



جامعة آكلي محند اولحاج - البويرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

عقد التأمين البحري على السفينة في التشريع الجزائري

مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: عقود ومسؤولية

إشراف الأستاذة
شتوان حياة

إعداد الطالب
شيروود محمد

لجنة المناقشة

الدكتورة معزوز دليلة.....رئيسة

الأستاذة شتوان حياة.....مشرفة ومقررة

الأستاذ سحنين أحمد.....ممتحنا ومناقشا

تاريخ المناقشة: 15 / 02 / 2018

كلمة شكر

قال سبحانه وتعالى "ولا تنسوا الفضل بينكم"

الحمد و الشكر لله عز وجل على التوفيق و التيسير لنا على إتمام هذا العمل.

أتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاذة المشرفة "شتوان حياة" على ما قدمته لي

من توجيهات ونصائح قيمة طيلة فترة إنجاز المذكرة.

كما أتقدم بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذه المذكرة.

كما أشكر كل من ساهم بإنجاز هذا العمل كل من موقعه ولو بكلمة طيبة.

و في الأخير أتقدم بتحية إلى القائمين على كلية الحقوق وكل أساتذة وطلبة

قسم عقود ومسؤولية.

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا ولم نكن لنصل إليه لو لا فضل الله علينا أما بعد
أهدي هذا العمل إلى من نزلت في حقهم الآيتين الكريمتين في قوله تعالى
"واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل ربّي ارحمهما كما ربياني صغيراً"
أهدي هذا العمل إلى الوالدين الكريمين.
وإلى جميع أفراد أسرتي.

إلى أساتذتي الكرام وكل رفقاء الدراسة، وأرجو من الله تعالى أن يجعل عملي
هذا نفعاً يستفيد منه جميع الطلبة المقبلين على التخرج.

مقدمة

يمثل النقل البحري حاليا ثلاث أرباع حجم المبادلات التجارية، وما دعم هذا الارتفاع هو موجة اقتصاد السوق التي سيطرت على الاقتصاد العالمي، ونظرا لكون السفينة هي محور الاستغلال في هذا الميدان وتفعيله وهذا بتحقيق المبادلات التجارية الدولية وضمانها، فرضت ضرورة إيجاد سبيل لضمان بقاء هذا النظام من جهة، وكذا ضمان تطوره من جهة أخرى، وذلك بخلق حماية لهذه السفينة وكذا البضاعة المحملة عليها، لما يعرفه النقل البحري من المخاطر مقارنة مع باقي طرق النقل الأخرى، لذلك لجأ المتعاملون الاقتصاديون وكذا القانونيون لخلق ما يعرف بالتأمين البحري، كوسيلة لضمان وحماية مصالحهم ونشاطاتهم.

يعد التأمين البحري أقدم أنواع التأمين، ويرجع في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة، ويقترب قرض المخاطرة الجسيمة كثيرا من التأمين، فالمقرض يقوم في الواقع بدور المؤمن، إذ هو يدفع تعويض التأمين مقدما في صورة قرض، ثم يستوفيه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة، تحل محل الأقساط إذا نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر.

ولم يتميز التأمين البحري عن قرض المخاطرة الجسيمة، ولم يبرز كنظام مستقل عنه إلا في بداية القرن الرابع عشر، حين ازدهرت التجارة البحرية في المدن التي تقع في شمال إيطاليا، وخاصة بفلورنسا على يد سكانها المعروفين باللوم بارد، وذلك بأن حل مبلغ التأمين محل القرض، وصار لا يدفع إلا عند تحقق الخطر.

ولقد أدت الحروب والغزوات التي اجتاحت إيطاليا الشمالية، إلى نزوح عدد كبير من التجار اللوم بارد إلى إنجلترا، حيث استوطنوا ومارسوا التأمين البحري لا سيما في لندن، أين افتتح ادوارد لويد مقهى اللويدز الشهير سنة 1687 ليلتقي فيه المشتغلون بالأعمال البحرية، وتطور هذا المقهى حتى صار مؤسسة اللويدز أهم مركز للتأمين البحري في العالم¹.

غير أنه مع ارتفاع قيمة السفينة التي أصبح ثمنها يصل إلى عشرات الآلاف من الدولارات، وكذا ما يمكن أن ينجم عن الملاحة البحرية للسفن من مخاطر، مما يؤدي إلى

¹ محمد شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص ص 12، 13.

إلحاق ضرر بالتجارة البحرية ويقلل من الأمان والثقة بين متعاملاتها، الأمر الذي جعلهم يحجمون على هذا النشاط، فأصبحت هذه العمليات من اختصاص شركات التأمين الضخمة، ومن هنا يظهر أن التأمين لم يعد نوعا من أنواع المقامرة، بل أضحي نظاما يقوم على فكرة التعاون والتضامن بين المؤمن لهم وتوزيع الأضرار.

تقسم التأمينات البحرية بالنظر إلى القيم المؤمن عليها إلى أنواع عديدة، لعل أهمها التأمين على السفينة، نظرا لكون السفينة هي أداة الملاحة البحرية وعليها ترتكز التجارة البحرية، وبها تتعقد التصرفات البحرية، وأيضا لأن الأسطول البحري التجاري يؤدي دورا مهما في التجارة الدولية وخاصة الدول المطلة على البحر، ومنها الجزائر التي عرفت تطورا في سياستها الاقتصادية باعتمادها نظام السوق والتجارة الحرة للجزائر، ولأنها تعد بوابة إفريقيا، ولطول امتداد ساحلها، وكذا ما تحتويه الضفة المقابلة من أهم الموانئ المصنفة عالميا، التي تخضع لها معظم حركات الملاحة العالمية، مما أدى بها إلى أن تحتل مركزا ودورا فعالا في ميدان النقل البحري.

ولعل من الأهمية بمكان وقبل الخوض في الموضوع، لابد من الإحاطة والتطرق إلى تعريف المكان الذي يجرى فيه النشاط البحري للسفن، ألا وهو الملاحة البحرية، بحيث عرفها القانون الفرنسي الملاحة بأنها: "ملاحة الشواطئ التي تقوم بها عائمات لا تبتعد أكثر من 65 ميلا من ميناء تسجيل السفينة"، وحسب المادة 161 من القانون البحري الجزائري، فإن الملاحة هي: الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 منه¹.

¹ أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري. الجريدة الرسمية العدد 29، الصادر في 21 ربيع الثاني عام 1397هـ الموافق 10 أبريل سنة 1976م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010. الجريدة الرسمية العدد 46، الصادر في 8 رمضان عام 1431هـ الموافق 18 غشت سنة 2010م.

وتتميز الملاحة البحرية بحسب المسافة التي تقطعها السفينة، فقد تكون الملاحة بأعالي البحار والتي تتم عادة بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، وقد تكون الملاحة ساحلية، وهذا النوع من الملاحة هو قيام السفن بها بين موانئ الدولة الواحدة.

أهمية الدراسة

تتجلى أهمية الدراسة في كون التأمين يشكل أهمية كبيرة، بالنظر إلى الدور الذي يقوم به في الحياة المعاصرة، وبالنظر إلى الأهمية الاجتماعية والاقتصادية لعقود وعمليات التأمين، لذا فإن تدخل المشرع الجزائري لتنظيمها يعد ضرورة لا غنى عنها، خاصة مع ازدياد دور التأمين في عصر تزايدت فيه الأخطار وتنوعت، وقد تولد ذلك عن التطور الحضاري، الذي جلب معه وسائل الإنتاج وأداء الخدمات التي يتضمن تشغيلها احتمال نشوء أخطار متعددة، فيراد من التأمين جلب الضمان لمثل هذه المخاطر.

ونجد أن المشرع الجزائري قد أفرد بابا خاصا بالتأمين البحري في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات وجاء في الفصل الثالث منه قسم خاص بالتأمين على هيكل السفينة، مما نفهم أن لهذا العقد ذاتية وخصائص تميزه عن باقي العقود¹.

أسباب اختيار الموضوع

يرجع اختيارنا لهذا الموضوع إلى عدة اعتبارات منها ما هو ذاتي وبتمثل في قلة الدراسات الأكاديمية العلمية خاصة الوطنية في هذا المجال، مما شكل دافعا وحافزا لشخصيا من أجل الولوج في مجال عقد التأمين البحري على السفن، والوقوف على مجمل القواعد القانونية التي قامت بتنظيمه.

أما عن الدوافع الموضوعية فيمكن ردها إلى:

¹ أمر رقم 95-07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995، يتعلق بالتأمينات. الجريدة الرسمية العدد 13، الصادر في 7 شوال عام 1415هـ الموافق 8 مارس سنة 1995م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006. الجريدة الرسمية العدد 15، الصادر في 12 صفر عام 1427هـ الموافق 12 مارس سنة 2006م.

- تدعيم المكتسبات العلمية القبلية في إطار التخصص.
- تقصي الدور الذي يؤديه التأمين البحري في مجال الملاحة البحرية.
- معرفة الآثار القانونية التي يخلفها عقد التأمين البحري على الأطراف المتعاقدة.

أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى إبراز مختلف الأحكام القانونية التي تناولها المشرع الجزائري، والتي تطبق في مجال التأمين البحري على السفينة، وكذا شروط تحقق الخطر البحري للاستفادة من مزايا هذا العقد.

وتثور عدة تساؤلات بشأن هذا الموضوع من بينها:

- ما هي شروط تحقق الخطر للاستفادة من التأمين البحري؟
 - هل الخصائص التي يتميز بها عقد التأمين البحري هي نفسها الموجودة في العقود الأخرى أم أنه ينفرد بخصائص تميزه عنها؟
 - ما هي التزامات الأطراف المتعاقدة عند إبرام عقد التأمين البحري؟
- على ضوء ذلك، يمكن طرح الإشكالية الآتية:

كيف نظم المشرع الجزائري عقد التأمين على السفينة في ظل الأخطار التي يمكن وقوعها أثناء الرحلة البحرية ؟

تقتضي طبيعة الموضوع الاستعانة بالمنهج الوصفي والاستدلالي، من خلال عرض شامل لعناصر الموضوع والاستدلال بالنصوص القانونية المنظمة لمسألة عقد التأمين البحري، متبعين تقسيما ثنائيا في الموضوع، حيث نتطرق إلى ماهية عقد التأمين البحري علي السفينة (الفصل الأول)، ثم يليها الحديث عن موضوع عقد التأمين البحري علي السفينة والآثار المترتبة عنه (الفصل الثاني).

الفصل الأول

ماهية عقد التأمين البحري على السفينة

تعتمد الدول في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية المتبادلة فيما بينها، سواء انتقال الأشخاص أو البضائع، كما يمثل النقل البحري الوسيلة الرئيسية في التجارة العالمية بصفة عامة، باعتباره الوسيلة الأقل تكلفة، مما أدى بالمجتمع الدولي إلى الاهتمام أكثر بهذا القطاع وتطويره.

وأدى التطور السريع لوسائل النقل البحري في العصر الحديث إلى ظهور أنواع عديدة من السفن التي يتم بناؤها حسب أحدث التصاميم العالمية من حيث الحجم والنوعية، وهو الأمر الذي ساهم في زيادة المنافسة في الأسعار، وكذا توظيف رجال البحر بأجور زهيدة، مما صعب أكثر الاحترام المشترك للقواعد الدولية البحرية.

ولا يمكن الحديث عن السفينة والبحر وعن التجارة والأخطار البحرية دون أن نتعرض إلى عنصر الأمان ألا هو التأمين، ولاشك أن التأمين يكتسي أهمية بالغة في التجارة البحرية وهذا بسبب الأخطار التي تواجه الرحلة البحرية، وكذا حجم الأضرار المرتبطة بالحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن والحمولة، لذلك كان التأمين أول أشكال التأمين التي عرفته البشرية.

للإحاطة بالموضوع، نقوم بتسليط الضوء على هذه الوسيلة البحرية التي هي محل دراستنا وكذا عقد التأمين البحري (المبحث الأول)، ثم نتعرف على أطراف عقد التأمين البحري وأهم خصائصه (المبحث الثاني).

المبحث الأول: السفينة وعقد التأمين البحري

تتمحور قواعد القانون البحري حول السفينة باعتبارها الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، وتدور حولها غالبية أحكام القانون البحري، وهي بهذه الصفة تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار والقانون البحري في الوقت نفسه، لكنها ليست وسيلة النقل البحري الوحيدة، فإلى جانب السفينة هناك مركبات أخرى تستجيب لتقنيات حديثة¹.

كما أنه وأمام تعدد تنوع المخاطر البحرية باعتبار البحر مكانا غير آمن، كان لابد من البحث عن الضمانات الحقيقية لتوفير الحماية الضرورية بالنسبة للأشخاص والأموال والبضائع المنقولة بحرا عبر السفن، الأمر الذي ساعد على ظهور عقد التأمين البحري، وهو عقد يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري.

وعليه، نتعرض في هذا الجانب من الدراسة إلى الأداة أو الوسيلة التي بواسطتها تتم الملاحة البحرية ألا وهي السفينة (المطلب الأول)، ثم عقد التأمين البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: السفينة

إن تسمية السفينة رغم ما يتبادر إلى الذهن من صورة تتمثل في تلك المنشأة التي تجوب البحر، أصبحت في الوقت الراهن أمرا يتطلب تعريفا محددا ودقيقا نتيجة للتطور الذي يعرفه هذا المجال الواسع، إذ أن علاقة هذه المنشأة بعدة أطراف وميادين يستدعي وحدة في المفهوم باعتبارها نقطة ارتكاز في علاقة قانونية تجمع في العديد من الأحيان وجوبا بين القانون الداخلي بمختلف فروعه والقانون الدولي، سواء كان يتفقان أو يختلفان في تنظيم العلاقة القانونية².

¹ سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 9.

² وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة السانبا، وهران، 2011-2012، ص 8.

لذا، نتطرق في هذا المطلب إلى تعريف السفينة (الفرع الأول)، والطبيعة القانونية لها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف السفينة في التشريع الجزائري

عرف المشرع الجزائري السفينة في المادة 13 من القانون البحري على أنها: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

يتضح من خلال هذا التعريف أن المشرع الجزائري تمادى في بسط مجال التعريف ليشمل أكبر عدد من المنشآت، وبما أنه ذكر الآلية العائمة منفصلة عن العمارة البحرية، فقد يفهم ضمناً أن العمارة البحرية قد تكون غير عائمة، أي لا تطفو على سطح الماء، كالغواصة مثلاً، كما أنه لم يشترط وسيلة دفع ذاتية، بل ذهب إلى أبعد من ذلك بنصه أنه تبقى سفينة المنشأة التي يتم قطرها بواسطة سفينة أخرى، بعبارة أخرى لم يأخذ بشرط القدرة على مواجهة أخطار البحر¹.

ويشترط لاعتبار المنشأة "العائمة" سفينة، أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، والتخصص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحاً رئيسية أو ملاحاً مساعدة أو تبعية، أو كانت الملاحاً بأعالي البحار أو ساحلية، الأمر الذي يستدعي التفريق بين السفينة *le navire* والمركب *le bateau*²، أي أن العلاقة بين الملاحة البحرية والسفينة تتمثل في كون الملاحة البحرية هي المعيار الرئيسي والضابط الجوهرى في تحديد ماهية السفينة³.

والمقصود بالتخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، هو أن صفة السفينة تظل لاصقة بالمنشأة، طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت

¹ وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 19.

² محمود شحات، المرجع السابق، ص 15.

³ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 41.

بملاحية نهريّة، وكذلك إذا قام مركب بملاحية بحرية استثناء من ذلك، فإن هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف السفينة¹.

وتكتسب المنشأة-العائمة- وصف السفينة، من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحية البحرية، وهذه الصلاحية للملاحية البحرية تعتبر بداية حياة السفينة، أي أن تكون بحالة جيدة تستطيع معها مواجهة أخطار الملاحة البحرية²، وثبتت هذه الصلاحية بالشهادة التي تسلمها السلطات المختصة لمالك السفينة³. وبالمقابل تنتهي حياة السفينة إذا فقدت صلاحياتها للملاحية، مثل الغرق أو صارت حطاما أو إذا تعرضت للتلف.

وتتوفر السفينة على ملحقات تعتبر من العناصر اللازمة لاستغلالها وتسييرها، كما أنه يجب ألا يُنظر إلى السفينة فقط من حيث الهيكل، بل لجميع الآلات والصواري والدفة والقوارب وشباك الصيد، وتظهر أهمية هذه الملحقات أثناء التصرفات التي ترد على السفينة مثل البيع والرهن والتأمين.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

تنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري على أنه: " أن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة" وتؤكد المادة 54 منه على أنه: " تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها

¹ محمود شحات، المرجع السابق، ص 16 .

² لم يرد التعرض لمخاطر البحر كعنصر في تعريف السفينة بصفة صريحة، لذا، فإنه تعد سفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة سواء بوسيلة دفعها الخاصة أو بقطرها بسفينة أخرى تقوم أو تخصص للملاحية البحرية، ويمكن تفسير التغاضي في اشتراط هذا العنصر بالإجراءات الصارمة التي تفرضها القوانين الجزائرية فيما يتعلق بنوعية السفن وإجراءات السلامة والأمن المفروضة عليها.

³ تنص المادة 131 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري على أنه: "تسلم السلطات الإدارية البحرية المختصة لكل سفينة شهادة تتضمن الإقرار بوجود التأمين أو الكفالة المالية السارية المفعول المنصوص عليها في المادة السابقة".

في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقاً لأحكام المادتين 355 مكرر و 457 مكرر 3 من قانون التسجيل".

فالسفينة في مفهوم هذين النصين هي من حيث تقسيم الأموال عبارة عن مال منقول، لأنها ليست مستقرة أو ثابتة، وهي معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر، ويترتب على ذلك وجوب خضوعها لأحكام القانون المدني الخاصة بالمنقول.

أما المادة 56 من القانون البحري الجزائري فتتص على أنه: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة...".

غير أن هذا التكييف غير صحيح على إطلاقه، ذلك أن السفينة وإن كانت منقولة تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقولات فإنها لا تخضع لقاعدة الحيابة سند الملكية¹، وإذا كانت القاعدة أن انتقال الملكية في المنقول بالتراضي، فإن حال السفينة لا تنتقل ملكيتها إلا بمحرر رسمي صادر عن الموثق يتم تسجيله للاحتجاج به على الغير.

ومرد هذه الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة يعود غالباً أنها من المنقولات ذات قيمة مالية معتبرة تقوم بدور أساسي في التجارة الاقتصادية الوطني، حتى أن البعض يطلق عليها "عقارات البحر". وعلى كل، فالسفينة لها حالة مدنية وجنسية، وهي مثل العقار يجوز رهنها رسمياً، وهو رهن لا يرد إلا على عقار ولا تنتقل فيه الحيابة إلى الدائن المرتهن²، ويلزم تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، ويخضع الحجز على السفينة لإجراءات قريبة من

¹ عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 39

² تتص المادة 55 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يكون الرهن البحري تأميناً اتفاقياً يخول الدائن حقاً عينياً على السفينة".

إجراءات الحجز على العقار، وتخول حقوق الامتياز التي ترد على السفينة الدائن الممتاز من تتبعها في أي يد تكون مثلها مثل حقوق الامتياز على العقار¹.

المطلب الثاني: عقد التأمين البحري

إن دراسة موضوع التأمين البحري والبحث في مسائله الجوهرية، يتطلب منا التطرق إلى التعريف الوارد في القانونين الفرنسي والانجليزي، باعتبارهما نموذجين للشرعية الأنجلوسكسونية، وأيضا لإعطاء نبذة تاريخية عن التأمين البحري خاصة وأن المشرع الجزائري تأثر بهما.

وهو ما سنتطرق إليه من خلال تعريف عقد التأمين البحري (الفرع الأول)، كما سنتطرق إلى تعريف عقد التأمين البحري على السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري

يعد عقد التأمين من أهم فروع التأمين عامة، حيث ينفرد بأحكامه وأركانه وشروطه وإثباته الخاصة، وذلك لما يؤديه من دور هام في مجال النقل البحري للأموال والبضائع والأشخاص، وكذا مساهمته في ازدهار التجارة وتطورها.

أولاً: تعريف التأمين البحري في القانون الإنجليزي

لقد مر مفهوم التأمين البحري في إنجلترا بمراحل مختلفة، وتطور بتقدم وازدهار الملاحة البحرية، واحتلال إنجلترا مركزا هاما في عمليات التأمين وإعادة 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

¹ وناسة بوخميسي، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد الأول، معهد الحقوق، المركز الجامعي، تمنراست، جانفي 2012، ص ص 73، 74؛ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 17.

بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية¹.

إذن بتحليل هذه المادة يتضح لنا بالنسبة للمشرع الإنجليزي أن عقد التأمين البحري يتجه نحو التدويل، وهذا ما يتجلى من خلال الملاحظات التالية:

1- اشتراط المشرع في التأمين البحري توفر الشروط المطلوب توفرها في أي عقد بوصفه وتحديد طبيعة التأمين بأنه عقد يخضع للنظرية العامة للعقود

2 - رغم ذكر التعريف لطرفي العقد، المؤمن والمؤمن له، إلا أنه قد ركز على التزامات المؤمن التي بينها بدقة وهي تعويض المؤمن له، على أن يكون محل هذا التعويض هو الخسائر البحرية الناشئة عن المخاطرة البحرية التي تعني الخطر بمدلول السبب.

ثانيا: تعريف التأمين البحري في التشريع الفرنسي

كان للتشريع الفرنسي دور مهم في تطوير فكرة التأمين البحري القائمة على الخطر البحري، حيث عرفه القانون البحري الفرنسي لسنة 1967 بأنه: "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله وذلك نظير قسط معين"².

ثالثا: تعريف التأمين البحري في التشريع الجزائري

على غرار ما قام به المشرع الانجليزي والفرنسي من خلال تعريفهما لعقد التأمين البحري، فقد عرفه المشرع الجزائري وهذا بموجب القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات، ووفقا للمادة 92 منه كما يلي: "تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري".

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص17.

² المرجع نفسه، ص 18.

يتبين لنا من خلال التعريف الوارد في القانون الجزائري، أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري، وهو مفهوم مطابق على وجه التقريب لما أخذ به القانون الفرنسي، إذ أنه لم يحدد الخطر محل التأمين البحري، وإنما جعله شاملا لكل الأخطار المتعلقة بعملية النقل البحري، وهذا ما تؤكدته المادة 124 من القانون رقم 04-06 السالف الذكر¹، عند نصها على التأمين على السفينة أثناء سفرها، أو تركيبها، أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف خلال الآجال المحددة بالعقد.

كما أورد المشرع الجزائري تعريفا عاما لعقد التأمين في المادة 619 من القانون المدني الجزائري، والتي نصت على أنه: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عرض مالي آخر في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"².

نستخلص من نص المادة أن عقد التأمين هو عقد ينظم علاقة قانونية بين طرفين يسمى أحدهما المؤمن ويسمى الآخر المؤمن له، يتفقان على أن يؤدي الأول مبلغا من المال للثاني يسمى مبلغ التأمين، عند تحقيق الخطر المؤمن منه، مقابل مبلغ مالي يدفعه الثاني ويسمى القسط أو الاشتراك، وقد يتقاضى مبلغ التأمين شخصا آخر يسمى المستفيد يكون المؤمن له قد اشترط التأمين لصالحه³.

¹ قانون رقم 04-06 مؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006، يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات. الجريدة الرسمية العدد 15، الصادر في 12 صفر عام 1427هـ الموافق 12 مارس سنة 2006م.

² أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني. الجريدة الرسمية العدد 78، الصادر في 24 رمضان عام 1395هـ الموافق 30 سبتمبر سنة 1975م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 الموافق 13 مايو سنة 2007.

³ عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، التأمينات البرية، الجزء الأول، مطبعة حيرد، الجزائر، 1998، ص 41.

تجدر الإشارة إلى أن المشرع البحري لم يعرف عقد التأمين في الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم، رغم أن التأمين البحري يعد من أهم مواضيع القوانين البحري وأن كل جزء من العملية البحرية مرتبط بالتأمين.

الفرع الثاني: تعريف عقد التأمين البحري على السفينة

نحاول مما سبق وكذلك من خلال التطرق إلى التأمين على هيكل السفينة الوصول إلى إعطاء تعريف لعقد التأمين البحري على السفينة، حيث أن التأمين على هيكل السفينة هو قسم من أقسام التأمين البحري إلى جانب التأمين على البضائع والتأمين على المسؤولية، ومصطلح هيكل السفينة يستعمل عادة في العقود الخاصة بالسفينة ككل أي بكل مشتملاتها، ويمكن أن تستثنى هذه الأخيرة في العقد كما يمكن أن تدرج فيه.

والذي يميز هذه الأقسام عن بعضها هي القيم المؤمن عليها، والقيمة المؤمن عليها في هذا التأمين هي السفينة، ومع الممارسة البحرية، أوجبت الضرورة أن يتفرع عن هذا النوع من التأمين تأمينات أخرى تابعة للتأمين على السفينة كالتأمين على أجرة النقل والتأمين على الديون، وهي تأمينات مرتبطة بالسفينة وجودا وعدما، وسنتطرق إليها لاحقا.

زيادة على ذلك فإن التأمين على السفينة يغطي أيضا الالتزامات والنفقات الأخرى، من بينها الخسائر المشتركة وتكاليف المساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، كما يشمل التأمين البحري على السفينة أيضا مصاريف التجهيز، وبشكل عام كل المصاريف الضرورية والمعقولة المنفعة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

وتستخدم هذه الإسهامات أو التعويضات أو النفقات لحماية السفينة، أي أنها تصب في صالح المؤمن الذي من مصلحته أن يحتفظ بجزء من المال المؤمن عليه أو أن يحدد مبلغ التعويضات التي يلزم بدفعها¹.

وينقسم التأمين على السفن إلى قسمين، تأمين لرحلة أو رحلات معينة (أولا) وتأمين لمدة زمنية معينة (ثانيا)، وفق ما قضت به المادة 122 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات².

أولاً: التأمين برحلة

ويضمن بمقتضاه المؤمن المخاطر التي تقع للمؤمن له خلال الرحلة المؤمن عليها، ويسري الضمان من بداية شحن البضاعة في السفينة حتى نهاية تفريغها في ميناء الوصول³.

ثانياً: التأمين لمدة زمنية معينة

يقصد به التأمين على السفينة من المخاطر البحرية لمدة زمنية معينة، ويكون ذلك في غالب الحالات لمدة سنة، ويسري مفعول عقد التأمين في هذه الحالة من وقت التوقيع عليه إذا لم يتفق الأطراف خلاف ذلك، وينتهي العقد بانقضاء الزمن المحدد، وبذلك يضمن المؤمن المخاطر التي قد تتحقق طيلة حياة العقد ولا يسأل كمبدأ عام على المخاطر التي تتحقق بعد انقضاء العقد إلا إذا كانت هذه المخاطر يرجع سببها إلى حادث بحري وقع خلال المدة التي كان فيها العقد ساري المفعول⁴.

¹ معمر حيثالة، الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة السانبا، وهران، 2004-2005، ص 36.

² انظر المواد 123، 124، 128، من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات، المرجع السالف الذكر

³ سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة برج باجي مختار، عنابة، 1999-2000، ص

⁴ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص171.

فهو عقد تأمين بحري، بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له، عن الضرر الذي لحقه في خلال عملية بحرية معينة **في** سفينة معينة، من جراء التحقق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد، في حدود نسبة القيمة المؤمن عليها، مقابل دفع قسط، مع ذكر طرفي العقد أو من يمثلهما وذكر السفينة محل العقد فعقد التأمين على السفينة هو عقد تأمين بحري محله ضمان الأخطار البحرية الواقعة على السفينة¹.

المبحث الثاني: أطراف عقد التأمين البحري وأهم خصائصه

يتحدد عقد التأمين البحري بوجود طرفين أساسيين هما المؤمن والمؤمن له وهذه هي الصورة البسيطة لانعقاد العقد، لكن عمليا يبرم عقد التأمين البحري بتدخل أطراف أخرى إلى جانب طرفيه الأصليين يدعون وسطاء التأمين، كما أن عقود التأمين المبرمة بين هذه الأطراف سواء كان هذا التأمين على السفينة أو التأمين البحري للبضائع، يجعل هذا العقد ينفرد عن باقي العقود بمميزات على الرغم من بعض الخصائص التي يشترك فيها معها، مما يؤدي إلى القول بأن عقد التأمين البحري يشكل نظاما قانونيا منفردا بذاته وهذا التميز تقتضيه طبيعة العقد بحد ذاته.

على هذا الأساس، نقوم بتحديد أطراف عقد التأمين البحري (المطلب الأول)، وإبراز أهم خصائصه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أطراف العقد

طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة والمؤمن له جهة أخرى، والغالب أن يبرم العقد بينهما مباشرة، وقد يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سماسرة التأمين البحري، وهذا السمسار إما أن يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المستأمن أو لحسابها معا.

¹ محمد أمين مهري، التأمين البحري علي السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2001-2002، ص 16.

على هذا الأساس، نتطرق إلى كل من المؤمن (الفرع الأول)، والمؤمن له (الفرع الثاني)، ووسطاء التأمين (الفرع الثالث).

الفرع الأول: المؤمن

يقصد بالمؤمن ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر، ولما كان التأمين يعقد على مبالغ طائلة تبعا لقيمة البضاعة أو لقيمة السفينة التي لا يقدر عليها الأفراد، فإن التأمين حاليا يمارس من قبل هيئات لها شخصية معنوية ومنظمة قانونا، ومن ثم فإن التأمين لا تمارسه اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة ويكون عن طريق اكتتاب (أولا)، وقد تأخذ شكل جماعة تأمين تبادلي (ثانيا)¹.

أولا: شركات التأمين بالاكتتاب (التأمين ذي الأقساط الثابتة)

تقوم شركات التأمين بتعويض المستأمن في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط محددة يؤديها المستأمن للشركة، وهذه هي الصورة التي يتخذها التأمين عادة في العمل. والواقع أن المؤمن هنا وهو الشركة مجرد وسيط يجمع الأقساط من المستأمنين لكي يستخدمها في تعويض الأضرار التي قد تلحق به، وأن المستأمنين يتعاونون في تحمل أثر الحادث أو الكارثة التي تحل بأحدهم، وما المؤمن إلا مدير لهذا التعاون القائم بين المستأمنين.

ويطلق على هذا النوع من التأمين (التأمين بالاكتتاب)، ويتم التعاقد مع جماعة اللويدز عن طريق السماسرة. وتتم العمليات داخل قاعدة الاكتتابات بأن يكتب السماسر تفاصيل العملية على ورقة صغيرة تسمى بالقصاصة "slip" ويتم تمريرها على الأعضاء، والعضو الذي يقبل العملية يوقع على القصاصة، ويكتب أمام اسمه النسبة التي يقبل أن يتحملها من الخطر، وذلك حتى يتم تغطية الخطر الكامل. وقد تضمن القانون رقم 56 سنة 1950 الخاص بالرقابة والإشراف على هيئات التأمين في مصر أحكاماً خاصة بجماعات التأمين بالاكتتاب في المواد 66 حتى 75، كما عرضت لهذه الجماعات اللائحة التنفيذية لهذا

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 25.

القانون الصادر بقرار وزير المالية رقم 49 لسنة 1953 في المواد من 45 حتى 53، ويلاحظ أن سماسرة اللويدز للتأمين في مصر قد تم محو تسجيلهم في العام 1956، وبذلك خرجت جماعة اللويدز من سوق التأمين المصري¹.

لذلك لم تتعرض القوانين المتعاقبة للإشراف والرقابة على التأمين في مصر لهذه الجماعات، بل تضمن القانون الحالي للإشراف و الرقابة على التأمين في مصر نصوصاً تحظر التعاقد على عمليات التأمين إلا لدى الشركات الخاضعة لهذا القانون وقد نصت المادة 17 من القانون رقم 10 لسنة 1981 بشأن الرقابة والإشراف على التأمين على أنه، " في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بشركات التأمين أو إعادة التأمين شركات المساهمة المرخص لها بمزاولة عمليات التأمين أو إعادة التأمين".

كما تنص المادة 27 من هذا القانون (معدلة بالقانون رقم 91 لسنة 1995)، على أنه: " يجب أن تتخذ كل من شركة التأمين وشركة التأمين وشركة إعادة التأمين شكل شركة مساهمة لا يقل رأسمالها عن ثلاثين مليون جنيه ولا يقل المدفوع منه عند التأسيس عن النصف ويجب أن يتم سداد رأس المال المصدر بالكامل خلال مدة لا تتجاوز خمس سنوات من تاريخ تسجيل الشركة".

ويلاحظ أن من القانون رقم 159 لسنة 1981، لا تجيز أن تتولى شركة التوصية بالأسهم والشركة ذات المسؤولية المحدودة أعمال التأمين².

أما في التشريع الجزائري، وقبل صدور الأمر 95-07 والمتعلق بالتأمينات، احتكرت الشركات العمومية مجال التأمين سواء على البضاعة المستوردة من الخارج أو على السفن المرقمة والمسجلة بالجزائر وذلك إلزامياً، حيث كانت تلتزم بتغطية الخسائر في حالة تحقق الخطر المغطى في العقد بعد التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين اللازم. وقد يتولى هذه المهام وسطاء آخرون عرّفهم الأمر 95-07 والمتمثلون في الوكلاء العامون أو الوكيل

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 26 .

² المرجع نفسه، ص 27.

العام، الذين يعتبرون أشخاصاً طبيعيين يمثلون شركة أو عدة شركات للتأمين وهذا بموجب عقد وكالة للقيام بعمليات التأمين، أو سمسرة التأمين الذين يعتبرون أشخاصاً طبيعيين أو معنويين، والذين يعملون لحسابهم الخاص، وهذا بالتوسط بين شركات التأمين والراغبين في التأمين¹.

ويعد وكيل شركة التأمين وكيلاً عن المؤمن ومسؤولاً في مواجهته، ومن هنا يظهر الفرق بين الوكيل العام والسمسار، إذ أن الوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركة التأمين التي يمثلها، إذا يتعاقد مع المؤمن مباشرة، وله في ذلك أن يعدل العقد أو يفسخه، بينما السمسار فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين، وتنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين إلى المؤمن له².

وبالنظر إلى مهام السمسار في إطار القانون، فإنه يعد من وسطاء التأمين، وأن العلاقة التي تربط المؤمن له بالسمسار علاقة ثقة وأمانة، وهو ملتزم ببذل العناية اللازمة لذلك، في اكتتاب المؤمن له مع المؤمن بتغطية تأمينه بأقل تكلفة، كما أن أي إخلال في التزامه يولد المسؤولية اتجاه المؤمن له، وكذا الالتزام بالنصيحة القانونية والعقلية من طرفه، باعتباره شخصاً محترفاً ومتخصصاً في مجال العقود التأمينية، شأنه في ذلك شأن الوكيل العام الملتزم في حدود الالتزام بالنصيحة³.

ثانياً: التأمين التبادلي (ذي الأقساط المتغيرة)

في هذه الصورة يظهر الطابع التعاوني للتأمين البحري بوضوح تام، حيث يتفق عدد معين من الأشخاص على ضمان خطر معين فيدفع كل منهم اشتراكاً سنوياً، ومن مجموع الاشتراكات التي تدفع تغطي الخسائر التي يتعرض لها أي منهم خلال مدة السنة، ولا يقوم

¹ انظر المواد 192، 201، 258، 253، 258 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات، المرجع السالف الذكر.

² زواوية باهي، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة السانبا، وهران، 2011-2012، ص 46.

³ سعيد السيد قنديل، المسؤولية المدنية لشركات التأمين، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 31،

التعاون بين المشتركين في هذه الحالة بقصد تحقيق الربح وإنما بقصد تلافي نتائج الأضرار التي يحتمل وقوعها لأحد المشتركين خلال المدة، ولهذا فإن الاشتراك الذي يدفعه كل منهم يكون في العادة متغيراً من عام لآخر، حتى تكفي الاشتراكات لتغطية الخطر الذي يتحقق خلال السنة¹.

الفرع الثاني: المؤمن له

وهو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء كان خاضعاً لقواعد القانون العام أو الخاص، والذي تكون له مصلحة في التأمين البحري باعتباره إما مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة المنقولة بحراً متعهداً في نفس الوقت أن يؤدي الالتزامات الواقعة على ذمته.

ويشترط لصحة عقد التأمين البحري أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقيق الخطر والمتمثلة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه²، ولولا هذه المصلحة لما فقد المستأمن شيئاً في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، ولأثرى من جراء الحادث، ولأصبح التأمين نوعاً من المقامرة أو الرهان³.

وفي هذا الصدد تنص المادة 310 من قانون التجارة البحرية اللبناني الصادر في 18 فبراير سنة 1947 على أنه: "كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الانشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والاعذية وأجر البحارة وأجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة....".

¹ إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة طبقاً لقانون التأمين الجديد، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 11، 12.

² يرى الأستاذ إبراهيم أبو النجا أن المصلحة ليست هي محل التأمين، كما يرى غالبية الفقهاء، لأن محل التأمين هو الخطر، فالمؤمن له يتعاقد على خطر معين لا على مصلحة معينة، حيث يتعاقد على الخطر لأن له مصلحة في عدم تحقق هذا الخطر. مشار إليه في: إبراهيم أبو النجا، المرجع نفسه، ص 193.

³ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 30.

كما تنص المادة 345 من القانون رقم 8 لسنة 1990 بشأن قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "لا يجوز أن يكون طرفاً في العقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر"¹.

يستفاد من هذين النصين أن المؤمن له يجب أن تكون له مصلحة في التأمين، وفي عدم حصول الخطر.

كما تنص المادة 749 من القانون المدني الجزائري على أنه: "يكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين".

وعلى ذلك يجب أن تكون المصلحة الاقتصادية أي ذات قيمة مالية – كما يجب أن تكون المصلحة مشروعة، أي غير مخالفة للنظام العام والآداب، وعلى ذلك تحدد المصلحة بالقيمة المالية للشيء المؤمن عليه والمعرض للهلاك أو التلف إذا وقع الخطر، كقيمة الشيء المؤمن عليه من الحريق أو السرقة أو التلف أو غيرها من المخاطر².

لا يشترط في المصلحة التأمينية أن يكون المستأمن مالكا للأشياء المؤمن عليه، بل يكفي أن يكون له مصلحة اقتصادية مشروعة فإذا تخلفت تلك المصلحة الاقتصادية المشروعة بطل عقد التأمين لانعدام المحل أو عدم مشروعيته، أما عن وقت اشتراط المصلحة التأمينية فالثابت أنه يجب أن تتوافر وقت انعقاد العقد، فهذا شرط لانعقاد عقد التأمين، وبدون تلك المصلحة في هذا الوقت يقع العقد باطلاً، كما يشترط أن تظل هذه المصلحة باقية طوال فترة سريان عقد التأمين وحتى وقوع الخطر، فإذا تخلفت المصلحة وقت انعقاد العقد وقع العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً، ويتعلق البطلان هنا بالنظام العام ويجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك به. أما إذا توافرت المصلحة وقت الانعقاد فانعقد عقد التأمين صحيحاً ثم زالت المصلحة بعد ذلك أثناء سريان التأمين ترتب على ذلك زوال التأمين من وقت زوال المصلحة، وفي هذه الحالة يتحلل المؤمن له من التزامه بدفع الأقساط المستحقة

¹ حيث ألغى هذا القانون الجديد العمل بأحكام قانون التجارة البحري السابق الصادر في 13 نوفمبر سنة 1883.

² يقضى المشروع الفرنسي في المادة 1/247 من قانون التجارة البحرية بأنه: "يجب أن يكون محلاً للتأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع. نقلاً عن: مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 31.

بعد زوال المصلحة، أما تلك التي استحققت قبل زوال المصلحة فمن حق المؤمن استثنائها والمطالبة بها وذلك لتحمله تبعة المخاطر خلال هذه الفترة.

والغالب أن يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة، وقد يكون شخصا آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة أو البضائع كالدائن المرتتهن أو الدائن الممتاز. ويجوز للوكيل بالعمولة أن يؤمن على البضائع المعهودة إليه، وإذا كان الوكيل بالعمولة يبرم التأمين لحساب المالك، فلا صعوبة في الأمر، أما إذا كان التأمين لحسابه الخاص، فلا يصح أن يكون إلا في حدود مصلحته، ولا يتحقق ذلك إلا إذا كان الحادث يستتبع مسؤوليته، وحينئذ يأخذ التأمين طابع التأمين من المسؤولية¹.

وبالنسبة للمشرع الجزائري ومن خلال ما نصت عليه المادة 93 من القانون رقم 06-04 التي جاء فيها أنه: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتتاب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة الموجودة.

بمعنى أنه لا بد أن تكون هذه الفائدة مشروعة، وغير مخالفة للنظام العام، كما لا بد أن تتحقق هذه الفائدة، أو أن تكون موجودة وقت إبرام العقد، مع استمرارها لكل فترة التأمين وطول فترة إمكانية تحقق الخطر، أما إذا زالت المصلحة أثناء سريان عقد التأمين، ففي هذه الحالة يتحلل المؤمن من التزاماته، كأن ينعقد عقد تأمين لسفينة ما لمدة سنة إلا أنه لأسباب ذاتية خارجة عن الضمان توقفت السفينة عن الإبحار، وهذا بعد مضي ستة (6) أشهر من إبرام عقد التأمين ففي هذه الحالة فإن المصلحة أصبحت غير قائمة لزوال المصلحة في الحفاظ على المال بحكم أن السفينة لن تبحر ثانية، وبالتالي زال الخطر المؤمن عليه، وهنا يمكن للمؤمن له المطالبة بفارق أقساط التأمين التي دفعت وهذا ابتداء من زوال المصلحة².

ويلتزم المؤمن له في هذه الحالة بتمكين المؤمن بكل المعلومات التي تمكنه من حصر الأخطار من جهة وكذا المعلومات التي تسمح له بتحديد قيمة الأقساط المتبقية من جهة

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص ص 31، 32.

² انظر المادة 93 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات

ثانية، على أن يتم ذلك بحسن النية من المؤمن له في تقديمه لهذه المعلومات، والتي تعد العنصر الأساسي في جميع عقود التأمين.

الفرع الثالث: وسطاء التأمين

قد يتدخل في عملية التأمين - إضافة إلى طرفي العقد وهما المؤمن والمؤمن له -، أشخاص آخرون يطلق عليهم اسم وسطاء التأمين، فيقصد بوسيط التأمين كل من يتوسط في عمليات تأمين أو إعادة تأمين، إذ يعد وسطاء التأمين الجهاز الفعال والبالغ الأهمية في سوق التأمين البحري، وهذه الفئة تنقسم بدورها إلى وكلاء تأمين وسماسرة تأمين¹.

الأصل أن يتعاقد المؤمن مباشرة مع المؤمن له، لكن يجوز لشركة التأمين أن تتنب عنها أشخاصاً مؤهلين لإبرام العقود يعرفون بوسطاء التأمين، تصل بواسطتهم إلى الجمهور بغرض جلب أكبر عدد ممكن من العملاء والحصول على طلبات التأمين.

وقد أنشئت مهنة "وسيط التأمين" بموجب الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات الذي خصص لها الفصل الأول من الباب الثالث من الكتاب الثالث، تاركا المجال للتنظيم في عدة جوانب، فصدر في هذا الإطار المرسوم التنفيذي رقم 95-340 المحدد لشروط منح وسطاء وسيط التأمين الاعتماد والأهلية المهنية وسحبها منهم ومكافأته ومراقبتهم²، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 95-341 المتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين³، وتعرف المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 95-340 وسيط التأمين بأنه: "كل شخص له وضع وكيل عام أو وضع سمسار تأمين"، فيما توضح المواد التي تليها شروط الالتحاق بمهنة الوكيل العام للتأمين وأجره ومسؤولية شركة التأمين عن أخطائه وكيفية انتهاء مهامه. وفي جانب مواز

¹ زواوية باهي، المرجع السابق، ص 43.

² مرسوم تنفيذي رقم 95-340 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416 الموافق 30 أكتوبر سنة 1995، يحدد شروط منح وسطاء التأمين، الاعتماد والأهلية المهنية وسحبها منهم، ومكافأته، ومراقبتهم. الجريدة الرسمية العدد 65، الصادر في 7 جمادى الثانية عام 1416 هـ الموافق 31 أكتوبر سنة 1995م.

³ مرسوم تنفيذي رقم 95-341 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416 الموافق 30 أكتوبر سنة 1995، يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين. الجريدة الرسمية العدد 65، الصادر في 7 جمادى الثانية عام 1416 هـ الموافق 31 أكتوبر سنة 1995م.

يوضح المرسوم التنفيذي رقم 95-341 شروط الالتحاق بمهنة سمسار التأمين، ويوضح طبيعة العلاقة بين سمسار التأمين والمؤمن له، والتزاماته ومكافآته.

المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري على السفينة

هناك مجموعة من الخصائص تشترك فيها مجموعة من العقود، وبالمقابل هناك خصائص مميزة تتفرد عقود دون غيرها، بحيث من باب الخصائص المشتركة مع بعض العقود فإن عقد التأمين البحري عقد رضائي يتوقف على إيجاب وقبول المؤمن والمؤمن له وهو عقد ملزم لجانبين، كما أن عقد التأمين من العقود الكتابية وهذه الخاصية مستخلصة من نص المادة 97 من القانون رقم 06-04، إلا أن الكتابة في هذا العقد ليست شرط صحة لنصها " يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إثبات التزام الطرفين بأية وثيقة كتابية أخرى قبل إعداد الوثيقة لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية"، إلا أن هناك مجموعة من الخصائص يتميز بها عقد التأمين تخرج من إطار مجموعة الخصائص المشتركة لأغلب العقود.

وعليه، نقوم بدراسة الخصائص المتعلقة بعقد التأمين البحري على السفينة والمتمثلة في كونه عقد رضائي (الفرع الأول)، ومن عقود الإذعان (الفرع الثاني)، وعقد احتمالي (الفرع الثالث)، وعقد تجاري (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الرضائية في عقد التأمين البحري

لم تشترط الشكلية في هذا النوع من العقود على أساس أنها ليست ركنا للانعقاد وإنما مجرد وسيلة للإثبات، وهذا ما أكدته نص المادة 97 من قانون التأمينات الجزائري 06-04، ضمن الفصل الثاني المعنون بـ الأحكام المشتركة بين التأمينات البحرية - القسم الأول الخاص بإبرام العقد -، التي نصت على أنه: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، و يمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".

يتبين من خلال النص القانوني المذكور، أن عقد التأمين البحري يتم انعقاده في

مرحلة سابقة عن كتابته، بموجب وثيقة التأمين أو أي وثيقة كتابية أخرى وذلك تجسيدا لرضائية هذا النوع من العقود. وعليه، ينعقد عقد التأمين البحري بمجرد تبادل طرفي العقد التعبير عن إرادتهما بإكمال مرحلة التفاوض على العناصر الأساسية للعقد.

ولقد أكدت هذه الصفة القانونية في عقد التأمين البحري معظم التشريعات، كالقانون المصري في المادة 295 من القانون التجارة البحرية التي تبين أن الشكالية للإثبات دون اعتمادها كركن للانعقاد.

إذن الرضائية في عقد التأمين البحري كغيره من عقود التأمين، تظهر عند كلا المتعاقدين سواء بالنسبة للمؤمن له عند تقديمه لطلب التأمين والمؤمن من خلال قبوله الضمان للأخطار التي جاءت واردة في الطلب المقدم من المؤمن له حتى قبل إمضاء المؤمن على وثيقة التأمين، وهذا ما يعرف بتبادل الرضائية بين أطراف عقد التأمين، تأكيدا لصحتها من خلال إظهار مدى حسن نية كلا الطرفين في إبرام العقد¹.

الفرع الثاني: الإذعان في عقد التأمين البحري

لا يبرم عقد التأمين في الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه بل إن شركات التأمين وهي قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المؤمن لهم شروطها في وثيقة مطبوعة، ولا يملك هؤلاء الأخيرين إلا قبولها دون أية مناقشة، ولهذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة، ولا يستثنى من ذلك إلا بعض الصور التي يكون فيها المؤمن له هيئة كبيرة تناقش شروط العقد مع المؤمن، كما لو كان العقد يتم بين شركة تأمين وشركة من شركات البترول².

وإذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان، فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون في القواعد العامة، وإذا تضمن عقد التأمين شروطا تعسفية جاز

¹ زواوية باهي، المرجع السابق، ص 25.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 20 .

للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفى الطرف المذعن (المؤمن له) منها طبقا لما ورد في نص المادة 622 من القانون المدني الجزائري¹.

ومن بين الشروط التعسفية "شرط التحكيم" وذلك في حالة كتابته ضمن الشروط العامة، فشرط التحكيم شرط اتفاقي خاص يتفق عليه الأطراف إعمالا للحرية التعاقدية، إلا أن هذه الخاصية القانونية لعقد التأمين قد انتقدت من أكبر الفقهاء العميد "ريبر" مدعما موقفه بأن المتعاملين في مجال التأمين البحري مجبرون على معرفة ودراية خاصة بكل تفاصيل العقد، وبالتالي لا وجود لشروط تفرض على المؤمن لهم، وذلك لتغلب الشروط الخاصة على الشروط العامة بالنظر إلى تدخل المشرع بقواعد تفسيرية مكملية، مقللا من القواعد الآمرة التي تخدم بذلك مصلحة المؤمن لهم. كما أن الطابع الدولي لهذا النوع من العقود يفرض على المؤمنين التقليل من الشروط التعسفية، وذلك بالنظر إلى طابع المنافسة الدولية في سوق التأمين، وذلك من أجل احتفاظهم بعملائهم، ولكسب أكبر قدر ممكن من المتعاقدين عن غيرهم².

الفرع الثالث: الاحتمالية في عقد التأمين البحري

العقد الاحتمالي هو العقد الذي لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين أن يحدد عند إبرامه مقدار ما يأخذ ومقدار ما يعطي لتوقف تحديد هذا المقدار على أمر مستقبل غير محقق الوقوع، ولا شك في أن عقد التأمين عقد احتمالي بالنسبة إلى طرفيه من الجهة القانونية، وإن لم يكن كذلك من الجهة الاقتصادية بالنسبة إلى المؤمن كما أسلفنا، إذ هو يرد على أمر

¹ تنص المادة 622 من القانون المدني الجزائري على أنه: "يكون باطلا ما ورد في وثيقة التأمين من الشروط الآتية:

- الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التعويض بسبب خرق القوانين أو النظم إلا إذا كان الخرق جنائية أو جنحة عمدية،
- الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو تقديم المستند إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول،

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

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

- كل شرط تعسفي آخر يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه".

² زواوية باهي، المرجع السابق، ص 21.

غير محقق هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه، فلا يعرف على وجه التحديد وقت إبرام العقد ما إذا كانت العملية ستسفر عن كسب أو خسارة فإذا تحقق الخطر ولم يدفع المؤمن له إلا قسطاً يسيراً فإنه يحصل على مبلغ التأمين كاملاً، وهو لا يتناسب البتة مع ما دفعه من أقساط، وبذلك تكون الصفقة رابحة بالنسبة إليه وخسارة بالنسبة إلى المؤمن.

أما إذا حصل العكس وتخلف الخطر فإن المستأمن لا يحصل على مقابل ما دفعه من أقساط، وتكون الصفقة خسارة بالنسبة عليه رابحة بالنسبة إلى المؤمن، ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقق هو احتمال تحقق الخطر، فإن هذا الخطر يصبح ركناً من أركان العقد لا قيام له بدونه، وتبعاً يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضاً للخطر، فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين فإن العقد يكون باطلاً لانعدام محله وموضوعه¹.

لكن هذه الخاصية قد تلاشت بتطور التقنيات التكنولوجية وكذا اعتماد شركات التأمين البحري على مختصين، وبالنظر إلى طبيعة المؤمن لهم وإمكانيتهم الاحترافية (تجار ممتهين)، مما تساعدهم على التقليل من احتمالية العقد.

وهذا ما أكدته موقف الفقيه العميد "ريبير" قائلاً: "صحيح أن المؤمن لا يستسلمون دائماً للصدفة، فهم يبحثون في نواديهم على الحصول على المعلومات الدقيقة عن السفن المؤمن عنها، وطوروا معلوماتهم الفنية ويقومون حتى بالتحريات الضرورية، ونوعوا العقود بتقسيم الأخطار، فاختيار الخطر هو تقليل من الطابع الاحتمالي للعقد².

الفرع الرابع: عقد التأمين البحري عقد تجاري

إن تحديد الوصف القانوني لعقد التأمين البحري ما إذا كان تجارياً أم لا مسألة ذات أهمية لتحديد مدى تطبيق أحكام القانون التجاري عليه أم لا.

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 22 .

² على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص151.

فبالنسبة للمؤمن فإن عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية تبعا لما جاء في نص المادة الثانية من القانون التجاري التي اعتبرت كل مقولة تأمين عملا تجاريا بحسب الموضوع، وقد نصت المادة 215 مكرر من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمين على أنه: "تخضع شركات التأمين وإعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكليات: شركة المساهمة، وشركات ذات شكل تعاوضي"، فإذا اتخذت الشكل الأول فهي عمل تجاري بحسب الشكل، وهذا بالرجوع للمادة الثانية والمادة 544 من القانون التجاري الجزائري التي نصت صراحة على ذلك. أما إذا اتخذت شكل تعاوضية فهي لا تمارس عملا تجاريا يرد على العمليات البحرية.

وبالرجوع للفقرة الأخيرة من المادة الثالثة من القانون التجاري فإن العمليات البحرية من الأعمال التجارية بحسب الموضوع بالنسبة للمؤمن له لا بد من التفرقة ما إذا كان تاجرا أو صاحب مقولة مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة فهو عمل تجاري سواء بالشكل باعتبار صفته أو بالتبعية باعتبار التأمين ضروري لاستمرار تجارته¹، أما إذا كان المؤمن له ليس تاجرا وهي حالة نادرة، كأن يكون آمنا على البضاعة لنقلها عن طريق البحر، فلعدم خضوعه للحالات السابقة فلا يعتبر عملا تجاريا بل مدنيا، كالمزارع الذي يستورد أبقارا قصد تربيتها.

وعليه، حسب نص المادة 3 من القانون التجاري الجزائري، يعد عملا تجاريا كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية، ولاشك في أن التأمين البحري يكون عملا تجاريا بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين، أما بالنسبة للمؤمن له فإنه لا يكون تجاريا إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، فإذا لم يكن تابعا لعمل تجاري كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة، ارتفعت عن العقد صفته التجارية². وبما أن الفقرة الخامسة من المادة 3 المذكورة آنفا تركت المجال واسعا فيما يخص

¹ أنظر المادتين 2 و3 من الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري الجزائري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية العدد 72، الصادر في 20 رمضان عام 1395هـ الموافق 26 سبتمبر سنة 1975م، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 15-20 المؤرخ في 30 ديسمبر سنة 2015، الجريدة الرسمية العدد 71، الصادر في 30 ديسمبر سنة 2015.

² محمد أمين مهري، المرجع السابق، ص 12.

اعتبار كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية عقودا تجارية، فكان على المشرع الجزائري أن يكون أكثر دقة في تعدادها لهذه الأعمال التجاري، وهو الشيء الذي قام به في تعديل القانون التجاري بموجب الأمر رقم 96-27، حيث عدل بموجب المادة 4 منه المادة 2 من القانون التجاري الأمر رقم 75-59 وجاء في الفقرة الرابعة منها: "...كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية..."¹.

ومما يلاحظ أن المادة 2 من القانون التجاري 75-59 عدت الأعمال التجارية بحسب الموضوع عكس المادة 3 من نفس القانون التي عدت الأعمال التجارية بحسب الشكل، فنستخلص أن عقد التأمين البحري كان قبل تعديل 1996 عملا تجاريا بحسب الشكل، بسبب شمولية العبارة المستعملة في المادة 3، ثم أصبح عملا تجاريا بحسب الموضوع بموجب تعديل المادة 2 وإدراج التأمين ضمن تعدادها.

وكاستثناء لما تقدم يرى الأستاذ علي بن غانم أنه يمكن للتأمين البحري أن يأخذ صفة العمل الإداري، حيث قال: "قد يحدث لاسيما في حالات الحرب أن تلعب الدولة دور المؤمن البحري حفاظا على بقاء تجارتها وحماية اقتصادها، فتلزم المؤمن لهم بالتأمين لديها ضد الأخطار ويكون التأمين إلزاميا، ويظهر دورها كسلطة عامة وليس كتاجر يسعى إلى تحقيق الربح، فيوصف وكيف التأمين بالنسبة للمؤمن بأنه عقد إداري". كما تتدخل الدولة في حالة الحرب باقتصار التأمين على السفن الوطنية ورقابة سفن العدو، وهذا من خصوصيات التأمين البحري تفرضه الدولة لمنع نشاط المؤمنين الأجانب والتأمين على أموالهم فتجعل التأمين إلزاميا، خاصة على أسطولها البحري الذي يكون ثروة تجارية هامة، وعملا تجاريا فعلا في اقتصادها².

¹ أمر رقم 96-27 مؤرخ في 28 رجب عام 1417 الموافق 9 ديسمبر سنة 1996، يعدل ويتمم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري. الجريدة الرسمية العدد 77، الصادر في 30 رجب عام 1417 هـ الموافق 11 ديسمبر سنة 1996م.

² علي بن غانم، المرجع السابق، ص 841.

الفصل الثاني

موضوع عقد التأمين البحري على
السفينة وآثار هذا العقد

بعد أن تناولنا في الفصل الأول العقد من حيث تعريفه وتكوينه وأهم خصائصه، ننتقل في هذا الفصل إلى موضوع هذا العقد و الآثار المترتبة عليه، حيث نحاول القيام من خلال هذه الدراسة البحث في موضوع التأمين أي القيم المادية المؤمن عليها من الخطر البحري الذي يعد من بين العناصر الجوهرية المكونة لنظام التأمين البحري، إذ يعالج موضوع التأمين البحري الخطر الذي يتعرض له الشيء المؤمن عليه، كالسفينة وملحقاتها وأجرتها، والبضائع المشحونة فيها، والربح المأمول، وكل شيء له قيمة مالية، ويتعرض لخطر الملاحة البحرية، كما يترتب على عقد التأمين البحري آثار من حيث التزامات كل من أطراف العقد أي التزامات المستأمن أو المؤمن له، والتزامات المؤمن أي شركة التأمين.

إن ما تقدم يستبعد التأمين على الأشخاص من بحارة وركاب عما يصيبهم من أضرار بدنية، ومن ثم لا يعد التأمين على الأشخاص تأميناً بحرياً، بل تأميناً برياً من نوع التأمين على الحياة، ولو أن الحادث الذي أصابهم ناتج عن خطر بحري.

بناء على ما تقدم، نتطرق إلى موضوع عقد التأمين البحري على السفينة (المبحث الأول)، ثم نبرز فيه أهم آثاره (المبحث الثاني).

المبحث الأول: موضوع عقد التأمين البحري على السفينة

لا يمكن أن تكون الصورة واضحة ومفهومة تماما فيما يتعلق بالتأمين البحري دون التعرض لأهم عناصر التأمين البحري وهي السفن كأموال مؤمن عليها، والخطر البحري كمحل للعقد المؤمن منه، ونظرا لاشتراك العناصر الأولى في جوانب معينة وتمايزها في جوانب أخرى، فإنه يستحسن تناول كل واحد منهما على حدى، وبعد ذلك التطرق إلى الخطر البحري مع استعراض شروطه وخصائصه.

وعليه، نتطرق إلى الشيء المؤمن عليه (المطلب الأول)، والخطر البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الشيء المؤمن عليه

في هذه الصورة من التأمين، فإنّ السفينة وملحقاتها تكون موضوعا لعقد التأمين كوحدة قانونية، وهذا على خلاف ما كان ساريا في التشريع السابق والذي كان يفرّق بين هيكل السفينة من جهة ومعدّاتها من جهة ثانية.

حيث نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول فيهما السفينة ولواحقها (الفرع الأول)، ثم ننتقل للحديث عن التأمين على الأجرة والديون (الفرع الثاني).

الفرع الأول: السفينة ولواحقها

تأتي السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها، ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط، بل يشمل ملحقاتها، أي الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها، كذلك يشمل نفقات التجهيز كأغذية الطاقم، والوقود، والركاب، وأجور رجال الطاقم، وليس من الضروري أن يكون للمنشأة المؤمن عليها الصفة القانونية للسفينة، بل إن أي جسم عائم يجوز أن يكون محلا للتأمين البحري¹.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1998، ص 419.

وقد حدد المشرع الجزائري مصاريف التجهيز في المادة 1/128 من القانون رقم 06-04 السالف الذكر والتي جاء فيها ما يلي: "تشمل القيمة المقبولة، هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها".

ويجوز التأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء، ويضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء ومخاطر إنزال السفينة في البحر¹.

وتنص المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على السفن بجميع أنواعها الصادرة في 20 مارس 1985 على ما يلي: "تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافا، ويمتتع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة. وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل وأجهزة المحرك والتوابع والواحق التي يكون المؤمن له مالكا لها بما في ذلك تمويلها والموضوعات خارجها".

وعرفت المادة 52 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري بعض الملحقات التابعة للسفينة، وذكرت هذه الملحقات على سبيل المثال وليس الحصر، كما يتضح من نص المادة 52 الآتي: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري"².

وقد نصّت المادة 122 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات في باب التأمين على هيكل السفينة على أنه: "يمكن تأمين هيكل السفينة إما:

1- لرحلة واحدة أو لعدّة رحلات متتالية،

2- لمدة محدّدة.

¹ مصطفى كمال طه، المرجع سابق، ص 421.

² على بن غانم، المرجع السابق، ص 202.

أولاً: التأمين لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية

يغطي عقد التأمين البحري في هذه الصورة رحلة واحدة للسفينة، أو عدة رحلات متتالية تبدأ بميناء الإبحار وتنتهي في ميناء الوصول المحدد في العقد. ويشترط لبدأ سريان هذا العقد أن تكون السفينة راسية في ميناء المغادرة، وفي حالة صالحة للملاحة على أن تغادر هذا الميناء في مدة معقولة من سريان عقد التأمين¹.

وقد فرّق المشرّع الجزائري في حالة التأمين على هيكل السفينة بين بداية سريان العقد وانتهائه، فإذا كانت السفينة غير محملة ببضاعة، فالتأمين على هيكلها يبدأ منذ بداية عمليات الشحن إلى غاية نهاية التفريغ الخاص بالرحلة المؤمن عليها، وفي كل الأحوال في أجل خمسة عشر (15) يوماً من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.

أما إذا كانت السفينة غير محملة، فإنّ التأمين عليها يبدأ من تاريخ الإقلاع، أو رفع المرساة إلى حين رسو السفينة في ميناء الوصول، أو إلقاء المرساة لدى الوصول².

ثانياً: التأمين لفترة زمنية محدّدة

في هذه الحالة يسري التأمين على السفينة لفترة زمنية محدّدة في العقد غالباً ما تكون سنة كاملة، فيغطي عقد التأمين فيها جميع الرحلات التي تقوم بها السفينة خلال هذه المدة، وقد يصادف تلك الفترة الزمنية حالات خاصة، كأن تكون السفينة في عرض البحر عند انتهاء أجل عقد التأمين البحري، أو أن تكون راسية في ميناء الإغاثة، أو تكون بميناء متوسط من الموانئ التي تمرّ عليها أثناء رحلتها، فإنه غالباً ما يدرج في عقد التأمين لمدة محدّدة الشرط الإضافي المسمّى بشرط الاستمرار³.

وقد يلحق بوثيقة ترفق بعقد التأمين الأصلي الذي يضمن استمرار عقد التأمين إلى حين وصول السفينة لميناء الوجهة، بشرط أن يخطر المؤمن بذلك كتابة وعلى أن يستمرّ

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2006، ص 174.

² مبروك حسين، المدونة الجزائرية للتأمينات، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، ط3، الجزائر، 2011، ص 56.

³ بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 172.

عقد التأمين البحري بنفس الشروط، ومقابل قسط تأمين إضافي يدفعه المؤمن له، يحسب تناسباً مع المدة الإضافية¹.

وخلال هذه المدة المحددة في العقد، إذا انتقلت ملكية السفينة لشخص آخر لم يكن طرفاً في عقد التأمين، تبقى آثاره سارية في مواجهة المالك الجديد، شريطة إعلام المؤمن بذلك في أجل عشرة (10) أيام، ويترتب في ذمة المؤمن له الجديد القيام بجميع الالتزامات الواردة في عقد التأمين.

تجدر الإشارة إلى أن هناك بعض القيم التي تربطها بالسفينة علاقة مباشرة واستوجبت حمايتها بالضمان الذي يعطيه عقد التأمين، وهذه القيم تشمل التأمين على أجرة السفينة وكذلك الديون الحاصلة بسبب السفينة.

الفرع الثاني: التأمين على أجرة السفينة والتأمين على الديون

من جملة الحقوق التي يمكن التأمين عليها، تأمين المجهز على أجرة السفينة والتأمين على الديون، حيث أن المصالح المؤمن عليها لم تعد تقتصر على الأموال المادية، بل تعدت إلى تأمين عناصر من الذمة المالية للمؤمن له وتتمثل في التأمين على الأجرة (أولاً)، والتأمين على الديون (ثانياً).

أولاً: التأمين على الأجرة

لا يخشى المؤمن له من فقد السفينة فقط وإنما حتى أجرة الرسالة أو الشحنة البحرية، لذلك بعد قانون 1885 أصبح من الجائز للمجهز المؤمن له أن يؤمن على الأجرة، غير أن أن المجهز لا يستطيع أن يؤمن سوى الأجرة الصافية، لأن تأمين مصاريف التجهيز تشتمل عليها وثيقة التأمين على السفينة.

¹ أنظر المادة 125 من القانون رقم 06-04، المرجع السالف الذكر.

فإذا أراد المجهز أن يؤمن على الأجرة الإجمالية، يجب عليه أن يستبعد في التأمين على السفن مصاريف التجهيز، حتى لا يكون قد آمن على واحدة بأكثر من تأمين، وهي مسألة محظورة توصف بالتأمين الجمعي، وهو تأمين على الأجرة المفقودة من طرف المجهز بسبب الكارثة، فالأمر يتعلق بالتأمين على الربح المرجو طبقا للمادة 93 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات، فهي عنصر مالي لم يكن موجودا في ذمة المجهز المؤمن له لكنه ينتظر دخوله مستقبلا من إيجار السفينة، حيث أن وثائق التأمين جرت على تحديد الأجرة الصافية بنسبة 60 % من الأجرة الإجمالية، والمصلحة باعتبارها تتمثل في تعويض الضرر تأخذ أشكالا عديدة بما في ذلك الخسارة الكلية أو الجزئية اللاحقة بالسفينة أو لواحقها، والبيع بثمن بخس نتيجة تحقيق الخطر المضمون، والمصاريف الاستثنائية التي يتكبدها المجهز للاستمرار في الرحلة بعد تحقق الخطر المضمون كمصاريف الحصار والتعويم والقطر¹.

ثانيا: التأمين على الديون

هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له أو سبق له ذلك، لكون الضرر لحقه جراء تحقق الخطر، وإذا ظهر الدين كنتيجة لتحقيق الخطر أو قبله، فإن من شأن الخطر أن يحرمه من المقابل الذي يستحقه كتعويض.

ولهذا يمكن للمؤمن له أن يؤمن على قسط التأمين، إلا أن هذا النوع من التأمينات نادر الوقوع، وهي مجرد فكرة نظرية خاصة و أنه لا يوجد ما يمنع المؤمن له تأمين القسط عدة مرات، والمشرع الجزائري لم ينص على هذا التأمين لغياب الفائدة منه، كما أن المشرع الفرنسي لم ينص عليه أيضا بل وأقر منعه في وثيقة التأمين على السفينة.

¹ على بن غانم، المرجع السابق، ص ص203، 204.

ومن بين التأمينات على الديون يوجد التأمين على أجور الطاقم، وهي فكرة نظرية كذلك، فللمجهز أن يؤمن على الرواتب المدفوعة مسبقاً لأعضاء الطاقم والتي غير قابلة للاسترداد، ومن الناحية النظرية يمكن للطاقم أن يؤمن رواتبه، لكنها حالة نادرة الوقوع¹.

بعد أن تطرقنا في المطلب الأول الشيء المؤمن عليه ألا وهو القيم المادية، باعتبارها من أهم عناصر التأمين، ننتقل إلى عنصر مهم جداً وهو الخطر البحري، الذي يعد من بين العناصر الجوهرية المكونة لنظام التأمين البحري، باعتباره كمحل للعقد المؤمن منه.

يشكل الخطر العنصر الأساسي والجوهري في التأمين، وهو الذي يضيف على العملية سمتها الخاصة بها والمميزة لها، لأنه من أجل التغطية ضد الأخطار يتعاقد المؤمن، الأمر الذي يستلزم التطرق إلى الخطر البحري، بحيث نتطرق إلى تعريفه وذكر أهم شروطه وذكر الأخطار المضمونة والأخطار المستثناة.

المطلب الثاني: الخطر البحري

يعد الخطر من بين العناصر الجوهرية المكونة لنظام التأمين البحري، وقد لا يختلف الخطر في مجال التأمين البحري عن الخطر في باقي فروع التأمين، سواء من حيث شروطه ومواصفاته.

وعليه، نتناول تعريف الخطر بشكل مفصل (الفرع الأول)، وتحديد أهم شروطه (الفرع الثاني)، ثم التطرق إلى ذكر الأخطار المضمونة والأخطار المستثناة (الفرع الثالث).

¹ علي بن غانم، المرجع السابق، ص 185.

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري

يقصد بالخطر البحري: "الحادث الذي يقع في البحر والناجم إما عن فعل الطبيعة أو عن فعل الإنسان، فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه، فيكفي بصفة عامة أن يكون البحر هو مكان الحادث"¹.

كما يعرف بأنه: "الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية، وبعبارة أخرى فإن كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من أخطار ومن حوادث يعد أخطارا بحرية، ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحريا أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية"²، إذ يختلف مصطلح الخطر في التأمين بشكل عام عنه كمصطلح في عملية التأمين البحري، بحيث تستعمل كلمة الخطر في التأمين بشكل عام للدلالة على الحوادث التي إن وقعت ألزمت المؤمن بتعويض الخسارة الناشئة عنها، ومنه يتضح لنا أن العوض المالي يصبح لازما على المؤمن بمجرد تحقق الخطر.

ويلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري لمجرد أن يرد على منشأة لها الوصف القانوني للسفينة، حتى لو كانت المنشأة لا تقوم مؤقتا بالملاحة البحرية، أما التأمين على البضائع فلم يكن له الطابع البحري إلا إذا كانت البضائع محلا للنقل البحري، غير أنه يجوز بناء على نص صريح في وثيقة التأمين الاتفاق على أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية، فيجوز الاتفاق على ضمان الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض من أجل إصلاحها، كذلك يجوز الاتفاق في وثيقة التأمين على ضمان المؤمن الأخطار التي تلحق بالبضائع أثناء نقل بري أو نهري أو جوي تابع لرحلة بحرية³.

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، عقد التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007، ص 227.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 83.

³ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 22.

ووفقا لما جاء في القانون البحري المصري، فإن الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن تتمثل في العاصفة وتعد السبب الرئيسي، وهي اضطراب جوي مصحوب برعود وأمطار غزيرة تؤدي إلى ارتفاع الأمواج ارتفاعا غير معتاد، ويجب عدم الخلط بين العاصفة وبين سوء الأحوال الجوية، التي تعد حادثا عاديا للملاحة البحرية وتدخل ضمن التوقع العادي للأمور، علما أن الغرض من التأمين هو ضمان الحوادث التي يحتمل أن تقع والغرق الذي يعني اختفاء السفينة، كذلك يضمن المؤمن التصادم الذي يشمل اصطدام السفينة برصيف أو حاجز، أما فيما يخص الإرساء الجبري والرمي في البحر، فإن المؤمن يكون مسؤولا عن الهلاك الذي يحصل، بسبب رمي البضائع في البحر لتخفيف السفينة، والحريق، بالإضافة إلى النهب والسرقة التي تعد حادثا بحريا، طالما تقع على البحر خلال الرحلة البحرية¹.

وبالعودة الى التشريع الجزائري، فقد جاءت الأحكام المتضمنة للتأمين البحري في قانون 07-80 المتعلق بأنواع التأمين الملغى بالأمر 07-95 مطابقة في غالبيتها لأحكام قانون 03-07-1967 الفرنسي والمتعلق بالتأمين البحري، لهذا فإن ما قيل فقها وقضاء في القانون الفرنسي ينطبق على القانون الجزائري، حيث اعتمد المشرع الجزائري مفهوم العملية البحرية كمعيار لتحديد الخطر، وهو ما يفهم من المادة 92 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، إذ يعد الخطر بحريا إذا نشأ عن البحر بغض النظر عن المياه التي حدث فيها، ويظهر ذلك جليا عند تعرض المشرع الجزائري لموضوعات الخطر البحري كالتصادم والإسعاف والإنقاذ (المساعدة البحرية) والخسائر البحرية².

الفرع الثاني: شروط الخطر

نقوم بدراسة شروط الخطر وفقا للقواعد العامة (أولا)، ثم الشروط الخاصة للخطر (ثانيا).

¹ حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني: دراسة مقارنة، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 49؛ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 25.

² علي بن غانم، المرجع السابق، ص 250.

أولاً: شروط الخطر عملاً بالقواعد العامة

يشترط في الخطر أن يكون موجوداً أو قابلاً للوجود، وأن يكون مستقلاً عن إرادة الأطراف، وأن يكون مشروعاً.

أ - أن يكون الخطر ممكناً (احتمالية الخطر)

يجب أن يحتوي الخطر على صفة الاحتمال، ولهذه الصفة وجهان: فقد يكون الخطر محتمل الوقوع مستقبلاً، أي قد يقع أو لا يقع أبداً، مثل نشوب حريق أو هلاك الماشية أو وقوع سرقة ونحو ذلك، وقد يكون خطراً محقق الوقوع لكن تاريخ وقوعه غير معروف ولا محدد، فيحتمل أن يحدث في أي وقت، ومثال ذلك الوفاة.

وفي كل الحالات يجب أن يكون الخطر ممكن الوقوع أي غير مستحيل، بحيث إذا كان مستحيلاً بطل العقد لاستحالة المحل، كأن تتلف البضاعة أو تسرق قبل إبرام العقد أي أن الخطر تحقق قبل إبرام العقد ويستحيل بذلك انعقاده، ويطلق الفقهاء على هذه الحالة الاستحالة النسبية¹.

ب - أن يكون الخطر مستقلاً عن إرادة الطرفين

إن العنصر الجوهرى في الخطر هو الاحتمال، فيجب أن يكون الخطر المؤمن منه ناتجاً عن عامل الصدفة ولا يجوز للمؤمن له إحداثه عمداً بفعله، فإذا كان الخطر يعتمد كلياً على إرادة أحد المتعاقدين انعدم الاحتمال بالنسبة له، ووقع العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً لتخلف شرط أساسى في محله. ولهذا أقرت المادة 12 من القانون رقم 06-04، بأن يطالب المؤمن بتعويض الخسائر والأضرار الناتجة عن:

- الحالات الطارئة؛

¹ يقصد بالاستحالة النسبية: أن يكون الخطر ممكن الوقوع وفقاً لقوانين الطبيعة لكن هذا الوقوع يصبح مستحيلاً إذا هلك الشيء، ويرى السنهاورى في هذه الحالة أن يفسخ العقد بقوة القانون دون أن يكون له أثر رجعى لأن التأمين من عقود المدة، فمن حق المؤمن له الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة سابقاً، لكن ذمة المؤمن له تبرا من دفع باقى الأقساط.

- الخطأ غير المتعمد من المؤمن له؛

- الواقعة من أشخاص يكون المؤمن له مسئولاً مدنيا عنها بموجب المواد 134 إلى 140 من القانون المدني¹.

ج- أن يكون الخطر مشروعا

من المقرر عدم جواز التأمين من حادث يقع بسبب أو بمناسبة نشاط غير مشروع ويقصد بمشروعية المحل في عقد التأمين أن يكون النشاط الذي ينشأ بسببه الخطر غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، يجب أن لا يتعارض مع القاعدة الواردة في المادة 96 من القانون المدني الجزائري التي جاء فيها ما يلي: "إذا كان محل الالتزام مخالف للنظام العام والآداب العامة، كان العقد باطلا".

ثانيا: الشروط الخاصة بالخطر البحري

إضافة إلى الشروط العامة بالخطر البحري، يقتضي الأمر أيضا توافر شروط خاصة وهو ما سنقوم بدراسة من خلال الفقرات الآتية:

أ- وجود الخطر

لكي ينعقد عقد التأمين لا بد من وجود الخطر، فإذا ما تحقق الخطر لا تكون بصدد خطر، وإنما تكون بصدد كارثة، فالكارثة هي الخطر بعد تحققه. ويشترط في وجود الخطر ألا يكون مؤكدا الوقوع، كما يشترط ألا يكون تحققه مستحيلا، فيكفي أن يكون الخطر محتملا، ويعد كذلك ولو ثبت وقوعه فعلا عند إبرام عقد التأمين، ولكن بشرط أن يكون حدوثه غير معروف لطرفي العقد، فيسمى في هذه الحالة بالخطر الظني، ويعرف هذا الخطر بأنه ذلك الخطر الذي يوجد في ذهن المتعاقدين، فهو خطر معنوي، وإذا كان التأمين على الأنباء السارة والسيئة، فلا يجوز تطبيق هذا البند إلا في تأمين السفينة المجهزة، فلا

¹ انظر المادة 12 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات، والمواد من 136 إلى 140 من الأمر رقم 75-85 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

يلغى العقد ما لم يقدّم الدليل على أن المؤمن له كان على علم بهلاك السفينة، أو أن المؤمن كان على علم بوصولها قبل توقيع العقد¹.

وإذا ثبتت الحجة على المؤمن له، فيدفع هذا للمؤمن من ضعف بدل التأمين، وأن يثبت على المؤمن، فيدفع هذا للمؤمن له مبلغاً قدره ضعف بدل التأمين المتفق عليه².

ب - تعرض المال المؤمن عليه للخطر

يعني هذا الشرط بأنه لا يكفي وجود الخطر المحتمل، بل لابد من وجود المال موضوع التأمين أيضاً كالسفينة والبضاعة.

فبالنسبة للسفينة وتعرضها للخطر، يمكن إثبات ذلك بسجلات الميناء ودفاتر السفينة ذاتها لا سيما دفتر اليومية، وأما بالنسبة للبضائع فإن كانت مؤمن عليها بالذهاب والإياب، ولم يكن أي شحن للبضائع عند إياب السفينة، أو لم يكتمل الشحن، فلا يستحق المؤمن إلا نسبة محددة من القسط المتفق عليه.

أما إذا كان موضوع التأمين بضائع للذهاب والإياب ولم يكن هناك شحن للإياب بعد تاريخ بلوغ السفينة محل وصولها الأول، أو لم يكتمل شحن الإياب فينال المؤمن مقدار ثلثي القسط المتفق عليه لا غير، ما لم يقع اتفاق مخالف³.

كما يكفي لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر في ذاته، بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر، ويحصل أحياناً أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً فعلاً للخطر وقت إبرام العقد، كما لو أن عقد التأمين بعد بدء السفر، ولكن الغالب أن يبرم

¹ شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2010، ص 31، 34.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 228.

³ المرجع نفسه، ص 229.

التأمين توقعاً لخطر مستقبل وقيل التعرض له. أما إذا لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، كان التأمين باطلاً لانتهاء المحل¹.

بعد أن تناولنا شروط الخطر عملاً بالقواعد العامة ثم الشروط الخاصة بالخطر البحري، نتطرق فيما يلي إلى معرفة ما هي الأخطار المضمونة والأخطار المستثناة من التأمين.

الفرع الثالث: الخطر المضمون والخطر المستثنى من التأمين

تتعرض الرحلة البحرية إلى العديد من الأخطار، وتنقسم هذه الأخطار إلى أخطار يجب التأمين عليها بقوة القانون، وأخطار مستثناة من عملية التأمين، وأخطار يتم تغطيتها اتفاقاً.

أولاً: الأخطار القابلة للضمان

وهي تنقسم بدورها إلى صنفين:

أ - الصنف الأول

يتمثل في الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال المؤمن عليها سواء تعلق الأمر بالبضاعة المنقولة أو بهيكل السفينة، وهذه الأضرار كثيرة وهي تشمل جميع الخسائر المادية التي تلحق المؤمن له، وكذا ما تضمنه شركة التأمين بالنسبة للأضرار التي تصيب الغير.

فالنسبة للخسائر المادية التي تلحق بالبضاعة، فلا يمكن حصرها نظراً لاختلاف طبيعة البضاعة، فقد تتمثل إما في عدم صلاحية البضاعة بعد الضرر الذي لحقها، كالبلل بالنسبة

¹ تنص المادة 99 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات على أنه: "لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين (2) من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد. ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للتمويل الأول. يتمثل التمويل الأول، في مفهوم هذه المادة، في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولاً لوثيقة الاشتراك".

للمقحم مثلاً، أو العفن بالنسبة للمواد الاستهلاكية بفعل الرطوبة، وقد يكون الضرر مجرد إتلاف جزئي، كإتكسار في بعض الأجهزة والآلات المنقولة، أما بالنسبة للسفينة فأى ضرر يمس هيكلها أو معداتها بحكم أنها وحدة واحدة غير قابلة للتجزئة كما يدخل في إطار هذا الصنف نوعين من الأضرار.

1- ضمان الخسائر المشتركة

قد يضطر ربان السفينة في بعض الأحيان، بإلقاء جزء من البضاعة المحملة على متن السفينة، قصد إنقاذها أو إنقاذ جزء من الحمولة، ويترتب على هذا الإجراء أن مالك السفينة وكذا ملاك البضاعة الناجية استفادوا من هذا الإجراء، وبالمقابل تضرر أصحاب البضاعة الملقاة، ويعد هذا النظام خاصية ذاتية للتأمين البحري، ولهذا فإن أصحاب البضاعة الناجية وكذا مالك السفينة، يتحملون كل على حساب نصيبه تعويض أصحاب البضاعة الملقاة، ولهذا تدمج هذه الحالة ضمن الحالات المضمنة من طرف شركات التأمين لتحل محل أصحاب البضاعة في دفع التعويضات¹.

2- ضمان مسؤولية التصادم

تدخل هذه الصورة في إطار الصنف الأول الخاص بالخسائر المادية، إلا أنه في هذه الحالة المقصود بالخسائر المادية هي تلك الخسائر اللاحقة بسفينة أخرى أو بأي جسم آخر ثابتاً كان أو عائماً من جراء تصادمها مع السفينة المؤمن عليها، وجاءت هذه الصورة من أجل حماية ملاك السفن من دعاوي التعويض التي قد يرفعها ملاك سفن أخرى، أو أية أجسام ثابتة، كأرصفة الموانئ أو العائمة كالمناورات في حالة اصطدام بالسفينة المؤمن عليها².

¹ سميحة القليوبي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - العقود البحرية)، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1982، ص 29، 31؛ ثروت عبد الرحيم، ذاتية القانون البحري، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول والثاني، جامعة البصرة، العراق، سبتمبر عام 1968، ص 62.

² معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة 4، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 168، 171.

ب - الصنف الثاني

يتعلق الأمر في هذا الصنف بتدخل المؤمن له للحفاظ على مصالح المؤمن، وهذا قصد تفادي الإضرار بالأشياء محل التأمين من جراء خطر مضمون، كالنفقات التي يدفعها للرسو في ميناء غير الميناء المحدد، لتجنب عاصفة بحرية، أو الحالات الفجائية الاضطرارية كحالة إخماد النيران التي قد تسبب في إتلاف البضاعة، أو السفينة المؤمن عليها. فيما أن المؤمن استفاد من تدخل المؤمن له لإعفائه من دفع مبلغ التأمين، وبالمقابل يتحمل النفقات العامة التي ساهمت في إنقاذ محل التأمين، بشرط أن لا يكون ذلك الخطر الذي هدد الأموال محل التأمين مستبعدا من الضمان، كالنفقات التي يدفعها المؤمن له في إخماد نيران كانت تستهلك البضاعة، وإذا استبعدت وثيقة التأمين خطر الحريق ففي هذه الحالة لا يمكن مطالبة المؤمن بدفع مبلغ هذه النفقات¹.

وقد نص المشرع الجزائري على هذه الحالة في المادة 101 من القانون رقم 06-04 في الفقرة أ و ب بنصهما على أنه: "...وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين،

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

ويعد هذا النوع من التغطية لهذه الأخطار كحتمية، لأنه في أغلب الأحوال سيعود بالفائدة على المؤمن، بحكم أن قيمة هذه النفقات لا تتعدى مبالغ التعويض التي كانت سيدفعها لو هلك الشيء المؤمن عليه².

¹ معراج جديدي، المرجع السابق، ص 173.

² انظر المادة 101 من القانون رقم 0604 المتعلق بالتأمينات.

ثانياً: الأخطار المستثناة من التأمين

من المنطقي أن تكون هناك مخاطر تخرج من إطار الضمان وإلا فقد التأمين ذاتيته ولكي نضمن توازن العقد، بحيث يفتح مجالا للمؤمن له أن يتحمل بعض المخاطر التي لا يمكن للمؤمن دراستها مسبقاً، للسماح له أن يضع التغطية المناسبة لها، وإما لخروجها عن رقابته، ومن ثم لا يمكن له تتبعها أو لعدم ملاءمة نظام إعادة تأمينه.

أ - الضرر الناجم عن خطأ المؤمن له

يقصد بالخطأ، الخطأ العمدي أو غير المغتفر سواء أكان مرتكبه المؤمن له بذاته أو وكيله، ذلك أن عقد التأمين البحري شأنه شأن باقي العقود الأخرى، فهو عقد يبنى على الأمان وحسن النية والثقة المتبادلة بين الأطراف.

فإذا كان إخلال المؤمن له بالتزامه بسوء نية فإن للمؤمن أن يحرمه من مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، ويبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد، وهذا ما نصت عليه المادة 134 والفقرة الثانية من المادة 136 والمادة 137 والمادة 138 من القانون رقم 06-04، كان إخلال المؤمن له بالتزامه بسوء نية فإن للمؤمن أن يحرمه من مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، ويبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد، وهذا ما نصت عليه المادة 134 والفقرة الثانية من المادة 136 والمادتين 137 و138 من القانون رقم 06-04.

وبالمقارنة بين المؤمن له حسن النية والمؤمن له سيء النية يتضح لنا أن المشرع قد أعطى الحق للمؤمن في إيقاف العقد أو فسخه أو إبطاله متى كان المؤمن له سيء النية، كما أنه منح المؤمن له حظوظاً بدفع القسط قبل تحقق الخطر واستمرارية العقد إلا إذا رفض

ذلك، أما إذا تم ذلك بعد الخطر فإنه لم يبخل حق المؤمن له في المطالبة بالفرق بين الأقساط المدفوعة والأقساط التي يجب دفعها¹.

ب - الضرر الناجم عن الغش

إن ورود النص السالف الذكر على الخطأ غير المغتفر يعني من باب أولى أن المؤمن غير مسؤول عن الضرر الناتج من الغش، غير أن المادة 126 من القانون رقم 04-06 السالف الذكر، أفادت بحكم خاص يتعلق بالغش والخطأ غير المغتفر الذي يرتكبه الربان الذي لم يعينه مجهز السفينة، والذي أبرم تأميناً على ظهر السفينة بنصها على أنه: "لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة".

ج - الضرر الناتج عن عيب الشيء المؤمن عليه

تنص المادة 1/103 من القانون البحري الجزائري على أنه: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،".

يتضح من خلال نص هذه المادة أن الضرر الناتج عن العيب الخفي في الشيء يعد من الأخطار غير القابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق خاص².

د - الأخطار الحربية

نص القانون رقم 04-06 في الفصل الثاني المعنون بـ "أحكام مشتركة بين جميع التأمينات البحرية"، وبالتحديد الفقرتين 2 و3 من المادة 103 على أنه: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

¹ فاطمة بوخاتمي، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه للعلوم تخصص: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015-2016، ص 223.

² المرجع نفسه، ص 224.

1- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع المعدات الحرب وأعمال تخريب والإرهاب،

2- القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها،".

نلاحظ من خلال هذا النص أن الأخطار الحربية لا تعد مشمولة بالتأمين إلا إذا نص العقد عليها، ووضع عبء إثبات كون الخطر حربيا على عاتق شركة التأمين. كما أن أعمال التخريب التي يرتكبها فرد أو جماعة مسلحة لا تعد عملا حربيا¹.

ويؤكد هذا ما جاء في المادة من هذا القانون في استبعاد النهب، وعموما كل الطوارئ والحوادث الحربية وإذا كان الضرر ناتجا من حصيلة، تدخل عدة أسباب بعضها بحرية وأخرى حربية، كأن تهلك السفينة بسبب عاصفة، أو تصادم لتغييرها الطريق فرارا من سفن العدو، فهل يعد الضرر ناشئا عن خطر بحري أو حربي؟

يعتمد الجواب على حسب النظرية التي يتم اعتمادها وهما:

- نظرية السبب القريب: وبمقتضاها لا يعتد إلا بالسبب الأقرب زمانا لوقوع الضرر، فيعد خطرا بحريا في المثال السالف الذكر، فالضرر حصل بسبب العاصفة أو الاصطدام.

- نظرية السبب الجوهري: وبموجبها يبحث عن علاقة السببية بين الحادث والضرر، فلا عبرة بالسبب الذي سبق وقوع الحادث مباشرة، فالمهم هو توافر رابطة السببية بين حادث الفرار الناتج عن الحرب وبين الضرر الواقع، فلولا الحرب لما حصل الفرار، ومن ثم لما حصل الضرر².

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 132.

² المرجع نفسه، ص 233.

وقد نظم المشرع الجزائري هذا الفصل وحدد نوعين من الأخطار غير القابلة للضمان كما يلي:

الصنف الأول: أخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية

لقد أعفى المشرع الجزائري المؤمن من تغطية بعض الأخطار بصفة قطعية، ومن ثم يعد معفى من دفع التعويض في حالة تحققها، وجاءت هذه الحالات في نص المادتين 102 و126 من القانون رقم 04-06 كما يلي:

حالات أوردتها المادة 102: لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة

كالحالة التي يشترط فيها بائع أو ممول المؤمن له بالسلعة محل التأمين على أن تنقل داخل العنابر، وتعتمد على نقلها فوق السطح نظراً لتكلفة النقل مثلاً، فالخطأ المتعمد أو الجسيم يخصم من إطار التغطية بقوة القانون.

2- الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن

- مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير، والعبور، والنقل، والأمن.

- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة، والاستيلاء، والتدابير الصحية والتطهيرية، وهذه نتيجة حتمية وتؤكد ما سبق ذكره حول استثناء المخاطر التي لا يمكن للمؤمن أن يتدخل في مراقبتها ولا توقعها، ويكون فيها تدخل المؤمن له شخصياً هو محل اعتبار، كالمصادرات، والغرامات، أو مخالفة أنظمة التصدير والاستيراد.

3- الأضرار التي تتسبب فيها

الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاع، وكذلك الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

يعد هذا النوع من الأضرار مستثنى لعدة أسباب منها، أنه لا يمكن حصرها في زمن معين أو محدد، لتحول عنصر تفاقم الضرر عبر الزمن، مثل الانفجار والإشعاعات المتولدة عن تحول نووي للذرة، وكذا عدم توفر لدى شركات التأمين الإمكانات الكافية لدراسة مثل هذا النوع من المخاطر، ولا على المعطيات التي تسمح لها بإقامة هذه الدراسة، إما نظرا لقلّة مثل هذه النشاطات، أو لطابعها الخصوصي والسري.

حالات أوردتها المادة 126: لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر الناتجة

- عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة.

- وتبرير هذا الاستثناء هو أن مالك البضاعة أو السفينة المؤمن عليها هو الذي اختار ربان السفينة وعليه فيتحمل هو تبعه اختياره لا المؤمن¹.

الصنف الثاني: الأضرار غير القابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق خاص

يعد هذا الصنف بمثابة استثناء على الاستثناء، لأن هذا النوع من الأضرار مستثنى من الضمان كأصل عام، لكن استنادا على ذلك يمكن الاتفاق في عقد التأمين البحري على أن تتم تغطية هذه المخاطر من المؤمن.

وقد نظم المشرع الجزائري هذا الأمر في المادتين 103 و 127 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات كما يلي:

- حالات أوردتها المادة 103

نصت المادة 103 من القانون رقم 06-04 على أنه: " لا يضمن المؤمن الأضرار الآتية و عواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه؛

¹ انظر المواد 102 إلى 126 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات.

2 - الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وأعمال التخريب والإرهاب؛

3- القرصنة و الاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات؛

4- الفتن و الاضطرابات الشعبية و إغلاق المصانع؛

5- اختراق الحصار؛

6- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين؛

7- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون؛

8- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

وبالرجوع لنص المادة نستنتج أن الأصل العام أن هذه الأخطار لا تدخل في إطار التغطية، إلا أنه يمكن للمؤمن له بالاتفاق مع المؤمن أن يدمج هذه الأخطار ضمن الأخطار المغطاة، على أن يتم النص عليها صراحة في وثيقة التأمين البحري أو في ملحق للعقد، على أن يلتزم المؤمن له بدفع قسط تأمين إضافي مقابل لهذه التغطية الإضافية¹.

- حالات أوردتها المادة 127

نصت المادة 127 من القانون رقم 04-06 على أنه: "لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك " الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة تبقى مضمونة ".

¹ انظر المادة 103 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات.

وتجدر الإشارة في باب الأخطار المضمونة والمستثناة، أن المشرع الجزائري وضع حداً أدنى للضمان لا يمكن النزول عنه بقوة القانون، لكنه بالمقابل ترك الحرية لأطراف العقد على الاتفاق على ضمان أخطار أخرى، بشرط أن يكون ذلك صراحة في عقد التأمين الأصلي أو في ملحق، وهذا للسماح لكلا من طرفي العقد أن يختار النظام أو التغطية التي تلائم حاجياته ونشاطاته¹.

بعد أن تطرقنا فيما سبق إلى معرفة موضوع التأمين، نتناول الآن عنصراً هاماً جداً في مبحث ثانٍ من هذا الفصل ألا وهو آثار هذا العقد.

¹ تنص المادة 127 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات على أنه: "لا يضمن المؤمن، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة".

المبحث الثاني: آثار عقد التأمين البحري على السفينة

من الثابت قانوناً أن جميع العقود منشأة لآثار قانونية تولد في ذمة أطرافها مجموعة من الحقوق والالتزامات، شأنها في ذلك شأن عقد التأمين البحري، فهو ينشأ في ذمة المؤمن والمؤمن له حقوق والتزامات، وفي نفس الإطار نظم المشرع الجزائري هذا الباب في القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات في المواد 108 وما يليها في القسم الثالث تحت عنوان حقوق المؤمن والمؤمن له والتزاماتهما.

وهو ما نتطرق إليه من خلال التعرف على التزامات المؤمن له (المطلب الأول)، والتزامات المؤمن (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات المؤمن له

التزامات المؤمن له هي تلك الواجبات المنصوص عليها إما في القانون أو في وثيقة التأمين تثبت في ذمته بمجرد الإمضاء على وثيقة التأمين، أو بتحرير الأشعار بالتغطية. وتتمثل التزامات المؤمن له في دفع قسط التأمين (الفرع الأول)، والالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون (الفرع الثاني)، والالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الالتزام بدفع قسط التأمين

من بين الالتزامات المترتبة على عاتق المؤمن له الالتزام بدفع قسط التأمين، ولكي نعطي صورة مبسطة وواضحة عن هذا الالتزام، يقتضي الحال أن نقوم بتعريفه (أولاً)، ثم تبيان عناصره (ثانياً)، وزمان ومكان الوفاء به (ثالثاً)، ومدى قابليته للتجزئة (رابعاً)، والجزاء المترتب عن التخلف عن دفعه (خامساً).

أولاً: تعريف القسط

قسط التأمين هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل الخدمات التي يوفرها له المؤمن بناء على عقد التأمين أي نظير تحمل الخطر، وبمفهوم آخر فإن القسط هو سبب التزام المؤمن، فإذا كانت القاعدة أنه لا تأمين بدون خطر، فإنه لا تأمين دون قسط¹.

ثانياً: عناصر القسط

ويتكون القسط التجاري من عنصرين:

العنصر الأول: القسط الصافي ويمثل قيمة الخطر على وجه التقريب بحيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحققه.

العنصر الثاني: تكليف أو علاوة القسط وهو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة للتأمين والسماح للمؤمن بتحقيق الربح، ويضاف هذا القسط إلى القسط الصافي ليتكون ما يعرف بالقسط الإجمالي للتأمين.

تجدر الإشارة إلى أنه في مجال التعامل في التأمين فإن غالب الأمر ما يمثل قسط التأمين نسبة مئوية من قيمة المبالغ المؤمن عليها، ويراعى فيها احتمال تحقق الخطر وجسامته، وقد عرفت التشريعات المنظمة للتأمين البحري اختلاف حول قسط التأمين، فالمشرع المصري مثلاً لا يجيز تغيير القسط بعد إبرام عقد التأمين البحري حتى ولو طرأ بعد إبرام العقد ظروف لم يكن في الوسع توقعها، وكان من شأنها أن تؤدي لنقص الخطر أو الزيادة فيه، لأن تغير الخطر هو خطر في حد ذاته، كما أن المشرع الجزائري نهج منهاجاً معاكساً، إذ أقر بقابلية تغيير القسط.

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 143.

وعليه، لم يعتد بهذه القاعدة بكونها من النظام العام، وهذا ما جاء في المادة 109 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات، حيث تنص على أنه: "إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 الفقرة 1 و 3 يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بالزيادة في القسط وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بنسبة القسط المستحق فعلا.

يتضح من خلال هذه المادة، أن المشرع الجزائري أقر مراجعة القسط في اتجاه واحد وهو الزيادة في حالات حددها صراحة، وهي عدم تقديم المؤمن له تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف للسماح للمؤمن بتقدير الخطر، وحالة عدم التصريح في أجل عشرة (10) أيام على الأكثر، بعد اطلاعه عن تفاقم الخطر المضمون والحاصل أثناء العقد، ويبقى المدين بالقسط هو الطرف الممضي على وثيقة التأمين ولو لم يكن هو المستفيد من التأمين، كما هو الحال في حالة التأمين لمصلحة شخص غير معين، غير أنه إذا انتقلت ملكية السفينة أو استئجارها بدون تجهيز، تبقى آثار التأمين سارية المفعول في مواجهة المالك الجديد أو المستأجر، شريطة إخطار المؤمن بذلك في أجل عشرة (10) أيام، ويترتب على ذلك قيام المؤمن له بالالتزامات المنصوص عليها في العقد¹.

ويبقى في جميع الحالات إذا امتنع المؤمن له عن دفع القسط، أي تنفيذ التزامه مع تحقق الخطر، جاز للمؤمن الامتناع عن دفع التعويض المقابل مادام القسط لم يدفع تنفيذاً لقاعدة الدفع بعدم التنفيذ، ويجوز له في ذلك إنقاص المبلغ المستحق من مبلغ التعويض الذي سيدفع.

ثالثاً: زمان ومكان الوفاء بالقسط

لما كان القسط غير قابل للتغيير أصلاً بحكم أنه يحدد وقت الإبرام وقابل لذلك في حالات استثنائية، فإنه يكون مستحقاً بمجرد إبرام العقد بين المؤمن والمؤمن له، وهذا ما نصت عليه المادة 79 من القانون رقم 04-06 بما يلي: "يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي

¹ انظر المادة 135 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزاماته والحصول على الضمان¹.

يستشف من خلال نص هذه المادة أن قسط التأمين يدفع وقت إبرام العقد، غير أنه ونظراً لطبيعة عقد التأمين وتنوع أشكاله، كحالة عقد التأمين بوثيقة الاشتراك، ويجوز أن يدفع مقسطاً على أن يحدد تاريخ استحقاق كل دفعة، سواء سداسياً أو ثلاثياً أو شهرياً أو أي تاريخ آخر¹.

أما بالنسبة لمكان أداء القسط، فالأصل أن دفع القسط يتم في موطن المدين، وهو المؤمن له، ولكن هذا بلا شك يعد إرهاباً للمؤمن، إذ ينجم عنه أن ينتقل إلى موطن المؤمن له في كل صفة تأمينية من أجل استلام القسط أو أقساط التأمين، لذلك فخلافاً لقاعدة أن الدين مطلوب وليس محمول، فإن المؤمن له يلتزم بالانتقال إلى مقر المؤمن من أجل دفع أقساط التأمين عند حلول أجل استحقاقها. كما أنه بالنظر إلى طبيعة نشاط شركات التأمين فإن المؤمن له يلتزم بالانتقال إلى موطن شركة التأمين، وهو ما تنص عليه وثيقة التأمين، كما يجوز للطرفين الاتفاق على مكان آخر للدفع مادام أن هذه القاعدة ليست من النظام العام².

رابعاً: قابلية القسط للتجزئة

إذا كانت العادة قد جرت على أن تكون مدة التأمين هي سنة، فالسؤال الذي يطرح نفسه مدى ارتباط مدة التأمين بالقسط، ومن ثم قابليته للانقسام أو التجزئة، وهذا إذا طرأت خلال مدة التأمين ظروف تمنع تنفيذ العقد، أو انتهت مدة هذا الأخير قبل حلول الأجل، كحالة استحالة الخطر لتوقف السفينة على الإبحار، كما أن بعض التشريعات تأخذ بمبدأ

¹ تنص المادة 81 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات على أنه: "إن القسط الدوري هو القسط الذي يدفعه مكتب التأمين كلما حل أجل الاستحقاق طوال المدة في العقد".

² حسين ليتيم، النظام القانوني لعقد التأمين، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013-2014، ص 44.

عدم قابلية القسط للتجزئة، وإنما يستحق كليا ما دام بدأ الشيء المؤمن عليه في التعرض للخطر وبدأ المؤمن في تحمله¹.

خامسا: جزاء التخلف عن الوفاء بالقسط

على خلاف الأنظمة التشريعية التي كانت لا تجيز قابلية القسط للتجزئة، فقد أقرت بعض النظم القانونية أن قسط التأمين قابل للتجزئة في حالة انقضاء التأمين قبل المدة المتفق عليها، إذا كان الانقضاء راجع لقوة قاهرة وكان ذلك بموجب الحكم المؤرخ في 07 جويلية 1923².

يتبين لنا من خلال ما درسنا أن عقد التأمين لا يمكن أن يؤدي وظيفته بدون القسط، ولهذه الأهمية أقر المشرع الجزائري أحكاما خاصا في القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات، وتحديدا في المادة 111 من القسم الثالث والمتعلق بحقوق المؤمن له والتزاماتها، حيث أن المشرع الجزائري وتقاديا لأي لبس، وضع مجموعة من الإجراءات الواجب إتباعها قبل أن يقر في النهاية جزاء تخلف الوفاء بالقسط³ وهذا الإجراء استمده المشرع من القواعد العامة في باب تنفيذ الالتزامات في المادة 119 من القانون المدني، التي تلزم الدائن بإخطار المدين بتنفيذ التزاماته قبل المطالبة بالفسخ والتعويض. زيادة على ذلك، فإذا لم يقم المؤمن له بالوفاء في أجل ثمانية (8) أيام من توصله بالإخطار المرسل بموجب رسالة موصى عليها، أوقف المؤمن التغطية أي الضمان، وجاز له فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة وجب عليه إخطار المؤمن له برسالة موصى عليها.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 476.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 145.

³ انظر المادة 111 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات على أنه: "إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين وجب على المؤمن أن ينذر برسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية (8) الموالية..."

نستنتج مما سبق أن المشرع الجزائري في تنظيمه لمسألة عدم دفع القسط، استوحى هذه الأحكام من القاعدة العامة في تنفيذ الالتزامات، إلا أننا نلاحظ أنه علقها بالآجال وهي قصيرة، لارتباط عقد التأمين البحري بما يعرف بـ "عنصر الاحتمال".

الفرع الثاني: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون

إذا كانت القاعدة العامة في مجال العقود تقرر أنه على كل متعاقد أن يتحرى بنفسه على حقيقة الصفقة التي يتعاقد بشأنها، فهذه القاعدة صعبة التطبيق في مجال عقود التأمين البحرية، لأنه ليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه بنفسه، إلا عن طريق إشراك المؤمن له في هذه العملية، ومن ثم يفرض القانون على المؤمن له أن يقدم بيانات صحيحة بقسط يتناسب وأهمية الخطر، وتجدر الإشارة على أن هذا الالتزام هو التزام قانوني نصت عليه معظم التشريعات في تنظيمها لمسألة التأمين البحري، وقد نص عليه المشرع الجزائري كأول التزام يقع على عاتق المؤمن له في المادة 108 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات¹.

وعليه، نتعرض في هذا الجانب من الدراسة إلى طبيعة الالتزام المصرح به (أولا)، والجزاء المترتبة في حال الإخلال به (ثانيا).

أولاً: طبيعة البيانات المصرح بها

يجب أن تكون البيانات التي يقدمها المؤمن له من شأنها أن تمكن المؤمن من تقدير الخطر المؤمن ضده بصفة دقيقة، ولا تعد هذه البيانات كذلك إلا إذا كانت جوهرية، وتعد جوهرية إذا تعلقت بالخطر المؤمن منه، وكانت تؤثر في تحديده وتحديد سعر القسط المناسب لتغطيته، أما البيانات الأخرى التي ترتبط بالخطر وليس من شأنها التأثير في تقديره فلا يلتزم المؤمن له بالإدلاء بها.

¹ تنص المادة 1/108 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات على أنه: "يترتب على المؤمن له:

1- أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر،"

وغالبا ما تقدم شركات التأمين مطبوعة مكتوبة تحتوي على مجموعة من الأسئلة، تفرض على المؤمن له الإجابة عليها، وتدور معظمها حول طبيعة المال المؤمن عليه، سواء كانت السفينة أو البضاعة، وكل البيانات المتعلقة به، من قيمة ونوع، ومعلومات تقنية.

كما جرت العادة في عمل شركات التأمين أن تقسم البيانات الجوهرية إلى نوعين، بيانات موضوعية وبيانات شخصية، فالبيانات الموضوعية هي التي تتعلق بموضوع الخطر المؤمن ضده، وتتناول الصفات الجوهرية للخطر وما يحيط به من ظروف وملابسات يكون من شأنها تكييفه تكييفاً دقيقاً، مما يسمح بحصر الخطر، ويتوقف على هذه البيانات تقدير مبلغ القسط الذي يلتزم المؤمن له بدفعه، ففي التأمين على السفينة يجب على المؤمن له أن يذكر اسم السفينة وجنسيته وعمرها ودرجتها وما نوع القوة الدافعة لها، ونوع الملاحه التي تقوم بها، والاتلافات أو الخسارات التي أصابتها ولم يتم إصلاحها، والرحلة التي تعتزم القيام بها وتاريخها، كما تطلب شركات التأمين من المؤمن له موافاتها بميناء الإقلاع والوصول، وموانئ الارتباط التي تجمع بين الميناءين، وتاريخ الإقلاع والتاريخ المحتمل للوصول¹.

أما البيانات الشخصية فهي تتناول شخص المؤمن له، وتتعلق بأخلاقه الشخصية إذا كان شخصا طبيعيا أو بسمعته في السوق إذا كان شخصا، وكذلك تتعلق بمدى يساره، ومقدار ما يبذله من عناية في شؤونه، وكذلك ماضيه في مجال التأمين، فعلى المؤمن له أن يخبر المؤمن بمخلف عقود التأمين التي أبرمها، أو مجموعة طلبات التأمين التي قدمها والتي رفضت وأسباب ذلك الرفض، فكل هذه البيانات الشخصية تؤثر في نفسية المؤمن وتدفعه إلى اتخاذ القرار النهائي بشأن العقد، وكخلاصة لما تقدم نقول أن البيانات الموضوعية تساهم بقسط كبير في تقدير الخطر وتحديد مبلغ قسط التأمين، وبالمقابل نجد أن البيانات الشخصية يتوقف عليها قرار المؤمن بقبول أو عدم قبول إبرام عقد التأمين البحري².

¹ علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1967، ص 29.

² محمد أمين مهري، المرجع السابق، ص 92.

ثانيا: الجزاءات المترتبة عن الإخلال بالتصريح بالبيانات الدقيقة والصحيحة

رتب المشرع الجزائري عدة جزاءات، في حالة الإخلال من طرف المؤمن له بهذا الالتزام وتتمثل حسب الحالات الآتية:

أ - عدم اقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش

إذا كان امتناع المؤمن له بالقيام بالتزامه عن حسن نية أو جهالة، بشرط أن يخطر المؤمن بذلك، وثبت للمؤمن له أن البيانات المقدمة غير كافية أو غير صحيحة، وأن قسط التأمين المدفوع بموجبها لا يقابل القسط الواجب الدفع، وإذا ما صرح بالبيانات الصحيحة أو المغفل عنها، فإنه يمكن له أن يطالب بالزيادة في القسط في حالة عدم تحقق الخطر المضمون، أما إذا تحقق الخطر المضمون بوقوعه، جاز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع فقط¹.

ب - اقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش

قد يتخذ الغش في هذه الحالة إما صورة تصريح كاذب، وهو التزييف في حقيقة البيانات من طرف المؤمن له مع علمه بذلك، وإما الكتمان العمدي لها لكي لا يسمح للمؤمن بأخذ صورة حقيقة عن الخطر المطلوب تغطيته، ومن ثم الاستفادة بقسط أقل من القسط الواجب الدفع، أو ما يعرف بالقسط الحقيقي.

وقد رتب المشرع الجزائري جزاء صارما عن هذه الصورة، إذ نصت المادة 110 من نفس القانون على أنه: " يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له".

¹ انظر المادة 1/109 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات على أنه: إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108-1 و 3 أعلاه، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء، يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا.

نستنتج من نص هذه المادة ومن عبارة لاغيا أن الجزاء يتمثل في البطلان، وهذا البطلان يكون مقررا بقوة القانون. وتجدر الإشارة هنا أن المشرع الجزائري لم يفرق بين البيانات الجوهرية وغير الجوهرية، خلافا للقواعد العامة التي تفرق في مجال التدليس حول البيانات الجوهرية والثانوية، وهذا ما يرجعنا دائما للحديث عن ذاتية عقد التأمين البحري وتميزه عن باقي العقود.

ج - قابلية العقد للإبطال

خصص المشرع الجزائري هذه الحالة لفائدة المؤمن، إذ منحه القانون الحق في المطالبة بإبطال العقد، لكن المشرع حمّله عبئ إثبات أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين، وهذا لأسباب تخصه، كعدم قدرته على تغطية الخطر نظراً للقيمة المهمة لمحل التأمين، بحكم أن عقد إعادة التأمين الذي أبرمه لا يسمح له بذلك.

وفي جميع هذه الحالات فإن البيانات غير الصحيحة أو الكتمان الذي قصده المشرع هو ذلك الكتمان أو السكوت أو التصريح الكاذب الذي يؤثر على تقدير الخطر، فإذا صرح مثلاً المؤمن له وقت الاكتتاب أن البضاعة مشحونة على متن السفينة، ثم ثبت فيما بعد أنها شحنت بعد الإمضاء على وثيقة التأمين، فهذا ليس من شأنه أن يؤثر على تقدير الخطر وحصره، ومنه فلا يعتد به¹.

الفرع الثالث: الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

إن ذاتية عقد التأمين والخصائص التي يتميز بها عن باقي العقود، تحتم عليه أن ينفذ بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية والثقة المتبادلة. وعليه، يجب على المؤمن أن يلتزم بالمحافظة على مصالح المؤمن وحماية حقوقه، ويتضمن الالتزام العام بالمحافظة على مصالح المؤمن مجموعة من الالتزامات الفرعية الأخرى هي:

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 153.

- امتناع المؤمن له عن كل ما يساهم في زيادة الخطر أو تغييره أثناء سريان عقد التأمين.

- إخطار المؤمن بمجرد اطلاعه وخلال سبعة (7) أيام على الأكثر، بأي حادث يستلزم ضمانه، وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث ليسمح للمؤمن بإجراء التقديرات الخاصة بالأضرار الناتجة¹.

- الالتزام بالتخفيض من آثار الحدث، كأن يبذل جهده لإنقاذ ما يتسنى له إنقاذه في حال ما إذا غرقت السفينة أو تعطلت أو جنحت إلى اتجاه غير مألوف لأي سبب كان.

- الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه، وذلك بتنظيم أي إجراء من شأنه أن يثبت ذلك، تفاديا لأي جدل حول طبيعة الأضرار وسببها ومقدارها.

- المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المتسبب في الحادث².

بعد حصول المؤمن له على التعويض من المؤمن، يرجع هذا الأخير على الغير المسؤول على الحادث، حيث يحل محل المؤمن له في حقوقه ودعاويه اتجاه الغير، في حدود التعويض الذي دفعه، كأن يحفظ المؤمن له الذي أمن بضاعته حق المؤمن في الرجوع على الناقل، بتوجيه تحفظات كتابية في المواعيد المقررة بعد اكتشاف الضرر³.

¹ انظر الفقرة 7 من المادة 108 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات.

² تنص الفقرة 6 من المادة 108 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات على أنه: "أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة".

³ تنص الفقرة 1 من المادة 118 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات على أنه: "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له".

المطلب الثاني: التزامات المؤمن

بما أن عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبين فإنه حتما قد يولد مجموعة من الالتزامات على عاتق المؤمن وتتمثل في الالتزام بدفع مبلغ التعويض (الفرع الأول)، الالتزام بتخفيض مبلغ التأمين (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الالتزام بدفع مبلغ التعويض

يتحمل المؤمن بمقتضى عقد التأمين بالتزام رئيسي هو دفع تعويض في حدود مبلغ التأمين، متى تحقق الخطر المضمون طبقا لنص المادة 132 من الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، إلا أن مبلغ التأمين ومبلغ التعويض قد يختلفان، ولكن يجب أن يقتصر الأول على الثاني في حدود الضرر الذي يلحق بالمؤمن له، فإما أن يكون خاصا أو مشتركا، وإذا كانت مصروفات فإن المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين، سواء ما تعلق منها بالسفينة أو بالبضائع.

ولقد نص المشرع الجزائري في باب التأمين على هيكل السفينة على أنه تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة و الأجهزة المحركة لها و لواحقها و توابعها بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة بخارجها، كما أنه إذا كانت قيمة السفينة المؤمن عليها قيمة معتمدة يلتزم المؤمن والمؤمن له بالتخلي عن أي تقدير آخر لها كما تتخذ هذه الحالة أيضا عدة صور

الصورة الأولى: الهلاك الكلي للسفينة

إذا هلكت السفينة هلاكا كلياً، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المحددة في وثيقة التأمين، كما أنه يجب خصم قيمة الحطام من مبلغ التعويض عند الاقتضاء، إلا أن

هذه الحالة جد نادرة، لأن المؤمن له غالبا ما يلجأ إلى التخلي في مثل هذه الحالة، إلا أن المشرع حدد التخلي على السفينة كما فعل بالنسبة للبضاعة¹.

فإذا توفرت هذه الصورة التزم المؤمن بدفع قيمة السفينة كما هو متفق عليه في وثيقة التأمين.

الصورة الثانية: تضرر جزء من السفينة

قد تصاب السفينة بأضرار جزئية يستوجب إصلاحها، غير أن هذه الأضرار أو الإعطاب لا بد أن تتم معاينتها بناء على تقارير خبرة بذلك، وإذا تعذر ذلك فبقوائم الحساب أو بفواتير مدفوعة، غير أن المشرع الجزائري أقر أنه في حالة العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال والإصلاح، لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد. ومنه، تستبعد كل التعويضات التي من شأنها أن تغطي فقدان القيمة، أو البضاعة، أو أي تعويضات أخرى ما لم ينص العقد صراحة على ذلك².

وتجدر الإشارة في باب الالتزام بدفع مبلغ التعويض إلى عنصر مهم في هذا المجال وهو ما يعرف "بالمسموحات"، ومفاده أن الأصل في التعويض أن يكون بحسب الضرر حتى وإن كان بسيطا، إلا أن القانون يجيز اشتراط ما يعرف بالمسموحات أو الإعفاءات التي تعفي المؤمن من دفع قيمة التعويض، إذا لم يتجاوز حدا معيناً ومحددا قانوناً.

¹ تنص المادة 134 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات على أنه: "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

- فقدان الكلي للسفينة،
- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها،
- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 3/4 القيمة المتفق عليها،
- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على من ثلاثة (3) أشهر، وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر في حالة الحرب".

² تنص المادة 131 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات على أنه: "في حالة تعويض العطب، لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد. وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو أية أسباب أخرى لم ينص عليها العقد صراحة ما لم يكن هناك اتفاق مخالف"

وإذا تجاوزته قيمة التعويض فإن هذا الأخير يدفع بعد خصم قيمة الإعفاء، والحكمة من فرض هذه الإعفاءات هو تفادي المطالبة بتعويضات ذات أهمية قليلة من جهة، وحث المؤمن له ببذل جهد كاف للعناية والمحافظة على الشيء المؤمن عليه من جهة أخرى، ما دام يتحمل نصيباً من الخسارة أي الضرر.

الفرع الثاني: الالتزام بتخفيض مبلغ التأمين

يقصد به استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين جديدة يكون القسط فيها هو الاحتياطي الحسابي والذي يمثل الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له ويكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا القسط.

على هذا الأساس، فإنه من حق المؤمن له الحصول على وثيقة تأمين جديدة تحل محل وثيقة التأمين الأصلية، التي يمكن أن يخفض فيها مبلغ التأمين بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياط حسابي، وإذا تم الاتفاق على دفع مقابل وحيد لجزء من التأمين، فإنه يبقى ساري المفعول رغم عدم دفع الأقساط الدورية، طبقاً لما نصت عليه المادة 85 من القانون رقم 06-04 السالف الذكر.

ولكي يكون الحق ثابتاً للمؤمن له في تخفيض التأمين يجب أن يتوافر شرطان وهما¹:

الشرط الأول: أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا تخلف عنصر وجود الاحتياطي الحسابي، إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.

الشرط الثاني: يتمثل في دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأن الأصل لا يمكن إجراء أي تخفيض دون وجود الرصيد الحسابي، ويستفاد من الفقرة الثانية

¹ تنص المادة 85 من القانون رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات على أنه: "يساوي الرأسمال المخفض، المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجرد لدى طلب التأمين المماثل، وفقاً للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول، بحيث يكون مساوياً لمبلغ الرصيد الحسابي الوارد في العقد عند تاريخ التخفيض.

إذا اكتتب جزء من التأمين مقابل دفع قسط وحيد، فإن الجزء الخاص بالتأمين المطابق لهذا القسط الوحيد يبقى سارياً رغم عدم دفع الأقساط الدورية".

للمادة 84 من القانون رقم 04-06 أنه يشترط لجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة في السنتين الأوليتين مدفوعة.

يتضح مما سبق، أن التخفيض يصبح من حق المؤمن له في حالة توافر الشرطين المذكورين و ذلك بناء على طلبه، أما إذا تخلف عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون طبقا للمادة 16 من القانون رقم 04-06 السالف الذكر، التي مفادها أن يذكر المؤمن له بتاريخ استحقاق القسط قبل شهر على الأقل، مع تعيين المبلغ الواجب دفعه وأجل الدفع ثم إنذاره بعد خمسة عشر (15) يوما من تاريخ الاستحقاق بضرورة الدفع خلال ثلاثين (30) يوما الموالية لانقضاء أجل خمسة عشر (15) يوما، وإن لم يقم المؤمن له بالوفاء رغم كل ذلك، كان للمؤمن أن يتمسك بتخفيض التأمين طبقا لأحكام المادة 84 من القانون رقم 04-06 التي سبق الإشارة إليها.

ويلتزم المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له، وذلك ما يعرف بعنصر الادخار في بعض صور التأمين، لأن قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه وتتضخم فوائده، وهذا التجمع و الادخار يسمى بالاحتياطي الحسابي و يسميه القانون الجزائري بالرصيد الحسابي، وقد نصت المادة 74 من القانون رقم 04-06 على ما يلي: "إن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن و المؤمن له"¹.

¹ انظر المادة 74 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

خاتمة

كخاتمة لعرضنا هذا يمكن القول أن التأمين البحري يشغل مكانة مهمة في كل نظام الملاحة البحرية، ففي وقتنا الحالي ونظرا لتطور المفاهيم الاقتصادية فنادرا أن تمر سفينة أو تنقل بضاعة عن طريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها، وبهذا المنظور أجبر القائمون على إعداد منظومة التأمين البحري مواكبة هذا التطور حتى أصبحت في الوقت الحالي بعض الحوادث البحرية كالتصادم والمساعدة البحرية التي تقع بين سفن مملوكة لمالك واحد تسوى بين المؤمنين كما لو كانت كل سفينة مملوكة لمالك مختلف.

كما يمثل التأمين البحري حاليا عصب التجارة البحرية وسبب نموها، إذ جذب إليه رؤوس أموال مهمة وضمن رؤوس أموال أخرى ما كانت كذلك، لو لم تضمن لأصحابها نوع من الحماية والطمأنينة، وبهذا الدور لم يقتصر مجال التأمين البحري على تعويض الخسائر الناتجة عن الأخطار المضمونة، وإنما أصبح يؤدي دورا هاما في مختلف المجالات، فالتأمين البحري يشارك بصفة غير مباشرة في تمويل المشاريع الاقتصادية، وهذا بالأموال التي تشارك فيها في الخزينة العمومية، ليتم إدماجها فيما بعد في مشاريع استثمارية.

بناء على ما تقدم توصلنا إلى مجموعة من النتائج نوجزها في النقاط الآتية:

- أهمية التأمين البحري على السفينة، نظرا لأنه المحرك الأول والدافع والضمان الأساسي للمستثمرين، سواء كانوا مجهزين أو شاحنين أو ناقلين للاستثمار في قطاع النقل البحري، نظرا لضخامة الأخطار البحرية وما يترتب عنها من آثار.

- أتاح التقدم العلمي في صناعة النقل البحري التعرف على أمن الوسائل، للتقليل من حدة العوامل الخاصة بالحوادث البحرية وهي الظواهر الطبيعية، وطبيعة الخط الملاحي، وطبيعة السفينة مع محاولة التدخل لتعديلها.

- توصلنا أيضا إلى أن إجراءات الفحص والمعاينة تؤدي دورا رئيسيا في حياة السفينة، إذ لابد من وجود شخص مسؤول عن العناية بها وفحصها منذ اليوم الذي يرسم فيه الخط الأول من تصميمها إلى اليوم الذي تنتهي فيه حياتها ويجب أن يشتمل تصميم السفينة على وسائل حماية الأرواح والمحافظة على الممتلكات واستمرار العمل. وللتأكد من توافر كل هذه

المواصفات يجب مراجعة تصميمات السفينة وفحصها بمعرفة خبراء مراقبة الخسائر الذين يعملون مع المهندس البحري المتخصص في بناء السفن، والفحص والمعاينة أثناء عملية البناء مهمان للتأكد من أن ما صمم بشأن الحماية قد تم تركيبه وفقا للتفاصيل السليمة والدقيقة.

- إن الخطر البحري بالرغم من رسوخ فكرته لدى الفقهاء، إلا أن هناك صعوبة في تحديد ماهيته وذلك بسبب اختلاف نظرة الفقهاء إليه.

- إن نوع الخطر هو الذي يحدد نوع التأمين البحري والقواعد القانونية الواجبة التطبيق، فالتأمين البحري ذو خصوصية معينة، وتطبيق القواعد العامة في التأمين البحري قد يعطل الهدف من التأمين.

- أثبت الواقع العملي أن التأمين البحري في الجزائر لم يخط بنفس الخطى التي سبقه بها تشريع التأمين البحري، فكل من طرفي العقد له حججه في ذلك، فالمؤمن يشكو عدم نزاهة المؤمن له في الإدلاء ببيانات التأمين وقت الاكتتاب أو في حالة وقوع الخطر، كما يشكو غالبا تماطل المؤمن له في دفع أقساط التأمين في الحالات الخاصة، أما المؤمن له فعادة ما يشكو تماطل المؤمن في تسوية الملفات الخاصة به، إذ عادة ما يلجأ المؤمن له في رفع دعاوى قضائية قصد المطالبة بمبالغ التعويض، والتي غالبا ما تكلفه مصاريف إضافية بدلا من التسوية الودية. وبسبب هذه المشاكل، ظهر نوع من انعدام أو نقص الثقة بين المؤمن والمؤمن له في مجال التأمين بصفة عامة، والتأمين البحري بصفة خاصة، بالرغم من أن أساس التأمين أصلا هو الثقة والائتمان.

- فتح سوق التأمينات أمام أكبر شركات التأمين الدولية التي استقرت مؤخرا في بلادنا، والتي لا يمكن أن نتجاهل خبرتها في مجال التأمينات عامة والتأمين البحري خاصة، إضافة إلى الانتعاش الاقتصادي، فرض على شركات التأمين الوطنية إعادة رسكلة إطاراتها، ليتمكن لها ضمان بقائها في سوق لا مكان فيه للضعفاء.

أما بالنسبة للاقتراحات التي يمكن تقديمها فتتمثل في الآتي:

- القضاء أو الحد من انتشار السفن التي لا تستجيب لأدنى معايير السلامة.
- يتعين الاهتمام بعقد التأمين البحري من طرف المشرع الجزائري، وذلك بأن يكون وفق نظرة تقريبية للنظم القانونية للدول التي تربطنا بها معاملات تجارية هامة.
- نوصي المشرع الجزائري أن تكون معالجته للنقائص والثغرات الموجودة في قطاع التأمين بشكل عام، والتأمين البحري على وجه خاص وفق رؤية شاملة وعامة، وذلك من أجل تسهيل مهمة الاطلاع على الأحكام المتعلقة بالتأمين بالنسبة للمتعاملين الأجانب، من رجال الأعمال، وشركات تأمين، وباحثين، بهدف تسهيل الاستثمار في بلادنا، من خلال معرفة المتعاملين الأجانب للأحكام القانونية في مجال التأمين الذي يعد قطاعا حيويا للاقتصاد.
- لابد أن تكون هناك أولا توعية إعلامية شاملة في مجال التأمين بصفة عامة وتوعية من نوع خاص في مجال التأمين البحري، تسمح بالاحتكاك بين شركات التأمين والمتعاملين الاقتصاديين، بالإضافة إلى ضمان تكوين كفاءات بشرية متخصصة في ضمان التأمين البحري، لأن الأصل في نجاعة نظام التأمين البحري متوقف على ضبط كل ميكانزماته.
- أما بخصوص الخطوات التي نوصي الإدارة وشركات التأمين البحري باتخاذها، لتجنب حدوث الخسائر المشتركة فتتمثل فيما يلي:
- تدريب العمال: يمكن تجهيز السفن بأحدث أجهزة الأمان ولكن هذا الأمان لن يتحقق إلا بمقدار قدرة الضباط والبحارة على استعمال هذه الأجهزة بكفاءة، وريان السفينة الذي يهتم بمراقبة الخسائر يقدر أهمية وجود طاقم ذي دراية بكل جانب عملية سلامة السفينة.
- ولكي يكون برنامج مراقبة الخسائر فعالا يجب على كل بحار وضابط أن يحاط علما فور صعوده على ظهر السفينة بمستوى مراقبة الخسائر المتوقع من الطاقم ومدى مساهمة كل فرد فيه، وأن يجعل كل قسم مسؤولا مسؤولية مباشرة عن إدارة احتياطات الأمن بكفاءة.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- 1- إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة طبقاً لقانون التأمين الجديد، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 2- بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2006.
- 3- حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني: دراسة مقارنة، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.
- 4- سعيد السيد قنديل، المسؤولية المدنية لشركات التأمين، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 5- سميحة القليوبي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - العقود البحرية)، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1982.
- 6- طالب حسن موسى، القانون البحري، عقد التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 1، عمان، الأردن، 2007.
- 7- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول، التأمينات البرية، مطبعة حيرد، الجزائر، 1998.
- 8- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 9- علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1967.

- 10- مبروك حسين، المدونة الجزائرية للتأمينات، الطبعة 3، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
- 11- محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- 12- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 13- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1998.
- 14- —————، التأمين البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 15- معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 16 —————، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة 4، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية

أ - رسائل الدكتوراه

فاطمة بوخاتمي، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه للعلوم تخصص: القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015-2016.

ب - مذكرات الماجستير

1- زواوية باهي، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة السانبا، وهران، 2011-2012.

2- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

3- شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2010.

4- عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002-2003.

5- محمد أمين مهري، التأمين البحري علي السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2001-2002.

6- معمر حيثالة، الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة السانبا، وهران، 2004-2005.

7- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة السانبا، وهران، 2011-2012.

ج- مذكرات الليسانس

حسين ليتيم، النظام القانوني لعقد التأمين، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الليسانس، على كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013-2014.

ثالثاً: المقالات القانونية

- 1- ثروت عبد الرحيم، ذاتية القانون البحري، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول والثاني، جامعة البصرة، العراق، سبتمبر عام 1968، ص ص 54،68.
- 2- وناسة بوخميسي، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد الأول، معهد الحقوق، المركز الجامعي، تمناست، جانفي 2012، ص ص 69، 95.

رابعاً: النصوص القانونية

أ- النصوص التشريعية

- 1- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني. الجريدة الرسمية العدد 78، الصادر في 24 رمضان عام 1395هـ الموافق 30 سبتمبر سنة 1975م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 مؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 الموافق 13 مايو سنة 2007. الجريدة الرسمية العدد 31 الصادر في 25 ربيع الثاني عام 1428 هـ الموافق 13 مايو سنة 2007 م.
- 2- أمر رقم 75-59 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون التجاري. الجريدة الرسمية العدد 77، الصادر في 20 رمضان عام 1395هـ الموافق 26 سبتمبر سنة 1975م، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 15-20 المؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1437 الموافق 30 ديسمبر سنة 2015، الجريدة الرسمية العدد 71، الصادر في 18 ربيع الأول عام 1437هـ الموافق 30 ديسمبر سنة 2015م.
- 3- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري. الجريدة الرسمية العدد 29، الصادر في 21 ربيع الثاني عام 1397هـ الموافق 10 أبريل سنة 1976م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في

5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010. الجريدة الرسمية العدد 46، الصادر في 8 رمضان عام 1431 هـ الموافق 18 غشت سنة 2010م.

4- أمر رقم 07-95 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995، يتعلق بالتأمينات. الجريدة الرسمية العدد 13، الصادر في 7 شوال عام 1415 هـ الموافق 8 مارس سنة 1995م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006. الجريدة الرسمية العدد 15، الصادر في 12 صفر عام 1427 هـ الموافق 12 مارس سنة 2006م.

ب - النصوص التنظيمية

1- مرسوم تنفيذي رقم 95-340 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416 الموافق 30 أكتوبر سنة 1995، يحدد شروط منح وسطاء التأمين، الاعتماد والأهلية المهنية وسحبه منهم، ومكافأتهم، ومراقبتهم. الجريدة الرسمية العدد 65، الصادر في 7 جمادى الثانية عام 1416 هـ الموافق 31 أكتوبر سنة 1995م.

2- مرسوم تنفيذي رقم 95-341 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416 الموافق 30 أكتوبر سنة 1995، يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين. الجريدة الرسمية العدد 65، الصادر في 7 جمادى الثانية عام 1416 هـ الموافق 31 أكتوبر سنة 1995م.

الفهرس

الإهداء

كلمة شكر

المقدمة..... 1

الفصل الأول: ماهية عقد التأمين البحري على السفينة..... 5

المبحث الأول: السفينة وعقد التأمين البحري..... 6

المطلب الأول: السفينة 6

الفرع الأول: تعريف السفينة..... 6

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة..... 8

المطلب الثاني: عقد التأمين البحري..... 10

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري..... 10

الفرع الثاني: تعريف عقد التأمين البحري على السفينة..... 13

المبحث الثاني: أطراف العقد وأهم خصائصه..... 15

المطلب الأول: أطراف العقد..... 15

الفرع الأول: المؤمن..... 16

الفرع الثاني: المؤمن له..... 19

الفرع الثالث: وسطاء التأمين..... 22

المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري على السفينة..... 23

23.....	الفرع الأول: الرضائية في عقد التأمين البحري
24.....	الفرع الثاني: الإذعان في عقد التأمين البحري
25.....	الفرع الثالث: الاحتمالية في عقد التأمين البحري
26.....	الفرع الرابع: عقد تجاري
29.....	الفصل الثاني: موضوع عقد التأمين البحري على السفينة وآثار هذا العقد
30.....	المبحث الأول: موضوع عقد التأمين البحري على السفينة
30.....	المطلب الأول: الشيء المؤمن عليه
30.....	الفرع الأول: السفينة ولواحقها
33.....	الفرع الثاني: التأمين على أجرة السفينة والتأمين على الديون
35.....	المطلب الثاني: الخطر البحري
36.....	الفرع الأول: التعريف بالخطر البحري
37.....	الفرع الثاني: شروط الخطر البحري
41.....	الفرع الثالث: الخطر المضمون والخطر المستثنى من التأمين
51.....	المبحث الثاني: آثار عقد التأمين البحري على السفينة
51.....	المطلب الأول: التزامات المؤمن له
51.....	الفرع الأول: الالتزام بدفع قسط التأمين
65.....	الفرع الثاني: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون

59.....	الفرع الثالث: الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن
60.....	المطلب الثاني: التزامات المؤمن
60.....	الفرع الأول: الالتزام بدفع مبلغ التعويض
62.....	الفرع الثاني: الالتزام بتخفيض التأمين
65.....	الخاتمة:
68.....	قائمة المراجع
73.....	الفهرس