :

\* اعتبارا للموقع الاستراتيجي الذي تحتله الجزائر بساحلها الشاسع الممتد على جزء هام من البحر الابيض المتوسط و الذي يشكر بوابة افريقيا والصفة المقابلة لاهم موانئ اوروبا مما يرشح الجزائر اذا ما استغلت امكثنياتها و مكانتها الاستراتيجية الى بلوغ مكانة هامة في اقتصاديات النقل البحري .  
\* اهتمام الجزائر بانشاء ميناء الحمدانية و ربطه مع طريق الحرير .

### اهداف الموضوع :

تهدف الدراسة إلى التعرف على الإجراءات المصاحبة لعملية التامين البحري على البضائع وفق ما نصت عليه الترسانة القانونية للمشرع الجزائري وهذا من خلال عرض الخطوط العريضة لعملية التامين البحري على البضائع والأطراف المشاركة فيها , بالإضافة إلى الأخطار المغطاة من خلال هذه العملية التأمينية ، والالتزامات المترتبة على الأطراف المشاركة وهذا على حسب ما نص عليه المشرع الجزائري.



# الفصل الأول :

## ماهية عقد التأمين

### على سفينة

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

---

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

### الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة :

إن التجارة الخارجية، عادة ما تركز على ثلاثة عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، وهذه العقود هي: عقد البيع، عقد النقل وعقد التأمين. فلهذا الأخير مركزا هاما في التجارة الخارجية، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، و على أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العالقة بين طرفيه.

لذا فقد قسم هذا الفصل إلى مبحثين سيتم التحدث في الأول عن الاطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري ، بإبراز تعريفه والخصائص التي تميزه عن العقود الأخرى في مبحث اول ، ثم مضمون عقد التأمين البحري في مبحث ثاني .

### المبحث الاول : عقد التأمين البحري على السفينة :

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

### المطلب الأول : تعريف عقد التأمين البحري:

تطور التأمين البحري كثيرا من بداية ظهوره الى الآن و تطور معه مفهومه و ذلك بتطور التشريعات في مختلف دول العالم , و يمكن توضيح مفهومه من خلال ما يلي :

**الفرع الاول : تعريف التأمين البحري بالنسبة لبعض للتشريعات :**

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

### أولاً : تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي :

كان للقضاء الفرنسي دور مهم في تطوير فكرة التأمين البحري القائمة على الخطر البحري، وأخذ بمبدأ امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية و البحرية باعتبارها تابعة للرحلة البحرية جاء هذا التعريف في المادة الأولى من القانون 03 جويلية 1967 والتي أصبحت المادة 171-1 من تقنين التأمين الفرنسي والتي استندت على معيار جديد للفرقة بين التأمين البحري و اقي التأمينات ألا وهي " العملية البحرية" بدلا من "الرحلة " سابقا ولقد عرفته كما يلي على أنه:"يخضع لهذا الباب (المتعلق بالتأمين البحري)، كل عقد تأمين يكون محله ضمان المخاطر المتعلقة بعملية بحرية ما".<sup>1</sup>

فمن خلال إعادة صياغة النص المعرف للتأمين البحري وسع من نطاق هذا الأخير باستبداله فكرة الرسالة البحرية بفكرة "العملية البحرية"، التي أدت إلى شساعة نطاق الأخطار المضمونة بحريا بشكل واضح وكبير، فهي صيغة مرنة تستطيع أن تشمل جميع أنواع العمليات بما في ذلك العمليات التي تتم في الموانئ كالقطر والإرشاد والأشغال الأخرى قامة الأرضيات للأحواض المتعلقة بالموانئ، فنشاط الملاحة البحرية ينطوي على سلسلة من العمليات المتسلسلة والضرورية، فمنها ما هو ينتمي إلى الملاحة بشكل مباشر كالنقل منها ما ينتمي إليها بشكل غير مباشر كالقطر والإرشاد والرسوم والإصلاح والبناء والنقل البري أو النهري أو الجوي كبضاعة قبل أو بعد النقل البحري مما يجعل هذه العمليات التجارية تشكل وحدة متكاملة يجب أن تخضع لنظام قانوني واحد عملا بالمبدأ المنطقي "الفرع يتبع الأصل" وهو ما يسمى في الفقه بنظرية التبعية، كما أنه من الصعب الفصل بين العمليات المتعاقبة مما جعل الضرورة التجارية القائمة على التبسيط وهما من دعائم القانون التجاري ، وهذا التعريف ضروري لتحديد التأمين البحري عن التأمين البري، فالمشرع الفرنسي في تعريفه هذا أيضا لم يعتمد على خطر البحر ليعرف التأمين البحري (أحد الأخطار المضمونة) إنما لضمان الأخطار بأنه عملية بحرية.<sup>2</sup>

### ثانياً : تعريف عقد التأمين البحري في القانون الإنجليزي :

لقد مر مفهوم التأمين البحري في إنجلترا بمراحل مختلفة، و تطور بتقدم و ازدهار الملاحة البحرية، و احتلال إنجلترا مركزا هاما في عمليات التأمين و إعادة التأمين على المستوى الدولي، قد يكون الدافع إلى إصدار أول قانون أصبح مصدرا للقوانين الحديثة في هذا الميدان والصادر سنة 1906 ،الذي عرف العقد في المادة الأولى منه بقوله " : هو عقد

<sup>1</sup> - PIERRE LUREAU : Les assurances maritimes, Encyclopédie Commerciale IV, DALLOZ N°10, 1972,p02.-

<sup>2</sup> - علي بن غاتم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الج ازنر، ص 38-41

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة و إلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية " 1.

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 أطلق عليه عبارة المخاطر البحرية والتي عرفها على وجه المثال في المادة 03 من قانون 1906 وليس على سبيل الحصر كون أن الأخطار البحرية غير قابلة للحصر وهي محل تغير وتطور مستمر وما نلاحظه في هذا التعريف أن المشرع الإنجليزي أخذ في تعريفه مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فالمؤمن يلتزم بالتعويض المتفق عليه وهي إشارة واضحة إلى تأكيد الطابع التعاقدي وضرورة ترك الحرية للمتعاقدين . 2

### الفرع الثاني : تعريف التأمين البحري في القانون الجزائري :

بحلول تاري 1975/07/05 ، وهو تاريخ وقف العمل بالقانون الفرنسي، أصبحت الجزائر تعيش فراغا تشريعيا في ميدان التأمين البحري، ذلك لأن التقنين البحري الصادر في أكتوبر 1976 ، لم يتضمن أية أحكام تتعلق بالتأمينات، لكن بقي الخلل يشوب هذا القانون، و لحسن الحظ أن أغلبية الأحكام المعمول بها في التأمين البحري الدولية هي أحكام تفسيرية مما يترك الحرية للمتعاقدين في اختيار القوانين الواجبة التطبيق. و بتاريخ 25/01/1995 صدر الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات، ووفقا للمادة 92 منه فقد عرفه المشرع كما يلي : " تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري .

كما يلاحظ أن التعريف الذي جاء به قانون رقم 07-80 أشمل نطاقا بعبارة "عملية بحرية" حيث يشمل الإرشاد والقطر صلاح الموانئ. وا والأرضيات وبناء السفن والإصلاح ... ، على عكس التعريف الذي جاء في القانون رقم 07/95 الذي جاء بعبارة "عملية نقل بحرية" حيث حصر التأمين البحري في عملية النقل البحري وبقية العمليات الأخرى والتي سبق وأن ذكرتها لا تدخل في عملية الرحلة أو التأمين بصفة عامة. 3

1- سمير شرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، مطبعة النشر دار القومية، القاهرة 1996 ، ص04

2- علي غاتم، المرجع السابق ، ص 44-45

3- سماح محمودي، التأمين البحري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون الأعمال، جامعة الحاج لخضر، باتنة،

السنة الجامعية 2003-2004 ، ص 13

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

أخذ المشرع الجزائري بمعيار العملية البحرية رغم الغموض في النص الجديد، م يوضح ذلك ه أجاز التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ حسب ما اتفق أن عليه في العقد، وهذا ما أكدته المادة 149 من القانون 07/80 المقابلة للمادة 124 من الأمر 07/95، كما أكد ذلك أيضا في التأمين على البضائع بامتداد التأمين إلى الأخطار التبعية للنقل البحري من أخطار برية أو نهريّة أو جوية، وهذا ما نصت إليه المادة 160 من قانون 07/80 المقابلة للمادة 136 من الأمر 07/95.

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

دعم تعريف التأمين البحري إلى جانب القانون الخاص قانون عام الذي عرف في المادة 619 من القانون المدني الجزائري حيث نصت بأن « التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغ من المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن ». وفي القانون العام استعمل مصطلح العقد وتطرق إلى أطرافه وبين العنصر الجوهري إلا وهو الخطر<sup>1</sup>.

من خلال التعريف الوارد في القانون الجزائري، يتبين لنا أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري و هو مفهوم مطابق على وجه التقريب لما أخذ به القانون الفرنسي، إذ أنه لم يحدد الخطر محل التأمين البحري و إنما جعله شامل لكل الأخطار البحرية المتعلقة بالعملية البحرية، و هذا ما تؤكدته المادة 124 من الأمر 95 - 07 عند نصها على التأمين على السفينة أثناء سفرها، تركيبها، أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف خلال الأجل المحددة بالعقد.

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

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

### المطلب الثاني : خصائص التأمين البحري :

يتميز عقد التأمين البحري بجملة من الخصائص، فهو من العقود الرضائية والملزمة لجانبين كما أنه عقد إحتمالي وعقد معاوضة إضافة إلى أنه حسن النية ومن عقود اللإذعان وكذلك عقد تجاري، وسنتطرق لهذه الجملة من الخصائص بالتفصيل في مايلي :

### الفرع الأول : عقد التأمين البحري عقد رضائي :

ينعقد العقد بمجرد تراضي الطرفين وتوافق الإرادتين بإصدار الإيجاب والقبول كقاعدة عامة ، وعقد التأمين البحري يعتبر أيضا من العقود الرضائية إستنادا إلى هذا المبدأ ، والعقد لا ينعقد إلا بالكتابة هذا إذا إتفق الطرفان على جعله عقدا شكليا ووجوب العقد مكتوبا نظرا لأهمية التوقيع إلتمام وثيقة التأمين وبالتالي تعتبر الكتابة شرطا لإلثبات ومن أجل تنبيه الطرفين لإلتزامات التي توضع على عاتقهما إعتبر عقد التأمين البحري عقدا شكليا ولا ينعقد إلا بتحرير وثيقة التأمين و نصت المادة 79 الأمر 79-89 مايلي : " يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين و يمكن إلتزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية". وهذه المادة تطابقها المادة 699 من قانون 89-08 الملغى، و هنا تكون الإجابة عن الإشكالية التي تثار حول كيفية تصنيف الكتابة وهي ركن لإنعقاد أم ركن لإلثبات؟ وبالتالي تكون الإجابة كالتالي هي ركن لإلثبات وهذه الفكرة أيدها المشرع الجزائري في المادة 79 من الأمر 79-89 السابقة الذكر.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين :

العقد الملزم للجانبين هو العقد الذي ينتج عنه التزامات في ذمة كل من طرفيه أي المؤمن والمستأجر<sup>2</sup>، أي أن لهما طابع إلزامي تبادلي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، أما إذا لم يتحقق الخطر فإن ذلك لا يضيف على عقد التأمين صفته الإلزامية، حيث نصت المادة 55 من القانون المدني على ما يلي: " يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الإلتزام بعضهما بعض " .

كما وقد نصت عليها المادة 2 من عقد التأمين الجزائري والتي أحالتنا إلى المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو ايردا أو أي أداء آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد ذلك مقابل أقساط أو أي دفعات مالية أخرى .

1 - هيثم حامد المصاورة، المنتقى في شرح عقد التأمين، الطبعة الأولى، إثناء للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 81  
2- خليل أحمد حسن قعادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الإلتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،

1994، ص 22

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

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

وما يستنتج أيضا عن الإيضاح الكامل عن كل الحقائق الرئيسية المتعلقة بالعقد ، يؤدي على إثرها إلى التعرف في تحديد مبل القسط ، أو قبول التأمين بصفة عامة أو رفضه.

ويرد على ذلك بأن تحقق الخطر لا يعد شرطا لنشوء التزام المؤمن بل هو شرط التزام لتنفيذه، فتعليق 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 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.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث : عقد التأمين البحري من عقود حسن النية :

يقصد بهذه الخاصية هي أن الطرفين يلتزمان بتعهدات متقابلة و بالتالي تكون الشروط واجبة على الطرفين إلا في حالة مخالفة للنظام العام و الأداب العامة، فبالنسبة للالتزامات المتبادلة هي دفع الأقساط بالنسبة للمؤمن له و تقابلها تعهد المؤمن بدفع قيمة التأمين عند وقوع الخطر المؤمن عنه، و تختلف الإلتزامات الطرفين بين المحقق و الإحتمالي، فالمحقق يتمثل في إلتزام المؤمن أما الإحتمالي قد يقع و قد لا يقع تبعا لحدوث الخطر المؤمن منه، وهو إلتزام المؤمن و هذا ما دفع البعض للقول أن إلتزام المؤمن لا ينشأ عند إبرام العقد بل يمتد إلى غاية ظهور الخطأ ووقوعه و من هنا تم التفرقة بين الإنشاء و التنفيذ فإمتداد تنفيذ الإلتزام الى تحقق الخطر لا يجرّد عقد التأمين من صفته التبادلية.<sup>3</sup>

و بتالي بمجرد نشوء العقد و انعقاده يؤدي بالضرورة إلى نشوء إلتزام المؤمن و يكون هذا الإلتزام هو سبب إنعقاد العقد و سبب إلتزام المؤمن له بدفع القسط فالإلتزام طرف يؤدي

<sup>1</sup> - هيفاء رشيدة تكاري، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص:

القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012، ص 72

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 20

<sup>3</sup> - لطيف جابر كوماتي، القانون البحري، الطبعة الثانية - الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع،

عمان، 2003، ص 255



## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

بالضرورة إلى إلتزام الطرف الآخر و تترتب عنه السببية و قد نصت المادة 99 من القانون المدني الجزائري على مايلي: "يكون العقد ملزما للطرفين متى تبادل المتعاقدان الإلتزام بعضهما بعضا".<sup>1</sup>

### الفرع الرابع : عقد التأمين البحري عقد احتمالي :

من المعروف عن عقد التأمين البحري انه غالبا ما ينصب على إحتمال وقوع الخطر المؤمن ضده، و الخطر يقع على حالات مختلفة متمثلة في أنه قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري وقد لا يحدث نهائيا، و من هنا يمكن القول أن مزايا هذا العقد قد لا يمكن التطرق لها عند إبرام هذا العقد بين طرفيه المؤمن و المؤمن له، كما قد يتمكن المؤمن من الحصول على مبلغ التأمين أو التعويض الذي ورد في العقد، بمجرد وقوع الخطر المؤمن ضده، وقد يحصل أن لا يقع الخطر المؤمن منه، و ينفذ العقد و ينتهي هذا الأخير المؤمن من جميع الأقساط و عليه لا يعرف مقدما من هو المستفيد من هذا العقد و النقطة التي تثبت عقد التأمين هو عقد احتمالي هي إحتمالية الخطر المؤمن ضده و عدم معرفة و عدم العلم بوقوعه أي جهل وقت الوقوع، و عند قيام التأمين على أمر غير محقق هو إحتمال تحقق الخطر أن يصبح الخطر ركن من أركان العقد و لا يقوم العقد إلا من خلال توافره و من عدمه لا يقوم العقد، و من هنا أورد المشرع الجزائري عقد التأمين ضمن عقود الغرر إذ عرفت المادة 99 من القانون المدني الجزائري هذه العقود كمايلي: ".....إذا كان الشيء المعادل محتويا على حظ ربح أو خسارة لكل واحد من الطرفين على حسب حادث غير محقق، فإن العقد يعتبر عقد غرر" و من خلال دراسة هذه المادة نستقرأ أنه في زوال صفة الغرر لا يصبح محل التأمين صالحا للتأمين.<sup>2</sup>

### الفرع الخامس : عقد التأمين البحري عقد اذعان :

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

يتناقش الطرفين حول شروط العقد و لكن في الواقع لا يبرم عقد التأمين في هذه الحالة بل أن شركات التأمين لها مركز قانوني قوي كما تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة و لا يحق لهؤلاء إلا قبولها أي لا يجوز لهم رفضها مع عدم الحق في المناقشة لهذا كانت الحرية التعاقدية محدودة و من هنا أعتبر العقد من عقود الإذعان و

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

<sup>2</sup> لطيف جبر كوماتي، مرجع سابق، ص 255

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

توجد حالات إستثنائية يحق فيها المستأمن أن يناقش شروط العقد مثل قيام العقد بين شركة التأمين و شركة البترول .

أما بالنسبة للشروط التعسفية المذكورة في المادة 199 من القانون المدني والتي يحق للمؤمن أن يدرجها في العقد أعتبرت باطلة وهي على سبيل الحصر لا المثال.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني : مضمون التأمين البحري:

إن الغرض الأساسي للتأمين بصفة عامة هو تغطية الأضرار التي تصيب الذمة المالية للمؤمن له نتيجة رجوع الغير عليه بالمسؤولية و نتيجة الضرر الواقع على المضرور .

و يلعب التأمين البحري دورا مؤثرا في ضمان استمرار الملاحة البحرية و تحسين المصالح المتقابلة لأطرافها من المخاطر التي تكتنفها ويعتبر هذا العقد الوسيلة و الأداة التي أوجدها المنشغلين بالتجارة البحرية من اجل ضمان و استمرار مباشرة تلك التجارة و المحافظة على المصالح الناشئة عنها.

وستتناول في هذا المبحث اطراف عقد التأمين على السفينة في المطلب الأول و في المطلب الثاني سنتناول عناصر عقد التأمين على السفينة .

### المطلب الاول : اطراف عقد التأمين :

طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة و المستأمن(المؤمن له) من جهة أخرى، و في الغالب لا يبرم العقد بينهما مباشرة بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم:"سماسرة التأمين البحري " .

أما في إثبات العقد فقد خرج المشرع الجزائري كباقي التشريعات الأجنبية والعربية عن القاعدة العامة ، أي حرية الإثبات في العقود التجارية ، حيث يتم عادة في شكل محرر مطبوع يسم وثيقة التأمين ، و عليه يتعين تناول المؤمن في الفرع أول و نتناول المؤمن له في الفرع ثاني ، و المستفيد و وسطاء التأمين في الفرع الثالث و الرابع .

### الفرع الاول : المؤمن :

يعتبر المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين ولما كان التأمين يعقد عن مبالغ طائلة و يواجه أخطار جسيمة، فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة لا يقوى عليها الأفراد

<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

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

و من ثم التأمين لا تمارسه اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة و قد تأخذ شكل جماعة تأمين تبادلي .

تعوض هذه الشركات المؤمن له في حالة قيام الخطر أو تحققه أي عند وقوع الحادث مقابل أقساط محددة، و قد يقوم التأمين البحري من خلال جمعيات التأمين التبادلي و يقصد بها كل جمعية تحزم أشخاص معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الشركات المدفوعة منهم، وتنتشر جمعيات التأمين التبادلي بكثرة في مجال التأمين البحري في إنجلترا و يطلق عليها اسم نوادي الحماية والتعويض، و تتمثل أهميتها في أنها تغطي الأخطار التي لا تغطيها شركات التأمين، و يتحمل مسؤوليات مالك السفن تجاه الأشخاص الذين يتواجدون على ظهرها، و تتحمل أيضا الخسائر والأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية، و تسوي جميع المنازعات عن طريق التحكيم<sup>1</sup>.

أما المشرع الجزائري فسار في نفس المنهج الذي إعتده المشرع المصري و الإنجليزي وذلك طبقا لنص المادة 215 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات يتبين أن شركة التأمين تتخذ شكلين إما شركة ذات أسهم أو شركة ذات شكل تعاضدي، فالشكل الأول يكون من خلال النظر إلى عدة جوانب و إلى الأهمية البالغة لهذه الشركات المتمثلة في التنمية الاقتصادية الوطنية وتوفير أموال ضخمة و كذلك ما تمثله شركات التأمين من المساهمة الصادرة في سوق التأمين البحري إنطلاقا مما ذكر حيث أقر المشرع الجزائري إعطاء شركات التأمين التجارية شكل شركة مساهمة من خلال نص المادة 215 من قانون التأمينات التي نصت على: "تخضع شركة التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين التاليين شركة ذات أسهم.....".

أما بالنسبة للشكل الثاني فهذا النوع من الشركات يقوم على أساس التعاون بين مجموعة من المؤمنين لهم نفس الخطر و نفس المهنة، و هدفهم مدني غير محقق للربح أي لا يهدف إلى الربح، و يلزم أعضائها بدفع إشتراكات تسوية التعويض عن الخسائر عند وقوع الخطر، و قد أقر المشرع الجزائري في المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات السابقة الذكر أنه عند صدور هذا الأمر يمكن للهيئات التي تمارس عمليات التأمين دون أن يكون غرضها الربح أن تكتسي شكل الشركة التعاضدية<sup>2</sup>.

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 92.

2 - مريم عمارة ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، دار بلقيس ، الجزائر ، 2014 ، ص 50

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

كما يمكن أن يكون المؤمن وسطاء التأمين و هؤلاء الوسطاء هم الوكلاء و السماسرة و هم حسب المادة 262 من الأمر 07-95 التي تنص على: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص من مهنة التوسط بين طالبي التأمين و شركات التأمين بغرض إكتتاب عقد التأمين و يعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له و مسؤولا إتجاهه"، و من خلال إستقراء المادة يتضح أنه بموجب عقد التأمين توكل عملية التأمين إلى الوكلاء و السماسرة الذين هم أشخاص طبيعيين وذلك نيابة عن الشركة .

و بالرجوع إلى المادة 262 من نفس الأمر التي تنص على: "كل سمسار للتأمين توكل به أموال قصد دفعها لشركات التأمين المعتمدة أو للمؤمن لهم أن يثبت في كل وقت وجود ضمانات مالية مخصصة لتسديد هذه الأموال" و من خلال إستقراء هذه المادة يتبين أن إثبات وجود ضمانات مالية مخصصة لتسديد الأموال ضرورة على كل سمسار وكل من له أموال قصد دفعها للمؤمن له .

و بالرجوع إلى المادة 267 من نفس الأمر التي تنص على: "تعد شركة التأمين صاحبة التوكيل، مسؤولة مدنيا بنص المادة 136 من القانون المدني عن الضرر المترتب عن الخطأ أو إغفال أو إهمال و كلاءها الذين يعدون تطبيقا لهذه المادة بمثابة مستخدمين و لو إتفق على خلاف ذلك" و من خلال إستقراء هذه المادة يتضح أن شركة التأمين تتحمل المسؤولية المدنية في حالة خطأ أو إهمال وكلاءها فالوكيل المفوض يتم التعاقد بينه و بين المؤمن له مباشرة، و هو مفوض يتعاقد مع المؤمن له نيابة عن شركة التأمين، كما له الحرية الكاملة في التعاقد و أن يبرم العقد و يعدل فيه أو يفسخه بإرادته<sup>1</sup> .

أما المندوب فهو ذو التوكيل العام و له أن يبرم العقد مع المؤمن له، لكنه عكس الوكيل المفوض ومقيد من ناحية إبرام العقد و بالتالي لا بد أن يتقيد بالشروط العامة، و عدم الخروج منها و بإختصار المندوب به له سلطة محدودة و يلي هذا الأخير السمسار الذي لا يعتبر نائبا ووظيفته هي البحث عن المؤمن له و يسعى لتحقيق التعاقد مع شركات التأمين ووثيقة التأمين تبرم من خلال أو من طرف المؤمن، و مهمة تسليم و ثقة التأمين إلى المؤمن هي أحر مهنة له .

### الفرع الثاني : المؤمن له :

<sup>1</sup> - أمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الصادرة في الجريدة الرسمية العدد 13، المؤرخة في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم بالقانون 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الصادرة في الجريدة الرسمية، العدد 15، المؤرخة في 12 مارس 2006.

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

الطرف الثاني في عقد التأمين البحري، هو المؤمن له وقد يكون مالكا للسفينة أو مجهزها، أو مالك للبضاعة ، لكن التأمين في الحالة الأخيرة قد يستفيد منه شخصا آخر غير مالك البضاعة في الأحوال التي تنتقل فيها ملكية البضاعة لشخص آخر هو المشتري وعند ذلك ، يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين وإن كان هذا التأمين البحري قد أجراه سابقا مالك البضاعة .

وفي حالة وقوع الخطر المؤمن منه ، يكون الحق في المطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين ، الذي آلت إليه ملكية البضاعة. وهذا النوع من التأمين الذي يكون لمصلحة شخص غير معين ، لا يمكن تخيله إلا في التأمين على البضائع ، لإمكانية انتقالها إلى الغير بسهولة ، عن طريق سندات الشحن ، خصوصا سندات الشحن للأمر ، حيث تتداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن<sup>1</sup>.

أما في التأمين على السفينة ، فالمؤمن له دائما يكون معروف عند المؤمن ، وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة.

ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه ، كما جاء في نص المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات ، حيث نصت: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه."

ومن خلال المادة يتبين أن الأصل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع بين المتعاقدين والمؤمن له كما أشرنا إليه سابقا قد يعقد التأمين بنفسه<sup>2</sup>، وقد يكون عن طريق نائبا يمثله مثله مثلا لمؤمن سواء وليا أو وصيا أو سمسارا اتفاقي وقد أشارت إلى ذلك المواد 258 ، 260 ، 261 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

لكن ينبهان التأمين الذي يبرمه شخص باسمه لحساب شخص آخر حيث لا يظهر اسمه في العقد ولا يكون محددًا عند إبرامه يعتبر هذا الشخص مستفيدا من التأمين البحري ، وأن هذا التأمين يختلف عن ذلك الذي يقوم به الوكيل بالعمولة ، فإن كان هذا الآخر يعقد باسمه الخاص فهو لفائدة شخص معين هو الموكل الأصلي ، أما فيما يخص التأمين لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل لا يعرف وقت التعاقد وإنما حين تحقق الخطر على أساس صاحب المصلحة .

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الرابع، دار الثقافة، للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009 ص 253  
<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص07.

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

غير أنه يشار إلى أن التأمين لمصلحة شخص غير معين يدخل في باب الاشتراط لمصلحة الغير ، حيث جاء في نص المادة 94 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات: "يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتبه أو لصاحب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه ، وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأميناً لفائدة مكتب وثيقة التأمين واشتراط لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط " 1 .

كذلك يستطيع الدائن أن يؤمن على السفينة باسم مدينه مجهزة ، وفي هذه الحالة يدفع مبلغ التأمين للمجهز لا للدائن ، ويفيد منه جميع الدائنين. وقد لا يؤمن المجهز على السفينة فيرى في ذلك الدائن إغفال التأمين خطراً يهدد حقه في حالة هلاكها ، فهنا هل يجوز للدائن أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص ضماناً لاستفادة دينه في حالة هلاكها؟ ، وهل يجوز للدائن أن يؤمن عليها في حدود قيمة دينه حتى إذا هلكت السفينة وحصل على تعويض للتأمين بعد أن يتكفل على الدين المؤمن؟.

فهنا نميز بدائن ذي حق عيني على السفينة كدائن مرتهن لها أو دائن ممتاز عليها فإن له من غير شك أن يؤمن عليها ، إذا أن حقه في الرهن أو الامتياز ينقضي بهلاك السفينة ومن ثم تكون له مصلحة في التأمين عليها ، أما إذا تعلق بدائن عادي للمجهز فالمسألة محل خلاف ، حيث الرأي الراجح وأرجحه أن الدائن العادي يسمح له أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص قياساً على حالة الدائن المرتهن والدائن الممتاز، ولأن حق الدائن هاما و ان كان لا يرد على السفينة إلا أن السفينة تعد عنصرها ما من عناصر ذمة مدينه المجهز ، مما يجعل له مصلحة غير مباشرة في المحافظة عليها 2 .

هذا والبيوع الذائعة في التجارة البحرية حالياً ، يتم فيها تسليم ونقل الملكية في ميناء القيام أو الشحن ، يعنى أن المشتري هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري ويلتزم بدفع الثمن أياً كان مصير البضاعة ، وهناك نوعان من البيوع الدولية.

في بيع سيف (c.i.f) يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل البحري وإبرام عقد التأمين البحري على البضاعة المباعة من مخاطر النقل البحري نضير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع (COST) وقسط التأمين ( INSURANCE ) وأجرة النقل (FREIGHT).

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

2 - تيكاري هيفاء رشيدة . مرجع سابق. ص 346.

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن وثيقة التأمين ، ويصبح صاحب المصلحة في التأمين أما في بيع فوب ( f.O.B ) فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري ( fru on board ) ويقع عبء إبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضاعة في هذه الحالة على عاتق المشتري، وقد يعهد المشتري بالتأمين على البضائع لحسابه ، وبالتالي في هذه الحالة يكون البائع وكيلًا عن المشتري عند قيامه بالتأمين ، وعندئذ يحرر البائع فاتورتين على المشتري واحدة تغطي الثمن والثانية تشمل المصاريف المتمثلة في الخدمات التي يقوم بها البائع لحساب المشتري.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث : المستفيد :

ويسمى الشخص الذي له غاية المحافظة على الشيء المؤمن عليه أثناء وقوع الحادث بالمستفيد، 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.<sup>2</sup>

و تنص المادة 94 من الأمر 07-95 " :يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتب أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه و في هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأمينا لفائدة مكتب وثيقة التأمين و اشتراطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط" و يفهم من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري إعتبر أن صفة المؤمن له و المستفيد من عقد التأمين متى أبرم المؤمن له العقد ليستفيد منه غيره متى إستوجب التعويض .<sup>3</sup>

\* "التأمين في البيوع البحرية": يطلق على البضائع التي تنقل وتباع عن طريق البحر، بالبيع البحري وينقسم هذا النوع من البيوع إلى نوعين مختلفين هما: النوع الأول: البيع عند الوصول وهي البيوع التي يتم فيها تسليم ونقل ملكية البضاعة إلى المشتري في ميناء الوصول أما النوع الثاني فهي البيوع عند القيام، وتكون عكس البيع الأول وذلك في مكان تسليم ونقل الملكية والمشتري هو الملزم بدفع الثمن كما يشتمل هذا النوع من البيوع على بيع فوب وسيف.

1 - بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص52.

2 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 32.

3 - الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات مرجع سابق .

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

أ- في بيع سيف « cif » يقوم البائع بشحن البضاعة وارسالها إلى المشتري إضافة إلى التأمين عليها على نفقته مقابل الثمن الإجمالي الذي وقع الاتفاق عليه نظير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع « cast » و قسط التأمين « insurance » و أجره النقل « feight » و عندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقة التأمين و يصبح صاحب المصلحة في التأمين.

ب- أما في بيع فوب « fob » فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري<sup>1</sup>، و في هذا البيع فإن المشتري لا البائع هو الذي يقوم بإبرام عقدي التأمين و النقل و من ثم تحقيق التزامات البائع كما هي العملية في بيع سيف فيما يتعلق بتسليم البضاعة و إرسال المستندات والتي لا تشتمل وثيقة التأمين وسند الشحن، و منه فإن المشتري هو الذي يستفيد من عقد التأمين و يكون صاحب مصلحة .

### الفرع الرابع : وسطاء التأمين :

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

قبل صدور الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات لم يكن نظام الوسطاء معروفا، حيث كانت شركات التأمين الوطنية تتعاقد مباشرة مع المؤمن لهم، غير انه وبموجب الأمر 95/07 الذي أخذ منحى جديدا في مجال سياسة التأمين ظهر وسطاء التأمين<sup>2</sup>.

نص الأمر 95/07 في الباب الثالث، الفصل الأول على الوسطاء التأمين حيث نصت المادة 252 من هذا الأمر على انه " يعد وسطاء التأمين في مفهوم هذا الأمر الوكيل العام للتأمين، وسمسار التأمين " وكذلك نص هذا الأمر من المادة 253 إلى المادة 273 على

1 - سماح محمودي، المرجع السابق، ص 28 .

2 - مريم عمارة، المرجع السابق ص 60 .

3- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق ص53



## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

شروط منح وسطاء التأمين، الاعتماد والأهلية المهنية وسحبها منهم ومراقبتهم والعقوبات المقررة .

بالنسبة للتشريعات العربية نظمت بنصوصها القانونية مهام هؤلاء الوسطاء التأمين، وان كان الاختلاف في تسميات وسطاء التأمين يختلف من تشريع إلى آخر،<sup>3</sup> فالتشريع الأردني على سبيل المثال قسم وكلاء التأمين إلى وكلاء إنتاج ووكلاء الإصدار.

### اولا : وكلاء التأمين :

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 ارتبا منها وألا يكون مستخدما لديها»<sup>1</sup>.

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

وقد نظم المشرع طريقة عمله وحقوقه وواجباته (نص المادة 255 من قانون التأمين) الناتجة عن عقد الوكالة الذي تقوم بإعداده جمعية شركات التأمين أو إدارة الرقابة (عقد نموذجي) طبقا لنص المادة 254 من قانون التأمين. وينتهي هذا العقد سواء بإرادة كلا الطرفين أو أحدهما، وفي هذه الحالة إن تم الفسخ من طرف واحد يحق للطرف المغبون المطالبة بالتعويض، وذلك طبقا لنص المادة 256 من قانون التأمين<sup>2</sup>.

نستخلص من هذا التعريف أن الوكيل العام للتأمين يكون دائما شخصا طبيعيا، ويتولى مهمة إقتراح و اكتتاب عقود التأمين، لكن لمصلحة شركة التأمين التي اعتمده بالنسبة بعض من أنواع هذه العقود المحددة في عقد التعيين ملتزما اتجاه هذه الشركة أو الشركات

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 53.  
<sup>2</sup> - الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، مرجع سابق

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

التي تعين هل هذا الغرض ملتزما . وتتولى جمعية شركات التأمين إعداد العقد النموذجي المنظم لعلاقتها مع الوكيل العام للتأمين، ويجب تبليغه مسبقا لإدارة الرقابة قبل 45 يوما قبل سريانه، على أن يتضمن مبلغ الكفالة ونسب العمولة، أما في حالة أن العقد النموذجي لم يتم إعداده من طرف جمعية شركات التأمين، فتعدّه إدارة الرقابة.

وفيما يتعلق بمهامه، فيجب على الوكيل العام للتأمين، أن يخصص كل إنتاجه لشركة التأمين التي وكلته وفقا لما تم الاتفاق عليه في عقد التعيين إلا أنه يمكن أن يكتتب لحساب شركات تأمين أخرى. لكن، في إطار عمليات التأمين المذكورة على سبيل الحصر في المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 95-341 المتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، و هذه العمليات تتمثل فيما يلي:

- العمليات التي لا تمارسها شركة التأمين التي يمثلها .
- العمليات التي لم تكن موضوع توكيل بين الوكيل العام والشركة التي يمثلها .
- العمليات التي ترتبت عليها عقود سبق فسختها الشركة.
- العمليات التي ترتبت عليها اقتراحات سبق أن رفضت الشركة شروطها.
- العمليات التي ترتبت عليها اقتراحات سبق أن رفضتها الشركة.<sup>1</sup>

يتولى الوكيل العام للتأمين ممارسة مهامه في نطاق دائرة إقليمية محددة في عقد التعيين، وتتمثل إما في دائرة إدارية من دوائر الإقليم الوطني، كالولاية أو البلدية، أو أي تقسيم داري آخر تعترف به السلطات الإدارية المختصة ولا يمكن للوكيل العام للتأمين ممارسة نشاطه، إلا بعد الحصول على اعتماد لذلك ونفس الشرط ينطبق على سمسار التأمين.

### ثانيا : سماسرة التأمين : Insurance Brokers

سمسار التأمين عرفته الفقرة الأولى من المادة 38 من القانون اللبناني لتنظيم أعمال التأمين « هو كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل حصرا في حقل وساطة الضمان ويقدم النصح للمضمون ويعمل لمصلحته »، ويستدل من هذا التعريف أن السمسار ينوب عن المؤمن له في دراسة طلب وتحديد غطاء التأمين المناسب لمتطلبات العميل والتفاوض مع

<sup>1</sup> -المرسوم التنفيذي رقم 95-341 المؤرخ في 30 أكتوبر، 1995 يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية رقم 65 المؤرخ في 31 أكتوبر 1995 .

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

المؤمن في مراحل إبرام العقد ومرحلة تسوية الخسارة المترتبة عن وقوع الحادث المؤمن منه.<sup>1</sup>

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.

يهدف المشرع من وراء جعل السمسار وكيال عن المؤمن له ومسؤولا تجاهه في مجال التأمين، إلى إضفاء الحماية القانونية له من إمكانية استغلال شركة التأمين لضعف المؤمن له، وتفرض عليه نماذج عقود مشددة لتضمن مصالحها أكثر في مواجهة الطرف الضعيف. وشدد المشرع من مسؤولية السمسار تجاه المؤمن لهم، حيث ألزمه باكتتاب تأمين لتغطية التبعات المالية التي تترتب عن مسؤوليته المدنية. كما يلتزم بتقديم ضمانات مالية عندما توكل إليه مهمة دفع الأموال لشركة التأمين أو للمؤمن له، بشرط أن تكون هذه الضمانات مخصصة لتسديد قيمة الأموال التي توكل إليه. أما عن طبيعة الضمانات، فيمكن أن تكون في شكل كفالة بنكية أو عقد تأمين. ويعفى السمسار من تقديم هذه الضمانات إذا كان مكلفا بدفع أموال يكون قد تحصل فيها على توكيل من شركة التأمين.

ما يمكن قوله من خلال التعريف بالوكيل العام للتأمين وسمسار التأمين هو، أن التمييز بينهما أمر ذا أهمية على مستوى النتائج القانونية التي يمكن أن تترتب عن ممارسة نشاطهما. وعلى الخصوص ما يتعلق بحمايتهم تجاه شركات التأمين، حيث نجد أن الوكيل العام للتأمين يخضع لقانون أساسي ينظم عالفته بشركة التأمين التي توكله، وهو بمثابة حماية له وفي المقابل سمسار التأمين لا يخضع لقانون أساسي.<sup>2</sup>

كذلك فيما يتعلق بحقوقهم والتزاماتهم تجاه المؤمن لهم وشركات التأمين، حيث يكون الوكيل العام للتأمين وكيلا عن المؤمن ويعمل لحسابه في الحدود المتفق عليها في عقد التعيين، على أن تتحمل شركة التأمين صاحبة التوكيل المسؤولية المدنية التي تترتب عن

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

2 - مريم عمارة، مرجع سابق، ص 64

2- الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، مرجع سابق

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

عمال وكلائها ، إلا إذا تصرف الوكيل خارج نطاق المهام المحددة في عقد التعيين في حين أن سمسار التأمين، ملزم بتخصيص ضمانات مالية لمواجهة تبعات مسؤوليته المدنية.

### ثالثاً : البنوك و المؤسسات المالية :

يتم تسويق منتوجات التأمين عن طريق البنوك والمؤسسات المالية المختلفة، وهذا التسويق تم استحداثه بموجب القانون 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 حيث تنص المادة 252 "... يمكن شركات التأمين توزيع منتوجات التأمينات عن طريق البنوك والمؤسسات المالية وما يشابهها، وغيرها من شبكات التوزيع".

تحدد شروط وكيفيات تطبيق الفقرة الأخيرة من هذه المادة عن طريق التنظيم.

وتطبيقاً لهذا القانون تم استحداث مكاتب تعنى بتسويق منتوجات التأمين داخل هذه المؤسسات المالية المختلفة، حيث تقوم هذه المكاتب بعرض المنتوجات المخولة بتسويقها على الزبائن المتوافدين على مؤسساتهم ، وترغيبهم في هذه المنتجات و بيان ايجابياتها. 2

### المطلب الثاني : عناصر عقد التأمين البحري :

لن تكون الصورة واضحة وبيئة لعقد التأمين البحري على السفينة بدون التعرض لأهم عناصر التأمين وهي الأموال أو القيم المؤمن عليها والمصلحة المؤمن عليها.

ومع تطور الممارسة البحرية والتشريع البحري أصبحت هناك قيماً تعتبر لواحق للسفينة ورسالتها البحرية ، حيث امتد نطاقه ليشمل عناصر الذمة المالية للمؤمن له الموجود حالياً والممكن تواجدها مستقبلاً سواء من أجل تفادي خسارة في عناصر مالية موجودة حالياً، ومن أجل ضمان ربح منتظر أو ديون محتملة وهذا ما يتجلى في التأمين على أجرة السفينة والتأمين على الديون الناشئة عن استغلال السفينة للنقل إضافة إلى مقدار مسؤوليتها في موضوع التصادم وموضوع الخسائر المشتركة

### الفرع الأول : القيم والمصلحة المؤمن عليهم :

إن تحديد طبيعة الأموال المؤمن عليها مرتبط ومتأثر بشكل قوي بمفهومي المصلحة والضرر وبتطور و توسع المفهومين الآخرين توسع مفهوم نطاق الأموال و القيم المؤمن عليها و التي قد تكون قيماً مادية أو غير مادية.

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

### أولاً : القيم أو الأموال المؤمن عليها :

يمكن تقسيم القيم أو الأموال المؤمن لها إلى قيم مادية تشتمل على هيكل السفينة وملحقاتها وإلى قيم غير مادية تشتمل عناصر الذمة المالية للمؤمن له سواء كانت حقوقاً او ديوناً.

### أ- : القيم المادية المؤمن عليها

تعتبر القيم أو الأموال المادية من أقدم القيم المؤمن عليها إذ تشتمل على هيكل السفينة وملحقاتها وهي الآلات والأدوات اللازمة للملاحة، وعلى العموم كل ما يعبر عنه بمصاريف التجهيز، ولقد تناول المشرع الجزائري القيم المؤمن عليها في المادة 128 من الأمر 95-07 إذ جاء فيها: "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولو احقها وتوابعها التي يملكها المؤمن بما في ذلك تموينها والأشياء الموصوغة خارجها".

أما الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة فقد حددتها في المادة 11 يقولها: "تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافاً ويمتنع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل السفينة وأجهزة المحرك والتوابع واللواصق التي يكون المؤمن له مالك لها بما في ذلك تموينها و الموضوعات خارجها<sup>1</sup>.

فالتأمين بقيمة السفينة يمثل المصلحة المؤمن عليها وتشمل السفينة الهيكل والآلات المحركة وكذلك الملحقات وما يوضع على وجه الدوام لخدمتها وتقدر قيمتها في العقد، وتسمى بالقيمة المقبولة، إذ لا يمكن لأحد أن يدعي خلافها لأنها تستمد قوتها من قاعدة العقد شريعة المتعاقدين .

### ب- : القيم غير المادية المؤمن عليه

مع تطور الممارسة البحرية والتشريع البحري تنوعت وتعددت المصالح المؤمن عليها بحيث لم تعد تقتصر على القيم أو الأموال المادية بل تعدت إلى تأمين عناصر من الذمة المالية للمؤمن له سواء كانت حقوق شخصية موجودة أثناء التأمين أو من المحتمل وجودها وقد تكون في صورة ديون قد تتحملها ذمة المؤمن له، وعليه سنتناول هذه القيم أو المصالح المعنوية مصنفاً ما يشمل حقوقاً شخصية للمؤمن له وما يمثل ديوناً.

<sup>1</sup> -المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على هيكل السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات المؤرخة في 16مارس 1998 بتأشيرة من وزارة المالية رقم 15

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

### 1- التأمين على الحقوق والديون

يعتبر تأمين المجهز على أجرة السفينة صورة من صور التأمين على الحقوق والأجرة هي الثمن الذي يتسلمه المجهز عن رحلة معينة سواء تعلقت بالمسافرين أو بالبضائع وتدخل ضمنها المصاريف والمواد المستهلكة تعد كلها ضمن القيمة المضمونة ولهذا قد تؤمن تحت هذه الصفة الصفة لكن لا يدخل الربح وقد اعتادت وثائق التأمين بأن تقبل جزافيا هذه الاستفادة أو الأجرة الصافية تساوي أو تزيد عن (60%) من الأجرة الإجمالية، إذ تمثل الأجرة رأس مال للتأمين و مستقلاً عن السفينة ولم ينص القانون الجزائري الجديد المتعلق بالتأمينات عليها كما لم ينص عليها الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن ويعد ذلك عيباً يجب تداركه بإضافة جواز التأمين على الأجرة.<sup>1</sup>

وتجدر الإشارة أن المجهز لا يستطيع أن يؤمن سوى الأجرة الصافية لأن مصاريف التجهز تشتمل عليها وثيقة التأمين على السفينة، فإذا أراد أن يؤمن على الأجرة الإجمالية وجب عليه أن يستبعد في التأمين على السفن مصاريف التجهيز حتى لا يكون قد أمن مصلحة واحدة بأكثر من تأمين وهي مسألة محظورة توصف بالتأمين الجمعي.<sup>2</sup>

أما الديون فيقصد بها المبالغ التي يجب على المؤمن له دفعها أو سبق وأن دفعها لكونه قد لحق به ضرر مباشر لتحقق الخطر، وإذا كان ظهور الدين كنتيجة لحصول الخطر أو إذا كان الدين قد ظهر من قبل فإن الخطر من شأنه أن يحرمه من المقابل الذي يستحقه كتعويض، وضمن هذا النوع من التأمين يستطيع المؤمن له أن يؤمن على القسط أو ثمن التأمين، غير أن هذا النوع نادر الوقوع إذا لم ينص عليه المشرع الجزائري كما أن المشرع الفرنسي أقر على منعه في وثيقة التأمين على السفينة، إذ يعرف قسط التأمين بأنه "المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن له المؤمن لتغطية الخطر المؤمن منه"، فكلما تعدد التأمين على القسط أصبح المؤمن له يدفع مبلغاً ضئيلاً، والقسط يقسم إلى صنفين القسط الصافي والقسط التجاري، حيث تربطهما رابطة وطيدة إذ لا يمكن معرفة الثاني إلا بعد تحديد القسط الصافي .

ومن بين التأمينات على الديون يوجد التأمين على أجور الطاقم، وهي فكرة نظرية فالمجهز أن يؤمن على الرواتب المدفوعة مسبقاً لأعضاء الطاقم والتي تكون غير قابلة للاسترداد حتى ولو كانت الخدمة التي تمثلها هذه التسبيقات لم تقدم له.<sup>3</sup>

1- علي بن غانم، مرجع سابق، ص 182

2- Emmanuel Du pontavice , Droit maritime , précis DALLOZ , 12° édition dalloz , Paris P57-

3- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 185

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

### 2 - التأمين على المسؤولية

ظل المؤمنون البحريون لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن حيث أن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك السفينة، ولقد نصت القوانين الحديثة على النوع الجديد من التأمين وهو التأمين على المسؤولية، وهذا ما فعله المشرع الفرنسي في التقنين الجديد والمشرع الجزائري في الأمر المتعلق بالتأمينات.

إذا تعاقد شخص على تأمين لضمان مسؤولية عما يقع منه من أفعال ضارة بالغير، كان له إذا طالبه المصاب التعويض أن يطالب المؤمن بقيمته بناء على عقد التأمين المبرم بينهما فيأخذ بذلك من المؤمن ما يحكم عليه به للمصاب و يدرأ على نفسه الخسارة التي كان يجب ان يتحملها نتيجة فعله الضار سواء كانت مسؤولية ناتجة عن الحادث نفسه او مسؤولية ناتجة عن مطالبة الغير .

كما يجوز للشخص أن يؤمن لضمان مسؤوليته المترتبة عن الخطأ سواء كان هذا الخطأ عقدياً أو تقصيرياً بشرط أن لا يكون هذا الخطأ عمدياً.

ومن حالات التأمين على المسؤولية المضمونة بمقتضى وثيقة التأمين على السفينة فإنه قد تكون من مصلحة المجهز أن يضمن مسؤوليته التي يمكن أن تترتب اتجاه الغير مثل ضمان مسؤولية تجاه المسافرين عن الضرر الشخصي نتيجة الاصطدام.<sup>1</sup>

ولقد نصت المادة 173-8 من تقنين الثامن الفرنسي على حالات الرجوع الغير المضمونة بوثيقة التأمين على السفينة والتي تضمن في حدود القيمة المقبولة أو مبلغ التأمين وهذا ما يتضح من عبارات المادة أعلاه التي جاء فيها باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص فإن المؤمن يضمن تعويض كل الأضرار التي يكون ملتزم بها عند رجوع الغير في حالة التصادم بالسفينة المؤمن عليها أو تلاطم هذه السفينة بمنشأة أو جسم ثابت أو متحرك أو عائم".<sup>2</sup>

وقد أخذت الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن وكذلك الوثيقة الجزائرية بهذه القاعدة بحيث تضمن في حدود القيمة المقبولة للسفينة مجموعة الأضرار الناتجة عن نفس الحادث، خسائر خاصة كانت أو عامة أو خسائر المصروفات أو تعويضات المساعدة أو رجوع

<sup>1</sup> - سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الطبعة الخامسة، مطبعة السلام، مصر، 1988 ص 651 .  
<sup>2</sup> - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثاني، دار إحياء النهضة العربية، القاهرة، 1981 ص 1375 .

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

الغير في الحدود المذكورة باستثناء الأضرار الجسمانية، وهذا ما نصت عليه المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة.

وما يمكن ملاحظته أن التنظيم الجزائري وفق إلى حد بعيد في تناول موضوع المسؤولية في وثيقة التأمين على السفينة بمقتضى المادة 11 من الوثيقة، وبالمقابل تجده تطرق لمسألتي رجوع الغير والمساهمة في الخسائر ومصاريف الإسعاف بنوع من الغموض في المادتين 24 و 25 من نفس الوثيقة إذ كان عليه أن يكون أكثر تركيزاً وتوضيحاً لمشتملاتها<sup>1</sup>.

وقد نص المشرع الجزائري على هذا النوع من التأمين في المواد من 145 إلى 150 من الأمر 07-95، حيث نجد أن المادة 145 تنص "يهدف التأمين على المسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقه بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقاً لأحكام المادة 132 أعلاه إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة التأمين جسم السفينة غير كاف". إذ نجد أن المادة 132 تنص على أنه "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.

وعليه فإن نطاق التعويض عن المسؤولية يغطي الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة وهذا طبقاً للمادتين 145 و 146 من القانون الجزائري المتعلق بالتأمينات.

وتذهب أغلب التشريعات إلى عدم تحديد المسؤولية الناشئة عن الديون التي تنشأ بسبب المساعدة في الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة وهي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة والبضائع وجميع المصاريف المصروفة على السفينة أو البضائع، وهي تقوم على فكرة بسيطة مفادها أن يقوم الربان إذا ما تعرضت السفينة للخطر يهددها برمي بعض التجهيزات أو البضائع قصد التخفيف عليها من أجل إنقاذها، وبذلك يلتزم كل مستفيد من سلامة الرحلة بتعويض الطرف المضروب منها، كل نسبة استفادت من سلامة أمواله.

ونجد أن المشرع الجزائري قد عرفها في التقنين البحري بمقتضى المادة 300 من الأمر 07-95 المتعلق بقانون البحري الجزائري.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - المادة 11 من الوثيقة العامة للتأمين البحري على هيكل السفينة، مرجع سابق  
<sup>2</sup> - المادة 300 من الأمر 07-95 المتعلق بقانون البحري الجزائري.



## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

وعليه فالمساهمة في الخسائر المشتركة يكون إذا ما هدد خطر ما السفن وما عليها يستطيع الربان اختيارياً بتصريف عمدي قد يلحق خسارة بالسفينة كعملية الجنوح العمدي على الشواطئ خوفاً من الغرق فيلزم كل المعنيين بهذه الرسالة من الشاحنين ومجهز السفينة بتعويض الخسائر المشتركة كل واحد بقدر ما استفادة من الرحلة .

وبالتالي فإذا كان مسؤولية مالك السفينة مطالب بدين نشأ في ذمته عن قيام المساعدة أو الإنقاذ لسفينته الجائحة، أو نتجت تلك الديون عن تحمله قدراً في الخسارة المشتركة فتكون مسؤوليته عن تلك الديون المطلقة، أي غير محدودة للمبالغ معينة، ولا يجوز له أن يدفع بأن مسؤوليته محددة.

### ثانياً : المصلحة المؤمن عليها :

تعتبر المصلحة المؤمن عليها من أهم عناصر التأمين البحري وهي مفهوم يكاد يكون مرادفاً لمفهوم القيم المؤمن عليها، فإذا كان الأخير يعتمد به العناصر المالية المنتمية لذمة المؤمن له فإن المصلحة يقصد بها تلك العلاقة القانونية الموجودة بين المؤمن له وما أمن عليه أي الخطر المؤمن عليه، وقد عرفها بعض الفقهاء بأنها القيمة المالية التي يملكها الشخص على شيء معين والعلاقة بين المؤمن له وبين شيء معين وهو ما يرد عليه التأمين.<sup>1</sup>

إن المشرع الجزائري حدد الصفة الواجب توافرها في الشخص المؤمن له والمال الذي يجوز له أن يؤمن عليه من خلال نص المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

وتقابل هذه المادة الجزائرية الفقرة الأولى من المادة 171-3 من تقنين التأمين الفرنسي التي جاءت صياغتها الآتية مشابهة للنص الجزائري " كل مصلحة مشروعة، بما في ذلك الربح المرجو يمكن أن يكون موضوع تأمين."

ومن خلال هذه المواد نرى أن كلا من المشرعين الجزائري والفرنسي قد أكدا على وجوب توافر المصلحة التأمينية لصحة عقد التأمين وهذه المصلحة قد تكون مباشرة أو غير مباشرة أي أنهما أجازا التأمين على الربح المنتظر أيضاً بصفتها مصلحة غير مباشرة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -شرف الدين احمد احكام التأمين ، دراسة في القانون و القضاء ، الطبعة الثالثة، 1991 ص173.

<sup>2</sup> -المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

أما قانون التأمين البحري الانجليزي لعام 1906م فيبين المشرع الانجليزي بموجب نص المادة الخامسة ضرورة وجود رابطة بين المؤمن والمال المؤمن له بحيث تكون له مصلحة في نجاة المال المؤمن عليه من الخطر المؤمن منه وأنه يتأثر من جراء فقدانه، فالأساس في تحديد المصلحة التأمينية هو ما يقع من عبء مالي على شخص معين نتيجة تعرض الشيء المؤمن عليه للحوادث البحرية، وبهذا يكون المشرع الانجليزي قد بين ماهي المصلحة من وراء إبرام عقد التأمين، ومن هنا تظهر لنا أن العلاقة بين الشخص المؤمن له وبين الشيء المؤمن عليه، وأن مصلحة هذا الشخص تكون في عدم تحقق الخطر، إن المحافظة على الشيء ماهي إلا نتيجة لوجود المصلحة في التأمين، وعليه من خلال ما سبق يمكن أن نستخلص الشروط الواجب توافرها في المصلحة وكذا أهم صور المصلحة المؤمن عليها في :<sup>1</sup>

### أ - الشروط الواجب توافرها في المصلحة :

حدد المشرع الجزائري الشرط الاساسي للمصلحة في المادة 95من الامر 07/95 المتعلق بالتأمينات بقولها: "لا يجوز لأي كان أن يطالب بالاستفادة بالتأمين إذ لم يلحقه الضرر"، وهو ما نص عليه المشرع الفرنسي في الفقرة الثانية من المادة 171-3 بقولها: "لا يستطيع أحد أن يطالب الاستفادة بتأمين إذا لم يلحقه ضرر."

فالنصوص التشريعية اشترطت أن تكون المصلحة المؤمن عليها مشروعة أي غير مخالفة للنظام العام والآداب ، وأن يكون للخطر المؤمن عليه مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم وقوعه بالنسبة للمؤمن له وبالعكس المس بمصلحته إذا ما تحقق الخطر ووقعت الكارثة وهذا ما يميز التأمين عن عقود القمار والرهان، إضافة إلى ذلك أن يكون التأمين يهدف إلى جبر وتعويض الضرر نتيجة تحقق الخطر وإصابة المؤمن له بضرر، فالضرر مناط التعويض الذي هو محل التزام المؤمن والمصلحة من عقد التأمين هي سبب عقد التأمين بالنسبة للمؤمن له.<sup>2</sup>

### ب- أهم صور المصلحة المؤمن عليها

المصلحة المؤمن عليها المرتبطة بالشيء المؤمن عليه أو القيم المؤمن عليها وما يلحق المؤمن له من تحقق الخطر ووقوع الكارثة يتم التأمين عليها بواسطة الصور الثلاثة للتأمين البحري التأمين على البضائع Assurance Facultés"، والتأمين على المسؤولية "

<sup>1</sup> -شرف الدين احمد، مرجع سابق، ص 173  
<sup>2</sup> -المادة 96 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

Assurance De Responsabilite والتأمين على السفينة Assurance Corps وهذا الأخير هو موضوع دراستنا.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : الأخطار المؤمن عليها :

يقصد بالخطر الحادث المتحصل وقوعه المشيء المؤمن عليه، ويحدث في كثير من الأحيان أن يخلط مفهوم الخطر بمفهوم الضرر والتفرقة بينهما، أي بين السبب والنتيجة لاتتضح دائما في وثائق التأمين كما لا يسهل ثبوتها في العمل من وقائع الحال، وعادة ما يذكر في وثائق التأمين الأضرار المضمونة والأخطار التي يشمل الضمان نتائجها الضارة.

2

وعليه فما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمينات هو سبب الضرر وليس طبيعة الضرر، وهو الخطر البحري، ولا يكون الخطر كذلك إلا إذا تعلق بمنشأة بحرية قائمة بالملاحة البحرية، فطبيعة المال المعرض للخطر هي التي أعطت التأمين وصفه البحري .

وحيث أن غرض التأمين حماية المستأمن من احتمال تحقق الخطر، فإن هذا الخطر المحتمل هو محل التأمين ويترتب على تخلفه بطلان العقد لتخلف المحل، والتأمين على الخطر البحري إما أن يكون محددًا لفترة زمنية تبدأ من الساعة التي تم فيها توقيع العقد وتنتهي بالوقت المحدد في عقد التأمين، وإما أن تكون الفترة الزمنية التي يسري فيها عقد التأمين غير محدد.<sup>3</sup>

### أولا : أنواع الأخطار المؤمن عليها

نتعرض فيما يلي للأخطار التي تشكل نطاق الضمان والأخطار المستثناء منه، ثم لحالتي امتداد الضمان في التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلا ومدى صحة العقد في غياب عصر الخطر.

### أ : الأخطار المضمونة

يتم تحديد هذه الأخطار البحرية المضمونة والتي تمثلها عقود التأمين البحري عموماً وعقود التأمين البحري على السفينة خصوصا بالاعتماد على تبين العلاقة بين هذه الأخطار

1- علي بن غانم، مرجع سابق، ص200

2- الفقرة 02 من البند الأول من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة رقم 15، مرجع سابق

3- سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص349-350

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

والبحر بمعنى أن لمصطلح الخطر البحري معنيين الأول هو أخطار البحر وهي الأخطار التي يربطها بالبحر رابطة سببية فهي ناشئة عنه مباشرة، والثاني هو الأخطار البحرية وهي الأخطار التي يربطها بالبحر رابطة مكانية أي تحدث للأموال أثناء تواجدها بالبحر والتي تعرف بالحوادث المسماة، فالقانون الفرنسي لم يفرق بين الأخطار الناشئة عن البحر والأخطار التي تحدث على البحر، وإدراجها تحت فكرة واحدة وهي فكرة الأخطار البحرية.<sup>1</sup>

أما المشرع الجزائري فقد تبنى النظرية الفرنسية في فكرة أخطار البحر ونص في المادة 101 من الامر 95-07 في الفقرة الأولى منها : "يعطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة. الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد."

وبالتالي من حال المادة أعلاه تبين بأن المشرع الجزائري يذهب إلى تعريف الأخطار البحرية بأنها الحوادث الجبرية أو القهرية التي يمكن أن تصيب المال المؤمن عليه في أثناء الرسالة البحرية ولا مجال للفرقة بين الخطر الذي يحدث بسبب البحر أو الذي يحدث على البحر. ولتحديد الأخطار التي يجب أن تكون موضوع تأمين ويرجعنا إلى القانون الجزائري الذي لم يحصرها، تاركا بذلك المشرع الجزائري تحديد نطاق تغطيتها التأمينية البحرية المجال العملي بموجب عقود وثائق التأمين البحري، وللأطراف أن يضيفوا أو ينقصوا منها في الشروط الخاصة، وعليه فإن الأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة خلال الرحلة البحرية بحيث لا تشمل الصعوبات العادية للملاحة والأخطار البحرية الرئيسية يمكننا تلخيصها في خطر التصادم والإرساء الجبري بمعنى الرسو الاضطرابي في ميناء غير مقرر في الرحلة ينجر عنه نفقات استثنائية، وكذلك خطر العاصفة، والغرق، والجنوح إضافة إلى التغيير الجبري للطريق أو السفر أو السفينة.<sup>2</sup>

كذلك الحريق والانفجار فهو خطر يضمنه المؤمن حتى ولو أن طبيعته لا تمت صلة بحالة البحر إلا أنه يقع أثناء الرحلة البحرية، إضافة إلى خطر الرمي حيث يتجسد في رمي البضاعة المنقولة بحرا من أجل إنقاذ السفينة أو باقي البضاعة ومن أجل الحفاظ على توازنها في البحر، وفي هذا الإطار كان موقف المشرع الجزائري غامضاً، وذلك لانعدام الموقف القانوني لتعداد الأخطار البحرية المضمنة.

<sup>1</sup> - Pieere LUREU , Commentaire des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires , - 1974 P 41

<sup>2</sup> - البند 01 و 02 من الوثيقة الجزائرية للتأمين ، رقم 15 ، مرجع سابق .

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

### ب- الأخطار المستثناة

تشكل الأخطار البحرية الواقعة بتصرف عمدي من المؤمن له أخطار مستبعدة من نطاق الضمان البحري، ومن ثم إعفاء المؤمن من أي مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالأموال المؤمن عليها نتيجة تحقق هذا النوع من الأخطار المستبعدة والمشرع الجزائري اعتمد على معيار " بذل عناية الرجل الحريص" في استبعاد الأخطار الناجمة عن الأخطار العمدية للمؤمن من نطاق عقود التأمين البحري على السفينة، وهذا ما وضحه في نص المادة 102 من الأمر 07-95، على أنه لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها :<sup>1</sup>

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة.

2- الأضرار والخسائر العادية الناتجة عن:

- مخالفات أنظمة الاسترداد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

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

3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

ومن خلال هذا النص القانوني استثنى المشرع الجزائري خطر يكون سببه خطأ المؤمن له العمدي أو الجسيم، معتمداً بذلك على قصد المؤمن له وكذا درجة جسامة الخطأ، وبمعنى المخالفة فإن الخطأ البسيط وغير العمدي تشملها عقود التأمين البحري، وبالنظر إلى موقف المشرع الإنجليزي أكد على هذه المادة القانونية في نص المادة 55 فقرة 3 من قانون التأمين البحري وبذلك استبعد المشرع الإنجليزي الأخطار المقصودة والمسببة في الخسائر المادية اللاحقة بالأموال المؤمن عليها.<sup>2</sup>

كما أن الواضح من خلال النص المادة 102 من الأمر 07-95، فإن موقف المشرع الجزائري جاء بحل قانوني في إطار استبعاد هذه الأخطار من طائفة الضمان البحري، مسائراً بذلك لموقف المشرع الفرنسي من خلال نص المادة 172 الفقرة 18 من قانون التأمين الفرنسي.

<sup>1</sup> - المادة 102 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، مرجع سابق .

<sup>2</sup> - المادة 55 من القانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 .

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

ولقد اعتبرت المادة 96 من الأمر 95-07 المادة 102 أعلاه من النظام العام، فلا يجوز مخالفتها وهي نفس الأحكام الموجودة في البند الخامس من وثيقة التأمين على السفينة، أما الأخطار التي استبعدتها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التأمين، فنجدها منصوص عليها في المادة 103 من أمر 95-07 في الأحكام الخاصة بالتأمينات البحرية والمادة 127 الموجودة ضمن الأحكام الخاصة بالتأمين على هيكل السفينة حيث نصت هذه الأخيرة "لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، الخسائر والأضرار الناتجة من عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة."

ويبرر عدم ضمان المؤمن الضرر الناتج عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه بأن الضرر ليس ناشئا عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه، وبالتالي لا يعطى المؤمن من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي، حيث أن المشرع الجزائري ارجح ضمان هذا العيب إلى حرية المتعاقدين في جعله مضمون أو غير مضمون بموجب وثيقة التأمين.<sup>1</sup>

### ثانيا : الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة :

لم يقتصر المشرع الجزائري الخطر محل التأمين البحري على الأخطار البحرية سواء كانت ناتجة من فعل البحر أو ناتجة في البحر بمناسبة القيام برسالة بحرية بل مدد من نطاق جوازية الضمان ليشمل حتى الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية عندما تكون لهذه الأخيرة تبعية للنقل البحري.<sup>2</sup>

### أ- امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن :

لقد نصت المادة 124 من أمر 95-07 على أنه فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الأجل المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور، إذن عند تحليل مضمون هذه المادة تجد أن المشرع أخذ بفكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية، وبذلك فالتأمين البحري يسري عند تواجد السفينة في البحر وهي بصدد القيام برحلة بحرية أو بمناسبة تركيبها أو بنائها أو إصلاحها أو أثناء رسوها في أحد الموانئ أو عند تواجدها في مكان مائي أو جاف، لكن نلاحظ ضرورة توافر شرطين أولهما أن يكون التأمين قد انعقد لزمان معين حتى يشمل مختلف هذه الحالات، أما الشرط الثاني

<sup>1</sup> -مصطفى كمال طه ، القانون البحري ،دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993 ، ص 511

<sup>2</sup> -سمير شرقاوي ، مرجع سابق ، ص 203

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

فإنه يتمثل في ضرورة وقوع الخطر المؤمن ضده في وثيقة التأمين خلال الزمن المتفق عليه في العقد، وبينت المادة السالفة الذكر أن المعمول به في تحديد نطاق الزمن المضمون في الرجوع إلى توقيت البلد الذي أبرم فيه العقد، ويشمل الضمان الأخطار الواقعة في اليوم الأول أو الأخير من الأجل المذكور<sup>1</sup>، كما أن وثيقة التأمين على السفينة الجزائية أخذت كذلك بفكرة امتداد التأمين على أخطار غير بحرية وهذا في بندها التاسع، إضافة إلى تبينها أحكام المادة 124 من أمر 07-95، حيث أقرت الامتداد في حالة سلوك السفينة بمسالك مالية لا يمكن أن تكون محلاً للملاحة البحرية كالأنهار مثلاً<sup>2</sup>، أما القانون الإنجليزي فترك فكرة الامتداد لما يتفق عليه الأطراف، أو لما يقتضيه العرف التجاري، فعلى المؤمن أن يكون على دراية بالأعراف التجارية وهذا مرتبط أكثر بالتأمين على البضائع أكثر من ارتباطه بالتأمين على السفن، فيكون بذلك الاتفاق هو مصدر امتداد أحكام التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية والأساس القانوني هذا الامتداد هو نظرية التبعية<sup>3</sup>، وحسب المشرع الإنجليزي فإن ضمان الأخطار في مثل هذا التأمين يبدأ منذ وضع قاعدة السفينة بقصد عملية البناء ويستمر الضمان حتى تسليم السفينة لمالكها، أما بالنسبة إلى ما جرى العمل به في فرنسا فبداية ونهاية الضمان تبقى لاتفاق الأطراف والشروط التي حددتها في الوثيقة<sup>4</sup>.

### ب : جواز التأمين برغم تخلف الخطر (الخطر الظني) :

انطلاقاً من الطبيعة الاحتمالية لعقد التأمين البحري لا يمكن التعاقد على خطر بحري محقق الوقوع كأصل عام، وكاستثناء على القواعد العامة يجوز التأمين برغم تخلف الخطر أي إنعقاد العقد صحيح بالرغم من تخلف محله، فالخطر هو محل العقد وبدون المحل لا يتصور انعقاد العقد، غير أن الخطر قد ينعدم من الناحية المادية ولكنه قد يوجد من الناحية المعنوية، وبالتالي فهو غير موجود فعلاً لكنه قائم في ذهن المتعاقدين ويسمى في هذه الحالة الخطر الظني، وعليه فهو لا يقوم على أساس واقعي وحقيقي، بل يركز في ذهن أحد طرفي عقد التأمين أو كلاهما، أما من الناحية الفعلية فهو قد حدث قبل إبرام التعاقد أو أنه زال نهائياً قبل التعاقد<sup>5</sup>.

ان جواز التأمين رغم تخلف الخطر حالة استثنائية وخاصة وأصيلة بالتأمين البحري تبررها ظروف الملاحة البحرية حيث نص عليه القانون الإنجليزي 1906 في الفقرة الأولى

1- علي بن غانم، مرجع سابق، ص 255-256.

2- المادة 124 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، مرجع سابق.

3- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1974، ص 468

4- سمير شرقاوي، مرجع سابق، ص 246

5- رضا عبد الحليم، مدى جواز التأمين في الخطر الظني، الطبعة الاولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020، ص 18

## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

من المادة 06 إذ تبنى فكرة التأمين على الهلاك أو عدم الهلاك وهو تأمين يصح سواء هلكت الأشياء قبل الانعقاد أو لم تهلك فالمؤمن يضمن الأضرار الناتجة عن الأخطار التي تكون قد تحققت فعلاً قبل الانعقاد كما يضمن كذلك الأخطار التي تحدث في المستقبل، ويعتبر العقد صحيحاً حتى ولو كان الطرفين على علم بتحقيق الخطر عند انعقاد العقد وقبل التعاقد، بشرط أن يكون الطرفين في مركز متساوي من حيث العلم بتحقيق الخطر وهذا ما أكده القضاء الإنجليزي، وقد أخذ القانون الفرنسي بجواز التأمين من الخطر الظني إذا لم يثبت أن المؤمن له كان باستطاعته أن يعلم بتحقيق الخطر أو أن المؤمن كان بإمكانه أن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها، فالمشرع الفرنسي قد اشترط العلم للبطان وبانتقاء العلم يكون الخطر موجوداً معنوياً أي في ظن المتعاقدين وان انعدم في الواقع، لأن العلم استثناء يجب على المؤمن أن يثبته ومع صعوبة إثبات العلم اعتبر القانون الفرنسي على أن وصول الخبر إلى مكان إبرام العقد أو تواجد المؤمن له قرينة قانونية قاطعة على العلم. كما أقرت الوثيقة الفرنسية لتأمين على السفينة ببطان على الأخبار الحسنة أو السيئة إذا ثبت أن خبر وصول السفينة أو تحقق الخطر قد عرف في المكان الذي يوجد فيه المؤمن أو المؤمن له قبل إصدار الأمر بالتأمين إلا إذا أثبت المؤمن له حسن نيته ، وبالنسبة إلى المشرع الجزائري قد عالج هذه الحالة من خلال المادة 100 من الأمر 95-07 على أنه "لا يكون التأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض<sup>1</sup>.

من خلال المادة أعلاه يلاحظ أن المشرع الجزائري اعتبار التأمين في هذه الحالة باطلا حيث اعتبر أن العقد بدون محل، ولم يفرق بين علم أو عدم علم الأطراف بتحقيق الخطر، لكن بالرجوع إلى الفقرة الثانية من نفس المادة، نلاحظ أن هناك تناقض وغموض بين الفقرتين، فإذا اعتبرنا أن العقد باطلا فكيف نتصور أنه سينتج آثاراً بين الطرفين، ورجوعنا إلى نص المادة 100 بالفرنسية أعتبر العقد باطلاً في حالة ما إذا كان المؤمن له على علم بتحقيق الخطر، إذ اخذاً بشرط حسن نية الأطراف وعدم علمهم بالخطر، أما إذا كان المؤمن له سيء النية فإن العقد باطل، وكجزء على سوء نيته فإن المؤمن يبقى محتفظاً بالقسط رغم بطلان العقد. وعليه فإن المشرع الجزائري أخذ بمفهوم الخطر الظني وأن النص العربي للمادة 100 أعلاه يكتفه غموض يرجع إلى خطأ في الترجمة، وبالتالي على المشرع أن يحدد موقفه من الخطر الظني لما يكتسبه الموضوع من الأهمية التي تعود على الأطراف التأمين بفائدة تجارية عند الأخذ به من جهة، ومن جهة أخرى فالمادة 100 تعتبر

<sup>1</sup> -ارجع البند 19 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفينة



## الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة

---

من النظام العام حسب المادة 96 من نفس الأمر الشيء الذي يستوجب معه التدقيق في إرادة المشرع الجزائري في هذا الموضوع.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> -المادة 96من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات ،مرجع سابق

# الفصل الثاني :

## الآثار المترتبة على عقد التأمين البحري على السفينة



## الفصل الثاني : الاثار المترتبة على عقد التأمين البحري على السفينة

إن قيام العقد صحيحا يترتب عليه إنتاج العقد لجميع آثاره القانونية ، إذ ينشأ العقد بذلك لجملة من الالتزامات وكذا الحقوق المتبادلة بين طرفيه، إذ يلتزم كل طرف بأداء ما يقع على عاتقه من التزامات وكذا اكتسابه لجميع حقوقه، هذا ويرتب عقد التأمين بصفة عامة وعقد التأمين البحري بصفة خاصة لنفس الآثار القانونية، إذ أن آثار عقد التأمين تمثل عدة الالتزامات والحقوق الناشئة عنه و على عاتق كل من طرفيه أو للغير ، فمتى أبرم عقد التأمين البحري بتوافر جميع أركانه وكذا شروط صحتها، فهو يعد صحيحا وناظا ويرتب لجميع آثاره القانونية والمتمثلة بالتزام كل طرف من أطرافه بالالتزامات المنصوص عليها قانونا وتلك التي اشتراطها الأطراف بموجب وثيقة التأمين وكل الشروط العامة والخاصة المضافة إليها ، وكذا كل التعهدات الصريحة والضمنية التي تتضمنها .

هذا ونشير إلى أن عقد التأمين وعقد التأمين البحري بشكل خاص هو عقد معاوضة من نوع خاص، وتتمثل هذه الخصوصية بأن العاقلة بين العوضين فيها يتحكم في تشكيلهما أمر آخر متميز عنهما وهو الخطر المؤمن منه على نحو لا يتوافر في المعاوضات العادية كالبيع أو الإيجار، فمقابل التأمين وقيمة التأمين لا تتحدد فقط على أساس الآخر أي على اعتبار قيمة الشيء المؤمن عليه، وإنما يتوقف تحديده كذلك على قيمة الخطر المؤمن منه، وكما أن استحقاق مبلغ التأمين يتوقف على وقوع الخطر المؤمن منه، على نحو يجعل من التصرفات القانونية المنشئة للتأمين تصرفات احتمالية ، هذا ما يجعل من عقد التأمين يحدث لالتزامات غير معهودة في عقود المعاوضات العادية .

وعليه سنحاول من خلال هذا الفصل إلى تحديد كل من التزامات وحقوق المؤمن والمؤمن له كمبحث أول، ومبحث ثاني نتطرق فيه إلى الدعاوى الناشئة بموجب عقد التأمين البحري<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص681.

### المبحث الاول : التزامات اطراف عقد التأمين البحري :

أشرنا سابقا إلى أن عقد التأمين البحري وعلى غرار باقي عقود التأمين من العقود الملزمة لجانبين، كما أنه في نفس الوقت عقد من عقود المعاوضة، بهذا فهو يرتب التزامات متقابلة في ذمة أطرافه المؤمن والمؤمن له ، فالالتزامات كل طرف تعتبر حقوقا للطرف الآخر، هذا وقد تناول المشرع الجزائري آثار عقد التأمين البحري في ق، ت، ج، في الباب الثاني المتضمن للتأمينات البحرية، في الفصل الثاني المتضمن أحكام مشتركة بين جميع التأمينات البحرية، في القسم الثالث بعنوان حقوق المؤمن والمؤمن له والتزاماتها من المادة 108 وما يليها.

وستتطرق من خلال هذا المبحث الى التزامات المؤمن له والمؤمن، إذ سنتحدث في المطلب الأول عن التزامات المؤمن له وفي المطلب الثاني نتطرق إلى التزامات المؤمن.

#### المطلب الاول : التزامات المؤمن له :

التزامات المؤمن له هي تلك الواجبات المنصوص عليها قانونيا في العقد و يترتب عليها الضمان و التعويض، و تتحدد بمقتضى عقد التأمين ،

#### الفرع الاول : مسؤولية مالك السفينة تجاه الطاقم و الركاب :

إن مالك السفينة يعتبر مسؤولا عن رعاية وسلامة طاقم السفينة الذين قام بتوظيفهم، هذا التأمين يغطي التعويضات والأجور الناتجة عن الإصابة الجسدية أو الوفاة لأي بحار من طاقم السفينة وكذلك المصاريف الطبية والمصاريف المتعلقة بإعادة ترحيل الشخص المصاب أو المريض إلى وطنه، ومن ثم إلى السفينة مرة أخرى، إضافة إلى ذلك المصاريف المترتبة عن توظيف بديل عن الشخص المصاب أو المريض. إن هذا التأمين يغطي أيضا المسؤولية تجاه الأشخاص وأمتعتهم من غير طاقم السفينة مثل ركاب السفينة، وكما ذكرنا إن تأمين الحماية والتعويض واسع فانه يمتد ليغطي المصاريف الناتجة عن تسلل أشخاص خلسة إلى السفينة بغية الهجرة إلى بلد آخر، وهذا يشمل المصاريف الناتجة عن انحراف وجهة السفينة بقصد إنزال المتسللين ومصاريف أخرى.<sup>1</sup>

#### الفرع الثاني : مسؤولية مالك السفينة تجاه البضائع المنقولة :

هذا الفرع يتناول مسؤولية مالك السفينة اتجاه البضائع المشحونة على ظهر السفينة كيف يتم شحنها بطرق سليمة حتى تصل أصحابها حسب المواصفات العقدية المنفق عليها في العقد إما من الميناء للميناء أو حتى مستودعات المشتري حسب الاتفاق.

<sup>1</sup> -سماح محمودي، مرجع سابق، 2004 ، ص 82-81

حيث أن مالك السفينة مسؤول عن إيصال البضائع سليمة إلي الوجهة المحددة، فإن هذه التغطية توفر حماية لمالك السفينة في حال حدث نقص في البضاعة أو في حال خسارة البضاعة بالكامل، أو تضرر البضاعة بسبب إهمال مالك السفينة أو أي مسؤولية قد تنتج عن حرق أو إهمال أو عجز من قبل مالك السفينة أو من ينوب عنه في الالتزام بالتحميل والتفريغ والتخزين والرعاية، بالشكل الصحيح أو بسبب عدم أهلية السفينة للإبحار أو عدم كفاءة السفينة بالرجوع للقانون الانجليزي بحكم أنه الأصل لم يحدد طبيعة البضائع المؤمن عليها بل تركها للمتعاقدين مكتتبي التأمين<sup>1</sup>، لتصنيفها إلى ثلاثة أصناف حسب طبيعة و نوعية و مدى قابلية البضاعة للتلف، و هذا التصنيف تفتقد إليه التشريعات العربية.

أما بالنسبة للجزائر، اعتمدت في تأمينها على البضائع المنقولة بحرا على كتيب يصنفها إلى أرقام بحسب طبيعتها ونوعيتها و سرعة تلفها، و هذا التصنيف يقسم إلى قسمين بالنظر إلى طبيعة التأمين البحري، إذا كان على كافة الأخطار «*risque Tous*» ، و كذا التأمين بخصوصية «*FAP-SAUF*» مدونة فيما يسمى ب «*tarif Maritime*» ، "و التشريع الجزائري الداخلي لم يتطرق لتعريف البضائع القابلة للتأمين البحري، بل تركها للمعاهدات الدولية الخاصة التي صادقت عليها<sup>2</sup>.

فالمعاهدة الدولية لسندات الشحن لبروكسل 25 أوت 1924، المعدلة بالبروتوكول 1968، عرفت "البضائع تشمل الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت، عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي يذكر في النقل البحري أن نقلها يكون على ظهر السفينة، و تكون نقلت فعال بهذه الطريقة."

أما بالنسبة للبضائع الخطيرة، فقد خصصت لها معاهدة همبورغ قواعد خاصة، بها بالنص عليها في المادة 46 ، و التي تلزم الشاحن بالتصرح بها، من ان يأخذ الناقل البحري الإحتياطات اللازمة لذلك، من إنزالها أو إعدامها لأنها تشكل خطورة على السفينة و الأموال المنقولة، دون أي إلزام الناقل بالتعويض تماثيا مع معاهدة روتردام 2008 . و بالنسبة للتشريع الجزائري سواء في وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع<sup>3</sup> ، لم تذكر هذه البضائع ضمن البضائع الخاصة، و لا قانون التأمين الجزائري 108 ، مما يستخلص أن هذه البضائع تكون محل اتفاق بين أطراف العقد.

1 - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 281-282

2 - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق، ص 170

3 - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 686-701

### الفرع الثالث : المسؤولية تجاه الطرف الثالث: PERSON THIRD

هذا الفرع يتناول مسؤولية مالك السفينة اتجاه الغير و ما يترتب على مالك السفينة اتجاه الطرف الثالث وما يترتب عن إحداث الضرر له و كيف لمالك السفينة أن يتخلص من حمل رجوع الغير عليه على عاتق شخص آخر بإمكانه تحملها عنه و هو المؤمن بموجب عقد تأمين .

يغطي هذا القسم التكاليف التي قد تنتج عن تضرر و معاناة أي فرد أو شركة غير مشمولة بأي عقد مع مالك، السفينة نتيجة لخطأ ارتكبه مالك السفينة. مثال على هذه التكاليف مطالبات التلوث والاصطدام بسفينة أخرى، أو بجسم آخر والإصابات الشخصية ، تغطية التصادم مع سفينة أخرى لها معالجة خاصة تحت تأمين الحماية والتعويض، الذي يدفع التعويضات والمصاريف الناتجة عن التصادم إلى حد بحيث لا تكون هذه المسؤولية مغطاة تحت تأمين جسد السفينة<sup>1</sup>.

كما هو معروف يمكن تغطية مسؤولية التصادم مع سفينة أخرى (أضرار السفينة الأخرى والممتلكات التي عليها فقط) تحت تأمين جسد السفينة ويكون محدودا بثلاثة أرباع فقط والرابع المتبقي يتم تغطيته عن طريق أندية الحماية والتعويض و يعرف وهذا الدفاع و المتابعة ب « clause de recours » يمكن تغطية هذه المسؤولية بالكامل تحت وثيقة الحماية والتعويض « p&i Clubs » وذلك لتفادي أي نزاع أو اختلاف بين مؤمنين السفينة وأندية الحماية والتعويض ، و تختلف طريقة النقل بحسب الاتفاق أن تكون في العنابر في المقدمة « pore castle » أو في المؤخرة « poop » أو في غرف السطح « Deck house » أو في السطح المحمي « deek shalter » « أو في سطح السفينة.

يلتزم المؤمن له في الوثيقة المقترحة بإبلاغ المؤمن بالشحنات التي ذكرها كما يلتزم المؤمن التأمين عليها، وذلك ما ورد في نص المادة 140 من الأمر 207-95

### المطلب الثاني: التزامات المؤمن :

ترتب العقود الملزمة للجانبين مثل عقد التأمين البحري الذي تكون وثيقة التأمين العامة احد الاشكال المعبرة عنه حقوقا والتزامات متقابلة ، فالمؤمن له يكون ملتزما بدفع قسط التأمين وتقديم الاقرار الخاص بكل شحنة داخله ضمن نطاق التغطية التأمينية للوثيقة العامة في الفترة المحددة في عقد التأمين او الفترة التي يحددها القانون ويلتزم كذلك بالمحافظة على حقوق المؤمن إذ ان المؤمن يقع عليه التزام ، وهو قبول التأمين على البضائع التي قدم الإقرار الخاص عنها من قبل المؤمن له. لذلك لا بد من التعرف على هذا

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي ، المرجع السابق ، ص 284.

<sup>2</sup> - R. bakkour l'assurance corps maritime 7eme edition IAHEF 2016 P 5-

الالتزام من خلال معرفة الاسباب الموجبة لهذا الالتزام، وماهو الجزاء المقرر في حالة مخالفة المؤمن لهذا الالتزام.

المؤمن ملزم بقبول التأمين على جميع الشحنات أكدت التشريعات على وجوب قيام المؤمن بقبول جميع الشحنات التي تكون ضمن الوثيقة العامة، وهي محقة في هذا الأمر، بينما نجد أن القانون الانكليزي لعام 1906 لم يرد فيه نص صريح يؤكد هذا الالتزام، وربما اعتمد على الغرض المعروف من إنشاء الوثيقة العائمة والتي كان الاصل من انشائها هو التأمين على جميع الشحنات، التي تكون لحساب المؤمن له او لحساب الغير، فلم يجد حاجة الى ذكر هذا الالتزام بنص صريح. أما مشروع الشرع الجزائري فقد نص على تحمل المؤمن التزامه لتعويض جميع شحنات المؤمن عليها بموجب عقد التأمين و ورد ذلك في نص المادة 132 من الامر 95-07 و المادة 133 و نص المادة 134 من نفس الامر اما المشرع في خسارة جسيمة، ذلك لان عقد التأمين في الأصل يحتمل الخسارة والربح في وقت واحد. لذلك كان لا بد على المؤمن أن يتخذ الوسائل التي يمكن أن يلجأ إليها في مثل هذه الحالة مثل قيامه بإعادة تأمين الشحنات<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: التزام المؤمن بالتعويض :

يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه ، وذلك انطالقا من الصفة التعويضية لعقد التأمين، فهو التزام مهم بالنسبة للمؤمن له، باعتبار مبلغ التعويض يشكل السبب الرئيسي لإبرامه عقد التأمين، كما أنه يقابل الالتزامات الواقعة على عاتق المؤمن له، فالمؤمن يلتزم بدفع هذا المبلغ في الأحوال التي يحصل فيها الضرر المؤمن منه والناجم عن الأخطار التي تم الاتفاق عليها في وثيقة التأمين، شرط أن لا يتجاوز ذلك قيمة الأموال المؤمن عليها<sup>2</sup>.

ف نطاق التزام المؤمن ينحصر في التعويض عن الخسارة المادية المحققة والناشئة مباشرة عن الحادث المؤمن منه، والمتمثلة في فقدان أو هلاك أو تضرر الشيء المؤمن عليه، وكذا المصاريف التي ينفقها المؤمن له في سبيل حماية و انقاذ الشيء المؤمن عليه، بحيث أن التزام المؤمن لا ينصرف إلى الخسارة التبعية كون عقد التأمين يغطي نتائج الأخطار الناتجة عن خسائر مادية لا تجارية ، هذا ويخرج عن هذه القاعدة الربح المتوقع في التأمين على البضائع حصرا، إذ أجازت معظم التشريعات ومنها التشريع الجزائري إمكانية التأمين على الربح المأمول تحقيقه في البضائع المشحونة<sup>3</sup>.

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

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

3 - لطيف جبر كوماتي، مرجع سابق، ص. 271.



فالتعويض في نظام التأمين يختلف عن باقي الالتزامات القانونية وفقا للقواعد العامة المتعلقة بالضمان يجب أن يشمل التعويض ما لحق الشخص المتضرر من خسارة وما فاتته من كسب أي الخسارة الأصلية والتبعية، أما في نظام التأمين فالتعويض ينحصر في الخسارة الأصلية فقط، هذا ما لم يرد اتفاق مخالف لذلك، أو ما جرى التعامل بخلافه، كما هو الحال بالنسبة للربح المتوقع في التأمين على البضائع، هذا ويكون التعويض في حدود الأضرار والخسائر الحاصلة .

كما يلتزم المؤمن بتقديم التعويض الحاصل عن الخطر في الأجل المحدد والمتفق عليه في الشروط العامة لعقد التأمين، وعدم التزامه بهذا الأجل، أي عدم قيامه بتأدية مبلغ التعويض أثناء تلك الآجال، يجيز للمؤمن له المطالبة بمبلغ التعويض المستحق زيادة على تعويضه عن الضرر الحاصل جراء التأخير في الوفاء<sup>1</sup>.

ونشير أخيرا إلى أن قيام مسؤولية المؤمن وتنفيذه لالتزامه ضمن حدود مبدأ التعويض يستوجب توافر جملة من الأسس وهي كالتالي:

**أولاً: أن يكون الحادث المؤمن منه هو السبب المباشر في تحقق الخسارة الواجب تعويضها :**

إن القاعدة في جميع عقود التأمين بما في ذلك عقد التأمين البحري، هو أن يكون الحادث المؤمن منه هو السبب المباشر للخسارة التي يلزم المؤمن بتعويضها ، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري بشكل ضمني في نص المادة 623 ق، م، ج، على أنه:"لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه"، بحيث اشتراط المشرع الجزائري بموجب هذا النص أن يكون الضرر الحاصل بسبب وقوع الخطر المؤمن منه، كما أورد هذا الشرط كذلك فيما يتعلق بالتأمين البحري في نص المادة 117 من قانون التأمينات والتي نصت على أنه يجب على المؤمن دفع التعويض الحاصل عن الخطر المضمون<sup>2</sup>.

**ثانياً: توافر المصلحة التأمينية :**

نص المشرع الجزائري على هذا الأساس في الأحكام العامة لعقد التأمين والتي تضمنها القانون المدني في نص المادة 621 ق.م.ج على أنه" تكون محال للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين» ، كما نص عليها كذلك في الأحكام الخاصة بعقد التأمين البحري، والتي حددتها المادة 93 من قانون

<sup>1</sup> -بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 773

<sup>2</sup> -علي بن غانم، المرجع السابق، ص 108.

التأمينات والتي نصت على الصفة الواجب توافرها في الشخص المؤمن له والمال الذي يجوز له أن يؤمن عليه بنصفها" يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه ،هذا وتقابل هذه المادة من القانون الجزائري المادة 171-3 من قانون التأمين الفرنسي والتي تنص : "كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المرجو يمكن أن يكون موضوع تأمين"<sup>1</sup>.

وهذا ولا بد من توافر المصلحة التأمينية على جملة من الشروط المحددة هو ما أكده المشرع الجزائري في المادة 95 من ق، ت، ج، المحدد للشرط الأساسي للمصلحة بقولها: "لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر"، وهو ما نص عليه المشرع الفرنسي في الفقرة الثانية من المادة 171-3 بنصها: "لا يستطيع أحد أن يطالب الاستفادة بتأمين إذا لم يلحقه ضرر . "بحيث اشترطت هذه النصوص التشريعية :

- أن تكون المصلحة المؤمن عليها مشروعة أي تكون غير مخالفة للنظام العام والآداب .
- أن يكون للخطر المؤمن ضده مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم وقوعه بالنسبة للمؤمن له.

- أن يكون التأمين يهدف إلى جبر وتعويض الضرر نتيجة تحقق الخطر وتعرض المؤمن له لضرر، فالضرر أساس التعويض، الذي هو محل التزام المؤمن ، والمصلحة من عقد التأمين هي سبب ابرام التأمين بالنسبة للمؤمن له<sup>2</sup>.

### ثالثا: تطابق قيمة التأمين مع قيمة الشيء المؤمن عليه :

من الشروط الأساسية لالتزام المؤمن، أن تتحدد مسؤوليته عن تعويض الخسارة بقيمتها الحقيقية وضمن سقف مبلغ التأمين، ويتوقف هذا الشرط على أن تكون قيمة الشيء المؤمن عليه مساوية لقيمته الحقيقية وقت إبرام عقد التأمين ، وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري على ضرورة مطابقة القيمة القابلة للتأمين للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وذلك في حالة عدم اعتماد قيمة من قبيل الأطراف<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني: حق المؤمن في الحلول :

1-لطيف جبر كوماتي، مرجع سابق، ص. 283

2- بهجت عبد الله قايد، القانون البحري ، الطبعة الاولى ،مكتبة نهضة الشروق ،القااهرة ،1984 ،ص 412

3-مصطفى كمال طه ،المرجع السابق ، ص 529

إذا قام المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه، فإن له الحق في أن يحل محله في متابعة الطرف الثالث الذي كان المتسبب في وقوع الخطر وما ينتج عنه من ضرر.

هذا ولقد اختلفت التشريعات المتعلقة بالتأمين في مسألة رجوع المؤمن على الغير بين الأخذ به و اعطائه الوصف القانوني الخاص به، والمتجاهلة له والتي لم تميز بين الأحكام الخاصة به في التأمين البحري والأحكام المختلفة عنه في التأمين البري.

كما ثار جدل فقهي كبير حول مفهوم رجوع المؤمن الذي يعرض المؤمن له عما أصابه من ضرر في الأموال المؤمن عليها في الرجوع على الغير المتسبب في الضرر، فقد رأى البعض بأن شروط الحلول غير متوفرة لأن المؤمن الذي يعرض المؤمن له عن الضرر، لا يمكن القول بأنه حل محله في الحقوق في مواجهة الغير المسؤول ما دام لم يثبت الحق للمؤمن له تجاه الغير، إذ تستند دعوى الحلول على الوفاء بالدين وحلول المحال له محل الدائن في جميع حقوقه، في حين أن أساس التزام المؤمن هو عقد التأمين، ورجوعه على الغير المسؤول يكون على أساس المسؤولية التقصيرية، غير أنه لا يجوز الجمع بينهما، وهذا عملاً بمبدأ التعويض، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري إذ أقر بفكرة حلول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه في مواجهة الغير المسؤول وذلك في حدود التعويض المدفوع للمؤمن له، وبينه المشرع الفرنسي كذلك في القانون الفرنسي للتأمين بحيث نص في المادة 172-29 على ما يلي: " المؤمن الذي يكون قد دفع تعويض التأمين يكتسب في حدود ما وفي جميع حقوق المؤمن له المتولدة من الأضرار التي كانت سبباً للضمان"، كما قضى المشرع الفرنسي في هذا الشأن بعبارات تبين أخذه بمبدأ الحلول وهو ما يتضح من قرار قضائي جاء فيه: "يستطيع وكيل عون التأمين البحري الذي دفع تعويض التأمين لحساب المؤمن أن يحل قانوناً في حقوق المؤمن له ضد المسؤول عن الضرر المعروض إذا كان تنفيذاً للوكالة العامة التي تربطه بالمؤمنين وكان ملتزماً معهم أو عنهم بدفع التعويض<sup>1</sup>".

هذا ويشترط لقيام حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له، بأن يكون المؤمن ملزماً بتعويض المؤمن له عن الخسارة المحققة بموجب وثيقة التأمين، وقيام المؤمن بدفع التعويض لا يعطيه الحق في الحلول محل المؤمن له ما لم تتوافر فيه شروط معينة وهي:

- أن يكون عقد التأمين نافذا ومرتباً لآثاره وقت حصول الخسارة.
- أن يكون المؤمن مسؤولاً عن تعويض تلك الخسارة طبقاً لشروط العقد.

1 - عادل على مقدادي، المرجع السابق، ص 290

- أن يقر المؤمن بمسؤولية التعويض وأن تثبت تلك المسؤولية بموجب حكم قضائي.<sup>1</sup>

كما لا يحل المؤمن في محل المؤمن له إلا إذا قام فعلا بدفع التعويض للمؤمن له، لان حق الحلول هو حق معلق على شرط الوفاء، فمن الدفع الفعلي بموجب العقد التعويضي، ينشأ حق الحلول ويشترط كذلك لحلول المؤمن أن تثبت مسؤولية الغير عن الخسارة المحققة، وبأن تكون حدثت بفعله أو بفعل أحد تابعيه المسؤول قانونا عن أفعالهم ورجوع المؤمن على الغير يكون في مقدار مبلغ التعويض. و نشير أخيرا بأن حق الحلول أصبح يتم بقوة القانون ولا يشترط النص عليه في وثيقة التأمين، كما يتميز عن الحلول في القواعد العامة في كون المحال له يستطيع اكتساب الحق المحال إليه إلا إذا أثبت استحقاقه الدين وحل أجله، في حين أن المؤمن له في التأمين البحري يستوفي التعويض بمجرد وقوع الحادث وقبل ثبوت خطأ المسؤول، فالمؤمن له الحق في التعويض على أساس عقد التأمين من المؤمن.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث : جزاء إخلال المؤمن بالتزامه :

أن القانون ألزم المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات، ولكن اذا رفض المؤمن التأمين على إحدى أو بعض هذه الشحنات، فما هو الجزاء الذي يمكن ان يتخذ في مثل هذه الحالة؟. وإذا كان المشرع قد نص على التزام المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات التي شحنت لحساب المؤمن له، ولحساب الغير ما دامت هناك مصلحة له للمؤمن له فيها، لكنه لم يحدد الجزاء القانوني الذي لا بد ان يتخذ في حالة إخلال المؤمن بهذا الالتزام. ويبدو أنه قد أحال هذا الأمر إلى القواعد العامة التي تقضي ، انه في العقود الملزمة للجانبين إذا اخل احد الطرفين بالتزامه، فانه يحق للطرف الأخر فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض الذي يتناسب مع الضرر الذي ألحق بالمؤمن له من جراء هذا الإخلال. ولكن هل من مصلحة المؤمن له المطالبة بفسخ عقد التأمين في الوقت الذي هو فيه قد أطمأن في الحصول على تغطية تأمينية لجميع شحناته المستقبلية من دون استثناء، بعد أن صدر قبول من قبل المؤمن؟ من الطبيعي أن لا يكون طلب الفسخ من مصلحة المؤمن له، لذلك نعتقد انه مثلما وضع القانون عقوبات صارمة على المؤمن له بسبب اخلاله بالتزامه بتقديم الإقرار عن جميع الشحنات، فانه لا بد ان يتم وضع حكم صارم يلزم المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات ايضا . ذلك نرى انه يجوز وبدون استثناء للمؤمن له في حالة رفض المؤمن قبول التأمين على إحدى الشحنات دون اي عذر يذكر انه يطلب التأمين على هذه الشحنة

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق. مرجع سابق. ص 197.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شمري، المرجع السابق، ص 775

## الفصل الثاني : الاثار المترتبة على عقد التامين البحري على السفينة

لدى شركة تأمين أخرى، وعلى نفقة المؤمن الذي تعاقد معه على إصدار وثيقة تأمين عامة. وذلك طبقاً للقوانين الدولية المعمول بها في هذا المجال<sup>1</sup>.

التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين إلى المؤمن له أن قيام المؤمن بإصدار وثيقة التأمين أياً كان نوع هذه الوثيقة هو تعهد صريح من قبله بالقيام بتعويض المؤمن له عما أصابه من ضرر، بسبب تعرض البضاعة المؤمن عليها لأي خطر تم التأمين عليه من قبل المؤمن، والذي يؤدي بطبيعة الحال إلى فقدان البضاعة نفسها أو قيمتها بصورة كلية أو جزئية. وقد عبرت المادة 132 و 137 من قانون التأمين الجزائري عن تعويض المؤمن له إذ نصت على "التأمين عقد به يلتزم المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له والى المستفيد مبلغاً من المال او ايراد مرتبا او أي عوض مالي اخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده وذلك في مقابل اقساط او اي دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

وإذا كان الغرض من التعويض هو جبر الضرر، فإن هذا الغرض لا يطبق في حالة التأمين على البضائع المنقولة بحراً، إذ أنّ هناك مبلغ معين يتفق عليه مسبقاً، يكون المؤمن ملتزماً بدفعه عند تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه . وبذلك نجد ان هذا الامر يعد خروجاً عن المبدأ المعروف في التعويض<sup>2</sup>.

إلا أنه جائز لاسيما وان المؤمن له قد اصدر موافقته منذ البداية على هذا المبلغ، وبذلك يتم اعادة تقدير قيمة البضاعة عند تحقق الخسارة. ويتضح هذا في المادة الاولى من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906 التي نصت عند تعريفها لعقد التأمين على " عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له بالطريقة والمدى المتفق عليها عن الخسائر البحرية". ونجد أن البند الخامس من بنود شروط مجمع التأمين في لندن المستعمل في العراق، والذي يرفق مع وثائق التأمين البحري بضائع قرر المبدأ نفسه والذي نص على " ..... يتعهد بدفع المبلغ المؤمن به لاي طرد او لاية طرود قد تفقد كلياً ..... ". ومن هذا المنطلق نرى ان يستعمل مصطلح مبلغ التأمين بدلاً من مصطلح التعويض، على وصف أن المؤمن يلتزم بدفع المبلغ المتفق عليه حتى وان لم يكن هذا المبلغ مجبراً للضرر. وهناك من يرى ان قيام المؤمن بدفع المبلغ المثبت في وثيقة التأمين امر منتقد، اذ ان هذا الأمر يؤدي الى قيام المؤمن له متعمداً بالحاق الضرر بالبضاعة المؤمن عليه، او ان يعتمد بالاخلال بالتزامه بتقليل الخسائر التي تلحق بالبضاعة<sup>3</sup>، عندما تنخفض قيمة البضاعة المؤمن عليها. لذلك لا بد يحدد التعويض في حدود الأضرار الحقيقية التي لحقت المؤمن له.

1 - سماح محمودي، المرجع السابق، ص 83 - 84.

2 - الأمر 95 - 07 المتعلق بالتأمينات، مرجع سابق

3 - بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص 414

## المبحث الثاني : الدعاوى القضائية الناتجة عن الالتزامات :

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 التخلي التي تعتبر كطريق استثنائي محض بالقانون البحري لا يستعمل إلا لبعض المخاطر المعروفة "بالمخاطر الكبرى"، وبمقتضاه يحصل المؤمن له على مبلغ التأمين كاملا في نظير أن يتخلى على ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن .

### المطلب الاول : الدعوى المطالبة بالتعويض :

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

### الفرع الأول : تسوية الخسائر المشتركة :

في حالة كون السفينة هي المتضررة فإن تقدير التعويض يكون كما يلي :

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المؤمن له لدرء ضرر محقق أو التخفيف من نتائج وأثر هذا الضرر فالأصعب في الأمر، إذ يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين.

فالمؤمن يجب أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في الخسائر المشتركة، ومصرفات الإنقاذ بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسائر الخاصة التي يتحملها المؤمن له، وذلك إن وجدت.

السفينة يمكن أن تصاب بهلاك جزئي فقط أما في أحيان أخرى فإن السفينة تصاب بأضرار بالغة تؤدي إلى هلاك كلي، فإن للمؤمن له أن يطالب بالتعويض عن الضرر بأكمله بما أن السفينة قد هلكت كلياً إذا كانت مضمونة بكامل قيمتها، أما إذا كان الضمان

## الفصل الثاني : الاثار المترتبة على عقد التامين البحري على السفينة

جزئيا فإن التعويض يكون في حدود ذلك الجزء المضمون في وثيقة التأمين ولا يتعدى ذلك، وفي الحالتين يجب أن يتم التعويض على ضوء قيمة السفينة كما اعتمدت في عقد التأمين البحري، أو حسب قيمتها في المكان والوقت اللذان انتهت فيهما الرحلة.<sup>1</sup>

أما إذا كان الهلاك جزئيا كأن تقتصر إصابة السفينة على مجرد أضرار أصيبت بها فإن طريقة حساب التعويض تختلف باختلاف طبيعة هذا الضرر، وما إذا كان من النوع الذي يمكن إصاحه أم لا و المؤمن يتحمل نفقات الإصلاحات الوقائية التي يضطر الربان إليها حتى يمكن السفينة من مواصلة سيرها للميناء الذي يمكن أن يجري فيه الإصلاح، وفي هذه الحالة قد تصرف نفقات كثيرة لنتيجة التفريغ، والتخزين وإعادة الشحن وإلى ما ذلك، وكل هذه النفقات يجب أن يتحملها المؤمن و يكون مسؤول عنها .

فإذا كانت الإصابة من النوع الذي يجعل الإصلاح أمر متعذر بحيث يجب بيع السفينة كحطام ففي هذه الحالة يتحدد مبلغ الضرر بحاصل طرح قيمة السفينة بعد بيعها حطاما من قيمتها الأصلية قبل وقوع الخطر، إلا أن تحديد قيمة الحطام يطرح أحيانا بعض المشكلات وخاصة في حالة بيع الحطام بسعر بخس لقلّة التجار الراغبين في المنافسة و الشراء.

أما إذا كان الضرر الذي أصيبت به السفينة من النوع الذي يمكن إصلاحه، و كان المؤمن له يرغب في إجراء هذه الإصلاحات فإن تحديد مبلغ التعويض الذي سيدفعه المؤمن يكون وفقا لقيمة الإصلاحات الحقيقية التي تقتضيها إعادة السفينة إلى ما كانت عليه قبل الحادث، وتقدير مبلغ الإصلاحات يكون إما بالجوء إلى الخبراء المختصين لتقدير قيمة الإصلاحات التي يجب أن يتم إجراؤها، أو من خلال طلب عروض لمعرفة السعر الأقل التي يمكن أن تتقدم به الشركات المتخصصة في هذا العمل، ولكن هذا إذا كان مذكورا مسبقا في وثيقة التأمين بأن شركة التأمين هي من ستتولى إجراء أعمال الإصلاح، هذا إن قرر انجاز الإصلاحات فعلا، أما إذا لم يقرر القيام بأعمال الإصلاح فيكون المبلغ وفقا للتكاليف التقديرية، وهذا ما أكدته المادة 313 من القانون البحري الجزائري، والقيام بأعمال الإصلاح في غالب الأحيان يؤدي إلى زيادة في قيمة السفينة مقارنة للوضع الذي كانت عليه قبل الحادث وإجراء الإصلاح .

وفي غالب الأحيان تكون القطع التي تم نزعها و استبدالها قديمة و متآكلة، في حين تكون القطع الجديدة قيمة وقيمتها المادية كبيرة، و لكي يقتصر دور الضمان على إعادة السفينة إلى ما كانت عليه قبل الحادث لابد من طرح فرق القيمة الذي تمثله عملية التجديد ، و حتى لا يكون التأمين وسيلة للإثراء، وعادة يحدد هذا الحسم في وثائق التأمين، وهو

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 200-201.

يتفاوت حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة جدا فإنها ستستفيد كثيرا من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جدا ولم يمضي عليها مثلا أكثر من سنة فلا محل للحسم إذ ليس ثمة فرق بين القطع القديمة و القطع الجديدة.<sup>1</sup>

إلا أنه في بعض الحالات لا تعود السفينة إلى قيمتها كما كانت عليها قبل الحادث، وهذا يحدث إذ تم استخدام قطع غير مستعملة، أو كانت هذه القطع من نوعية أدنى جودة من القطع التي جرى تبديلها، وهذا ما يؤدي إلى نقص القيمة بالمقارنة مع القيمة التي كانت عليها قبل الحادث، ولذلك فإنه من واجب شركة التأمين في هذه الحالة أن تعرض عن الفارق ما لم تشترط وثيقة التأمين خلاف ذلك .

أما إذا مس الضرر البضاعة فتقدير التعويض لا صعوبة فيه إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها للمؤمن له، ولا صعوبة في الأمر أيضا إذا هلكت البضاعة هلاكا كلياً، إذ أنه من حق المؤمن له في هذه الحالة أن يطالب بقيمة البضاعة، ويجب أن يحسم من مقدار التعويض النفقات التي اقتصدت بسبب الحادث كأجرة النقل، والرسوم الجمركية، إذ أن المؤمن له يعفى من دفعها بسبب الهلاك الذي أصاب البضائع، وتحتسب قيمة البضاعة على حسب قيمتها التجارية عند شحنها وهذا ما أكتته المادة 314 من القانون البحري الجزائري، أما إذا أصاب البضاعة تلف فقط فإن الخسارة الناتجة عن هذا التلف تسوى بإحدى الطريقتين، إما بالفرق، وإما بالنسبة .

فالتسوية بالفرق تنحصر في تحديد قيمة البضاعة إن هي وصلت سليمة في يوم التفريغ وتم تحديد قيمتها تالفة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمؤمن له، و طريقة التسوية بالفرق تكون عادلة و مقبولة إذا كانت البضاعة تباع في يوم التفريغ ذاته، و لكن الغالب أن البضاعة لا تفرغ و لا تباع إلا بعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر، وفي خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار بالإنخفاض أو بارتفاع، وفي هذه الحالة إما يتحمل المؤمن انخفاض سعر البضاعة أو يستفيد من ارتفاعها، و في عقد التأمين لا بد أن تعوض الخسارة دون زيادة أو نقصان، و لهذا السبب جرى العمل منذ مدة طويلة على تبني طريقة التسوية بالنسبة، إذ تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة السليمة يوم البيع وقيمتها تالفة في يوم البيع ذاته ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن بها .

و تعتبر طريقة التسوية بالنسبة أكثر دقة و أدنى من العدالة من طريقة التسوية بالفرق، إذ يجب ألا يكون لتقلب الأسعار تأثير في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن، وحساب التعويض لا يكون صحيحا إلا إذا روعي تاريخ واحد لقيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة، إلى أنه في حالة التسوية بالنسبة فإنه يثور التساؤل عما إذا كان يجب الاعتماد بالقيمة القائمة

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه و وائل انور بندق ، مرجع سابق ، ص 169 - 170.



## الفصل الثاني : الاثار المترتبة على عقد التامين البحري على السفينة

للبضاعة، أو بقيمتها الصافية أو المرسل إليه يتحمل نفقات تفريغ البضاعة و الرسوم الجمركية المترتبة عليها، وإذا كانت التسوية حسب القيمة القائمة وجب الاعتداد بهذه النفقات عند الوصول، أما إذا كانت حسب القيمة الصافية وجب حسم هذه النفقات<sup>1</sup>.

وأحيانا يتم التصريح بقيمة أقل من القيمة الحقيقية للبضائع، لكن ذلك دون قصد أو سوء نية وفي هذه الحالة يتم تقييم التعويض على أساس القيمة التي صرح بها، وليس على أساس قيمتها الحقيقية أما بالنسبة لمساهمتها في الخسائر المشتركة إذا ما أنقذت فإنها تساهم على حسب قيمتها الحقيقية وليس على أساس القيمة المصرح بها، وهذا ما أكدته المادة 315 من القانون البحري الجزائري.

أما البضائع التي يعتمد مالكاها التصريح بقيمة أقل من قيمتها، فإنها لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة، إلا أنه في حالة إنقاذ هذه البضائع فإنها تساهم في الخسائر المشتركة حسب قيمتها الحقيقية.

كما لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة ولا تعوض كل الأضرار، والهلاك، والمصاريف التي تصيب البضائع التي لم يحرر لها وثيقة شحن أو وصل من الربان، في حين تساهم هذه البضاعة في الخسائر المشتركة إذا ما تم إنقاذها.

كذلك البضائع المشحونة فوق سطح السفينة لا تعوض حين التضحية بها، في حين تساهم في الخسائر المشتركة إذا ما تم إنقاذها، وهذا ما أكدته المادة 316 من القانون البحري الجزائري.

وفي حالة استعادة جزء أو كل الأموال المضحى بها فإنه يتم توزيعها كما جاء في نص المادة 20 من القانون البحري الجزائري: "إذا تم استرجاع كل أو جزء من الأموال المضحى بها من طرف مالكيها بعد التوزيع، ولكن قبل دفع حصص المساهمة، أعيد النظر في التوزيع وذلك لحساب قيمة الأموال المسترجعة بعد خصم المصاريف التحصيل.

وإذا جرى هذا التحصيل بعد دفع المساهمة فإن قيمة الأموال المسترجعة توزع بين المساهمين بنسبة حصصهم، ويتم تحديد قيمة الأموال المسترجعة حسب قيمتها التجارية وبعد خصم مصاريف التحصيل ومصاريف البيع."<sup>2</sup>

وكيفية تسوية الخسائر المشتركة نص عليها القانون البحري الجزائري، حيث أنه يجب أن تصنف الخسائر وتحدد بدقة، وتوزع الأضرار والهلاك، وكذا مصاريف الخسائر

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه و وائل انور بندق ، مرجع سابق ، ص 172- 173.

<sup>2</sup> - الأمر 80-76 ، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 . يتضمن القانون البحري ، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 أبريل 1977 . العدد 29 المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 2 يونيو 1998 . الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 27 يونيو 1998 . العدد 47 المعدل والمتمم بالقانون 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 18 أوت 2010 العدد 46 .

## الفصل الثاني : الاثار المترتبة على عقد التامين البحري على السفينة

المشتركة، كما يتم تحديد و تعيين مساهمة المعنيين بالمساهمة في الخسائر المشتركة، وهذا كله يتم من طرف خبراء الخسائر البحرية .

و تسوية الخسائر المشتركة تكون وفقا لقوانين و أعراف المكان الذي انتهت فيه الرحلة البحرية إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف

و تسوية الخسائر المشتركة يكون بموجب طلب يوجهه المجهز إلى خبير الخسائر البحرية وذلك في أجل أقصاه (15) خمسة عشر يوما من تاريخ انتهاء الرحلة البحرية، أما إذا تأخر هذا الأخير في تقديم هذا الطلب فيحق لأي طرف آخر تتعلق به الخسائر المشتركة أن يقدم طلبا لخبير الخسائر البحرية يطلب من خلاله تسوية الخسائر المشتركة، ولا بد لأي شخص معني بأمر الخسائر المشتركة أن يسلم خبير الخسائر البحرية دون تأخير جميع الوثائق الضرورية للتسوية و التوزيع وإعلام الخبير كتابيا بجميع مطالبه، وإطلاع على جميع المعلومات المقيدة، وبعد أن يطلع الخبير البحري على جميع المعلومات، ويتفحصها، ويستلم جميع الوثائق، ويراجعها، يقوم بوضع تسوية للخسائر المشتركة بشكل مفصل، وذلك طبقا لقواعد القانون البحري الجزائري، إذا لم يكن هناك اتفاقية بين الأطراف المعنيين، أو حسب القواعد و الأعراف الدولية المتبعة والمطبقة في العالم فيما يخص العلاقات البحرية.

وهذه التسوية التي يضعها خبير الخسائر البحرية يجب أن تتضمن تحديدا للمدة التي يستطيع فيها أي شخص رفع القضية إلى المحكمة المختصة عندما لا يقبل التوزيع الذي تم، و يقوم الخبير بتسليم نسخا من تسوية الخسائر المشتركة إلى كل واحد من المعنيين بالأمر الذين يريدون الحصول عليها وهذه الإجراءات أكدت عليها المواد من المادة 323 إلى المادة 328 من القانون البحري .

المادة 329 من القانون البحري تبين الأجل الذي يتم خلاله عرض النزاع على القضاء حيث تنص "إن النزاع في تسوية الخسائر المشتركة، يجب أن يقدم للمحكمة المختصة في أجل شهر واحد ابتداء من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر".

تنظر المحكمة في القضية وفقا لقواعد الإجراءات الجاري العمل بها ، فإذا لم يقع نزاع في تسوية الخسائر المشتركة أمام المحكمة أصبحت هذه التسوية نافذة<sup>1</sup>.

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

### الفرع الثاني : استعمال دعوى الخسارة و دعوى الحلول :

يجب على المؤمن له الذي يطالب المؤمن بالتعويض أن يثبت أمور أربعة هي: الحق في التامين مصلحته في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، وتعرضه للخطر، وتحقق الحادث المضمنون

### أولاً: إثبات الحق في التامين :

يجب على من يطالب بالتعويض عن الضرر أن يثبت حقه في التامين و يثبت أساس لحق التمسك بالتامين والمطالبة بالتعويض، فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الذي وقع على وثيقة التامين البحري فإن إثبات حقه في التعويض يستفاد و يستشف من وثيقة التامين ذاتها، أو من تقديم الوثيقة إذا كانت الوثيقة لحاملها، أو من التظهير إذا كانت لأمر، وإذا كان التامين لمصلحة شخص غير معين فإن صاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا و مباشرا اتجاه المؤمن يتغير عن حق المؤمن له الموقع على الوثيقة .

و في حالة الوثيقة الإسمية يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت أن الوثيقة قد انتقلت إليه بمقتضى إجراءات حوالة الحق، أو أن ملكية السفينة قد انتقلت إليه أو أجرت إليه غير مجهزة، إذ أن التامين يستمر لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط إخطار المؤمن بذلك.<sup>1</sup>

### ثانياً: إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه :

والمطالب بالتعويض يجب أن يثبت وجود مصلحة له وقت الحادث في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، وصفته كمؤمن له موقع على وثيقة التامين وحيازته لهذه الوثيقة لا تكفي لإثبات هذه المصلحة، إذ يمكن أن تكون الموقع الوثيقة مصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت ابرم العقد، ثم يفقد هذه المصلحة قبل وقوع الحادث، وبالمثل فإن حائز الوثيقة أو المستفيد من التامين المصلحة الغير قد لا تكون له وقت الحادث أية مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها التي كانت له في وقت معين .

و المؤمن له الذي يدعي مصلحته في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها استنادا إلى حق الملكية عليه أن يثبت صفته كمالك و إثبات ملكية المؤمن له للسفينة يتم بتقديم سند ملكية السفينة وإثبات ملكية البضائع يتم بتقديم عقد البيع، والفواتير المثبتة للشراء، وسند الشحن، ويعتبر سند الشحن هو الطريق العادي لإثبات ملكية البضائع المؤمن عليها.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه و وائل انور بندق، مرجع سابق ، ص 176-177-178 .

### ثالثا : إثبات التعرض للخطر :

يقع على عاتق المؤمن له أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المضمونة المبينة في وثيقة التأمين البحري، ويكون هذا الإثبات في التأمين على السفينة من خلال دفتر يومية السفينة أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك و من المعلومات المنشورة في الصحف، أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية ويكون في غالب الأحيان بسند الشحن حيث يكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات حتى يقيم المؤمن الدليل على العكس .

أما إذا تضمن سند الشحن شروطا لا تحدد البضائع على وجه الدقة كشرط الجهل بالوزن أو الكمية أو أن بيانات الشاحن غير معتمدة، فيجب الالتجاء إلى طرق إثبات أخرى كبيان الحوالة، أو إيصال سداد الرسوم الجمركية.

### رابعا: إثبات وقوع الحادث و تحقق الخطر :

يجب على المؤمن له عند المطالبة بالتعويض أن يثبت أن الخطر المضمون تحقق و أن الحادث وقع و ذلك بكافة طرق الإثبات، كما يجب أن يثبت بأن هذا الخطر المضمون قد تحقق خلال الزمان و المكان اللذان يسرى فيهما التأمين، ويجب الاعتداد بالوقت الذي وقع فيه الحادث و ليس الوقت الذي ظهرت فيه آثاره لاعتبار المؤمن مسؤول عن الحادث والخطر الذي وقع، فإذا تحقق الخطر و وقع الحادث خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، فإن المؤمن يلزم بالتعويض عنه و لو كان الضرر لم يظهر إلا بعد انقضاء زمن التأمين، فلو أن حريق قد بدأ بعد انتهاء مدة سريان التأمين فإن للمؤمن له الحق في المطالبة بالتعويض، وبالمثل فإن الاضرار التي تظهر خلال سريان التأمين و لكنها نشأت عن خطر تحقق قبل التأمين فإنها تظل على عاتق المؤمن له<sup>1</sup>.

وإن من أهم الدعاوى التي نجدها متعلقة بالتأمين البحري نجد دعوى الحلول، حيث أن المؤمن عندما يقوم بدفع تعويض التأمين للمؤمن له يحل بما دفعه من تعويض في حقوق المؤمن له والدعاوى التي تكون للمؤمن له اتجاه من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن.

وتعرض هذه المسألة في حالتين : الحالة الأولى إذا ضحى بالشئ المؤمن عليه في سبيل السلامة العامة، فإن للمؤمن له دعوى الاشتراك في الخسائر المشتركة، وأما الحالة الثانية فإنه إذا هلك الشئ المؤمن عليه أو تلف بسبب خطأ الغير كما في حالة التصادم بسبب الخطأ، أو كما في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بسبب خطأ النقل فإن للمؤمن له

<sup>1</sup> - سعيد الباكوري، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص141 .

دعوى المسؤولية اتجاه الناقل، والغير لا يبرأ من التزامه بسبب قيام الدائن بالتأمين البحري، وقد جرى العرف البحري منذ القدم على حلول المؤمن في الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له اتجاه الغير، ويأخذ بهذا الحل القانون الإنجليزي للتأمين البحري والقانون الفرنسي للتأمين البحري.<sup>1</sup>

ويذكر الدكتور مصطفى كمال طه في مؤلفه أصول القانون البحري بأنه جرى العرف البحري من القديم على حلول المؤمن بقوة القانون في الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل الغير.

كما يقول الدكتور محمد علي في كتابه شرح القانون المدني الجديد بأنه اتجه التفكير إلى الاستفادة من تقليد جرى بصدد التأمين البحري، وهو يقضي بحلول المؤمن محل المؤمن له في سائر الدعاوى التي تنشأ له قبل الغير الذي تسبب بخطئه في وقوع الحادث.<sup>2</sup>

وقد عرف رجال الفقه الإنجليزي مبدا الحلول، فعرفه اللورد كبرنز بأنه حق نشأ في المبدأ القانوني الذي يقضي بأنه إذا تعهد شخص بأن يعوض آخر فإن من حقه بعد أن يوفي بالتعويض أن يخلفه في جميع النواحي والوسائل التي يمكن بها الرجوع على الغير المتسبب في الضرر، كما يرى أنه بمقتضى هذا المبدأ يكون للمؤمن على السفينة المفقودة الحق في وضع يده عليها إذا ظهرت بعد أن يكون قد وفي التعويض الكلي كما يكون له نفس الحق الذي كان للمؤمن له في الرجوع على من كان سببا في فقدان السفينة

أما اللورد بلا كيرن يقول بأن القواعد العامة في القانون تقتضي بأن ينقص التعويض عن خسارة استحققت بموجب عقد تعويض بالمقدار الذي تقل به الخسارة ولا يطالب المؤمن إلا بوفاء التعويض عن الضرر الفعلي الذي لحق المؤمن له، وبالتالي إذا حصل المؤمن له على تعويض ما من الغير بعد أن يكون قد حصل فعلا على التعويض الكامل من المؤمن فإنه يلتزم برد ما حصل عليه من الغير إلى المؤمن.<sup>3</sup>

فمبدأ الحلول يتجلى دوره عند حدوث الخطر المؤمن منه بسبب أشخاص آخرين تسببوا بإلحاق الخسارة بالمؤمن له، فيقضي هذا المبدأ بقيام شركة التأمين بأداء التعويض تأسيسا على ما التزمت به في عقد التأمين، ثم تحل شركة التأمين محل المؤمن له في الرجوع على الذين تسببوا في الخسارة و تحصيل المبلغ الذي دفعته للمؤمن له دون زيادة أو نقصان.<sup>4</sup>

1 - جمال الحكيم ، مرجع سابق ، ص 252 .

2 - مصطفى كمال طه و وائل انور بندق ، مرجع سابق ، ص 176-177-178 .

3 - محمد جودت ناصر ، 6 ادارة اعمال التأمين بين النظرية و التطبيق ، الطبعة الاولى ، دار مجدلاوي للنشر ، الاردن ، ص 42

4 - جمال الحكيم ، مرجع سابق ، ص 255

ومبدأ الحلول تضمنته المادة 305 من القلون البحري الجزائري حيث تنص : " تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى ولو كان الحادث الذي انجرت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملتزمين بالرحلة ولكن دون الإخائل بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ ما ."<sup>1</sup>

والحلول يعتبر مبدأ قرينا لعبداً التعويض، والمقصود بهذا المبدأ أن يكون للمؤمن الحق بما يدفعه من تعويض للمؤمن له في الحلول في الحقوق والدعاوي التي تكون للمؤمن له قبل من سبب وقوع الخطر أو الخسارة الناتجة عنه، ولما كان الحلول يفترض الوفاء فإنه يشترط أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، وإلا كانت دعوى المؤمن على من أحدث الضرر غير مقبولة. وبما أن رجوع المؤمن على الغير المسؤول اساسه و مبناه الحلول فإنه تترتب على ذلك النتائج التالية:<sup>2</sup>

\* أن المؤمن لا يلتزم بإبلاغ حقه للغير المسؤول أو الحصول على قبوله لجعله نقدا في مواجهته .

\* متى حل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه أمكن للغير المسؤول أن يحتج في مواجهته بالدفع التي تكون له اتجاه المؤمن له، ومن ثمة يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن متى كانت صحيحة وجائزة، كما يمكن لمحدث الضرر التمسك إتجاه المؤمن بكافة الدفع التي كان يستطيع التمسك بها اتجاه المؤمن له كما لقضاء حق المؤسس له أو المقاصة أو ما شابه من طرق القضاء الإلتزام.

\* إن رجوع المؤمن على محدث الضرر بدعوى الحلول يصلحه حق استعمال نفس الحق الثابت للمؤمن له في ذمة محدث الضرر من حيث المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية العقدية، وذلك حسب طبيعة الحق الذي للمؤمن له في ذمة محدث الضرر .<sup>3</sup>

\* كما أنه يحق للمؤمن أن يأخذ على المؤمن له عم محافظته على حقه في الرجوع على الغير المسؤول، ويكون المؤمن له مسؤول عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره .

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

<sup>2</sup> - محمد جودت ناصر ، مرجع سابق ، ص43.

<sup>3</sup> - عبد العزيز فهمي هيكل ، مبادئ التأمين ، (د ط) ، الدار الجامعية ، 1985، ص42.

فبالرجوع إلى قانون التأمين والقانون البحري نجد المشرع ينص على إمكانية المؤمن ممارسة دعوى الرجوع حيث تؤكد ذلك المادة 118 من قانون التأمينات حيث تنص : " يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له ."

يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة .<sup>1</sup>

وبالتالي فإن المؤمن متى قام بدفع التعويض فإنه يحل بما دفعه من تعويض في محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه التي تكون للمؤمن له اتجاه الغير المتسبب بفعله في الضرر الذي رتب مسؤولية المؤمن.<sup>2</sup>

وهذا ما استقر عليه اجتهاد المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1997-05-06 ملف رقم 151318، الذي جاء فيه : "... حيث أنه يتبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة، على أساس أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 وأن عقد الحلول مؤرخ في 5 جوان 1991 أي خارج مهلة الثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري .

وحيث أنه ينبغي التذكير له يمكن رفع دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو خسائر لاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة عملا بأحكام المادة 743 من القانون البحري.

وحيث انه يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري وذلك في مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تشديد قيمة الدين.

ويتضح من القرار المطعون فيه أن قضاة الإستئناف أبرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه تم يوم 08 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت يوم 30 نوفمبر 1991 وضمن هذه الظروف فإن مقتضيات المادة 743 من القانون البحري هي التي تطبق في قضية الحال لأن دعوى شركة التأمين رفعت داخل مهلة السنة ...."

<sup>1</sup> -المادة 118 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات ،مرجع سابق .

<sup>2</sup> -أحمد عبد الرحمن ،اثر التأمين على الالتزام بالتعويض ، دون دار نشر ،دون سنة نشر ،ص379 .

وفي قرار صادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا بتاريخ 06-12-2006 ملف رقم 371786، الذي قضى بنقض وإبطال القرار الصادر عن مجلس قضاء مستغانم في 27-01-2004 الرامي إلى المصادقة على الحكم المعاد القاضي برفض دعوى المدعية الطاعنة على الحال والرامية إلى المطالبة بالمبلغ المدفوع للمرسل إليها بموجب عقد الحلول ومقابل الفوائد التأخيرية لمدة سنتين من يوم الاستدعاء والتعويض عن جميع الأضرار وبدون إحالة القضية، والذي جاء فيه : " ... حيث سبب القضاة رفضهم هذا على أساس أن للمؤمن الحق في الحلول لطلب التعويض عما دفعه للمؤمن له، لكن لا يمكن له طلبه من الناقل بموجب دعوى الحلول بل بعقد الشحن الذي يربطه بالمؤمن له، ولا يوجد بالملف ما يفيد أن المرسل إليه قدم رسالة التحفظات للناقل مفادها أن البضاعة وصلت في حالة عطب أو ناقصة، وعماد بالمادة 790 من القانون البحري تعتبر كأنه سلمت للمرسل إليه سالمة من أي عطب.

ومثل هذا التسبب مخالف للقانون ذلك أن عقد الحلول يمنح الصفة لشركة التأمين لتحل محل المرسل إليه في حقوقه ودعاواه بعد تعويضها له وفي حدود المقدار الممنوح له بموجب المادة 118 من قانون التأمينات رقم 95-07 المؤرخ في 25-01-1995، فتقيم دعوى الرجوع المقررة بالمادة 744 من القانون البحري ضد النقل على أساس المسؤولية المفترضة بالمادة 802 من القانون البحري، أو على أساس المسؤولية التقصيرية المبنية على الخطأ.

حيث يحل المؤمن محل المؤمن له في طلب التعويض الذي دفعه له بموجب عقد الحلول، وليس عقد الشخص الذي يربط الناقل بالمؤمن له كما جاء بالقرار خطأ<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني : دعوى التخلي :

التخلي طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة، والتخلي يمنح للمؤمن له الحصول على مبلغ التأمين الكامل مقابل التخلي أو التنازل عن ملكية الشيء المؤمن عليه لصالح المؤمن، على أن فائدته الرئيسية هي في تيسير تسوية تعويض التامين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريق الخسارة.

### الفرع الاول : حالات التخلي :

التخلي باعتباره طريقا للتعويض لا يمكن اللجوء إليه من قبل المؤمن له إلا استثناء، وذلك في الأحوال التي تتعرض فيها السفينة إلى المخاطر الكبيرة، على أن المؤمن له ليس

<sup>1</sup> -مجلة المحكة العليا ، قسم الوثائق ، العدد 02 ، الجزائر ، سنة 2006 ، ص 399 .



ملزما بالتخلي في هذه الأحوال، فله أن يرفع دعوى الخسارة وله أن يختار بينهما، أما في غير أحوال المخاطر الكبرى، فليس له إلا دعوى الخسارة البحرية .

ولقد نص المشرع الجزائري في الأمر 95-07 السابق الذكر في المواد 115، 134 و 143 على حالات التخلي في التأمين البحري على السفن والتأمين على البضائع كما نصت الوثيقتان الجزائريتان للتأمين البحري على السفن والبضائع بالتوالي على التخلي في المادة 27 من وثيقة التأمين على جميع السفن ، وفي وثيقة التأمين على البضائع<sup>1</sup>.

### اولا : حالات التخلي المشتركة بين السفن :

نجد أن المادة 20 من وثيقة التأمين على السفن تطرقت إلى نفس حالات التخلي ولكن بقليل من التفصيل. وعليه فإن الحالات المشتركة للتخلي عن السفن والبضائع استناد للمادة المذكورة هي كالتالي :

#### أ- انعدام أخبار السفينة :

يعتبر انقطاع الأخبار من أقدم حالات الترك وأكثرها فائدة للمؤمن له، فإذا لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معينة ولا يقصد بانقطاع الأخبار الذي يبرر الترك عدم تلقي مجهر السفينة، أو مالك البضاعة، الأخبار عن البضاعة أو السفينة، وإنما يقصد بذلك عدم تلقي أي شخص مثل هذه الأخبار، سواء أكان هذا الشخص هو الضامن أو المضموم أو غيرهما، ولا يقصد بانقطاع الأخبار عدم تلقي الأخبار بالمدلول اللغوي وإنما يشمل ذلك مشاهدة السفينة للمرة الأخيرة ، فهنا يمكن افتراض هلاكها ومن ثم يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها ويطلب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزما بإثبات هلاك السفينة، على أن انقطاع الأخبار لا يجيز الترك إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر عن السفينة<sup>2</sup>.

وقد جاء في القانون الجزائري من خلال الأمر 95-07 لاسيما الفقرة الرابعة من المادة 134 السالفة الذكر عبارة انعدام الأخبار، وفي التشريعات العربية الأخرى استعملت كلمة انقطاع الأخبار، والأصل أن انعدام وانقطاع الأخبار لا يوجد فرق بينهما من حيث النتيجة ويبقى الفرق من الناحية اللغوية، على أساس أن انعدام الأخبار يعني أن السفينة أبحرت في رحلة بحرية ولم يرد عليها أي خبر، أما الانقطاع فيعني أن السفينة كانت تتصل بالميناء وانقطعت أخبارها فجأة، و سواء كنا أمام حالة انعدام أو انقطاع الأخبار فإن كلتا الحالتين

1 - المادة 20 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن بتاريخ 20 مارس 1985 في ظل القانون السابق للتأمينات 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل

2 - كمال كهيبة، التخلي في التأمين البحري، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2008، ص 7

تحققان نفس الفرضية التي تسمح بالتخلي، وهي إن لم يرد خبر على السفينة خلال مدة معينة افترض هلاكها<sup>1</sup>.

على أن انعدام الأخبار لا يجيز التخلي عن السفينة أو البضاعة إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر على السفينة. وقد نصت على هذه المواعيد الفقرة الرابعة من المادة 421 المشار إليها سلفا وهي مدة ثلاثة أشهر في الظروف العادية ومددت إلى ستة أشهر في حالات الحرب.

### ب- الفقدان الكلي للسفينة :

ففي هذه الحالة يفترض الفقدان إصابة السفينة بخسارة كلية تعطي الحق للمؤمن له في التخلي وتبدأ مدة الحساب منذ آخر الاخبار عن السفينة ويفترض أن الخسارة قد وقعت في هذا التاريخ ، فقد تكون الخسارة حقيقية في حالة الغرق، وغرق السفينة كاف للتخلي عنها حتى ولو تم إنقاذها بعد ذلك. كما قد تكون الخسارة حكومية في حالة الاستيلاء الذي يتم من طرف العدو في هذه الحالة يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة للمؤمن لأن هذه الأخيرة تعتبر في حكم الهالكة<sup>2</sup>.

والهلاك هنا حكمي لأنه ناشئ عن نزع حيازتها من المؤمن له رغم بقائها سليمة من الناحية المادية، ويشترط لجواز التخلي في هذه الحالة أن يضمن التامين أخطار الحرب ومنها الاغتنام وأن تستحيل عودة السفينة مرة أخرى إلى مالكه.

### ج- عدم صالحية السفينة للمالحة :

تعتبر هذه الحالة من أقدم حالات ترك البضائع بعد حالة انقطاع أخبار السفينة، وعدم صلاحية السفينة للملاحة تشمل في معناها الواسع كل حادث تتعرض له السفينة أثناء رحلتها ويؤدي إلى عجزها الدائم أو المؤقت عن مواصلة هذه الرحلة إلى الجهة المقصودة، ويقصد بعدم صلاحية السفينة للملاحة عدم إمكانها الاستمرار في الملاحة والعودة إلى ما كانت عليه، وعدم الصلاحية للملاحة قد يكون مطلقا إذا استحال إصلاح السفينة، ويطلق عليه بالتعبير التجاري "عدم صلاحية السفينة للملاحة" غير أنه أصبحت هذه الاستحالة مستبعدة نظرا للتطور التقني بحيث أصبح إصلاح هيكل السفينة ممكنا، إلا إذا كان التلف كلياً، وقد يكون عدم الصلاحية نسبياً بحيث نصت الوثائق على الاستحالة النسبية إما لعدم وجود قطع الغيار لإصلاح السفينة في ميناء الرسو، وإما لعدم نقل قطرها من ميناء إلى ميناء آخر يمكن إصلاحه فيه .

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 297 .

2 - علي بن غانم، مرجع السابق، ص 87

**د- تجاوز قيمة اصالها ثالثة ارباع قيمة السفينة المتفق عليها :**

نص المشرع الجزائري على هذه الحالة في المادة 134-4 من قانون التأمينات الجزائري السالف الذكر، فإذا تجاوز المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر نسبة 75 أي ما يناسب قيمة 4/3 القيمة المقبولة. وإذا كانت السفينة محكوما عليها وصرح بذلك تعتبر غير صالحة للملاحة تجاه المؤمن فيمكن التخلي عنها<sup>1</sup>.

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

**ثانيا : حالات التخلي الخاصة بالبضاعة :**

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

**أ- بيع البضاعة أثناء الرحلة :**

يتم بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية نتيجة تلف كلي أو جزئي، مما يمكن المؤمن له ترك البضاعة مقابل تعويض كامل و قد نص عليها قانون التأمينات الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة 412، إذ أجاز المشرع الجزائري التخلي في حالة بيع البضاعة بسبب التلف المادي للأشياء المؤمنة وذلك على اثر حادث يضمنه التأمين على أن يكون البيع في مكان آخر يختلف عن كل من ميناء الرحيل وميناء الوصول .

ويستلزم لجواز التخلي في هذه الحالة توافر ثلاثة شروط وهي:

1- ينبغي أن يكون سبب البيع هو التلف المادي الذي لحق بالبضائع، وعلى ذلك فإن البيع الذي يقع لسد حاجات السفينة البحرية لا يدخل في هذه الحالة.

2- يجب أن يقع البيع في مكان يختلف عن ميناء الرحيل أو ميناء الوصول شريطة ألا تضطر السفينة بعد مغادرتها ميناء الرحيل إلى الرجوع إليه لسبب ما.

<sup>1</sup> - الفقرة الرابعة بند 20 من وثيقة التأمين الجزائرية على هيكل السفن، مرجع سابق

<sup>2</sup> - بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 318 .

3- يجب أن يكون التلف الذي لحق البضاعة والتي تبرر البيع قد وقع نتيجة حادث يغطيه التأمين، وقد تقع هذه الحالة عندما يلاحظ الربان ظهور بعض التلف الخفيف الذي يمكن أن يتزايد ويتفاقم بشدة إذا كانت جهة الوصول مازالت بعيدة.

ومتى توافرت هذه الشروط يجوز مباشرة حق التترك بصرف النظر عن حجم أو قيمة البضائع محل الهلاك أو التلف، فأى تلف يصيب البضائع على أثر خطر يغطيه التأمين ويستلزم بيعها أثناء الطريق تجنباً للهلاك الكلي يجيز للمؤمن له حق طلب التخلي أياً كان حجم التلف أو قيمته<sup>1</sup>.

### ب- تلف أو هلاك يفوق ثلاثة أرباع قيمة البضاعة :

يجوز التخلي عن البضاعة إذا أصيبت بهلاك أو تلف مادي يبلغ ثلاث أرباع من قيمتها، فإذا لم تبلغ تلك النسبة التي حددها المشرع، امتنع على المؤمن له التمسك بحق التخلي، وبالتالي لا يجوز له إلا الرجوع على المؤمن بالتعويض عما لحقه من ضرر.

ويجب الإشارة أن المشرع الجزائري من خلال الفقرة 2 من المادة 143 من قانون التأمينات نص: "التخلي لخسارة أو تلف" وكان عليه أن ينص: "هلاك" بدل من "خسارة". لأن الفرق يوجد بين الهلاك والتلف وليس بين الخسارة والتلف وأن التلف هو أيضاً خسارة فكلمة خسارة شاملة لكل معاني الضرر سواء كان هالكا أو تلفاً أو عيباً<sup>2</sup>.

وقد أجمع الفقه في طريقة حساب القيمة بتقدير الخسائر على أساس أن تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة وقيمتها تالفة في زمان ومكان معين، ثم تطبق النسبة على القيمة المضمونة .

وهذه الطريقة أخذ بها المشرع الجزائري في المادة 144 من قانون التأمينات" :تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان ويطبق معدل النقص المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها<sup>3</sup>

### الفرع الثاني : شروط ممارسة التخلي :

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

1 - علي بن غانم ، مرجع سابق ، ص 88.

2 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق ، ص 499 .

3 - كمال كهيبة ، مرجع سابق ، ص 35.

التخلي عن الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على تعويض كامل، فإن عليه أن يتبع الإجراءات التالية:

### أولاً- إبداء الرغبة في التخلي :

لما كان التخلي إجراء استثنائياً كما تقدم، فإنه يجب على المستأمن الذي يرغب في استعماله أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن، وهذا ما نصت عليه المادة 115 من قانون التأمينات البحرية الجزائري بنصها: "على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال 03 اشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلي التخلي أو انقطاع الأجال".

ويجب على المؤمن له حين الإخطار بالتخلي أن يصرح بجميع التأمينات وذلك تطبيقاً للمواد 20 فقرة 2 و 24 فقرة 3 من وثائق التامين على هيكل السفينة والبضاعة التي جاء فيها: "عند الإخطار بالتخلي المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع عقود التأمين المعقودة على الشيء المؤمن عليه التي أجراها أو التي يعلم بها". وذلك حتى يتمكن المؤمن من مراقبة المؤمن له فيما إذا كان قد أبرم تأمينات متعددة على نفس الشيء بمبالغ تتجاوز قيمته الحقيقية رغبة في الإثراء من وراء التأمين. وهنا يستطيع المؤمن أن يطلب إبطال التأمين في حالة الغش من المؤمن له، أو بتخفيض مبلغ التأمين إذا انعقدت بحسن نية.<sup>1</sup>

ولقد رتب المشرع الجزائري على عدم التصريح بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه بسوء نية ببطالان التأمين، وهذا ما نصت عليه المادة 113 من قانون التأمينات: "يترتب عن كل تصريح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين".

### ثانياً- ان يكون التخلي منجزاً و شاملاً للشيء المؤمن عليه :

يستوجب هذا الشرط أن لا يكون التخلي معلق على شروط مثل أن يشترط المؤمن له العدول عن التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلي الميناء. وهذا الشرط نص عليه المشرع الجزائري في المادة 115 من قانون التأمينات "وجب أن يكون هذا التخلي تاماً وبدون أية شروط".

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

<sup>1</sup> - بهجت عبد الله قايد، مرجع السابق، ص443

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

وإذا كان التخلي لا يجوز أن يكون جزئيا ، فإنه على العكس من ذلك لا يشمل إلا البضاعة التي تتعرض للأخطار التي عقد ضدها الضمان وهذا هو منطوق المادة 99 من قانون التأمينات الجزائري. أما إذا كان جزء من البضاعة غير معرض للخطر، وكان الجزء الآخر هو المعرض للخطر، فإن التخلي يقتصر على هذا القسم الثاني فقط، وإن كان التأمين يشمل القسمين معا . ومع ذلك فإن هذا الاستثناء يجب أن لا يكون سببا لربح غير مشروع، وعلى العكس من ذلك، فإن الأشياء غير المعرضة للخطر يشملها التخلي إذا كانت فرعا من الأصل الذي تعرض للخطر، و ذلك تطبيقا للقاعدة الفقهية "التابع تابع . " مثال ذلك أن يشمل التخلي تجهيزات السفينة الموجودة على اليابسة إذا أصيبت بحادثة تبرر التخلي<sup>1</sup>.

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

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

- بعد انقضاء مدة ثلاثة أشهر من يوم انقطاع آخر خبر عنها تطبيقا للفقرة الأولى من المادة 115.

- بعد انقضاء مدة ستة أشهر من يوم انقطاع الأخبار في ظروف الحرب تطبيقا للفقرة الرابعة من المادة 134.

- بانقضاء مدة ثلاثة أشهر في حالة التخلي عن البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة تطبيقا للفقرة الرابعة من المادة 143

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

والحكمة من هذه المواعيد لتمكين المؤمن له من التحقق عن أهمية الهالك.

1 - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989، ص 52

والمشرع الجزائري اشترط أن يرد المؤمن عن طلب التخلي خلال مدة شهر بالقبول أو الرفض وذلك بحسب الفقرة الثالثة من المادة 135 من قانون التأمينات، فإذا قبل المؤمن بدفع مبلغ التأمين المبين في العقد كاملا، وتنتقل إليه ما تبقى من ملكية الشيء المتخلي عنه. وإذا رفضت يكون للمؤمن له خيارين، إما قبول التعويض بحسب جسامة الأضرار التي أصابته، أو رفع دعوى التخلي أمام القضاء .

وبحسب المادة 121 من قانون التأمينات تتقدم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمينات بمرور سنتين على أن يبدأ حساب السنتين بالنسبة لدعوى التخلي، وذلك حسب الفقرة الرابعة من هذه المادة، من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقررة لرفع دعوى التخلي<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث : اثار التخلي :

يترتب على التخلي بعد قبول المؤمن به أو صدور حكم قضائي نهائي آثار مختلفة جاءت في نصوص قانون التأمينات الجزائري، ونجد من بينها:

### أولا - تلقي التعويض كاملا :

يقع في التأمين البحري على عاتق المؤمن التزام اساسي و هو دفع التعويض للمؤمن له متى تحقق الخطر المؤمن منه وفق الشروط الزامية المكانية المتفق عليها في عقد التأمين البحري وتكون قيمة التعويض للمؤمن له كاملا ، ولا يزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد من جهة، ولا يمكن أن يزيد عن قيمة الضرر الذي لحق المؤمن له من جهة أخرى ، وهذا المبدأ بينته المادة 30 من قانون التأمينات الجزائري التي جاء فيها: "يخول تأمين الأموال للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقد التأمين، على مقدار استبدال تعويض المؤمن عليه وكما نصت أيضا المادة 623 من القانون الجزائري "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له، إلا عن الضرر الناتج عن وقوع خطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين . " والقول بتلقي المؤمن له التعويض الكامل عن الخسارة التي أدت بكل الشيء المؤمن عليه، فلا يجوز الفهم أن التعويض الذي يقدمه المؤمن هو المبلغ المساوي لقيمة الشيء المؤمن عليه<sup>2</sup>.

فإذا كانت القيمة الحقيقية للسفينة تبلغ 40.000 دج، قام المؤمن له بالتأمين على 20.000 دج، وتحمل الجزء الباقي، فإن التعويض الذي يتلقاه عن الخسارة الكلية عند التخلي هي قيمة 20.000 دج، وليست قيمة 40.000 دج .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 479 .

<sup>2</sup> - بهجت عبد الله قايد ، مرجع السابق، ص 326 .

ولهذا فالتزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملا دون أي اقتطاع ودون أي زيادة، كما لو زاد حجم الضرر عن مبلغ التأمين الذي يقوم فيه مالك السفينة أو البضائع بإنفاق بعض المصاريف لصيانة الشيء المؤمن عليه ثم يهلك بعد ذلك، فالمؤمن في حالة التخلي لا يلتزم إلا بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه.<sup>1</sup>

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

ان التخلي طريق استثنائي للحصول على التعويض كما انه طريق من طرق انتقال الملكية حيث ان الشيء المتخلي عنه تنتقل ملكيته من المؤمن له لصالح المؤمن و انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها او ما تبقى منها عن طريق التخلي من المؤمن له الى المؤمن نتيجة منطقية لطابع التعويض في عقد التأمين يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن ."

يحدث انتقال الملكية بين المؤمن والمؤمن له من يوم إعلان المؤمن له رغبته في التخلي إلى المؤمن، لا من تاريخ وقوع الحادث. مع ذلك هناك رأي آخر يذهب إلى أن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكا للمؤمن من وقت وقوع الكارثة، أي من وقت تحقق الخطر الذي يجيز التخلي ويعبر عن هذا الرأي بالأثر الرجعي للتخلي.<sup>2</sup>

و نظرا لما يرتبه تملك الأشياء المتخلي عنها وخاصة الحطام للمؤمن من مشاكل ترجع إلى صعوبة استخراج هذا الحطام ومسؤولية المؤمن عن الأضرار التي تصيب الغير بحسب ما جاء في المادة 369 من القانون البحري الجزائري ، نصت الفقرة الثانية من المادة 115 من قانون التأمينات الجزائري على حق المؤمن في الخيار بين تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه مع عدم تملكه للشيء وبين اختيار التخلي وما يصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلي عنها للمؤمن و التي تنص " و يتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله اما بقبول التخلي او على اساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية ."

1 - كمال كهيبة ، مرجع سابق ، ص 69 .

2 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق ، ص 503 .



# الخاتمة



### الخاتمة :

التأمين البحري على السفينة وعلى البضائع يعتبر من أهم المواضيع في الوقت الراهن، كما يعد الدعامة الأساسية لبناء الاقتصاد، وتحقيق المداخل المالية الكبيرة، وحماية الثروات المالية الضخمة، والهائلة القيمة التي تجوب البحار والمحيطات.

وبحثنا لموضوع التأمين البحري على السفينة والبضائع، وتحديدًا نظام التأمين البحري الجزائري مقارنة بتشريعات بحرية أجنبية، وخاصة تشريع التجارة البحرية الإنجليزي، قد قابل إلى جملة من النتائج، أهمها مايلي:

إن المنتبع لتاريخ التأمين البحري يجد أنه نظام قديم، وأنه يمثل القمرة الأولى لجميع أنواع التأمين الحالية، وذلك للأخطار والصعوبات والخسائر التي ارتبطت بالإبحار في عرض البحار.

هو يقوم على شقين، الشق الأول يوفر الحماية لمجهز السفينة التي تقوم بعملية الإبحار في البحر، والشق الثاني يوفر الحماية من الأضرار التي تصيب البضائع المشحونة و المنقولة على متن السفينة.

إن المشرع الجزائري بتحديد تعريف التأمين البحري في قانون التأمينات بين الأهمية البالغة والخصوصية التي يكتسيها هذا النوع من التأمين، حيث أن هذه المهمة هي من اختصاص الفقه وبذلك قد أخذ بأفضل الاتجاهات الموجودة في العالم من خلال تبنيه لمعيار العملية البحرية وبالتالي نجد أن معنى التأمين البحري في الجزائر واسع بشكل كافي لتلبية متطلبات التجارة البحرية .

إن المشرع الجزائري في قواعده القانونية المتعلقة بهذا العقد جمع بين ميزات الرضائية تيسيرا للإجراءات، وبين ميزات الكتابة وضرورة حفظ حقوق أطراف عقد التأمين البحري على السفينة.

إن إضافة البنوك والمؤسسات المالية كوسيط من وسطاء التأمين إضافة للوكيل العام والسمسار أسهم في توسيع دائرة نشاط التأمين عموما والتعريف به وبفوائده، وأكد التأمين البحري كذلك.

إن إبرام عقد التأمين البحري لا يكون بشكل تلقائي، وإنما هو نتاج دراسة وتحري من قبل المؤمن، بناء على المعلومات التي يتلقاها من خلال طلب التأمين، وإن إستعمال مذكرة

التغطية المؤقتة يكون دائما أمرا استثنائيا لا يتم اللجوء إليه إلا عند الضرورة القصوى وهي من الأمور التي تثبت إفراد التأمين البحري بأحكام خاصة به تميزه عن باقي أنواع التأمين الأخرى

إن إشتراط المشرع ذكر بيانات محددة عند إكتتاب عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع كان من أجل الحفاظ على المصدقية بين الأطراف، تبيانا للحقائق التي يتوجب معرفتها بينهم، كما أن المشرع إشتراط أن تكون أي مستجدات موثقة بملحق كتابي، وذلك حماية وحفاظا على حقوق كل الأطراف، وكذا الغير.

لعقد التأمين البحري خصائص يشترك فيها مع سائر العقود الأخرى، و باجتماعها كلها يتشكل الإطار العام لعقد التأمين البحري على السفينة و البضائع، وبالإطلاع عليها يتم فهم هذا العقد، لكن هناك خاصيتين تميزانه، وتبينان إفراداه وتميزه عن باقي العقود الأخرى

وفي هذا العقد نجد أن المشرع قد ألزم كلا طرفيه بواجبات والتزامات، ووضع هذه الإلتزامات غرضه ضبط العلاقة بين المؤمن والمؤمن له، وتبيان معالمها وحدودها ورتب على الإخلال بهذه الإلتزامات عقوبات وجزاءات صارمة لردع المتهاون في تأديتها.

إن الخطر البحري هو السبب والباعث الذي أدى إلى ظهور التأمين البحري إلى الوجود وهو يكتسي أهمية بالغة، و المشرع لم يعدد الأخطار المضمونة أو يذكرها، وذلك من أجل ترك المجال واسعا أمام أطراف العقد لذكر وتعداد ما يناسبهما، لكنه في المقابل ذكر وعدد الأخطار التي تكون مستثناة .

إن تعميم المشرع لأحكام عقد التأمين البحري على جميع مراحل النقل التي تكون تابعة لعملية النقل البحري، كان الغرض منه التقليل من الإجراءات واختصارا الوقت والجهد وتقديم التسهيلات الكافية التي تحتاجها التجارة البحرية، لكنه اشترط لضمان الخطر البحري أن يقع ضمن الحيز الزماني و المكاني الذي تم تحديده في العقد إلا في حالات القوة القاهرة.

في بعض الحالات تتزاحم الأخطار في حدوث الحادث، فلا يمكن تحديد الخطر المتسبب في حصول الأضرار حقيقة، هذا ما أدى إلى ظهور عدت نظريات وفرضيات في هذا الخصوص في العالم، لكن المشرع لم يتبنى أيا من هذه النظريات.

مند قيام التأمين البحري تم ضمان الأضرار المادية التي تلحق السفينة أو البضائع وتنوعت أشكال وأنواع وثائق التأمين بالنسبة للسفينة، أو بالنسبة للبضاعة، وذلك ما يوسع من خيارات المؤمن له، ويمكنه من اختيار النوع الذي يخدم مصلحته وإمكانياته.

مع التطورات التي مست التأمين البحري بات المؤمنون يضمنون الخسائر النقدية على اختلاف أنواعها التي يمكن أن تمس المؤمن لهم عند تحقق الخطر المضمون وهذا ما دعم الأمن والأمان، وأعطى للتأمين البحري فاعلية أكثر في أرض الواقع.

المؤمنون يتيحون للمؤمن لهم مجموعة متنوعة من الضمانات والتغطيات لاختيار ما يناسبهم ويلائم تجارتهم وسفنهم، وهذا التنوع يعطي للمؤمن له الحرية والراحة في انتقاء الأفضل بالنسبة إليه، وهذه ميزة تدعم التأمين البحري، إلا أن هناك نسبة تسمى إعفاء يتم اقتطاعها عند دفع مبلغ التعويض، والإعفاء وضع من أجل حث المؤمن له على بدل العناية اللازمة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه، والمشرع الجزائري لم يحدد الإعفاءات ولم يتطرق إليها.

بما أن عقد التأمين البحري يغطي ثروات هائلة، القيمة، وعليه فإن شركات التأمين تلجأ عادة إلى إعادة تأمين الأخطار التي تحملتها، والمادة 4 من الأمر 95-07 عرفت عقد إعادة التأمين وهناك عدة طرق وكيفيات لإعادة التأمين على أرض الواقع، لكن المشرع لم يذكرها، ولم يحددها ولم يفصل فيها، واكتفى بتعريف عقد إعادة التأمين فقط

في حالة تحقق الخطر ووقوع الحادث المضمون بموجب عقد التأمين البحري فإن للمؤمن له حق المطالبة بالتعويض والحصول عليه بطريقة ودية، وإذا تعذر ذلك فللمؤمن له اللجوء إلى أحد الطريقتين المتاحين وهما: إما استعمال دعوى الخسارة، وهي الطريق العادي والأصلي في طلب التعويض، لكن لا بد من التقيد بشروطها، وإما استعمال دعوى التخلي وهي الطريق الاستثنائي يتم اللجوء إليها في حالات معينة عددها المشرع وبينها.

بهذا يرى الطالب أن المشرع الجزائري وفق إلى حد كبير في وضع نظام تأمين بحري يستجيب لمقتضيات عمليات التجارة البحرية، وأدرج فيه خصوصية التأمين البحري، وراعى في أحكامه وقواعده الطبيعة الخاصة للتجارة البحرية، ومتطلباتها واتساع مداها.

هذا لا يعني عدم وجود بعض النقائص التي يرى الطالب أنه ينبغي تداركها، والمضي أيضا في مواكبة التطورات العالمية التي تتصل بالنشاط ولسد النقص الملحوظ تقدم الاقتراحات التالية:

1. لا بد لشركات التأمين أن تكثف من الحملات الإعلانية، وتعرف بمنتوج التأمين البحري وبالخدمات التي تمنحها عند إكتتاب هذا العقد، حتى تستقطب الزبائن وتحفزهم على إكتتاب عقود تأمينهم البحري في الجزائر .
2. يجب محاولة تجنب الأخطاء في الترجمة في النصوص القانونية، واجتناب التعارض الذي يقع في بعض الأحيان بين النصوص القانونية باللغة الفرنسية و العربية.

3. إنه من المفيد ذكر وتعداد الأخطار التي يمكن لشركة التأمين تغطيتها، لأن هذا يبعث شعور الطمأنينة أكثر حتى لو كان هذا التعداد على سبيل المثال وليس الحصر، ونجد أيضا أن المشرع لم يذكر الإعفاءات وماهيتها، وكيفية حسابها، في حين أنها أمر لا بد من وجوده في التأمين البحري، وقد أصبحت من الأمور المهمة و الحساسة التي لا بد من تنظيمها و البث فيها.
4. لا بد أن يكون المشرع أكثر وضوحا فيما يتعلق ببعض القواعد الموجودة في نظام التأمين البحري والمتأصلة فيه منذ القدم، وخاصة في حالة كون القاعدة القانونية من القواعد الأمرة التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وأبرزها تأمين الخطر الضنى الذي لا نجد فيه موقفا واضحا وحاسما، بل موقفا غامضا ومبهما، وكل يفسره على حسب منظورم
5. لا بد من تجديد القواعد القانونية باستمرار، لأن التجارة البحرية تتميز بالتجدد أمام التطور العلمي و التقني والصناعي المتزايد، وانفتاح الأسواق، وأمام سعي الجزائر للإنضمام المنظمة التجارة الدولية، والتغيرات الكبيرة التي ستلي هذه الخطوة.
6. لا بد على شركات التأمين أن تسعى لتبادل الخبرات مع الشركات الأجنبية، وأن تمنح إطاراتها تربصات في الشركات الأجنبية لصفل معارفهم، ومواكبة المستجدات في طرق جلب الزبائن، و طرق الحفاظ عليهم
7. ضرورة توظيف التقنيات التكنولوجيات المعاصرة، وخاصة الانترنت في إكتتاب عقد التأمين البحري وتسييره و تعويض الخسائر الحاصلة.
8. لا بد على شركات التأمين أن تعمل على التخفيف من الإجراءات عند إكتتاب العقد أو عند دفع التعويضات، والتزام السرعة فيها.

### قائمة المراجع

أولا :باللغة العربية

#### أ- الكتب

1. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009 .
2. بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996
3. جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف بمصر، مصر، 1965 .
4. حامد المصاورة هيثم، الملتقى في شرح عقد التأمين، الطبعة الأولى، مكتبة اثناء و مكتبة الجامعة، الاردن ، 2010 .
5. خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994
6. رضا عبد الحليم، مدى جواز التامين في الخطر الظني ، الطبعة الاولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020
7. سعيد الباكوري، القانون البحري ، ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر ، 1983،
8. سليمان مرقص ،الوافي في شرح القانون المدني ،الطبعة الخامسة ،مطبعة السلام ،مصر ، 1988،

9. شرف الدين أحمد، احكام التأمين ، دراسة في القانون و القضاء ، الطبعة الثالثة، 1991 .
10. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الرابع، دار الثقافة، للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
11. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989.
12. عبد العزيز فهمي هيكل ، مبادئ التأمين ، (د ط) ،الدار الجامعية ، 1985 .
13. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، " عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت لبنان، 1964.
14. عبد الرزاق بن خروف التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ؛ الجزء الأول في التأمينات البرية ؛سنة 1998.
15. علي بن غانم، التأمين البحري ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2000.
16. لطيف جابر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية – الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003 .



17. محمد خودت ناصر ،ادارة اعمال التأمين بين النظرية و التطبيق ،  
الطبعة الاولى ،دار مجدلاوي للنشر ،الاردن ،(د س)
18. محمودي الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، المجلد السادس،  
عقود التأمين من الناحية القانونية، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر  
والتوزيع، عمان، 2012.
19. محمودي سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية  
للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.
20. مريم عمارة ،مدخل لدراسة قانون التأمين البحري،دار بلقيس للنشر  
،الجزائر ،2014
21. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر  
الجامعي، الإسكندرية، 2005.
22. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة  
الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.
23. مصطفى كمال طه ،الوجيز في القانون البحري ،منشأة المعارف  
،الاسكندرية ،1974.
24. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ،دار النهضة العربية ،القاهرة  
،1993.

### ب - المجلات :

1. مجلة المحكمة العليا ، قسم الوثائق ،العدد 02 ، الجزائر ، سنة 2006

### ج - المذكرات و الرسائل الجامعية :

## قائمة المراجع

### \*الرسائل الجامعية :

1. سمير شرقاوي،الخطر في التأمين البحري ،رسالة دكتوراه ،مطبعة النشر دار القومية ،القاهرة 1996
2. هيفاء رشيدة تكاري، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص: القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012.

### \*المذكرات الجامعية

1. كمال كهينة، التخلي في التأمين البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2008
2. سماح محمودي، التأمين البحري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون الأعمال، جامعة الحاج لخضر، باتنة، السنة الجامعية 2003-2004

### ج - النصوص القانونية

1. أمر رقم 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975

- معدل و متمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 31 ، المؤرخة في 13 ماي 2007 .
2. الأمر 76-80 ، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 . يتضمن القانون البحري ، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 أبريل 1977 . العدد 29 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 2 يونيو 1998 . الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 27 يونيو 1998 . العدد 47 . المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 18 اوت 2010 العدد 46 .
3. الأمر رقم 06-04 ، المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق لـ 20 فبراير سنة 2006 يعدل و يتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 ، المتعلق بالتأمينات، الصادرة في الجريدة الرسمية العدد 13 ، المؤرخة في 08 مارس 1995
4. أمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 ، المتعلق بالتأمينات، الصادرة في الجريدة الرسمية العدد 13 ، المؤرخة في 08 مارس 1995 ، المعدل و المتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 ، الصادرة في الجريدة الرسمية، العدد 15. المؤرخة في 12 مارس 2006
5. المرسوم التنفيذي رقم 95-341 المؤرخ في 30 أكتوبر ، 1995 يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية رقم 65 ، المؤرخ في 31 أكتوبر 1995

6. قانون رقم 80 – 07 مؤرخ في 9 أوت 1980 ، المتعلق بالتأمينات؛  
الجريدة الرسمية؛ العدد 33؛ المؤرخة في 12 أوت 1980

### د- الوثائق

1. الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن بتاريخ 20 مارس 1985 في ظل القانون السابق للتأمينات 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.
2. الوثيقة العامة للتأمين البحري على هيكل السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات المؤرخة في 16 مارس 1998 بتأشيرة من وزارة المالية رقم 15

### ثانيا : باللغة الفرنسية

1. Pierre LUREAU, les assurances maritimes ,Encyclopédie commerciale IV ,DALLOZ N°10, 1972.
2. Emmanuel Du pontavice , Droit maritime , précis DALLOZ ,12° édition dalloz ,Paris .
3. Code des assurances Française, dernière modification :  
28/04/2017

4. .R. bakkour l'assurance corps maritime 7eme edition IAHEF  
2016

## الموضوع

1.....	المقدمة
6.....	الفصل الأول : ماهية عقد التأمين على سفينة
6.....	المبحث الاول : عقد التأمين البحري على سفينة
6.....	المطلب الأول : تعريف عقد التأمين البحري على سفينة
7.....	اولا : تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي :
7.....	ثانيا : تعريف عقد التأمين البحري في القانون الإنجليزي :
8.....	الفرع الثاني : تعريف التأمين البحري في القانون الجزائري :
10.....	المطلب الثاني : خصائص التأمين البحري على السفينة :
10.....	الفرع الأول : عقد التأمين البحري عقد رضائي :
10.....	الفرع الثاني : عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين :
11.....	الفرع الثالث : عقد التأمين البحري من عقود حسن النية :
12.....	الفرع الرابع : عقد التأمين البحري عقد احتمالي :
12.....	الفرع الخامس : عقد التأمين البحري عقد اذعان
13.....	المبحث الثاني : مضمون التأمين البحري على السفينة :
13.....	المطلب الاول : اطراف عقد التأمين على السفينة
13.....	الفرع الاول : المؤمن
13.....	الفرع الثاني : المؤمن له
18.....	الفرع الثالث : المستفيد
19.....	الفرع الرابع : وسطاء التأمين
20.....	اولا : وكلاء التأمين :
21.....	ثانيا : سماسرة التأمين Insurance Brokers
23.....	ثالثا : البنوك و المؤسسات المالية
23.....	المطلب الثاني : عناصر عقد التأمين البحري على السفينة
23.....	الفرع الأول : القيم والمصلحة المؤمن عليهم
24.....	أولا : القيم أو الأموال المؤمن عليها
24.....	أ- : القيم المادية المؤمن عليها
24.....	ب-: القيم غير المادية المؤمن عليه
25.....	1- التأمين على الحقوق والديون
26.....	2 - التأمين على المسؤولية
28.....	ثانيا : المصلحة المؤمن عليها
29.....	أ - الشروط الواجب توفرها في المصلحة
29.....	ب- أهم صور المصلحة المؤمن عليها

30	الفرع الثاني : الأخطار المؤمن عليها
30	أولا : أنواع الأخطار المؤمن عليها
30	أ : الأخطار المضمونة
32	ب- الأخطار المستثناة
33	ثانيا : الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة
33	أ- امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن :
34	ب : جواز التأمين برغم تخلف الخطر (الخطر الطني)
39	الفصل الثاني : الآثار المترتبة على عقد التأمين البحري على السفينة
40	المبحث الاول : التزامات اطراف عقد التأمين البحري على السفينة
40	المطلب الاول : التزامات المؤمن له
42	المطلب الثاني: التزامات المؤمن
49	المبحث الثاني : دعاوى القضائية الناتجة عن الالتزامات
49	المطلب الاول : الدعوى المطالبة بالتعويض
49	الفرع الأول : تسوية الخسائر المشتركة
54	الفرع الثاني : إستعمال دعوى الخسارة و دعوى الحلول
54	أولا: إثبات الحق في التأمين
54	ثانيا: إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه
55	ثالثا : إثبات التعرض للخطر
55	رابعا: إثبات وقوع الحادث و تحقق الخطر
59	المطلب الثاني : دعوى التخلي
59	الفرع الاول : حالات التخلي
60	أولا : حالات التخلي المشتركة بين السفن
60	أ- انعدام أخبار السفينة :
61	ب- فقدان الكلي للسفينة
61	ج- عدم صالحية السفينة للمالحة
62	د- تجاوز قيمة إصلاحها ثلاثة أرباع قيمة السفينة المتفق عليها :
62	ثانيا : حالات التخلي الخاصة بالبضاعة
62	أ- بيع البضاعة أثناء الرحلة :
63	ب- تلف أو هلاك يفوق ثلاثة أرباع قيمة البضاعة :
63	الفرع الثاني : شروط ممارسة التخلي
64	أولا- إيداء الرغبة في التخلي
64	ثانيا- ان يكون التخلي منجزا و شاملا للشيء المؤمن عليه :
65	ثالثا- ضرورة احترام مواعيد ممارسة الحق في التخلي

66.....	الفرع الثالث : اثار التخلي :
66.....	أولا - تلقي التعويض كاملا :
67.....	ثانيا : انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن .....
70.....	الخاتمة.....
74.....	قائمة المراجع .....