

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



دعوى الخسارة في التأمين البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: نشاطات بحرية ومينائية

إشراف الأستاذ:

• أ.بودينار طارق

من تقديم الطالبتين:

• بوزطوطة نجمة

• تركي زينة

لجنة المناقشة:

| الاسم واللقب | الرتبة العلمية | الصفة |
|-------------------------|----------------|--------------|
| د.عقر الدماغ صلاح الدين | أستاذ محاضر | رئيسا |
| أ.بودينار طارق | أستاذ مساعد | مشرفا ومقررا |
| أ.باسل سهام | أستاذة مساعدة | مناقشا |

دورة جوان 2023



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿مَنْ عَمِلَ صَالِحًا مِّنْ ذَكَرٍ أَوْ أُنْثَىٰ وَهُوَ مُؤْمِنٌ
فَلَنُحْيِيَنَّهٗ حَيَاةً طَيِّبَةً وَلَنَجْزِيَنَّهُمْ أَجْرَهُمْ بِأَحْسَنِ
مَا كَانُوا يَعْمَلُونَ﴾

سورة النحل الآية: 97.

شكر وتقدير

قال الله تعالى:

"رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحا ترضاه و

أدخلني برحمتك في عبادك الصالحين" _ سورة النمل الآية _

نحمد الله ونشكركم الذي وفقنا في اتمام هذا العمل المتواضع الذي مثل قطرة في بحور العلوم
والمعرفة

نتقدم بوافر الشكر والتقدير والاعتراف بالجميل إلى أستاذنا الفاضل الدكتور

"بوهنا رفاوق" الأستاذ المشرف على هذه الرسالة

لما قدمه لنا من نصيح وتوجيه وعون ونسأل الله تعالى أن يهبه عنا خير الجزاء وأن يجعل
هذه المذكرة في موازين أعماله كما تقدم الشكر الجزيل وافر التقدير فريق المؤسسة الميانية و

أعضائها لما أبدوا من مشورة وتوجيه وحسن التعامل

نسأل الله أن يشتمهم وأن يهبهم على هذا المجهود الخالص

ثم نتقدم بشكرنا وتقديرنا لجامعة سكيكدة وعلى رأسها عميدة كلية الحقوق والعلوم

السياسية وأساتذتنا المدرسون على ما يولونه للعلم من اهتمام كبير وعطاء واسع، نسأل الله

تعالى أن يزيدهم من فضله وأن يخلص عملهم

وشكرا للأساتذة الكرام الذين سيمضون لنا قشة هذه المذكرة

إهداء

الشكر أولا و دائما لله عز وجل...

ابتدأت مشواري بطموح و أذهبه بنجاح خطوة ميل تعديتها اليوم، و تحقق ما كان بالأمس حلما، فالحمد لله ملك الحمد كما ينبغي لجلال وجهك و لعظيم سلطانك.

أهدي ثمرة تعبي إلى تلك التي حملتني في جوفها أشهر، التي تستقبلني بقبلة و عناق و تودعني بدعوة و ابتسامة و تزرع عن طريقي الأشواك ليكون مليئا بالورود، ...صاحبة القلب الطيب التي تحملت المتاعب لأجلنا أمي الحنونة...

إلى ذلك الرجل الشهم الصبور الذي يداه جنة و عيونته نعيم الذي أجهده و غره التعب و نزلت قطرات عرقه دون شكوى، صاحب القلب الواسع و الطيب، كنز حياتنا تاج رأسنا أبي الغالي...

إلى الذين ترعرت معهم و كانوا سندا لي في الحياة، إلى من عشت معهم سنين عمري، إخوتي أتم أضلعي جزاكم الله عني ألف خير و بركة...

أهدي ثمرة عملي إلى ابنتي الغالية و زوجي قرة عيني رفيق دربي، ربما لا تتاح لي الفرصة دائما لشكرك و لا أملك جرأة الامتنان لك ، و لكنني أستطيع الدعاء لك يا أنيس عمري، يا من جسدت الحب بكل معاينة و يا من ضحيت بوقتك لأجلي أسعدك الله و حفظك ، و لن أنسى باقي أفراد عائلتي و عائلة زوجي اللذان هما الفضل في إتمامي هذا المشوار تخرجت...

أخيرا ها قد انطوت صفحة من صفحات الحياة، صفحة جد و اجتهاد، تعب و حزن و فرح،..

اللهم كما أنعمت فزد، و كما زدت فبارك، و كما باركت فتمم.

بوظوطة حمة

إهداء



(وقل اعملوا فسيري الله عملكم ودرسوله والمؤمنون)

الحمد لله والفضل لله عزوجل على هذا التوفيق والصلاة والسلام على أشرف المرسلين أما بعد،

أهدي عملي هذا لأعز إنسان على قلبي والذي رحمة الله عليه الذي طالما أراد رؤية نجاحي ومخرجي، لكن الأقدار شاءت لنا بالعكس -

لن أنسى أمي العزيزة بقلبيها النابض واهتمامها بي، واعتذر منها على تقلياتي المزاجية - آسفة أمي -

ولن مخلو كلماتي من شكر زملاء وزميلات قد زادني تشجيعاً لهم ثباتاً وإصراراً على استكمال هذا المشوار -

وإلى باقي أفراد عائلتي الكريمة، كبيراً وصغيراً، أهدىكم عملي هذا أسأل الله لي ولكم التوفيق في سائر الأمور الدنيوية، وأن يتقبل الله أعمالنا بالأجر والثواب

تركي زينة

قائمة المختصرات

ج: الجواب

د.ط: دون طبعة

ص.ن: الصفحة نفسها

ص: صفحة

ط: طبعة

Principales abréviations en langues française

D. P. CITE: option citée

ED: édition

L. G. D. J: libraire générale de droit et de jurisprudence

N°: Numéro (s)

P: page

SCAPEL: revue de droit français commercial maritime

مقدمة

يشغل التأمين البحري مركزا بالغ الأهمية في القانون البحري، فمن النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاء الأمن والضمان، نظرا للمخاطر العديدة التي تتعرض لها كل من السفينة والبضاعة، فنادرا ما تتم عملية النقل وخاصة في الشحنات الضخمة، دون الحصول على تأمين من المخاطر البحرية وتعتبر التأمين البحري من أهم العوامل التي تركز عليها التجارة البحرية الخارجية وتتأثر به، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المؤتمنة بحرا، وفي نفس الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال التأمين البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية، وتعتبر السفينة والبضاعة الأداة الأساسية المستغلة في ميدان التأمين البحري بوصفها أداة عائمة مخصصة للملاحة البحرية وهي تخضع من خلال تخصيصها للملاحة البحرية للنظام القانوني الذي يحكم السفن الذي أحاطها المشرع الدولي والوطني بأحكامه.

تكمن ميزة التأمين البحري أنه عصب التجارة البحرية وسبب نموها، وشمل هذا التطور أيضا صناعة مختلف السفن والتأمين عليها كذلك تطورات هامة كانت لازمة لمواكبة تطورات التجارة البحرية، لكن بالرغم من كل هذا التقدم في مجال السفن وبالرغم من الوسائل المتعددة التي تم إليها عبر السنين لتوفير الأمان، فإن الخطر البحري الذي قد تتعرض له السفينة لا يزال قائما، وهذه الأخطار التي تعرف بأنها تلك الحوادث التي تعرض السفينة أو البضاعة وغيرها على ظهر السفينة للخطر، كثيرة منها (كالسرقة واللصوصية والقرصنة البحرية... إلخ) . وتعتبر هذه المخاطر خسائر وأضرار تصيب السفينة والحمولة أو كلاهما معا، لهذا تم اعتماد التأمين البحري من قبل كل الدول، سواء فيما يتعلق بالتأمين على السفن أو على البضائع، فتعددت الجهود من أجل احتواء هذه الظاهرة بأنواعها في نظام قانوني منظم، حفاظا على السلامة العامة للرحلة البحرية.

إن الأخطار الناتجة أثناء الرحلات البحرية تترتب عليها خسارة أو ضرر ملحق بالبضاعة أو السفينة يؤدي من خلالها إلى نشوء دعوى تسمى بدعوى الخسارة، بحيث يعرض المؤمن له بقدر الخسارة أو الهلاك الذي أصيب به الشيء المؤمن عليه، وتسديد المؤمن المبلغ يستوفي الغرض (أي يتناسب ونوع الضرر) وكل هذا محفوظ في بنود عقد

التأمين البحري، فوجب إيجاد طرق ووسائل لتسويتها، ويكون ذلك إما بالطرق الرضائية وإما بالطرق القضائية

ولا شك أن أهمية دعوى الخسارة في التأمين البحري تكمن في جميع أنشطة الاقتصاد الوطني وفي شتى المجالات منها التجارية، البحرية، المالية، وغيرها، فهي بذلك المحرك الأساسي لتعويض الطرف المتضرر، ويعود سبب اختيارنا لهذا الموضوع المتمثل في دعوى الخسارة في التأمين البحري إلى دوافع موضوعية وأخرى ذاتية

الدوافع الموضوعية المتمثلة في :

- ✓ عدم دراسة هذا الموضوع دراسة حقيقية من قبل
 - ✓ موضوع لا يزال جديد الطرح
 - ✓ التطرق إلى أعمال دعوى الخسارة وكيفية مباشرتها
- الدوافع الذاتية المتمثلة في :**

- ✓ حب التطلع ومعرفة أسرار التأمين البحري
 - ✓ السعي وراء اجتياز مرحلة الماستر
 - ✓ ترك عمل يستفيد منه الطلبة المقبلين على هذا المستوى (ماستر)
- كما ركزنا في هاته الدراسة على دعوى الخسارة في التأمين البحري فقط دون التطرق إلى دعوى الترك، وذلك بدراستها فقها لأن المشرع الجزائري لم يتطرق إليها في قوانينه وهذا راجع لكون مصطلح دعوى الخسارة مصطلحا شرقيا
- إن موضوع دعوى الخسارة حديث النشأة وهذا راجع إلى كون تخصص قانون بحري تخصص جديد مما يجعل مواضيعه حصرية ومتنوعة، وهذا مازادنا رغبة في التطلع عليه، أما فيما يخص الأهداف المستوحاة من الدراسة فتكمن في:
- القيام بدراسة مفصلة لدعوى الخسارة في التأمين البحري، لتبيين تعريف دعوى الخسارة وأطرافها من خلال إعطاء نوع من الخصوصية والتركيز عليهما لأنهما جوهر هاته الدعوى، وذكر شروطها بشكل مفصل ومبسط وواضح، وتبيان طرق اجراءتها وكيفية تقادمها.

- ومن أبرز الصعوبات التي واجهتنا في بحثنا المتواضع هذا نذكر ما يلي:
- المراجع التي تبنت موضوع دعوى الخسارة جد قليلة وحتى الاجتهاد القضائي فيه يكاد منعدما.
 - افتقار المكتبات للكتب المتخصصة في هذا المجال، وهذا ما أجبرنا للتنقل إلى جامعات أخرى للحصول على هذه المراجع.
 - شح وقلة المعلومات التي تخدم هذا الموضوع.
- غير أننا حرصنا على تناول الموضوع بشكل مفصل وطالعنا أكبر عدد ممكن من المراجع التي كان لها أهمية وشأن في شرح دعوى الخسارة، ومن خلال تلك المراجع استطعنا طرح التساؤل الرئيسي والمتمثل في: كيف يتم معالجة دعوى الخسارة في التأمين البحري وما الذي يترتب عنها؟

وانطلاقاً من الإشكالية الرئيسية يمكن طرح الأسئلة الفرعية الآتية:

- ما هي دعوى الخسارة في التأمين البحري؟ من هم أطرافها؟ وما هي أهميتها ومبادئها القانونية التي تحددها؟ وما هي شروطها؟.
 - ما هي إجراءات وتسوية دعوى الخسارة في التأمين البحري؟ وما هي مدة تقادمها؟.
- استدعت طبيعة البحث والإشكالية أن تجمع بين عدة مناهج تمكنا من الوصول إلى نتائج محددة تتمثل في المنهج التحليلي والوصفي.
- ومن أجل معالجة موضوع البحث وتحقيق الأهداف، وللإجابة عن الإشكالية والتساؤلات الفرعية فقد ارتئينا اعتماد الخطة التالية:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدعوى الخسارة في التأمين البحري.

المبحث الأول: مفهوم دعوى الخسارة

المبحث الثاني: شروط دعوى الخسارة في التأمين البحري.

الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لدعوى الخسارة في التأمين البحري.

المبحث الأول: مباشرة أو إجراء دعوى الخسارة.

المبحث الثاني: تسوية المنازعات المتعلقة بدعوى الخسارة.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لدعوى الخسارة في التأمين
البحري.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدعوى الخسارة في التأمين البحري.

يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج عن الخطر المؤمن منه، بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التأمين، وهذا الالتزام مهم بالنسبة للأخير لأنه يعتبر السبب الأول لإبرام عقد التأمين، ويقابلها التزامات تقع على عاتق المؤمن له، والمؤمن يلتزم بدفع المبلغ، في حال حدوث الضرر المؤمن منه، ناتج عن الأخطار التي تم ذكرها في وثيقة التأمين. إن الأضرار التي قد تحصل للمؤمن له، قد تكون عبارة عن هلاك أو تلف أو نفقات ومصاريف تكبدها عند وقوع الخطر، مما يحتم على المؤمن بدفع تعويضات التي يستحقها والمترتبة عن تلك الأضرار.

ليس من مصلحة المستأمن طلب فسخ العقد إذا توقف أو رفض المؤمن الوفاء بالتعويض، حيث انه إذا أفلس المؤمن أو توقف عن الدفع، جاز للمستأمن فسخ العقد بعد إخطاره بوجوب الدفع خلال أربع وعشرين ساعة، أو تقديم كفالة مقبولة خلال المدة المذكورة ونفهم من هذا الحكم أن إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع ينتقص من حق المستأمن في استيفاء تعويض التأمين عند استحقاقه، حيث أن دعوى الخسارة هي الطريق العادي الذي يستعمل في كل المخاطر والأضرار مهما كانت أهميتها¹، ولتوضيح الأمر ارتأينا أن نقسم في هذا الفصل مفهوم دعوى الخسارة (المبحث الأول)، وشروط دعوى الخسارة (المبحث الثاني).

¹ مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري في القانون المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني، السعودي، الأردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني، دار الفكر الجامعي، أمام كلية الحقوق، الإسكندرية، 2005، ص ص 168-169.

المبحث الأول: مفهوم دعوى الخسارة في التأمين البحري

دعوى الخسارة هي وسيلة من وسائل حصول المؤمن له على مبلغ التعويض المتفق عليه في عقد التأمين البحري، حيث انه تطبيقاً لمبدأ التعويض، يلتزم المؤمن بدفع التعويض في حدود الضرر المؤمن منه¹، مع الاحتفاظ بملكية الشيء المؤمن عليه أو ما تبقى منه، ويجوز للمستأمن أن يستعمل هذه الدعوى في كل المخاطر أياً كانت نتائجها، وتسمى بدعوى القانون العام لأنه يمكن لصاحب الحق في التعويض أن يرفعها في كل الأحوال أياً كانت نوع الخسارة التي لحقت، إذ يستوي الأمر أن تكون خسارة عامة أو خاصة رغم حجمها².

ودعوى الخسارة هي الأصل الذي يجب ان يتبعه المؤمن له أو من له الحق في التعويض من اجل المطالبة بالتعويض، فالقاعدة العامة التي نستخلصها انه كل من تسبب في ضرر للغير ملزم بالتعويض وهذا ما نصت عليه المادة 124 من القانون المدني الجزائري: " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض"³، ومفاد هذا النص هو كل فعل مهما كان نوعه الذي يرتكبه الشخص بسبب خطئه ويحدث أضراراً للآخرين، فإن الشخص الذي تسبب فيه ملزم بدفع تعويض، والأضرار التي تقع عند تحقق الخطر البحري المضمون لا بد من تعويضها وهذا التعويض يمكن الحصول عليه بطريقة ودية، وذلك إذا اتفق المؤمن والمؤمن له على مبلغ التعويض ورضياً به، أما في حالة ما وقع بينهم خلاف ولم يفعل ولم يقبل هذا الأخير بالتعويض الذي اقترحه المؤمن فان له أن يطالب بتعويضه عن طريق دعوى الخسارة.

والأهمية البارزة لدعوى الخسارة في التأمين البحري تقتضي دراسة وحصر جميع معالم أي موضوع محل بحث لربطها بالقواعد التي تحكمها فلا بد إذا تعريفها لغة واصطلاحاً وفقها

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الأزاريطة، الإسكندرية، 2001، ص 375.

² دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون خاص، فرع قانون بحري، جامعة جيلالي اليابس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سيدي بلعباس، 2015، ص 693.

³ المادة 124 ق.م.ج، الأمر رقم 07-05، المؤرخ في 13 مايو 2007، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

(المطلب الأول) وتبيان موضوع دعوى الخسارة بإبراز أطرافها وأهميتها والمبادئ القانونية لدعوى الخسارة في التأمين البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف دعوى الخسارة

دعوى الخسارة هي المطالبة التي يحيل بموجبها المؤمن له إلى المؤمن للحصول على تعويض عن الضرر الذي لحق به نتيجة تحقق الخطر المضمنون في حدود مبلغ التأمين، وهي الطريقة الجد سهلة والعادية للمطالبة بتعويض التأمين، فتكون ودية، إلا إذا حدث عكس ذلك فتكون التسوية قضائية¹.

والمقصود من هذا الكلام هو أن مطالبة الخسارة هي مطالبة يشير بموجبها المؤمن له إلى شركة التأمين للحصول على تعويض عن الضرر المتكبد جراء الخطر المتحقق في حدود المبلغ المتفق عليه في التأمين.

وهذا المطلب تم تقسيمه إلى ثلاثة فروع، الفرع الأول بعنوان: تعريف دعوى الخسارة لغة، والفرع الثاني بعنوان: تعريف دعوى الخسارة إصطلاحاً، أما الفرع الثالث جاء بعنوان: تعريف دعوى الخسارة فقهاً.

الفرع الأول: تعريف دعوى الخسارة لغة.

الدعوى لغة: اسم من الفعل دعا، يقال: دعا بالشيء، يدعو دعواً، ودعواً، ودعوة، ودعاءً، ودعوى: أي: طلب إحضاره، وادعى الشيء يعني: تمناه، وطلبه لنفسه، وزعمه له: يعني: زعمه لنفسه.

فالدعوى: اسم ما يدعى، يقال: دعوى فلان كذا، والجمع دعاوى، ودعاو، وهي في القضاء: قول يطلب به الإنسان إثبات حق على غيره².

الدعوى: نسبة الشيء وإضافته إلى النفس، وهو: دعاء، يقال: ادعيت الكرم، ادعاءً ودعوى أي نسبته³...

¹ إيمان فتحي حسن جميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2014، ص 224.

² منصة القلم للتعليم الإلكتروني <https://qalamedu.org> topic الساعة 20:53، 30 أبريل 2023.

³ الموقع الإلكتروني، <https://islamic.content.com>، الساعة 21:00، 30 أبريل، 2023.

خسر التاجر - خسرا، وخسارة، وخسرانا: غبن في تجارته، فهو خسر وخاسر، ويقال: خسرت تجارته، وفلان: هلك - و: الشيء: أضاعه وأهلكه، يقال: خير ماله¹.
 الخاسر: الذي لم يأت بربح " تجارة خاسرة"².
 وفي القرآن الكريم: " وإذا كالوهم أو وزنوهم يخسرون"³.
 الخسائر: فردية مفردها خسارة وجمعها خسائر.
 الخسائر: تعني نقص التجارة أو تدميرها أو بعض منها أي ضرر أو نقص.
 دعوى الخسارة البحرية في التأمين البحري: والخسارة البحرية أصلها البحر: وهي معدات الدولة في البحر، بما في ذلك السفن والغواصات والطائرات⁴، وبالتالي فإن المعنى اللغوي للخسائر أو دعوى الخسائر: هو كل نقص أو خسارة تؤثر على البضائع، وكلمة دعوى كما جاءت في نص الآية القرآنية " و لهم ما يدعون"⁵، أي يتمنون ويطلبون.

الفرع الثاني: تعريف دعوى الخسارة اصطلاحا

الدعوى في الاصطلاح هو قول يطلب به الإنسان إثبات حق على غيره في مجلس القاضي أو المحكم⁶.
 فمن ذلك قول الله عز وجل: " دعواهم فيها سبحانه اللهم وتحيتهم فيها سلام وآخر دعواهم أن الحمد لله رب العالمين"⁷.

وكلمة خسارة أو خسائر لها معنى واسع جدا بالمعنى الاصطلاحي فتدل على جميع الأضرار والخسائر التي يمكن أن تحدث أثناء الرحلة البحرية سواء كانت هذه الخسائر بحرية أو أضرار مادية تلحق بالسفينة أو البضائع، من جهة أخرى تشمل كلمة الخسائر على جميع

¹ المعجم الوجيز (الميسر)، الطبعة الأولى، دار الكتاب الحديث، الكويت، 1هـ، 1993م، ص 171.

² مجاني الطلاب، الطبعة الخامسة، دار المجاني، بيروت، 2001، ص 267.

³ سورة المطففين، الآية 03.

⁴ عزري كريمة، بن سلات حبيبة، شقة إسحاق، نظام الخسارة البحرية في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة 20 أوت 1955، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، قانون النشاطات البحرية والمينائية، دورة جوان، 2022، ص 10.

⁵ سورة يس، الآية 56.

⁶ منصة قلم للتعليم الإلكتروني، الدعوى وما يتعلق بها، 3 نوفمبر 2020، الساعة 10:45.

⁷ سورة يونس، الآية 10.

المصاريف الاستثنائية أو الغير عادية، حيث يمكن إنفاقها أثناء الرحلة البحرية من اجل الوصول أو سلامة هذه الرسالة¹.

وبالتالي فان المعنى الاصطلاحي للخسارة اصطلاحا هي كل المخاطر والخسائر والأضرار التي تحدث خلال الرحلة البحرية سواء كانت أضرار مادية أو بحرية للسفينة أو البضائع من جهة ومن جهة أخرى هي كافة النفقات الاستثنائية التي يمكن إنفاقها أثناء الرحلة البحرية من اجل سلامة الرسالة البحرية.

الفرع الثالث: تعريف دعوى الخسارة فقها:

عرفها الفقهاء على أنها تلك المسار القانوني الذي يعود به المستأمن على المؤمن بغرض التعويض المترتب عن الخطر المتحقق المضمون في وثيقة التأمين، كما يبقى المؤمن محتفظا بملكية الشيء المؤمن أو ما تبقى منه بعد حصول الضرر، حيث يطالب المؤمن له المؤمن (شركة التأمين) تعويض الأضرار التي لحقت به أثناء الملاحة البحرية².

المطلب الثاني: موضوع دعوى الخسارة في التأمين البحري:

يتحدد مجال تطبيق القانون البحري في التأمين البحري في إطار العلاقات الناشئة عن دعوى الخسارة بين المؤمن والمؤمن له، فدعوى الخسارة هي موضوع التأمين البحري، إلا أنها قد تواجه صعوبات ومشاكل حول تقدير التعويض وكيفية استعمالها في كافة المجالات.

في هذا المطلب سنتكلم أولا عن أطراف دعوى الخسارة في التأمين البحري (الفرع الاول)، ويتطلب منا ذلك إلقاء نظرة عامة وتبيان أهمية دعوى الخسارة في التأمين البحري (الفرع الثاني) واستنتاج المبادئ القانونية في دعوى الخسارة (الفرع الثالث).

¹ بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة الجزائر-1، كلية الحقوق، بن عكنون، قانون أعمال، 2013، ص7.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ص 168.

الفرع الأول: أطراف دعوى الخسارة في التأمين البحري

أولاً: المؤمن:

والمؤمن هو الطرف الذي يأخذ على عاتقه مجموعة من الأخطار يقوم بالمقاومة بينهما وفقاً لقوانين الإحصاء وهو الطرف الذي يلتزم بدفع التعويضات في حال تحقق الخطر المؤمن منه وذلك في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه¹.

وتقوم شركات التأمين بتعويض المؤمن له في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، مقابل مبلغ محدد، والمؤمن هنا هو الشركة مجرد وسيط يجمع الأقساط من المستأمنين لكي يستخدمها في تعويض الأضرار التي تحيط بهم².

والمؤمن هو من يتحمل بموجب عقد التأمين تعويض الخطر، كما يتطلب التأمين رؤوس أموال وفيرة لا يقدر عليها الأفراد ومنه فالتأمين تمارسه هيئات تأخذ شكل شركة مساهمة، فشركات الأموال هي الأنسب لمثل هذه الأعمال، حيث تقوم الشركة بجمع الأقساط من المستأمنين حتى يتسنى لهم استخدامها أثناء تحقق الضرر³.

ثانياً: المستأمن (المؤمن له) .

المؤمن له هو شخص طبيعي أو معنوي، الذي يتقدم بطلب التأمين ويتعهد له بأن يؤدي الالتزامات المقابلة للالتزام المؤمن، وهو الشخص الذي يصدر باسمه على التأمين البحري⁴.

وهو الطرف الثاني في العقد والذي له المصلحة في المحافظة على سلامة الأموال المؤمنة، وقد يكون مالك السفينة أو البضاعة المنقولة وقد يكون آخر له مصلحة في

¹ صلاح رزق، عبد الغفار يونس، عقد التأمين البحري وتسوية منازعاته بالتحكيم، مع دراسة القواعد العامة للتأمين في القانون المدني، وعقد التأمين البحري على البضائع المنقولة عبر السفن والتحكيم البحري، ط1، المصرية للنشر والتوزيع (كومييت)، 2018، ص ص 21-22.

² إيمان فتحي حسن جميل، التأمين البحري، مرجع سابق، ص ص 163-164.

³ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الوفاء للعالم للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2012، ص 29.

⁴ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة ليل بشهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق مدرسة الدكتوراه للعلوم القانونية والسياسية، 2007/19/11، ص 23.

المحافظة على السفينة وسلامتها، والمؤمن له يتعاقد مع شركة التأمين إما أصالة عن نفسه وإما عن طريق نائب والنائب يكون في كل الأحوال وكيلًا عن المؤمن له¹.

حيث أن التأمين في حالة (مالك البضاعة) قد يستفيد منه شخصًا آخر غير مالك البضاعة في الأحوال التي تنتقل فيها ملكية البضاعة لشخص آخر هو المشتري وعند ذلك، يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين وإن كان هذا التأمين البحري قد أجره سابقًا مالك البضاعة.

وفي حالة وقوع الخطر المؤمن له، يكون الحق في المطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين، الذي آلت إليه ملكية البضاعة².

مفادها لكلمة وثيقة التأمين على حساب فهمي أن هذه الوثيقة تتداول عن طريق التسليم.

فهذا النوع من التأمين الذي تكون لمصلحة شخص غير معين، لا يمكن تخيله إلا في التأمين على البضائع، لإمكانية انتقالها إلى الغير بسهولة، عن طريق سندات الشحن، خصوصًا سندات الشحن لأمر³. يعني أن هذا سند الشحن يتداول بطريقة التظهير أي سند الأمر واقع في التأمين عن البضاعة، ويكون عادة هذا السند للأمر، وحيث تتداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن.

أما في التأمين على السفينة، فالمؤمن له دائمًا يكون معروف عند المؤمن، وهو مالك السفينة، فالمؤمن له دائمًا يكون معروف عند المؤمن، وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة⁴.

¹ لندة غنايم، مفرج إكرام سارة، سعود منيار، آليات تأمين التنقل البحري للبضائع، الجزائر، دراسة ميدانية (الشركة الوطنية للتأمين SAA)، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات الماستر أكاديمي في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشهيد لخضر - الوادي - كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية، مالية وتجارة أهلية، 2022، ص 28.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص 253.

³ مصطفى كمال طه، وأ. وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 55.

⁴ عادل علي المقدادي، مرجع نفسه، ص 253.

ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه¹، كما جاء في نص المادة 93 من الأمر 07-95 للمتعلم بالتأمينات، حيث نصت: " يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال واجتتاب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه"². ومن خلال نص المادة أفهم أن الأمل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع بين المتعاقدين والمؤمن له، قد يكون عن طريق نائباً يمثله.

ثالثاً: المستفيد ووسطاء التأمين

1. المستفيد :

ويسمى الشخص الذي له غاية المحافظة على الشيء المؤمن عليه أثناء وقوع الحادث بالمستفيد، والمستفيد يستطيع المطالبة بحقه مباشرة من المؤمن فهو المستأمن الحقيقي في ولم بتعاقد لنفسه، وتعتبر هذه النقطة شرط لمصلحة الغير، إذ ينشأ العقد حقوق لمصلحة عند لم يكن طرفاً فيه³.

وهذا الشخص الذي أبرم المؤمن له عقد التأمين لمصلحته، يمكن أن نلاحظ أنه قد يتضمن عقد التأمين على الأشخاص طرفين أو ثلاثة أطراف، حيث أن بعض هذه العقود يكون فيها المؤمن له هو المستفيد من التأمين⁴.

والمستفيد يعتبر المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن هو الطرف الدائن تجاه المؤمن، فهو الغالب المستفيد من عقد التأمين بيد أن حقوق التأمين، قد تتوّل إلى شخص آخر غير المؤمن له، ويطلق على من الشخص هنا المستفيد في عقد التأمين، ويجوز أن

¹ وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، شعبة الحقوق، تخصص قانون أعمال، 2014، ص16.

² المادة 93 من الأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الصادر بالجريدة الرسمية المؤرخة في 08 مارس 1955، العدد 13، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006، العدد 15.

³ زوليخة زراري، النظام القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، ولاية أم البواقي، سنة 2019، ص 19.

⁴ لفويلي نور الهدى، محاضرات السنة أولى ماستر، تخصص قانون التأمينات مادة التأمين على الأشخاص للسداسي الأول، غير مطبوعة.

يكون المستفيد شخصاً عادياً أو معنوياً، فلا يحول دون أن يكون الشخص المعنوي المستفيد من قبل المؤمن له نفسه، ويكون ذلك بنص صريح في الوثيقة وعند إبرام العقد . وقد تكون تسمية المستفيد في وقت لاحق¹، وتجدر الإشارة إلى أن حق المستفيد يعتبر حق من الحقوق الشخصية للمؤمن له طالما يرتبط في الواقع باعتبارات خاصة بالمؤمن له وتتصل شخصه اتصالاً وثيقاً وعليه فليس من حق الورثة في التأمين على الحياة مثلاً تسمية مستفيد في عقد التأمين إذا لم يكن هناك مستفيد بالأصل أو كان هناك مستفيد معين بالاسم من قبل المؤمن له. ويترتب على ذلك أيضاً أن بإمكان المؤمن له، بشرط أن لا يكون قبول المستفيد من العقد قد صدر منه إبطال التسمية واستبدال المستفيد بمستفيد آخر أو أن يستأثر لنفسه بالانتفاع من التأمين بيد أن قبول المستفيد وإعلان رغبته في الاستفادة من التأمين يحول دون إمكانية استعمال المؤمن له حقه في إبطال التسمية السابقة وتعيين مستفيد آخر².

2. وسطاء التأمين:

يعتبر وسيط التأمين طرفاً أساسياً في نظام التأمين، وإن لم يكن طرفاً في عقد التأمين، فالوسطاء هم صلة الوصل بين المؤمنين والمؤمن لهم، ويشكلون الجهاز الفعال الذي يحقق للمؤمن قانون الأعداد الكبيرة في الأخطار التي يأخذها على عاتقه، كما يمكن أن يتصرف كمحام لصالح شركة التأمين، فيقوم بتلقي أقساط التأمين البحري باسم ولحساب المؤمن، وتحرير شهادات التأمين، ودفع البدلات وإدارة الطعون، ومن مهام الوسيط الأكثر أهمية، أن يكون على تواصل دائم بجميع المؤمنين لهم، الذين لهم رغبة في إبرام عقود مستقبلية تأميناً مع المؤمن وتوزيع المخاطر المؤمن منها فيما بينهم، وذلك يتعلق بأقساط التأمين المعروفة عليه³.

الفرع الثاني: أهمية دعوى الخسارة في التأمين البحري.

تعتبر دعوى الخسارة في التأمين البحري من بين أقدم الموضوعات في التأمين، حيث ازدهرت عن طريق المعاملات المختلفة لحركة الملاحة البحرية، التي أدت إلى تطور

¹ باسم محمد صالح، القانون التجاري، أطراف عقد التأمين، القسم القانون الخاص، المجموعة التجارية، القانون التجاري، الساعة 08:51 صباحاً، التاريخ 2016/03/17، ص ص 255-258.

² باسم محمد صالح، القانون التجاري، مرجع سابق، ص ص 258.

³ Pierre Bonassies Christian SCAPEL , traité de droit maritime, LGD,j, paris, 2006, p 825.

اقتصاديات التأمين البحري وفتح عن ذلك منازعات مختلفة، حين تتحدد معال تطبيق القانون البحري في التأمين في إطار العلاقات الناشئة عن دعوى الخسارة بين المؤمن والمؤمن له، فدعوى الخسارة في موضوع التأمين البحري الذي يبين من خلاله أهمية أطراف دعوى الخسارة والمبادئ القانونية في التأمين البحري في دعوى الخسارة، حيث تكمن أهميتها أيضاً أن كونها وسيلة من وسائل تسوية النزاع الحادث فيما بين المؤمن والمستأمن حول العقد فبمقتضاه يحصل المؤمن له على التعويض المتفق عليه عند حدوث الضرر أو الخطر المؤمن ضده.

الفرع الثالث: المبادئ القانونية في دعوى الخسارة للتأمين البحري.

يعتبر عقد التأمين من العقود القانونية في عملية دعوى الخسارة، ولذلك يخضع عقد التأمين لمجموعة من الشروط والتي تكون ملزمة لأي عقد قانوني وفي أهلية الطرفان (المؤمن والمؤمن لهم)، الرضا والإيجاب والقبول، العوض المالي.

أما مبادئ دعوى الخسارة في التأمين البحري هي :

- 1) **مبدأ منتهى حسن النية:** يقوم هذا المبدأ على أساس أنه يجب على كل من طرفي العقد أن يمد الطرف الآخر بكافة البيانات والمعلومات والحقائق الجوهرية.
- 2) **المصلحة التأمينية:** يقوم هذا المبدأ على أساس أن يكون للمؤمن له مصلحة مادية ومشروعة من بقاء الشيء أو الشخص على ما هو عليه ويتضرر المؤمن له في حال إذا لحق بالشيء أو الشخص حادث معين¹.
- 3) **مبدأ السبب الفعال:** هو ذلك السبب الفعال الذي يكون قادراً على بدأ سلسلة من الحوادث تؤدي في نهايتها إلى وقوع الخسارة، دون تدخل أي مؤثر خارجي مستقل بخلاف السبب الأصلي، وتكمن أهمية السبب المباشر في كونه يلزم المؤمن بدفع مبلغ التعويض في حالة ما إذا كان الخطر المؤمن منه هو السبب الأصلي والمباشر لحدوث الخسارة².

¹ حسام علي اللامي، محاضرات في إدارة الخطر والتأمين، قسم العلوم المالية والمصرفية، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، غير مطبوعة، ص ص ص ص 1-2-3-11.

² إيمان فتحي حسن جميل، التأمين البحري، مرجع سابق، ص ص 173-175.

4) مبدأ التعويض: هو إعادة المؤمن له بعد الخسارة إلى نفس الحالة المالية، التي كان عليها مباشرة قبل الخسارة ونظريا فإنه لن يكون في حالة أفضل أو أسوأ بل في نفس الحالة، أما عمليا فإنه من الصعب جدا تحقيق ذلك، ولذلك فإن مبدأ التعويض هو أي مصلحة مالية للمؤمن له في الشيء موضوع التأمين ولكن لا يمكن وضع قيمة مالية لحياة الإنسان، إذ أن لكل منا له مصلحة غير محدودة في حياته وأطرافه، وعليه فإن وثائق تأمين الحماية والادخار والحوادث الشخصية (باستثناء النفقات الطبية) ليست وثائق تعويض ولا ينطبق مبدأ التعويض عليها.

5) مبدأ الحلول: وهو حق الفرد أو الشركة عند التعويض لفرد آخر بموجب عقد أن يحل محل ذلك الفرد في جميع حقوقه التي تخص الحالة المعنية¹.

¹الموقع الالكتروني، مبادئ التأمين، الساعة 23:17 ليلا، الأربعاء 10 ماي 2023، اسم الموقع، <https://arabworldinsurance.com>

المبحث الثاني: شروط دعوى الخسارة في التأمين البحري.

لدعوى الخسارة في التأمين البحري شروط فلكل دعوى شروط وطريقة استعمالها أو إجراءها، وكيفية تسويتها بأي طريقة كانت، ولكي تكون هناك دعوى خسارة تأمينية بحرية يجب أن يكون هناك خطر أي تحقق الخطر في السفينة وغيرها، فمن شروط دعوى الخسارة يستلزم أن يكون الخطر قد تحقق بالإضافة إلى شرط تقدير التعويض وتحديد النسبة لتعويض عن الضرر الناتج عن السفينة والبضاعة.

إذ يلتزم المؤمن بموجب وثيقة التأمين القائمة بالتزامين جوهريين وهما: الأول يتمثل في قيامه بتغطية وضمن الأخطار المؤمن منها، والثاني هو تعويض الأضرار التي لحقت بالمؤمن له عند حصول الكارثة البحرية بما للتأمين على البضائع من صفة تعويضية في جبر الأضرار الحاصلة، إذ يحدد الطرفان في وثيقة التأمين العائمة مدى ونطاق التزام المؤمن بضمن المخاطر البحرية فقد ينصرف هذا الالتزام إلى تغطية جميع المخاطر التي تتعرض لها البضائع والسفن وأياً كان السبب الذي تنشأ عنه هذه المخاطر، إلا ما استثنى منها بنص صريح في الوثيقة ذاتها، وعليه فإذا نصت وثيقة التأمين على أنها تشمل جميع المخاطر البحرية، التزم المؤمن بتغطية تلك المخاطر جميعاً إلا ما استبعد صراحة منها باتفاق الطرفين، ولا يستطيع المؤمن التخلص من الالتزام بالضمن في حالة هلاك أو تلف البضاعة إلا في نطاق الأخطار المستبعدة¹.

وتكون الأخطار التي يشملها التأمين البحري في تلك الأخطار التي تكون الملاحة أو عملية النقل البحري سبباً أو مكاناً لها وعلى المؤمن له أن يثبت أن البضاعة تلفت أثناء الرحلة البرية وبسببها حتى تتور - مسؤولية المؤمن².

وهذا المبحث تم تقسيمه إلى مطلبين إلى المطلب الأول تحت عنوان: الخطر كشرط دعوى الخسارة في التأمين البحري والمطلب الثاني تحت عنوان: شرط تقدير التعويض في دعوى الخسارة.

¹ جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الأزاريطة، الإسكندرية، 2002، ص ص 86-87.

² عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراية مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، وسط البلد، قرب الجامع الحسيني، عمارة الحجيري، 1430هـ، 2009م، ص 496.

المطلب الأول: الخطر كشرط في دعوى الخسارة في التأمين البحري.

إن المخاطر البحرية تحدد على أساس طبيعتها من جهة، وعلى أسباب وقوعها من جهة أخرى، بالإضافة إلى أن تحقق الضرور في دعوى الخسارة إلا إذا كان هناك خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه، وأن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً للخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين البحري، كما أنه يجب أن لا يكون الخطر المؤمن هذه قد تحقق أو زال قبل إبرام عقد التأمين.

ومن ثم فإن دراسة شرط الخطر في دعوى الخسارة، يتطلب ثلاثة فروع نتكلم في الفرع الأول عن تعريف الخطر البحري، أما الفرع الثاني نتناول فيه شروط الخطر البحري في دعوى الخسارة، ثم التحدث على أنواع الخطر البحري في الفرع الثالث وأهمية الخطر في الفرع الرابع.

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري في دعوى الخسارة:

إن كلمة الخطر في دعوى الخسارة (التأمين البحري) معنى واسع فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه ويترتب على ذلك إلحاق الضرر بالمستأمن، كما يقصد بالخطر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع حادث بحري¹.

حيث نصت المادة 29 من قانون التأمينات الأمر 95-07 على: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري².

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري في القوانين (المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الأردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2012، ص 97.

² المادة 92 من الأمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، المؤرخ في 23 شعبان، 1415، الموافق ل 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 13، المؤرخة في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم بالقانون 04.06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 15 المؤرخ في 12 مارس 2006، ص 03.

حيث نفهم من نص المادة والتعريف السابق أن الخطر هو محل التأمين البحري في دعوى الخسارة حيث لا يشمل فقط الخطر الذي يحدث بسبب البحر بل كل ما يتعلق بعملية بحرية، وأن يكون البحر هو مكان الحادث.

كما عرف أيضا بأنه: " كل حادث بحري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن سببا في وقوعه¹.

وما يلاحظ أن كلمة الخطر تستخدم في التأمين البحري للدولة على أكثر من معني سواء في المجال العملي أو مؤلفات الفقهاء وتستعمل كلمة الخطر للدلالة على المخاطر التي قد تتعرض لها لأشياء محل التأمين كالتصادم والغرق وغيرها، فيقال بهذا المعنى الخطر البحري في مقابل الخطر البحري أو الجوي مثلا².

ويقصد بالخطر في اللغة الإشراف على الهلاك. فيقال خاطر به أو جازف وخطر³، وبعد الخطر البحري العنصر الجهوي في تعريف التأمين البحري. وهو الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية⁴، ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحريا أن يحدث في أثناء الرحلة البحرية، فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث والبيئة البحرية⁵.

الفرع الثاني: شروط الخطر البحري في دعوى الخسارة في التأمين البحري.

لصحة التأمين البحري لا بد من توفر شروط عامة مطلوبة وهي أن يكون ممكنا وألا يتعلق في وقوعه على محض إرادة أحد المتعاقدين وأن يكون مشروعاً.

¹ محمد بهجت عبدالله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، الجزء الثاني والثالث، القاهرة، مصر، 2005، ص 401.

² محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، وهذا الكتاب في الأصل رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، القاهرة، 1966، ص 51.

³ المعجم الوسيط (عربي-عربي) الطبعة الخامسة، مكتبة الشروق الدولية - جمهورية مصر العربية، يناير 2011، ص 252.

⁴ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1992، ص 90.

⁵ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الأزاريطة، الإسكندرية، 2004، ص 359.

يضاف إلى ذلك ضرورة تعلقه بعملية بحرية، غير أنه بالإضافة إلى الشروط العامة والتي تتعلق بالخطر في حد ذاته، إذ هناك شروط أخرى لا بد من توفرها تغطية الخطر البحري، وهي تلك المتعلقة بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر، حتى يكون صالحاً للضمان، وهي أن تكون الأخطار موجودة من حيث الزمان والمكان المنصوص عليها في عقد التأمين¹، إذن ما هي الشروط الواجب توفرها في الخطر في دعوى الخسارة؟ وما هي أهميتها؟ وللإجابة على ذلك نتطرق إلى ما يلي:

أولاً: الشروط العامة للخطر في دعوى الخسارة في التأمين البحري:

ويجمع معظم الفقهاء على ثلاثة شروط يجب أن يتصف بها الخطر، فيجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع، وغير معلق على محض إرادة أحد طرفي العقد، وألا يكون مخالف للنظام العام².

1- يجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع:

وعلى ذلك فإن الحادث المؤمن ضد وقوعه يجب ألا يكون مؤكداً بل محتمل الوقوع مستقبلاً، بمعنى أنه قد يقع أو لا يقع خلال الفترة التي يغطيها عقد التأمين، لكن مع ذلك يجب ألا يكون حادثاً سعيداً، كالتأمين لمواجهة الزواج قبل سن معينة ولذا يقوم التأمين على فكرة الخطر القابل للتأمين عليه فإن تحقق الخطر يجب أن لا يكون مؤكداً ولا مستحيل، لأنه في هذه الحالة الأخيرة يكون محل العقد مستحيل وبالتالي العقد باطل إنما يجب أن يكون في دائرة الاحتمال أي أنه قد يقع وقد لا يقع خلال فترة التأمين سواء كان هذا الخطر إيجابياً أم سلبياً، كما يجب أن تبقى احتمالية متوافرة ابتداءً عند انعقاد العقد ومستمرة طوال فترة تنفيذه³.

نأخذ مثال على ذلك فمن أمن على منزله من السرقة لمدة سنة وتدمر هذا المنزل بعد 3 شهور بفعل زلزال فإن المؤمن له يلتزم بدفع أقساط السنة كاملة بل يحتفظ المؤمن بأقساط الثلاث شهور الأولى فقط لأن تحقق الخطر أصبح مستحيلاً بعد أن تم تدمير هذا المنزل

¹ على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 2005، ص 214.

² مولاي بلقاسم، أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري، سنة أولى دكتوراه، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص 144.

³ الطالبة صوفيا حسن الشواربة، بحث قانوني هام عن تعريف الخطر وشروطه القانونية في عقد التأمين، المشرف الدكتور، فايز بصبوص، 23 نوفمبر، 2016.

حيث أن احتمالية هي السنة التي تعتمد عليها شركات التأمين في تحديدها لقسط التأمين الواجب استيفاؤه.

2- ألا يتوقف الخطر على محض إرادة أحد طرفي العقد.

باعتبار أن عقود التأمين تقوم على الاحتمال / فإن ذلك يتطلب عدم تدخل أطراف العقد في حدوث الخطر، فإذا كان تحقق الخطر بمحض إرادة المؤمن كان بالتالي باستطاعته أن يمنع تحقق الحادث المؤمن منه، وإذا كان تحقق الخطر بمحض إرادة المؤمن له لم يعد هناك معنى للتأمين، إذ هو يؤمن نفسه من خطر يستطيع تحقيقه بمحض إرادته، وما عليه إلا أن يحققه ليحصل على مبلغ التأمين في أي وقت.

فلا بد من تدخل في تحقيق عامل آخر غير إرادة الأطراف، عامل المصادفة والطبيعة أو عامل إرادة الغير¹.

حيث نصت المادة 12 من الأمر 95-07 على أنه: "المؤمن مطالب بتعويض الأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له"، وعليه فالمشرع الجزائري قد اقتص الخطأ العمدي للمؤمن له².

نأخذ مثال من الواقع مثال في مجال تأمين الأشخاص مثال أن يؤمن شخص على حياته ثم ينتحر فإن المؤمن في هذه الحالة لا يلزم بدفع مبلغ التأمين إنما يدفع مبلغا مساويا بقيمة احتياطي التأمين إلى من يؤول إليه الحق بمقتضى العقد.

3- أن يكون الخطر مشروعاً غير مخالف للقانون والنظام العام وحسن الآداب:

يجب أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعاً، أي يكون متولداً من نشاط المؤمن له، غير مخالف للنظام العام والآداب³، حيث نصت المادة 93 من القانون المدني أنه " إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته أو مخالف للنظام العام أو الآداب كان باطلاً بطلاناً مطلقاً".

¹ الموسوعة القانونية الشاملة، تعريف الخطر وشروطه القانونية في عقد التأمين، 2020/07/04.

² المادة 12 من الأمر 95-07، المعدل والمتمم المتعلقة بالتأمينات، السابق الذكر.

³ علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مرجع سابق، ص 222.

وعليه يجب توفر شرط المشروعية في محل الالتزام فإن كان المحل غير مشروع لا يقوم الالتزام، وبطل العقد لانتقاء محله¹، وعلى ذلك لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له لأن ذلك مخالف للنظام العام كونه يجعل المؤمن له في مأمن من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي العمدي والمضر، وهو مالا يمكن للمشرع إجازة التأمين عليه².

كما لا يجوز التأمين من الأخطار المترتبة على الاتجار في المحذرات، ولا التأمين على منزل للدعارة أو المقامرة³، ولا يجوز التأمين كذلك من الغرامات المالية، أو المصادرات التي يمكن الحكم بها جنائياً⁴.

4- يجب أن يكون الخطر مستقبلي :

فالخطر المستقبلي، هو الخطر الذي قد يقع أو لا يقع، أما الخطر الذي وقع في الماضي فإنه يعد مؤكداً الوقوع ولا يخضع لعنصر الصدفة فاحتمالية وقوعه (100%) وهنا يكون عقد التأمين باطلاً فمن يعقد عقد تأمين على نقل بضاعة في شهر أيلول من العام 2008 ثم تبين أن هذه البضاعة هلكت في شهر آب من العام نفسه فإن عقد يقع باطلاً حتى لو لم يعلم المتعاقدان بهلاك البضاعة ويسمى التأمين في هذه الحالة تأميناً ظنياً وتجدر الإشارة إلى أن حكم التأمين الظني يختلف في التأمين البحري عنه في التشريع البحري، حيث يكون هذا التأمين في النوع الأول جائز خلاف لما رأيناه في التشريع البحري⁵.

ثانياً: الشروط الخاصة بالخطر في التأمين البحري لدعوى الخسارة.

بعد أن تعرضنا للشروط الواجب توافرها في الخطر بوجه العام، وفي الخطر محل التأمين البحري بوجه خاص، نتطرق الآن إلى شروط أخرى لا ترد على الخطر محل التأمين البحري ذاته، وإنما تتعلق الظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر حتى يكون صالحاً

¹ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، العقد والإرادة المنفردة، دار الهدى، عين مليلة، الطبعة الثانية، 2004، ص 218.

² علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مرجع نفسه، ص 222.

³ معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة، 2010، ص 46.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني (عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1968، ص 1228.

⁵ صوفيا حسن الشواربية، تعريف الخطر وشروطه القانونية في عقد التأمين، مرجع سابق.

لضمان إذ لا بد أن يكون هناك خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه كما يجب أن تحدث هذه الأخطار في الزمان والمكان المنصوص عليهما في عقد التأمين.

1. ضرورة التعرض للخطر

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر في حد ذاته، بل يجب أن تكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر، ويقضي ذلك أن يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر¹ خلال المدة التي يسري فيها عقد التأمين، كما يجب أن لا يتحقق الخطر المؤمن منه أو يزول قبل إبرام عقد التأمين².

حيث أشارت المادة 99 من الأمر 95-07 أنه: "ترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء اثر الأخطار إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد، ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للتمويل الأول"³.

يتمثل التمويل الأول في مفهوم هذه المادة في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولاً لوثيقة الاشتراك.

فبالنسبة للسفينة يتم إثبات تعرضوا للخطر بموجب دفتر السفينة⁴، وسجلات الموانئ، أما بالنسبة للبضائع فيتم إثبات التعرض للأخطار بإثبات إرسال البضاعة أو شحنها على ظهر السفينة حسب الوقت الذي اتفق فيه المتعاقدان على سريان التأمين والذي يتم سند الشحن، وذلك كله دون حرمان المؤمن من حقه في إثبات العكس⁵.

2. زمان ومكان الأخطار المضمونة

بالنسبة لزمان الأخطار المضمونة: يكتسي تحديد زمان وقوع الخطر أهمية بالغة، ذلك أنه إذا تحقق حل زمن عقد التأمين يكون موضوعاً للتعويض، وإذا وقع الخطر خارج هذا

¹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 93

² على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مرجع سابق، ص 260.

³ المادة 99 من الأمر 95-07 السالف الذكر، المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات.

⁴ نصت المادة 208 من القانون البحري، يكون لدفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس، غير أن المادة 209 من نفس القانون أعفت السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 30 طناً من مسك دفاتر السفينة وذلك السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية.

⁵ على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مرجع نفسه، ص 262.

النطاق الزمني، فلا مجال لقيام مسؤولية المؤمن، وقد ينعقد التأمين لزمان محددًا ولأجل أو لرحلة معينة أو عدة رحلات، سواء كان التأمين على هيكل السفينة أو على البضائع.

ويبرم التأمين عادة لمدة قصيرة ويتم التمييز في هذا الصدد بين التأمين على السفن والتأمين على البضائع، ومدة التأمين، أو زمن التأمين هو الفترة التي تتعرض خلالها الأشياء المؤمن عليها للأخطار¹، ففي وثائق التأمين لزمان معين يحدد ذلك باليوم وساعة السريان، فيتم التأمين على السفينة من المخاطر البحرية لمدة زمنية معينة أثناء رحلتها أو رسوها، ويكون ذلك في غالب الأحيان لمدة سنة².

فبالنسبة لمكان الأخطار المضمونة: من المعلوم أن الأخطار التي تتعرض لها السفينة في رحلتها تختلف باختلاف المناطق البحرية التي تتم فيها الملاحة، ولا شك أن مكان الأخطار عنصر هام في تقرير الخطر المضمون، إذ لا بد من تحديده من عقد التأمين وأن يحدث الخطر في إطاره حتى يكون مضمونا .

ويتخذ مكان الأخطار صوراً مختلفة في الرحلة المؤمن عليها والطريق المتفق عليه أو المعتاد، والسفينة التي تشحن فيها البضائع، والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة³، لكن قد يحدث تغيير المكان الأخطار، فهل تبقى مشمولة بالتأمين؟ لتحديد مكان الخطر أهمية قصوى فبإسواء تعلق الأمر بالتأمين على البضائع أو السفينة في التأمين بالرحلة، يجب أن تكون الرحلة مطابقة للتأمين وللرحلة المضمونة، فيجب على السفينة أن تسلك الطريق المعتاد والمعين في الوثيقة خلال هذه الرحلة ضماناً لسريان التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه⁴، أما إذا كان التأمين لمدة محددة وكذلك في وثيقة التأمين المفتوحة والمتعلقة بالتأمين على البضائع فإن العلم العقد يحدد المناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة، فإن خرجت السفينة عن الحدود المبنية في العقد تصبح الأخطار غير مضمونة⁵.

¹ P15283Rene Rodiere, Assurances maritimes, Ed DALLOZ, 19

² معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمينات الجزائري، مرجع سابق، ص 171

³ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 157

⁴ على بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مرجع سابق، ص 282.

⁵ مولاي بلقاسم، أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري، مرجع سابق، ص 150.

الفرع الثالث: أنواع الخطر البحري في دعوى الخسارة في التأمين البحري:

أولاً: خطر الأمطار

قد تتعرض البضائع المنقولة بحراً إلى هطول الأمطار التي قد تؤدي في بعض الحالات إلى تلفها، بيد أن يشترط لغايات شمول خطر المطر بالتأمين أن يكون المطر غير عادي، إذ إن تقلبات الجو العادية لا تعد خطراً بحرياً، وهو ما عمل به المشرع الانجليزي الذي اعتبر المطر حالة من حالات الطقس العادي فلا يجوز شموله بوثيقة التأمين، أما المشرع الفرنسي فقد ذهب إلى أن المطر خطراً بحرياً يشملته التأمين طالما أنه قد حدث في أثناء الرحلة البحرية.

ثانياً: التأمين ضد إفسار الشاحن

إن مجهز السفينة والشاحن عند البدء بالرحلة البحرية، قد تصبح ذمهم مشغولة للغير، ومن الممكن أن تتعرض الرسالة البحرية إلى هلاك يستغرق كل أموالهم وحتى الخاصة منها، الأمر الذي يؤدي إلى إفسارهم¹.

ثالثاً: خطر السرقة

من المعروف أن السرقة تعرف بأنها "أخذ مال الغير المنقول دون رضاه" ولا يشترط أن تكون السرقة مقرونة بالعنف، وقد اكتفى المشرع بعدم رضا مالك المال لكي تتحقق السرقة.

رابعاً: خطر اللصوصية

اللصوصية هي عبارة عن عمليات السلب والنهب والسرقة المقترنة بالعنف والاغارة على السفينة من خارجها سواء كانت السفينة وسط البحر أو راسية في أحد الموانئ².

خامساً: خطر القرصنة البحرية

طبقاً لمعلوماتي ودرائتي أن القرصنة كانت في الماضي تشكل خطراً تواجهه السفن التي كانت تجوب البحار، ومع مرور الزمن أصبحت القرصنة تعد من الأخطار النادرة إلى أنه

¹ محمود السعيد، الأخطار والحوادث البحرية... أنواعها... صورها... والطرق الكفيلة بمعالجتها، مجلة النقل الالكترونية، الجمهورية العربية السورية، وزارة النقل العدد و24، أيار.

² شكري بهاء بهيج، التأمين في التطبيق والقضاء، الطبعة الأولى، إصدار الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1428-2001 م، ص 126.

في الوقت الحالي عاد هذا الخطر إلى الظهور على الساحة بقوة وبشكل مقلق، والسؤال الذي يطرح نفسه هنا ما هي القرصنة البحرية؟ وعلى من يطلق لقب القرصنة؟

إن لقب القرصنة يطلق على مجموعة من الأشخاص الذين اتخذوا من عمليات السلب والنهب في البحار حرفة لهم، وهم لا يخضعون لسلطة دولة معينة، ولا تحمل سفنهم علما من أيام أية دولة من الدول¹، ويطلق هذا المسمى أيضا على ركاب السفينة المتمردين والمشاعبين الذين يهاجمون السفينة، ويطلق لقب قرصان على أفراد السفينة أو طاقمها الذين يرغبون بتحويل طريق السفينة وذلك لهدف غير مشروع².

ولها تأثير سلبي على طرق الملاحة البحرية الدولية حيث تؤدي إلى ارتفاع تكاليف تأمين السفن، إضافة إلى ارتفاع تكلفة شحن البضائع والمنتجات جاهزة الصنع علاوة على إلحاق أضرار بالغة بالتجارة العالمية³.

الفرع الرابع: أهمية الخطر في دعوى الخسارة في التأمين البحري

يعتبر عنصر الخطر من أهم العناصر في دعوى الخسارة للتأمين البحري على الإطلاق، حيث أن لب ونواة فكرة دعوى الخسارة في التأمين البحري أصلها الخطر البحري، إذ أن معظم التجارة العالمية تعتمد على عمليات النقل البحري، فيجد التاجر نفسه عند عملية النقل أمام أخطار بحرية كبيرة قد تسبب من جراء تحققها أضرارا وخسائر جسيمة تقدر بمبالغ ضخمة وأضيف على ذلك أن التأمين البحري في دعوى الخسارة نظام لا يمكن التجارة البحرية أو الملاحة البحرية أن تستغني عنه، حيث يتوقف عليه ازدهار التجارة البحرية وأدى إلى تطورها من أجل هدف وهو جذب برؤوس أموال طائلة، وتظهر أهمية الخطر كذلك من خلال معاملات الاستيراد والتصدير من الخارج وخاصة استيراد السلع الاستهلاكية وغيرها.

¹ شكري بهاء بهيج، المرجع نفسه، ص ص 124-125

² شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعية، القانونية للخطر في التأمين البحري، تحت إشراف الأستاذ الدكتور هاشم رمضان الجزائري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2010، ص 71.

³ القرصنة البحرية AL Moqatele، تأثير القرصنة على الأمن العربي والدولي والمنظومة العربية في مواجهتها، اسم الموقع siasia2، <http://www.moqatel.com> الساعة 05 3:00 أبريل 2023.

إذ يلعب التأمين البحري في دعوى الخسارة دورا بارزا في تنمية العملية الاقتصادية في الدولة، حيث يعتبر وسيلة من وسائل تشجيع الإئتمان فالبنوك تقوم عادة بالموافقة على تمويل التجارة الدولية عن طريق قيام المشتري بفتح إئتمان مصرفي لغايات تغطية قيمة البضائع المتفق على شراءها ونقلها بشرط أن يتم التأمين على البضائع المنقولة بحرا¹. وأضيف أيضا أن التأمين في دعوى الخسارة يبعث الأمان في نفوس الأفراد كما هو الوسيلة للنمو الاقتصادي نتيجة لاستغلال المبالغ المدخرة والودائع في مجال التجارة البحرية ويعتبر أيضا وسيلة هامة من وسائل تنشيط الإئتمان وذلك على مستوى الدولة بالنسبة للتجار، ويوفر للتاجر ضمانات تسهل عليه عملية الافتراض.

المطلب الثاني: شرط تقدير التعويض في دعوى الخسارة في التأمين البحري

تثير دعوى الخسارة البحرية بعض الصعوبات التي تتعلق بشروط تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها والتي سنتناولها في (الفرع الأول) سواء تعلق الأمر بتقدير التعويض على السفينة أو البضاعة كما يتوجب توضيح المسموحات (الإعفاءات) في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها.

يلتزم المؤمن في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، بتعويض الخسائر التي تصيب الأشياء المؤمن عليها، إضافة إلى النفقات والمصروفات التي أنفقها المؤمن له وهذه الخسائر تختلف حسب ما إذا كان التأمين البحري على السفينة أو على البضائع² وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أولا: تقدير التعويض على السفينة

تتفاوت مظاهر الضرر الذي يلحق بالمؤمن عليه عند التأمين على السفينة، فقد لا يلحق السفينة نتيجة الخطر البحري أضرار مادية بها، لكن المؤمن عليه تكبد نفقات نقدية في سبيل تقادي الخطر، في مثل هذه الحالة يلتزم المؤمن بدفع قيمة هذه النفقات في حدود مبلغ التعويض المتفق عليه³، وذلك بعد حسم الحصة التي يحصل عليها المؤمن له بسبب

¹ حكيم جمال، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف، مصر، 1965، ص 48.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 38 شارع سويتز

الأزاريطة، الإسكندرية، 2001، مرجع سابق، ص 375

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع نفسه، ص 375.

الحادث الذي نجمت عنه هذه النفقات عند الاقتضاء، فإذا كانت النفقات المدفوعة من الخسائر المشتركة، فيجب أن يحسم منها الحصة التي سيتلقاها المجهز المؤمن له من الشاحنين¹. وإن الضرر الذي يمكن أن تتعرض له السفينة قد يكون هلاكاً أو تلفاً، غير أنه لا بد التمييز بين الهلاك الجزئي للسفينة بمعنى إلحاق أضرار جزئية بالسفينة، وحالة الهلاك الكلي للسفينة.

1. التعويض في حالة الهلاك الجزئي للسفينة.

يلتزم المؤمن في حالة الهلاك الجزئي للسفينة التي أصيبت بأضرار، حيث يمكن إصلاحها فيقدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة، وتثبت هذه النفقات بقوائم الحساب أي بالفواتير المدفوعة، ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد وهو ما ينتج عن الزيادة في قيمة السفينة نتيجة الإصلاح واستبدال أجزاء جديدة لها بأجزاء قديمة منها، فإذا كانت قديمة جداً فإنها تقيد كثيراً من الإصلاح أما إذا كانت حديثة جداً لم يمضى عليها أكثر من سنة فلا محل للحسر إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد، ولقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمين على كيفية تعويض الأضرار لحقت بالسفينة لجعلها صالحة للملاحة وذلك وفقاً لنص المادة 1/131².

وأستنتج من هذا أنه لا يحق للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالتعويض كما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها أو عن البطالة، أي تعطيل أو أية أسباب أخرى، أما إذا بيعت السفينة دون إصلاحها كان، التعويض هو الفرق بين البيع وقيمة السفينة المبينة في الوثيقة.

وتجدر الإشارة أنه، يهدف التعويض المناسب للضرر عادة ما يشرف المؤمن على عمليات الإصلاح إذ لا يترك المجال للمؤمن له حتى يتصرف لوحده وهذا ما يبرز من خلال عدة جوانب:

¹ مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، أمام كلية الحقوق، الاسكندرية، ط1، 2005، ص ص 169-175.

² تنص المادة 1/ 131 من قانون التأمينات على أنه: في حالة تعويض العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد، ارجع إلى الأمر 95-07 المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات.

- المساهمة في اختيار الخبراء الذين تسند لهم مهمة معاينة الأضرار وهذا لأن اختيارهم يتم باتفاق مشترك، وأن يؤكد هؤلاء الخبراء أن هذه الاستبدالات والإصلاحات تعد ضرورية.
 - يجب على المؤمن له إعلام المؤمن بالأشغال قبل اتخاذ قرار تنفيذها.
 - يجوز للمؤمن أن يفرض إجراء الإصلاحات عن طريق المزاد، وذلك لاختيار التقرير الصحيح .
 - يجوز للمؤمن أن يطالب بإجراء الإصلاحات في ميناء آخر، إذ يبين أن المصاريف سوف تكون مرتفعة جدا بمكان السفينة، ومن ثمة فالمؤمن هو الذي يختار ورشة الأشغال، حيث أن المؤمن له ملزم بمباشرة الإصلاحات اللازمة بدون مراعاة أي أجل، حيث أن قيامه بالإصلاح يعتبر شرطا ضروريا حتى يدفع المؤمن التعويض¹.
 - ويؤكد البعض أنه بالنسبة لهلاك أو تلف السفينة يدفع المؤمن تعويض يساوي من الإصلاحات المنجزة بعد معاينة مندوب الخسائر في حدود القيمة المعتمدة².
 - ويفهم من هذا انه لا يتم دفع التعويض إلا بعد إنجاز الإصلاحات وتسديد الفواتير الخاصة بها.
 - وبالتالي فإن المقصود من هذا الكلام أن المؤمن الذي لا يقدم فواتير مسددة بقيمة الإصلاحات التي يتم إنجازها بغرض إصلاح الضرر ولا يمكنه الحصول على أنه تعويض .
- 2. التعويض في حالة الهلاك الكلي للسفينة**
- إن الهلاك الذي تتعرض له السفينة أثناء ملاحظتها يمكن أن يندرج من حيث خطورته إلى
- الهلاك الكلي والهلاك الحكمي
- الهلاك الكلي (T.L) total loss
- الهلاك الحكمي (C.T.L) costructure total loss

¹ دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، مرجع سابق، ص ص 696-697.

² Marie Beatrix & Rescenzo d'Auriac, Polices Françaises. d'Assurance Maritime suc cops, jurisc lasseur Responsabilité Civile et Assurances. 300 avril 2004, fax. 612. op. cit, n°217 .p 71

La perte requite total وهي الحالة التي تضيع فيها السفينة ويساوي التعويض في هذه الحالة القيمة المعتمدة.

Compromise constructive total loss (CCTL) وهي الحالة التي تصبح فيها السفينة غير قابلة للإصلاح، أو إذا كانت مصاريف إصلاحها تساوي أو تتجاوز القيمة المعتمدة لها، وفي هذه الحالة يساوي مبلغ التعويض القيمة المعتمدة¹.

حيث يؤكد البعض الآخر، على أنه في حالة الخسارة الكلية للسفينة فإذا كانت قيمة السفينة محددة في وثيقة التأمين، إلترم المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملاً، أما إذا لم تنشر الوثيقة لقيمة السفينة فيجب تقويم السفينة وفقاً لقيمتها، وقت بداية الرحلة ودفع التعويض على أساس هذه القيمة².

فإذا كان هلاك السفينة كلياً، فيحدد التعويض أو الضرر طبقاً على أساس قيمة السفينة مادة 354 من القانون الأردني المبينة في الوثيقة في يوم ابتداء الأخطار أي في بداية السفر³، ويجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض عند الاقتضاء، ومن النادر أن يسوي التعويض في هذه الحالة بطريق الخسارة بل الغالب أن يلجأ المستأمن إلى الترك⁴، وإذا كانت الخسارة تمثل ما انفقته المؤمن له على السفينة، فيتحدد مبلغ التأمين بمقدار ما ينفقه المؤمن له، على ان يحسم ما يساوي الحصة التي تقع عليه من الحادث⁵.

كما جاء في نصوص القانونية الأردنية المتعلقة بعقود التأمين في القانون المدني الأردني في نص المادة 344 أنه: " إذا هلكت السفينة وكان الربان صاحبها أو أحد أصحابها فيرجأ دفع حصته من التأمين لغاية إبراز الشهادة أين تثبت نتيجة التحقيق الإداري

¹ دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين، مرجع سابق، ص 694

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني والثالث، مرجع سابق، ص 443-444.

³ لطيف جبركوماني، القانون البحري: (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيع، التأمين)، الطبعة الثانية، الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة، عمان، الأردن، 2003، ص 282.

⁴ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، ص 484.

⁵ لطيف جبركوماني، المرجع السابق، ص 282.

الذي يجب إجراءه بشأن سلوكه، فإذا ذنب من هذا التحقيق أن الهلاك يرجع لأخطاء الريان، وإن لم يؤاخذ بغش أو خداع فيصبح بإعفاء المؤمن من حصة الريان المؤمنة بعد دفعهم له على سبيل التسوية خمسين في المائة من التعويض¹.

والمادة 354 من نفس النص القانوني تقر بأن " إذا كان هلاك السفينة كلياً فيما يختص بخسائر السفينة الخاصة، فيحدد الضرر بالنظر إلى قيمة السفينة، وفي حال خسارة النفقات يحدد مبلغ الضرر بالنظر إلى المبلغ الذي ينفقه المؤمن له بعد حسم الحصة التي قد تستوجب له عن الحادث المسبب للنفقات عند الاقتضاء.

كما يجب على الريان أن لا أقوم بتصفيح السفينة أو ترميمها، وعلى الريان أيضاً قبل إجراء الإصلاحات في مرفأ الإرساء الوقتي أن يستشير مأمور الضمان إذا وجد، وإذا كانت هذه الإصلاحات متعذرة أو باهضة النفقة فعليه " الريان" أن لا يجري فيه إلا الإصلاحات التي لا غنى عنها، وللضامنين أن يرسلوا السفينة إلى مرفأ

مجهز يمكن من إجراء الإصلاحات باقتصاد في النفقة، وتقطر السفينة إلى هذا المرفأ عند الاقتضاء"².

ثانياً: تقدير التعويض على البضاعة :

لا صعوبة في الأمر إذا تمثلت خسارة الشيء المؤمن عليه في خسارة نقدية نتيجة ما بدله من نفقات في سبيل درء الخطر عن البضائع، فعلى المؤمن دفع هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه³.

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1428هـ-2007م، ص 802

² بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، المرجع نفسه، ص 804.

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 376.

فالأضرار التي تلحق بالبضاعة، قد تكون هلاك كلي أو تلف يصيب البضاعة، ففي حالة هلاك البضاعة فإن المؤمن ملزم بتعويض المؤمن له قيمة هذه البضاعة كما لو وصلت سالمة إلى الميناء المقصود بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التأمين المحدد بالعقد¹.

لذلك يقدم على المؤمن أن يقوموا بدفع التعويض عن الخسائر المادية مع مراعاة وأخذ الحيطة من نوع هذه الخسارة المادية، سواء كانت هذه الخسارة تقديرية أو حقيقية، بالإضافة إلى الخسارة الجزئية.

1. التعويض في حالة الهلاك الجزئي للبضاعة:

تكون الخسارة جزئية للبضاعة في حالة وصولها إلى ميناء الوصول وهي سالمة مع تغيير جزئي بسبب تضرر جزئي في علامتها أو تغليفها وهذا ما يجعلها غير قابلة للتشخيص والمعينة، أو نتيجة فقد جزء من البضائع وتباع البضاعة في هذه الحالة عند الوصول في المزاد العلني ويبين الثمن المخفض الخسارة المئوية².

وإذا تلفت البضاعة فقط، فإنها تباع عادة عند الوصول بالمزاد العلني ويستحق المؤمن له نسبة من مبلغ التأمين بقدر التلف الذي حصل طبقاً لقاعدة النسبية، وذلك حسب القيمة المقدرة للبضاعة في ميناء الوصول، كما أشار إلى ذلك المشرع الجزائري في المادة 144 من الأمر رقم 95 - 07 بنصه: "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها ومي سالمة في نفس الزمان والمكان، يطبق معدل نقص القيمة المحسوبة بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها³."

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الأولى، 1999م-1420هـ، الطبعة الثانية، 2000م-1421هـ، الطبعة الثالثة 2002م-1422هـ، الطبعة الرابعة، 2009م-1423هـ، الطبعة الخامسة 2011م-1432هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1432 هـ-2011م، ص 293.

² مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992، ص 202.

³ عزيزة دماش، آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين، مجلة الحقوق والحريات، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي بتيبازة، العدد 02، المجلد 09، تاريخ الإرسال 2021/06/22، تاريخ القبول 2021/10/27، تاريخ النشر 2021/10/31، ص 67.

وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسارة، فهناك التسوية بالفرق من جهة وهناك التسوية بالنسبة (الحصة) من جهة أخرى، وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

– التسوية بالفرق:

إن المعنى الموازي لهذه الطريقة هو تحديد قيمة البضاعة، وهي لم يمسهها ضرر وقيمتها وهي تالفة حتى لو أنها وصلت إلى ميناء التفريغ، واعتبار الفرق بين القيمتين هو حصة المساهمة في الخسائر المشتركة المتحققة نتيجة بذل التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة للإرسالية البحرية¹، وإن هذه العملية تخلق الصعوبة العملية بعدم تقدير قيمة البضاعة يوم التفريغ، تباع في نفس اليوم بالإضافة قد تقضي مدة من الزمن بين التفريغ وبين تقدير وبيع البضاعة التي لحقها التلف من جراء التضحية، وما قد يبدو من تقلبات على أسعارها يوم التفريغ، وما قد يحدث من إختلالات على سعر العملة مكانا وزماناً، الأمر الذي يجعل هذه الطريقة لا تتضمن حلاً لمثل هذه القضايا مما يجعلها عرضة لنقد عدم العدل فيها، ولا يمثل الفرق بين هذين المبلغين الخسائر البحرية المشتركة التي لحقت صاحب البضاعة، والقيمة التي تتماشى طبقاً لهذه الطريقة، قيمة البضاعة على أساس سعرها في السوق في آخر يوم من أيام التفريغ أو في تاريخ انتهاء الرحلة البحرية إذا لم تصل البضاعة إلى ميناء تفريغها².

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

وطريقة التسوية بالفرق هي طريقة دقيقة وأقرب إلى العدل والإنصاف بشرط ألا يؤخذ رقم البيع في تاريخين مختلفين ثمن البضاعة تالفة يوم البيع وثمانها سليمة يوم التفريغ³.

¹لطيف جابر كومانبي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 283 .

² حسن حرب اللصامصة، الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص ص 247-249.

³ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مرجع سابق، ص 90.

- التسوية بالنسبة (الحصة):

إن مضمون هذه الطريقة يتمثل في استخراج نسبة من بيع البضاعة تالفة إلى قيمتها سليمة يوم البيع وقت التفريغ بحسب ما يرد في الفاتورة التجارية التي تعطى لمستلم تلك البضاعة، وفي حالة عدم وجود مثل هذه الفاتورة التجارية يأخذ بالقيمة عند الشحن، وتتضمن هذه القيمة وقت التفريغ نفقات التأمين، وأجرة النقل إلا إذا تحمل مخاطر فقد الأجرة من أصحاب المصالح غير أصحاب الشحنة، لكن إذا أتلقت وبيعت ولم يتفق على تقدير الخسائر البحرية المشتركة المترتبة عن التلف، فإن قيمتها التي تساهم في تسوية تلك الخسائر، وهي الفرق بين ما في حصيلة البيع، وقيمتها سالمة، مقدره وفقا لقاعدة استخراج نسبة ثمن بيع البضاعة تالفة إلى قيمتها سليمة، وقاعدة النسبة ليست من النظام العام، فيجوز الاتفاق على أن يتحمل المؤمن كل تلف يصيب الشيء ولو كان جزئيا وفي حدود مبلغ التأمين¹.

حيث إذا وصلت البضاعة تالفة، فيجري تقرير التعويض على أساس النسبة بين قيمتها سالمة وقيمتها تالفة في ميناء الوصول، ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن عليها، وهذه هي طريقة التسوية بالنسبة أو بالحصة المتبعة في تسوية الخسائر المشتركة، وبدون إسقاط النفقات المفروضة على البضاعة والرسوم الجمركية، ويمكن أن نأتي بمثال من الواقع².

مثال إذا كانت البضاعة في ميناء القيام قيمتها 900 دينار جزائري، وقيمتها في ميناء الوصول مثال 1000 دينار جزائري، وكان مبلغ التأمين 800 دينار، وعند الوصول ظهر أن هناك تلف في البضاعة فقدت في ميناء الوصول بمبلغ 600 دينار باعتبارها تالفة، فيكون مقدار التلف على أساس الفرق من قيمة البضاعة سالمة في ميناء الوصول، وقيمتها تالفة في نفس الميناء، يعني $1000 - 600 = 400$ دج، وعند تطبيق قاعدة النسبة، تكون نسبة التلف هي $1000 / 400 = 5/2 * 800$ ، الذي هو مبلغ التأمين ويساوي 320 دج مقدار التعويض.

¹ علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 432.

² محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفق الأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، الرياض، العليا، 1433هـ-2012م، ص ص 401 - 420.

وبالنظر إلى التشريعات العربية فبالنسبة للمشرع المصري فقد نضم حالات التعويض عن البضاعة في حدود الخسارة الجزئية في المادة 390 من قانون التجارة البحرية المصري من الفصل الأول " الأحكام العامة" القسم الثاني " التأمين على البضائع" التي نصت على أنه: "تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سالمة في زمان ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين¹ .

وأفهم من خلال هذا النص القانوني المذكور أعلاه أن المشرع المصري اعتمد على طريقة التسوية بالنسبة من أجل الاجتناب والابتعاد في عملية تغيير الأسعار.

2. التعويض في حالة الهلاك الكلي للبضاعة:

إن التعويض في حالة الهلاك الكلي للبضاعة يكون بحسب طبيعتها، إذا كانت الخسارة تقديرية أو حقيقة وهذا ما أكده المشرع الجزائري بالنسبة لحالة المساهمة في الخسارة المشتركة أو الإنقاذ أو المساعدة من خلال نص المادة 105 من قانون التأمينات الجزائري، حيث بحسب تعامل المؤمن في هذه الحالة، فإذا كانت الخسارة تقديرية فإن للمؤمن الحق في اعتبار الخسارة اللاحقة بالبضاعة خسارة جزئية، مما يدفعه إلى المطالبة بالتعويض أو أن نعتبرها خسارة كلية، ويقوم بتخلي البضاعة للمؤمن لقاء مبلغ التأمين² .

أما إذا كانت الخسارة حقيقية فيكون ذلك في حالة الهلاك الكلي للبضائع المنقولة بحرا وخروجها من الأعمال المراد استعمالها فيها³، نأخذ مثال على ذلك مثال لو تعرضت شحنة من المواد الغذائية للتلوث بماء البحر فأصبحت تالفة وغير قابلة للإستهلاك أو في حالة أخرى في حالة فقدانها بالكامل أثناء عملية نقلها في البحر وحدثت مشكلة في استردادها أو كما لو سرقت البضاعة من قبل لصوص البحر أو سقوطها في البحر، هنا تحدث أو تتحقق الخسارة الكلية الحقيقية بسبب تحقق مباشر للخطر البحري المؤمن منه، ويعني هذا يجب

¹ باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012، ص ص 221-222.

² بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص ص 291، 296

³ باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مرجع سابق، ص 218.

على المؤمن أن يدفع التعويض للمؤمن له سواء كان التعويض محدود القيمة في الوثيقة إذا كانت محددة وقت إبرام العقد.

الفرع الثاني: المسموحات (الإعفاءات)

الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه كاملاً، بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين غير أن القانون يجيز اشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يتجاوز الضرر حدًا معينًا (5% مثلاً)¹، أو الحكمة من المسموحات هو تقادي المطالبة قليلة الأهمية وحمل المؤمن عليه على المحافظة على البضائع التي يتم نقلها بحراً².

ويمكن تقسيم هذه المسموحات إلى قانونين واتفاقية، وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ. المسموحات القانونية:

وهي التي لا تفوق واحد في المائة من مجموع قيمة السفينة أو البضاعة المؤمن عليها، فإن كان أقل ذلك فلا تقبل الخسارة، وذلك بهدف إعفاء المؤمن من المطالبة قليلة القيمة سواء بالنظر لمصاريف الالتجاء إلى القضاء أو بالنسبة لحجم الخسارة المتكبدة عامة كانت أو خاصة، بحيث يتحملها المؤمن له وحده في نهاية المطاف³.

وفي الواقع فإن هذا الإعفاء القانوني نادر التطبيق في الحياة العملية، إذ تنص عادة وثائق التأمين على نسبة من الإعفاءات أعلى من الإعفاء القانوني، وقد أكد القانون الفرنسي الجديد هذا الواقع العلمي، إذ جاء خالياً من النص على هذا الإعفاء القانوني السابق (المادة 408 من التقنين المدني الفرنسي) اكتفى بالإعفاءات للاتفاقية⁴.

ب. المسموحات الإتفاقية .

يمكن لأطراف عقد التأمين البحري على البضائع الاتفاق على سنة معينة من المسموحات تزيد عن السنة المحددة قانوناً وذلك لما يمنحه النص القانوني من حرية تعاقدية

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 486-487.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 376-377.

³ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006-2007، ص 452.

⁴ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مرجع سابق، ص 92.

في هذه النقطة القانونية¹، وتنص المادة 360 من التقنين البحري المصري الجديد أنه (يجوز الاتفاق على إعفاء المؤمن من التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملاً، إذا جاوز الضرر حد الإعفاء)²

مثال على ذلك فلو نفرض أن بضاعة مؤمن عليها بمبلغ 1000,000 دينار جزائري مع مسموح قدره 25 % ثم أصابت البضاعة خسارة قدرها 40000 دج، امتنع على المستأمن المطالبة بقيمة هذه الخسارة . أما إذا بلغت الخسارة 2000,000 دج، فلا يستحق المستأمن إلا 100 000 د.ج.

ج. المسموحات وعجز الطريق :

وفي الحالات التي يصاب فيها الشيء المؤمن عليه بالنقص العادي أثناء الطريق، أي عجز الطريق يجب أن يحسب المسموح بعد استنزال عجز الطريق والعلة من هذا العمل واضحة، إذ أن المسموح يهدف إلى إعفاء المؤمن من تعويض الأضرار التي تقع على عاتقه في حدود المسموح، وهذا ليس الحال فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن عجز الطريق العادي، إذ أن هذه الآراء ناشئة عن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه مما يقع على عاتق المستأمن³.

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

للإجابة على هذا السؤال هناك من يفرق بين الأمرين (المسموحات القانونية، ولاتفاقية) ففي الحالة الأولى بالنسبة للمسموحات القانونية: فلا يخصم المسموح القانوني من التعويض المستحق للمؤمن له إذا لحقه ضرر يزيد عن المسموح.

أما في الحالة الثانية بالنسبة للمسموحات الاتفاقية، فإنه يمكن خصم المسموح من مبلغ التأمين بينما يرى البعض الآخر وجوب خصم النسبة في الحالتين، ويؤكد جانبا آخر أنه لا محل للتمييز بين المسموحات الاتفاقية والمسموحات القانونية لأنه يتعين على المؤمن دفع

¹ باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مرجع سابق، ص 223.

² المادة 360 من التقنين البحري المصري، من قانون التجارة البحري المصري، من الرقم 8 لسنة 1990.

³ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 175.

التعويض كاملاً دون خصم القيمة المسموح بها إلا إذا كان هناك اتفاق على ذلك لأن القصد من وراء المسموحات هو إبعاد المؤمن له على المطالبة بمثل هذه النسب¹، والفكرة من هذا المسموح أيضاً في التخفيف على المؤمن من جانب والإبقاء على مصلحة للتأمين في المحافظة على الشيء مادام أن تعويض الضرر لن يكون كاملاً إذ يمثل عليه أن يتحمل جزءاً منه².

د. التسوية بالمجموعات

لنفرض أن بضاعة قيمتها 10,000 دولار موزعة على عشر مجموعات متساوية أمن عليها بقيمتها مع مسموح اتفاقي قدره 10 % ثم فقدت إحدى هذه المجموعات وقيمتها 1000 دولار، فإن للمؤمن أن يدفع بعدم قبول دعوى المتأمين أن الضرر لم يتجاوز 1000 دولار المسموح ودراً لهذا العيب يتفق في الوثيقة على حساب المسموح بالنسبة إلى القيمة الاجمالية للبضاعة المؤمن عليها، بل تقسم البضاعة إلى عدد معين من المجموعات، ويطبق المسموح بالنسبة إلى كل منها على حدة، ففي المثال السابق يجوز رفع الدعوى إذا تجاوزت الخسارة اللاحقة بالمجموعة الواحدة 100 دولار، وتعرف هذه الطريقة بطريقة "التسوية بالمجموعات"³، وهي تؤدي إلى تقسيم التأمين إلى عدة تأمينات متميزة مع تحديد مبلغ التأمين خاص لكل منها.

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 456.

² علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص 433.

³ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان (التأمين البحري)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 476.

الفصل الثاني

الإطار الإجرائي لدعوى الخسارة في التأمين
البحري.

الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لدعوى الخسارة في التأمين البحري.

تجري دعوى الخسارة من قبل المؤمن له او المستفيد بناء على بعض النقاط القانونية التي يجب الوفاء بها، والاتفاق عليها من قبل فقهاء التأمين البحري والمتضمنة في إثبات المؤمن له على فائدة التأمين الخاصة به وقت وقوع المؤمن عليه الخطر، وتحقق الخسارة المادية، قد تكون شركة التأمين موقعة على الوثيقة ولكن ليس المستفيد في سياق التأمين لصالح شخص ثالث، حيث يجب الاطلاع على سند الشحن وفواتير الشراء للبضائع المؤمن عليها¹.

ومن هذا الحكم بالنسبة للنقطة القانونية المتمثلة في مدى تحقق الخطر المؤمن منه ومدى إلحاق خسارة مادية بالبضاعة والذي يثبت بموجب تقرير الخبرة والمعينة بعد وقوع الحادث المؤمن منه، بالإضافة إلى اعتماد هذه النقط القانونية في استعمال دعوى الخسارة. حيث لا يجوز للمؤمن عليه الرجوع للمؤمن للمطالبة بتعويض التأمين عن الخسارة الكلية او الجزئية في حدود مبلغ التأمين ما لم يثبت وقوع الخطر، وأن هذا الخطر شامل وثيقة التأمين، وانه وقع على الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين، وعليه أن يعرض بكافة الوسائل لان المؤمن عليه تاجرًا ثم يقوم بتقديم المستندات المؤيدة للمؤمن مصحوبة بطلب تعويض، ويجب على المؤمن دفع التعويض نقدا بعد ثلاثين يوما من تقديم هذه المستندات².

لذا فقد قسم هذا الفصل إلى مبحثين سيتم التحدث في الأول عن كيفية إجراء دعوى الخسارة في التأمين البحري، بإبراز الإثبات الذي يلتزم به المستأمن في مطلب أول، ثم إثبات أعمال إجراءات دعوى الخسارة في مطلب ثاني، ثم في المبحث الثاني سيخصص لتبيان تسوية دعوى الخسارة في التأمين البحري في مطلبين، سيعرض المطلب الأول إجراءات التسوية في دعوى الخسارة ثم في المطلب الثاني سنتناول الاختصاص القضائي والتقدم في دعوى الخسارة.

¹ باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مرجع سابق، ص 225.

² عبد القادر العطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 555.

المبحث الأول: مباشرة دعوى الخسارة في التأمين البحري

تباشر وتستعمل دعوى الخسارة في جميع المخاطر مهما كانت درجتها إذ يستوفي على المستأمن، إذ طالب بتعويض التأمين، أن يقوم بإثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وإثبات الضرر اللاحق به، فإنه نفترض ان الضرر قد تحقق في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين، وللمؤمن نقض هذه القرينة بالإثبات العكسي، إذ يجب على المستأمن إخطار المؤمن بالحادثة في مدة ثلاثة أيام من وقت ورود الخبر اليه.

حيث انه لم ينص القانون على ميعاد معين للوفاء بالتعويض، بيد أن وثائق التأمين تنص عادة على دفع التعويض خلال ثلاثين يوما من تقديم المستأمن للأوراق المثبتة للضرر¹.

بالإضافة إلى الاعتماد على النقط القانونية المتمثلة في مدى تحقق الخطر والضرر المؤمن منه والواجبة الاستيفاء من طرف الفقهاء في استعمال وإجراء هاته الدعوى والمتمثلة في إثبات المؤمن له لمصلحته التأمينية أيان حدوث الخسارة المادية².

ولدراسة دعوى الخسارة في التأمين البحري، ينبغي معرفة الجوانب التي تحد من خصوصياتها، وإذ هاته الدعوى تأخذ شكل التأمين البحري بصفة عامة، لذا من الضروري التطرق في هذا المبحث إلى الإثبات الذي يلتزم به المستأمن لهذه الدعوى كمطلب أول، ثم في المطلب الثاني خصص لإثبات أعمال إجرائتها في التأمين البحري.

المطلب الأول: الإثبات الذي يلتزم به المستأمن

يجب على المستأمن الذي يطالب المؤمن بالتعويض أن يثبت أمورا أربعة: الحق في التأمين، ومصلحته في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، وإثبات تعويض الأشياء للخطر المؤمن عنه، إثبات الحادث أو الكارثة.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الأزاريطة، الإسكندرية، 2007، ص ص 531 - 532.

² مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص ص 176 - 177.

الفرع الأول: إثبات الحق في التأمين

يجب على من يطالب بالتعويض عن الضرر أن يثبت حقه في التأمين، ويثبت أساس حق التمسك بالتأمين والمطالبة بالتعويض، فإذا كانت المطالب بالتعويض هو المؤمن له الموقع على الوثيقة فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها، ويخلص من تقديمها إذا كانت لحاملها، ومن التظهير إذا كانت الوثيقة لأمر، وإذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين، فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا ومباشرا اتجاه المؤمن في الحصول على مبلغ التعويض¹، وفي حالة الوثيقة الاسمية فإنه يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت أن الوثيقة من انتقلت بمقتضى إجراءات حوالة الحق، وان ملكية السفينة قد انتقلت إليه أو اجر تاليه غير مجهزة، إذ أن التأمين يستمر بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط إخطار المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار².

الفرع الثاني: إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه.

يتعين على المؤمن له أن يثبت أنه عند تحقق الخطر المؤمن منه كانت له مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها³، ويؤكد البعض، أن إثبات المصلحة في التأمين لا ينصرف فقط للحظة وقوع الكارثة بل يجب عليه إثبات توافر هذه المصلحة أيضا عبد المطالب بالتعويض⁴.

ولا يكفي إثبات المصلحة في التأمين مجرد تقديم وثقت أو شهادة التأمين، ففي التأمين على البضائع يجب تقديم سند الشحن⁵، ويمكن أيضا إثبات المصلحة عن طريق سند الدين، أو عقد بيع البضائع، أو فاتورة شرائها.

¹ عزيزة دماش، آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري، مجلة الحقوق والحريات، مرجع سابق، ص 68.

² يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مرجع سابق، ص 93.

³ دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، مرجع سابق، ص 714.

⁴ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الأشخاص البريون)، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 2003، 2004، الفقرة 585، ص 459.

⁵ دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 714.

أما في التأمين على السفينة يجب تقديم الشهادة المثبتة لملكية السفينة، أو شهادة تسجيلها باعتبارها دليلاً على الملكية¹.

حيث أنه يمكن ورود في وثيقة التأمين شرط يعفى المؤمن بموجبه المؤمن له من تقديم دليل يثبت المصلحة، باستثناء تقديم الوثيقة نفسها، وتجدر الإشارة في هذا الكلام، أن تسوية التعويضات تحصل بتقديم الوثائق التي تبرر هاته المطالب².

الفرع الثالث: إثبات تعرض الأشياء للخطر المؤمن منه

يجب على المؤمن له أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المؤمن منها في عقد التأمين³، وبالنسبة للتأمين على السفينة يتحقق ذلك بإثبات مباشرة السفينة لرحلتها عن طريق دفتر يومية السفينة⁴، أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية، ويتم عادة بسندات الشحن، ويكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات حتى يقيم المؤمن الدليل على عكس ذلك بكافة طرق الإثبات وليس في حجية سند الشحن في مواجهة المؤمن رغم أنه لم يكن موقفاً عليه فإذا كان صحيحاً أن الاتفاقيات تقتصر حجيتها على عاقيها ولا حجية لها إزاء الغير فمن الثابت أن التصرف ولو كان محرراً في سند عادي قد يصلح لإثبات إزاء السير باعتباره واقعة مادية وإذا تضمن سند الشحن شروط تحدد البضائع على وجه الدقة كشرط الجهل بالوزن أو الكمية أو بيانات الشاحن غير معتمدة، فلا يكفي للإثبات اتجاه المؤمن، ويجب اللجوء إلى طرق إثبات أخرى كبيان الحمولة وإيصالات سداد الرسوم الجمركية، وما كان الأمر يتعلق بواقعة مادية فإن جميع طرق الإثبات تكون مقبولة⁵.

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، الفقرة 585، ص 459 - 460.

² ZINEB IDRISIA HAMZI, le contrat d'assurance maritime en droit marocain, thèse pour le doctorat en droit, faculté de droit et de sciences politiques d'aix, marseille, 1999-2000, p 167 .

³ محمود سمير الشراوي ود محمد الفليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008، الفقرة 567، ص 564.

⁴ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني والثالث، المرجع السابق، الفقرة 587، ص 461 وما يليها.

⁵ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 209.

الفرع الرابع: إثبات الحادث أو الكارثة

وفيما يتعلق بإثبات الحادث أو تحقق الخطر، فإنه يحصل بدفتر يومية السفينة، ويجب الاعتماد بالوقت الذي وقع فيه الحادث وليس الوقت الذي ظهرت فيه آثار الحادث لاعتبار المؤمن مسؤولاً عن الحادث، فإذا وقع الحادث وتحقق الخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، فإن المؤمن يلزم بالتعويض عنه، ولو كان الضرر لم يظهر إلا بعد انقضاء زمن التأمين¹.

فإن الأضرار التي تظهر خلال سريان التأمين ولكنها نشأت عن تحقق الخطر قبل التأمين، فإنها تظل خلال سريان التأمين، بالرغم أنها نشأت عن خطر تحقق قبل التأمين، فإنها تظل على عاتق المستأمن.

وفي التأمين الشامل لجميع الأخطار يكفي المستأمن إثبات الضرر اللاحق، وأنه وقع في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين، أما في التأمين مع شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة، فيجب على المستأمن إثبات أن الحادث، إنما يرجع إلى أحد الأسباب المحددة في الوثيقة .

إذ يجب على المؤمن له إثبات الكارثة التي تعرض لها ومن ثمة يتعين عليه إثبات ثلاثة عناصر رئيسية وهي:

1. إثبات وقوع الكارثة:

ألزم المشرع المؤمن له بوجود إخطار المؤمن بتحقيق الخطر²، وذلك أن المؤمن له الذي يسعى للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه ملزم بإثبات حصول الكارثة، ويشكل هذا الإثبات الخطوة الأولى للحصول على حقه في التعويض ويتم إثبات الكارثة بمحضر إثبات حالة، أو بخطاب يتضمن تحفظات الخسارة الحاصلة والموجه إلى المؤمن والناقل ويلاحظ أن إخطار المؤمن بالكارثة يمكن هذا الأخير من اتخاذ الإجراءات اللازمة بهذا الخصوص³.

¹ مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 209.

² المادة من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، السابق الذكر.

³ دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، مرجع سابق، ص 715 و716.

2. إثبات حجم الكارثة ونوعها:

يجب على المؤمن له أن يخطر المؤمن حسب ما نصت عليه المادة 108 من الأمر 07195 " يجب أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه، وخلال 7 أيام على الأكثر، بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بيان خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر"¹، حيث انه لا يكفي للمطالبة بالتعويض أن يثبت المؤمن له حصول الكارثة فحسب بل يجب عليه أن يقدم الدليل على حجم الكارثة، وهل أنها تجاوزت حد الإعفاءات المسموح به قانونا أم لا، ومدى جسامتها وما إذا كانت كارثة جسيمة تجيز الترك، أو خسارة جزئية، أو مجرد حوارية مصروفات لا تجيز إلا دعوى الخسارة².

3. إثبات سبب الكارثة:

يؤكد البعض على أن الإثبات في هذه الحالة يتوقف على نوع التأمين المبرم هل انه تم وفقا لشرط ضمان كل الأخطار، أو وفقا لشرط الضمان مع الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة، أو شرط ضمان الخسارة الخاصة³ with average clause، حيث أنه إذا أبرم عقد التأمين وفقا لشرط ضمان كل الأخطار الانجليزي أو الفرنسي يعفي المؤمن من إثبات سبب الكارثة وذلك لوجود قرينة تفيد ان الكارثة تعد ناتجة عن أحد الأخطار المضمونة وفقا لهذا الشرط، ومن ثمة بتعيين على المؤمن له فقط إثبات الكارثة، أما إذا ادعى المؤمن أن الكارثة ناتجة عن خطر مستبعد من الضمان فعليه إثبات ما يدعيه، وإذا ادعى المؤمن أن الكارثة⁴، توجه إلى العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه، وجب عليه إثبات وجود هذا العيب. ونفهم من هذا الأمر في هذا السياق أن يكون التأمين قد أجري وفقا لشرط ضمان كل الأخطار أو وفقا لشرط الإعفاء من الخسارة الخاصة إذن استخلص أن إثبات الحادث بسبب

¹ المادة 108 من الأمر رقم 95-07، المعدل والمتمم والمتعلق بالتأمينات، سالف الذكر، التي سبق الإشارة إليها.

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، الفقرة 588، ص ص 461-462.

³ دريسي أمينة، المرجع السابق، ص ص 716-717.

⁴ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، الفقرة 588، ص ص 462-463.

الكارثة يتم بوسائل متعددة أهمها يومية السفينة، والتقرير النحوي أو غيرها من وسائل الإثبات وذلك أن الأمر هنا يتعلق بإثبات واقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات.

الفرع الخامس: حلول المؤمن في حقوق المستأمن

متى قام المؤمن بدفع تعويض التأمين للمستأمن، فهل يحل بما دفعه من تعويض في حقوق المستأمن والدعاوى التي تكون للمستأمن تجاه من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن؟

وتعرض المسألة في حالتين: الأولى إذا ضحى بالشيء المؤمن عليه في بدل السلامة العائمة، فإن للمستأمن دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة، والثانية إذا هلك الشيء المؤمن عليه أو تلف بسبب خطأ الغير كما في حالة التصادم بين الخطأ، فإن المستأمن دعوى المسؤولية تجاه المتسبب في التصادم أو تجاه الناقل¹.

ويمتنع على المستأمن أن يجمع بين دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة أو دعوى المسؤولية وبين دعوى الخسارة الناشئة عن عقد التأمين، حتى لا يحقق ربحاً وإثراً يتنافى مع مبدأ التفويض في التأمين ومن غير المقبول أيضاً أن يبدأ للغير من التزاماته بين قيام الدائن بالتأمين فمن العدل والحال كذلك أن يفيد المؤمن من دعاوى المستأمن وحقوقه تجاه الغير. ولكن كيف يمكن تفسير انتقال حقوق المستأمن إلى المؤمن²؟

وقد يقال بأعقد التأمين يتضمن إلتزاماً على عاتق المتأمن بحوالة حقوقه ودعاويه إلى المؤمن، وأن الحوالة تنشأ ضمناً من واقعة حصول المستأمن على التعويض من المؤمن ولكن يعيب هذا التفسير أنه لا بد من إتباع إجراء حوالة الحق وهي قبول الغير المسؤول لهذه الحوالة أو إبلاغه بها³.

والحلول في نطاق التأمين هو حق المؤمن الذي دفع التأمين للمؤمن له أو المستفيد، على أن يحل محله في جميع ماله من حقوق ودعاوى تجاه الغير المسؤول عن الضرر، للمطالبة بالتعويض المستحق عن هذا الضرر، في حدود ما دفعه للمؤمن له، ويعتبر هذا الحق من أهم المبادئ الأساسية في التأمين على الأضرار لدوره الكبير في تحقيق الصفة

¹ مصطفى كمال طه، وأ. وائل أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 211.

² مصطفى كمال طه، ووائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 211.

³ مصطفى كمال طه، ووائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص ص 211-212.

التعويضية التي يقوم عليها هذا النوع من التأمين، أي أنه لا ينطبق على تأمين الأشخاص، وكذلك في تحقيق العدالة المنشودة بين كافة أطراف عقد التأمين¹.

وبصفة عامة يقصد بالحلول التبدل أو التغيير في العلاقة القانونية، فإذا تم ذلك عن طريق استبدال شيء بشيء آخر كان الحلول عينيا، أما إذا تم عن طريق إحلال شخص محل آخر، كان الحلول شخصيا.

وهذا ما نصت عليه المادة 38 من الأمر 95-07، المتعلقة بالتأمينات على أنه " يحل المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوي تجاه الغير مسؤولين، في حدود التعويض المدفوع له، ويجب أن يستفيد أولويا المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة².

المطلب الثاني: إعمال دعوى الخسارة في التأمين البحري

يتمثل إعمال دعوى الخسارة البحرية فيما يلي :

الفرع الأول: مكان وزمان إقامة الدعوى

إذا كان الأصل يقضي بأن يكون الحصول على التعويض من خلال دعوى يقيمها المؤمن له، فليس ثمة ما يمنع أن تكون تسوية الخسائر ودية بالاتفاق بين الطرفين وإذا كانت المطالبة قضائية فإنها تقام في محكمة توقيع العقد أما إذا وقع نيابة عن المؤمن وكيله فتقام الدعوى في موطن المؤمن وإذا صدر حكم من المحكمة يجيز للمؤمن أن يقدم دليل يخالف الوقائع المدونة في الأوراق الثبوتية التي قدمها المؤمن له، فلا يحول هذا الحكم دون الحكم على المؤمن بدفع التعويضات المتوجبة عليه بصورة مؤقتة قبل حسم موضوع البيانات الثبوتية المخالفة لما قدمه المؤمن له على أن يجعل هذا الأخير كفيلا يضمن ما يترتب على صدور الحكم النهائي بالأدلة المقدمة وتنتهي مسؤولية الكفيل بعد سنتين إذا لم يلاحق خلالها³.

¹ زينب موسى، حلول المؤمن محل المؤمن له في رجوعه على الغير المسؤول عن الضرر، مجلة الشريعة والاقتصاد، إشراف الأستاذ الدكتور، بلقاسم بوزراح، العدد الثاني عشر، ربيع الثاني، 1439 هـ، ديسمبر 2017م، ص 279.

² المادة 38 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 المتعلقة بالتأمين المعدل والمتمم بقانون 06-04 المؤرخ في 2006/02/20، الجريدة الرسمية، العدد 13، السالف الذكر.

³ لطيف جبركوماني، القانون البحري، مرجع سابق، ص 286.

الفرع الثاني: الميعاد القانوني

تحسب مدة 30 يوماً من طرف المؤمن له بعد تقديمه لكل الوثائق والأوراق المثبتة لحقه هـ في المطالبة بالتعويض، من المؤمن كالتزام يقع على عاتقه بالتعويض عملاً بالطبيعة القانونية المتعلقة بالتعويض في عقود التأمين البحري خاصة.

وهذا ما أكدته المشرع الجزائري في المادة 25 من وثيقة التأمين البحري الجزائري على البضائع وهذا في غياب نص في قانوني منظم لهذه النقطة القانونية في قانون التأمين رقم 04-06 المعدل للأمر رقم 107.95¹.

أما بالنسبة لموقف التشريعات العربية فقد نظمتها في إطار نصوصها القانونية بنفس المدة القانونية المعتمدة من طرف المشرع الجزائري، وهذا ما وضحته المادة 362 من قانون التجارة البحرية الأردني التي نصت على أنه " التعويضات المستوجبة على المؤمن تدفع نقداً بعد ثلاثين يوماً من تسليم جميع الأوراق الثبوتية"².

فمن خلال النص القانوني المذكور، يتضح أن المشرع الأردني كغيره من التشريعات العربية الأخرى أكدت على طريقة الدفع وهي " نقداً " إضافة إلى المدة القانونية المحددة بـ 30 يوماً للمطالبة بالتعويض على عكس المشرع الجزائري الذي ترك طريقة الدفع لاتفاق وحرية المتعاقدين تسهيلاً لمعاملات سوق التأمين البحري³.

وبالنظر إلى الهدف من وراء وضع المشرع الجزائري كغيره من المشرعين لميعاد قانوني بثلاثين يوماً قبل المطالبة بالتعويض، لمنح وقت قانوني للمؤمن من أجل التأكد من صحة الوثائق والأوراق الثبوتية وإمكانية إثبات عكسها من طرفه، وهذا ما استنتجه فقهاء التأمين البحري⁴، وعلى هذا الأساس يستوجب دفع مبلغ التعويض للمؤمن له على أساس الخسائر المادية بعد مباشرته الدعوى الخسارة أو في حالة المطالبة الودية دون انتقال ملكية المال

¹ المادة 25، الفقرة الأولى من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع التي نصت على أنه:

l.paiement de l'indemnit d'assurance les indemnites dues par l'assureur sont payables trente (30) jours au tard après la remise complet des pièces justificatives ».

² باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين على البضائع، مرجع سابق، ص 227.

³ باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين على البضائع، المرجع نفسه، ص ن.

⁴ مصطفى كمال طه، و وائل أنور بندق، التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2005، ص 179،

مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، ط2، سنة 1989، ص 488.

محل عقد التأمين البحري إلى نمة المؤمن، وهذا ما أكدته المادة 115 من ق، ت، ج المعدل بالذكر السالف 95-07¹، التي نصت على أنه يتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بالكامل، إما قبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية، وبالرجوع إلى المادة 62 من القانون البحري على السفينة دون البضاعة، ومتى تمكن المؤمن له من إثبات كل ما سبق، وجب على المؤمن دفع التعويضات المستحق للأضرار المقدرة والمعينة من طرفه بشرط أن لا يكون قد تحصل سابقا على التعويض².

الفرع الثالث: المعانية المادية

في حالة تحقق الخطر المؤمن منه وإلحاق خسائر مادية بالمال المؤمن عليه وبوصول البضاعة إلى ميناء المرسل إليه يقدم هذا الأخير بإعمال حقه في معاينتها والتأكد من مدى سلامتها³، وتكون المعانية المادية للبضاعة بموجب خبير متخصص أو وكيل الخسائر المعتمد من قبل المؤمن، وهذا ما أكده المشرع الجزائري وفقا للمادة 18 من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع.

والميعاد القانوني للخبرة والمعاينة يختلف باختلاف مكان وصول البضاعة كما أن بداية حسابه تكون من تاريخ تفرغ محل عقد التأمين البحري على البضائع ويكون بميعاد 30 يوم إذا كان وصول البضاعة إلى الميناء المقصود والمحدد في العقد⁴.

كما يمكن أن تضاف 15 يوم لإتمام المعاينة إذا كان وصول البضاعة إلى مكان داخلي في حالة نقلها إلى منطقة داخلية بعد تفريقها في ميناء الوصول، وذلك في حالة تمديد الضمان البحري بموجب عقد التأمين البحري على البضائع إلى النطاق البحري كما هو الحال في الواقع العملي بتمديد عقد التأمين البحري بوثيقة الاشتراك إلى 50 كلم من ميناء

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 179.

² عزيزة دماش، آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري، مرجع سابق، ص 70.

³ عزيزة دماش، آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري، المرجع نفسه، ص 69.

⁴ عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 291.

الوصول لنقلها إلى منطقة داخلية كالمكان النهائي للتفريغ مجاناً من المؤمن إعمالاً للتعاملات المفتوحة مع المؤمن له¹.

ومن ثم جاء موقف المشرع الجزائري مؤكداً على حق المرسل إليه أو ممثله القانوني قبل الاحتجاج²، بتلف البضاعة محل عقد التأمين البحري من إعمال المعاينة المادية كإثبات لتحقق الخطر المؤمن منه وتقدير الأضرار المادية .

ونفهم من هذا الكلام أن المعاينة المادية تكون بموجب خبير مختص أو وكيل الخسائر المعتمد من قبل المؤمن المادة 18 من وثيقة التأمين البحري الجزائري على البضائع والميعاد القانوني للمعاينة يكون من تاريخ تفريغ البضاعة إلى 30 يوم من تاريخ وصول البضاعة إلى الميناء المقصود والتاريخ المحدد في العقد ويمكن إضافة 15 يوم لإتمام المعاينة في حالة نقلها إلى مكان داخلي.

¹ تطور أحلام، محاضرات في آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين، السنة أولى ماستر، تخصص قانون بحري، قسم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022-2023.

² الاحتجاج هو تعبير من المرسل إليه أو ممثله القانوني عن رفضه قرينة التسليم المطابق.

المبحث الثاني: تسوية المنازعات المتعلقة بدعوى الخسارة في التأمين البحري.

قد تثير العقود الزمنية بشكل عام وعقود التأمين البحري في دعوى الخسارة على وجه الخصوص نزاعات بين أطرافها حول مسألة تنفيذها أو تفسيرها حين تحقق الخطر المؤمن منه وتعرض الأشياء المؤمن عليها للأضرار، الأمر الذي يدفع أصحاب الحق فيها لمحاولة تسويتها إما بالطرق الرضائية حين يحاول هؤلاء الوصول إلى حل من الحلول فيما بينهم بالطرق الودية أو باللجوء لتقاضي أمام الجهات المختصة عن طريق رفع الدعاوى المتاحة لهم أمامها.

ويقصد بالتسوية في دعوى الخسارة هي فض النزاع بعيدا عن الهرم القضائي والتسوية هي عملية فنية يجربها خبراء مختصين يطلق عليهم اسم خبراء التسوية، حيث أنها تنفذ لدى شركات التأمين الكبرى ضمناً على المصالح المستفيدة من الخسارة، وتتم في آخر ميناء للتفريغ أو في ميناء انتهاء الرحلة البرية طبقاً لقوانين ذلك الميناء. ويحق كل من القانون البحري، والقانون المدني وقانون التأمينات الجزائري بتنظيم وضبط أحكام التسوية في دعوى الخسارة.

ونلاحظ في الأخير أن سداد مبلغ التأمين وكذلك دفع القسط إذا لم تتم تسويتها بالطرق الودية فغالبا ما تثير المطالبة بمبلغ التأمين وتحديد خلافات أطراف مختلفة لهم مصلحة في التأمين بوجه عام قد تؤدي بالبعض منهم إلى اللجوء إلى جهات أخرى للفصل في النزاع، إذن السؤال الذي يطرح نفس الآن هو ما هي إجراءات تسوية المنازعات في دعوى الخسارة؟ وما هو اختصاصها القضائي؟ وللإجابة على ذلك تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول تحت عنوان إجراءات التسوية في دعوى الخسارة والمطلب الثاني تحت عنوان: الاختصاص القضائي لدعوى الخسارة في التأمين البحري.

المطلب الأول: إجراءات التسوية في دعوى الخسارة في التأمين البحري:

نظرا إلى عامل السرعة يعد عنصرا هاما في مجال التأمين البحري لدعوى الخسارة فإنه عادة ما يتم اللجوء إلى طرق لحل المنازعات التي تنشأ بين أطراف بصدد تسوية هذه المنازعات وتتمثل هذه الطرق إما في التسوية الودية للنزاع (الفرع الأول) أو باللجوء إلى التحكيم (الفرع الثاني) والتسوية القضائية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: طرق التسوية الودية

تسوى منازعات عقد التأمين في غالب الحالات بالطرق الودية، إذ تقدم شركات التأمين لمستأمنها الذين أصابهم الضرر مبلغا من المال يساوي مقدار الخسارة وينتهي توقيع الطرفين على إيصال المخالصة، وهذا لا يتم إلا في المنازعات البسيطة، أما في المنازعات الأخرى فيلتجئ الأطراف إلى الاستعانة في تقدير الضرر وأسباب تحققه بالخبراء كل حسب اختصاصه¹.

إذ يقصد بهذه التسوية محاولة تغطية الأضرار الناتجة عن الخطر البحري بالتراضي بين الأطراف، بحيث يقدم المؤمن الذي يتمثل في شركة التأمين للمؤمن له عند تعرف الشيء المؤمن عليه سواء كانت بضائع أو سفينة للضرر المعين في وثيقة التأمين مبلغ من المال من أجل تغطية الخسائر، وذلك بعد قيام المؤمن له بتبليغ المؤمن بوقوع الخطرة، حيث يتم تقييم الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه سواء تعلق الأمر بالسفينة أو بالبضاعة عن طريق اعتماد خبرة علمية يقوم بها أشخاص أو هيئات مؤهلين لهذا الغرض، يهدف الوصول إلى تغطية الأضرار بصورة عادلة، ومنع إثراء المؤمن له على حساب المؤمن أو العكس².
 مما يتطلب في كل عقد تأمين بحري أن يقوم الأطراف بتقييم الشيء المؤمن عليه قبل وقوع الخطر المؤمن لأجله حلب ويكون تحديد قيمة السفينة بيوم ابتداء الأخطار أي لا نفق للسفر قيمتها وهي سالمة في أو الرحلة خاصة في حالة الهلاك الكلي لها، أما في حالة مجرد إصابتها بأضرار تتوالى الإصلاح لبعض أجزاء السفينة فإن التعويض يكون في حدود مصاريف إصلاح هذا التلف أو استبدال القطع الضرورية لها وجعلها صالحة للملاحة من جديد، أما تحديد الأضرار التي تلحق بالبضائع فيكون بمقارنة قيمة البضاعة في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان³.

¹ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 04-2008، ص 84.

² بن غالم بومدين، مخبر القانون المقارن، واعي جمال مخبر القانون البحري والنقل، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، ISSN26027321/EISSN 2773-2649. "أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري، خصوصية كرسنها الممارسة التجارية، المجلد 05، العدد 01، تاريخ إرسال المقال: 2021/08/03، تاريخ قبول المقال: 2022/05/21، تاريخ نشر المقال: 2022/06/06، السنة 2022، ص 1933.

³ عزيزة دعماش، آليات المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري، مرجع سابق، ص 63.

لكن هذه الطريقة نادرا ما تعتمد من طرف المتعاقدين، لذلك عادة ما يستحسنون اللجوء إلى التحكيم وهذا ما سوف نتناوله في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: طرق التسوية عن طريق التحكيم

إن الطابع الدولي لعملية البيع والنقل ومشاركة عقد التأمين البحري ضمن هذه المجموعة العقدية لاقتصادية لضمان حسن تنفيذها وإرسال البضاعة من البائع الثاني إلى المشتري (المرسل إليه) عن طريق خدمات الناقل من آثاره المباشرة إمكانية اختلاف النظم والتشريعات القانونية داخلها ما يؤدي إلى تنازع القوانين، الأمر الذي أدى إلى التفكير في وضع اتفاقيات دولية تنظم تسوية الخسائر عن طريق تمكين الأطراف من اللجوء إلى التحكيم¹.

وعلى وجه العموم يقوم الفقه برجع أسباب اختيار الأطراف لهذه الوسائل إلى طابع السرية في إصدار الحكم وإلى الإجراءات السريعة في تسوية المنازعات على عكس المتابعة القضائية²، إذ يمثل التحكيم نوعا من القضاء الخاص الذي يتولاه أشخاص يعينون بإرادة الأطراف أو من هيئات تحكيمية ويتم اللجوء إليها سواء بموجب شرط في العقد قبل وقوع النزاع أو بمشاركة تحكيم بعد وقوعه، ما يجعل من القرار الصادر ملزم للأطراف ويعتبر مانعا لرفع الدعوى القضائية في ذات الوقت³.

وهذا ما نصت عليه المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري⁴. وكما أن المادة 1039 منه قد اعتبرت أن التحكيم يعد دوليا عندما تمس المنازعات المصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل وهو ما يعرف تحت مسمى التحكيم التجاري الدولي الذي يعد التأمين البحري حلقة منه⁵.

¹ بن غانم بومدين، واعلي جمال، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المرجع السابق، ص 1934.

² Latin pierre, assurance maritime, revue de droit maritime francais, N°585, paris, 1998, p 1064.

³ أحمد بلقاسم، التحكيم البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 68، وما يليها.

⁴ أنظر المواد من 1006 إلى 1038 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والتي تتضمن الإجراءات المتبعة في التحكيم الداخلي.

⁵ عمر بن سعيد، الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام قانون الإجراءات المدنية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2003، ص

غير أن هذه الطريقة لا تعني أنها الطريقة الأمثل في غالب الأحيان إذ أنه كثيرا ما ينظر إليها من قبل مهني القطاع على أنها مجرد تضييع للوقت ما دام أن النزاع سوف يعرض من جديد على القضاء، الأمر الذي أدى إلى تسوية الخسائر عن طريق التسوية القضائية.

الفرع الثالث: تسوية النزاعات بالطرق القضائية

إذ يتعين علينا في هذا الفرع أن نميز بين الدعاوى الناشئة عن العقد في دعوى الخسارة والدعاوى الناشئة من غير العقد، وذلك لما لهذا التمييز من آثار على الدعوى في حد ذاتها.

أولا: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين في دعوى الخسارة

1. دعاوى فسخ العقد:

وهي التي تخضع في محتواها وتنفيذها للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني وقانون الإجراءات المدنية باستثناء تلك الحالات التي يتم فيها الفسخ بالتراضي أو بإتفاق الطرفين أو بشرط تضعه شركات التأمين كجزء على عدم دفع الأقساط مثلا.

2. دعوى المطالبة ببطلان العقد:

وذلك من عنده مصلحة التمسك به فقد يكون للمؤمن له أو المؤمن طلب بطلان العقد في حالة وجود خلل في ركن من أركانه أو في شرط من شروطه الأساسية، كما يمكن لشركة التأمين طلب إبطال العقد إن تبين لها بأن المؤمن له قد ارتكب غشا أو تصريحاً لا يعبر عن الظروف الحقيقية للخطر المؤمن منه¹.

3. دعوى استرداد:

استرداد ما كان قد حصل عليه المؤمن له من تعويضات غير مستحقة .

4. دعوى استرجاع:

استرجاع ما دفعه المؤمن له للمؤمن من أقساط زائدة.

¹ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 87.

5. دعوى المطالبة بدفع الأقساط:

وهي المطالبة بدفع الأقساط الإضافية المستحقة عن تقادم الخطر المؤمن منه وغيرها من الدعاوى التي ترفع من المؤمن له أو المؤمن والتي يكون مصدرها عقد التأمين¹.
ثانيا: الدعاوى الغير ناشئة عن عقد التأمين في دعوى الخسارة.
ومن أهمها:

1. دعوى المضرور ضد المسؤول:

تكون عند وقوع الحادث والمتسبب فيه المؤمن على نفسه من المسؤولية المدنية.

2. دعوى المؤمن له ضد المؤمن:

وتكون بالتعويض عن المماثلة التعسفية في إعطائه حقوقه الناشئة عن عقد التأمين.

3. الدعوى المباشرة:

والتي يرفعها المضرور ضد المؤمن في التأمين من المسؤولية.

4. دعوى الدائن المرتهن:

أو صاحب حق الامتياز ضد المؤمن للمطالبة بمبلغ التأمين.

5. دعوى الوسيط ضد المؤمن له:

وتكون لاسترداد ما دفعه عنه من أقساط أو ضد المؤمن للمطالبة بدفع عمولته عما يكون قد قدمه من خدمات وخاصة إبرام العقود أو تحصيل الأقساط لفائدته من الزبائن².

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي لدعوى الخسارة في التأمين البحري

يعود اختصاص للقضاء الداخلي ابتدائيا ونهائيا بمختلف درجاته بالفصل في النزاعات والدعاوى في التأمين عندما تكون أطراف العقد وطنية معا سواء تعلق النزاع العقد أوليس بالعقد، ويحدد الاختصاص وفقا لقانون الإجراءات المدنية وقانون التأمينات، حيث نقوم بتجزئة هذا المطلب إلى ثلاثة فروع الفرع الأول نتناول فيه الاختصاص النوعي، وفي الفرع الثاني ندرس فيه الاختصاص المحلي وفي الفرع الثالث والأخير سوف نتطرق إلى تقادم دعوى التعويض أو دعوى الخسارة في التأمين البحري.

¹ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 88.

² معراج جديدي، المرجع نفسه، ص ص 88-89.

الفرع الأول: الاختصاص النوعي لدعوى الخسارة في التأمين البحري

يتحدد الاختصاص النوعي بالنسبة لدعاوي التأمين بصفة عامة والترتبة بصفة خاصة، بموجب الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية، المواد 32/34/36 منه ويكون على أساس طبيعة العقد في حد ذاته أو على أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر حسب القواعد العامة. ويكون رفضها أمام الفرع البحري أو التجاري البحري، حيث التنظيم القضائي الجزائري في بعض المحاكم قد جمع بين النزاعات التجارية والبحرية، والسبب في ذلك مع العلم أن الاختصاص المعمول به على مستوى العالم ما هو إلا تقسيم إداري لا أكثر، لكن الارتباط الموجود بين موضوع المعاملات التجارية وموضوع التأمينات يستحسن معه الجمع بينهما، إذ في أغلب الأحيان فإن التأمين البحري هي معاملة تجارية حتى ولو كان ذلك لطرف واحد دون الطرف الثاني¹.

ونفهم من هذا السياق أنه في حالة ما توفر هناك ارتباط بين الفعل المتسبب للضرر اللازم للتعويض بموجب عقد التأمين البحري بفعل يعاقب عليه قانون العقوبات فإنه يعود الاختصاص للفرع الجزائري أمام المحكمة أو محكمة الجنايات، ويتم استئنافها أمام الدرجة الثانية وهي المجالس القضائية حسب الاختصاص والقرارات الصادرة في هذا المجال وتكون قابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا وتخضع المتابعة القضائية لإجراءات رفع الدعوى ومباشرة الخصومة القضائية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية.

كما سبق القول أن دعاوي التأمين البحري في دعوى الخسارة تخضع في الخصومات المطروحة بحسب طبيعتها إما للقضاء العادي في الفرع المدني بالمحكمة أو الغرفة المدنية بالمجالس إذا كانت للعقد طبيعة مدنية، ويختص بنزاع الفرع التجاري في المحكمة والغرفة التجارية بالمجالس القضائية في حال ما كان للعقد طابع تجاري².

ونظرا للتطور اللاحق بالهرم القضائي والإضافات التي طرأت عليه، تم إضافة قسم بحري في المحكمة أو الغرفة البحرية في المجالس القضائية، وفي هذه الحالة قضايا التأمين البحري يمكن أن تختص بها الغرفة البحرية بما يتناسب وطبيعة العقد المتفق عليه.

¹ معدي ليندة، انتهاء عقد التأمين والجهات المختصة بفض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة التخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الدفعة السادسة عشر، 2005-2008.

² معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 90.

وهذا ما نصت عليه المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على القواعد العامة للاختصاص، وكذلك الإجراءات الجزائية تطرقت الى الجانب الجزائي في المواد: 328، 329، 249¹.

الفرع الثاني: الإختصاص المحلي لدعوى الخسارة في التأمين البحري

كان الاختصاص المحلي في دعاوى التأمين تنظمه الأحكام العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية في المواد 39/37 من هذا القانون، ولم تضمن هذا القانون قواعد خاصة لدعاوى التأمين، وقد جرى العمل على أن ترفع هذه الدعاوى وفقا لما حدده هذا الأخير وذلك إذا اعتبرنا أن هذه الدعاوى لم يرد بشأنها نص خاص يرد فيه الاختصاص المحلي، فإن الاختصاص في هذه الحالة يعود إلى المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدين وأن التأمين في الجزائر تمارسه شركات تجارية تابعة للدولة إلى غاية صدور قانون التأمين الجديد لسنة 1995، فينعتد الاختصاص المحلي بالمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المقر الرئيسي للشركة².

ونظرا لعدم الدقة والتحديد في هذه المسألة تتبہ المشرع إلى ذلك ونظم الاختصاص المحلي بمقتضى أحكام القانون الجديد للتأمين وذلك حسب الترتيب التالي:

- الدعاوى المتعلقة بتحديد التعويضات المستحقة ودفعها تكون من اختصاص المحكمة التابعة لموطن أو محل إقامة المؤمن له.
- الدعاوى المتعلقة بالتأمين على العقارات ويعود الاختصاص فيها إلى المحكمة التابعة لموقع العقار.
- الدعاوى المتعلقة بالتأمين على المنقول ويرجع الاختصاص إلى المحكمة التابعة لها موقع الأشياء المؤمن عليها.
- الدعاوى المتعلقة بالتأمين من الحوادث بجميع أنواعها يكون الاختصاص للمحكمة التابعة للمكان الذي وقع فيه الفعل الضار³.

¹ بن وارث محمد، دروس في قانون التأمين الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 57.

² معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 91.

³ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 92.

حيث جاء في الفقرة الأولى من المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية ما يلي "يؤول الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حال اختيار الموطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"¹.

حيث أفهم من هذه المادة أن الاختصاص يعود لمحكمة إقامة المدين، أي المدعى عليه وذلك لأن أغلب دعاوى التأمين البحري تتعلق بالتعويض عن الضرر أو الأضرار أو تنفيذ الالتزامات التعاقدية.

وكما نصت المادة 26 من قانون التأمينات المؤرخ في 25-1-1995 من الأمر رقم 95-07 على الاختصاص المحلي وذلك بتحديد جهة الهيئة القضائية من حيث المكان والمؤهلة للفصل في المنازعات القضائية الناتجة عن مخالفة بنود عقد التأمين أو واقعة قانونية².

الفرع الثالث: تقادم دعوى الخسارة في التأمين البحري

يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين نقداً بعد ثلاثين يوماً من تسلمه الأوراق الثبوتية التي يرسلها إليه المستأمن، فإذا لم يتم الوفاء يكون له اللجوء إلى القضاء وحددته المادة 299 من القانون المحكمة المختصة، وهي محكمة مكان توقيع العقد، حيث نلاحظ أن هذه المدة ليست كافية للمؤمن، للتأكد من صحة هذه الأوراق وما تتضمنه من بيانات ومعلومات.

ولكن القانون في مادته 633 أعطاه الحق من خلال إلزام المستأمن بكفالة لصالح المؤمن، بحيث يضمن هذا الكفيل صحة ما جاء في هذه الأوراق³.

وتسقط هذه الكفالة بمرور سنتين من تاريخها في حالة عدم ملاحقة المؤمن المستأمن، كي لا يبقى الكفيل مهدد لأجل ذلك فتعتبر هذه المدة كافية للمؤمن للتحقق من الأدلة الثبوتية التي قدمها إليه المستأمن وتنص المادة 383 على تقادم لمدة سنتين لكل الدعاوى

¹ المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

² بن وارث محمد، دروس في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 56.

³ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، 2004م، 1425هـ، الطبعة الثانية، 2007م، 1428هـ، الطبعة

الثالثة 2012م-1433هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1433هـ-2012م، ص 309.

المتفرقة عن عقد التأمين عدا الدعاوي التي يقررها القانون تقادما أقصى، وبموجب هذه المادة فإن السنيتين تبدأ بالسريان من تاريخ استحقاق الدين، وتخضع للوقف والانقطاع، فبإمكان المدعي أن يثبت العذر الذي كان يستحيل معه رفع الدعوة ولكن لا يجوز تقصير هذا التقادم لمخالفة ذلك بالنظام العام¹.

والتقادم كأصل عام مهما كانت مدته يترتب عليه انقضاء الالتزام وتبرء بذلك ذمة المدين، وينتقل هذا التزام إلى الالتزام الطبيعي وهو ما يعرف بالتقادم المسقط للحق فإذا كان التقادم المسقط يمثل الجانب السلبي له فإن هنالك وجها آخر للتقادم يمثل الجانب الايجابي وهو ما يعرف بالتقادم المكسب وتتولى أبرز صورة له في الحياة.

وكما تدرج دعاوى التأمين سواء كانت تتعلق بعقود التأمين البحرية والجوية أو البرية في صنف التقادم المسقط .

وقد أخذ المشرع الجزائري بالمدى القصير مثله في ذلك مثل تشريعات معظم الدول الأخرى حيث حدد هذه المدة بسنتين في الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري وبثلاث سنوات بالنسبة للدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البري، ويخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن غير عقد التأمين إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني².

وبناء إلى ما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية: إلى أي مدى وفق كل من المشرع الجزائري والمشرع الفرنسي في وضع قواعد خاصة بتقادم الدعاوى الناشئة في التأمين البحري في دعوى الخسارة ؟

وللإجابة عن هذا التساؤل نتناول أولا سريان هذه التقادم، ثم وقف التقادم ثانيا وبعدها نتطرق إلى انقطاع التقادم.

أولا: سريان مدة تقادم دعوى الخسارة في التأمين البحري

طبقا للمادتين و624 من القانون المدني والمادة 27 من قانون التأمين تسري مدة التقادم ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه، أي من تاريخ وقوع الخطر عام فمثلا تسري

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 309

² معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص ص 92-93

دعوى المطالبة بمبلغ التأمين أو التعويض التي يرفعها المؤمن له على المؤمن من يوم وقوع الخطر المؤمن منه.

غير أن هذا الأجل لا يسري في حالتين هما:

1. حالة كتمان أو تصريح كاذب أو غير صحيح بشأن الخطر المؤمن عليه، وهي الدعوى التي يرفعها المؤمن على المؤمن له سواء للمطالبة بزيادة القسط أو دعوى الفسخ أو دعوى إبطال العقد، إلا تسري تلك المدة إلا ابتداء من يوم علم المؤمن بكتمان هذه البيانات أو بعدم صحتها¹.

2. حالة وقوع الحادث المؤمن منه، وتتشأ عنها دعوى المطالبة بالتعويض أو بمبلغ التأمين يرفعها المؤمن له أو المستفيد على المؤمن، حيث يبدأ سريان مدة التقادم من اليوم الذي علم فيه ذوي الشأن بحوثه، وإذا كانت دعوى المؤمن له على المؤمن ناتجة عن دعوى رجوع من قبل الغير، لا يسري التقادم إلا من اليوم الذي يرفع فيه الغير دعواه إلى المحكمة ضد المؤمن له أو يوم الحصول على التعويض منه².

ثانياً: وقف التقادم

يتحقق وقف التقادم في حالة وجود مانع شرعي يجعل أطراف عقد التأمين غير قادرة على المطالبة بحقوقها، وقد يكون هذا المانع قانونياً أو أدبياً أو مادياً. أما المانع القانوني فيكمن في نقص الأهلية لأي عارض والغائب والمحكوم عليه بعقوبات جنائية.

ويندرج تحت صنف المانع الأدبي العلاقات بين الأصول والفروع والأزواج وبين الأصل والنائب فهي حالات تشكل مانعاً أدبياً مبرر شرعاً يمنع الدائن من المطالبة بحقه.

¹ حماس عمر، أحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين، دراسة مقارنة، مجلة الاجتهاد القضائي، المركز الجامعي مغنية (الجزائر)، العدد 29، المجلد 14، تاريخ إرسال 19 أبريل 2021، تاريخ القبول 20 أكتوبر 2021، تاريخ النشر 30 مارس 2022، ص 344 و 345.

² بدر الدين يونس، محاضرات في مدخل لدراسة قانون التأمين، السنة الثالثة ليسانس، القسم الخاص، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة-1، 2021، ص ص 82-83.

وفي الأخير يعتبر من الموانع المادية لأمل عام والقوة القاهرة التي تتجسد في نشوب حرب وغيرها من الظروف التي من شأنها أن توقف التقادم.¹

وكما لا يسري التقادم بالنسبة للدعاوي الناشئة عن عقد التأمين إذا كان للدائن الذي لا تتوافر فيه الأهلية اللازمة لعقد التأمين نائب يمثله، ويطبق نفس الحاكم بالنسبة للغائبين والمحكوم عليهم بعقوبة جزائية، وإذا توقف التقادم فإنه لا يعود إلى السريان إلا بعد زوال المانع الذي كان يمنع الدائن من المطالبة قضائياً بحقه.

ويترتب على الوقف احتساب المدة السابقة على الوقف وتضم إلى المدة اللاحقة له أما مدة الوقف فلا تحتسب في مدة السنوات الثلاث.²

ونخلص في الأخير إلى أن التقادم يترتب عليه انقضاء الالتزام بسقوط حق الدائن وما يبقى في ذمة المدين إلى التزام طبيعي، ولذا ينبغي أن ينتبه أطراف عقد التأمين لهذه المسألة باعتبار المشرع قد أخذ بالتقادم القصير في الدعاوي الناشئة في التأمين البحري .

فإذا كانت هذه القواعد يغلب عليها الطابع التقليدي رغم حداثة وعموميتها إلا أن هناك قواعد مستحدثة ابتكرها المشرع تماشياً مع تطور النظام القانوني الجزائري.

ثالثاً: انقطاع التقادم في دعوى الخسارة في التأمين البحري .

ينقطع التقادم كما هو مبين في أحكام التأمين وأحكام القانون المدني³، بالقيام بإجراءات معينة تكون سبباً للانقطاع، وهي إما أسباب عادية مستمدة من القواعد العامة لانقطاع التقادم وإما أسباب خاصة بعقد التأمين وحده.

1. أسباب انقطاع العلاقة:

ينقطع التقادم المطالبة القضائية حتى لو رفع الدائن دعواه الناشئة عن عقد التأمين أمام محكمة غير مختصة، وكما ينقطع التقادم بالتبنيح الموجه إلى المدين، وبالحجر الذي يقر

¹ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص ص 95-96.

² حماس عمر، أحكام تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين، مرجع سابق، ص 345.

³ المادة 28 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

على أمواله، وكذا بالطلب الذي تقدم به الدائن في تفليسة المدين أو في توزيع أمواله أو بأي عمل يقوم به الدائن لإثبات حقه أثناء السير في إحدى الدعاوى¹.

وانقطاع التقادم بإقرار المدين بحق الدائن فإذا أقر المؤمن بحق المؤمن له في التعويض صراحة انقطع بذلك تقادم الدعوى التي طالبه بها المؤمن له، وهذا الإقرار قد يكون ضمنيا لقيامه بإجراءات معينة يفهم منها الإقرار².

ولتوضيح هذه الفكرة نأخذ مثال على ذلك، مثال أن يقدم المؤمن له سيارته المؤمن عليها كرهن حيازي للمؤمن إلى أن يدفع له الأقساط كلها، فهذا إقرار ضمني من المؤمن له لحق المؤمن، وبه ينقطع تقادم الدعوى التي يطالب بها المؤمن المؤمن له بالوفاء بالأقساط.

2. أسباب الانقطاع الخاصة:

تعيين خيرة، إذ ينقطع تقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين بتعيين المؤمن خبيرا من أجل القيام بتقدير قيمة الأضرار التي نتجت عن تحقق هذا الخطر ليتمكن من تقدير التعويض الذي يلتزم بدفعه للمؤمن له.

توجيه الرسالة من الدائن إلى المدين: ويقطع التقادم سواء كانت موجهة من المؤمن إلى المؤمن له لمطالبته بدفع الأقساط، أو كانت موجهة من المؤمن له إلى المؤمن لمطالبته بالوفاء بدفع التعويض المترتب على تحقق الخطر، وفي كلا الحالتين يجب كون هذه الرسالة مضمونة الوصول لتكون دليلا قاطعا للإثبات³.

¹ عليواش هدى، انقضاء عقد التأمين بالتقادم، 1:00 صباحا، التاريخ، 28-04-2019.

² التقادم في عقود التأمين (2019)، تم الاطلاع عليه في 25/04، 2023، من النسخة الالكترونية، رابط الموقع

.UNIVERSITY LIFE STYLE

³ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 95.

خاتمة

خاتمة

من خلال ما سبق معالجته أن دعوى الخسارة في التأمين البحري تعد من الدعاوى القديمة المرتبطة بالملاحة البحرية، والتي أخذت بها جميع الشعوب التي مارست الملاحة البحرية عبر العصور المختلفة.

ومما لا شك فيه أنه بالرغم من التطور الذي شهدته الخسارة البحرية في التأمين البحري، إلا أن السفينة والبضائع في البحر تتعرض لمخاطر عديدة. ،لأمر الذي قد يؤدي إلى حدوث خسائر وخيمة قد تكون خسائر كلية أو جزئية بالنسبة للسفن أو البضائع مما ينتج عنه تعويضات لصالح الطرق المتضرر نتيجة تحقق الخطر المضمنون في حدود مبلغ التأمين.

ومن أجل تحقيق السلامة العامة المتعلقة بدعوى الخسارة في التأمين البحري وتحقيق السلامة بين أطرافها (المؤمن والمؤمن له)، كان إلزاما على التشريعات الدولية والوطنية على حد سواء، معالجة دعوى الخسارة البحرية وتقنينها، وعلى رأسها التشريع الجزائري الذي يتضح من خلال نصوص القانون البحري الجزائري، أنه وضع نظام قانون خاص بدعوى الخسائر البحرية في التأمين البحري.

إذ حاولنا بإيجاز توضيح بعض المفاهيم المتعلقة بدعوى الخسارة، وتسليط الضوء على أطرافها والأهمية البارزة التي تمتاز بها، ومرورا على شروطها وطرق إجراءاتها وصولا إلى طرق تسويتها ومدة تقادمها. أنه وبالرغم من تبني التشريع الجزائري لدعوى الخسارة، إلا أن هناك بعض الجوانب فيها نقائص، فهو لم يعطي تعريفا جامعاً مانعاً الدعوى الخسارة البحرية، وكان مكتفياً بالإشارة إلى شروطها، ولم يحدد أنواعها.

كما تطرقنا إلى قاعدة الحلول والتي يعتبر فيها حلول المؤمن محل المؤمن له تجاه الغير حلول قانونيا وبعض حقا مباشر للمؤمن على الغير المسؤول، وهو يسري بدون استثناء على كل شخص يعد من الغير يكون مسؤولاً في تسبب الضرر.

كما استخلصنا من هذا البحث عدة نتائج منها:

✓ تعد دعوى الخسارة في التأمين البحري آلية قانونية بحرية دقيقة، وتنفرد عن مختلف الدعاوى الأخرى تأثيرها الكبير في مجال التجارة الداخلية والخارجية.

- ✓ أقر المشرع الجزائري بأن قواعد يورك وانفرس مصدراً من مصادر أحكام الخسائر البحرية.
 - ✓ لدعوى الخسارة في التأمين البحري طريقة تسوية مقننة، وهي دعوى بحرية تستمد قواعدها من القانون البحري الخاص بها.
 - ✓ يعتمد المؤمن له على دعوى الخسارة البحرية لاسترداد حقه والتعويض عن الضرر الذي لحق به، شرط أن لا يتجاوز ذلك مبلغ التأمين.
 - ✓ يختلف تقدير التعويض بحسب درجة الضرر والتلف الذي أصيب الشيء المؤمن عليه.
 - ✓ كأى دعوة قضائية لها أجل تقادم، قدر أجل دعاوى التأمين البحري بستتين.
- على ضوء النتائج السابقة من هذه الدراسة لدعوى الخسارة في التأمين البحري، توصلنا إلى عدة اقتراحات وتوصيات منها :
- ✚ نقترح على المشرع بإضافة مادة في القانون البحري تبين مفهوم دعوى الخسارة.
 - ✚ وجوب إنشاء محاكم بحرية تختص بالنظر في القضايا والنزاعات البحرية فقط.
 - ✚ يجب على المفكرين والقانونيين في مجال القانون البحري التطرق إلى مواضيع التأمين البحري في دعوى الخسارة، فالقانون البحري كاختصاص يمتاز بكثرة مواضيعه المتجددة وتطور البلاد في نفس الوقت.
 - ✚ نقترح أيضا إنشاء قانون موحد لدعوى الخسارة على المستوى الدولي، فكون الاتفاقيات والقواعد الدولية فيها جانب من التعارض فيما بينها، فلا يمكن الاعتماد عليه كمرجعية ثابتة.
- ونرجوا أن يكون هذا البحث قد أعطى فكرة واضحة وبسيطة عن دعوى الخسارة في التأمين البحري بقلم صادق، ونأمل أن يكون هذا البحث بداية لدراسات أخرى مكملة له من قبل غيرنا من الباحثين.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

– القرآن الكريم

أولاً: المصادر

• المعاجم:

1. مجاني الطلاب، الطبعة الخامسة، دار المجاني، بيروت، 2001.

2. المعجم الوجيز الميسر، الطبعة الأولى، دار الكتاب الحديث، بيروت.

3. المعجم الوسيط، الطبعة الخامسة، مكتبة الشروق الدولي، مصر.

• الأوامر والقوانين:

4. الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم.

5. الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات الجزائري 13.

6. قانون التجارة البحري رقم 08.

7. القانون اللبناني رقم 0 المؤرخ في 18/02/1947، الجريدة الرسمية، العدد 14، المؤرخ في 1947/4/2.

8. القانون المدني الجزائري.

9. قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ثانياً : المراجع باللغة العربية.

• الكتب:

10. أحمد بلقاسم، " التحكيم البحري"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.

11. ايمان فتحي حسن جميل، " التأمين البحري"، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر 2014.

12. بهاء بهيج شكري، " التأمين في التطبيق والقضاء"، الطبعة الأولى، الاصدار الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.

13. بهاء بهيج شكري، " التأمين البحري في التشريع والتطبيق"، طبعة أولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

14. بن وارث محمد، "دروس في قانون التأمين الجزائري"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
15. حسن حرب الصامصة، "تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الاسلامي والقانون البحري الدولي"، دراسة مقارنة، ط1، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، 2005.
16. حكيم جمال، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف، مصر 1965.
17. جلال وفاء محمد، "التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2002.
18. سيف طارق، "الخسارة البحرية المشتركة"، الحوارية العامة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2004.
19. عادل علي المقدادي، "القانون البحري"، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
20. عادل علي المقدادي، "القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)"، طبعة أولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
21. عادل علي مقدادي، " القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)"، ط 1 1999، ط 2 2000، ط 3 2002، ط 4 2009، ط 5 2011، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011.
22. عباس حلمي، " القانون البحري"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
23. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)"، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
24. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني (عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة، وعقد التأمين)، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1968.

25. علي بن غانم، " التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 2005.
26. علي جمال عوض، " القانون البحري"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
27. صلاح رنق عبد الغفار يونس، " عقد التأمين البحري وتسوية منازعاته بالتحكيم مع دراسة القواعد العامة للتأمين في القانون المدني وعقد التأمين البحري على البضائع المنقولة عبر السفن والتحكيم البحري"، ط اولى، المصرية للنشر والتوزيع، (كوميت)، 2018.
28. لطيف جابر كوماني، " القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الطبعة الثانية، الاصدار الثالث،الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة، عمان، الاردن، 2003.
29. محمد بهجت عبد الله، أمين قايد،" الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (السفينة،أشخاص الملاحة البحري، الأشخاص البريون)، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، 2003-2004، مصر.
30. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، " الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، (السفينة، النقل البحري للبضائع بسند الشحن، النقل البحري للأشخاص، الملاحة البحرية المساعدة، البيوع البحرية)، الجزء الثالث، (الحوادث البحرية والتأمين البحري)، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 2004-2005.
31. محمد بهجت عبد الله أمين قايد،" الوسيط في شرح قانون التجارة البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006-2007.
32. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، العقد والإرادة المنفردة، دار الهدى، عين مليلة، الطبعة الثانية، 2004.
33. محمد ناصر محمد الوجيز في القانون البحري، وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية، أثناء النشر، المملكة العربية السعودية، 2012.
34. محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008.

35. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 1966.
36. معراج حديدي، مدخل لدراسة قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة، 2010.
37. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1992.
38. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، الدار الجامعية، للطباعة والنشر، بيروت، 1992.
39. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت.
40. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007.
41. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الوفاء لنديا، الطبعة والنشر، مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، 2012.
42. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، في القانون المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الاردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005.
43. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، في القانون المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الاردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2004.
44. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2001.
45. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2004.

ثالثا: الرسائل والمذكرات الجامعية.

• الدكتوراه:

46. دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قانون خاص، فرع القانون البحري، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2014-2015.

47. معدي ليندة، انتهاء عقد التأمين والجهاد المختصة بفض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الدفعة السادسة عشر، 2005-2008.

• الماجستير:

48. بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق قانون أعمال بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2012-2013.

49. يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، مدرسة الدكتوراه، للعلوم القانونية والسياسية.

50. باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012.

51. شرين عيد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2010.

• ماستر:

52. زوليخة زراري، النظام القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2019.

53. عزري كريمة، بن سلات حسبية، شقة اسحاق، نظام الخسارة البحرية في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، دورة جوان، 2022.

54. ليندة غنايم، مفرج إكرام سارة، سعود منيارة (آليات تأمين النقل البحري لبضائع الجزائر: دراسة ميدانية الشركة الوطنية للتأمين SAA، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات الماستر أكاديمي في العلوم الاقتصادية والتجارية، وعلوم التسيير، جامعة الشهيد، حمة لخضر، الوادي، 2022.

55. وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، 2014.

56. عمر بن سعيد، الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام قانون الإجراءات المدنية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2003.

رابعا: المجالات والمقالات القانونية:

• المجالات:

57. عزيزة دعماش، آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري، مجلة الحقوق والحريات، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي، تيبازة، العدد 2، المجلد 9، تاريخ الارسال 2021/06/22، تاريخ القبول 2021/10/27، تاريخ النشر، 2021/10/31.

58. زينب موسى، حلول المؤمن محل المؤمن له في رجوعه على الغير المسؤول عن الضرر، مجلة الشريعة والاقتصاد، اشراف الاستاذ الدكتور بلقاسم بوزراع، العدد الثاني عشر، ربيع الثاني 1439هـ/ ديسمبر 2017م.

59. حماس عمر، أحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين (دراسة مقارنة)، مجلة الاجتهاد القضائي المركز الجامعي، مغنية، الجزائر، العدد 29، المجلد 14، تاريخ 2021/04/14، تاريخ القبول 2021/10/20، تاريخ نشر المقال، 2022/03/30.

60. مولاي بلقاسم، أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري، سنة أولى دكتوراه، مخبر القانون البحري والنقل، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر، بلقايد، تلمسان، 1.1.2016.

61. محمود السعيد، الأخطار والحوادث البحرية، أنواعها صورها والطرق الكفيلة بمعالجتها، مجلة النقل الالكترونية، الجمهورية العربية السورية، وزارة النقل، العدد 24، أيار 2023.

62. بن غالم بومدين، مخبر القانون المقارن، وأعلي جمال مخبر القانون البحري والنقل، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، أبرز آليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري، خصوصية كرسنها الممارسة التجارية، المجلد 05، العدد 01، تاريخ الارسال 2021/08/03، تاريخ القبول 2022/05/21، تاريخ النشر 2020/6/6.

خامسا: المحاضرات والمواقع الالكترونية:

63. لغويلي نور الهدى، محاضرات السنة أولى ماستر، تخصص قانون التأمينات، مادة التأمين على الأشخاص للسداسي الأول.

64. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر.

65. حسام على اللامي، محاضرات في إدارة الخطر والتأمين، قسم العلوم المالية والمصرفية، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد.

66. صزفيا حسن الشواربة، بحث قانوني هام عن تعريف الخطر وشروطه القانونية في عقد التأمين، المشرف فايز بهيوص، 23 نوفمبر 2016.

67. نظور أحلام، محاضرات في آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري، السنة أولى ماستر، تخصص قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوث 1955، سكيكدة، 2023.

68. بدر الدين يونس، محاضرات في مدخل لدراسة قانون التأمين، السنة الثالثة ليسانس، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة 1، 2021.

• المواقع الالكترونية:

69. باسم محمد صالح، القانون التجاري أطراف عقد التأمين، قسم القانون الخاص، المجموعة التجارية، القانون التجاري.

70. منصة قلم للتعليم الالكتروني، <https://qa/amedu.org>, topic

71. الدعوى ويتعلق بها منصة قلم للتعليم الالكتروني.

72. مبادئ التأمين arabworddinsurance.com

73. الموسوعة القانونية الشاملة، تعريف الخطر وشروطه القانونية في عقد التأمين،

2020/07/04 . universitylifestyle.net

سادسا: المراجع باللغة الأجنبية:

74. Pierre bonassies Christian , scapel, traité de droit maritime, LGDJ, paris, 2006.

75. Rêne Rodier assurance maritimes cd, Dalloz .

76. Marie, Béatrix crescendo, d'Auric, polices française d'assurance maritime sur cops jris classeur responsable civil et assurances, 30avril2004.

77. Zineb idrissia ghanzi le contrat d'assurance maritime en droit, faculté de droit et de sciences politiques d'Aix, Marseille, 1999.2000 .

78. L'paiement de l'indemnité d'assurance les indemnités dues par l'assureur sont payables trente 30 jours du tard après la remise complète des pièces justificatives ,

79. Catin pierre, assurance maritime , revue de droit maritime français n° 585, paris 1998.

ملاحق







Entreprise Portuaire de Skikda



المؤسسة المينائية لسكيكدة

REF: 2023/ CAI / Soc ASS/ N°
 N°du dossier:
 Police d'assurance RC-Accident

Monsieur: le Directeur de la CAAR
 Agence 304 Beni Malesk

BORDEREAU D'ENVOI

| Designation | Quantité | Observations |
|-----------------------------------------|----------|--------------|
| * Veuillez Trouver ci - joint. | | |
| * Nous vous souhaitons bonne réception. | | |

Société par actions au capital de 9 Milliards de Dinars, filiale du Groupe services portuaires "SERPORT Spa"
 Adresse : Petite zone industrielle près embouchure quai SAFSAF, BP 65-21 000 Skikda — Algérie
 Tel 038.75.23.95-038] 5.22, Bofax: 038.75.20.15-038.75.22.55
 Email : epskikda@skikda-port.com Web : <http://www.skikda-port.com>



ملخص الدراسة

الملخص

دعوى الخسارة ناتجة عن تحقق الخطر المؤمن ضده من خلال عقد التأمين البحري، والذي يتمتع بالعديد من المبادئ أهمها مبدأ حسن النية بين الطرفين.

تنشأ دعوى الخسارة في التأمين البحري، عن خلاف حاصل بين المؤمن والمستأمن الناتج عن ضرر لاحق بالسفينة او البضاعة، ويتم فض النزاع إما عن الطريق التسوية الودية وتتمثل في تقدير التعويض، وإما عن طريق القضاء والذي يتولى حل النزاع مستعينا بالإثبات مع مراعاة آجال التقادم التي يحددها القانون المعالج .

Summary

The loss claim results from the realization of the risk insured against through the marine insurance contract, which has many principles, the most important of which is the principle of good faith between the two parties.

A loss claim in marine insurance arises from a dispute between the insurer and the insured resulting from damage to the ship or the goods. The dispute is settled either by amicable settlement, which is represented in estimating the compensation, or by the judiciary, which resolves the dispute with the help of evidence, taking into account the statute of limitations specified by the law dealing with it.

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

شكر وتقدير

إهداء

قائمة المختصرات

أ..... مقدمة

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدعوى الخسارة في التأمين البحري.

- المبحث الأول: مفهوم دعوى الخسارة في التأمين البحري 6
- المطلب الأول: تعريف دعوى الخسارة 7
- الفرع الأول: تعريف دعوى الخسارة لغة 7
- الفرع الثاني: تعريف دعوى الخسارة اصطلاحاً 8
- الفرع الثالث: تعريف دعوى الخسارة فقهاً: 9
- المطلب الثاني: موضوع دعوى الخسارة في التأمين البحري: 9
- الفرع الأول: أطراف دعوى الخسارة في التأمين البحري 10
- الفرع الثاني: أهمية دعوى الخسارة في التأمين البحري 13
- الفرع الثالث: المبادئ القانونية في دعوى الخسارة للتأمين البحري 14
- المبحث الثاني: شروط دعوى الخسارة في التأمين البحري 16
- المطلب الأول: الخطر كشرط في دعوى الخسارة في التأمين البحري 17
- الفرع الأول: تعريف الخطر البحري في دعوى الخسارة: 17
- الفرع الثاني: شروط الخطر البحري في دعوى الخسارة في التأمين البحري 18
- الفرع الثالث: أنواع الخطر البحري في دعوى الخسارة في التأمين البحري: 24
- الفرع الرابع: أهمية الخطر في دعوى الخسارة في التأمين البحري 25
- المطلب الثاني: شرط تقدير التعويض في دعوى الخسارة في التأمين البحري 26
- الفرع الأول: تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها 26

الفرع الثاني: المسموحات (الإغفاءات) 35

الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لدعوى الخسارة في التأمين البحري.

المبحث الأول: مباشرة دعوى الخسارة في التأمين البحري..... 40

المطلب الأول: الإثبات الذي يلتزم به المستأمن..... 40

الفرع الأول: إثبات الحق في التأمين..... 41

الفرع الثاني: إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه..... 41

الفرع الثالث: إثبات تعرض الأشياء للخطر المؤمن منه..... 42

الفرع الرابع: إثبات الحادث أو الكارثة..... 43

الفرع الخامس: حلول المؤمن في حقوق المستأمن..... 45

المطلب الثاني: إعمال دعوى الخسارة في التأمين البحري..... 46

الفرع الأول: مكان وزمان إقامة الدعوى..... 46

الفرع الثاني: الميعاد القانوني..... 47

الفرع الثالث: المعانية المادية..... 48

المبحث الثاني: تسوية المنازعات المتعلقة بدعوى الخسارة في التأمين البحري..... 50

المطلب الأول: إجراءات التسوية في دعوى الخسارة في التأمين البحري:..... 50

الفرع الثاني: طرق التسوية عن طريق التحكيم..... 52

الفرع الثالث: تسوية النزاعات بالطرق القضائية..... 53

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي لدعوى الخسارة في التأمين البحري..... 54

الفرع الأول: الاختصاص النوعي لدعوى الخسارة في التأمين البحري..... 55

الفرع الثاني: الإختصاص المحلي لدعوى الخسارة في التأمين البحري..... 56

الفرع الثالث: تقادم دعوى الخسارة في التأمين البحري..... 57

خاتمة..... 63

قائمة المصادر والمراجع..... 66

ملاحق..... 75

| | |
|----------|---------------------|
| 81 | ملخص الدراسة..... |
| 83 | فهرس الموضوعات..... |