وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

دعوى الترك في التأمين البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون الأعمال

من تقديم الطالب:
- بوشحيط أحسن

إشـــراف:
- أ. قحام حنان

لجنة المناقشـــة

الأساتذة	الصفة	الرتبة	الجامعة
نطور أحلام	رئيسا		جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
قحام حنان	مشرفا		جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
مقيمح وسيلة	مناقشا		جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

السنة الجامعية 2018/2017

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى الوالدين الكريمين رحمهماالله عز و جل

وإلى زوجتي الكريمة وابنتي إسراء و أبنائي صهيب و علاء الدين

و إلى كل الإصدقاء والزملاء

وإلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل.

شكر

بعد الشكر الله عز و جل الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل المتواضع ،أتقدم بالشكر للأستاذة المشرفة قحام حنان على الإرشادات و المجهودات التي بدلتها من أجل إنجاح هذا المشروع ،كما أتقدم بشكري إلى كل طاقم إدارة كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة وعلى رأسهم عميد الكلية و كل أساتذة كلية الحقوق على ما يولونه للعلم من إهتمام كبير وعطاء واسع، كما لا أنسى أن أشكر جميع طلبة و طالبات كلية الحققوق، وكل من ساعدني من قريب أو من بعيد في إنجاز هذا العمل .

مقدمة

الترك أو التخلي نظام ظهر بظهور التجارة البحرية وما ينجر عنها من أخطار، فهي فكرة مرتبطة بالتأمين البحري، ونظرا لأهمية هذه المسألة، أخذ بهذا النظام المشرع الجزائري من خلال المواد 114،134،143 من الأمر95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون 06_04.

والترك في التامين البحري طريق إستثنائي محض، لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة.

وقد جرى الفقه الفرنسيي على تسميتها (sinistre majeur).

والتخلي يمنح المؤمن له الحصول على مبلغ التأمين الكامل، مقابل التنازل عن ملكية الشئ المؤمن عليه للمؤمن، وهذا النظام القانوني أساسه عقد التأمين البحري .

ويرجع الترك أو التخلي البحري إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى، فإذا انقطعت أخبار السفينة، تعذر على المؤمن له الحصول على تعويض التأمين لعجزه عن إقامة الدليل على هلاكها. ولما كانت التجارة لا تتلاءم مع حالة قلق مستمرة ، جرت العادة على أن يعطى المؤمن له التعويض الكامل نظير أن يترك للمؤمن حقوقه على السفينة، حتى إذا ظهرت السفينة كانت ملكا خالصا للمؤمن.

ثم جاء القانون الفرنسي لسنة 1681 ، فأجاز الترك في حالة إنقطاع أخبار السفينة، وفي حالات المخاطر الجسيمة أو البليغة التي تشكل هلاكا كليا حقيقيا أو حكميا.

وقد سار التقنين البحري المصري، فالتقنين البحري اللبناني على منوال القانون الفرنسي السالف الذكر.

ولا يزال نظام الترك في التأمين البحري يلعب دورا مهما، وذلك في حالة إنقطاع أخبار السفينة، وهو هلاك حكمي يشبه الهلاك الحقيقي، ففي هذه الأخيرة يحصل المؤمن له على

مبلغ التأمين بأكمله، دون أن يلزم بإثبات هلاك السفينة في الحالة الاولى، أي في حالة الهلاك الحكمي، ومع أن الشئ لم يهلك تماما في الحالة الثانية.

كما أنه يلعب دورا كبيرا في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريق الخسارة، إذ يكفي المؤمن له أن يثبث توافر حالة من حالات الترك، ويبدي رغبته في الترك، حتى يحصل على التعويض المتفق عليه بالكامل، دون خصم أية مسموحات.

وتختلف الحوادث البحرية والخسائر الناتجة عنها في طبيعتها، وفي مدى تحققها، وفي جسامة الاضرار أو الخسائر التي قد تلحق بالمؤمن له، وعليه، فقد أوجد التجار نظاما يقوم على السرعة والبساطة في إجراءاته، يسمى بالترك أو التخلي في التامين البحري.

إن أهمية موضوع الترك في التأمين البحري، تكمن في فائدته الرئيسية، في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريقة الخسارة ، لأن الأصل في التعويض في التأمين بصفة عامة يتم عن طريق دعوى الخسارة، أما اللجوء الى دعوى الترك في التأمين البحري يعتبر نظام ضمان للمؤن له .

أما فيما يخص الأهداف المتوخاة من الدراسة فتكمن في :

_ تحديد المقصود بدعوى الترك في التأمين البحري.

_ضرورة التفرقة بين دعوى الترك و دعوى الخسارة.

_إبراز الإختصاص القضائي لدعوى الترك.

و من أهم الصعوبات التي واجهتنا خلال بحثنا هذا، نقص المراجع المتخصصة في هذا المجال، بالإضافة إلى ضيق الوقت، هذا ما أثر علينا سلبا، وأخذ منا وقتا كبيرا في إنجاز هذا البحث.

وهذا مايدفعنا لطرح الإشكالية والتي تتمثل في: **ما هي خصوصية دعوى الترك في التأمين البحري؟ وما هي الإجراءات الواجب إتباعها لممارسة هذا الحق؟** ومنه تتفرع الأسئلة التالية:

- ما هو مفهوم الترك في التأمين البحري؟
- ما هو محل الترك في التأمين البحري؟
- ما هي حالات ممارسة الترك ؟
- ما هي شروط ممارسة هذا الحق؟

و من أجل الاجابة عن الاشكالية المطروحة، وانطلاقا من طبيعة الموضوع، تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين، عنوان الأول: الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري. أما بالنسبة للفصل الثاني، فعنوانه: النظام الإجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري .

و لدراسة هذا الموضوع أتبع منهجا يناسب الدراسات القانونية، يتمثل في المنهج الوصفي، و ذلك لخصوصية موضوع البحث، الذي يحتوي على جزء نظري مهم.

الى جانب المنهج التحليلي، و هذا من خلال تحليل بعض المواد القانونية .

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري

المبدأ العام في تسوية الخسارة في التأمين البحري يتم عن طريق دعوى الخسارة، حيث يعوض المؤمن له بقدر الخسارة التي أصيب بها الشئ المؤمن عليه، وإستثناء نجد في قواعد التأمين البحري نظام التخلي، يشمل هذا النظام السفينة بإعتبارها محل عقد التأمين، وأيضا قد تكون البضاعة الشئ المؤمن عليه وبالتالي نطبق عليهما نظام التخلي، في هذا الفصل نتطرق إلى مفهوم الترك في التامين البحري على ضوء ما جاء في الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات الجزائري[1] والقوانين الأخرى، بالإضافة إلى مختلف الأراء الفقهية التي تناولت فكرة الترك في التأمين البحري، وذلك من خلال مبحثين إثنين، في مبحث أول نتطرق إلى ماهية الترك في التأمين البحري، أما في المبحث الثاني نتناول حالات الترك و الأخطار المتعلقة بها.

[1] _الأمر 95_07 المؤرخ في _أمر 95_07 المؤرخ في 23 رمضان1415 الموافق 25 يناير 1995 المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 13 المؤرخة 08 مارس 1995 المتعلق بالتأمينات الجزائري

المبحث الأول: ماهية دعوى الترك في التأمين البحري

إن الترك في التأمين البحري تطور بتطور التجارة البحرية وهذا العرف أصبح نظاما يأخذ به في التأمينات البحرية و هو يشمل فقط الأشياء المؤمن عليها وهي عبارة عن أموال تتمثل في السفينة و البضاعة.

وعلى هذا الأساس، نتطرق الى مفهوم دعوى الترك في المطلب الأول أما في المطلب الثاني نتطرق إلى التعريف بأطراف دعوى الترك.

المطلب الأول: مفهوم دعوى الترك.

نتطرق الى مفهوم دعوى الترك من خلال ما جاء به المشرع الجزائري في الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات وكذلك من خلال أهم الأراء الفقهية، والقوانين الأخرى، وذلك من خلال الفرعين الأتين، في الفرع الأول، تعريف دعوى الترك، اما في الفرع الثاني، نتطرق إلى خصائص دعوى الترك.

الفرع الأول: تعريف دعوى الترك.

نتناول أهم التعريفات التي لها صلة بالموضوع، سواء كانت تعاريف فقهية أو قانونية، كما اننا نبرز ما ورد في التشريع الجزائري، من خلال النصوص التي اشارت إلى فكرة الترك البحري.

أولا:التعريف القانوني.

1_التشريع الجزائري.

من وجهة نظر المشرع الجزائري، لم يعرف الترك تعريفا مباشرا، لكن جاء بالمبدأ العام وذلك من خلال المادة 114 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات الجزائري المعدل

و المتمم بالأمر 06_04 أنه:"تعوض الاضرار في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقا لاحكام المواد 115,134,143 من هذا الامر"

2_التشريع الفرنسي.

وتقابلها المادة 24/172 من القانون الفرنسي للتأمين التي جاء فيها: "تسوى الأضرار والخسائر بدعوى الخسارة، إلا في حالة وجود حق للمؤمن له أن يختار التخلي في الحالات المنصوص عليها في القانون أو بالاتفاق"[1](les dommages et les pertes sont réglés en avarie, sauf faculté pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention) والنصان الفرنسي والجزائري متشابهان ويختلفان في أن النص الفرنسي جاء في صيغة عامة في تحديد الحالات بالإحالة إلى ماهو منصوص عليه في القانون، في حين أن المشرع الجزائري حدد وعين هذه النصوص القانونية. كما أن النص الفرنسي، أضاف حالة اتفاق الأطراف، مما يدل على أن حالات التخلي ليست من النظام العام، وهي المسألة التي لم يرد ذكرها في النص الجزائري.[2]

3_التشريع المصري.

أما في التشريع المصري نصت المادة 364 من القانون البحري على أنه :"تسوى الأضرار بطريقة التعويض إلا إذا إختار المؤمن له ترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن في

[1] _القانون 92_665 المؤرخ في 16جويلية 1992 جريدة رسمية 37 المؤرخة في 17 جويلية 1992 المتعلق بالتأمين الفرنسي

[2] _علي بن غانم : التأمين البحري و ذايته(نظامه القانوني) دراسة مقارنة، الطبعة 32 ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005، ص84

الأحوال التي يجيز له الإتفاق او القانون اتباع هذه الطريقة"[1]. كما جاء في نص المادة 349من القانون البحري اللبناني على أنه:"يتحتم مبدئيا على المضمون ان يقيم دعوى الخسارة على الضامن، لكن له في حال حدوث طوارئ من التي تدعى بالغة، أن يترك للضامن الشئ المضمون وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي"[2]، هذا من الناحية القانونية.

ثانيا: التعريف الفقهي للترك.

أما من الناحية الفقهية، عرفه الفقيه روديار بانه: نظام أصيل بالقانون البحري، بمقتضاه يتلقى المؤمن له مبلغ التأمين متخليا عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن.

ويرجع الترك إل العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى، فإذا أنقطعت أخبار السفينة وتعذر على المؤمن له الحصول على التعويض، لعجزه عن إثباث الهلاك، وبحكم عدم ملاءمة التجارة ومع حالة القلق المستمرة، فجرت العادة على ان يعطى المؤمن له التعويض الكامل مقابل أن يترك الشئ المؤمن عليه. ثم جاء القانون الفرنسي لسنة 1681 فأجاز الترك في حالة إنقطاع أخبار السفينة، وفي حالات المخاطر الجسيمة التي تشكل هلاكا كليا حقيقيا او حكميا، فقد إتبعت باقي التشريعات هذا النهج.[3]

كما عرف الفقيه الفرنسي ربير التخلي (le delaissement) بأنه: تلك الوسيلة التي تمنح للمؤمن له الحصول على كامل مبلغ التأمين بترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن، ويصفه

[1] _المادة 364 من القانون البحري المصري رقم 8_1990 المؤرخ في 26 رمضان 1410 الموافق 22 أبريل 1990

[2] _المادة 349 من القانون البحري اللبناني رقم 107 _1999 المؤرخ في 1999/07/23

[3] _مصطفى كمال طه: أساسيات التأمين البحري(دراسة مقارنة) ط الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت،2006 لبنان، ص472

بأنه إجراء للتسوية إستثنائي، لأن الأصل هو ممارسة دعوى التعويض، و أنه لا يوجد مثل هذا النظام إلا في التأمين البحري.[1]

مما سبق نلاحظ أن المشرع الجزائري إستعمل مصطلح التخلي وبعض التشريعات الأخرى استعملت لفظ الترك، من الناحية اللغوية يعبران عن نفس المعنى.

الفرع الثاني: خصائص دعوى الترك.

تتميز دعوى الترك عن دعوى الخسارة بالخصائص الآتية:

_ بأنها نظام خاص بالتأمين البحري دون غيره من التأمينات الأخرى أما دعوى الخسارة فهي نظام موجود في التأمين البري و التأمين البحري على حد سواء.

_في دعوى الترك المؤمن له ليس ملزما بإثبات الأضرار التي لحقت به، بل بمجرد تحقق حالة من حالات الترك الواردة في المواد 143و134 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، يستطيع مباشرة إجراءات الترك، أما في دعوى الخسارة، يجب على المؤمن له إثبات حجم الضرر، و ما إن كان هذا الضرر مغطى بالتأمين ام لا [2].

_ لا يحق للمؤمن له اللجوء إلى دعوى الترك إلا في حالة الأضرار الجسيمة، أما في دعوى الخسارة، يحق له اللجوء إليها في حالة الأخطار الجسيمة و الغير الجسيمة.

_في دعوى الترك يتحصل المؤمن له على كامل مبلغ التأمين نظير تركه الشئ المؤمن عليه للمؤمن، أما في دعوى الخسارة، يتحصل المؤمن له على مبلغ التأمين في حدود نسبة

[1] _ مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 172

[2] _عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص555

الأضرار التي لحقت به دون أن يتنازل عن الشئ المؤمن عليه، هذا ما نصت عليه المادة 114 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات [1] .

_المؤمن له ليس ملزما بالترك حتى في حالة الأضرار الجسيمة، بل له أن يلجأ إلى دعوى الخسارة ، هذا ما نصت عليه المادة 114 من نفس الأمر أنه"...يحق فيها للمؤمن له إختيار التخلي ..."و في هذه الحالة جاء النص صريحا في إعطاء المؤمن له الخيار في حالة و قوع اضرار جسيمة و اللفظ لم يأت على نحو الوجوب و الإلزام بل جاء النص على سبيل الإختيار.

_في حالة الأخطار الغير الجسيمة، يبقى أمام المؤمن له سوى خيار واحد وهو اللجوء إلى دعوى الخسارة للتعويض عن الضرر الذي لحق به، و لا يستطيع اللجوء إلى دعوى الترك [2].

المطلب الثاني: تعريف أطراف دعوى الترك.

نتطرق من خلال هذا المطلب إلى التعريف بأطراف دعوى الترك، أي الأشخاص الذين لهم مصلحة باللجوء إلى هذه الآلية، إذا من هم أطراف هذه الدعوى؟

هذا ما نجيب عنه من خلال الفرعين الآتيين، في فرع أول نتطرق إلى المؤمن، أما في الفرع الثاني نتطرق إلى المؤمن له.

الفرع الأول :المؤمن

المؤمن هو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه وبين المؤمن له، والمؤمن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل

[1] _تنص المادة 114 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم أنه:"تعوض الأضرار و/ او الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له إختيار التخلي وفقا لأحكام المواد 143،134،115 من هذا الأمر".

[2] _مصطفى كمال طه: القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية،2010 ص472

تغطية المخاطر، إلا أنه نظرا لجسامة الخسائر والمبالغ المالية الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها، أصبح التأمين يمارس عن طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة وهي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط، ويكون مقرها في أغلب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة.[1]

أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر البحرية قبل صدور الأمر95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم سواء بالنسبة للسفن المسجلة بالجزائر أوالبضاعة المستوردة من الخارج، هذا ما نصت عليه المادة 192 من الأمر السالف الذكر [2]، وهو تأمين إجباري، حيث أن شركات التأمين تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد ، نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له، كما يمكن أن يكون للمؤمن وسطاء التأمين و هذا طبقا لنص المادة 205 من نفس الأمر[3]، وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماسرة، وهم أشخاص طبيعيون توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن الشركة، أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمدا توضح فيه شروطا معينة قصد الحصول على التأمين لحساب موكليهم، بالإضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا إنتاجاهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها. ويعتبر وكيل شركة تأمين وكيلا عن المؤمن له ومسؤولا في مواجهته، وهذا ما نصت عليه المادة 258[4] من نفس الأمر، أما السمسار الذي توكل له أموال يدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم فلا بد

---

[1] _مصطفى كمال طه وائل أنور بندق: التأمين البحري: الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، مصر 2012 ص28 _29

[2] _تنص المادة 192 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم:"كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة تامين معتمدة بالجزائر..."

[3] _تنص المادة 205 من نفس الأمر:"يمكن شركات التأمين المعتمدة أن تمارس عمليات التأمين مباشرة أو عن طريق الوسطاء العتمدين"

[4] _تنص المادة 258 من نفس الأمر:"سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين و شركات التأمين و يعذ سمسار التأمين و كيلا للمؤمن له و مسؤولا تجاهه "

له من ضمانة مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت، غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلائها أو إغفالهم أو إهمالهم.

الفرع الثاني: المؤمن له.

الطرف الثاني في دعوى الترك البحري، قد يكون مدعي أو مدعى عليه، وهو كذلك طرف ثاني في عقد التأمين البحري، وهو المؤمن له وقد يكون مالكا للسفينة أو مجهزها، أو مالك للبضاعة، لكن التأمين في الحالة الأخيرة قد يستفيد منه شخص آخر غير مالك البضاعة، في الأحوال التي تنتقل فيها ملكية البضاعة لشخص آخر هو المشتري، وعند ذلك يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين، وإن كان هذا التأمين البحري قد أجراه سابقا مالك البضاعة [1]. وفي حالة وقوع الخطر المؤمن منه، يكون الحق في المطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين، الذي آلت إليه ملكية البضاعة، وهذا النوع من التأمين الذي يكون لمصلحة شخص غير معين، لا يمكن تخيله إلا في التأمين على البضائع، لإمكانية انتقالها إلى الغير بسهولة عن طريق سندات الشحن، خصوصا سندات الشحن للأمر[2]، حيث تتداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن، أما في التأمين على السفينة فالمؤمن له دائما يكون معروفا عند المؤمن، وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة.

المبحث الثاني: محل الترك،الحالات والأخطار المتعلقة بها .

إن الترك البحري كما أسلفنا هو نظام خاص بالتأمين البحري، ولكي يكون لهذا النظام أثره لا بد أن يكون في شكل عقد، و كباقي العقود لا بد من أن تكون هناك أموال يراد تأمينها ، ففيما تكمن هذه الأموال ؟

[1] عادل علي المقدادي: القانون البحري، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع الأردن 2002، ص253

[2] مصطفى كمال طه وائل أنور بندق: مرجع سابق، ص55

نتطرق في المطلب الأول إلى محل الترك، ثم في مطلب ثاني، إلى حالات الترك و الأخطار المتعلقة بها.

المطلب الأول : محل الترك.

إن السفينة هي محور النقل البحري، وهي كذلك الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، كما يمكن أن تكون البضاعة محلا للتأمين و بالتالي تكون محلا للترك من طرف المؤمن له.

نص القانون البحري الجزائري ،[1] وكذلك الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات على السفينة وملحقاتها، أجرة السفينة، وأجرة البحارة، نتطرق إلى السفينة في الفرع الأول كما نتناول بالدراسة البضاعة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: السفينة.

لقد عرفها الفقه والقضاء بأنها :"المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد،[2] وقد حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة من خلال المادة 13 من القانون البحري الجزائري على أنه :"تعتبر السفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بواسطتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة". و تعتبر ملحقات السفينة وتوابعها وكل ما يحركها جزء منها، هذا ما نصت عليه المادة 128 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات.

---

[1] القانون 98_05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم

[2] _حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983 ص6

و يشمل التأمين البحري على السفينة حتى ولو كانت أثناء البناء. والملاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيئ، يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، وهو في نفس الوقت تأمين عن المسؤولية، يغطي الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير، كتعويض التصادم البحري، أو حصة السفينة في الخسارة المشتركة.

وقد جاء في نص المادة 122 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات أنه:"يمكن التأمين على السفينة:

1_لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية؛

2_لزمن معين.

1/لرحلة واحدة أو لعدة رحلات :

ميز المشرع الجزائري في حالة التأمين على هيكل السفينة بين بداية العقد و إنتهائه، فإذا كانت محملة بالبضاعة، فالتأمين على هيكلها يبدأ من تاريخ بداية عمليات الشحن إلى غاية نهاية التفريغ الخاص بالرحلة المؤمن عليها، و في كل الأحوال، في أجل خمسة عشر يوما من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.[1]

أما إذا كانت السفينة غير محملة، فإن التأمين عليها، يبدأ من تاريخ الإقلاع أو رفع المرساة إلى حين رسو السفينة في الميناء.[2]

2/التأمين لفترة زمنية محدودة:

[1]_تنص المادة 1/123 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"فيما يخص على رحلة أو عدة رحلات يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها و خلال 15 يوما على الأكثر من و صول السفينة إلى الميناء المقصود"

[2]_تنص المادة 2/123 من نفس الأمر على أنه: "إذا تعلق الأمر دون بضاعة تضمن الأخطار إبتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول"

حسب المادة 124 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، فإن سريان هذا العقد يكون من أول يوم محدد في عقد التأمين.[1]

و في هذا الصدد لا يسأل المؤمن كمبدأ عام عن المخاطر التي تتحقق بعد إنتهاء العقد، إلا إذا كانت هذه المخاطر يرجع سببها إلى حادث بحري يقع خلال سريان العقد.

كما كانت أجرة السفينة مستبعدة من نطاق التأمين البحربي في التشريع الفرنسي، على إعتبار أن الأجرة غير مملوكة لمجهز السفينة عند وقوع الخطر، وبالتالي يعتبر إثراء له يتنافى مع الصفة التعويضية لعقد التأمين، إلا أن التطورات و سعت من مفهوم الصفة التعويضية للتأمين البحري، حيث أصبحت تشكل كل الأضرار التي تلحق بالمؤمن له، سواء ما لحق به من خسارة أو ما فاته من كسب.[2]

وعلى ذلك عدل المشرع الفرنسي وبعض التشريعات الأخرى هذا المفهوم، حيث أصبح التأمين يشمل أيضا أجرة السفينة، غير أنه لم ينص القانون الجزائري المتعلق بالتأمينات والوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة على ذلك، كما يجوز التأمين على أجور البحارة، لضمان استيفائهم التعويض المستحق بموجب مخاطر عدم قدرته على دفع أجور البحارة، ونفقاتهم واعادتهم إلى أوطانهم[3].

الفرع الثاني: البضاعة.

إن التأمين على البضائع عمليا يعرف بتأمين الشحنات، يجوز على البضائع أيا كان نوعها مادامت لا تتعارض مع النظام العام والآداب العامة، ويصح هذا العقد سواء كانت البضائع مشحونة فعلا على ظهر السفينة أوستشحن عليها فيما بعد، مادام التأمين يغطي

---

[1]_تنص المادة 124 من نفس الأمر على أنه"..... يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوهها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد و يغطي التأمين اليوم الأول و الأخير..."

[2]_عبد القادر لعطير و باسم محمد ملحم: مرجع سابق، ص513،514

[3]_ المرجع نفسه ص514،515

الرحلة في كافة مراحلها البرية والبحرية، وتأخذ حكم البضائع من حيث جواز التأمين عليها مثل: أمتعة، المسافرين والأسماك وغيرها...[1]

حيث جاء التأمين على البضائع في المواد، 136 ومايليها من الأمر95_07 المتعلق بالتأمينات، حيث نصت المادة 137 منه على أنه: "يسرى التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين".

من خلال هذا النص، نجد أن شركات التأمين في عقود التأمين على البضائع،لاتضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية، بل يتعداها إلى مخاطر الطريق البري أوالنهري أو الجوي، سواء كان ذلك قبل الشحن أوبعد التفريغ، وأيضا فإن هذه الشركات(المؤمن) تضمن المخاطر الناجمة عن التغيير الاضطراري للرحلة[2].

ولعملية التأمين على البضائع صورتين إما بوثيقة عادية أوعائمة (وثيقة الإشتراك)

1/_وثيقة عادية:

نص عليها المشرع الجزائري في المادة 139 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات وسماها وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة [3]، ومن خلال هذه الوثيقة يحدد أطراف العقد بداية الرحلة و نهايتها، كما ينص في هذه الوثيقة على إلتزام المؤمن وقبوله، حيث يبدأ سريان التأمين من حين شحن البضائع على السفينة، إلى غاية تفريغها بسلام في مكان الوصول.

2/_ وثيقة عائمة(وثيقة الإشتراك):

[1] _محمد بهجت عبد الله قايد: العقود البحرية،الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996 ، ص395

[2] _ جديدي معراج: محاضرات في قانون التأمين الجزائري ،ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر، 2009 ص172

[3] _تنص المادة 139 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"يمكن تأمين البضائع بوثيقتين _وثيقة تأمين صالحة لسفرية واحدة _وثيقة تأمين مفتوحة."

تتضمن هذه الوثيقة الأشياء المؤمن عليها على وجه الدقة، وهذا التحديد يسمح بتقدير ما إذا كانت هذه الأشياء معرضة للأخطار، وما إذا كان المؤمن له قد تضرر من الهلاك أو التلف، وقد لا تتضمن هذه الوثيقة تحديد الأشياء المؤمن عليها، فتسمى الوثيقة العائمة (police flottante)، كما تسمى وثيقة الإشتراك (police d'abonnement)، لأن المستأمن يعتبر مشترك لدى المؤمن بدفع قسط دوري على أساس ما يشحن[1].

المطلب الثاني: حالات الترك والأخطار المتعلقة بها.

نتطرق من خلال هذا المطلب إلى حالات ترك السفينة في الفرع الأول، ثم نتطرق في فرع ثاني إلى البضاعة و في فرع ثالث إلى الأخطار المتعلقة بالترك.

الفرع الأول: حالات ترك السفينة.

لقد نص المشرع الجزائري على حالات الترك على السفينة والبضاعة في المواد 134 و 143 من الأمر 95_07 المعدل و المتمم المتعلق بالتأمينات.

1/_ إنعدام أخبار السفينة.

يعد إنعدام الأخبار عن السفينة من أهم حالات التخلي، وهو أنه في الأحوال التي تنقطع فيها الأخبار عن السفينة المؤمن عليها، ولم يصل أي خبر عنها خلال مدة معينة، تكون هذه الحالة في حكم الهالكة، مما يسمح للمؤمن له، أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين كاملا[2].

وقد ورد في نص المادة 134 من الامر 95_07 المتعلق بالتأمينات، عبارة إنعدام الأخبار، أما في التشريعات العربية الأخرى، أستعملت كلمة أنقطاع الأخبار، والأصل أن أنقطاع الأخبار وانعدام الأخبار لا يوجد فرق بينهما من حيث الأثر القانوني، لكن يبقى

[1] _مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق: مرجع سابق، ص66

[2] _عادل علي المقدادي : مرجع سابق، ص297

الفرق من الناحية اللغوية، على اساس أن السفينة كانت إنقطعت أخبارها، وسواء كنا أمام إنقطاع الأخبار أو إنعدام الاخبار، فإن كلتا الحالتين تحققان نفس الفرضية التي تسمح بالتخلي، وهي إن لم يرد خبر على السفينة خلال مدة معينة أفترض هلاكها.[1]

على أن إنعدام الأخبار لا يجيز التخلي عن السفينة أو البضاعة إلا إذا مرت مدة معينة، نصت عليها المادة 4/134 من الأمر 95 _07 المتعلق بالتأمينات، وهي ثلاثة أشهر في الظروف العادية وستة أشهر في حالة الحرب.[2]

2/_الفقدان الكلي للسفينة:

الفقدان الكلي للسفينة: يعني إصابة السفينة بخسارة كلية تعطي الحق للمؤمن له بالتخلي، وتبدأ مدة الحساب من آخر الأخبار عن السفينة، ويفترض أن الخسارة قد وقعت في هذا التاريخ.[3]

_الفقدان بدون أخبار، حيث يستطيع أن يتخلى عن السفينة بمرور ثلاثة أشهروفي حالة كان التخلي ناتجاعن أحداث أو حوادث حربية يمدد الأجل إل ستة أشهر.

3/_عدم أهلية صلاحية السفينة للملاحة:

وهذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من جهة مختصة (الخبراء)، بسبب إصابة السفينة بأضرار ناتجة من أخطار مضمونة، مع انعدام الوسائل الضرورية لإصلاحها، كذلك في حالة عدم تواجد الموارد الضرورية في هذا الميناء، فيحق للمؤمن له طلب التخلي.[4]

---

[1] _ كمال كهينة: التخلي في التأمين البحري: رسالة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر 2008، ص7

[2] _تنص المادة 4/134 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"إنعدام أخبارالسفينة لمدة تزيد على ثلاثة أشهر، و إذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة أشهر"

[3] _علي بن غانم: مرجع سابق، ص87

[4] _علي بن غانم : مرجع سابق، ص87_88

و في هذا الصدد يجب إبلاغ المؤمن بالتخلي بمقتضى رسالة مضمنة أو بواسطة محضر، في أجل لا يتعدى ثلاثة أشهر من معرفة الحادث الذي يعطي الحق في التخلي، أومن انقضاء الأجل الذي يسمح به.[1]

4/_تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 4/3 القيمة المتفق عليها.

عندما تصاب السفينة بأضرار جسيمة، و تكون قيمة إصلاحها الضروري تتجاوز نسبة 4/3 القيمة المتفق عليها في عقد التأمين، في هذه الحالة يستطيع المؤمن له طلب التخلي عن هذه السفينة، و تعتبر حالة من الحالات التي تسمح بالترك.

يلتزم المؤمن له عند تبليغ التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين البحرية أو التي يعلم بها.

في جميع الحالات التي يكون فيها محلا للتخلي، يكون المؤمن المبلغ بالتخلي عن الأشياء المؤمن عليها، حق الخيار بين قبول التخلي وتسوية الخسارة الكبيرة دون انتقال الملكية، لكن في المقابل، يجب إعلام المؤمن له بقراره في أجل ثلاثين يوما (30) يوما ابتداء من تاريخ موافاة الأخير للأول (المؤمن) لكافة الوثائق المبررة فيحق له التخلي.

من خلال ماسبق يتضح أنه: " بمجرد إثبات المؤمن له إحدى الحالات المذكورة آنفا يمكنه الإعلان عن رغبته بالتخلي، وذلك حتى يتسنى للمؤمن التحقق من توافر شروط التخلي.

ويشترط القانون الجزائري، أن يتخذ المؤمن قراره خلال مدة شهر من إخطاره، إما بقبول التخلي واما برفضه، وبالتالي إذا لم يقبل بذلك وجب عليه تسديد مبالغ التعويض

[1] _تنص المادة 115 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"...على ان يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي..."

للمؤمن له، واذا قبل تنتقل له ملكية الشيء المتخلي عنه، مقابل دفعه مبلغ التأمين للمؤمن له كاملا".[1]

الفرع الثاني: حالات ترك البضاعة.

أورد المشرع الجزائري حالات ترك البضائع المؤمن عليها من خلال نص المادة 143 من الأمر95_07 المتعلق بالتأمينات الجزائري المعدل و المتمم، حيث نصت هذه المادة، على أنه: " فيماعدا إذا تعلق الأمر بأخطار لايضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

1_ الفقدان الكلي للبضائع.

2_خسارة أوتلف يفوق4/3(قيمة البضائع).

3_ بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.

4_ عدم قابلية السفينة للملاحة واذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة(3) أشهر.

5_ انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة 3 أشهر، واذا كان تأثير الأخبار بسبب حوادث حربية، يمدد الأجل ستة 6 أشهر".

من خلال نص المادة، نجد أن هناك حالات مشتركة بين السفينة والبضائع وهو مالمسمناه في المادتين 143،134 من الامر 95_07 المتعلق بالتأمينات، كما أنهما ليستا من النظام العام، وذلك وفقا للمادة 96 من نفس الأمر، و في هذا الصدد نتطرق إلى الحالات الخاصة بالبضائع أما الحالات المشتركة بين السفينة والبضاعة نتطرق إليها لاحقا.

[1] جديدي معراج : مرجع سابق، ص168

1/_بيع البضائع أثناءالسفر.

في هذه الحالة، يجب لجواز الترك، أن يكون أمر بيع البضائع ضروري بسبب أضرار مادية لحقت بها، حيث تقع على عاتق المؤمن، كما يشترط أن يكون البيع أثناء السفر في مكان ليس هو مكان الانطلاق أو الوصول.[1]

2/_هلاك أوتلف ثلاثة (¾) أرباع البضائع.

يجوز ترك السفينة والبضاعة، إذا بلغت الخسارة أوالتلف الذي لحق بهما ثلاثة أرباع قيمة كل منها.[2]

فإذا بلغت الأضرار أوالخسائر التي لحقت بالبضاعة، ثلاثة أرباع القيمة المؤمن بهاعلى الأقل دون النظر إلى النفقات الأخرى، كأجور النقل والتحميل، والحفظ، ومن أمثلة هلاك البضاعة، نقص وزنها أومقاسها أوعددها، حيث يتعذر إسترجاعها.[3]

كما أنه، لا يكفي طلب الترك في هذه الحالة، بلوغ التلف ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة، بل يجب أن يكون الخطر الذي كان الهلاك أو التلف نتيجة له، من الأخطار التي يغطيها التأمين، فمثلا إذا كان تلف البضائع أوهلاكها الذي يجاوز ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة لم يحدث بسبب مخاطر البحر، وانما يرجع إلى عيب ذاتي في البضائع المؤمنة، لايجوز طلب الترك في هذه الحالة.

في حالة الهلاك أو التلف وبالنظر إلى القيمة المؤمنة، أومبلغ التأمين، بصرف النظرعن القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها، لوكانت أكبر من هذا المبلغ، فإذا لم تبلغ

---

[1] _مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص47

[2] _المواد 134،143 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم

[3] _عبد القادر لعطير باسم محمد ملحم: مرجع سابق، ص565

قيمة الهلاك أو التلف ثلاثة أرباع فلا مجال للترك، ويقتصر حق المؤمن له، على مطالبة المؤمن، مالحقه من أضرار، عن طريق دعوى الخسارة.[1]

بالإضافة إلى هذه الحالات، هناك حالات أخرى مشتركة للتخلي عن البضائع أو عن السفن، أوردها المشرع الجزائري في نص المادة 134 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم أنه:"ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

1_الفقدان الكلي للسفينة

2_عدم أهلية السفينة للملاحة

3_تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 4/3 القيمة المتفق عليها

4_إنعدام أخبار السفينة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وإذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر"

نلاحظ من خلال نص المادة 134 من الأمر السالف الذكر، أن هذه الحالات تتعلق بالسفينة، لكن أدرجت في الحالات المشتركة مع البضائع، لأن السفينة هي وسيلة نقل للبضائع، و بالتالي إذا لحق ضرر جسيم بالسفينة، تتضرر البضاعة أيضا تبعا لذلك.

الفرع الثالث: الأخطار المتعلقة بالترك.

لقد أورد المشرع الجزائري هذه الأخطار في نص المادة 101 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم، هذا ما نتطرق إليه، أولا الأخطار القابلة للتعويض، وثانيا نتحدث عن الأخطار الغير قابلة للتعويض.

[1]_ محمد بهجت عبد الله امين قايد : مرجع سابق، ص477_478

أولا/_ الأخطار القابلة للتعويض:

نصت المادة 101 /01 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات أنه:"يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباعة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد".

كما جاء في المادة 02/101 من نفس الأمر أنه:"كما يغطي:

أ_الإسهام في الخسائر العامة و تكاليف مساعدة وإنقاد الأموال المؤمن عليها، إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين.

ب_المصاريف الضرورية المعقولة المنفقة قصد حماية المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره، يعني بعبارة: "البضائع المشحونة""البضائع المنقولة".

من خلال نص المادة، يمكن تصنيف الأخطار التي يغطيها التأمين البحري إلى صنفين: أخطار ناشئة عن البحر مباشرة، وأخطار تصيب الأموال المؤمن عليها سواء السفينة أو البضائع، وهو ما يسمى بخسائر النفقات.

والملاحظ أن هذا التصنيف شكلي لا يؤثر على حق المؤمن له في الحصول على مبلغ التعويض عند وقوع هذه الأخطار.

_الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة: و هي تلك الأخطار التي تحدث بفعل "القوة القاهرة والحادث المباغت"[1] ، وهي كثيرة و متنوعة، منها:

[1]_تنص المادة 101 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال و البضائع المشحونة ، و هياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغة أو القوة القاهرة..."

-**العاصفة والغرق والجنوح:** وهي أخطار يحدثها البحر ولا تتير شكا في صفتها البحرية، والعاصفة هي:"اضطراب الجو اضطرابا عنيفا [1]"، ويتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالبا برياح وأمطار غزيرة، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعا غير معتاد، وهي في الحقيقة السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى، أماالغرق فهو: "إختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو، أما الجنوح أو التسيب هو: توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو الصخور أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج".[2]

-**التصادم البحري:** معناه :"إرتطام سفينة بأخرى، هذا المعنى الفني، أما التصادم في التأمين البحري فله معنى أوسع من معناه الفني، يتوقف على مضمون الشرط الوارد في وثيقة التأمين، وهو يعني عادة: ارتطام السفينة بأي جسم آخر عائم أو غير عائم، سواء كان سفينة أخرى أو حطام مستقر في قاع البحر أو مباني الميناء". [3]

-**طرح البحر:** أحيانا تتعرض السفينة أثناء الملاحة البحرية لخطر ناجم عن شدة حمولتها أولسبب آخر، فيضطر الربان لتفادي مثل هذا الخطر لرمي جزء من حمولتها في البحر لتخفيف السفينة، وهذه العملية إذا أقدم عليها الربان لإبعاد السفينة وحمولتها عن الخطر، فإن المؤمن، يتحمل الخسائر الناجمة عن ذلك، وهو مايعرف:" بالخسائر البحرية المشتركة"[4] ويندرج تحت مفهوم الخسائر البحرية جميع الأضرار التي يقدم عليها الربان اضطراريا بقصد سلامة السفينة وحمولتها.[5]

---

[1] _ مصطفى كمال طه وائل أنور بندق: مرجع سابق، ص111

[2] _المرجع نفسه ص:112

[3] _محمد بهجت عبد الله قايد: مرجع سابق، ص406

[4] _المادة 101 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم

[5] _عادل علي المقدادي : مرجع سابق، ص271

ثانيا/_ الأخطار الغير قابلة للتعويض:

توجد أخطار مستثناة و مستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة عنها، وقد فرق المشرع الجزائري بين نوعين من الأخطارغير القابلة للتأمين، وهي:الأخطار غير القابلة للتأمين بصورة قطعية، نصت عليها المادة 102 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات[1]، والأخطار الغير قابلة للتأمين إلا بموجب اتفاق خاص، نصت عليها المادة 103 من القانون نفسه.[2]

[1] تنص المادة 102 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها:1_أخطاء المؤمن له المتعمدة و الجسيمة..."

[2] _تنص المادة 103 من الأمر نفسه على أنه:"لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف..."

ملخص الفصل الأول

في نهاية هذا الفصل الذي عنوانه الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري، تطرقنا فيه إلى مفهوم الترك و ذلك من خلال إبراز فكرة الترك، كما تطرقنا إلى مختلف التعريفات القانونية بما فيها التشريع الجزائري و ذلك من خلال ما جاء في الامر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم وبعض التعريفات الفقهية.

كما تطرقنا كذلك إلى خصائص دعوى الترك، من خلال تمييزها عن دعوى الخسارة، كما تناولنا في المبحث الثاني محل الترك المتمثل في السفينة والبضاعة، وكذلك أبرزنا أهم الحالات التي يجوز فيها للمؤمن له ممارسة حقه في الترك .

كما تطرقنا أيضا، إلى الأخطار المتعلقة بالترك، وذلك من خلال إبراز الأخطار القابلة للتعويض، بالإضافة إلى الأخطار المستثناة من التعويض، منها ما هو مستثنى بصفة مطلقة، ومنها ماهو مستثنى بإتفاق خاص.

الفصل الثاني: النظام الإجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري.

كما سبق معنا في الفصل الأول، حيث تطرقنا إلى الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري، نتطرق في الفصل الثاني من هذه الدراسة إلى النظام الإجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري، في المبحث الأول، نتناول شروط ممارسة دعوى الترك، نتطرق إلى الشروط الشكلية، ثم الموضوعية، كما نتطرق إلى الإختصاص القضائي، النوعي و المحلي، كما نتناول بالدراسة تقادم دعوى الترك، أما في المبحث الثاني، نتطرق إلى آثار دعوى الترك.

المبحث الأول: شروط ممارسة دعوى الترك والإختصاص القضائي.

إن شروط ممارسة حق الترك من طرف المؤمن له، قد أوردها المشرع الجزائري، في المواد 113،115 من الأمر 95_ 07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، وكذلك نجدها في الوثيقتين للتأمين على هيكل السفينة[1] والبضائع[2]، أما الإختصاص القضائي لدعوى الترك، فقد نص عليهما، كل من الأمر 95_07 السالف الذكر وقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري[3]، هذا ما نتطرق إليه، في مطلب أول، شروط الترك، أما في مطلب الثاني، نتناول الإختصاص القضائي لدعوى الترك.

المطلب الأول: شروط الترك.

التخلي أو الترك، رخصة قانونية للمؤمن له، يستطيع إستعمالها إذا توافرت الشروط القانونية، لأن الأصل، أن يلجأ المؤمن له للمؤمن، طالبا التعويض عن مالحقه من أضرار وخسائر، بفعل وقوع الحادث المؤمن منه، فإذاعدل عن الطريق الأصلي، وطلب التخلي عن الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على تعويض كامل، فإن عليه أن يلتزم بشروط معينة، هذا ما نتطرق إليه في فرع أول، الشروط الشكلية، أما في فرع ثاني، الشروط الموضوعية.

الفرع الأول: الشروط الشكلية.

لممارسة حق التخلي، لا بد من توافر شروط معينة، يلتزم بها المؤمن له حتى يكون هذا التخلي صحيحا، كما ينبغي على المؤمن كذلك، أن يلتزم ببعض الشروط، من بين هذه الشروط ما يلي:

أولا_طلب التخلي من طرف المؤمن له.

[1] _ الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن الصادرة بتاريخ 20 مارس 1985 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل

[2] _ الوثيقة الجزائريى للتأمين على البضائع الصادرة بتاريخ 07 ديسمبر 1981 من نفس الشركة

[3] _ قانون 08_09 المؤرخ في18 صفر 1429 الموافق 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

يجب على المؤمن له، أن يطلب ويبلغ المؤمن كتابيا، مبديا رغبته في التخلي عن الشئ المؤمن عليه، وذلك عن طريق رسالة مضمومة الوصول، أو بعقد غير قضائي، خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي، هذا ما نصت عليه المادة 115 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم، أنه:"إذا إختار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين 134،143 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاما و بدون أية شروط، على أن تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول، أو بعقد غير قضائي ..."

نستنتج مما سبق، أن المؤمن له، يجب أن يبلغ المؤمن بالتخلي كتابيا، وذلك خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من تاريخ الإطلاع على الحادث، ونلاحظ في هذا الصدد، أن النص جاء بصيغة الوجوب .

ثانيا_قبول المؤمن لهذا الطلب.

من بين الشروط الشكلية أيضا، الرد على الطلب الذي قدمه المؤمن له، إما بقبول هذا الطلب أو رفضه، و من ثم يحوز المؤمن السفينة أو البضاعة المؤمن عليها، إبتداء من تاريخ التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن، هذا ما نصت عليه المادة 03/115 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم، على أنه:"في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها، إبتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".

و على هذا الأساس، نلاحظ أن المشرع الجزائري، من خلال نص هذه المادة، إشترط في حيازة حقوق المؤمن له في هذه الأموال المؤمن عليها، قبول طلب التخلي من طرف المؤمن.

الفرع الثاني: الشروط الموضوعية.

لممارسة حق التخلي أو الترك من طرف المؤمن له، لابد من توافر شروط موضوعيه نوردها كالآتي:

أولا_ إبداء الرغبة من طرف المؤمن له.

يجب على المؤمن له الذي يرغب في إستعمال حق الترك أو التخلي، أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن، هذا ما نصت عليه المادة 115 من قانون التأمينات البحرية الجزائري، على أنه: "على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك، بواسطة رسالة مضمونة الوصول، أوبعقد غير قضائي، خلال03 أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلي التخلي، أو إنقطاع الآجال".

ويجب على المؤمن له، حين الإخطار بالتخلي، أن يصرح بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه، وذلك تطبيقا للمواد 20 فقرة 2 و 24 فقرة3 من وثائق التأمين على هيكل السفينة والبضاعة، حيث جاء فيها: "عند الإخطار بالتخلي، المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع عقود التأمين المعقودة على الشيء المؤمن عليه التي أجراها، أو التي يعلم بها"، وذلك حتى يتمكن المؤمن من مراقبة المؤمن له، فيما إذا كان قد أبرم تأمينات متعددة على نفس الشيء بمبالغ تتجاوز قيمته الحقيقية، رغبة في الإثراء من وراء التأمين.

وفي هذه الحالة يستطيع المؤمن أن يطلب إبطال التأمين في حالة الغش من المؤمن له، أو بتخفيض مبلغ التأمين إذا انعقد بحسن نية.[1]

ولقد رتب المشرع الجزائري، على عدم التصريح بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه بسوء نية، بطلان التأمين، وهذا مانصت عليه المادة113 من قانون التأمينات على أنه: "يترتب عن كل تصريح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين".

ثانيا_ ان يكون الترك شاملا للشئ المؤمن عليه.

يستوجب هذا الشرط، أن لا يكون التخلي معلق على شروط، مثل أن يشترط المؤمن له العدول عن التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلي الميناء، وهذا الشرط نص عليه المشرع

[1]_بهجت عبد الله قايد: مرجع سابق، ص443

الجزائري في المادة 115 من قانون التأمينات على أنه: "وجب أن يكون هذا التخلي تاما وبدون أية شروط".

لهذا يجب أن يتخلى المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه بأكمله، كما لا يجوز أن يجمع المؤمن له بين دعوى الخسارة ودعوى التخلي.[1]

والتخلي عن السفينة أو البضاعة، يشمل أجرة النقل ولوكانت مدفوعة مقدما، كما يشمل أيضا جميع حقوق المؤمن له بسبب الرحلة البحرية، كأجرة نقل الركاب، وإعانات الملاحة التي تقدمها الدولة لأصحاب السفن، ومكافأة الإنقاذ، وحصة السفينة أوالبضاعة في الخسارة العمومية، كل هذا مالم يتفق طرفاعقد التأمين على غير ذلك. واللجوء إلى التخلي ماهو إلاطريق استثنائي، لهذا يتعين على المؤمن له الذي يختار التخلي، إحترام المهل التي بينها قانون التأمينات الجزائري، و ذلك من خلال نص المواد 04/134 و 04/143 و هي كالآتي :

–"إنعدام أخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وإذا تسببت في تأخير الأخبار، حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة أشهر" طبقا لنص المادة 04/134 من نفس الأمر.

–"عدم قابلية السفينة للملاحة، وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر" طبقا لنص المادة 04/143 من نفس الأمر.

_تعد مدة3 أشهر جد معقولة لتحقق الأطراف المتعاقدة من وقوع الخطر، وهي كافية للتفكير حول الطريقة التي يختارها المؤمن له، من أجل طلب التعويض.

والمشرع الجزائري، إشترط أن يرد المؤمن على طلب التخلي، خلال مدة شهر بالقبول أو الرفض، وذلك بحسب الفقرة الثالثة من المادة 135 من قانون التأمينات، فإذا قبل المؤمن، فيصبح ملزما بدفع مبلغ التأمين المبين في العقد كاملا، وتنتقل إليه ماتبقى من ملكية الشيء

[1]_عباس حلمي: القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، 1989 ص 52

المتخلي عنه، واذا رفض، يكون للمؤمن له خيارين، إما قبول التعويض بحسب جسامة الأضرار التي أصابته، أورفع دعوى التخلي أمام القضاء.[1]

المطلب الثاني: الإختصاص القضائي لدعوى الترك و تقادمها.

نتطرق إلى الإختصاص القضائي، وذلك على ضوء ما جاء في الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، وقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، في فرع أول نبرز الإختصاص النوعي، وفي فرع ثاني، الإختصاص الإقليمي وفي فرع ثالث نتطرق إلى تقادم دعوى الترك.

الفرع الأول: الإختصاص النوعي.

إن الأمر المتعلق بالتأمينات، لم يضع قواعد خاصة تتعلق بالإختصاص النوعي، لذا يتعين الرجوع إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بمقتضى المواد من 32 وما بعدها، وهذا لتحديد الجهة المختصة للنظر في النزاعات المتعلقة بالتأمينات، ويتحدد الإختصاص النوعي بالنسبة لدعاوى التأمين، إما على أساس الطبيعة القانونية للعقد في حد ذاته، أوعلى أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر.

كما تطرق المشرع الجزائري من خلال المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري، إلى أن المحكمة هي الجهة القضائية ذات الإختصاص العام، وتتشكل أيضا من أقطاب متخصصة، كما تفصل المحكمة في جميع القضايا، المدنية والتجارية والبحرية والإجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة.[2]

[1] _تنص المادة 3/135 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"غير أنه يحق للمؤمن أن يفسخ العقد خلال شهر واحد إبتداء من اليوم الذي يتلقى فيه بنقل الملكية أو الإستئجار".

[2] _تنص المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري على أنه:"المحكمة هي الجهة المختصة ذات الإختصاص العام و تتشكل من أقسام يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة،تفصل المحكمة في جميع القضايا،لا سيما المدنية و التجارية و البحرية..."

أما في الفقرة الرابعة جاء فيها: "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم، بالنظر دون سواها، في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية والإفلاس والتسوية القضائية والمنازعات المتعلقة بالبنوك ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازاعات التأمينات".

في هذا السياق، نلاحظ أن المشرع الجزائري، قد أسند الإختصاص فيما يتعلق بالتأمينات والمنازعات البحرية، إلى الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم، كما أن للمجالس القضائية، الإختصاص بالنظر في قضايا الإستئناف التي ترفع أمامها، وهذا ما نصت علية المادة 34 من نفس القانون أنه: "يختص المجلس القضائي بالنظر في إستئناف الأحكام الصادرة عن المحاكم في الدرجة الأولى، وفي جميع المواد حتى ولو كان وصفها خاطئا".

ما يمكن إستنتاجه، أن الإختصاص النوعي بالنسبة لدعاوى التأمين البحري بصفة عامة ودعاوى الترك البحري بصفة خاصة، يتحدد بموجب الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية كما أسلفنا.

ويكون رفعها أمام القسم البحري أو القسم المدني، أو التجاري، وذلك حسب طبيعة النزاع، خاصة إذا كانت المحكمة لا تتوفر على أقسام، فكل النزاعات البحرية، تحال على القسم المدني كونه المخول بالنظر فيها، وفي حالة جدولة قضية امام قسم غير القسم المعني بالنظر فيها، يحال الملف الى القسم المعني عن طريق أمانة الضبط بعد إخبار رئيس المحكمة مسبقا، هذا ما نصت عليه المادة 32/الفقرة2و3 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

كما قد تكون في بعض الأحيان، من إختصاص القسم الجزائي، أو حتى محكمة الجنايات، إذا توفر إرتباط بين الفعل المتسبب للضرر المستوجب للتعويض بموجب عقد التأمين البحري، بفعل يعاقب عليه قانون العقوبات.

كما تخضع المتابعة القضائية، لإجراءات رفع الدعوى ومباشرة الخصومة القضائية، المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

الفرع الثاني: الإختصاص المحلي.

التأمين البحري منظم بموجب الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، وقواعد الاختصاص القضائي محددة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، و بالتالي بالرجوع إلي أحكام هذين القانونين، يتضح لنا، أنه في الاختصاص المحلي في نزاعات التامين بصفة عامة والنزاعات البحرية بصفة خاصة ونظرا لعدم وجود نص خاص بها، نطبق أحكام الاختصاص المحلي الواردة في المواد من 37 وما بعدها، من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، حيث جاء في المادة 1/38 منه ما يلي: "يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة، و دعاوى الحقوق الشخصية العقارية، وكذلك في جميع الدعاوى التي لم ينص فيها على إختصاص محلي خاص، فان لم يكن للمدعى عليه موطن معروف، يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها محل إقامته، وإن لم يكن له محل إقامة معروف، فيكون الاختصاص للجهة القضائية الواقع بدائرتها آخر موطن له"، كما تضيف نفس المادة انه" ترفع الطلبات المتعلقة بالمواد المذكورة أدناه، أمام الجهات القضائية الآتية دون سواها على الوجه التالي:"... في الدعاوى المتعلقة بالشركات، بالنسبة لمنازعات الشركاء، أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المركز الرئيسي للشركة" ، و بالتالي طبقا لهذه المادة، فإن الاختصاص يعود لمحكمة إقامة المدين، أي المدعى عليه، وذلك لان أغلب دعاوى التامين البحري تتعلق بالتعويض عن أضرار أو تنفيذ التزامات تعاقدية.

أما فيما يتعلق بأحكام نصوص التامين البحري، فانه لا نجد أي نص خاص بالاختصاص القضائي. وعليه تطبق أحكام قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، كما يمكن تطبيق نص المادة 26 من الأمر 95_ 07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، التي جاءت تحت عنوان الاختصاص و التقادم في الدعاوى المتعلقة بالتأمينات البرية، حيث تنص علي ما يلي :" في

حالة نزاع يتعلق بتحديد التعويضات المستحقة و دفعها، يتابع المدعى عليه مؤمن كان أو مؤمن له، أمام المحكمة الكائنة بمقر سكن المؤمن له، مهما كان التامين المكتتب".

لقد أخد المشرع الجزائري بالإختصاص المحلي للجهة القضائية التي يقع في دائرتها إختصاص موطن المدعى عليه، و معنى هذا، أن من يدعي حقا عليه أن يسعى إلى موطن المدعى عليه، والموطن عرفه المشرع الجزائري في القانون المدني من خلال نص المادة 50 على أنه: "هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة."

الفرع الثالث: تقادم دعوى الترك .

تجدر الإشارة إلى أن تقادم دعوى الترك، أوردها المشرع الجزائري في الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، وذلك من خلال نص المادة 121 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات أنه:"يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين(2)، وسريان أجل التقادم ابتداء من:

1_تاريخ الاستحقاق لدعاوى دفع القسط.

2_ تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب، بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة.

3_فيمايخص البضائع المشحونة ابتداء من :

- تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.
- التاريخ المقررالذي تصل فيه السفينة أوإحدى وسائل النقل الأخرى.
- تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب إذا وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

_تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي.

المبحث الثاني: آثار دعوى الترك.

نتطرق من خلال هذا المبحث إلى آثار دعوى الترك المتمثلة في إنتقال ملكية الشئ المؤمن عليه، وتلقي التعويض كاملا، هذا في مطلب أول، أما في المطلب الثاني، نتناول تقييم السفينة و البضاعة.

المطلب الأول: إنتقال الملكية و دفع التعويض.

نتطرق إلى أهم آثار الترك في التأمين البحري المتمثل في إنتقال ملكية الشئ المؤمن عليه إلى المؤمن، بالمقابل يتحصل المؤمن له، على كامل التعويض المتفق عليه في عقد التأمين البحري، يترتب عن ممارسة حق الترك بعد أستيفاء الشروط والحالات وإحترام المواعيد القانونية عدة آثار، نتطرق إلى أهمها من خلال الفرعيين الآتيين، في الفرع الأول، نتطرق إلى إنتقال ملكية الشيئ المؤمن عليه إلى المؤمن، أمافي الفرع الثاني، نبرز الأثر الآخر وهو دفع التعويض كاملا.

الفرع الأول: إنتقال ملكية الشئ المؤمن عليه إلى المؤمن.

من آثار التخلي، نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلي المؤمن، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 3/115 من قانون التأمينات، والتي جاء فيها: "في حالة قبول التخلي، يحوز المؤمن حقوق المؤمن له، في الأموال المؤمن عليها، ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".

ويتم انتقال الملكية من المؤمن له إلى المؤمن، من يوم إعلان المؤمن له رغبته في التخلي إلي المؤمن، لا من تاريخ وقوع الحادث، ومع ذلك هناك رأي آخر[1] يذهب إلى أن الأشياء المؤمن عليها، تكون ملكا للمؤمن من وقت وقوع الكارثة، أي من وقت تحقق الخطر الذي يجيز التخلي، ويعبر عن هذا الرأي، بالأثر الرجعي للتخلي.

[1]_مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص503

وينتج عن تملك الأشياء المتخلى عنها وخاصة الحطام، عدة مشاكل أبرزها: صعوبة استخراج هذا الحطام ومسؤولية المؤمن عن الأضرار التي تصيب الغير بحسب ماجاء في المادة 369 من القانون البحري الجزائري[1]، نصت المادة 2/115 من قانون التأمينات الجزائري، على حق المؤمن في الخيار بين تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه مع عدم تملكه للشيء، وبين اختيار التخلي ومايصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلي عنها للمؤمن[2].

الفرع الثاني: دفع التعويض كاملا للمؤمن له.

يترتب عن التخلي، أن يلتزم المؤمن بدفع قيمة التعويض للمؤمن له كاملا، ولايزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد من جهة، كمالا يمكن أن يزيد عن قيمة الضرر الذي لحق المؤمن له من جهة أخرى[3]، وهذا المبدأ، بينته المادة 30 من قانون التأمينات الجزائري، التي جاء فيها: "يخول تأمين الأموال للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولايمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقدالتأمين، على مقدار استبدال تعويض المؤمن عليه".[4]

كما نصت أيضا المادة 623 من القانون المدني الجزائري: "لايلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له، إلاعن الضرر الناتج عن وقوع خطر المؤمن منه، بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين". [5]والقول بتلقي المؤمن له التعويض الكامل عن الخسارة التي أدت بهلاك الشيء

---

[1]_المادة 369 من القانون البحري الجزائري

[2]_تنص المادة 2/115 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:" و يتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون إنتقال الملكية ".

[3]_كمال كهينة: مرجع سابق، ص69

[4]_تنص المادة 30 من الامر 95_07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "يخول تأمين الأموال للمؤمن له في حالة و قوع حادث منصوص عليه في العقد الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين و لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار إستبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث"

[5]_المادة 623 من أمر رقم: 75_78 المؤرخ في20 رمضان 1395 الموافق26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل.

المؤمن عليه، فلا يجوز الفهم، أن التعويض الذي يقدمه المؤمن، هو المبلغ المساوي لقيمة الشيء المؤمن عليه.

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

المطلب الثاني: تقييم السفينة و البضائع.

و بما أننا تطرقنا إلى دفع التعويض كاملا للمؤمن له، فلا بد أن نشير في هذا الصدد إلى كيفية تقييم الأشياء المؤمن عليها، و تتمثل هذه الأشياء: في السفينة و البضاعة، نتناول في الفرع الأول، تقييم السفينة و في الفرع الثاني، تقييم البضاعة.

الفرع الأول: تقييم السفينة.

تحدد عادة قيمة السفينة، وفقا لاتفاق المؤمن والمؤمن له، بما في ذلك جسم السفينة ولواحقها وكل النفقات اللازمة لتجهيزها، ما لم يكن بالإمكان إثبات أن بعض هذه النفقات يتعلق بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة[2].

وهذه القيمة، هي أيضا القيمة المقبولة التي يمكن أن يقدمها المؤمن له للمؤمن في وثيقة التأمين، فيقبلها المؤمن، مع حقه دائما في إثبات هذه القيمة المقبولة بأنها تفوق القيمة الحقيقية للسفينة المؤمن عليها، حتى ولو قبل المؤمن تقدير المؤمن له في وثيقة التأمين. كما تجدر الإشارة إلى تعاقب الحوادث البحرية على السفينة أثناء سريان عقد التأمين، فيلزم المؤمن بتعويض المؤمن له، بما لا يجاوز قيمة مبلغ التأمين عن كل الحوادث التي تحدث أثناء مدة العقد، وهذا ما جاءت به المادة 105 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات الجزائري، و يتمثل مضمونها في: أن يكون هناك تطابق بين القيمتين الحقيقيتين للشراء

[1]_ بهجت عبد الله قايد: مرجع سابق، ص326

[2]_عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم: مرجع سابق، ص 525_526

المؤمن والقيمة القابلة للتأمين، بالإضافة إلى النفقات والفائدة المرجوة، لكن هذه القيمة لا تطبق إلا إذا اتفق المؤمن والمؤمن له على قيمة معتمدة في العقد، مع ترك أي تقييم آخر.[1]

الفرع الثاني: تقييم البضائع.

إن تقدير البضاعة بحسب السعر الجاري في وقت الشحن ومحله، مع جميع الرسوم المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة، والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ، وقسط التأمين والربح المأمول عند الاقتضاء، حيث تثبت قيمة البضائع، وفقا لثمن شراء البضائع، بالفواتير والدفاتر، ومع ذلك، إذا كان شراء البضاعة يرجع إلى تاريخ سابق على الشحن بوقت طويل، فلا يمكن الاعتماد على ثمن الشراء، وفي حالة انتفاء هذا الإثبات، فيعتمد السعر الجاري للبضائع في يوم الشحن ومكانه[2].

حيث نصت بعض التشريعات العربية وحتى الأجنبية على أنه، يجب ألا يزيد مبلغ التأمين على البضائع الأعلى من المبالغ التالية:

_ثمن شراء البضاعة في زمن ومكان الشحن، أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان، إذا كانت غير مشتراة وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول، والربح المتوقع.

_وقيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، في حالة هلاكها، ثمن بيع البضاعة إذا باعها المستأمن مضافا إليها المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع[3].

---

[1]_تنص المادة 105من الامر 95_07 المتغلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه و إذا إقتضى الحال تضاف النفقات الثانوية و مقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة"

[2]_مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق: مرجع سابق، ص 84

[3]_المرجع نفسه، ص 84

كما تجدر الإشارة إلى أنه، يجب أن يكون مبلغ التأمين مطابقا لقيمة الشئ المؤمن عليه، و هذا طبقا لنص المادة 105 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم على أنه:"يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين، القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه ...".

إلا أنه قد يكون هناك عدم تطابق، هذا ما نتطرق إليه كالآتي:

1/_مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء المؤمن عليه:

عندما يكون مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء، فلا صعوبة في الأمر، ويتحدد القسط في هذه الحالة على هذا الشكل[1]. فإذا حدث الخطر المؤمن منه، وسبب ضررا كليا للشيء المؤمن عليه، التزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه، وهو ما نصت عليه المادة السابق ذكرها (105) الذي يساوي قيمة الشيء محل التأمين، أما إذا كان الضرر جزئيا، إلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن هذا الضرر بما لا يتجاوز مبلغ التأمين، ذلك أن أداء المؤمن، يجب ألا يزيد على المبلغ المؤمن به، في حدود الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه في عقد التأمين وهو عقد تعويض بالرغم من كل اتفاق مخالف، ولا يجوز أن يكون الشخص بعد الحادث في حالة مالية أحسن منها قبل وقوع الحادث، وهذه القيمة للشيء محل التأمين، يتفق عليهاالمؤمن والمؤمن له، فإذا تعذر تحديد قيمة الشيء محل التأمين بالضبط، فإن المؤمن له، يتقدم بتقدير لهذه القيمة يقبلها المؤمن، وتسمى هذه القيمة المقدرة: القيمة المقبولة، ويفترض أن تكون تساوي القيمة الحقيقية للشيء، ومن تم، يلتزم المؤمن بالتعويض على هذا الأساس، إلا إذا أقام الدليل على عكس ذلك كمبدأ عام[2].

وتشمل القيمة المقبولة المتفق عليها، هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها، وكل لواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، وكذا تموينها، وكل الأشياء الموضوعة خارجها، هذا ما نصت عليه المادة 128 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات.

[1] _تنص المادة 105 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه:"يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين ،القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه..."

[2] _عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم: مرجع سابق، ص526

2/_التأمين على الشيء بأكثر من قيمته:

أحيانا يلجأ المؤمن له إلى المبالغة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه، ويسمى التأمين في هذه الحالة، بالتأمين المغالى فيه، وفي مثل هذه الحالة ينظر إلى نية المؤمن له فإذا كان:

_حسن النية: حيث يقدر المؤمن له أو نائبه الشيء بأكثر من قيمته الحقيقة، عن حسن نية أوخطأ أو احتمال، فإن العقد يبقى صحيحا في حدود القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه،[1] و ويبطل فيما يزيد عن ذلك، أو يخفض قسط التأمين منذ اكتشاف المغالاة بتقدير قيمة الشيء، مع حق المؤمن في التعويض إذا كان لذلك مقتضى، وهذا الوضع يطبق فيما إذا تم اكتشاف المغالاة أثناء سريان العقد.[2]

في حين، إذا اكتشفت المغالاة بعد وقوع الحادث، فلا يدفع للمؤمن، إلا القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، مع احتفاظه بالأقساط التي دفعت سلفا دون تخفيض، ولا يعد المؤمن ثريا بلا سبب في هذه الحالة، لأن الخطأ جاء من المسؤول بسبب مغالاته، كما أن سبب الزيادة هو عقد التأمين.[3]

3/_ التأمين على الشيء بأقل من قيمته:

في هذه الحالة يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وقد حدد المشرع الجزائري حالاته في نص المادة 105 /2 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات حيث نصت: ".... إذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء حسب مفهوم هذه المادة، لا يلزم المؤمن بالدفع إلا في:

_حالة الخسارة الكاملة: يدفع مبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها؛

[1] _ تنص المادة 105 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه :"يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين، القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه..."

[2] _عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم : مرجع سابق، ص527

[3] _المرجع نفسه ص527

_ حالة الخسارة الجزئية: يحدد مبلغ التعويض بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة إلى القيمة الحقيقية ".

من خلال نص المادة، أساس قاعدة النسبة، أنه في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته، يعتبر المؤمن له مؤمنا لنفسه بالفرق، ويكون الحل كما لو أن هناك مؤمنان لنفس الشيء، يلتزم كل منهما على سحب المبلغ الذي أمنه، وقاعدة النسبة لا تتعلق بالنظام العام، لذلك يجوز في العقد بشرط صريح، الاتفاق على أنه يحق للمستأمن أن يحصل على التعويض الكامل يجاوز الضرر مبلغ التأمين[1].

4/_حالة تعدد التأمينات:

لقد أغفل المشرع الجزائري هذه الحالات بشكل واضح رغم أهميتها وهي:

_إذا كان الشيء الواحد مؤمنا عليه بكامل قيمته لدى مؤمنين مختلفين لضمان خطر واحد وهذه في (double assurance) حالة التأمين المزدوج.

–أن يؤمن على شيئين مختلفين، ولكن توجد بينهما رابطة، بحيث ينطوي التأمين جزئيا على تأمين متعدد، فلا يستطيع الشاحن مثلا أن يؤمن على البضائع بقيمتها في ميناء الوصول، ويؤمن في نفس الوقت على الربح المتوقع من هذه البضائع [2].

وتجدر الإشارة، إلى أن الشيء محل التأمين، يمكن أن يؤمن عليه بمبلغ يزيد على قيمته إذا تم ذلك لا لمصلحة المؤمن له فقط، بل حتى لمصالح أخرى، وفي مثل هذه الحالة لا تنطبق قاعدة التعويض النسبي، فمثلا قد يقوم المستورد بتأمين بضاعته بمبلغ يعادل قيمتها، ثم يؤمن الناقل عليها أيضا لمواجهة مسؤوليته اتجاه صاحب البضاعة، فإذا هلكت البضاعة، رجع صاحبها إلى المؤمن له الذي أمن عليها لصالحه، وبعد ذلك يرجع المؤمن له هذا إلى المؤمن الذي أمن عليها لصالح الناقل بدعوى الحلول[3].

[1] _مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق: مرجع سابق، ص90_91

[2] _المرجع نفسه، ص79

[3] _عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم: مرجع سابق، ص529

في حالة تعدد التأمينات، لا بد أن نفرق بين ما إذا كان المؤمن له حسن النية أو سيء النية:

_في حالة سوء النية:

فهنا يعقد المؤمن له تأمينات مختلفة على الشيء الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، يكون كل عقد من العقود المتعددة، قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد، أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين، والواقع أن أساس البطلان في هذه الحالة، هو عدم مشروعية السبب، لدا كان أصلا أن يكون الجزاء هو البطلان المطلق، لكن المشرع المصري واللبناني، اقتصرا على تقرير البطلان النسبي لمصلحة المؤمن ردا على المستأمن سيء النية، ورغبة من هذه التشريعات في تعويض المؤمن تعويضا كاملا بإعطائه الحق في القسط الكلي للتأمين، ومن تم يجب اعتبار الحق في القسط تعويضا جزافيا للمؤمن، وليس قسطا بمعنى الكلمة، لأن الالتزام بدفع القسط يصبح بلا سبب، لأنه لا يقابله أي التزام على عاتق المؤمن.

_ حالة حسن نية المستأمن:

عندما تتعدد التأمينات على الشيء الواحد ويكون المؤمن له حسن النية، كأن يؤمن على البضاعة، ثم يؤمن الوكيل أو النائب على نفس البضاعة، لكن جاهلا علم موكله بذلك التأمين الذي عقده هذا الأخير. فمثلا يقوم المشتري بالتأمين على البضاعة ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم التزامه بذلك، فهل التأمين صحيح أو غير صحيح؟، فبعض التشريعات تأخذ بقاعدة ترتيب تواريخ التعاقد، بحيث يكون التأمين الأول وحده صحيحا، أما التأمينات اللاحقة فتقع باطلة، هذا إذا كان التأمين الأول يشمل جميع قيمة الشيء المؤمن عليه، أما إذا كان التأمين الأول لا يشمل جميع هذه القيمة، فإنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة، الواحد تلو الآخر، حتى تستوفي قيمة الشيء المؤمن عليه جميعها ، وهذا ما أخذ به المشرع المصري، أما المشرع الجزائري لم يشر إلى هذه النقطة.

هذا الحل منطقي، إذا كان التأمين الأول قد غطى القيمة القابلة للتأمين، وبالتالي التأمين اللاحق، يصبح بلا محل، و أمام هذه الحالة يكون هناك إنتفاء للمصلحة، فيلحقه البطلان.

_ تاريخ دفع المؤمن له أويوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإ سهام في الخسائر المشتركة أو أجر المساعدة والإنقاذ أو الطعن من طرف الغير.

_ تاريخ الدفع غير المستحق، فيما يخص أي دعوى، من أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين"[1]

من خلال نص المادة121، فتحديد مدة التقادم للدعاوي الناشئة عن التأمين البحري، بمرور سنتين، على خلاف التأمين البري، المادة27 من الأمر95_07 المتعلق بالتأمينات الذي يحددها بثلاثة سنوات. [2]

[1] _تنص المادة 121 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم على أنه: "يحدد أجل تقادم الدعوى الناتجة عن عقد التامين البحري بسنتين....."

[2] _تنص المادة 27 من نفس الأمر على أنه:"يحدد جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاثة سنوات"

ملخص الفصل الثاني.

في نهاية هذا الفصل الذي عنوانه الإطار الإجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري، تطرقنا إلى شروط ممارسة الترك في التأمين البحري، تتمثل هذه الشروط من الناحية الشكلية، في تقديم طلب إلى المؤمن لكي يعلم برغبة المؤمن له بالترك، كما ينبغي على هذا الأخير الرد على هذا الطلب إما بالقبول أو الرفض، أما في الموضوع، فيجب أن يبدي المؤمن له الرغبة في التخلي أو الترك ، كما يجب أن يكون هذا الترك أو التخلي شاملا للشيئ المؤمن عليه.

كما تطرقنا إلى الإختصاص القضائي والمحاكم المختصة بالنظر في قضايا التأمين البحري و خاصة دعوى الترك، النوعي و المحلي، فالإختصاص النوعي يؤول إلى القسم البحري أو التجاري البحري ، أما الإختصاص المحلي، فيكون في موطن المدعى عليه، كما تناولنا بالدراسة تقادم دعوى الترك.

ثم تطرقنا إلى أهم آثار دعوى الترك، حيث يتمثل الأثر الأول، في إنتقال ملكية الشئ المؤمن عليه إلى المؤمن، أما الأثر الثاني، فيتمثل في تلقي التعويض كاملا من طرف شركة التأمين أو ما يسمى بالمؤمن .

كما تطرقنا إلى تقييم الأشياء المؤمن عليها، من خلال تقييم السفينة، وكذلك تقييم البضاعة المنقولة بواسطة هذه الوسيلة.

كما تناولنا حالات التأمين، في حالة مبلغ التأمين يساوي قيمة الشئ المؤمن عليه، و في حالة مبلغ التأمين أقل من قيمة الشئ المؤمن عليه، و كذلك في حالة مبلغ التأمين يكون أكثر من قيمة الشئ المؤمن عليه، كماتطرقنا إلى حالة تعدد التأمينات، وما إذا كان المؤمن له حسن النية أو سئ النية ، و ما يترتب على ذلك من جزاءات قانونية، منها فسخ التأمين.

الخاتمة

إن نظام التخلي أو الترك في التأمين البحري، له أهمية كبرى، كونه قانون خاص بالحقوق البحرية، لا يوجد نظيره في التأمينات البرية.

بفضل هذا النظام يستطيع المؤمن له، أن يتخلى أو يترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن، مقابل الحصول على التعويض كاملا من طرف شركة التأمين، أو ما يسمى بالمؤمن.

لكن في كل الأحوال، لا يستطيع المؤمن له، ممارسة هذا الحق، إلا بعد قبول المؤمن الطلب الذي يقدمه المؤمن له، إثر حدوث أضرار جسيمة.

كما لا يستطيع المؤمن طلب إعمالها، إلا في الحالات التي نص عليها المشرع الجزائري في المواد 134و143 من قانون التأمينات، والتي جاءت على سبيل الحصر، لكن هذه الحالات ليست من النظام العام، أي ليس هناك ما يمنع من إضافة حالات أخرى أو إستبعادها كليا أو جزئيا.

ومن خلال ما سبق دراسته خلصنا إلى النتائج التالية:

- أن هذا النظام القانوني يتماشى مع التطورات الحاصلة في التجارة الدولية عامة ، والتجارة البحرية بصفة خاصة، كون النقل البحري وسيلة فعالة لهذه التجارة.
- كما أن هذا النظام يوفر على المؤمن له عناء إثبات الهلاك، إذ بمجرد إنقطاع الأخبار عن السفينة مثلا لمدة معينة، يستطيع المؤمن له ان يطلب التخلي.
- كما أن هذا القانون أعطى إمتيازا لشركات التأمين، من خلال إعطائها الحق في رفض طلب التخلي، مما يدفع بالمؤمن له اللجوء إلى دعوى الخسارة، التي تختلف عن نظام الترك من حيث التقادم، الشروط والإثبات.

- كذلك للمؤمن الحق في الخيار بين دعوى الترك و دعوى الخسارة، للحصول على التعويض، إذ للمؤمن له أن يختار أحد النظامين، حسب ما تقتضيه مصلحته، دون الجمع بينهما.
- كما أننا لاحظنا من خلال ما سبق أن المشرع الجزائري، على _غرار التشريعات الأخرى_ قد أستثنى بعض الأخطار من حالات الترك، إلا بموجب وثيقة تأمين خاصة، كحالة الحرب، القرصنة، الحجز إلخ...، حيث نص المشرع الجزائري من خلال المادة 103 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات أنه: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها، إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف ..."، ففي هذه الحالة ترك المشرع الأمر لإرادة أطراف العقد، للإتفاق على تحديد قسط التأمين، والذي بالتأكيد يكون أكبر مما هو عليه في حالة التأمين العادي، وفي نفس الوقت لم يقيد شركات التأمين، و ترك المجال لمبدأ سلطان الإرادة، لأن الأمر في جوهره عمل تجاري بحت.

قائمة المراجع.

- **الكتب:**

_ جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2009.

- حمدي الغنيمي، محاضرات القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر 1983.

- محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر 1996.

- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر 2012.

- مصطفى كمال طه: القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر 2010 .

- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن1999.

- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1989.

- عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

- علي بن غانم، التأمين البحري وذايته (نظامه القانوني) دراسة مقارنة، الطبعة32، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر 2005.

- **الرسائل والمذكرات:**

_ كمال كهينة، التخلي في التأمين البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر2008.

_ مهري محمد آمين، التأمين البحري على السفينة، رسالة ماجستير، قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون الجزائر،2001.

النصوص القانونية:

- **التشريع الجزائري.**

_ القانون 98_05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري.

_ القانون 08_09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

_ أمر 95_07 المؤرخ في 23 رمضان1415 الموافق 25 يناير 1995 المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 13، المؤرخة 08 مارس 1995 المتعلق بالتأمينات الجزائري.

- **التشريعات الأجنبية:**

_ القانون البحري المصري رقم 8_1990 المؤرخ في 26 رمضان 1410 الموافق 22 أبريل 1990.

_ القانون 92_665 المؤرخ في 16 جويلية 1992 جريدة رسمية 37 المؤرخة في 17 جويلية 1992 المتعلق بالتأمين الفرنسي.

- القانون البحري اللبناني رقم 107_1999 المؤرخ في 1999/07/23.

الموضوع	الصفحة
مقدمة:	1
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري	4
المبحث الأول: ماهية دعوى الترك	5
المطلب الأول: مفهوم دعوى الترك	5
الفرع الأول: تعريف الترك	5
الفرع الثاني: خصائص دعوى الترك	8
المطلب الثاني: تعريف أطراف دعوى الترك	9
الفرع الأول: المؤمن	9
الفرع الثاني: المؤمن له	11
المبحث الثاني: محل الترك،الحالات والأخطار المتعلقة بها	11
المطلب الأول: محل الترك	12
الفرع الأول: السفينة	12
الفرع الثاني: البضاعة	14
المطلب الثاني: حالات الترك و الأخطار المتعلقة بها	16
الفرع الأول: حالات ترك السفينة	16
الفرع الثاني: حالات ترك البضاعة	19
الفرع الثالث:الأخطار المتعلقة بالترك	21
ملخص الفصل الأول	25
الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري	26
المبحث الأول: شروط ممارسة الترك و الإختصاص القضائي	

المطلب الأول: شروط الترك	27
الفرع الأول: الشروط الشكلية	27
الفرع الثاني: الشروط الموضوعية	27
المطلب الثاني: الإختصاص القضائي لدعوى الترك وتقادمها	28
الفرع الأول: الإختصاص النوعي	31
الفرع الثاني: الإختصاص المحلي	31
الفرع الثالث: تقادم دعوى الترك	33
المبحث الثاني: آثار دعوى الترك	34
المطلب الأول: إنتقال الملكية و دفع التعويض	35
الفرع الأول: إنتقال الشئ المؤمن عليه	35
الفرع الثاني: دفع التعويض كاملا للمؤمن له	35
المطلب الثاني: تقييم السفينة والبضائع.	36
الفرع الأول: تقييم السفينة	37
الفرع الثاني: تقييم البضائع.	37
ملخص الفصل الثاني	38
الخاتمة:	44
قائمة المراجع:	47
الفهرس:	50