



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 سيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



نطاق الخطر في عقد التأمين البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

اشراف الأستاذة:

-لحوولة أمال

تقديم الطلبة:

-طنفور خالد

-تومي فؤاد

لجنة المناقشة

الجامعة	الرتبة	الصفة	الأساتذة
جامعة 20 أوت 1955 سيكدة	(أستاذ مساعد)	رئيسيا	أ.قحام حنان
جامعة 20 أوت 1955 سيكدة	(أستاذ مساعد)	مشرفا	أ.لحوولة أمال
جامعة 20 أوت 1955 سيكدة	(أستاذ مساعد)	مناقشا	أ.بوقرقور منال

2023/2022

شكر وتقدير

نشكر الله عز وجل الذي أنار لنا دربنا وفتح لنا أبواب العلم وأمدنا بالصبر والإرادة،
الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وآله وصحبه إلى يوم الدين.
وبعد نحمد الله ونشكره الذي بفضلہ أنجزنا هذا العمل،
كما نتقدم بالشكر والامتنان للأستاذة الفاضلة "لحواولة امال" على توجيهاتها القيمة ودعمها
لنا.

كما نتوجه بالشكر الجزيل إلى كل أساتذتنا وأعضاء لجنة المناقشة وعميدة الكلية وكل أساتذة
كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة 20 أوت 1955.

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

شكرا لكل من ساندني طيلة مسيرتي الدراسية

أهدي ثمرة عملي إلى والدي الغالي حفظه الله ، و إلى روح والدتي الطاهرة رحمة

الله عليها

إلى زوجتي الغالية ، وإلى اولادي قرة عيني

وإلى كل العائلة ، و جميع أحبتي.

خالد

إهداء

حين تعلم أنك مدين ومقصر في حق كل الناس صار اهدائك ملكا وحقا لكل

الناس

لكن حين تعلم أنه عليك أن تضع اهدائك في كلمات وجب أن تهمس بهذه

النفحات

اهدي ثمرة جهدي إلى والدي الكريمين "سليمة" "راج" اللذان لطالما كان سندي

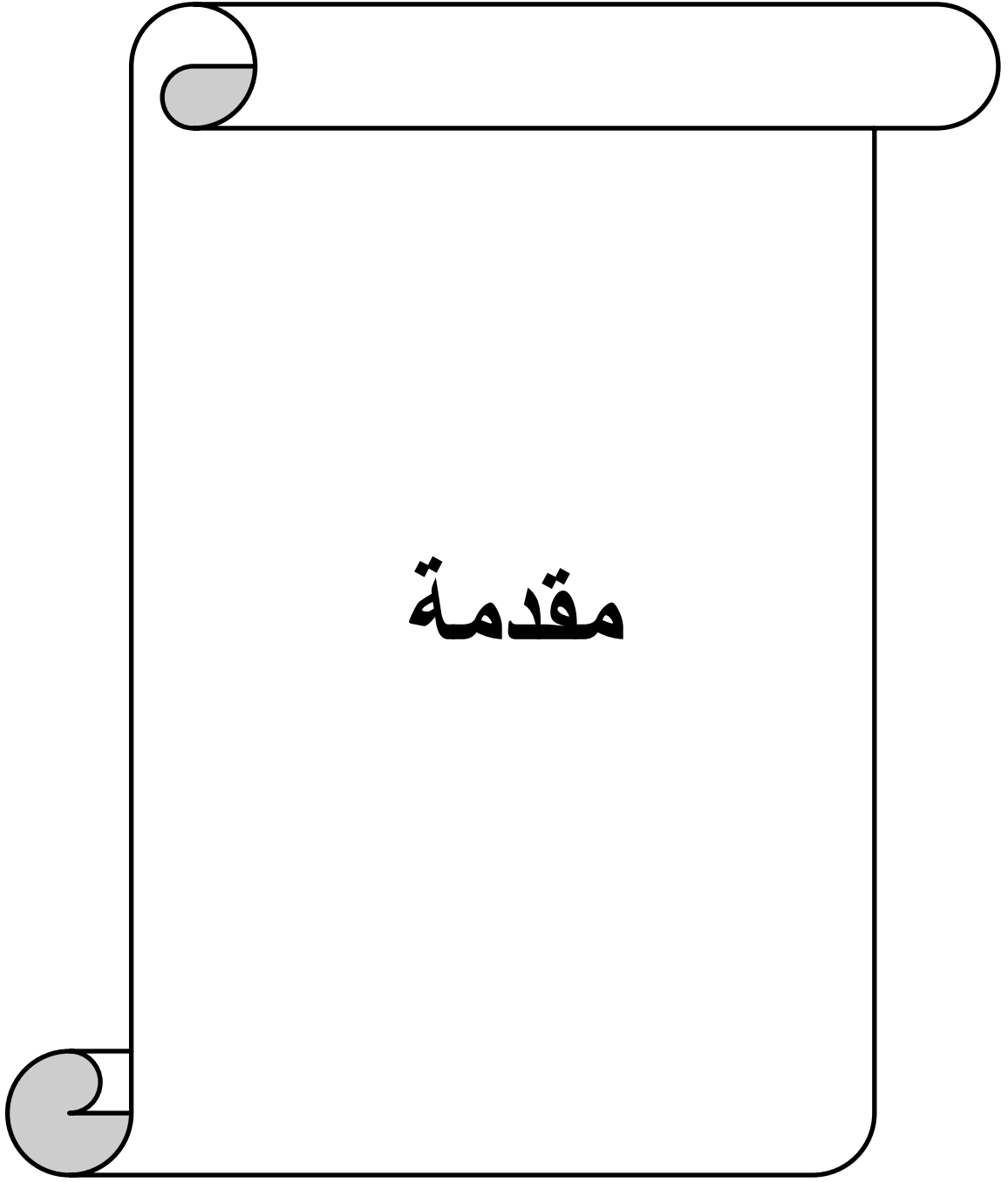
وعوني بعد الله سبحانه و تعالى

وإلى كل عائلة تومي فؤاد ،اخوتي سهيل، صهيب، رامي، وكل من ساعدني ولو

بكلمة طيبة في إنجاز هذه المذكرة إلى كل روح وقلب يحمل بذور المحبة و

الأخاء و ينبذ الحقد و العداة وإلى كل من يعرفني.

فؤاد



مقدمة

مقدمة

ولدت فكرة البحث عن الأمان لمواجهة الأخطار ظهور أنظمة تقوم في البداية على المغامرة يتحمل أحد الأطراف بمفرده نتائج ما يقوم به ، و أخذت هذه الأنظمة تتطور إلى أن إستقرت حاجة البحث عن الأمان في نظام التأمين بصورته الحالية و ظهور فكرة ضمان الأخطار كان في نطاق التجارة البحرية .

ولذا أصبح لازما البحث عن وسيلة خاصة للتأمين على الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء خطر أو حادث بحري فكان اللجوء إلى التأمين البحري.

ولا شك أن أهمية التأمين البحري ضد الأخطار البحرية ترجع للأموال الطائلة التي هي عرضه للأخطار والخسائر وهذا يعود للقيمة الكبيرة للسفينة والبضائع التي تحملها، فلا شك أن هلاكهما في الرحلة البحرية و تعرضها لأضرار جسيمة سيكون خسارة كبيرة للتجارة البحرية.

وفي ظل هذا، إهتم المشرع الجزائري بهذا النوع من التأمين و كان ذلك بصدور القانون المتعلق بالتأمينات 95-07 المعدل والمتمم والذي يعتبر النص الأساسي لقطاع التأمينات المعدل والمتمم بالقانون 06 - 04.

ويعتبر الخطر من أهم عناصر عقد التأمين البحري لهذا كان يجب تحديد الأخطار التي يمكن أن تكون مجالا للتأمين عليها و الأخطار التي لا تدخل في هذا المجال .

أما الأهداف المرجوة من الدراسة تكمن في :

- تحليل نظام التأمين على الأخطار البحرية و الأسس التي يقوم عليها.
 - الوقوف على مدى إحاطة المشرع الجزائري بنطاق الأخطار البحرية في قانون التأمين.
 - محاولة إستنباط الأحكام الخاصة بالأخطار البحرية.
 - محاولة الإحاطة بالقيود التي من شأنها أن تقيد مبدأ تعدد المخاطر البحرية.
- أما عن أسباب إختيار الموضوع فيمكن إرجاعها إلى:

• أسباب ذاتية :

- الرغبة في البحث في موضوع نطاق الخطر في التأمين البحري بإعتباره من المواضيع الأكثر أهمية في وقتنا الحالي.

- الإهتمام بالدراسات القانونية في مجال نظام التأمين البحري.

• أسباب موضوعية:

- أنه موضوع متفرع وفيه جوانب عديدة تستحق الدراسة ،لم يتم تسليط الضوء عليها بشكل كافي.

- أما الصعوبات التي واجهتنا فهي متعلقة بنقص الدراسات والمراجع المتخصصة في الموضوع ، كما أن هذا الموضوع لم يحظ بنصيب وافر من البحث نظرا لحدثة العهد به رغم أهمية العملية.

و على ضوء المعطيات السابقة ، وبغية تحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة فإن الأمر يستدعي طرح الإشكالية التالية:

هل يشمل التأمين البحري كل الأخطار البحرية؟ وهل الطوابط القانونية التي وضعها المشرع الجزائري كافية لتحديد الأخطار البحرية ؟

و على هذا الأساس ، إعتدنا المنهج الوصفي لتوضيح بعض المفاهيم المتعلقة بهذا الموضوع ، فضلا عن إتباع المنهج التحليلي لتحديد طبيعة المشكلة و تبيان النصوص القانونية ذات الصلة و تحليلها و قياسها مع بعضها البعض لإستخلاص أهم الأحكام المرتبطة بالموضوع ، و بناءا على ماسبق إرتأينا في دراستنا للموضوع و بعد إستشارة الاستاذة المشرفة إتباع خطة ثنائية تحتوي على فصلين و كل فصل مقسم إلى مبحثين:

ففي الفصل الأول سنتناول الأخطار التي يشملها التأمين البحري، وخلال دراسته نتطرق إلى المبحث الأول بعنوان الأخطار البحرية، والمبحث الثاني النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية.

أما الفصل الثاني فهو تحت عنوان: الأخطار المستثناة من التأمين البحري و نتطرق فيه إلى مبحثين ، المبحث الأول تحت عنوان الأخطار المستبعدة بصفة دائمة ، ومبحث ثاني عنوانه الأخطار المستبعدة بصفة مؤقتة .

الفصل الأول:

الأخطار التي يشملها التأمين البحري

❖ الفصل الأول: الأخطار التي يشملها التأمين البحري.

لقد أصبح التأمين البحري بمثابة القلب المحرك للحياة التي تعتمد عليها التجارة البحرية بصفة عامة في وجودها ، لا سيما و أن نشاط النقل البحري و الملاحة البحرية و الصيد والسفر تعتبر كلها من أكثر المعاملات و الأنشطة عرضة لمواجهة مختلف المخاطر البحرية وهو بدوره ما يهدد أطراف العلاقات التجارية البحرية بالأضرار التي قد تتجم عن تلك المخاطر و تصيب البضائع المنقولة ، و حتى الأشخاص يهلكون ، و هو ما منح تأشيرة التأمين البحري أهمية بالغة في كفالة الإطمئنان و الراحة و الأمان لذى العاملين بالتجارة البحرية، وضمان تغطية ما يصيب محل التأمين من سفن أو بضائع أو أفراد من أضرار ناتجة عن الأضرار المؤمن منها.

ومن أهم عناصر التأمين البحري الخطر ،لذا يجب علينا تحديد أنواع الأخطار التي يغطيها التأمين البحري (مبحث أول) ثم نتطرق إلى النطاق الزمني و المكاني للخطر (مبحث ثاني).

❖ المبحث الأول: الأخطار البحرية.

إن الخطر البحري يحتل مكانة هامة جدا في عقد التأمين البحري. مما يستوجب تحديد الأخطار البحرية التي تكون قابلة للضمان و الأمان بموجب وثيقة التأمين⁽¹⁾.

بالإضافة إلى ذلك محاولة السعي إلى معرفة كيفية وقوع هذه الأخطار و تسلسل أحداث هذه الوقائع و القرائن ، ومحاولة تحديد قيمة الخسائر المنجزة في كل خطر حدث⁽²⁾.

و بالرجوع إلى نص المادة 101 من قانون التأمين الجزائري نجد مما تنص على أنه: " يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق ، حسب الحالة ، الأموال و البضائع المشحونة و هياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن حوادث المباغته أو القوة القاهرة و / أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد.

كما يغطي :

أ-الإسهام في الخسائر العامة و تكاليف مساعدة و إنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين.

ب- المصاريف الضرورية و المعقولة المنفعة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التحفيف من أثاره.

يعني بعبارة " البضائع المشحونة". "البضائع المنقولة".

يمكننا أن نفهم من خلال هذه المادة ، أن الأخطار البحرية تكون حسب الحالة بإحتمال وقوعها في البحر.

وكذلك يمكننا أن نقسم هذه الأخطار إلى عدة مجالات منها :

-أخطار و أضرار مادية تلحق بالسفينة أو بالبضائع المنقولة و المحمولة.

- أو محاولة المساهمة في أضرار الخسائر المشتركة و المحتملة خاصة بالأموال المؤمن عليها.

⁽¹⁾محمد سمير الشراوي: الخطر في التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار القومية للطباعة والنشر و التوزيع، مصر ، طبعة 1986،ص13.

⁽²⁾ بلعروسي أحمد تيجاني، وابل رشيد: قانون التأمينات الإقتصادية ، الطبعة الأولى ، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع ، الجزائر، ط2005، ص31.

- أو كذلك تحديد مخاطر مصروفات أنفقت لحماية الأموال و تقادي الوقوع في الأخطار أو التحفيف من عبء منها لاخطارها.

من خلال نص المادة أعلاه تبين لنا أن الأخطار البحرية تشمل كل مما يتعلق بالرحلة البحرية سواء كانت أخطار ناتجة عن الحوادث البحرية وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول تحت عنوان: الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية، و المطلب الثاني تحت عنوان : الأخطار الناتجة عن القوة القاهرة وأخيرا سنوضح الخسائر العامة والتكاليف التي يقدمها المؤمن لإستبعاد الخطر بالإضافة إلى المصاريف .

فالأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة و الفجائية بعيدة عن كل الإحتمالات والتي يحتمل وقوعها في البحر⁽¹⁾ و نقصد بها على سبيل المثال: خطر الغرق ، خطر العاصفة التصادم، الجنوح، الإرساء الجبري، التغير الجبري للطريق أو الإنحراف عن خط السير المتفق عليه ، الحريق و الانفجار، الرمي في البحر، السرقة...إلخ، هذا من جهة⁽²⁾. و من ناحية أخرى، نجد أنه تم إدخال الخطأ ضمن الأخطار البحرية المضمونة ، فالقاعدة العامة إن المؤمن لا يكون مسؤولا عن أي هلاك أو ضرر يقع عن دفع المؤمن له و لايمكن التعويض له في حالة حدوث إرتكاب الخطأ من طرف المؤمن له، فهذا أمر مخالف لقواعد التأمين⁽³⁾.

إذ لا يقتصر الخطر على ما لحق المؤمن له من أضرار ناتجة عن الأخطار البحرية، بل يمتد إلى ما أصابه من أضرار جسمية إما أن تكون بالملاحة البحرية أو الشحن أو النقل أو التفريغ أو البناء أو القطر و الإسعاف⁽⁴⁾.

(1)-محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق، ص07.

(2)- عادل مقدادي: القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، طبعة 1998، ص270.

(3) -مصطفى كمال طه: القانون البحري ، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، بيروت ، لبنان ، ط1985، ص110.

(4)- محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق، ص12.

وضحت المادة 43 من قانون التأمين على أنه:

"إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند إكتتاب العقد ، يعد هذا الإكتتاب عديم الأثر، و يجب إعادة الأقساط المدفوعة المؤمن له حسن النية ، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة".

كما ضافت نص المادة 92 من الأمر 95-07⁽¹⁾ على أنه:

" يطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري.

غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة ، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية".

نفهم من نص المادة بأنها عرفت التأمين البحري بإعتمادها على الأخطار البحرية و ليست تلك الناتجة عن الملاحة البحرية بل ركزت على كل خطر ناتج عن عملية بحرية ما كمعيار قاعدة تحديد الأخطار البحرية محل للتأمين البحري فحسب.

• المطلب الأول: الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية:

إن السفينة و البضائع المحملة على متنها أثناء قيامها بالرحلة البحرية تتعرض في طريقها لعدد كبير لا يعد و لا يحصى و لا يقدر من إحتتمالات و حوادث و مخاطر بحرية تهدد بالهلاك و الموت و خسائر ذات نتيجة وخيمة لا يقبلها لا العقل ولا تلك المنشآت من سفن وبضائع محمولة .

لقد وضح المشرع الجزائري صحة موقفه من خلال محاولة الإحاطة بهذا الجانب من ناحية نسبية.

ولكن الأهم من ذلك لا يمكن لعقد التأمين البحري أن يغطي متطلبات جميع تلك المخاطر البحرية ، لهذا تكون هناك مخاطر يشملها الضمان ، و مخاطر أخرى ومستثناة من الضمان

¹ (أنظر الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415هـ الموافق ل25 يناير 1995 المعدل و المتمم حسب آخر التعديلات. -قانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006، ج.ر، العدد 15، لسنة 2006. -قانون 11-11 المتضمن قانون التأمينات الجزائري ، المؤرخ في 18/7/2011، ج.ر، العدد 40، لسنة 2011. - قانون رقم 08-13 المتضمن القانون البحري المؤرخ في 30/12/2013، ج.ر، عدد 68، لسنة 2013.

ولضمان هذه الأخطار و الكوارث أو إستبعادها مصدران هما القانون و الإتفاق ، أي النصوص القانونية التي تحكم قواعد التأمين البحري، أو وثائق التأمين البحري⁽¹⁾.
ومن بين هذه الحوادث البحرية سنتطرق إلى كل من التصادم البحري كفرع أول والفرع الثاني بعنوان: الجنوح و العاصفة .

ومن بين هذه الحوادث سنتطرق إلى كل من :

• الفرع الأول: التصادم البحري.

تتلخص الأخطار البحرية من قبل شركات التأمين في خطر العاصفة ، الجنوح التصادم الإرساء الجبري، الرمي في البحر ، الإسعاف و الإنقاذ، النهب والسرقه ، الحريق وهذه الأخيرة منصوص عليها مسبقا في الشروط العامة لوثائق التأمين البحري.
كما يمكن للأطراف أن يضيفوا ، أو ينقصوا منها في وثائق التأمين البحري.
والطرفان غير مقيدان بتلك الأخطار البحرية التي تتضمنها الشروط العامة و يتمتع كل طرف بحرية إقتراح أخطار أخرى⁽²⁾.

و تحديد المقصود بالتصادم البحري في مجال التأمين البحري له أهمية كبيرة ، لكن هذه الأهمية أثرها لا يظهر إذا كان التأمين ضد جميع الأخطار، إذ أن التصادم يعتبر في هذه الحالة خطرا بحريا دائما⁽³⁾.

ولكن الغاية منها التأمين وفق لشروط قواعد الإعفاء من الخسارة الخاصة⁽⁴⁾.

(1) -العايب علاوة:" محاضرات ألفت على طلبه الماجستير، تخصص قانون الأعمال، بعنوان: أهمية قانون التأمين من الأخطار البحرية في ظل التشريع الجزائري، بكلية الحقوق، بن عكنون ، الجزائر، السنة الجامعية 2012-2013، ص 14، غير منشورة.

(2) -عبد الحميد الشورابي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر ، طبعة 1999، ص317.

(3) -محمود سمير الشراوي: مرجع سابق، ص 325.

(4) -مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص103.

يعتبر التصادم البحري من أكثر الأخطار المتوقع حدوثها و وقوعها حتما".⁽¹⁾ ونظرا لجسامة قيمة الخسائر و المبالغ المالية المعتبرة التي يتكبدها الأطراف عند حدوث التصادم و لهذا لا بد من التأمين عليها⁽²⁾.
والمشرع الجزائري قام بضم التصادم إلى هذه الأخطار البحرية.
✓ أولا : مفهوم التصادم البحري.

عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 273 من القانون البحري على أنه: " يعد تصادم سفن في البحار ، كل إرتطام مادي أو إصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الإعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".⁽³⁾
وتضيف المادة 274 / 2 و3 من نفس القانون على أنه :

"... يشبه تصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل كل إرتطام حاصل بين سفينة و منشأة ثابتة أو شئ ثابت في نقطة معينة و واقعة في الأملاك العمومية البحرية.
و تشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى، أو لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة ، أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول إصطدام أو إرتطام بصفة مباشرة.
فالمشرع الجزائري قد إعتد على إتجاه معاهدة بروكسل في تعريف التصادم البحري⁽⁴⁾.
إذ لا يأخذ فقط بالأضرار التي تحصل عند إصطدام السفينة بسفينة أخرى و إنما تشمل الأضرار التي تحدث عند إرتطام السفينة بمنشأة ثابتة أو أي شئ ثابت في نقطة معينة أو الأضرار التي تحصل بسبب إهمال مناورة أو إثر تنفيذها.
وبهذا يكون المشرع الجزائري قد وسع نطاق التصادم البحري، و ساير الإتفاقيات و المعاهدات الدولية.

(1) -مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص116.

(2) -عادل مقدادي: مرجع سابق، ص 296.

(3) -أنظر ، الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الصادر في الجريدة الرسمية لسنة 1977 ، العدد 29 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/6/1998 ، الصادر في ج.ر، و المتمم للأمر 76-80 و المتضمن القانون البحري، ج.ر، لسنة 2010، العدد 46.

(4) -أنظر ، صدور المرسوم رقم 64-174 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الإتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولي ملاكي البواخر البحرية الملكة في بروكسل في 10 أكتوبر 2010، ج.ر، عدد 13، لسنة 1964.

كما تختلف المسؤولية عن التصادم البحري بحسب نوع هذا التصادم، سواء كان تصادم قهري أو تصادم ناشيء عن خطأ مشترك⁽¹⁾.

✓ ثانيا شروط التصادم البحري:

وتكمن في شرطين أساسيين كما يلي :

1- يجب أن يقع التصادم بين سفينتين بحريتين أو سفينة بحرية و أخرى مركب ملاحية داخلية ، ولايهم غاية هذا السفن سواء كانت خاصة لنقل الأشخاص و المسافرين أو لنقل البضائع أو الخروج للنزهة و الصيد ، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم بحر أو مرسى أو أنهار داخلية⁽²⁾.

2- أن يكون هناك إرتباط مادي بين المنشأتين العائمتين⁽³⁾ وقد وسعت معاهدة بروكسل لعام 2010 هذا المفهوم ، و أعتبرت قيام السفينة بحركة أو بإغفالها حركة أو عدم مراعاتها للأنظمة المرعية يعتبر حكم التصادم بقوة القانون⁽⁴⁾.

✓ ثالثا: أنواع التصادم البحري:

نوضح فكرة مفهوم التصادم البحري من خلال شروطه و أنواعه و أحكام الإلتزام التي تقع على السفينة المتصادمة.

ونلخصها كالآتي:

-حالة التصادم الناشئ عن حادث عرضي.

إذ يعتبر التصادم عرضيا إذا حدث رغم إتخاذ جميع الإحتمالات بالتدابير و الإحتياطات الكفيلة لتجنب وقوعه⁽⁵⁾.

(1) -محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني و الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، طبعة 2005، ص286.

(2) -محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر ، طبعة 2003، ص13.

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد: مرجع سابق، ص 289.

(3) -عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص289.

-مقداي عادل: مرجع سابق، ص317.

(4) -موسى طالب حسن : القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، القاهرة ،مصر ، طبعة 2007، ص183.

(5) -علي جمال الدين عوض: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، ط1987، ص403

- محمد عبد ترك : مرجع سابق، ص277.

-التصادم الناشئ عن قوة القاهرة و الحوادث البحرية .

هو التصادم غير المعتمد الذي لا يمكن التنبؤ به و من ثم لا يمكن تجنبه أو تفاديه بممارسة قدر معقول و معلوم من الخبرة و العناية و المهارة ، أي أن التصادم وقع نتيجة قوة القاهرة⁽¹⁾. وتنص المادة 281 من القانون البحري الجزائري على أنه: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث ، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم". ويقصد بالقوة القاهرة كل حادث لا يمكن توقعه و يستحيل دفعه⁽²⁾.

ومن أمثلة القوة القاهرة: الإرتفاع المفاجيء للأمواج أو الضباب الكثير الذي يستحيل معه الرؤية ، أو أن تصدر أوامر للسفن تجبر السفن على الملاحاة في ظروف يصبح معها التصادم حتما⁽³⁾، العواصف و الرياح الشديدة ، الغيوم ، أوامر السلطات مثل أمرها أثناء الحرب بالسير في قوافل و إطفاء الأنوار.... و القوة القاهرة تحمل نفس مدلولها في القانون المدني بأن الحادث الذي يحدث لها لا يمكن توقعه أو تجنبه و يستحيل دفعه⁽⁴⁾.

-التصادم الناشئ لأسباب مشكوك فيها.

هو التصادم الذي لا يمكن تعيين سببه بدقة بسبب الظروف المحيطة به ، مما يتعذر معه إلقاء تبعه المسؤولية على إحدى السفن المتصادمة ، ذلك لتناقض التقارير البحرية أو راجع إلى عدم إثبات وقوع القوة القاهرة، ومن ثم تتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر⁽⁵⁾.

-التصادم بسبب خطأ لإحدى السفينتين .

تنص المادة 277 من القانون البحري على أنه : " إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي إرتكبت الخطأ.

(1) - هشام فرعون: القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، سوريا ، ط1995، ص318.

(2) - طارق جمعة سيف: تأمين النقل الدولي ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 2007، ص85.

(3) - محمد بهجت عبد الله أمين قايد: مرجع سابق، ص287.

(4) - بوبكر سخري: القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع، الجزائر، طبعة 2006، ص131.

- هشام فرعون: مرجع سابق، ص336.

(5) - مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص338.

- موسى طالب حسن: مرجع سابق، ص188.

وتعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيز وحدة السفينة وفي القيادة الملاحية و في تنفيذ المناورات و كذلك عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المعروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم"

فالتصادم الناشيء عن الخطأ أو خطأ إحدى السفينتين هو ما يطلق عليه الخطأ الناشئ عن خطأ واحد وفي هذا الغرض تقع المسؤولية كاملة على السفينة المخطئة وحدها⁽¹⁾. فهي التي تسأل دون غيرها عن كافة الخسائر و الأضرار من ذلك التصادم سواء كانت في الأموال أو في الأشخاص⁽²⁾.

-التصادم بسبب خطأ ريان السفينة.

هو التصادم الذي يحدث بسبب خطأ من ريان السفينة⁽³⁾، أو بسبب الإهمال و التقصير أو حتى من الممكن أن يكون الخطأ عندي⁽⁴⁾.

كما أنه يدخل في حكم خطأ الريان الخطأ الذي يرتكبه كل من مالك السفينة أو تجهيزها كأن يترك السفينة تبحر قبل أن تكون إستكملت إصلاحاتها و تجهيزاتها بالكامل ، ولهذا تصبح بالمغامرة بالسفينة في البحر⁽⁵⁾.

-التصادم بسبب خطأ مشترك.

هو الخطأ الذي يحدث نتيجة للخطأ أو إهمال كل من ريان السفينتين المتصادمتين كمخالفة قواعد مرور السفن الخاصة بمنع التصادم⁽⁶⁾، و تتحمل كل سفينة المسؤولية نتيجة عن التصادم بنسبة خطئها.

(1) -محمد بهجت عبد الله أمين قايد: مرجع سابق، ص ص 287-288.

(2) -لقد أخذت المحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية في قرارها المؤرخ في 11/7/1995 ملف رقم : 137054 ، منشور بالمجلة القضائية ، العدد الأول، لسنة 1998، بعدم إفتراض التضامن بين الدائنين أو بين المدينين في غياب أي مستند يثبت قيام علاقة قانونية بينهما ، ومنه يكون التعويض عن أضرار التصادم على عاتق السفينة المرتكبة للخطأ و هذا طبقا لنص المادة 277 ق.ب.ج.

(3) -عبد القادر عطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الأردن، طبعة 1999، ص653. -أنظر ، المواد من 580 إلى 608من ق.ب.ج.

(4) -يونس علي حسن : القانون البحري ، دار الحمامي للطباعة والنشر، بدون تاريخ سنة الطبعة، ص335.

(5) -مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص338.

(6) -عبد القادر عطير: مرجع سابق، ص 502.

أما إذا تعذر تحديد نسبة خطأ كل منهما تسأل عن جبره بالتضامن تطبيقاً للقواعد العامة⁽¹⁾. وتتص المادة 278 من القانون البحري على أنه : " إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامة الأخطار التي إرتكبها كل منها.

غير أنه ، إذا لم يمكن تحديد النسبة نظراً للظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية"

يقع على عاتق ريان السفينة في حال التصادم البحري إلتزامات من شأنها ضمان سلامة الركاب أو المسافرين و سلامة البضائع من جهة أخرى، بالإضافة إلى تقديم الإغاثة و المساعدة إلى الركاب أوالبحارة أو بحارة السفينة الأخرى كذلك، بشرط أن لا يصيب أي مكروه يتعرضون له أصحاب السفينة و ركابها بخطر جدي⁽²⁾.

تتحمل كل سفينة في حالة التصادم الناتج عن خطأ مشترك جزء من الأضرار بحسب جسامة الأخطاء التي صدرت عنها وكانت سببا في وقوع التصادم لكن إستثناء على هذا الأصل ، إذا تعذر تحديد نسب الخطأ الصادر عن السفينة المتصادمة توزع المسؤولية بالتساوي ، و كذلك المال إذا كانت الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية⁽³⁾.

يلتزم ريان السفينة المتسببة بالضرر في أن يعلن للسفينة الأخرى عن إسم سفينته و ميناء تسجيلها و الميناء القادمة منه و الذهابة إليه ، حتى يتمكن من أخذ تقرير واضح يفصل بالتعويض عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالسفينة⁽⁴⁾.

(1) -يونس علي الحسين: مرجع سابق، ص 337 .

-عبد الحميد الشواربي: مرجع سابق، ص 218.

-هشام فرعون: مرجع سابق، ص 339.

(2) -محمد عبد الفتاح ترك: مرجع سابق، ص 30.

-محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق، ص 325.

-محمد بهجت عبد الله أمين قايد: مرجع سابق، ص 294.

(3) -طارق جمعة سيف: مرجع سابق، ص 86.

(4) -عبد القادر عطير: مرجع سابق، ص 503.

حيث إذا وقع التصادم يكون للمدعي الخيار في أن يقيم الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه أو أمام محكمة مربط السفينة الصادمة أو أمام محكمة التي يكون ميناء العقبة التي وقع فيها التصادم إن كان في المياه الإقليمية⁽¹⁾، و تتقادم كل دعاوى التعويض في الأضرار الناجمة عن التصادم بإنقضاء مدة سنتين بعد الحادث، و تتقادم دعاوى التعويض الناجمة عن التصادم الذي تشترك فيه السفينتين بالخطأ بمرور سنة⁽²⁾.

حيث جاءت المادة 301 من ق.ب.ج على أنه: " لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار و الخسائر التي تصيب مادي الأموال المرتبط بها في حالة الرحلة و كذلك المصاريف المدفوعة عنها و ذلك عندما تكون هذه الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة"⁽³⁾.

وتوجد الحالات التي لاينطبق فيها أحكام التصادم البحري.

تكمن في:

1- التصادم بين سفينة و منشأة ثابتة كحطام سفينة أو صخور بحرية أو أحد أرصفة الميناء كما لا يعتبر إصطدام بحري صدم سفينة لأي جسم عائ⁽⁴⁾.

لايعتبر تصادم بحري إرتطام مراكب داخلية و لا تنطبق عليه أحكام التصادم البحري و إنما المبادئ العامة في المسؤولية⁽⁵⁾.

تنص المادة 132 من ق.ب.ج على أنه :

" يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له ، في حالة طعن الغير عليه ، نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم بإستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".

(1) - هشام علي صادق : تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة في ظهر السفينة في ضوء المبادئ العامة، وأحكام معاهدة بروكسل لسنة 2010، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ط2003، ص245.

(2) - يونس علي حسن: مرجع سابق، ص220.

(3) - أنظر، المادة 299 من ق.ب.ج.

(4) - محمد عبد الفتاح ترك: مرجع سابق، ص 32.

- هشام فرعون: مرجع سابق، ص 271.

(5) - محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق، ص 328.

2- التصادم بين سفينة إرشاد و السفينة التي إستخدمتها ، والتصادم بين سفينة قطر و السفينة المقطورة⁽¹⁾.

✓ الفرع الثاني: الجنوح و العاصفة.

■ أولاً:الجنوح و العاصفة.

الجنوح و التشيب و نعني به توقف السفينة عن ملاحه فترة من الزمن ، لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه ، أو الصخور أو حطام السفن الغارقة ، أو أية عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها و إمكانياتها الخاصة لها⁽²⁾. لكن المؤمن لا يكون ضامنا لخطر الغرق إلا إذا كان ناتجا عن القوة القاهرة، التي لا يمكن تجنبها أو رد ضررها.

أما إذا كانا ناتجين عن خطأ المؤمن له فإن المؤمن يتحمل من هذا الضمان ، ولا يكون مسؤولا عن تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع⁽³⁾.

أما إلى العاصفة فهي إضطراب الجو إضطرابا عنيفا تمثل في رياح قوية شديدة مصحوبة في الغالب برعود و أمطار غزيرة ، وتكون أكثر في فصل الشتاء ، و يستتبع ذلك في إرتفاع في الأمواج إرتفاعا غير معتاد عليه.

بالإضافة إلى ذلك تتعرض السفينة أو البضاعة الضرر بسبب سوء الأحوال الجوية الطقس من قوة إرتفاع الأمواج البحرية و سرعة الرياح القوية جدا حتى تعتبر عاصفة خاصة إذا بلغت سرعتها من 18 إلى أكثر من 30 متر في الثانية على حسب التقدير.

وتكمن التفرقة بين العاصفة و بين الأحوال الجوية للطقس الناتجة عن التغييرات الطبيعية الجوية العادية التي تحدث بشكل عادي متكرر و دائم في الطقس⁽⁴⁾، إذ أن العاصفة تتميز بالعنف والقوة و تسمى أيضا " بالعاصفة الهوجاء " ، و بالتالي من شدة قوتها

(1) -مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 340.

-محمد عبد الفتاح ترك:مرجع سابق، ص 38.

(2) -طارق جمعة سيف:مرجع سابق، ص 93.

(3) -مصطفى كمال طه:مرجع سابق، ص 342.

-هشام فرعون:مرجع سابق، ص 336.

(4) -بوبكر سخري: مرجع سابق، ص 71.

-مصطفى كمال طه:مرجع سابق، ص 342.

و عدم قدرة السفينة و البضائع المحملة على ظهرها من مواجهة هذا العنف و الإضطراب القوي الذي تتميز به العاصفة خاصة مع وجود الأمواج العملاقة و الرياح القوية في البحر نتيجة حدوث العاصفة.

و مع تطور العلم أصبح من الممكن جدا التنبؤ بأحوال الطقس تنبؤً نشري إذ من الممكن في وقتنا الحالي توقع العاصفة نتيجة التقلبات الجوية و توقع حدوثها ، لكن يبقى دائما التوقع النسبي لا مطلق .

كما في بعض الأحيان تكون الرحلات البحرية طويلة المدى لا يمكننا تحديد العواصف و توقعها ، فنحددها على المدى القريب لا المدى البعيد لأنه لا يعلم الغيب إلا الله. فالعاصفة تبقى إحتمال نسبي تقديري يمكن أن يقع و يمكن ألا يقع ، لكن الأهم من ذلك أن العواصف تبقى تتمتع بقوة تدميرية لا يمكن تفادي أضرارها التي تفوق الخيال والتصور. لهذا توصف العاصفة بالحادث الإستثنائي وليس بالعادي ، حيث يترتب عليها عدة أضرار إذ يتكفل المؤمن بضمانها و تغطيتها في قانون التأمين. كما تعد العاصفة خطر من المخاطر البحرية المضمونة قانونا.

• المطلب الثاني: الأخطار الناتجة عن القوة القاهرة.

لقد تضاربت الآراء حول تحديد قيمة الأخطار عن القوة القاهرة من الناحية القانونية ومن الناحية الفقهية و للأخذ بهذا المفهوم لابد من التعريف به و معرفة مدى تطبيق فعالية قانون التأمين البحري من كل جوانبه .

نتطرق لتعريف القوة القاهرة (فرع أول) وتطبيقات القوة القاهرة (فرع ثاني).

✓ الفرع الأول: مفهوم القوة القاهرة.

■ أولا : التعريف الفقهي.

يعرف البعض القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ بأنها:

"حادث خارجي لا يمكن توقعه و لا يمكن دفعه يؤدي إلى إحداث ضرر".

هذا التعريف غير كاف و إختلفوا أصحاب الفقه في تعريفه⁽¹⁾.

(1) ياسر باسم الدنون: القوة القاهرة و اثرها في أحكام قانون المرتفعات المدنية، مجلة الشريعة و القانون ، جامعة الإمارات العربية ، العدد57، ربيع الأول 1435 الموافق لسنة 2015، ص59.

حيث عرفها الفقيه الروماني : Upiem كل ما ليس في وسع الإدراك البشري أن يتوقعه و إذا أمكن توقعه فلا يمكن مقاومته ."

كما يعرفه الفقيه "مازو" بأنها : حدث غير متوقع و غير معروف لا يمكن دفعه ."
و أيضا عرفه " جون فرانسوا كوزيني " : " هو حادث غير متوقع و خارجي ولا يمكن مقاومته ."

وكذلك عرف القوة القاهرة الفقيه "ستارك": " هو حادث غير متوقع و مستحيل مصدره خارجي ."

إضافة إلى ذلك يعرفها Demongy بأنها: " إستحالة التنفيذ ناتجة عن واقعة غير متوقعة الحدوث من غير أن يساعدك فيها خطأ المدين "(1).
إختلف الفقه في إعتبار كل من القوة القاهرة و الحادث المفاجئ مرادف واحد، و أن لكل منهما معنى خاص به(2).

■ ثانيا-التعريف التشريعي القوة القاهرة.

منها عدة تعريفات ، فنص المشرع الفرنسي في المادة 1148 من القانون المدني الفرنسي على أنه : " لا يكون هناك محل التعويض والفوائد إذ منع المدين من إعطاء أو من القيام بما هو مكلف بعمله ، أو من عمل ما هو محظور عليه ، بفعل قوة قاهرة أو حادث كبرى"(3).
نلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الفرنسي لم يتطرق إلى تعريف القوة القاهرة و إنما جدد آثارها فقط.

كما جاءت المادة 165 من القانون الجديد الفرنسي على أنه: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه ، كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، ما لم يوجد نص أو إتفاق على غير ذلك ."

(1) محمود جلال حمزة: العمل غير مشروع بإعتباره مصدر للإلتزام ، ديوان المطبوعات الجامعية، د.ط، ص129

(2) إيمان سريري: "القوة القاهرة"،

(3) عبد الحكيم قودة : آثار الظروف الطارئة والقوة الملزمة على الأعمال القانونية ، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر، ط1999، ص169.

وحسب ما جاءت به المادة 23 من نفس القانون الفرنسي، نجد أن المشرع الفرنسي ذهب في نفس إتجاه المشرع المصري، كما أن المشرع الجزائري عرفها على أساس سبب أجنبي معفى من المسؤولية ، إذ تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه: " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، مالم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك".

كما نص المشرع الجزائري على السبب الأجنبي في المسؤولية العقدية في المواد من 176-178-139 من ق.ب.ج.

حيث ذكر المشرع الجزائري القوة القاهرة في المادة 15/5 من الأمر 07-95 المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات دون الإشارة إلى تعريفها ، ولم يعطي لها أي مثال عن الحوادث التي يمكن أن تعتبر قوة قاهرة بل ذكر آثارها فقط⁽¹⁾.

ويمكننا أن نغطي مثال عن ذلك من خلال ما عرف العالم في الآونة الأخيرة عدد كبيراً من الحوادث بلغت حد الكارثة لقوة قاهرة نتيجة الإرتفاع المفاجيء للأمواج و قوة رياح شديدة أدت بغرق ناقلات بترول ضخمة وشربت مئات الألوف من الأطنان من البترول الخام في مياه مقربة من الشواطئ و يذكر هنا كارثة غرق السفينة الناقلة Torrey canyon في علم 1986، و كارثة غرق سفينة ناقلة Amoco cadiz في مارس 1987 بالقرب من الشواطئ الفرنسية.

ما يلاحظ من خلال هذه التعريفات ، فإن كل تعريفات القوة القاهرة تشترك في أنها كلها تشترط عنصر عدم التوقع و إستحالة الدفع فهي شروط مشتركة لا نقاش فيها و الإختلاف يكمن فقط في التعريف الفقهي الذي إشتراط عنصر الخارجية بينما تعاريف أخرى لها معنى أوسع في شرط الخارجية من أجل تحديد مفاهيمها .

(1) إيمان سريري: مرجع سابق، ص 05.

✓ الفرع الثاني: تطبيقات القوة القاهرة في التأمين البحري.

من المقرر قانونا لما جاءت به المادة 803 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:(1)

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة: 604 أعلاه.

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

ج- الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.

د- أخطار و حوادث البحر ، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة .

هـ- القوة القاهرة.

و- الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل و إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

ز- عيب خفي ، أو طبعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر(2).

ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التبريم أو تكييف أو تعليم البضائع.

ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الإهتمام الكافي.

ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل- أي سبب آخر لا يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه و ذلك عندما يقوم الناقل

الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو سبب مندوبيه ، و أنهم لم يسهموا

في الخسارة أو الضرر ."

1 - إيمان سريري: مرجع سابق ،ص07

2 - عبد الحكيم قادة: مرجع سابق ،ص171.

يمكننا أن نوضح من تطبيقات القوة القاهرة على عقد النقل البحري مايلي:

1- الحريق .

هو إشعال النار بالبضاعة عن طريق مواد متوهجة ، و لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يقع من فعل أو خطأ الناقل ، و الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يقع من فعل أو خطأ الناقل.

ويعرف كذلك من الناحية الكيماوية على أنه إشعال ينتج عن تأليف بين وقود مثل الكاربون أو الهيدروجين ، ومن أوكسجين الهواء.¹

ويمتد الإعفاء من الحريق إلى الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف من النار ، و كذلك الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفئت بها ، و في هذه الحالة يقع عبء الإثبات على عاتق من لحقته الأضرار والخسائر نتيجة هذا الحريق تكون من الشاحن أو المرسل إليه ، إذ يجب عليه إثبات مسؤولية الناقل عن سبب الخطأ.

كما أن كل حريق مجهول السبب الناقل مسؤول عنه⁽²⁾.

2- الأخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

كما هو معلوم، لا يخلو الوسط البحري من المخاطر ، و عليه فالناقل يعفى من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناتجة عن المخاطر و حوادث البحر و المياه البحرية مثل : العواصف القوية المفاجئة و الأعاصير و الرياح شديدة القوة أو حطام السفن الغارقة...إلخ وكل هذا بشرط توفر فيها شروط القوة القاهرة ذات طابع إستثنائي تكون غير متوقعة و غير عادية.

من أجل الحصول على تأشيرة سبب الإعفاء من المخاطر و الأضرار اللاحقة بالبضائع. لكن هذا لا يعني أن يكون الناقل أو تابعيه قد تقاعسوا و تكاسلوا في أداء مهامهم من تقصير في تجنب هذه الأخطار البحرية أو إتخاذ الإحتياطات اللازمة لحفظ و سلامة البضائع ، غير أنه ما أخذت به المحكمة العليا في فرنسا⁽³⁾ من قرار بأن إعتبار العواصف

¹ - عبد الرزاق بن خروض: التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، الجزء الأول التأمينات البرية ، مطبعة حبرد للنشر و التوزيع ، الجزائر ، طبعة 2000، ص 189.

² - محمد بهجت عبد الله أمين قايد: مرجع سابق ، ص 199.

³ - قرار المحكمة العليا ، الصادر في: 19/05/1999م، الملف رقم 77660، المجلة القضائية العليا لسنة 1993، العدد الثالث ، ص 154.

و الأعاصير في فصل الشتاء لا تعد قوة قاهرة و لا مجال لإعفاء الناقل من مسؤوليته و هذه حقيقة تقال ، لا بد من الناقل و طاقمه الأخذ بمبدأ كل الإحتياطات و الإحتتمالات و القيام بالتجهيزات الكافية لنجاح النقل أو السفر أو إلغاء الرحلة مباشرة لما تتطلبه من إحتتمالات تؤدي بالخسائر لا تقدر ولا تطاق ولهذا لا بد من تفاديها وتجنبها.

3- الإضرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.

يعتبر الإضراب قوة قاهرة في بعض التشريعات الأجنبية و العربية ومنها القانون المصري (1).

أما المشرع الجزائري فقد جهل الإضراب سبباً قائماً بنفسه لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته (2).

و يعتبر الإضراب أو الإتفاق أنواع مختلفة من العوائق التي يمكن أن تمنع الناقل من تنفيذ لإلتزاماته أو تأخره في هذا التنفيذ.

أما التشريع الفرنسي فيعتبره حق مشروع إذا تطلبت الضرورة.

كما يشترط لإستفادة الناقل من هذا السبب ، لا بد أن يكون العائق كلياً أو جزئياً وأن لا يكون قد ارتكب خطأ الإهمال أو التقصير في تنفيذ إلتزامه.

كما نفهم من عبارة " مهما كانت الأسباب" (3) بأن الناقل يعفى ولا يتحمل المسؤولية عن الإضراب و لو كانت نتيجة خطئه أو سبب أعماله عن الأضرار التي لحقت بالبضائع.

¹ - علي بن غانم: مرجع سابق، ص265.

² - محمد بهجت عبد الله أمين قايد: مرجع سابق، ص200.

³ - أنظر القرار الصادر عن المحكمة العليا ، الغرفة التجارية و البحرية ، ملف رقم 73657، بتاريخ 02/06/1991 بين (م.ك.د) ضد (ش.ن.م.أ) المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1993، عدد02، ص ص 108-110.

3- أنظر المادة 803/ و من ق.ب.ج.

- أنظر كذلك ، المادة 04/ ن من معاهدة بروكسل لعام 1924.

• **المطلب الثالث: الخسائر المشتركة و المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية.**

تنص المادة 300 من القانون البحري الجزائري على أنه:

" تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قام مقامه بصفة إختيارية و معقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك و كذلك البضائع الموجودة على متنها و شحنها"

كما أنه لا وجود لخسائر بحرية مشتركة إلا عندما تكون هناك تضحية إختيارية قام بها الريان قصداً، و كل النفقات الإستثنائية التي يقوم بها الريان من أجل تحقيق السلامة العامة و درءاً للخطر المشوب الذي قد يصيب السفينة البحرية عند رحلتها⁽¹⁾.

حيث عرف جانب من الفقه الخسائر البحرية المشتركة بأنها تكون عندما يوجد فعل الخسائر المشتركة عندما تتم تضحية إستثنائية أو مصروفات إستثنائية عن قصد و بشكل معقول من أجل السلامة المشتركة بغرض إتقاء خطر يهدد الأموال المعرضة لمخاطر بحرية مشتركة².

أما جانب من الفقه الفرنسي فيرى بأنه يمكن أن تكون الخسائر والمصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية الواحدة أن تكون ذات خسائر خاصة وليست عامة و نعطي مثال يوضح ذلك: الخسائر التي تنتج بصورة طبيعية عن أخطار بحرية مألوفة كالأضرار اللاحقة مباشرة بسبب عيب خاص بالسفينة و بسبب العاصفة أو الغرق أو المصادرة أو النفقات التي تصرف لإنقاذ البضائع و الأموال وحتى الأشخاص⁽³⁾.

و نقصد من خلال ما سبق ، بأنه ذلك المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن و يلتزم هذا الأخير في مقابله بتغطية الخطر وفق عقد التأمين المبرم بينها ، و يتحدد القسط مع مراعاة نسبة تحقق الخطر للمؤمن منه ، و طبيعة الشئ المؤمن عليه و قيمته المختلفة⁽⁴⁾.

¹ - عادل علي مقدادي: مرجع سابق، ص218.

² - طالب حسن موسى: مرجع سابق، ص204.

³ - صفاء إيلي: أحكام التجارة البحرية ، ط1، مطبعة صادر للمنشورات الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، طبعة 1993، ص 209.

⁴ - غازي خالد أبو عرابي: أحكام التأمين -دراسة مقارنة- الطبعة الأولى ، دار وائل للنشر و التوزيع ، بيروت ، لبنان ، طبعة 2011، ص318.

كما أضاف المشرع الجزائري إلى تعريف الخسائر الخاصة في المادة 304 من القانون البحري الجزائري على أنه:

" تعد كخسائر خاصة كل الأضرار و الخسائر و المصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حمولتها أو شحناتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة. إن الخسائر الخاصة يتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة دون الإخلال عند الإقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد أو التعويض"⁽¹⁾.

أي يتحمل الخسائر الخاصة صاحبها أو من تصيبه، و أما مانصت عليه المادة 305 من نفس القانون على أنه: " تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى ولو كانت الحادث الذي أنجزت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملتزمين بالرحلة ولكن دون الإخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ ". من خلال ما سبق ، نجد بأن المشرع الجزائري قد قام بالفصل أو التمييز بين الخسائر البحرية الخاصة و الخسائر البحرية المشتركة⁽²⁾.

أما بالنسبة إلى المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية فلها أهمية بالغة من حيث الحماية القانونية من حماية الأموال المؤمن عليها من وقوع المخاطر أو التقليل منها: ومن الأمثلة التي تدخل ضمن هذه الفئة ما يسمى بالإرساء الجبري للسفينة ، و يقصد به توقف السفينة في الطريق تقاديا لخطر يقع أو يقع حتما تتعرض له الرحلة البحرية⁽³⁾. كأن تبتعد السفينة عن المرفأ ، أو اضطرار ريان السفينة إلى الرسو في ميناء غير مقرر و متفق عليه في الرحلة البحرية ، بسبب حادث غير متوقع مفاجئ⁽⁴⁾.

مثل أن يضطر الريان إلى الرسو في ميناء غير مقرر لإصلاح السفينة من ضرر أصابها من عاصفة ما ، و يتطلب هذا الإرساء عدة مصاريف منها رسوم الإرشاد و القطر، غداء البحارة و أجورهم ، و كل ما تحتاجه السفينة من تصليح و ترميم و تغيير، و إن كان هناك

¹ - علي بن غانم:مرجع سابق ،ص272.

² - عطير عبد القادر: مرجع سابق ،ص646.

³ - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ،ص104.

- هشام فرعون : مرجع سابق ،ص337.

⁴ - غازي خالد أبو عربي:مرجع سابق ،ص318.

قطع غيار فلا بد من شرائها و الإنتظار حتى وصولها لهم ، فكل هذا من كل المصاريف يقع على عاتق المؤمن⁽¹⁾.

¹ - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ،ص 434.

- عطير عبد القادر:مرجع سابق ،ص 647.

- عادل مقدادي:مرجع سابق ،ص 219

❖ **المبحث الثاني : النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية.**

يشتمل التأمين الإلتزام الذي يقع على عاتق المؤمن من أجل تعويض المؤمن له الذي يقع في زمان و مكان محدد ما عن خطر الذي وقع .

بحيث قسمت هذا المبحث إلى مطلبين ، خصصت المطلب الأول إلى النطاق الزمني ، أما المطلب الثاني فخصصته إلى النطاق المكاني ، سوف نوضح ذلك كما يلي:

• **المطلب الأول: النطاق الزمني.**

من المقرر قانونا ، حدد المشرع الجزائري تحديد النطاق الزمني للخطر في البحرية معتمدا على ذلك من خلال ما جاءت به المادة 122 من الأمر 07-95 المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات على مايلي:

-التأمين لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية ، أو التأمين لزمان معين معلوم (1).

▪ **أولا : التأمين بالرحلة:**

يفرق القانون في تحديد التأمين الرحلة من جانبين أساسيين هما: التأمين على السفينة و التأمين على البضائع خلال الرحلة البحرية من المخاطر التي قد تصيبها أثناء السفر و يكون الإلتزام على عاتق المؤمن له.²

و هذا ما نوضحه من خلال إتباع مايلي:

1- **التأمين على السفينة.**

تكمن في وثيقة التأمين بالرحلة سواءا كانت بضائع و سلع محملة أو غير ذلك محددة بمدة تكون معلومة ، تحدد يوم الإنطلاق أو بداية الرحلة و تاريخ الرجوع أو نهاية هذه الرحلة و هذا المعمول به قانونيا ³.

وتعد كتأشرة مرور غايتها السلامة من المخاطر المختلفة .

¹ - أنظر، المادة 112 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

² - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ،ص444.

³ - أنظر المادة 123 من الأمر 07-95 السابق ذكره.

أيضا يمكننا أن نميز عن التأمين على السفينة لا بد لنا التأكد من أنها فارغة أو مشحونة فإذا كانت فارغة يسري عليها تطبيق ضمان المؤمن من وقت الإقلاع للسفر حتى الوصول إلى مكان رسوها في المكان المتفق عليه للرحلة المنظمة⁽¹⁾.

أما إذا كانت مشحونة بالبضائع فيطبق عليها حالة حمل السفينة للبضائع مع الإلتزام بضمان تأمين المؤمن للأخطار منذ بداية شحن البضائع لأول مرة حتى إلى نهايتها أو الإنتهاء من عملية التفريغ كليا ، مع الإشتراط كل هذا لا يتجاوز (15) خمسة عشر يوما على الأكثر كحد أقصى حد للتقدير منذ وصول أول يوم السفينة إلى الميناء المتفق عليه. و هذا ما أكدته بالتفصيل نص المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: " فيما ينص التأمين على رحلة أو عدة رحلات يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها و خلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود"⁽²⁾.

2- التأمين على البضائع:

كما هو معلوم في قانون التأمين ، يعقد التأمين على البضائع على العموم بوثيقة منعزلة أو بوثيقة عائمة لرحلة واحدة صالحة فقط⁽³⁾، و تستمر هذه الرحلة من نقطة الخروج من المخزن في أقصى نقطة من الإرسال إلى لحظة دخولها في مخزن المرسل إليه في المكان المحدد الوصول إليه بأمر تأمين الرحلة المبرمجة لنقل البضائع لمدة لا تتجاوز 15 يوما قابلة للتمديد بالإتفاق بين الطرفين⁽⁴⁾.

ولكن الأهم من ذلك ، إذا وصلت البضائع المؤمن عليها إلى مكان الوصول للرحلة المضمونة ، لكنها مازالت لم تدخل إلى مخازن التفريغ المرسل إليه لأنها وضعت

1 - عطير عبد القادر:مرجع سابق،ص649.

- هشام فرعون:مرجع سابق،ص338.

2 - أنظر المادة 123/02 من الأمر 95-07 السابق ذكره.

3 - أنظر، المادة 139 من الأمر 95-07 السابق ذكره.

4 - مصطفى كمال طه:مرجع سابق،ص446.

- علي بن غانم: مرجع سابق،ص278.

في المستودعات ، أو المخازن العامة أو الخاصة ، أو مخازن الإنتظار الخاصة بمصلحة الجمارك أو على الرصيف للميناء ، فإن إثبات ضمان المؤمن يتوقف تلقائيا بإنقضاء شهرا واحدا إبتداء من يوم تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة إلى آخر يوم للنقل لها⁽¹⁾.

▪ **ثانيا : حالة التأمين لزمان معين :**

نصت المادة 124 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم المتعلق بالتأمينات على أنه:"فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، و في الآجال المحددة في العقد ، ويغطي التأمين اليوم الأول و الأخير من الآجال المذكورة".

كما تحدد وثائق التأمين لزمان معين ، زمان وقت الأخطار بشكل واضح تحت شرط محدد باليوم و ساعة الإنطلاق ، و نهاية سريان العقد بالتفصيل ، أما إذا لم ينص على ذلك فيرجع إلى الأحكام التشريعية من أجل تحديده⁽²⁾.

بالإضافة إلى ذلك ، فإن التأمين على السفينة لمدة محددة أن المؤمن يضمن الأخطار التي تقع في اليوم الأول من مدة الأخطار إلى غاية اليوم الأخير منها ، لكن إذا إنقطعت أخبار السفينة بعد ثلاثة أشهر بعد آخر نبأ أو أي معلومات خاصة بقدم السفينة ، فيفترض منطقيا أن الهلاك أو الخطر قد أصابها في الوقت الذي كان التأمين ساريا المفعول فيه⁽³⁾.

• **المطلب الثاني : النطاق المكاني .**

تعيين المدة في عقد التأمين التي تشملها وثيقة ضمان التأمين لرحلة ما معينة مع الأخذ بعين الإعتبار بتحديد الأخطار التي ممكن أن تحدث عند الطريق البحري العادي بين نقطة الإنطلاق و نقطة الوصول عبر رحلتها المنظمة و كيفية تحديد طبيعة الأخطار التي تقع لتجنبها و العمل على حسن التنظيم للسفينة بالملاحة البحرية عبر إقليمها.

¹ - نفس المرجع ، ص 279.

² - علي بن غانم: مرجع سابق، ص274.

³ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد:مرجع سابق، ص424.

-غازي خالد أبو عرابي:مرجع سابق، ص323.

-مصطفى كمال طه:مرجع سابق، ص 448.

كما أن المؤمن لا يضمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد، لكن الأهم من ذلك معرفة الحالات التي تغير الرحلة البحرية (1).

و سنوضح ذلك فيما يلي:

✓ أولاً: تغيير الرحلة:

مبدئياً، "العقد شريعة المتعاقدين"، فإن تحديد الرحلة البحرية تبدأ من ميناء الإنطلاق لتنتهي بميناء الوصول.

إذ تتغير بداية الرحلة أو تغيير ميناء الوصول لظرف طارئ يمنع السفينة من تفريغ البضائع في ميناء الوصول، و يكون هذا خارج إرادة المجهز أو الشاحن ، فيقع المؤمن التعويض نتيجة الأخطار اللاحقة بهم مقابل قسط إضافي أو بدون مقابل على حسب الخطر البحري (2).

أما بالنسبة للبضائع فتسري عليها أحكام المادة 137 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم المتعلق بالتأمينات حيث نصت على أنه:

"يسري التأمين على البضائع بدون إنقطاع فيما كان في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته ."

✓ ثانيا: تغيير الطريق أو الإنحراف.

عند قيام السفينة بالرحلة المقررة من ميناء الإنطلاق إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد، فإنها تكون قد غيرت طريقها عن إتجاه معين (3).

هذا ما يترتب عن إعفاء المؤمن من الضمان إذا كان التغيير إختياريا.

أما إذا كان إضطراريا نتيجة لسوء الأحوال الجوية مثلا أو رغبة في إنقاذ الأشخاص فلا يعفى المؤمن من إلتزاماته بضمان المخاطر نحو المؤمن له، و هذا ما وضحه المشرع

الجزائري في نص المادة 137 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم المتعلق بالتأمينات.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد:مرجع سابق ،ص 426.

² - مصطفى كمال طه:مرجع سابق ،ص 447.

³ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، مرجع سابق ،ص 428.

✓ ثالثا تغيير السفينة .

يعتبر تغيير السفينة في التأمين البحري تغيير لمحل التأمين و هذا ينتج عنه بطلان العقد أما بالنسبة للتأمين على البضائع فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيها هلاك للبضائع وبالتالي فإن تغيير إتجاه السفينة الناقلة لهذه البضائع إختياريا يعتبر تعديلا لمكان الأخطار و يترتب عنه بطلان العقد مالم يتفق على خلاف ذلك⁽¹⁾.

¹ - علي بن غانم:مرجع سابق ،ص290.

- هشام فرعون:مرجع سابق ،ص238.

-مصطفى كمال طه:مرجع سابق ،ص448.

الفصل الثاني :

الأخطار المستتاة من التامين البحري.

❖ الفصل الثاني : الأخطار المستثناة من التأمين البحري.

لقد فرق المشرع الجزائري بين الأخطار المستبعدة بصفة دائمة و بين الأخطار بصفة مؤقتة خلال ما نصت عليه المادة 102 من ق.ت.ج. و هناك أخطار غير قابلة للضمان إلا بإتفاق خاص طبقا لنص المادة 103 من نفس القانون.

حيث أن مخاطر النقل البحري تلحقها عدة عوامل منها: عوامل مناخية من إرتفاع درجة الحرارة و الرطوبة ، طول الرحلة البحرية ، مما يدفع بالناقل أو الشاحن البحري إلى بذل أكبر جهد من أجل المحافظة على البضائع إنطلاقا من عملية الشحن حتى إلى غاية الوصول إلى عملية التفريغ التي تتم قبل تسليم البضاعة للمرسل إليه. بالرغم من الجهود المبذولة إلا أن البضاعة تتعرض للتلف سواء بسبب عيب خفي أو ذاتي فيها ، أو بسبب طبيعتها الأصلية. سوف نوضح ذلك كما يلي:

❖ المبحث الأول: الأخطار المستبعدة بصفة دائمة .

نص المشرع الجزائري في نص المادة 102 من الأمر 95 -07 المعدل و المتمم على أنه: " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها :
1. أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسمية .
2. الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن :
-مخالفات أنظمة إسترداد و التصدير و العبور و النقل و الأمن.
- الغرامات و المصادرات الموضوعية تحت حراسة و الإستيلاء و التدابير الصحية أو التطهيرية .

3. الأضرار التي تنتسب فيها الآثار المباشرة و غير المباشرة للانفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع المتولد عن تحويل نووي للذرة أو الإشعاعية، و كذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات " .

أعتبرت المادة 96 من ق.ب.ج بأن نص المادة 102 من قانون التأمينات بأنها من النظام العام، و بالتالي لا يجوز مخالفتها.

تنص المادة 126 من نفس القانون على أنه:

" لا يضمن المؤمن الأضرار و الخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ريان السفينة" (1).

وهي مادة من المواد المذكورة ضمن المادة 96، أي أنها من النظام العام.

كما يقوم التأمين البحري على العقود الإحتتمالية أي عبارة عن مقدمات إستلزم نتيجة ، سواء كان هذا الإحتتمال تحقق وقوعه للخطر أو لم يتحقق.

لكن هذا غير كافي لأن التأمين من خطأ المؤمن له المعتمد أو الجسيم مخالف لطبيعة النظام العام في عقد التأمين.

• المطلب الأول: الأخطاء المؤمن له المستبعدة أو الجسيمة.

لقد إشتراط المشرع الجزائري لعدم ضمان الخطأ أن يكون عمديا أو جسميا، و لهذا لا بد من الأخذ بتدابير الحيطة و الحذر التي يتحملها المؤمن له ، حيث نص البند الأول من وثيقة التأمين على السفينة و التي كانت أكثر وضوحا فيما يخص إستبعاد الخطأ العمدي و الجسيم ، وأنه دقق في الخطأ من حيث منه و من حيث صفته ، فالخطأ يصدر من الريان و طاقمه أي المجهز وتابعي المجهز، و عددهم، والذين على السفينة و وصف خطئهم بالعمدي و الجسيم بشرط أن يكون خطأهم ناتج عن غش أو تدليس .

كما يبطل بطلان الإتفاق على ضمان المؤمن لأخطاء المؤمن له حقا له نتيجة خطأ غير أن خطأ المؤمن له غير عمدي هو شيء حتمي في النشاط الإنساني كما أن إرادته قد تسهم في بعض الحالات في تحقيق الخطر مع عوامل أخرى غير متوقعة، فيوجد الإحتتمال و يقوم الخطر ، ولذلك إستمر الفقه على جواز التأمين من خطأ له غير المعتمد(2).

إذ ترك البند الخامس من وثيقة التأمين على السفينة الحرية للأطراف من أجل ضمان الخطأ غير العمدي و غير الجسيم و يؤكد هذا البند الأول الذي نص بأن الأخطار البحرية مضمونة حتى مع وجود خطأ الريان و تابعيه و حتى الشاحن الموجود على البر.

حيث أن أخطاء الريان أو البحارة كما يطلق عليهم : "Baraterie" هو مصطلح مقصور على القانون البحري و يرجع أصل الكلمة الفرنسية "Barat" والتي يقصد بها الغش أو

1 - أنظر ، المادة 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص100.

الكذب ، و هي تدل على الأفعال، إذ تتسم بنية الغش في جانب فاعلها ، بل أكثر من ذلك الأفعال التي تتصف بطابع الجريمة ، وبالتالي إلحاق الضرر بالغير⁽¹⁾.

كما تتعرض السفينة و البضائع لعدة أخطار و خاصة في القديم لأنها لم تكن هناك وسائل إتصال ، لكن وقتنا الحالي تطورت نتيجة تطور وسائل الإتصال الحديثة و هذا ما خفف من عبء هذا التأثير السلبي⁽²⁾.

أما في القانون الفرنسي فقد أعطى المشرع الفرنسي له مفهوم له أوسع لمصطلح أخطاء الريان أو البحارة Baraterie الذي يشمل كل خطأ قد يصدر من الريان أو البحارة ولو لم يكن عمدي ، وهذا المعنى يأخذ به كل من القانون الإيطالي و القانون المصري⁽³⁾.

إلا أن المشرع الجزائري قد إستثنى خطأ الريان العمدي من الضمان شأنه في ذلك شأن خطأ المؤمن له العمدي أو الجسيم ، لكنه لم يبين لنا كيف نفرق بين خطأ المجهز أو الشاحن.

• المطلب الثاني: الأضرار المادية الناتجة عن مخالفة أنظمة التصدير و الإصدار.

تنص المادة 127 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم على أنه:

" لا يضمن المؤمن إلا إذا إتفق على خلاف تلك الخسائر و الأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة ، غير أن الأضرار و الخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة"⁽⁴⁾.

فالعيب الذاتي هو ذلك العيب الذي يعتري البضاعة نتيجة طبيعتها الداخلية مما يؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون تدخل المقاول ، و مثال ذلك حصول إشتعال تلقائي للبضاعة⁽⁵⁾.

أما في نظر القضاء الفرنسي هو ذلك الضرر الذي يرجع إلى طبيعة البضاعة ذاتها أو حالتها قبل الشحن والذي يجعلها غير قادرة على إحتمال مجهود أو مخاطر الرحلة التي أعدت لها دون أن يكون هناك أي تدخل من الناقل أو أي تأثير للرحلة البحرية أدى إلى هلاكها و تلفها .

¹ - محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق ، ص 357.

² - نفس المرجع ، ص 359.

³ - نفسه ، ص 365.

⁴ - الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁵ - كمال حمدي: عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر، طبعة

2002، ص 193.

ومن الأمثلة عن ذلك عن العيب الذاتي، هو تعرض شحنة من فاكهة الموز للتلف نتيجة لدرجة النضوج المتقدمة التي كانت تعرفها هذه البضاعة ، و كذا الضرر الذي تتعرض له الحبوب بسبب إحتوائها لدرجة رطوبة عالية.

إذا لا يعتبر مجرد نقل الأشياء قابلة للكسر عيبا ذاتيا بالبضاعة ، ذلك أن السبب الحقيقي وراء تكسر أو تهشم هذه البضاعة قد يكون تداولها من طرف الناقل البحري بطريقة معينة من أجل سلامتها .

كما يتحمل الشاحن مسؤولية الضرر الذي قد يحصل للبضاعة ، و في المقابل إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الضرر الحاصل للبضاعة في حال عدم علمه بالخلل في التغليف مثلا(1).

كما جاءت المادة 359 من القانون المصري على أنه:

"... الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة و الوضع تحت الحراسة و الإستيلاء والتدابير الصحية و إختراق الحصار و أعمال التهريب و ممارسة تجارة ممنوعة".
إذ يتضمن من هذا النص أخطارا غير مشروعة محظورة بصفة مطلقة لمخالطتها للنظام العام كما في أعمال التهريب و ممارسة تجارة ممنوعة ، فلا يضمنها المؤمن.
والبعض الآخر من الأعمال غير المشروعة يمكن أن يعد أخطارا حربية إذا توفرت فيه خصائص هذه الأخطار(2).

كما أن القانون الجزائري يستبعد ضمان المؤمن للأضرار المادية الناشئة عن الغرامات و المصادرة و الإستيلاء، أما فيما يتعلق بالتدابير الصحية و التعقيم ، فإن المؤمن لا يضمن الأضرار والمصروفات الناشئة عن هذه التدابير.

ولهذا القانون يستبعد من ضمان المؤمن التعويضات المستحقة بسبب الحجز و الكفالة المقدمة لرفع الحجز .

كما لا يشمل بالضمان كل الخسائر المادية التي يمكن أن تنتج عن مخالفات أنظمة الإستيراد و التصدير، والعبور و النقل ، و الأمن الجاري العمل به.

1 - كمال حمدي: مرجع سابق ، ص194.

2 - محمود سمير الشرفاوي: مرجع سابق ، ص393.

• **المطلب الثالث: الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للإنفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع النووي.**

لقد نص المشرع الجزائري عن الأضرار أن تسببها الآثار المباشرة للإنفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع النووي، حيث لها تأثير على البيئة البحرية و الكائنات الحية و الأنشطة البحرية المتعلقة بالملاحة و الإستخراج و الإستكشاف و الإستغلال البحري.

وتكمن الآثار المباشرة للإنفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع النووي في :
الآثار غير المباشرة: و تتمثل في:

1- إنتشار التلوث و الملونات عبر التيارات البحرية و التأثير على المناطق البحرية البعيدة عن موقع الحادث.

2- تأثير على السواحل البعيدة والمواقف البحرية الحساسة و المحمية.

3- آثار صحية على الإنسان الناتجة عن التعرض لهذه الملوثات النووية والكيميائية المترافقة مع الإنفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع النووي.(المعاهدات و الإتفاقيات الدولية)⁽¹⁾.

أما بالنسبة للآثار المباشرة تكمن في :

1- تدمير المرافق البحرية و المراكب و الهياكل الساحلية و الموانئ.

2- تلوث المياه البحرية بالمواد الكيميائية الخطيرة و النفط و الملوثات الأخرى المتعلقة بالإنفجار و الحرارة و الإشعاع النووي.

3- تأثير على الأنشطة الإقتصادية المرتبطة بالصيد البحري و السباحة.

¹ - صلاح الدين عامر: مرجع سابق، ص909-915.

❖ المبحث الثاني: الأخطار المستبعدة بصفة مؤقتة.

من المقرر قانونا ، أن هناك أخطار أخرى قد إستبعدها القانون لكن بشكل نسبي لا مطلق حيث أجاز للأطراف الإتفاق على ضمانها ، وهذه الأخطار منصوص عليها قانونيا. إذ جاءت المادة 103 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم التي تنص على أنه:

" لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف:

1. العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.
2. الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و أعمال التخريب و الإرهاب .
3. القرصنة و الإستيلاء و الحجز أو الإعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.
4. الفتن و الاضطرابات الشعبية و إغلاق المصانع و الإضرابات .
5. إختراق الحصار .
6. الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.
7. جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخلص من الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.
8. كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة."

من خلال ما سبق ، يمكننا أن نقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ، المطلب الأول نخصه لموضوع العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه ، أما المطلب الثاني فنبين الأخطار الحربية و الأخطار المشابهة لها ، و أخيرا خطر القرصنة البحرية.

• المطلب الأول: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.

إن العيب الذاتي ينتج عن التكوين المعيب للشيء المؤمن عليه الذي يلحق هذا الشيء قبل أن يتعرض لخطر ما، فالعيب الذاتي إذن هو كل تلف طبيعي يكون الشيء السليم قابلا له بشرط ألا يحدث هذا التلف أو يزيد نتيجة حوادث البحر.

فالعيب الذاتي للشيء المؤمن عليه يكمن في عيب داخلي و دائم في تكوين الشيء.

فالأضرار التي تقوم فيها طبيعة الشيء على العيب الذاتي تعتبر بالضرورة فكرة نسبية ، وكل الأضرار التي تقوم فيها طبيعة الشيء المؤمن عليه بدورها لا يمكنها إعتبارها ناشئة عن عيب ذاتي⁽¹⁾، فالزجاج مثلا مادة قابلة للكسر و ضعيفة الإحتمال ، أي اذا وصلت شحنة من الزجاج مكسورة فإن هذا لا يعني إعتبار هذا الكسر نتيجة لعيب ذاتي للبضاعة⁽²⁾.

إن المؤمن لا يعفى من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي، و بعبارة أخرى يجب أن يكون العيب يضمنه المؤمن⁽³⁾، فإذا ثبت أن الشيء المؤمن عليه كان سيصل سليما إلى ميناء الوصول لولا تحقق خطر بحري مضمون فهنا لا محل لإعفاء المؤمن ، و يلتزم بتعويض الضرر الحاصل⁽⁴⁾.

أما عن الأثر القانوني فإنها لا تنفي قرينة إستلام الناقل البحري للبضاعة سليمة و مطابقة لما جاء في وثيقة الشحن البحري⁽⁵⁾.

و كذلك إذا كان الضرر لحق الشيء المؤمن عليه نتيجة عيب الشيء الذاتي في جزء منه و نتيجة خطر بحري مضمون في الجزء الآخر ، يتم في هذه الحالة تعيين نصيب كل من هذين السببين في إحداث الضرر ، و يلتزم المؤمن بتعويض جزء الضرر الناتج عن الخطر البحري المضمونة⁽⁶⁾.

كما أنه عدم ضمان المؤمن للعيب الذاتي للضرر الناتج عنه ، بأن الضرر ليس ناشئا عن حوادث البحر بل عن طبيعية الشيء المؤمن عليه نفسه بذات⁽⁷⁾.

و يكون العيب الذاتي للبضاعة عيب ذاتي خارجي مثل عدم التغليف أو التعليب السيء للبضاعة و إما داخلي متعلق بطبيعة البضاعة ، و مثال ذلك تعرض السوائل للتبخر أو الشرب ، مرض الحيوانات ، إحتراق اللحم نتيجة تكدسه و تراكمه ، بلل الخشب ، صدأ

¹ - كمال حمدي:مرجع سابق ، ص194.

² - مراد بسعيد: عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2012-2013،ص63.

³ - مصطفى كمال طه :مرجع سابق ، ص108.

⁴ - محمود سمير الشرقاوي:مرجع سابق ، ص393.

⁵ - مراد بسعيد :مرجع سابق ، ص63.

⁶ - محمود سمير الشرقاوي:مرجع سابق ، ص394.

⁷ - مصطفى كمال طه:مرجع سابق ، ص117.

الحديد ، قابلية الفواكه الناضجة للتلّف والهلاك ، و يعتبر النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق نوعاً من العيب الذاتي في البضاعة ، ولا يسأل عنه المؤمن حيث يمكن أن تنقص البضاعة حجماً ، أو وزناً أثناء الطريق و ذلك راجع إلى طبيعة البضاعة التي تجف مع الزمن كاللحوم ، أو التي تتبخّر كالسوائل ، و يختلف هذا النقص الذي يحصل باختلاف طبيعة البضاعة ، وطول الرحلة البحرية ، ومدى طبيعة المتغيرات الجوية التي تحدث أثناء الرحلة.(1)

قد تصاب البضاعة بأضرار ناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخير في النقل البحري ، و يرى البعض أن المؤمن لا يضمن هذه الأضرار لأن التأخير في ذاته ليس من الأخطار البحرية ، وأنه لا يعد كذلك إلا إذا كان ناشئاً عن خطر بحري كالإرساء الجبري أو الإنحراف الجبري عن الطريق ، و يرى البعض الآخر أن الأضرار الناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخر تقع على عاتق المؤمن(2).

أما بالنسبة للعيب الخفي للسفينة فإنه مشمول بالضمان ، و المؤمن يتحمل مسؤوليته و هذا ما وضحته نص المادة 127 من القانون البحري الجزائري ، و يرجع سبب هذا الضمان أن السفينة الحديثة تحتوي على أجهزة معقدة بحيث يتعذر على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها و أن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية، بحيث المؤمن لا يضمن العيب الخفي في حد ذاته. وإنما يضمن ما يترتب عليه من نتائج مباشرة ، أي أن المؤمن لا يلتزم بإصلاح الأجزاء التي يلحقها العيب الخفي في السفينة، و إنما يضمن ما يحدث من أضرار بسبب وجود هذا العيب الخفي في السفينة(3).

كما أنه لا يعتبر لعيب الخفي إلا إذا كان المجهز يجهل و لا يعلم بوجود خلل أو عطب في السفينة ، و كان هذا العيب لا يمكن الكشف عنه إلا ببذل العناية المطلوبة والجدية بالالتزام بصرامة العمل(4).

1 - محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق ، ص 403.

2 - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص 120.

3 - محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق ، ص 412.

4 - كمال حمدي: مرجع سابق ، ص 70.

بناء على أن المجهز يعلم بأن السفينة في حاجة إلى بعض الإصلاحات و ترميم بعض الروتوشات الصغيرة أي جزئيان أو تغيير بعض قطع الغيار من أجل إصلاحها ، لكن الريان أو المجهز فضل أن لا تتم هذه التغييرات و الإصلاحات في الميناء الذي رحلت فيه السفينة ، وإنما فضلها في ميناء آخر ، حيث تكلفة هذه الإصلاحات لا تتطلب مبلغ كبير⁽¹⁾. فإذا وقع حادث و ثبت أنه نتيجة العيب للسفينة في هذه الحالة لا يضمن المؤمن الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة هذا الحادث، و لو كان يضمن العيب الخفي ، لكن حين يثبت إصلاحات قديمة قد أجريت في السفينة و لم يثبت المؤمن علم المجهز بأجراء هذه الإصلاحات فإن الضرر الذي ينتج بسبب عدم كفاية هذه الإصلاحات يعتبر ناتجا عن عيب خفي⁽²⁾.

أما في الحقيقة إذا أصبح العيب الخفي مكشوفاً و بائن فلا يضمن المؤمن ما يترتب على هذا العيب من أضرار للمؤمن له على سبيل الحصر⁽³⁾.

كما أنه عدم ضمان نتائج العيب الذاتي ليس من النظام العام ، إذ يجوز الإتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتي يجب أن يكون مريحا ، على أنه ليس ثمة ما يمنع أن يكون هذا الإتفاق ضمنيا بشرط أن بدل بوضوح على إتجاه نية الطرفين إلى ضمان نتائج هذا الخطر⁽⁴⁾، على أن صحة ضمان المؤمن لنتائج العيب الذاتي مشروطة بألا يكون سبب العيب خطأ عمدي من المؤمن له ، أو إخلالا جسيما بالتزام من التزاماته.

و إذا تم ضمان العيب الذاتي، فإن التأمين يكون تأمين بحري لأن هذا الأخير لا يغطي الأخطار الناشئة عن البحر و إنما كل خطر يمكن أن يحدث أثناء الرحلة البحرية⁽⁵⁾.

1 - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص123.

2 - كمال حمدي: مرجع سابق ، ص73.

3 - محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق ، ص 401.

4 - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص127.

- مراد بسعيد: مرجع سابق ، ص78.

5 - مصطفى كمال طه: مرجع سابق ، ص128.

- كمال حمدي: مرجع سابق ، ص74.

• **المطلب الثاني: الأخطار الحربية و الأخطار المشابهة لها.**

يفترض الخطر الحربي قيام حالة الحرب و وفقا لمبادئ القانون الدولي يجب أن يسبق الحرب إعلان من الدولة المحاربة إلى الدولة المعادية .

وقد أجمع على إنعقاد فقها و قضاء على إنتفاء الإعلان لا يرفع عن الحرب صفتها الحقيقية و من ثم تعتبر الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها خلالها ناشئة عن أخطار حربية⁽¹⁾.

و لا يقصد بالحرب الصراع المسلح بين دولتين أو أكثر فقط⁽²⁾، بل أن الإتجاه إلى الإعتداد بوقوع الأشياء و التسوية بين الحرب الخارجية و الحرب الأهلية ، و يعتبر الحوادث التي تقع خلال الحرب الأهلية أو الثورة من الأخطار الحربية⁽³⁾.

كما أنه كانت الأخطار الحربية قديما أخطارا عادية للملاحة البحرية نظرا لكثرة الحروب البحرية و طول مدتها⁽⁴⁾.

حيث وضع التقنين التجاري الفرنسي لسنة 1807، فقد كانت فرنسا في حروب طويلة مستمرة مع انجلترا ، ومن ثم أخذ التقنين بمبدأ التشبيه بين الأخطار البحرية و الأخطار الحربية

و ذلك حسب نص المادة 350 من القانون الفرنسي.

كما تستثني المادة 103 من الأمر 95- 07 المعدل و المتمم من الضمان إلا إذا كانت هناك إتفاق مخالف الحروب الأهلية أو الأجنبية و الألغام ، و جميع معدات الحروب و أعمال التخريب و الإرهاب وقيام حالة الحرب و فقا لمبادئ القانون الدولي يجب أن يسبقه إعلان من الدولة المحاربة إلى الدولة المعادية.

1 - صلاح الدين عامر: مرجع سابق، ص 864.

2 - مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 149.

3 - صلاح الدين عامر: مرجع سابق، ص 878.

4 - العايب علاوة: مرجع سابق، ص 16.

إن مختلف أحد المتحاربين لقوانين لا يرفع عن العمل صفة الخطر الحربي، و رغم أن العمل غير قانوني إلا أنه يصدر عن قوة نظامية مسلحة فيعتبر بهذا عملاً من أعمال الحرب⁽¹⁾. كما أن حالة الحرب لا تقتصر فقط على إيجاد مخاطر خاصة للسفينة و الحمولة من البضاعة بل أنها تزيد أيضاً في الأنظار البحرية المعتادة التي تهدد الرحلة البحرية نتيجة لإجراءات الدفاع والتدابير العامة التي تتخذها الدول المتحاربة و تفرضها على السفن حالة الحرب بصرف النظر عن أية عملية حربية و مثال ذلك إطفاء المنائر ، الأمر بإطفاء أنوار السفن عند ملاحظتها و الأمر بسير السفن التجارية في قوافل تحت حراسة السفن الحربية ، أو خطر الإتصال بالتلغراف اللاسلكي مما يزيد في صعوبات و أخطار الملاحة و بخاصة خطر التصادم و الجنوح⁽²⁾.

إن إثبات الخطر الحربي يقع على المؤمن له ، و ذلك في حالة إذا تعلق الأمر بتأمين على أخطار الحرب⁽³⁾.

كما إستتنت المادة 103 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار

و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

حيث أن إستبعادها لما أخذت الحروب البحرية في النقصان خاصة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر في قرار تصريح باريس 1856 بشأن الحرب البحرية وجوب إحترام بضائع المحايدين حتى و لو وجدت على سفن العدو، ثم معاهدات لاهاي 1899 و 1907 عن قواعد الحرب البرية و البحرية و مؤتمر لندن لسنة 1909، فأصبحت مخاطر حربية إستثنائية⁽⁴⁾.

1 - مصطفى كمال طه:مرجع سابق ،ص126.

2 - محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق ،ص406.

3 - مصطفى كمال طه:مرجع سابق ،ص 131.

4 - صلاح الدين عامر: مرجع سابق ،ص955.

بالإضافة إلى ذلك جرت الوثائق على إستبعاد الأخطار البحرية من ضمان المؤمن العادي مقابل تخفيض قسط التأمين ، و يطلق على شرط إستبعاد الأخطار الحربية في الوثائق الإنجليزية شرط عدم ضمان الإستيلاء و الحجز .

إذ بترتب على هذا الشرط الأساسي إلغاء جميع ماورد بوثيقة التأمين خاصا بأخطار الحرب⁽¹⁾.

أما بالنسبة للأخطار المماثلة للأخطار الحربية سواء كانت أهلية أو خارجية ، يضيف القانون أخطارا أخرى شبيهة بالأخطار الحربية و هي الأسر ، و الإستيلاء و الإتفاق و الإكراه ، وهذا ماوضحته المادة 357 من القانون البحري المصري الجديد و كذلك المادة 351 من القانون التجاري الفرنسي⁽²⁾.

ولقد آثار هذا الموضوع خلاف كبير بين الفقهاء و رجال القانون عما إذا كانت هذه الأخطار لم تستبعد على العكس بسبب طبيعتها الذاتية ، بحيث لا تشملها الوثائق إلا بإتفاق خاص⁽³⁾.

• **المطلب الثالث : الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.**

يمكن أن نلخصها في عنصرين أساسيين هما:

الأضرار التي تسببها البضائع (فرع أول)، و تجميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخلص الأشياء المتحجزة إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون (فرع ثاني).

هذا ما يستوجب توضيحه كالتالي:

✓ **الفرع الأول: الأضرار التي تسببها البضائع .**

¹ - صلاح الدين عامر: مرجع سابق، ص 985.

² - مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص 133.

³ - العايب علاوة: مرجع سابق، ص 68.

- مراد بسعيد : مرجع سابق، ص 68.

تعتبر البضائع المؤمن عليها مسؤولية المالك أو الناقل خلال نقلها عبر المياه. إذا تسببت البضائع المؤمن عليها في الأضرار بأموال أخرى أو أشخاص آخرين ، فإن الشخص المتضرر لديه حق تقديم مطالبة للحصول على تعويضات. و تشمل الأضرار التي تنشأ من البضائع المؤمن عليها في الأضرار المادية و البيئية و الإقتصادية و سوف نشرح ذلك.

- 1- الأضرار المادية: تشمل الأضرار التي تلحق بالبضائع الموجودة على متن السفينة أو في الحاويات مثل: التلف أو فقدان أو الخلاط أو التلوث.(1).
- 2- الأضرار البيئية: إذا تسربت الخطرة من البضائع المؤمن عليها إلى المياه البحرية (2).
- 3- الأضرار الإقتصادية:

إذا تسببت البضائع المؤمن عليها في تأخير وصول الشحنة أو عدم تسليمها في الوقت المحدد.

✓ الفرع الثاني: تجميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخلص الأشياء المتحجزة إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.

وضحت المادة 103 من قانون التأمينات الجزائرية أن جميع النفقات أو التعويضات التي صرفها لتحرير الأشياء المحجوزة أو الكفالات المدفوعة ، مالم تكن ناتجة عن خطر مؤمن عليه ، يجب أن يتحملها المؤمن عليه.

فالخطر الذي يشمل التأمين والذي يتعلق بالأحداث غير المتوقعة والتي تكون مشمولة بشروط التغطية في وثيقة التأمين (3).

بالإضافة إذا كان الحجز أو الكفالة ينتج عن خطر مؤمن عليه موضح في وثيقة التأمين فيمكن أن يتحمل المؤمن عليه هذه التكاليف و التعويضات .

1 - إيمان سريري: مرجع سابق ،ص18.

2 - صلاح الدين عامر: مرجع سابق ،ص909.

3 - محمود سمير الشرقاوي: مرجع سابق ،ص408.

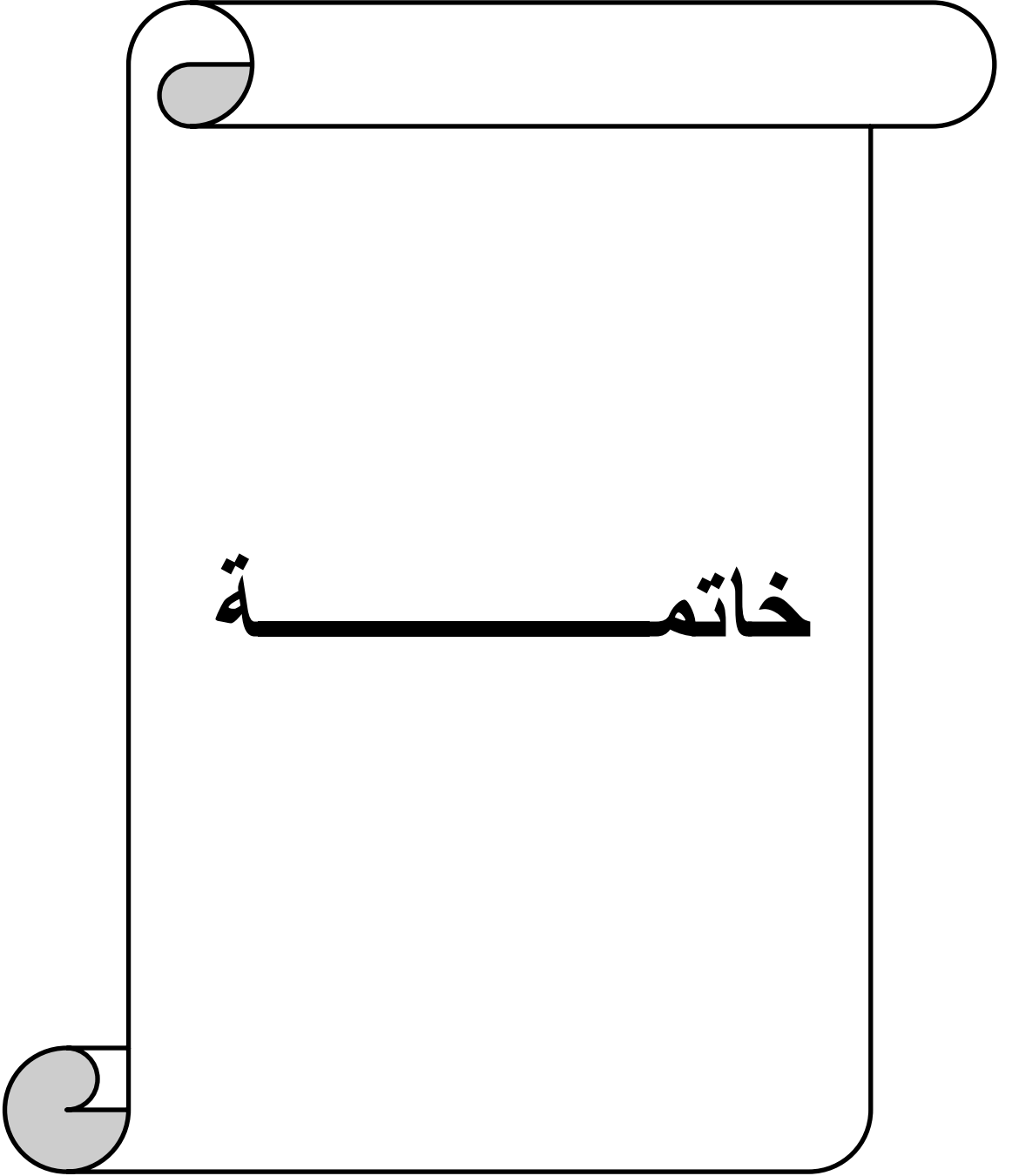
كما أن جميع النفقات أو التعويضات التي تدفع لتخلص الأشياء المتحجزة لا تكون مؤمنة إلا إذا كانت ناتجة خطر مضمون (1).

مما يستوجب أن يكون الخطر مضمونا للتعويض عن النفقات أو التعويضات المتصلة بتخليص الأشياء المتحجزة (2).

و إذا كانت النفقات أو التعويضات مرتبطة بتخليص الأشياء المتحجزة نتيجة لخطر غير مضمون أو غير مؤكد ، فإنها قد لا تكون مشمولة بالتغطية التأمينية التي خصها المشرع الجزائري نص المادة 103 من قانون التأمينات.

¹ - العايب علاوة: مرجع سابق، ص21.

² - صلاح الدين عامر: مرجع سابق، ص913.



خاتمة

يعتبر التأمين البحري بمثابة النخاع الشوكي للتجارة البحرية و سبب نموها و إزدهارها ، إذ جذب إليها رؤوس أموال ضخمة ، والتي ما كان يمكن أن تقدم عند التعرض لأخطار البحر لولا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين البحري لأصحاب البضائع و السفن. وقد حدد المشرع الجزائري نطاق الخطر المؤمن عليه سواء من الناحية الموضوعية أو من ناحية المكان و الزمان.

لذلك تطرقنا من خلال الموضوع إلى نطاق الخطر في عقد التأمين البحري ، الذي يعد من أهم الموضوعات المعاصرة و ركزنا على أوجه الخصوصية التي يثيرها ، حيث حاولنا الإحاطة بجوانب الموضوع من خلال ما جاء به المشرع الجزائري من مختلف القوانين لا سيما منها القانون البحري الجزائري و قانون التأمينات . وقد خالصنا من خلال دراستنا لجملة من النتائج و التوصيات.

أولا : النتائج.

- 1- التشريع الجزائري حدد الأخطار المشمولة بالتأمين و حدها في المادة 101 من قانون التأمينات.
- 2- إستثناء المشرع الجزائري بعض الأخطار و أعتبرتها من النظام العام لا يجوز الإتفاق على مخالفتها و حدها بنص المادة 102 من نفس القانون المذكور أعلاه.
- 3- أجاز المشرع الجزائري للأطراف على مخالفة تأمين بعض الأخطار و إستبعادها بصفة مؤقتة حسب نص المادة 103 من نفس القانون.

ثانيا: التوصيات:

- 1- على المشرع الجزائري إعطاء تعريف صريح يحدد مفهوم المخاطر البحرية ، نظرا لأهميتها البالغة في الحياة الإقتصادية ، كون المشرع أعطى لها تعريف سلبي .
- 2- نقترح على المشرع تدارك العقوبة المقررة في المادة 803 من القانون البحري من أجل الحماية الكافية.
- 3- على المشرع الجزائري أن يسن قانون خاص بالأخطار البحرية لحماية المؤمن و المؤمن عليه .
- 4- نقترح إعادة صياغة المادة 43 من القانون البحري.

5- نقتح من المشرع الجزائري إعادة صياغة المادة 102 من قانون التأمينات و كذلك الإستثناءات التي جاءت بها المادة 103 من نفس القانون.

قائمة المصادر و المراجع

قائمة المصادر والمراجع .

■ أولاً: المصادر.

أ- النصوص القانونية.

-المعاهدات.

1. معاهدة بروكسل لعام 1924.

ب-النصوص التشريعية

-القوانين:

- قانون رقم 04-06 مؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006، يعدل و يتم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415.الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات.

- قانون رقم :11/11 ، المتضمن قانون التأمينات الجزائري، المؤرخ في 18 جويلية 2011، الجريدة الرسمية ،عدد40، لسنة 2011.

- قانون رقم 08-13، المتضمن القانون البحري ،المؤرخ في 30/12/2013، ج.ر، عدد 68، لسنة 2013.

-الأوامر:

- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976، الصادر في الجريدة الرسمية لسنة 1977 ، العدد 29 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/6/1998 ، الصادر في ج.ر، و المتمم للأمر 76-80 و المتضمن القانون البحري، ج.ر، لسنة 2010، العدد 46.

- الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415هـ الموافق ل25يناير 1995 المعدل و المتمم حسب آخر التعديلات. -قانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري2006، ج.ر، العدد 15، لسنة 2006.

-القرارات:

- القرار الصادر عن المحكمة العليا ، الغرفة التجارية و البحرية ، ملف رقم 73657، بتاريخ 1991/06/02 بين (م.ك.د) ضد(ش.ن.م.أ) المجلة القضائية للمحكمة العليا لسنة 1993، عدد02، ص ص 108-110.
- قرار المحكمة العليا ، الصادر في: 19/05/1999م، الملف رقم 77660، المجلة القضائية العليا لسنة 1993، العدد الثالث.
- قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية في قرارها المؤرخ في 11/7/1995 ملف رقم : 137054 ، منشور بالمجلة القضائية ، العدد الأول، لسنة 1998.

ج-النصوص التنظيمية.

1. المرسوم رقم 64-174 المتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الإتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولي ملاكي البواخر البحرية الملقة في بروكسل في 10 أكتوبر 2010، ج.ر، عدد 13، لسنة 1964.

ثانيا: المراجع باللغة العربية.

■ أ-الكتب.

1. بلعروسي أحمد تيجاني، وابل رشيد: قانون التأمينات الإقتصادية ، الطبعة الأولى ، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع ، الجزائر، ط2005.
2. بويكر سخري: القانون البحري، دار هومة للطباعة وللنشر و التوزيع، الجزائر، طبعة 2006.
3. شكري بهاء بهيج : التأمين في التطبيق و القانون و القضاء ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، طبعة 2007.
4. صفاء إيلي: أحكام التجارة البحرية ، ط1، مطبعة صادر للمنشورات الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، طبعة 1993.
5. صلاح الدين عامر : مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة ، مصر ، طبعة 2008.

6. طارق جمعة سيف: تأمين النقل الدولي ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 2007.
7. عادل مقدادي: القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، طبعة 1998.
8. عبد الحكيم قودة : آثار الظروف الطارئة والقوة الملزمة على الأعمال القانونية ، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، مصر، ط1999.
9. عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر ، طبعة 1999.
10. عبد الرزاق بن خروض: التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، الجزء الأول التأمينات البرية ، مطبعة حبرد للنشر و التوزيع ، الجزائر ، طبعة 2000.
11. عبد القادر عطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، الأردن، طبعة 1999.
12. علي جمال الدين عوض: القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، ط1987.
13. غازي خالد أبو عرابي: أحكام التأمين -دراسة مقارنة-الطبعة الأولى ، دار وائل للنشر و التوزيع ، بيروت ، لبنان ، طبعة 2011.
14. كمال حمدي:عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، ط2، منشأة المعارف للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر، طبعة 2002.
15. محمد بن جلال وفاء البديري: دراسة مقدمة إلى مؤتمر جديد في مجال التأمين (الضمان) في لبنان ، و العالم العربي ، منشورات المؤتمرات العلمية للنشر ، جامعة بيروت ، لبنان ، طبعة 2006.
16. محمد بهجت عبد الله أمين قايد: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني و الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، طبعة 2005.
17. محمد سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار القومية للطباعة والنشر و التوزيع، مصر ، طبعة 1986.

18. محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر ، طبعة 2003.
19. محمود جلال حمزة: العمل غير مشروع بإعتباره مصدر للإلتزام ، ديوان المطبوعات الجامعية، دون ذكر سنة الطبعة.
20. مصطفى كمال طه: القانون البحري ، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، بيروت ، لبنان ، ط1985.
21. موسى طالب حسن : القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، القاهرة ، مصر ، طبعة 2007.
22. هشام علي صادق : تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة في ظهر السفينة في ضوء المبادئ العامة، وأحكام معاهدة بروكسل لسنة 2010، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ط2003.
23. هشام فرعون: القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، سوريا ، ط1995.
24. يونس علي حسن : القانون البحري ، دار الحمامي للطباعة والنشر، بدون تاريخ سنة الطبعة.
- **ثانيا: المذكرات و الرسائل.**
- أ- أطروحة دكتوراه.

1. مراد بسعيد: عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، السنة الجامعية 2012-2013.
- ب- المحاضرات.

1. لعايب علاوة: " محاضرات ألقيت على طلبة الماجستير، تخصص قانون الأعمال، بعنوان: أهمية قانون التأمين من الأخطار البحرية في ظل التشريع الجزائري، بكلية

الحقوق، بن عكنون ، الجزائر، السنة الجامعية 2012-2013، ص 14، غير منشورة.

ثالثا: المجلات و الدوريات.

ياسر باسم الدنون: القوة القاهرة و اثرها في أحكام قانون المرتفعات المدنية، مجلة الشريعة و القانون ، جامعة الإمارات العربية ، العدد57، ربيع الأول 1435 الموافق لسنة 2015.

فهرس المحتويات

	شكر وتقدير
	اهداء
02	مقدمة
05	الفصل الأول: الأخطار التي يشملها التأمين البحري.
06	المبحث الأول: الأخطار البحرية
08	المطلب الأول: الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية
09	الفرع الأول: التصادم البحري
10	أولا : مفهوم التصادم البحري
11	ثانيا شروط التصادم البحري
11	ثالثا: أنواع التصادم البحري
16	الفرع الثاني: الغرق و الجنوح و العاصفة
17	أولا:الجنوح و العاصفة
19	المطلب الثاني: الأخطار الناتجة عن القوة القاهرة
19	الفرع الأول: مفهوم القوة القاهرة.
19	أولا : التعريف الفقهي.
20	ثانيا-التعريف التشريعي القوة القاهرة.
21	1-أوجه الإختلاف بين تعريفات القوة القاهرة.
21	2-أوجه التشابه بين تعريفات القوة القاهرة.
21	الفرع الثاني: تطبيقات القوة القاهرة في التأمين البحري.
21	1- الحريق .
23	2- الأخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
24	المطلب الثالث: الخسائر المشتركة و المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية.
27	المبحث الثاني : النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية.
27	المطلب الأول: النطاق الزمني.

27	أولا : التأمين بالرحلة.
27	1-التأمين على السفينة.
28	2- التأمين على البضائع
29	ثانيا : حالة التأمين لزمن معين .
29	المطلب الثاني : النطاق المكاني .
30	أولا: تغيير الرحلة
30	ثانيا: تغيير الطريق أو الإنحراف.
31	ثالثا تغيير السفينة .
33	الفصل الثاني : الأخطار المستثناة من التأمين البحري.
33	المبحث الأول: الأخطار المستبعدة بصفة دائمة .
34	المطلب الأول: الأخطاء المؤمن له المستبعدة أو الجسيمة.
35	المطلب الثاني: الأضرار المادية الناتجة عن مخالفة أنظمة التصدير و الإصدار.
37	المطلب الثالث: الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للإنفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع النووي.
38	المبحث الثاني: الأخطار المستبعدة بصفة مؤقتة
38	المطلب الأول: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.
42	المطلب الثاني: الأخطار الحربية و الأخطار المشابهة لها.
44	المطلب الثالث : الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.
45	الفرع الأول: الأضرار التي تسببها البضائع .
45	الفرع الثاني: تجميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخلص الأشياء المتحجزة إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.
48	خاتمة
51	قائمة المصادر و المراجع
56	فهرس المحتويات

