

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



## التأمين البحري على البضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات  
البحرية و المينائية.

تحت إشراف الأستاذ:

- د/ قليل علاء الدين

من تقديم الطالب(ة):

- خيفي التهامي منية

- ناصر خديجة

### لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة العلمية	الاسم و اللقب
رئيسا	أستاذ محاضر	د/ مجدوب كوثر
مشرفا و مقررا	أستاذ محاضر	د/ قليل علاء الدين
مناقشا	أستاذ مساعد	أ/ بوغازي مريم

دورة جويلية 2021

# الشكر و التقدير

نشكر الله عز وجل ونحمده كثيرا على نعمه التي وهبنا إياها

عملا بقوله صلى الله عليه وسلم «من اصطنع إليكم معروفا فجازوه، فان عجزتم عن مجازاته فادعوا له حتى تعلموا أنكم قد شكرتم، إن الله شاكر يحب الشاكرين».

بعد أن وفقنا الله سبحانه و تعالى في إتمام هذه الدراسة نتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الأستاذ المشرف قليل علاء الدين الذي لم يبخل علينا بنصائحه وتوجيهاته. إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذا العمل، إلى كل أساتذة تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، إلى كل من ساهم عن قريب أو بعيد ولو بكلمة لإتمام هذا الانجاز إلى كل هؤلاء خالص الشكر والتقدير.

# إهداء

الحمد لله الذي وفقني لهذا ولم نكن لنصل إليه لولا فضل الله.  
 أما بعد أهدى هذا العمل إلى من ربّتي وأنارت دربي وأعانتي بالصلوات  
 والدعوات إلى أعلى إنسان في الوجود أمي الحبيبة  
 إلى من عمل بكد في سبيلي وعلمني معنى الكفاح وأوصلني إلى ما أنا  
 عليه اليوم أبي الكريم أدامه الله.  
 إلى من كانوا يضيئون لي الطريق ويساندون ويتنازلون عن حقوقهم  
 لإرضائي إخوتي  
 إلى من عمل معي بكد بغية إتمام هذا العمل صديقتي إكرام.

إلى أستاذي الكريم قليل علاء الدين.

واسأل الله التوفيق.

منية.

# إهداء



الحمد والشكر لله تبارك وتعالى الذي أعانني، ووفقتني وألهمني الصبر،  
والإرادة والعزيمة لإنجاز هذا العمل وإتمامه.

أما بعد:

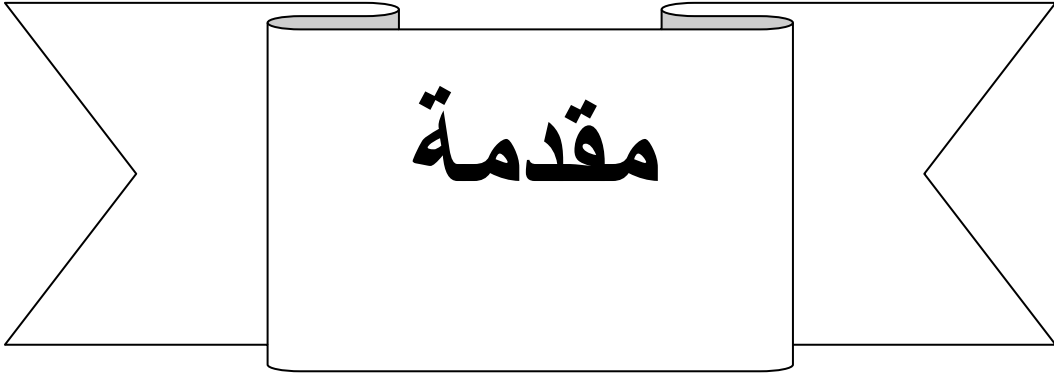
أهدي ثمرة جهدي عملي هذا المتواضع إلى أعز الناس على قلبي إلى من  
قال في حقهما تعالى: «وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا» والدي، ووالدتي  
حفظهما الله ورعاهما ومنحهما الصحة والعافية، وأطال في عمرهما، وإلى أحبائي  
إخوتي وأخواتي أعزهم وحفظهم الله.

وإلى جميع أساتذتي الكرام خلال المسار الدراسي الجامعي الذين لم يبخلوا  
علينا بعلمهم، وجزاهم الله خيرا، ونخص هنا بالذكر كل من أستاذي المشرف  
الدكتور الفاضل/ علاء الدين قليل الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته، وتمنياتي له  
بالمزيد من النجاح والتألق في حياته العلمية والعملية. دون أن أنسى عميدة  
الكلية الدكتورة/ نظيرة عتيق تمنياتي لها لمراتب أعلى.

وإلى كل زميلاتي وزملائي في مساري العملي والدراسي، وإلى أعز  
الصديقات المخلصات في حياتي أميرة قارة، عائشة رقيوع، وجميلة، لمياء،  
لعورعائشة، أمينة، وفقكم الله في حياتكم الزوجية والمهنية.

إلى كل من قدم لي الدعم والمساندة من بعيد وقريب، وإلى موظفي مكتبة  
الجامعة، ودون أن أنسى كذلك رئيس المجلس الشعبي البلدي قويسم عبد المالك

♥خديجة♥



يعد البحر الوسيلة الرئيسية في نقل البضاعة من مكان إلى آخر، لكونه حلقة وصل بين المجتمعات البشرية عبر مختلف القارات في العالم، وذلك لما للنقل والملاحة البحرية من دور أساسي في إتساع عملية الإستيراد والتصدير التي تتم بين الدول، وعلى الرغم من التطور الذي شهده العالم اليوم من وسائل النقل المختلفة البرية منها والجوية يضل النقل البحري هو الأكثر شيوعا وإستعمالا مع إتساع هذا الأخير يتولد عنه مجموعة من العلاقات القانونية التي تتطلب قدرا كبيرا من التنظيم القانوني، لكي تكفل الحماية لأطراف العلاقة التعاقدية، وبالتالي يستلزم طلب الضمان في العمليات التي تتم في البحر لما في ذلك من أخطار مصادفة، وهو ما تم إعتماده من طرف كل الدول، سواء فيما يتعلق بالتأمين على السفن أو التأمين على البضائع ونظرا لضخامة حجم المبالغ المالية المستثمرة في الملاحة البحرية، وعليه أصبح التأمين البحري يلعب دورا هاما.

ظهر التأمين البحري في شكل عادات وتقاليد وأعراف إتبعها المشتغلون بالملاحة البحرية منذ آلاف السنين قبل الميلاد، وتعود جذور التأمين على العهد اليوناني وهو أسبق بالظهور من التأمين البري والجوي، هو ما سمي بعقد "القرض البحري" أو ما يسمى "عقد المخاطرة الجسيمة". ويحصل هذا الأخير أن شخص يقرض الريان المبلغ اللازم لرسالة البحرية وإذا إنتهت ووصلت السفينة سليمة إستوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة أعفي المقرض من رد ما إقترضه.

وأصبح يطلق عليه تسمية التأمين البحري إبتداء من القرن الرابع عشر (14) على يد اللومبارديين في شمال إيطاليا الذين هاجروا إلى بريطانيا، إلا أن تطوير قواعد التأمين البحري كان بفضل مقهى اللويدز (Lloyd's) في لندن في نهاية القرن السابع عشر (17) التي كانت مقر إجتماع المهتمين بالشؤون البحرية وعلى رأسها الإهتمام بالتأمين.

أما الجزائر كغيرها من دول عالم الثالث عرفت العديد من المراحل بدأت بالحصول على الإستقلال ثم إتبعته المنهج الإشتراكي، وأخيرا الدخول في إقتصاد السوق مما أجبرها على القيام بعدة إصلاحات سمحت بإعادة تنظيم قطاع التأمين، والتي كللت في الأخير بإلغاء إحتكار الدولة الممارسة لعمليات التأمين والذي جسده الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات فخصص في الباب الثاني للتأمينات البحرية الفصل الأول تناول لأحكام العامة والفصل الثاني تطرق لأحكام المشتركة بين جميع التأمينات البحرية.

نظرا لكثرة التأمينات و تشعب النصوص القانونية المنظمة لها وكثرتها، بحيث لا يمكن الإلمام بكافة أنواعه، وتمحورت دراستنا على إحدى هذه الأنواع فقط والمتمثل في التأمين البحري على البضائع.

### \* أهمية الموضوع:

- تتجلى أهمية البحث في هذا الموضوع من خلال إكتساب التأمين مكانة لا تنكر بالنسبة للملاحة البحرية، إذ يعمل على تشجيع الهيئات والأشخاص على إستثمار أموالهم في التجارة الخارجية مطمئنين إلى الضامات التي يقدمها لهم نتيجة لوقوع الخسائر خلال عملية النقل المختلفة. مما أدى إلى تزايد حركة التجارة العالمية، على إعتبار انه يساعد على توفير حماية لعملية نقل البضائع بما يناسب إيجابيا في زيادة الصادرات والواردات وتطوير الإقتصاد البحري الوطني والتجارة الدولية. كما يقدم إضافة معرفية ضمن الحق الأكاديمي وإثراء المكتبة بالمراجع. كما أنه ذو أهمية كبيرة من ناحية علاقة القانون بقطاع التجارة.

### \* أسباب اختيار الموضوع:

- في الحقيقة يعود سبب اختياري للموضوع المتمثل في عقد التأمين البحري للبضائع إلى دوافع ذاتية وأخرى موضوعية.

### بالنسبة الدوافع الذاتية:

- الميول الشخصية والفضول العلمي في مجال الدراسة والرغبة التي تراودنا لدراسة مواضيع القانون البحري بعد دراستنا لهذا المقياس.

### بالنسبة الدوافع الموضوعية:

- السبب الرئيسي الذي دفعنا إلى معالجة هذا الموضوع هو أن عقد التأمين البحري أصبح من الضروري إبرامه لتسهيل المعاملات التجارية بين الدول، ومن بين الأسباب أيضا هي الأهمية الكبرى لهذا العقد في مجال التطور الاقتصادي والدور الأساسي والضروري الذي يلعبه هذا الأخير بصفة عامة في التجارة البحرية والنقل البحري للبضائع بصفة خاصة، وكثرة المخاطر التي تتعرض لها هذه الأخيرة أثناء العملية البحرية وهذا كان الدافع الأساسي لإختيار دراسة الجانب القانوني لهذا العقد.

- كما أن موضوع التأمين على البضائع لم يحضى بالعناية الكافية من الباحثين رغم أهميته الفائقة والمركز الكبير الذي يحتله بين العقود الأخرى.

### \* أهداف الدراسة:

نسعى من خلال دراستنا إلى تحقيق الأهداف التالية:

- التعرف على نشأة التأمين بصفة عامة وتأمين البحري بصفة خاصة.
- إبراز أهمية التأمين البحري وعلاقته بعملية التصدير الإستيراد من خلال تأثيره على المتغيرات الاقتصادية.
- تمكين الأطراف المعنية بعقد النقل من القيام بعملياتهم التجارية دو تحمل النتائج المالية التي قد تتجم عن الضياع المحتمل للبضاعة.
- معرفة إجراءات وطرق التأمين البحري على البضائع والإحاطة والإلمام بكافة جوانبه القانونية والفنية.

**\* إشكالية موضوع البحث:**

يعد التأمين البحري من أهم الدعامات التي تقوم عليها التجارة البحرية وبالتالي التجارة الخارجية، وتكمن أهميته في التأثير على التجارة البحرية من خلال الضمانات التي يقدمها ضد الأخطار الخاصة التي تواجه الرحلة البحرية التي تقع للسفن أو الحمولة أو لهما معا، لذلك اهتم المشرع الجزائري بهذا النوع من التأمينات، من خلال سن جملة من القوانين الخاصة به. وعليه يمكن طرح التساؤل التالي:

**هل يخضع التأمين البحري على البضائع للقواعد العامة للتأمين؟ أم نظم له المشرع الجزائري أحكام خاصة به؟**

والتي تنشق منها الأسئلة الفرعية التالية:

- ما المقصود بعقد التأمين البحري على البضائع؟ وماهي أحكامه؟ والآثار المترتبة عنه بالنسبة لأطرافه؟

- ما هي الوثيقة القانونية لإثبات التأمين البحري على البضائع والأكثر تداولاً في مجال سوق التأمين البحري؟

**\* المناهج المعتمدة:**

تم الإعتماد في هذا دراسة موضوع البحث بداة على المنهج الوصفي لدراسة الإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري على البضائع، من حيث بيان تعريفه، وخصائصه وطرق وإجراءات إبرامه ووسائل إثباته، مع الإستئناس في بعض مواطن الدراسة بالمنهج المقارن لتقديم بعض المفاهيم في بعض التشريعات المقارنة

وقد تم إستخدام المنهج التحليلي لإستقراء نصوص الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات وتحليلها للتوصل إلى النتائج المرجوة من موضوع الدراسة.

**\* الدراسات السابقة:**

من بين الدراسات السابقة التي تم الإعتماد عليها في هذا الموضوع وهي:

- مذكرة لنيل شهادة الماجستير بعنوان عقد التأمين البحري من إعداد الطالبة سماح محمدي، جامعة الحاج لخضر باتنة، حيث تناولت الطالبة المبادئ العامة لعقد التأمين البحري، من تعريف وخصائص وطبيعته القانونية إضافة إلى المخاطر المؤمن منها والقيم والأموال التي يجوز التأمين عليها والدعاوى القضائية المتاحة للمؤمن له لجبر الخسارة التي لحقت به.

- مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص لموضوع وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري دراسة مقارنة لطالبة سماح حسين علي، جامعة بابل-العراق، سنة 2003، حيث قامه بدراسة نبذة تاريخية عن التأمين البحري، ووثائق التأمين البحري تناولت تعريف الوثيقة العائمة وتحديد طبيعتها القانونية وموقف بعض التشريعات من تعريفها، وأنواعها ومزاياها، ومقارنتها بالوثائق الأخرى، وإجراءات وشروط إصدارها، ثم تناولت آثار الوثيقة العائمة بالتفصيل لتبيان التزامات الطرفين فيها.

**\* صعوبات الدراسة:**

- عدم تعاون شركات التأمين ورفض إستقبالنا سوى كانت الشركات عامة أو خاصة، تحت حجة جائحة كورونا، وأخرى بحجة طلبه كليات الحقوق ليسوا ملزمين بالدراسات الميدانية.

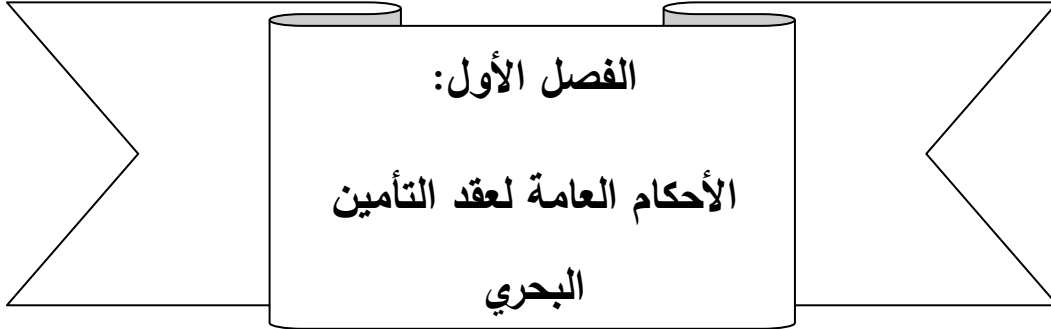
- توفر المراجع العامة دون المتخصصة في الموضوع كان أمرا مشجعا للإنتلاق في الدراسة، إلا أن الحصول عليها يكون صعبا بسبب عدة أسباب بجائحة كورونا، إضافة لعدم وجود الرسائل والدراسات السابقة تتشابه ودراستنا، وإن وجدت فهي في غالبا تتضمن دراسات التأمين البحري بصفة عامة.

**\* الخطة:**

في سبيل الإجابة عن الإشكالية المطروحة تم تقسم موضوع البحث إلى فصلين، حيث عنون **الفصل الأول** الأحكام العامة لعقد التأمين البحري وقسم هذا الأخير إلى مبحثين يتمثل المبحث الأول بالإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري والمبحث الثاني الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري وينتهي هذا الفصل بخلاصة.

أما **الفصل الثاني** الأحكام الخاصة لعقد التأمين البحري على البضائع وقسم بدوره إلى مبحثين، مبحث الأول عقد التأمين البحري ووثائق الإثبات، والمبحث الثاني الآثار المترتبة عن الوثيقة العائمة وينتهي هذا الفصل بخلاصة.

وأخيرا خاتمة جمعت فيها الخلاصات والنتائج التي تم الوصول إليها من خلال هذا الموضوع وأبرز المقترحات المقدمة.



• تمهيد:

التأمين البحري يعد من أنجح الوسائل التي تخفف من حدة الكوارث فهو وسيلة الأمان البحري مواكبة العصر الحديث، فهو صيغة مميزة عن صنع المعاملات سواء من الجانب الفني أو القانوني وقد اخترتتا دراسة الجانب الآخر منه ولكن قبل التطرق إلى جوهر هذا الموضوع من المهم جدا تحديد الإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري وخصائصه وتكوينه كما تم تناول أيضا إلى طرق وآليات تنفيذه (المبحث الأول) ثم التطرق إلى الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري (المبحث الثاني).

## المبحث الأول - الإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري:

إن دراسة أحكام وإجراءات عقد التأمين البحري على البضائع تتطلب بدايتاً تبيان الإطار المفاهيمي له من خلال توضيح تعاريف له وخصائص التي تميزه عن باقي التأمينات البحرية الأخرى وإبراز آليات تطبيقه وتنفيذه، وتبيان الإلتزامات القانونية المترتبة عنه، وفي الأخير الدعاوى الناشئة عن التأمين البحري.

### المطلب الأول - مفهوم عقد التأمين البحري:

قبل التطرق إلى تعريف التأمين البحري تجدر الإشارة بأنه أحد فروع التأمين إلا أنه يشترك مع غيره من أنواع التأمين في بعض الخصائص ويتميز عنها ببعضها بسبب خصوصيته، ويقسم هذا المطلب إلى فرعين، تناولنا تعريف التأمين البحري فقهما ثم تشريعياً في التشريع المقارن ثم في التشريع الجزائري وبعض التشريعات الأخرى وخصائصه (الفرع الأول)، ثم انتقلنا إلى دراسة تكوينه وحدود تطبيقه (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري:

سنقوم في ضوء هذا الفرع بدراسة تعريف عقد التأمين البحري في مختلف التشريعات وفقها (أولاً)، ثم التطرق لدراسة أبرز خصائصه (ثانياً).

### أولاً: تعريف عقد التأمين البحري في التشريع:

#### 1- تعريف عقد التأمين البحري في التشريع الغربي:

عالجت جل الشريعات المقارنة عقد التأمين البحري، وأغلب هذه التشريعات تطرقت إلى تعريفه. ومن بينها القانون الانجليزي والقانون الفرنسي الذي تأثرت بهما القوانين العربية و التي من ضمنها التشريع الجزائري .

**1-1- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي:** جاء تعريف عقد التأمين البحري في المادة الأولى من قانون 03 جويلية 1967 التي أصبحت المادة 1-172 من تقنين التأمين الفرنسي. بهدف تمييز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين لاختلافهم في بعض الأحكام إذ نجد المشرع الفرنسي قد عرف التأمين البحري بموضوعه أو محله وهو الخطر ثم عرف هذا الأخير بمعيار جديد هو "العملية البحرية" واستبدال "الرحلة البحرية" باعتبارها كلمة عملية أكثر شمولية من كلمة الرحلة البحرية أو الرسالة البحرية وهذا ما يتجلى في نص هذه المادة «يخضع هذا الباب (المتعلق بالتأمين البحري) كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة بالعملية البحرية».

أما القوانين العربية لم تستند من اجتهاد القضاء والآراء الفقهية التي أحدثت تطورا هاما بتوسيع مفهوم الأخطار (محل التأمين البحري) من الأخطار المتعلقة بالرحلة البحرية، كما جاء في تعريف بعض القوانين العربية للتأمين البحري إلى الأخطار المتعلقة بالعملية البحرية والأكثر شمولاً واتساعاً كما فعل المشرع الفرنسي في المادة 1-171 من تقنين التأمين حسب آخر تعديل له و المشرع الجزائري كما تبين في المادة 92 من الأمر رقم 95-07. من قبل في القانون 80-07 الذي أخذ بمعيار العملية البحرية بدل من الرحلة البحرية.

فمن خلال إعادة صياغة النص المعرف للتأمين البحري وسع من نطاق هذا الأخير باستبداله فكرة الرسالة البحرية بفكرة "العملية البحرية" التي أدت لشساعة نطاق الأخطار المضمونة بحريا بشكل واضح وكبير. فهي صيغة مرنة تستطيع أن تشمل جميع أنواع العمليات بما فيها تلك العمليات التي تتم في الموانئ كالقطر والإرشاد، والأشغال الأخرى المتعلقة بالموانئ وإقامة الأرضيات للأحواض، فنشاط الملاحة البحرية ينطوي على سلسلة من العمليات المتسلسلة والضرورية. فمنها ما

هو ينتمي إلى الملاحة بشكل مباشر كالنقل ومنها ما ينتمي إليها بشكل غير مباشر كالقطر والإرشاد والرسوم والإصلاح والبناء<sup>1</sup>.

وهذا التعريف ضروري لتحديد التأمين البحري عن التأمين البري، فالمشرع الفرنسي في تعريفه هذا أيضا لم يعتمد على خطر البحر ليعرف التأمين البحري (أحد أخطار المضمونة) إنما لضمان الأخطار بأنه عملية البحرية<sup>2</sup>.

**1-2- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الانجليزي:** لقد عرف المشرع الانجليزي عقد التأمين البحري في المادة الأولى من القانون 1906 بقوله «عقد التأمين هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى حد المتفق عليه عن خسائر بحرية. وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطر بحرية»<sup>3</sup>.

يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الانجليزي قد تبني معيار جديدا في تعريفه لعقد التأمين البحري. ألا هو المخاطرة البحرية التي تعني الخطر بمدلول السبب وبذلك يكون التشريع الانجليزي هو الأسبق إلى تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر البحري الذي ألقى عليه عبارة المخاطر البحرية و التي عرفها على وجه المثال في المادة 03 من القانون 1906. وليس على سبيل الحصر، كون أن الأخطار البحرية غير قابلة للحصر وهو محل تغير وتطور مستمر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - علي غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، المطبوعات الجامعية، ط2، بن عكنون دوان، الجزائر، 2005، ص ص 38، 41.

<sup>2</sup> - Pierr Elureau- Les assurances maritimes, Encyclopédie commerciale, Dalloz, N°10, 1972, p02.

<sup>3</sup> - محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، د ط، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1966، ص 04.

<sup>4</sup> - علي غانم، مرجع سابق، ص ص 44، 45.

وما نلاحظ في هذا التعريف أن المشرع الإنجليزي أخذ في تعريفه مبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فالمؤمن يلتزم بالتعويض المنفق عليه وهي إشارة واضحة إلى تأكيد الطابع التعاقدية وضرورة ترك حرية المتعاقدين.

**2- التشريع الجزائري:** أول تقنين خاص بالمجال البحري بعد استقلال الجزائر صدر سنة 1976 إلا أنه لم يتطرق إلي التأمين البحري. لكن بمجيء قانون التأمينات 07-80 المؤرخ في 09 أوت 1980 والأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل و متمم الذي ألغى القانون 07-80 بصدور القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006. يعدل ويتمم الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات. حيث جاء في نص المادة 92 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات التي تقابلها المادة 01 من قانون 07-80 نصت على «تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية بحرية»<sup>1</sup>.

وما يمكن ملاحظته عند دراسة هذا النص ما يلي:

النص العربي لم يتفق في كلمة (objet) باللغة العربية وهي محل و مكان الأصل: أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري، لأن المشرع عند دراسة النص بالفرنسية وفي روح النص أصلا يهدف لتعريف عقد التأمين البحري بمحله وليس بسببه<sup>2</sup>.

بالإضافة إلى أن المشرع الجزائري حصر عمليات التأمين البحري في عملية النقل البحري ولم يتركه مفتوحا ليشمل باقي العمليات البحرية، لكن لو ذهبنا إلى النص الفرنسي لوجدناه أنه وسع من دائرة الأخطار المضمونة، إذ عرفها أنها تلك

<sup>1</sup> - المادة 96 من الأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات البحرية، الجريدة الرسمية، المؤرخة في 8 مارس 1995، العدد 1، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في مارس 2006، العدد 15.

<sup>2</sup> - علي غانم، مرجع سابق، ص 38.

المتعلقة بأية عملية بحرية<sup>1</sup>. وتدعما التعريف السابق هنالك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري والتي جاء فيها: «التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر، في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك بالمقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن».

يلاحظ من خلال هذه التعريفات اختلاف في اللفظ وتتشابها في المضمون: كالرحلة البحرية والعملية البحرية، وكذا الضمان والمضمون إلا أن المضمون واحد لعقد التأمين البحري بجميع جوانبه الفنية<sup>2</sup>، القانونية<sup>3</sup> والاقتصادية. كما يتضح أيضا من خلال ما سبق نستخلص تعريف من أساتذة ورجال القانون حيث عرفه أحدهم بأنه «العقد الذي يتعهد بمقتضاه احد الطرفين و يسمى المؤمن مقابل قسط معين يلتزم به الطرف الآخر وهو المؤمن له بتعويض هذا الأخير عما يلحقه من أضرار تصيب الأشياء المؤمن عليها من جراء وقوع أحد المخاطر البحرية التي يضمنها الطرف الأول».

## ثانيا- تعريف عقد التأمين البحري عند الفقهاء:

إهتم الكثير من الفقهاء بالتأمين البحري نذكر منهم:

<sup>1</sup> - تكاري هيفاء رشيدة، تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه في العلوم تخصص قانون أعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق و لعلوم السياسية، 19 ديسمبر 2012، ص 345.

<sup>2</sup> - الجانب الفني الذي يقوم على أساس تجميع المخاطر و توزيع الخسائر بين المؤمن لهم جميعا طبقا للقانون الإحصاء. حيث يقوم المؤمن في صورة مشروع من مشروعات كالتأمين، لأن هذا الجانب هو الذي يميز عقد التأمين البحري عن باقي العقود الأخرى.

<sup>3</sup> - أما الجانب القانوني هو الذي يحكم العلاقة التعاقدية بين أطرافه من مؤمن و مؤمن له و يستفيد كطرف ثالث، و خطر أو الحادث يخسر وقوعه و يحسن التأمين منه و قسط أو عوض مالي آخر يؤديه المؤمن له للمؤمن. وأداء يلتزم المؤمن بأنه يؤديه للمؤمن منه عند تحقق الخطر المنصوص عليه على مثل العقد.

**2-1- تعريف الفقيه الفرنسي ريبير:**

عرف عقد التأمين البحري بأنه العقد الذي يوافق بمقتضاه شخص يدعى المؤمن ويعوض لشخص آخر يدعى المؤمن له عن الهلاك الذي يلحقه أثناء الرحلة البحرية. وذلك بدفع قسط مقابل الخسارة وفي حدود مبلغ معين لا يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة<sup>1</sup>، وما يلاحظ على هذا التعريف انه ذكر جميع العناصر المتعلقة بالعقد وأغفل عنصر الخطر.

**2-2- تعريف الفقه بونكاز:** عرفه بأنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص يدعى المؤمن بأنه يعوض الخسارة البحرية التي تلحق المؤمن له وذلك بسبب وقوع أحد المخاطر البحرية مقابل دفع القسط<sup>2</sup>.

**2-3- تعريف الفقيه دي سمييه:** وحسب هذا الفقيه فإن التأمين البحري هو عملية يتعهد بمقتضاها واحد الأطراف وهو المؤمن للطرف الثاني المؤمن له بأن يسلمه تعويضا ماليا له أو للغير لما تتعرض أشياء معينة لخطر ما تكون عمليات الملاحة والنقل البحري سببا أو مناسبة أو مكانا لها، مقابل تسديد قسط من طرفه<sup>3</sup>.

**الفرع الثاني - خصائص عقد التأمين البحري:**

إن عقد التأمين البحري مصدره الرابطة القانونية التي تنشأ بين الطرفين، بالإضافة إلى أن له خصائص تميزه عن عقود التأمين الأخرى نبرزها في عقد في النقاط التالية:

**1- عقد رضائي والإذعان:** ويتجلى ذلك بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه على انعقاده، فهو ليس عقد شكلي لأن القانون لا يستلزم إفراغه في شكل

<sup>1</sup> - كميلة أعراب، عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، الجزائر، ب س، ص 267.

<sup>2</sup> - تكارى هيفاء رشيدة، مرجع سابق، 343.

<sup>3</sup> - مرجع نفسه، 344.

معين وإنما استلزم الكتابة لإثبات العقد، أما الإذعان فقد جاء في التشريع الجزائري المنظم لتأمين البحري في ظل الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث أن المؤمن لا يملك مناقشة شروط العقد من المؤمن، فهذا الأخير يعرض عليه الوثيقة بشروطها ليقبلها كلها أو يرفضها جميعا، فوثيقة التأمين عادة تكون مطبوعة متضمنة الشروط الأساسية لعقد التأمين وبها بعض الفراغات يتم ملأها عند التوقيع عليها، تتعلق بإسم المؤمن له والأموال المؤمن عليها ومبلغ التأمين، دون أن تمس أساس شروط العقد.

## 2- عقد إحتمالي وحسن النية: إن عقد التأمين هو عقد احتمالي ينصب

على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده و مثل هذا الخطر قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري وقد لا يقع إطلاقا، وعليه فإن مزايا أو تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند إبرام هذا العقد بين طرفيه المؤمن والمؤمن له، إذ قد يحصل المؤمن على مبلغ التعرض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد دفع قسط واحد ووقوع الخطر المؤمن ضده، وقد يحصل إن يتم البدء بتنفيذ عقد التأمين وينتهي العقد بأخذ المؤمن جميع الأقساط ولا يقع الخطر المؤمن منه، وعليه لا يعلم مقدما من هو المستفيد من هذا العقد، لكن الخطر المؤمن ضده هو الذي يجعل هذا العقد عقد احتمالي لعدم معرفة وقت وقوعه<sup>1</sup>.

ويعد عقد التأمين من عقود حسن النية انطلاقا من التزام كل من المؤمن والمؤمن له فيجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن المال المؤمن عليه وعن الخطر المؤمن منه ويترتب عن كتمان هذه البيانات أو التصريح الكاذب بها على قابلية العقد للإبطال<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عادل على المققادي، قانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002، ص 248.

<sup>2</sup> - المادة 347 من قانون التجارة البحرية المصرية، فريد لعريبي، هاني دويدار، مبدأ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2000، ص 662.

**3- عقد تعويض وملزم لجانبين:** يعد عقد التأمين عقد تعويض وتعتبر هذه الخاصية من أهم خصائص عقد التأمين البحري، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان، ويترتب عن هذه الخاصية مايلي:

- لا بد من وقوع الضرر المؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا إنتفى حقه بالتعويض.
- الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التأمين هي جبر الضرر الذي لحق المؤمن له أكثر من مرة.
- إذا كان عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه وكان هنالك غش أو خداع من جانب المؤمن له يمكن إبطال العقد.
- يترتب على هذا عقد أنه عقد تعويض لا يرد على الأشخاص بل على الأموال، لأن الأرواح البشرية لا تقدر بثمن<sup>1</sup>.
- التأمين عقد ملزم للجانبين باعتبار أن المتعاقدين التزامات متقابلة ناشئة عن العقد أي لهما الطابع إلزامي تبادلي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، أما إذا لم يتحقق الخطر فإن ذلك لا يضيف على العقد التأمين صفة الزامية.

**4- عقد التأمين البحري عقد تجاري ومستمر:** بما أن عقد التأمين البحري يعتبر من العقود المتعلقة بالتجارة البحرية فإنه بالإستناد إلى الفقرة د من المادة 7 قانون التجارة الأردني لسنة 1966، يعتبر عقد تجاري لأنه حسب المادة المذكورة أعلاه إعتبرت سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية أعمالا تجارية، وعليه فعقد التأمين البحري يعتبر تجاريا ويعد التأمين البحري مستمرا لكون تنفيذه يكون خلال

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح القانون التجاري البحرية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 464.

مدة زمنية يتفق عليها المتعاقدون مسبقاً، والزمن عنصر أساسي في عقد التأمين خاصة في معرفة مدى وقوع الخطر المؤمن لأجله خلال هذه المدة أو خارجها<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: تكوين عقد التأمين البحري ومراحله :

يبرم عقد التأمين البحري بعد سلسلة من اللقاءات بين ممثلي الطرفين أو بينهما مباشرة، وبعد مفاوضات يعرض من خلال كل منهما تطلعاته وأسبابه على نحو قد تلتقي فيه إرادتا الطرفين وينشأ العقد، ولهذا علينا أن نشير أن العقد لا يمكن أن يبرم إلا بوجود طرفيه، وعقد التأمين البحري يخضع لجهة انعقاده للقواعد العامة كسائر العقود، ولا يتم إلا بعد الإجراءات متتالية حسب الأركان القانونية التي يجب أن تتوفر ودراسة تكوينه (أولاً) وكما يتوجب توضيح أهمية الكتابة في هذا العقد باعتبارها وسيلة فعالة تسمح بإثبات وتأكيد وجود العقد (ثانياً)، وأخيراً تحديد العناصر التي تدخل في مثل هذا النوع من التأمين (حدود)، (ثالثاً).

### أولاً- تكوين عقد التأمين:

#### 1- الأطراف :

أطراف عقد التأمين البحري في الأصل هما المؤمن و المؤمن له والمستفيد، ولكن قد يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء (سماسرة التأمين البحري) والوكلاء، لتسهيل إبرام العقد.

**1-1- المؤمن:** المؤمن هو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل نتيجة الخطر الذي يصيب المؤمن له بمقتضى عقد التأمين وهو الضامن الذي يقف إلى جانب المستفيد من العقد بإعتباره المتضرر من وقوع الخطر<sup>2</sup>. ويتولى التأمين البحري في

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2012، ص 19، 24.

<sup>2</sup> - محمود الكلائي، الموسوعة التجارية و المصرفية، المجلد 06، عقود التأمين من الناحية القانونية، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص ص 221، 222.

الوقت الحاضر الشركات<sup>1</sup> متخصصة بالتأمين البحري بسبب ضخامة نفقات المخاطر التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها (سفينة، البضاعة المنقولة) فإن المؤمن يتخذ شكل شركات لقدرتها على تجميع الأموال الضخمة لتحمل الأخطار الملاحية البحرية<sup>2</sup>، إذ نقوم بتعويض المؤمن في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين والمتفق عليه في العقد<sup>3</sup>.

فكما سبق الذكر أنه يتم إبرام عقد التأمين البحري مباشرة بين شركة التأمين والمؤمن له أو عن طريق وسطاء ويقصد بشركة التأمين شركات المساهمة المرخص لها مزاوله عمليات التأمين أو إعادة التأمين وهذا ما نصت عليه المادة 17 من القانون المصري رقم 10 لسنة 1981.

❖ أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر البحرية قبل صدور الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالأمر رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات سواء للسفن المسجلة بالجزائر<sup>4</sup>، أو البضاعة المستوردة من الخارج، وهي التأمين إجباري حيث أن شركات التأمين ملزمة بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين العقد.

❖ وتتخذ شركات التأمين في الجزائر شكلين سواء شركة ذات أسهم أو شركة ذات شكل تعاودي لنص مادة 215 من الأمر رقم 95-07 المتعلقة بالتأمين.

### 1-1-1- شركة ذات أسهم:

فهي تؤسس بحسب القوانين الوطنية وذلك بالنظر إلى أهمية هذه الشركات والتنمية الاقتصادية الوطنية وكذلك لما ترصده من الأموال الضخمة، وكما تجسده

<sup>1</sup>- يقصد بلفظ الشركة المؤسسات والتعاضديات التأمين وإعادة التأمين، طبقا لنص المادة 203 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين.

<sup>2</sup>- عادل على المققادي، مرجع سابق، ص 250.

<sup>3</sup>- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط1، دار المنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، 224.

<sup>4</sup>- المادة 192 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

شركات التأمين من مساهمتها الصادرة في سوق التأمين البحري<sup>1</sup>. ولذلك قررت العديد من الدول من خلال تشريعاتها أن تجدد لشركات التأمين التجارية شكل مساهمة وهذا ما جسده المشرع الجزائري في نص المادة 215 من قانون التأمينات رقم 08-09 المعدل والمتمم للأمر رقم 95-07. هذا ما جسده المشرع الجزائري في نص المادة 215 من قانون التأمين رقم 08-09 المعدل و لمتتم في تكوينها إلى القانون الجزائري وتخضع أحد الشكلين الآتين:

### 1-1-2- الجمعيات وشركات التأمين التعاضدية:

يقوم هذا النوع من شركات التأمين البحرية على أساس التعاون أي التأمين التبادلي بين مجموعة من المؤمن لهم تجمعهم مهنة أو نشاط واحد ويخشون من نفس الخطر، إلا أن هذا النوع من الشركات هدفها مدني غير محقق للربح ويتم تأسيس هذا النوع من الشركات بموجب عقد تأسيس بين أعضائها ملتزمين بدفع اشتراكات سنوية لتعويض عن خسائر في حالة وقوع الخطر، وهذه الشركة تشبه إلى حد بعيد نوادي الحماية والتعويض الذي كان يعتمد عليها ملاك السفن في انجلترا من حيث المبدأ الذي ظهر في القرن 19<sup>2</sup>. وأخذ به المشرع الجزائري في المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق في فقرتها الثانية على أنه تخضع شركات التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتين: شركة ذات شكل تعاضدي.

**1-2- المؤمن له:** هو الطرف الثاني في عقد التأمين البحري وقد يكون مالك السفينة أو تجهزها أو مالك البضاعة، قد يكون التأمين لغير مالك البضاعة في الأحوال التي تنقل فيها ملكية البضاعة لشخص آخر هو المشتري وعند ذلك يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين، إن كان هذا التأمين البحري قد أجراه

<sup>1</sup> - محمودي سماح، التأمين البحري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون الأمل، جامعة حاج لخطر، باتنة، 2003-2004 ص ص 25، 27.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري، تأمين البحري في التشريع و التطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص ص 47، 49.

سابقا مالك البضاعة<sup>1</sup>. وفي حالة وقوع الخطر المؤمن له يكون الحق في مطالبة التعويض لحامل وثيقة التأمين<sup>2</sup> الذي آلت إليه ملكية البضاعة، وهذا النوع من التأمين الذي يكون لمصلحة شخص غير معين لا يمكن تصوره إلا في التأمين على البضائع لإمكانية انتقالها إلى الغير بسهولة عن طريق سندات الشحن خصوصا سندات الشحن لأمر<sup>3</sup>، أما في التأمين على السفينة، فالمؤمن له دائما يكون معروف عند المؤمن فهو مالك السفينة وعادة ما يكون في الوثيقة<sup>4</sup>.

ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في نص المادة 93 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات حيث نصت: «يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع الخطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه»<sup>5</sup>.

**1-3- المستفيد:** نجد التأمين لمصلحة شخص غير معين في التأمين على البضائع حيث قد تكون هذه البضاعة المشحونة محلا لبيع متعاقبة أثناء نقلها بواسطة هذا الشخص بحيث يستحيل معرفة وقت إبرام العقد من يكون مالكا للبضاعة وقت الخطر وقوع الحادث، وثم تحرر وثيقة التأمين بمصلحة شخص غير معين وتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن، وهذا النوع من التأمين يظهر بوجه خاص فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة أو العائمة أو وثائق الاشتراك وأجاز مثل هذا التأمين

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 253.

<sup>2</sup> - حامل وثيقة التأمين، "أي أن هذه الوثيقة تتداول عن طريق التسليم".

<sup>3</sup> - سند الشحن لأمر: يتداول بطريقة التطهير أي سند الأمر الواقع في التأمين عن البضاعة، يكون، عادة هذا السند للأمر، مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 55.

<sup>4</sup> - عادل علي، مرجع سابق، ص 253.

<sup>5</sup> - المادة 93 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمين.

كلا من المشرع المصري في المادة 343-102<sup>1</sup>، من القانون البحري والمشرع الجزائري في المادة 94 من القانون التأمين.

**1-4- وسطاء التأمين:** يعتبر وسيط التأمين طرفاً أساسياً في نظام التأمين وإن لم يكن طرفاً في عقد التأمين، فالوسطاء لهم صلة الوصل بين المؤمن والمؤمن لهم ويشكلون الجهاز الفعال الذي يحقق للمؤمن قانون الأعداد الكبيرة في الأخطار الذي يأخذها على عاتقه، كما يمكن أن يتصرف كمحامي لصالح شركة التأمين فيقوم بتلقي أقساط التأمين البحري باسم ولحساب المؤمن وتحرير شهادات التأمين ودفع البدلات وإدارة الطعون ومن مهام الوسيط الأكثر أهمية هي أن يكون على تواصل دائم بجميع المؤمنين لهم الذين لهم رغبة في إبرام عقود المستقبلية تأمين مع المؤمن وتوزيع المخاطر المؤمن منها فيما بينهم وذلك يتعلق بأقساط التأمين<sup>2</sup> المعروضة عليه.

ينقسم الوسيط إلى مجموعتين هما:

1. مجموعة وكلاء التأمين.
2. مجموعة السماسرة<sup>3</sup>.

**1-5- وكلاء التأمين:** وهو شخص طبيعي أو معنوي (الاعتباري) الذي ينوب عن شركة التأمين ضمن الحدود المخولة له من قبل الشركة وقد عرفته الفقرة 2 من المادة 38 من القانون اللبناني لتنظيم هيئات التأمين بأنه: «الشخص الطبيعي

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنوال بندق، مرجع سابق، ص 31.

<sup>2</sup> - Pierre Bonassies, Christian Scapel, traité de droit maritime, LGDJ, Paris, 2006, P825.

<sup>3</sup> - باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري، على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستي مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص 43.

- وكيل التأمين Insurance Agent : هو وكيل عن المؤمن يتصرف باسم المؤمن و نيابة عنه.  
- السماسر Insurance Broker فهو شخص الذي يقدم النصح لطالب التأمين وتحديد شروطه وتجديده وغير ذلك من تتعلق في مصالح عمله.

والمعنوي الذي تربط بإحدى الهيئات الخاضعة لهذا القانون ووكالة ضمان الشرط أن لا يتقاضى راتبها منها ألا يكون مستخدماً لديها<sup>1</sup>.

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 252 من القانون التأمين على وسطاء التأمين بقوله: «يعد وسطاء التأمين في مفهوم هذا الأمر، الوكيل العام للتأمين وسمسار لتأمين».

**1-6- السماسرة التأمين (Insurance broker):** سمسار التأمين عرفته الفقرة الأولى من المادة 38 من القانون اللبناني لتنظيم أعمال التأمين «وهو كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل حصراً في حقل وساطة الضمان ويقدم النصح للمضمن ويعمل لمصلحته».

ويستدل هذا التعريف أن السمسار ينوب عن المؤمن له في دراسة طلب وتحديد غطاء التأمين المناسب لمتطلبات العميل والتفاوض مع المؤمن في مراحل إبرام العقد ومرحلة تسوية الخسارة المترتبة عن وقوع الحادث المؤمن منه<sup>2</sup>.

وعلى خلاف وكيل التأمين الذي يكون شخص طبيعي فسمسار يمكن أن يكون شخص طبيعي أو معنوي. ويمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط المادة 259 من الأمر 07-95 وعليه، يخضع سمسار التأمين لتسجيل في السجل التجاري ويخضع بذلك للالتزامات التجارية، وكذا لأحكام الوكالة، فيترتب عليه واجبات تجاه موكله. فيجب على السمسار أن يتقيد بتعليمات موكله إذا لم يقتنع بصحتها، غير أنه من واجبه تحذيره حين يرى أن هذه التعليمات ليست مناسبة لإنجاز العمل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكيري، التأمين البحري في لتشريع والتطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص ص 47، 49.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكيري، مرجع سابق، ص 56.

<sup>3</sup> - مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، 2001-2001، ص 33.

## 2- الأركان عقد التأمين:

عقد التأمين البحري كغيره من العقود يحتاج لقيامه إلى ثلاثة أركان ولا يتم إلا إذا توافرت هذه الأركان لأنه عقد من العقود المسماة التي خصص لها المشرع أحكام خاصة بها.

**2-1- ركن الرضا:** بالرجوع إلى نص المادة 59 من القانون المدني الجزائري تبين كيفية قيام العقد وهو اتفاق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني وبالتالي فإن هذا الركن هو أساس العقد<sup>1</sup> ومن هذا يمكن القول أن عقد التأمين يقوم عند توافق إرادتي المؤمن والمؤمن له بتطابق الإيجاب والقبول من أجل إبرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاه التزامات المتعاقدين<sup>2</sup> مع توافر الأهلية والخلو من عيوب الإرادة والمتمثلة في الإكراه والغلط والغش والاستغلال<sup>3</sup>.

**2-2- ركن المحل:** يميز فقهاء بين نوعان من المحل محل العقد و محل الالتزام ويرون أن محل العقد هو العملية القانونية، التي ترضا الطرفان على تحقيقها بينما يكون محل الالتزام هو ما يتعهد به المدين<sup>4</sup>. وعلى العموم فإن محل العقد العملية القانونية التي يراد تحقيقها من وراء العقد، إما محل الالتزام فهو ما استوجبه المشرع

<sup>1</sup> - الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن قانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 75، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل و لمتتم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الصادر في الجريدة الرسمية، المؤرخة 13 ماي 2007، العدد 13.

<sup>2</sup> - صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قسم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص 27.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 7، المجلد 2، عقود الغرر، عقود

المقامرة و الرهان المرتب مدى الحياة، وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت 1964، ص 1184

<sup>4</sup> - زكريا سرايش، الوجيز في مصادر الإلتزام العقد والإرادة المنفردة، د ط، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 90.

من شروط وأحكام نص عليها المشرع في المواد 92 إلى 95 من القانون المدني الجزائري<sup>1</sup>.

بالرغم من وجود ركن المحل في كل أنواع العقود إلا أن المحل في العقد التأمين البحري ينطوي على خصوصية تجعله يتميز عن غيره من العقود، إذ أن المحل في هذا النوع من العقود هو العنصر الأساسي والرئيسي والمتمثل أساس في الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل القسط الواجب الدفع وإن المقصود بالخطر في هذا الباب هو الخطر البحري<sup>2</sup>، ويعتبر هذا الأخير أساس إنشاء عقود التأمين البحري حيث نجد هنا اتجاهين هما:

➤ **الاتجاه الأول:** اعتبر الخطر هو محل عقد التأمين إذ يشكل الخطر حسب رأيهم، أهم عنصر من عناصر هذا العقد والمحل الرئيسي له.

وأن عناصر التأمين الثلاثة: يعتبر القسط هو محل التزام المؤمن له ويعتبر مبلغ التأمين هو محل التزام المؤمن، أما الخطر وهو أهم هذه العناصر فهو محل التزام كل من المؤمن والمؤمن له. ولوجود المحل (الخطر) يقتضي الأمر توافر العديد من الشروط التي سبق وذكرناها وهي من القانون العام وهي أن يكون الخطر محتمل الوقوع، ومشروعاً وقابلاً لتعيين<sup>3</sup>.

➤ **الاتجاه الثاني:** يرد أن محل عقد التأمين هو شيء المؤمن عليه سواء كان هذا الشيء سفينة أو بضاعة أو أموالاً منقولة أخرى... فالخطر هو أحد شروط المحل وليس محل العقد، فإن انتفى احتمال تعرض الشيء للخطر انتفت قابلية الشيء المطلوب للتأمين عليه لأن يكون محلاً للعقد التأمين<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - فاضلي إدريس، الوجيز فيا لنظرية العامة لالتزامات، د ط، دار الكتاب الحديثة، الجزائر، 1423هـ-2003، ص80.

<sup>2</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص 31

<sup>3</sup> - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 57.

<sup>4</sup> - بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007، ص ص 436، 437.

فالمشرع الجزائري لم ينص على الشروط القانونية الخاصة بركن المحل سواء بالنسبة لعقد التأمين أو عقد التأمين البحري تاركا ذلك للقواعد العامة مقررا تحديده فقط لمكان ووقت الخطر المؤمن منه بحيث نص على الأموال محل التأمين البحري في عناوين أقسام لقانون التأمين الجزائري الأمر رقم 95-07 القسم الأول الخاص بالتأمين على هيكل السفينة في الفصل الثالث الكتاب الأول القسم الثاني الخاص بالتأمين على البضائع المشحونة دون ذكر الشروط القانونية الخاصة بها<sup>1</sup>.

**2-3- ركن السبب:** يعتبر السبب أساس وجوهر العقد والنقطة التي يختلف فيها السبب عن المحل هي التزام المدين من أجله فأما المحل لا يلتزم به المدين وبالتالي يمكن القول أن السبب هو الهدف الذي يسعى المتعاقد الوصول إليه، أو الهدف المرجو من خلال التعاقد<sup>2</sup>. والسبب هو الغرض المباشر في إبرام عقد التأمين البحري والباعث الأساسي من إبرام العقد هي مصلحة المؤمن له<sup>3</sup>.

**أ- تعريف المصلحة:** هي عنصر مهم من عناصر التأمين البحري، وسواء تعلق الأمر بالسفينة أو الأجر أو البضائع لا بد من أن يكون المؤمن له صاحب مصلحة تأمينية في الرسالة البحرية، والمصلحة أن يكون المؤمن له هدف وغاية في عدم تحقق الخطر المؤمن منه كما أنها ليست محل التأمين لأن هذا الأخير هو الخطر. وبالتالي يمكن القول أنها الدافع للتأمين ذلك لأن المؤمن له يتعاقد على خطر معين ليس على مصلحة معينة<sup>4</sup>.

**ب- شروط المصلحة:** لقيام المصلحة لابد من توافر الشروط التالية:

<sup>1</sup> - باهي زاوية، مرجع سابق، ص ص 59، 60.

<sup>2</sup> - فاضلي إدريس مرجع سابق، 58.

<sup>3</sup> - علاء عبد الحفيظ نوران المهيترات، المصلحة في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، 2011، ص 27.

<sup>4</sup> - إبراهيم ملاوي، نور الدين براوي، التأمينات والبنوك، د ط، مركز البحوث والدراسات حول الجزائر والعالم، الجزائري، 2015، ص 50.

▪ أن تكون مصلحة اقتصادية: اشترط المشرع الجزائري في المادة 621 القانون المدني الجزائري أن تكون مصلحة اقتصادية، ويعنى بها ذات القيمة المالية معرفة الخسارة التي تلحق المؤمن له في الحالة وقوع الخطر، وتتمثل في تأمين الأشياء وفي قيمة الشيء المؤمن عليه الذي يسعى المؤمن له إلى الحفاظ عليه من خلال عقد التأمين.

▪ أن تكون المصلحة مشروعة: أي أن تكون حالة وقائمة وقت إبرام العقد وتحقق منفعة المؤمن له في حالة كانت غير مشروعة أو مخالفة لنظام العام والآداب العامة فلا تكون محل اعتبار ويصبح التأمين باطلا<sup>1</sup>.

▪ أن يكون التأمين بهدف جبر وتعويض: الضرر نتيجة تحقق الخطر وإصابة المؤمن له بالضرر، فالضرر مناط التعويض الذي هو محل التزام المؤمن والمصلحة من عقد التأمين وهي سبب عقد التأمين بالنسبة للمؤمن له فإذا كان التأمين ليس الهدف منه إفادة المؤمن له بجبر ضرر يلحقه فلا تأمين وهو نتيجة طبيعية لكون عقد التأمين من عقود التعويض

### 3- عناصر التأمين البحري:

يقوم عقد التأمين بصفة عامة بمختلف أنواعها على ثلاثة عناصر أساسية هي: الخطر، القسط، ومبلغ التأمين.

#### 3-1- الخطر:

في كل عملية تأمينية يفترض وجود خطر، وفي حالة عدم وجوده لا يوجد تأمين. وبصفة عامة كما يقول الدكتور حسام محمود لطفي أن الخطر هو حادث مشروع محتمل الوقوع لا يتوقف وقوعه على محض إرادة أحد المتعاقدين خصوص المؤمن له، ومن خلال هذا التعريف يتبين شروط الخطر وتتمثل في:

<sup>1</sup> - إبراهيم ملاوي، نور الدين، مرجع سابق، ص 50.

**3-1-1- الشروط العامة:** أي أن يكون الخطر بعد إبرام العقد وأن يكون غير متوقع وغير محدد وأن يرد على شيء موجود وواقعي، وبالتالي في الحالة ما يكون الخطر منعدم في لحظة إبرام العقد أصبح باطلا لانعدام المحل، وهذه الفكرة مستمدة من القواعد العامة، حيث تنص المادة 93 من القانون المدني أنه في حالة ما كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطل بطلان مطلق، كذلك المادة 121-15 من تقنين الفرنسي: «يكون التأمين باطل إذا كان الشيء المؤمن عليه في لحظة العقد قد تلف أو لا يمكن تعرضه للأخطار».

وهذا ما أخذ المشرع الجزائري في نص المادة 99 و 100 من الأمر 95-107.

**أن لا يتوقف الخطر البحري على محض إرادة أحد طرفي العقد:**

قيام عقد التأمين على الاحتمال يؤدي بالضرورة إلى عدم تدخل أطراف العقد في وقوع الحادث وبالتالي الزامية وقوع الخطر أو الحادث بفعل عنصر أجنبي<sup>2</sup>.

**3-1-2- الشروط الخاصة: ضرورة تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر:**

أي أثناء المدة التي يسري فيها عقد التأمين يجب قيام الخطر على الشيء المؤمن عليه وبالتالي لا يوجد عقد التأمين البحري إلا إذا كان ثمة الخطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه والأثر المترتب على انتفاء الخطر باعتباره محل التأمين البحري استوفته المادة 99 من الأمر المتعلق بالتأمينات<sup>3</sup>.

تحقق الخطر أو زواله قبل إبرام العقد فالشرط السابق الذكر لا يكفي لوحده بل يجب أن لا يكون الخطر قد زال قبل إبرام العقد ومن هذا ينعدم المحل ويبطل العقد في حال زوال الخطر المؤمن منه.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائري، ص ص 214، 217.

<sup>2</sup> - مولاي بالقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2017-2018، ص 28.

<sup>3</sup> - مولاي بالقاسم، مرجع سابق، ص ص 30، 31.

## 3-2- مكان الخطر البحري:

لتحديد الخطر البحري لا يكفي فقط الزمان بل لابد من تحديد المكان المتفق عليه، والسفينة تتعرض لأخطار مختلفة أثناء رحلتها تبعاً لاختلاف المناطق البحرية التي تتم فيها الملاحة وتحديد المكان يعد نقطة أساسية في تقدير ذلك، ويختلف مكان الخطر حسب طبيعة العقد، ففي حالة التأمين لمدة محددة يحدد الطريق الذي تسلكه السفينة وفي حالة عدم تحديد هذا الأخير تسلك السفينة طريقها المعتاد، وإذا تعلق التأمين برحلة يتحمل المؤمن الأضرار خلال طول الفترة، من لحظة الإقلاع إلى لحظة الوصول أما البضائع في هذه الحالة يتحمل المؤمن الأضرار من الشحن إلى غاية التفريغ ومن هنا يمكن القول أن مكان الخطر له عدة حالات هي الرحلة المؤمن عليها والطريق المعتاد، والسفينة التي تشحن عليها البضائع ومكان شحن هذه الأخيرة<sup>1</sup>.

## 3-3- إثبات زمان ومكان الأخطار:

إذا طالب المؤمن له بمبلغ التأمين، ألزم عليه إثبات الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه من الخطر البحري وفي حالة إثبات المؤمن له ما تقدم يفترض أن الخطر قد تحقق في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين، ويجوز للمؤمن في هذه الحالة إقامة القرينة بإثبات العكس<sup>2</sup>.

كما نصت المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: «يترتب على المؤمن أن: يعلم المؤمن بمجرد إطلاعه وخلال سبعة (7) أيام على الأكثر بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر».

<sup>1</sup> - مولاي بلقاسم، مرجع سابق، ص 130.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 166.

ويفهم من خلال المادة أنه يجب على المؤمن له إعلام المؤمن بوقوع الخطر البحري المؤمن ضده، وذلك في أجل أسبوع ويتعلق الأمر بالأموال المؤمن عليها كالسفينة والبضائع، والإثبات بالنسبة للسفينة يكون من خلال إثبات الحادث أما البضائع يكون من خلال علمه بكافة الأوراق المثبتة للشحن وهي التي تعتبر دليل إثبات<sup>1</sup>.

### 3-4- الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة:

لتعيين محل عقد التأمين أو موضوعه لا يكفي تحديد الأموال المؤمن عليها، ذلك أن هذا العقد يضمن أخطار معينة والتي سنتعرض لها بنوع من التفصيل ونعطي حقه من الدراسة، لأن الخطر هو العنصر الأساسي في العقد وله عدة أنواع منها أخطار مستبعدة (أولاً)، وأخطار مغطاة (ثانياً).

**أولاً- الأخطار المضمونة:** تتمثل الأخطار المضمونة في الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة والأخطار الناشئة عن خسارة النفقات.

#### أ- الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة:

يرجع سببها إلى حادث غير متوقع أي فجائي وسبب هلاك السفينة أو البضائع ويمكن حصر هذه الأخيرة التي ترتب مسؤولية في:

- **التصادم البحري:** نصت عليه المادة 132 مم الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات ويتضح أنه نوع من المخاطر البحرية وهو الإرتطام الذي يحدث بين شيء ثابت أو متحرك مع السفينة المؤمن عليها<sup>2</sup>.

- **العاصفة والغرق والجنوح:** والعواصف هي السبب الرئيسي للأخطار البحرية وما ينجم عنها من غرق للسفينة وضياع للبضاعة أو جنوحها إلى البر وإصابتها بأضرار مادية ناجمة عن احتكاكها بقاع البحر، أما الغرق هو عدم قدرة السفينة على الطفو

<sup>1</sup> - ملاي بلقاسم، مرجع سابق، ص 135.

<sup>2</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ماحم، مرجع سابق، ص 502.

فوق الماء أي غطسها واختفائها تحت سطح الماء، أما الجنوح فهو توقف السفينة على الملاحه لمدة زمنية معينة واحتكاكها بقاع البحر أو الصخور أو أي عائق آخر من عوائق الملاحية وعدم تمكنها من الخروج<sup>1</sup>.

- **الرمي في البحر:** غالبا ما ترمى بعض البضائع أو بعض أجزاء السفينة في قاع البحر ذلك عندما تتعرض هذه الأخير لخطر بحري أثناء رحلتها، وبالتالي لا يكون أمامها إنقاذها سوى تخفيف حمولتها لحمايتها من الغرق<sup>2</sup>.

- **الحريق والانفجار:** يعتبر اشتعال النار في الأشياء المؤمن عليها حريقا وهذا الأخير يضمنه المؤمن وحتى يعتبر خطرا بحريا لا بد أن يحدث أثناء الرحلة، كما أن من بين الحوادث التي يشوبها انفجارا الآلات أو البضائع الخطيرة، إذن يبقى المؤمن مسؤولا عن الضرر الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها وبما فيها الحريق.

- **الإرساء الجبري:** لا بد من التفرقة بين الرسو العادي والرسو الجبري الذي يثير مشكلة في التأمين، فالرسو الجبري مثل توقف السفينة بسبب ظرف طارئ كتوقفها بأحد الموانئ لإصلاحها والرسو العادي يتمثل في حالات متعددة كتغير طرق الرحلة أو إستبدال سفينة بأخرى وكل النفقات يتحملها المؤمن<sup>3</sup>.

- **السرقه والنهب وأخطار البحار:** يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن الأفعال المرتكبة من قبل أشخاص مسلحين وتتمثل هذه الأفعال في السرقه، وهذه الأخيرة تدخل في الأخطار البحرية في حالة وقوعها أثناء الرحلة البحرية، كما أن المؤمن له يقع عليه عبئ إثبات السرقه ولا يكفي الدفع بإنتقاء الأموال المؤمن عليها، أما بالنسبة للأخطاء المرتكبة من قبل أشخاص الملاحه البحرية المتمثلة في فساد البضائع والضرر اللاحق بالسفينة من طرفهم يتحملها المؤمن.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 501، 502.

<sup>2</sup> - مولاي بلقاسم، مرجع سابق، ص 141.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 503.

**ب- الأضرار الناشئة عن خسائر النفقات:**

النفقات التي يدفعها المؤمن له يتحملها المؤمن لتجنب الضرر، والسبب الخفي في هذه النفقات هي تقليل الأضرار الناتجة عن البحر مباشرة وبعبارة أخرى هي لمصلحة المؤمن، وكذلك التعويضات التي يستحقها الغير يتحملها المؤمن ومن هنا ظهر ما يسمى بدعوى المسؤولية في التصادم البحري ودعوى المساهمة في الخسائر المشتركة وهذه الدعاوي يرجع بها الغير على المؤمن له<sup>1</sup>.

**ثانيا- الأضرار المستبعدة:** بالرجوع إلى قانون التأمينات الجزائري نجد أن المشرع الجزائري صنف الأضرار المستبعدة من التأمين البحري إلى صنفين، أضرار مستبعدة بصفة مطلقة نصت عليها المادة 102 منه، الأضرار التي لا يضمنها المؤمن إلا بموجب إتفاق خاص نصت عليها المادة 103 من نفس القانون.

**أ- الأضرار المستبعدة بصفة مطلقة:**

هنالك مجموعة من الأضرار المستبعدة بصفة مطلقة من التأمين تتمثل في مايلي:

- **أضرار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة:** إن المؤمن لا يعتبر مسؤولاً عن الخسائر التي يتسبب في حصولها المؤمن له بخطأ عمدي، أما الخسارة البسيطة والغير عمدية فإن المؤمن يلتزم بتغطيتها، وفي حالة ما إذا أمن المؤمن له على بضاعته ثم قام بسرقتها أو إتلافها لينال مبلغ التأمين فإنه يعتبر خطأ جسماً وهذا نجده عند شعور المؤمن له أنه سيخسر في الصفقة، ويعد خطأ من طرف المؤمن له إذا علم أنها غير صالحة للملاحة البحرية وسمح لها بالقيام بذلك<sup>2</sup>.

- **غش الريان:** لقد إستثنى قانون التأمينات أعمال الغش والخداع التي يقوم بها الريان ومنها الأعمال التي يقومون بها بهدف إلحاق الأذى بمصلحة مجهزة السفينة

<sup>1</sup> - سماح محمودي، التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم سياسية، قسم العلوم القانونية، جامعة لخضر باتنة، الجزائر، 2003-2004. ص ص 63، 64.

<sup>2</sup> - تيكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 383، 384.

أو مستأجرها كما فرق المشرع الجزائري بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة في هذا الصدد، فالحالة الأولى لا يكون مسؤولاً عن آثار غش الريان وتدليسه إذا كان مجهز السفينة من إختياره بنفسه وهذا وفقاً لعلاقة التبعية بين المجهز أو مالك السفينة وريانها من جهة وبين البحارة الذين يعملون تحت رقابته من جهة أخرى، أما المؤمن في الحالة الثانية يبقى مسؤولاً عن الأضرار التي يرجع سببها إلى غش الريان وذلك لتبعية هذا الأخير إلى المجهز<sup>1</sup>.

- الخسائر والأضرار المترتبة عن الإشعاعات: تشمل النتائج المباشرة و الغير مباشرة، وكذلك الناتجة عن آثار الإشعاع<sup>2</sup>.

### ب- الأخطار التي لا يضمنها المؤمن إلا بموجب إتفاق خاص:

هنالك جملة من الأخطار التي لا يغطيها المؤمن إلا بموجب إتفاق خاص و هي كالتالي:

- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه: يتمثل العيب الذاتي في الطبيعة الخاصة للشيء محل التأمين ومثال ذلك تعفن الفواكه الناضجة وتلفها، أو تبخر بعض السوائل أثناء نقلها، أو الإحتراق الذاتي للفتح نتيجة تكدسه وبالرجوع إلى القاعدة العامة نجد أن المؤمن ليس مسؤولاً عن تلف الشيء المؤمن عليه نظراً لعيب خاص فيه، وذلك راجع أن هذا العيب ليس من الأخطار البحرية التي يغطيها التأمين البحري وبالتالي فالمؤمن له هو من يتحمل مسؤوليته<sup>3</sup>.

- الأخطار الحربية: أخطار الحرب كانت قديماً تعتبر من المخاطر التي يضمنها المؤمن بالنظر لكثرة الحروب في السابق وطول مدتها وبعدها ظهر تعاون وتطور

<sup>1</sup> - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 66.

<sup>2</sup> - تيكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، 385.

<sup>3</sup> - تركي هيفاء رشيدة، مرجع سابق، 385.

المجتمعات أخذت هذه الحروب تقل مقابل إستبعاد مخاطر الحروب من ضمان المؤمن في التأمين البحري مع تخفيض أقساط التأمين<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لإثبات الخطر البحري فإنه يقع على عاتق المؤمن ذلك لوجود قرينة قانونية أنه حصل بموجب خطر حربي، ومنه يستوجب على المؤمن إيجاد دليل على ذلك لتفادي الخسائر وفي حالة إنعدام الدليل على أن الخطر كان بسبب خطر حربي فإنه يعد مترتباً عن خطر بحري<sup>2</sup>.

### 3-5- القسط:

هو المبلغ مالي يدفعه المؤمن له مقابل الحصول على ضمان خطر قد يتعرض له وهنا تظهر علاقة القسط بالخطر، لأنه أساس لتقدير الخطر، يتغير الخطر بتغير القسط بالزيادة أو بالنقصان، وتحديد القسط من طرف المشرع الجزائري يكون على أساس النسبة، ولتطبيق القاعدة يجب الأخذ باعتبارها، الأول يتعلق بدرجة احتمالية وقوع الخطر المؤمن منه والثاني خاص بدرجة جسامه الضرر الذي يسبب فيه هذا الخطر عند تحققه<sup>3</sup>.

### 3-6- مبلغ التأمين:

يتمثل في ذلك المبلغ الذي يتعهد المؤمن شركة التأمين بدفعه للمؤمن له في حالة تحقق الحادث أو الخطر المؤمن لأجله لا يخضع في تقديره لإتفاق طلب الأطراف بمقتضى عقد التأمين، ويجب أن يتناسب المبلغ مع القسط بحيث يزداد مبلغ التأمين كلما زاد القسط، ونص عليه المشرع الجزائري في المادة 117 من الأمر 07-95 القانون التأمين البحري<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 374.

<sup>2</sup> - فاضلي إدريس، المرجع سابق، ص 108.

<sup>3</sup> - حديدي معراج، مرجع سابق، ص 50.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق: ص 168.

أوجب المشرع الجزائري لأن يثبت عقد التأمين البحري وكل ما يطرأ عليه من تعديلات بالكتابة أي وجب أن يكون ثابت بالكتابة

- **ضرورة الإثبات بالكتابة:** الأصل أن عقد التأمين يدخل ضمن العقود الرضائية التي يبرم بمجرد تلاقي الإرادتين وتطابقهما (الإيجاب والقبول)، فإذن بعد صدور الإرادتين من الطرفين (المؤمن و المؤمن له) وذلك بعد وصول القبول إلى الموجب ينعقد العقد مباشرة ولا يحتاج إلى الكتابة أو أي قالب رسمي إلا انه استثناء في عقد التأمين البحري يحتاج إلى الكتابة ولا يجوز إلا بها<sup>1</sup>.

والكتابة تعد ركنا للإثبات، وعدم وجودها لا يبطل العقد، أما بالنسبة لتاريخها فهو ليس دليل على التاريخ، انعقاد العقد ومثال ذلك أن شهادة التأمين هي إجراء لاحق يقام به بعد انعقاد العقد، وبالرجوع إلى الأحكام القضائية بعضها أكد عدم الرجوع إلى شهادة الشهود أو القرائن كدليل للإثبات إنما لا بد أن تكون الكتابة لإثبات عقد التأمين البحري<sup>2</sup>.

**1-1- وثيقة التأمين البحري:** تعتبر وثيقة التأمين البحري هي المحور الأساسي والمثبت للعقد، وتأخذ شكل محرر مطبوعة تحتوي على جميع الشروط المتفق عليها والمقبولة من طرف المؤمن وكذلك التزامات الواقعة على عاتق الطرفين، وكذلك يترك فيها فراغ لبعض العناصر التي تستكمل بعد توقيع. كما يمكن أن تعدل الشروط المطبوعة باليد<sup>3</sup>.

ووثيقة التأمين البحري لها شروطا عامة، ويترك فراغ العناصر المتغيرة في كل عقد كإسم المؤمن، والمال المؤمن عليه، والخطر المؤمن منه، ومدة التأمين وقسط

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية، ط1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 493.

<sup>2</sup> - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 29.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، تأمين البحري- الضمان البحري، د ط، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، لبنان، 1995، ص 36.

التأمين، وهذا الفراغ عند التوقيع الوثيقة، وقد يضاف إلى الوثيقة أحيانا شروطا خاصة تكتب بالبيد أو بالآلة الكتابة تكمل شروط المطبوعة أو تعديلها، إذ وجد تعارض بينهما وجب الإعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة، لأن الشروط الأولية أكثر تطابقا على إرادة المتعاقدين من الثانية<sup>1</sup>.

### 1-2- البيانات الوثيقة:

وتتمثل بيانات الوثيقة في مايلي: وفقا للمادة 98 من الأمن 07-95

➤ يجب أن تحتوي عقد التأمين على:

- تاريخ و مكان الكتابة
- اسم الأطراف المتعاقدة و مقر إقامتهم مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو الحساب من سيكون له الحق فيه.
- الشيء أو منفعة المؤمن عليها.
- الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة.
- مكان الأخطار.
- مدة الأخطار المؤمن عليها.
- مبلغ قسط التأمين.
- الشرط الأدنى لحامله إذا إتفق عليه.
- توقيع الطرفين المتعاقدين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أنور بندق، مرجع سابق، ص ص 45، 46.

<sup>2</sup> - سماح محمودي، المرجع السابق، ص 30.

وتتخذ الكتابة المثبتة لعقد التأمين أشكالاً متمثلة في مذكرة التغطية المؤقتة وملحق الوثيقة، كما أن المادة 07 من الأمن الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات قد أوردت تقريبا نفس البيانات وما يكون الإشارة إليه من خلال المادتين هو أنه بالنسبة للأشياء المؤمن عليها يجب التعيين لأنه الشيء جوهرى ويتوقف على التمييز بين الأشياء المؤمن عليها، ففي التأمين على السفينة يجب ذكر نوعها وتحديد ذاتيتها بالإسم وحمولتها والغرض من الملاحة، أما في وثيقة التأمين على البضائع فيجب تحديد البضائع المؤمن عليها وقيمتها، ويكفي لذلك بيانات سند الشحن في للوثيقة<sup>1</sup>.

### ثانيا - مراحل عقد التأمين البحري:

تمر وثيقة التأمين البحري بعدة مراحل لإبرامها، يقوم المؤمن له بافتتاح يدعى بطلب إبرام وثيقة التأمين وتليها بعد ذلك مذكرة التغطية المؤقتة، ثم نصل بعد ذلك إلى انعقاد وثيقة التأمين. كما يمكن إن يتم إنشاء وثيقة أخرى التي جانبها تسمى ملحق وثيقة التأمين.

### - طلب إبرام وثيقة التأمين:

عادة ما يشرع إلى المؤمن له في التأمين مخاطر معينة فيسمى بذلك طالب التأمين، حيث يتقدم إلى شركة التأمين رغبة منه في تأمين على هذه المخاطر، وتفرغ هذه الرغبة عادة في وثيقة تعدها تطبعها شركة التأمين مسبقا وتتضمن الشروط العامة المألوفة بإعتبارها المدخل للتفاوض بين الأطراف. فيقوم المؤمن له بملاؤها بمعلومات عنه وعن نوع الخطر، مدة الضمان والمبالغ التي تغطي تلك المخاطر، وغيرها من البيانات، ولقد تحدث عنها المشرع الجزائري في القانون التأمينات في المادة 08 حيث استعمل المشرع الجزائري مصطلح "طلب التأمين"

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أنور بندق، مرجع سابق، ص 47.

وهذه الوثيقة ليست لها أية قوة إلزامية لكلا طرفين، وتحدث هذه الوثيقة أثرها بعد أن تقبل شركة التأمين الطلب وإتمام الإجراءات أولية من طرف المؤمن له<sup>1</sup>.

**2- مذكرة التغطية المؤقتة:** عند مناقشة وثيقة التأمين الأصلية، يتعهد المؤمن بتغطية المخاطر المتوقع حدوثها عن طريق مذكرة التغطية المؤقتة بالتالي فهي سابقة على إبرام وثيقة التأمين، فأثناء إبرام الطرفان لوثيقة التأمين يمكن في ذلك الفترة أن يقع الخطر المفاجئ وهذا ما يخشاه المؤمن له لهذا من المستحسن إبرام عقد تمهيد يتمثل في المذكرة المؤقتة لتجنب تلك المخاطر المفاجئة<sup>2</sup>، كما أن وثيقة التأمين قد توقع وقد لا توقع على الإطلاق، على عكس المذكرة المؤقتة يوقع عليها المؤمن المتضمن القواعد الأساسية التي يقوم عليها العقد، والتزامات كل من الطرفين للأخر وبمجرد التوقيع عليها ينعقد التأمين، كما يجب له التمييز بين المذكرة المؤقتة وطلب التأمين الذي يحمل توقيع المؤمن له كما أن طلب التأمين ليس إجباري على الطرفين، والعقد لا ينعقد إلا بعد التوقيع على الوثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة<sup>3</sup>.

**3- ملحق وثيقة التأمين:** قد تتغير ظروف عقد التأمين لإعتباره من العقود المستمرة أو الزمنية، ومن هنا يستدعي إضافة خطر جديد أو يتفادى الخطر المذكور في العقد، أو أن المؤمن لا يريد زيادة مبلغ التأمين وبهذه الحالات لابد من إتفاق الطرفان على التعديل بما يتماشى وظروف العقد، خير من إبرام عقد جديد ومن هنا يمكن القول أن الطرفان في هذه الحالة يصدران ملحقا للعقد<sup>4</sup>، متضمن تلك التعديلات التي إتفق عليها الطرفان، وتطبق جميع أحكام العقد على الملحق فهو جزء لا يتجزأ منه ولا ينسخ من شروط العقد إلا ما قصد الطرفان تعديله أو نسخه

<sup>1</sup> - جديدي معراج، مرجع سابق، ص 66.

<sup>2</sup> - صبرين يعقوبي، مرجع سابق، ص ص 35، 36.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، أنور بندق، مرجع سابق، ص 47.

<sup>4</sup> - وللإشارة فإن ملحق الوثيقة قد تأخذ شكل إتفاق إضافي يلحق بوثيقة التأمين وبالتالي يكون جزءا منها أو يحرر ضمن وثيقة التأمين ذاتها، ويؤشر ويوقع عليها من قبل أطراف على هامش الوثيقة الأصلية.

بالرجوع إلى نص المادة 09 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات تنص على مايلي: «لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان» والمادة تنص على أن المشرع اشترط على الأطراف التوقيع في الملحق<sup>1</sup>.

### ثالثا - مجالات تطبيق عقد التأمين:

قد يتخلف موضوع التأمين البحري حسب المصلحة أو صاحبها وهذا إما لإرتباط التأمين بالشيء المؤمن عليه، أو يحسم القيم المؤمن عليها، وقد تضمن قانون التأمينات هذه الصورة، وأوردها في الأمر 95-07.

#### 1- الأموال المؤمن عليها:

الأصل أن كل شيء مادي معرض لأخطار الملاحة يجوز أن يكون محلا لتأمين البحري، ولما كان هذا الأخير هو التأمين عن الأضرار التي تصيب الأموال، فإن التأمين عن الأشخاص (البحارة، الركاب...) لا يعتبر تأمين بحريا بل برياً. ولو أنه ينشأ عن خطر بحري وهذه القاعدة تحدد الأموال التي يجوز التأمين عليها، وهذا ما سنتطرق له.

#### 1-1- التأمين على السفينة: إن محور النقل البحري هو السفينة بإعتباره

الأداة الرئيسية التي تتبع بواسطتها عملية الملاحة البحرية، وهذا الصدر قد خص القانون البحري الجزائري السفينة كذلك الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات لدى عمد إلى التكلم عن السفينة وملحقاتها، ثم أجرة السفينة وأجرة البحارة.

#### 1-1-2- السفينة وملحقاتها: قبل التطرق إلى التأمين على السفينة و

ملحقاتها ينبغي تعريفها، تعرف السفينة في الفقه والقضاء بأنها: «المنشأة التي تقوم أو تخصص لقيام بالملاحة الحرية على وجه الإعتياد»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 493.

<sup>2</sup> - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 6.

وقد حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة حيث نصت المادة 13 من القانون البحري الجزائري «تعتبر السفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة الحرية، إما بوسيلتها الخاصة، إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة تمثل هذه الملاحة»<sup>1</sup>.

تعتبر ملحقات السفينة وتوابعها وكل ما يحركها جزءا منها نص المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>2</sup>.

وما يمكن ملاحظة من خلال النص لا بد أن تكون المنشأة العائمة سفينة تمارس النشاط في البحر. وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتبار والتخصص في الملاحة الحرية، سواء كانت ملاحا رئيسية أو ملاحا مساعدة أو تبعية<sup>3</sup>.

وكذلك أن المشرع لم يشر لتأمين النهري، وذلك لكون الجزائر لا تحتوي على أنهار صالحة للملاحة، كما أنه لم يتم التمييز بين أحكام السفن الكبيرة والصغيرة<sup>4</sup>.

أما شمول التأمين البحري لمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد امتداد لفكرة التأمين البحري وتطبيقا لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكتسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة، كما أن عقد التأمين يبرم يجب أن يكون له نفس الطابع أي كانت حالة بناء السفينة، والملاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها. وهو في نفس الوقت تأمين من المسؤولية يغطي أضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم البحري أو حصة السفينة في الخسائر المشتركة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - الماد 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>3</sup> - محمود شمحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر وتوزيع، د ط، الجزائر، 2010، ص 13.

<sup>4</sup> - تكاري هيفاء رشيدة، مرجع السابق، ص 350.

<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق ص 61.

وقد نصت المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في باب التأمين على هيكل السفينة حيث نص:

➤ يمكن التأمين على السفن:

أ- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية.

ب- لزمن معين<sup>1</sup>.

### أ- التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية:

قد فرغ المشرع الجزائري في الحالة التأمين على هيكل السفينة حول بداية سريان العقد وانتهائه، فإذا كانت السفينة غير محملة. بالبضاعة فالتأمين عن هيكلها، يبدأ من تاريخ بداية عمليات الشحن إلى غاية نهاية التفريغ الخاص بالرحلة المؤمن عليها. في كل الأحوال في أجل خمسة عشر (15) يوم من وصول السفينة إلى الميناء المقصود<sup>2</sup>.

أما إذا كانت السفينة غير محملة فإن التأمين عليها يبدأ من تاريخ الإقلاع أو رفع المرساة إلى حين الرسو السفينة في ميناء الوصول إلى لقاء المرساة فيه<sup>3</sup>.

وبالتالي يتضمن بمقتضاه المؤمن المخاطر التي تقع للمؤمن له خلال الرحلة المؤمن عليها.

### ب- التأمين لفترة زمنية محددة:

بالرجوع إلى نص المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات فإن يبدأ سريان هذا العقد يكون من أول يوم محدد في عقد التأمين وينتهي بإنهاء آخر يوم محدد فيه.

<sup>1</sup> - المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> - الفقرة الأولى من المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>3</sup> - الفقرة الثانية من المادة 123 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

حيث في الغالب المؤمن له يفضل أن يؤمن على السفينة من المخاطر البحرية لمدة زمنية معينة، وغالبا ما تكون سنة. ويسري هذا العقد من يوم التوقيع عليه، إن لم يتفق الطرفان على ذلك وينتهي بإنهاء الزمن المحدد في العقد، وبالتالي يضمن المؤمن المخاطر التي قد تتحقق طيلة حياة العقد، ولا يسأل كمبدأ عام عن المخاطر التي تتحقق بعد انقضاء العقد، إلا إذا كانت هذه المخاطر يرجع سببها إلى حادث بحري وقع خلال المدة التي كانت فيها العقد ساري المفعول<sup>1</sup>.

لكن المشكل الذي يطرح نفسه بخصوص التأمين هو في حالة تغيير واجهة السفينة، فلو كان التغيير إجباري يبقى المؤمن ملزما بالتأمين، أما لو كان التغيير إختياريا فإن المؤمن يلتزم بتغطية المخاطر التي قد تتجم عن الحادث البحري لأن ما يطرأ هنا ظروف غير متوقعة عند إبرام عقد التأمين.

**1-1-2- أجرة السفينة وأجرة البحارة:** لقد كانت أجرة السفينة مستبعدة من نطاق التأمين البحري في التشريع التجاري الفرنسي، على إعتبار أن الأجرة غير مملوكة لمجهز السفينة عند وقوع الخطر وبالتالي إثراء له يتنافى مع الصفة التعويضية لعقد التأمين إلا التطويرات الجديدة وسعت في مفهوم الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري، حيث أصبحت تشكل كل الأضرار التي تلحق المؤمن له سواء ما لحقه من خسائر، والأصل أنه لا يجوز التأمين إلا على الأجرة الصافية، لأن نفقات التجهيز تندرج في التأمين على السفينة. فإذا قام المجهز بالتأمين على أجرة الإجمالية تحقق كسبا وإثراء من التأمين، حيث أن مثلا المادة 312 بحري لبناني حددت الأجرة الصافية جزافا بستين (60%) بالمائة من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين<sup>2</sup>.

والتأمين على أجرة السفينة أمر نادر الوقوع، حيث أن المجهز يفضل عليه شرط. الأجرة المكتبية هما طراً من حوادث، أما فيما يتعلق بالشاحن الذي يلتزم يدفع

<sup>1</sup> - جديدي معراجي، مرجع سابق، ص 171.

<sup>2</sup> - عبد القادر لعطير، وباسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص ص 513، 514.

الأجرة في هذه الحالة، فأن التأمين على البضائع يشمل الأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ<sup>1</sup>.

كما يجوز التأمين على أجور الشحن، يجوز التأمين لذلك ضمان أجور الطاقم، لأن البحارة يفقدون حقهم في الأجرة، إذا تعطلت الرحلة بسبب قوة أجنبية، إذ كانوا مأجورين بحصة من أجرة السفينة، أو إذا غرقت السفينة أو أعلن على عدم صلاحيتها للملاحة، إذا كان ذلك ناجما عن خطر البحارة أو إهمالهم، وبالتالي يجوز التأمين على أجور البحارة لضمان استيفائهم التعويض المستحق بموجب مخاطر عدم قدرته على دفع أجور البحارة نفقاتهم وإعادتهم إلى أوطانهم<sup>2</sup>.

### 1-2- التأمين على البضائع: إن التأمين على البضائع في العمل يعرف

بتأمين شحنات (Assurancessurfaculets) والتأمين يجوز على البضائع أيا كان نوعها ما دامت لا تتعارض مع النظام العام والآداب العامة، ويصبح هذا العقود سواء كانت البضائع المشحونة فعلا على ظهر السفينة أو ستشحن عليها فيما بعد، مادام التأمين يغطي الرحلة في كافة مراحلها البرية والبحرية وتأخذ حكم البضائع من حيث جواز التأمين عليها مثل: أمتعة المسافرين والأسماك وغيرها<sup>3</sup>.

حيث جاءت في التأمين على البضائع من المادة 136 وما يليها من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، نص المادة 137 منه على: «يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين»<sup>4</sup>.

ومن خلال هذا النص نجد أن شركات التأمين في عقود التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحل البحرية بل يتعداها إلى مخاطر الطريق البري أو

<sup>1</sup>-مصطفى طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص ص 62، 63.

<sup>2</sup>- عبد القادر لعطير، وباسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص ص 514، 515.

<sup>3</sup>- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 395.

<sup>4</sup>- المادة 2 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

النهري أو البحري، سواء كان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ<sup>1</sup>، وأيضا فإن هذه الشركات (المؤمن) تضمن مخاطر الناجمة عن التغيير الاضطراري للرحلة<sup>2</sup>.

غير أن هذا لا يعني في حالة استكمال النقل البحري بالنقل البري، أو العكس أن ظروف التأمين تتغير بل أن «الشروط المتضمنة في العقد»<sup>3</sup>، وهي تتضمن التعويض في حالة تحقق الخطر.

### 1-3-1- الصور الخاصة للتأمين البحري: مما سبق اتضحت الرؤية عن

التأمين البحري فهي جوهر تأمين على السفينة ولتأمين على البضائع مع ذلك أخضع القانون صوراً خاصة للتأمين، وهذه الصورة الخاصة هي: التأمين على المسؤولية على أقساط التأمين، إعادة التأمين.

#### 1-3-1-1- التأمين على المسؤولية: يظهر في النص المادة 145 من الأمر

07-95 المتعلق بالتأمينات<sup>4</sup> أن نطاق التأمين على المسؤولية مقتصر على مالك السفينة أو الناقل البحري<sup>5</sup> وليس على مالك البضاعة، وهذه النظرة مرادها أن المؤمنين البحريين ضلوا لسنوات طويلة يقتصر على نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولاتها، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو مشغل الشيء المؤمن عليه<sup>6</sup>، لذلك جاء المشرع الجزائري وبعض التشريعات الأجنبية والعربية كالمشرع الفرنسي والمصري و أتبع نهجها المشرع الجزائري بإدراج هذه الصورة المتمثلة في التأمين على المسؤولية، إن

<sup>1</sup> - المادة 136 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> - جديدي معراج، مرجع سابق، ص 172.

<sup>3</sup> - أضيف هنا في هذا العقد شرط من المخزن إلى المخزن (ware house to ware house) حيث يمتد

التأمين البحري بواسطته لبعض المخاطر التي تتعرض لها البضاعة قبل الشحن وبعد الشحن، عبد القادر لعطيرين باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 515.

<sup>4</sup> - المادة 145 من الأمر 07-95 من القانون التأمينات.

<sup>5</sup> - المادة 146 147 148، ففي التأمين على مسؤولية مجهز السفينة أو مالكاها لكي تضمن حماية كبيرة

للشاحن و بضائع لأن مسؤولية الناقل البحري مذكورة في معظم قوانين الدول و القانون الدولي.

<sup>6</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 79.

مجال التأمين على المسؤولية يبرز من خلال حصول تصادم أدى إلى هلاك كلي لسفينة وحمولتها، وألحق أضراراً بسفينة أخرى وعدم كفاية المبلغ التأمين لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة، وتعويض رجوع الغير المتضرر جراء هذا الحادث.

ويلاحظ أيضاً أن مالك السفينة هو المسؤول وحده قبل الغير إذا كان عمل الربان متعلق بالسفينة وتفسيرها بغض النظر عما إذا كان مالك السفينة أم مستأجرها حتى لو كان هذا الأخير من تولى اختيار الربان ورجال الطاقم وذلك ما نصت عليه المادة 136 من القانون الجزائري<sup>1</sup>.

**1-3-2- التأمين على أقساط التأمين:** ويعتبر التأمين على أقساط التأمين ديون في ذمة المؤمن له وجب عليه تسديدها. كما أنه يجوز التأمين على أقساط التأمين في بعض التشريعات، ولكن قد يقال بأن قسط التأمين لا يتعرض في الحقيقة للخطر، لأنه يستحق الدفع سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق، ولكن في المقابل هذا القسط عرضة لمخاطر البحر، يلتزم المؤمن له بدفعه من في حالة تحقق الخطر، وكذلك فالتأمين على قسط التأمين كثير الفائدة بالنسبة لأخطار الحرب لإرتفاع أقساط التأمين عنها<sup>2</sup>.

**1-3-3- التأمين على تعويض التأمين (إعادة التأمين):** يتمثل إعادة التأمين في التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعة المؤمن له عن تحقق الخطر، وبعد إعادة التأمين البحري لأن التعويض قيمة لا تنشأ إلا عند تحقق الخطر البحري<sup>3</sup>.

ونلاحظ أن إعادة التأمين قد يرد على عقد التأمين منفرد، أو يأخذ صورة إتفاق بالنسبة للصورة الأولى فالمؤمن الذي قام بالتأمين على الشيء معين يسعى إلى تأمين التعويض الإجمالي التي يتعهد به في حالة الهلاك، وهذا النوع قد زال عن

<sup>1</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 155.

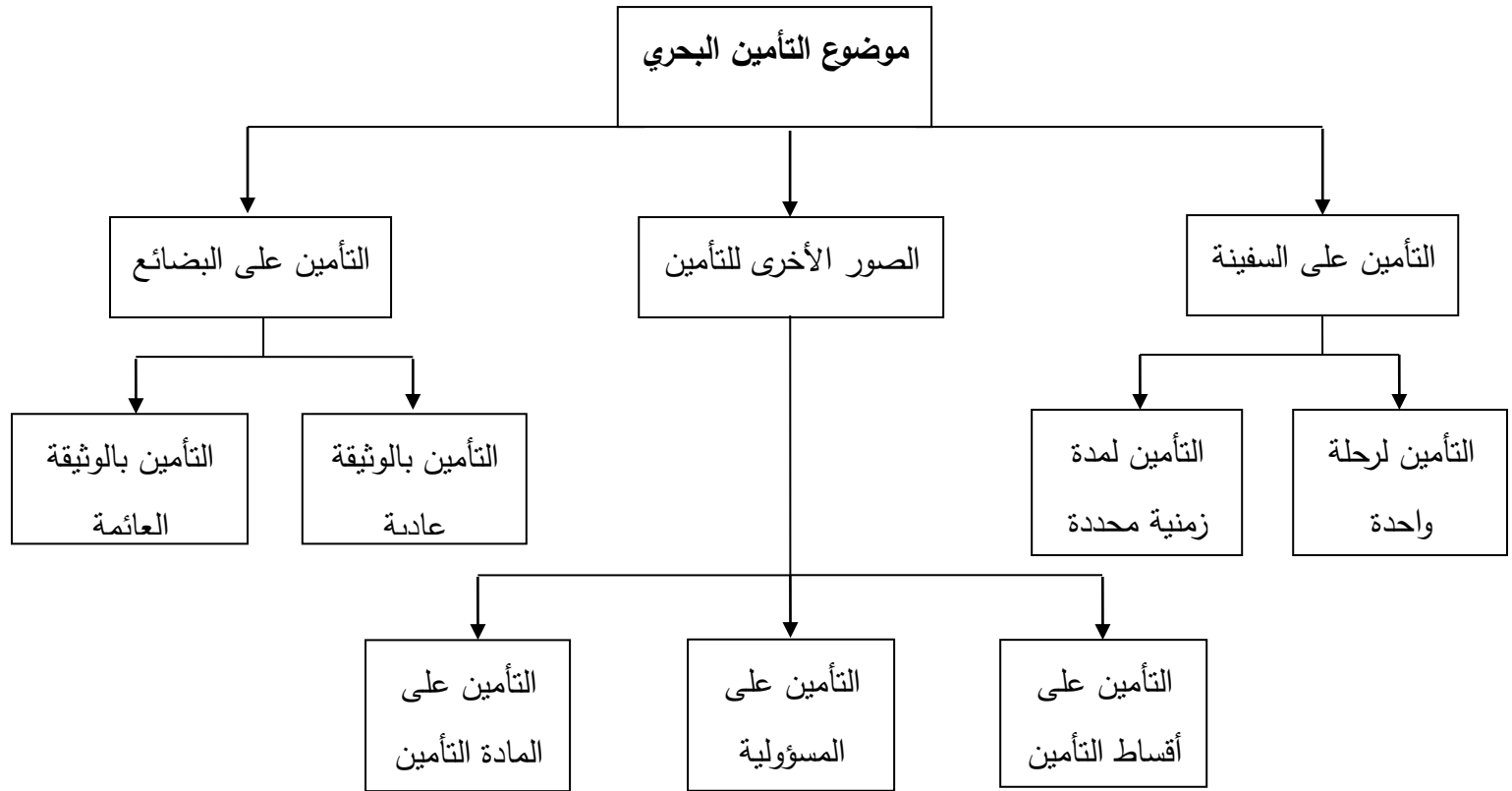
<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 82.

<sup>3</sup> - محمد فريد لعربي، هاني دويدار، مرجع سابق، ص 670.

العمل، أما الصورة الثانية تتمثل في الصورة اتفاق عام لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن يعني أنه يطبق آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين، التي يبرمجها المؤمن المباشر فهي الصورة المستعملة اليوم<sup>1</sup>.

والجدير بالذكر أنه ليست هناك علاقة قانونية بين المؤمن له الأصلي ومعيد بالتأمين نظرا لاستقلال عقد التأمين الأصلي عند عقد إعادة التأمين، وبالتالي فإن المؤمن يصل مسؤولاً وحده اتجاه المؤمن له الأصلي، ولا يجوز للمؤمن له الأصلي الرجوع المباشرة على معيد التأمين بمبلغ التعويض. وكل ماله هو أن يطالب بتعويض إعادة التأمين بإسم مدينه المؤمن المباشر عن الطريق الدعوى غير المباشرة.

التأمين البحري تم تبيانه في شكل مخطط مختصر يمثله الشكل رقم 1.



الشكل 1: الأموال المؤمن عليها.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 76.

## المطلب الثاني - إلتزامات الأطراف في عقد التأمين البحري:

يترتب عقد التأمين البحري بمجرد إبرامه و بداية سريانه إلتزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين وهما المؤمن والمؤمن له.

يلتزم المؤمن له بموجب عقد التأمين البحري بعدة إلتزامات منصوص عليها قانونا تضمنتها نصوص التشريعات المتعلقة بهذا العقد ووثيقة التأمين والشروط المعهدية الملحقة بها سواء أكان العقد متعلقا بتأمين لبضائع، أم تأمين السفينة، أم بأجور الشحن(الفرع الأول)، أما بالنسبة للمؤمن فهو تقع على عاتقه أيضا إلتزامات عدة. لكن الإلتزام الرئيسي والأساسي الذي يلتزم به هو دفع مبلغ التأمين (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: إلتزامات المؤمن له.

يقوم على عاتق المؤمن له عدة إلتزامات منصوص عليها في مختلف التشريعات المتعلقة بالتأمين نذكر منها:

#### 1- الإلتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر:

يقوم نشاط التأمين بوجه عام على حساب احتمالات دفع التعويضات لمختلف المؤمن عليهم، ويتم تحديد قيمة قسط التأمين في ضوء طبيعة الخطر المؤمن عليه، وهو ما يفترض توافر فكرة صحيحة عن الخطر لدى المؤمن، لذلك أوجب القانون على المؤمن عليه تقديم معلومات صحيحة عن الخطر<sup>1</sup>.

**1-1- أساس الإلتزام:** إذا كان على كل متعاقد أن يحتوي بنفسه عن حقيقة الصفة التي يتعاقد بشأنها فليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه وحدوده، ولا يتسنى للمؤمن في كثير من الأحيان أن يعرف الخطر على وجه اليقين وأن يحيط به إلا عن طريق المؤمن له بنفسه، ومن

<sup>1</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 372.

ثم يفرض القانون على المؤمن له أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون، حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر والمطالبة بقسط يتفق مع أهمية ونسبة تحقيق، وهذا الإلتزام الذي يقع على عاتق المؤمن له أما هو إلتزام قانوني يفرضه القانون فلا يتولد عن العقد وإن كان يتولد بمناسبة<sup>1</sup>.

### 1-2- جزاء الإخلال بالالتزام (بطلان التأمين): إذا أخل المؤمن له

بالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر يكون من جانبه قد خرج على مبدأ حسن النية الذي يتصف به عقود التأمين ومنها التأمين البحري. الأمر الذي يسمح المؤمن بمطالبة بفسخ العقد احتفاظه بالأقساط كاملة عندما يتضح أن إخفاء تلك المعلومات كان بسوء نية من جانب المؤمن له<sup>2</sup>.

وقد جاء الأمر رقم 07-95 لتعديل و المتمم بالقانون رقم 06-04 والمتعلق بالتأمينات على أنه: «يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين»<sup>3</sup>.

يستحق المؤمن لذلك تحقيق القسط في حالة عدم وجود سوء النية من جانب المؤمن له<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، ص 176.

<sup>2</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 283.

<sup>3</sup> - نصت المادة 113 من القانون التأمينات.

<sup>4</sup> - لطيف جبر كوماني، القانون البحري، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص 274.

الشرط الأول إمتناع المؤمن له عمدا عن الإدلاء للمؤمن ببيانات متعلقة بالخطر المؤمن ضده ويهم المؤمن معرفتها، أو عدم ذكر واقعة أو ملابسة يلزم بيانها كأن يغفل ذكر أنه طلب التأمين من مؤمن آخر فرفض التعاقد أو أن البضاعة المؤمن عليها شحنت على ظهر السفينة، كما يعتبر كتماننا أن يغفل المؤمن له ذكر أنه طلب التأمين من مؤمن آخر فرفض التعاقد معه<sup>1</sup>.

ولا يختلف الأمر بالنسبة للبيانات غير صحيحة التي يدلي بها المؤمن له عن واقعة معينة، كما لو ادعى أن البضاعة قد شحنت في عنابر السفينة في حين أنها مشحونة على ظهر السفينة ففي جميع هذه الحالات يكون المؤمن له قد قلل من جانبه من فكرة الخطر مما يشكل إحتيالا أو سوء نية بقصد تخفيض الأقساط أو الحصول على قبول المؤمن في إبرام عقد التأمين البحري<sup>2</sup>.

أما الشرط الثاني فمفاده أن يكون من السكوت أو الكذب تغيير فكرة المؤمن عن الحقيقة الخطر المضمون، حيث يشترط حتى يحق للمؤمن طلب بطلان التأمين بسبب الكتمان أو الكذب في البيانات أو ينصب السكوت أو الكذب على بيان جوهرى من شأنه أن يغير فكرة المؤمن عن حقيقة الخطر المضمون<sup>3</sup>.

## 2- الالتزام بدفع القسط:

يعرف قسط التأمين على أنه المبلغ الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تحمله الخطر والتزامه الإحتمالي بالتعويض<sup>4</sup>، وبعبارة أخرى فإن الوفاء بالقسط هو سبب إلتزام المؤمن ففي حالة وجود التأمين دون خطر فلا يوجد قسط التأمين وهذا

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 450.

<sup>2</sup> - عادل على مقدادي، مرجع سابق، ص 284.

<sup>3</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في القانون التجارة البحرية، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 430.

<sup>4</sup> - أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء (التقنين البحري المصري، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، د ط، المكتب الجامعي الحديث، د م ن، 2010، ص 139.

الأخير ينقسم إلى عنصرين هما القسط الصافي في بحيث تسمح للمؤمن بدفع التعويض عن تحققه أما العنصر الثاني هو التكاليف أو علاوة القسط<sup>1</sup>.

## 2-1- أحكام الالتزام بدفع القسط: يعتبر قسط التأمين أهم إلتزام يترتب

القانون على عاتق المؤمن له، ولدراسة أحكامه لابد من التطرق إلى مايلي:

### 2-1-1- المدين بالوفاء بالقسط: عادة ما يتم التعاقد بين الطرفين ويترتب

على عائق أو في ذمة المؤمن له إلتزام الوفاء بالقسط والمؤمن له غالباً ما يجمع بين صفات ثلاثة متمثلة في طلب التأمين، والمؤمن له والمستفيد من التأمين. فطالب التأمين هو الذي يتعاقد مع المؤمن لذلك إذا حدث خطر كان المدين بالقسط هو طلب التأمين كما أن هذا الأخير يتحمل الإلتزامات التي تنشأ على عاتقه من عقد التأمين ومن بينها الإلتزام بدفع القسط. أما في حالة إنتقال الشيء المؤمن عليه الخلف سواء كان خلف لخاص أو خلف عام يصبح هذا الأخير هو المدين يدفع القسط وفي حالة وفاء المدين يصبح الورثة هم المدينون بالقسط، وفي حالة البيع يصبح المشتري هو المدين بالقسط، أما بالنسبة للغير فيجوز لهم الوفاء بالقسط كأصل عام بين وفاء الغير للدين<sup>2</sup>.

### 2-1-2- الدائن بالقسط: يتمثل الدائن بالقسط في المؤمن والوفاء يكون له أو

ممثله.

### 2-1-3- زمان ومكان الوفاء بالقسط: يدفع قسط من طرف المؤمن له،

وذلك في الزمان والمكان المنفق عليهما، والمدين بالقسط هو من يوقع وثيقة التأمين<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 168.

<sup>2</sup> - محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، د ط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999، ص 201.

<sup>3</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، 74.

وحتى وإن لم يكن هو المستفيد من التأمين ومن هنا ينتج عنه في التأمين على مصلحة شخص غير معين كون موقع الوثيقة هو الملتزم وحده بدفع القسط، وطبقاً للقواعد العام يكون الوفاء بقسط التأمين في المكان المتفق عليه هو موطن المؤمن ما لم يتفق الطرفان على مكان الوفاء آخر<sup>1</sup>.

وباعتبار القسط غير قابل للتغير بسبب الظروف اللاحقة فإن بمجرد إبرام العقد بين الطرفين يكون مستحق فوراً، وعادة ما يدفع بصورة دورية في مدة سنة، يكون هذا الأخير قابل التجزئة على دفعات ومكان الوفاء هو موطن المؤمن<sup>2</sup>.

**2-1-4- قابلية القسط للإنقسام:** أحيانا ما تطرأ القوة القاهرة وتمنع تنفيذ العقد ففي هذه الحالة يكون التساؤل حول إستحقاق قسط التأمين فهل يستحق بأكمله أو يجب تخفيفه؟ وعلى سبيل المثال توجد سفينة أمن عليها لمدة معينة من الأخطار البحرية في الحالات العادية فقط ولم يشمل ذلك حالات الحرب، ومدة التأمين مازالت سارية أي لم تنقضي أما البضاعة فقد حضرت وأوقفت أثناء السفر والاستيراد، والسؤال المطروح هل يحق للمؤمن أن يطالب المؤمن له بقسط التأمين كاملاً أو يخفض فيه<sup>3</sup>؟

وللإجابة عن هذا الإشكال إنقسم الفقه إلى رأيين فالرأي الأول يرى بأن المؤمن له الحق في القسط المتفق عليه، حتى وإن كانت القوة القاهرة أوقفت نفاذ العقد قبل انتهاء المدة التأمين، ويبقى الحق للمؤمن في القسط كاملاً على أساس أن عقد التأمين البحري يعتبر من عقود الغرر، أما الرأي الثاني فيرى العكس وبالتالي يمكن القول أنه نقيض للرأي الأول لأنه يأتي بعدم جواز المطالبة بقسط التأمين عن المدة بعد وقوع الظرف الطارئ، والقوة القاهرة ووقف العقد عن سريانه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد محمود خليل، مرجع سابق، ص 140.

<sup>2</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص 74.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 523.

<sup>4</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 282.

**2-1- الجزاء المترتب عن الإخلال بالالتزام:** يستلزم على المؤمن له أن يدفع القسط، وفي حالة عدم تنفيذ ذلك تصلح للمؤمن عدة إجراءات يعود إليها لكي يستوفي عقد في الحصول على القسط، وبصفة عامة يترتب جزاءات على عدم الوفاء بدفع القسط يحصلان بعد إعدار المؤمن له وإعطاءه اجل معين وتتمثل الجزاءات في إيقاف الضمان أو فسخ العقد<sup>1</sup>.

### **3- إلتزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن:**

يقوم المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن في الأمور التي تقتضي القيام بها للمحافظة على حقوق المؤمن ويكون ذلك عن طريق إسراعه إلى إعلام المؤمن بالحدث ذلك لاتخاذ هذا الأخير التدابير اللازمة لمعرفة الخطر والأضرار واتخاذ الإحتياطات الواجبة للحد منه كما يطلب ذلك من المؤمن له أن يحافظ على حقوق المؤمن التي تترتب اتجاه الغير وبما أن المؤمن له لديه إلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن فإن عليه إثبات الضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن له.

### **3-1- التزم المؤمن له بالخطر المؤمن بالحوادث التي تقع بالشيء**

**المؤمن عليه:** يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه حتى يقوم هذا الأخير بإتخاذ لللازم نحو حصر الأضرار المتكبدة وتعويض المؤمن عنها<sup>2</sup>.

فإذا وقع الحادث المؤمن منه والوارد ذكره في عقد التأمين، فإنه يتطلب على المؤمن له الإسراع فورا وخلال (07 أيام) على الأكثر من وقوعه على إبلاغ أو إعلام المؤمن بذلك الخبر لكي يسهل عليه كل تحقيق يتحقق بذلك وأن يقدم بيان

<sup>1</sup> - حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين، ط1، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الجزائر، 2012، ص 90.

<sup>2</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين، مرجع سابق، 435.

خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر، واتخاذ الإجراءات المناسبة لمعرفة الأضرار الناجمة عنه<sup>1</sup>.

### 3-2- المحافظة على حقوق المؤمن تجاه الغير (مبدأ الحلول): يتخذ

المؤمن له تدابير إلزامية لحفظ حقوق المؤمن وذلك للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة<sup>2</sup>. وذلك لأن الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمنة غالبا ما تنشأ عن خطأ التغير كالنقل البحري في التأمين عن البضائع<sup>3</sup>.

ومن البديهي أن المؤمن له حقا قانونيا في التعويض من مالك السفينة المخطئة أو من الناقل ولكنه إذا إختار مطالبة المؤمن بالتعويض واستلم هذا التعويض فعلا، فإن قواعد العدالة تقتضي منعه من الحصول على تعويض آخر من المسؤول عن الضرر، ولكن لا يعني إعفاء هذا الغير من إلتزامه على أساس أن الخسارة قد تم تعويض عنها لأن قواعد العدالة نفسها لا تجيز هذا الإعفاء، وعليه فقد تم الأخذ مبدأ الحلول، الذي يمكن تعريفه في التأمين البحري بأنه الاستبدال يتم بمقتضاه إبرام المؤمن له بدلا من المسؤول الأصلي عن هذا التعويض وحلوله محله في مباشرة حقوقه ودعواه ضد هذا المسؤول<sup>4</sup>.

### 3-4- تثبيت الأضرار الناشئة عن الحادث: يتوجب على المؤمن له، في

حالة تعويض الشيء المؤمن عليه للخطر وكان ذلك الشيء مثل من نوع البضائع الإتصال بالمؤمن أو وكيله أو السلطة المحلية لإجراء الكشف عن الأشياء التي تعرضت إليها للهلاك أو التلف وتثبيت ذلك لتحديد مقدار الأضرار التي تعرضت إليها، ومثل هذه الحالة لا يمكن تصورها إلا عند تعرض البضائع للخطر وأثناء الرحلة ووصولها تالفة أو معيبة أو وجود نقص فيها، يتوجب على المؤمن له

<sup>1</sup> - نصت المادة 108-07 من القانون التأمينات.

<sup>2</sup> - نصت المادة 108-06 من القانون التأمينات.

<sup>3</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين، ص 278.

<sup>4</sup> - نور الصديق الأمين المصراطي، مبدأ الحلول في التأمين البحري(1)، مجلة الرائد العربي، العدد 60، دار

عكرمة للطباعة والنشر، سوريا، 1998، ص ص 49، 50.

المحافظة على حقه الطلب من المؤمن إجراء الكشف وتثبيت حالة البضاعة في حالة تعرضها للهلاك أو التلف، من قبل خبراء شركات التأمين وعند عدم وجودهم فمن قبل خبراء يتم انتدابهم من قبل القضاء<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: إلتزامات المؤمن.

مقابل الإلتزامات التي تقع على المؤمن له التي سبق بيانها هناك إلتزامات تقع على عاتق المؤمن تقابلها، وبالتالي على إعتبار أن عقد التأمين هو عقد تعويضي لا بد من التزام المؤمن بدفع التعويض المستحق عند وقوع الخطر، وسنتطرق فيمايلي إلى دفع مبلغ التعويض ومبلغ التأمين(1) وتكوين احتياطي لصالح المؤمن له في (2) كما يلتزم المؤمن بتخفيض التأمين(3).

#### 1- التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض أو مبلغ التأمين:

يعد السبب الرئيسي لإبرام عند التأمين هو إلتزام المؤمن تجاه المؤمن له بدفع مبلغ التأمين ويكون هذا الإلتزام ضروري في حالة حصول ضرر المؤمن له وهذا الضرر ناجم عن الأخطار التي يتم الإلتفاق عليها في وثيقة التأمين<sup>2</sup>.

وبالتالي يعتبر مبدأ التعويض ومبدأ حسن النية مبدأين أساسيين يقوم عليهما عقد التأمين البحري، فالخطر الذي يتحقق وينجم عنه الضرر يستوجب على المؤمن أن يلزم بتعويض المؤمن له عن هذا الأخير، ولكن مبلغ التعويض ومبلغ التأمين يمكن التفرقة بينهما. فالأول هو مبلغ الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له عند وقوع الخطر منه ويكون متناسب مع هذا الأخير وعادة ما يكون أقل من مبلغ التأمين ويختلف حسب الضرر الواقع كلياً أو جزئياً<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 287، 288.

<sup>2</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 543.

<sup>3</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص 82.

أما النوع الثاني فهو الرقم المذكور في وثيقة التأمين والذي يشكل الحد الأقصى للالتزامات المؤمن قبل المؤمن له، ولا يدفع بأكماله لهذا الأخير إلا إذا كان التأمين كلياً أي يغطي قيمة الشيء المؤمن عليه، أما إذا كانت الخسارة جزئية بحيث لم يترتب على تحقيق الخطر إلا هلاك جزء فقط من الشيء المؤمن عليه وفي هذه الحالة تطبق قاعدة النسبية ويكون التعويض جزئي يقدر يضرر الذي لحق المؤمن له<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى النصوص القانونية في المادة 115، 134، 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات تبين أن المشرع الجزائري أقر أن التعويض المستحق للمؤمن له لا يزيد عند حدود الخسارة التي لحقت المؤمن له بإستثناء الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيارها التخلي كما يمكن القول أن المشرع الجزائري أنه يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون بإعتبار أن الإلتزام أساسي وضروري<sup>2</sup>. كما أنه في الحالة إفلاس المؤمن له أو توقيفه عن الدفع أعطى له المشرع الحق في إرسال إنذار للمؤمن بدفع قيمة التعويض وذلك في المدة أقصاها أربع وعشرين سلعة (24 ساعة)، وفي حالة عدم الإستجابة يحق للمؤمن له طلب فسخ العقد مع مصاحبته بتبليغ بسيط للمؤمن<sup>3</sup>.

## 2- تكوين احتياطي لصالح المؤمن له:

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 74 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أن «الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالة للإلتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن و المؤمن له».

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، محمد باسم مطم، مرجع سابق، ص 543.

<sup>2</sup> - كريم مخالفة، الوفاء النسبي والسببي من الضمان في الخسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2017-2018، ص 94.

<sup>3</sup> - مصطفى محمد الجمال، أموال التأمين (عقد الضمان)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1999، ص 395.

وبالتالي أشار المشرع إلى التكوين الإحتياطي لصالح المؤمن له بمصطلح الرصيد الحسابي، أيضا بالإدخار أو التجمع ويقوم نظام التأمين على قاعدة عامة. وهي تحقيق التوازن والتوافق بين حصيلة أقساط التأمين خلال السنة المالية للمؤمن، وبين الخسائر الناجمة خلال تلك السنة، والمفروض أن تكون حصيلة أقساط التأمين كافية لتغطية الخسائر المتوقعة لتلك السنة، ومن أجل تحقيق هذا التوافق يجب على المؤمن أن يحتفظ بجزء من أقساط التأمين كإحتياطي يستخدم عند الضرورة لمواجهة الخسائر<sup>1</sup>.

### 3- تخفيض التأمين:

يكون للمؤمن له الحق في تخفيض التأمين، فإن كان تحديد مقابل التأمين ملحوظا فيه إعتبارات مذكورة في وثيقة التأمين من شأنها زيادة الخطر المؤمن منه ثم زالت هذه الإعتبارات أو قلت أهميتها في أثناء سريان العقد، يحق للمؤمن له بالرغم من كل إتفاق مغاير أن يطالب تخفيض مقابل التأمين المتفق عليه من المدة اللاحقة بما يتناسب مع زوال أو قلة أهمية هذه الإعتبارات وفقا لتعريفه التأمين المعمول بها يوم تحرير العقد<sup>2</sup>.

ويجب أن يتوفر شرطان أساسيان لكي يكون الحق ثابتا لمؤمن له في تخفيض التأمين وهما:

- أن يكون المؤمن له عنصر الإدخار وإلا تخلف عنصر وجوب الإحتياطي الحسابي إذا أن هذا الأخير متوقف على الأول.
- أما الشرط الثاني فهو متوقف على دفع عدد كافي من الأقساط لتكوين إحتياطي حسابي لأنه لا يسمح بإجراء التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي.

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

<sup>2</sup> - جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، ج1، دار المعرف، مصر، 1965، ص 106.

ويشترط الجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات<sup>1</sup>.

يتضح مما سبق ذكره أن تخفيض التأمين يصبح من حق المؤمن له في حالة توافر الشرطين السالف الذكر وبذلك بناء على طلبه أما إذا تخلف عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون، حيث المؤمن له عليه أن يذكر بتاريخ إستحقاق القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه وأجل الدفع. ثم إنذاره بعد 15 يوما من تاريخ الإستحقاق بضرورة دفع القسط المطلوب خلال 30 يوما الموالية لإنقضاء 15 يوم<sup>2</sup>، وإن لم يقدم المؤمن له بالوفاء رغم كل ذلك كان للمؤمن أن يتمسك بتخفيض التأمين طبقا لأحكام المادة 84 من القانون التأمينات الجزائري.

### المبحث الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري.

يملك المؤمن له الحق في مقاضاة المؤمن بدعوى، الأولى هو تكوين الخسائر البحرية التي تعتبر بمثابة الطريق العادي الذي يستعمل في كل المخاطر (المطلب الأول) أما الثانية فهي دعوى التركة التي تعتبر طريقة استثنائية محض بالقانون البحري لا يستعمل إلا لبعض المخاطر المعروفة "بالمخاطر الكبرى" وبمقتضاه يحصل المؤمن له على مبلغ التأمين كاملا في نظير أن يتخلى على ملكية الشيء المؤمن عليه المؤمن (المطلب الثاني).

### المطلب الأول - دعوى الخسارة البحرية

تعتبر دعوى الخسارة البحرية وسيلة لحصول المؤمن له على مبلغ التعويض المتفق عليه في عقد التأمين البحري، ولقد ذكرنا قبل أنه تطبيقا لمبدأ التعويض يلتزم المؤمن بدفع التعويض في حدود الضرر الذي لحق بالمؤمن له<sup>3</sup>، وتثير دعوى

<sup>1</sup> - المادة 84-02 من الأمر 95-07 المعدل بالقانون 06-04، والمتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> - المادة 16 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 375.

الخسائر البحرية بعض الصعوبات تتعلق من جهة بتقدير التعويض على القيم المؤمن عليها، كما تثير أيضا هذه الدعوى أمر التعويض على المسموحات ومن جهة أخرى يطرح صعوبة كيفية إستعمال هذه الدعوى.

وقد نظم المشرع الجزائري هذه الحالة في نص المادة 14 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

### الفرع الأول - تقدير والتعويض:

تثير دعوى الخسارة البحرية كما أسبقنا بعض الصعوبات التي تتعلق بتقدير التعويض على القيم المؤمن عليها، سواء تعلق الأمر بتقدير التعويض على السفينة أو البضاعة، كما يثير أيضا هذه الدعوى أمر تقدير التعويض على المسموحات.

#### 1- تقدير التعويض على القيم المؤمن عليها:

يلتزم المؤمن في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، بتعويض الخسائر التي تصيب الأشياء المؤمن عليها، إضافة على النفقات والمصروفات التي أنفقها المؤمن له، وهذه الخسائر تختلف حسب مالا كان التأمين البحري على السفينة أو على البضائع<sup>1</sup>،

وهذا ما توضحه فيمايلي:

#### 1-1- تقدير التعويض السفينة: يلتزم المؤمن بدفع النفقات إذا كانت

الخسائر عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له لدرء الضرر أو تخفيف من أثاره، غير أنه لا بد من التمييز بين الهلاك الجزئي للسفينة بمعنى إلحاق الضرر جزئية بالسفينة، وحالة الهلاك الكلي لسفينة.

دعوى الخسارة: «الدعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه في حدود مبلغ التأمين» مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 463.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 290.

**1-1-1- التعويض في الحالة الهلاك الجزئي لسفينة:** يلتزم المؤمن في حالة الهلاك الجزئي للسفينة التي أصيبت بأضرار، حيث يمكن إصلاحها فيقدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة، ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فوق التجديد وهو ما ينتج عن زيادة في قيمة السفينة نتيجة الإصلاح واستبدال أجزاء جديدة لها بأجزاء قديمة منها، ولقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمين على كيفية تعويض الأضرار التي لحقت بالسفينة لجعلها صالحة للملاحة وذلك وفقا لنص المادة 131-101<sup>1</sup>.

أما من الخصم يتفاوت حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة فإنها تفقد كثيرا من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جدا حيث لم يمض عليها أكثر من سنة فلا محل للخصم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد<sup>2</sup>.

وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو أية أسباب أخرى لم ينص عليها العقد صراحة ما لم يكون هنالك إتفاق، وهذا ما نصت عليه المادة 131-02 من قانون التأمين الجزائري<sup>3</sup>.

ومفاد ذلك أنه لا يحق للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها أو عن البطالة، أي تعطيل السفينة أو أية أسباب أخرى، إلا إذا نص العقد صراحة على خلاف ذلك، أما إذا بيعت السفينة دون إصلاحها كان تعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبينة في الوثيقة.

**1-1-2- التعويض في حالة هلاك الكلي للسفينة:** يقدر التعويض الذي يلتزم به المؤمن له في الهلاك الكلي للسفينة على أساس قيمة السفينة التي وردت في

<sup>1</sup> - نص المادة 137-01 من القانون التأمينات على أنه: «في حالة تعويض العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالإستبدال أو الإصلاح للملاحة من جديد».

<sup>2</sup> - مصفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، ص 484.

<sup>3</sup> - نصت المادة 131-02 من القانون التأمينات.

وثيقة التأمين أو بقيمتها قبل وقوع الحادث إذا لم تذكر في الوثيقة<sup>1</sup>، ولقد نص المشرع الجزائري على ذلك في قانون التأمين على أنه: «يلتزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد، غير أن المؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث»<sup>2</sup>.

يتوجب عند التزام المؤمن بالتعويض عن هلاك السفينة هلاكاً كلياً خصم قيمة الحطام من مبلغ التعويض، والواقع التعويض في هذه الحالة يفضل عليه التعويض.

### 1-2-1- تقدير التعويض على البضاعة:

يقتضي على المؤمن لرفع التعويض عن الخسارة المادية مراعاة نوع هذه الخسارة المادية، إذا كانت كلية سواء تقديرية أو حقيقية وكذا الخسارة الجزئية.

**1-2-1-1- الخسارة الكلية للبضاعة:** لا صعوبة في الأمر إذا كانت الخسائر عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً يحق للمؤمن له المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفرغ في حدود مبلغ التأمين، كما يجب أن يخصم من مقدار التعويض النفقات التي اقتضت بسبب الحادث كأجرة النقل والرسوم الجمركية إذ أن المؤمن له يعفى من دفعها بسبب هلاك البضائع<sup>3</sup>.

وهذا ما أكدته المشرع الجزائري بالنسبة لحالة المساهمة في الخسارة المشتركة أو الإنقاذ أو المساعدة في المادة 105 من قانون التأمينات الجزائري، ومع ذلك فإن التعويض في حالة الهلاك الكلي للبضاعة يكون بحسب طبيعتها إذا كانت خسارة تقديرية، أو حقيقة وبحسب تعامل المؤمن في هذه الحالة، فإذا كانت الخسارة تقديرية فإن للمؤمن الحق في اعتبار الخسارة اللاحقة بالبضاعة خسارة جزئية. مما يخوله المطالبة بالتعويض أو أن نعتبرها خسارة كلية ويقوم بترك البضاعة للمؤمن لقاء مبلغ

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 291.

<sup>2</sup> - المادة 133-02 من القانون التأمينات.

<sup>3</sup> - عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 291.

التأمين الكامل وهذا ما أكده المشرع الإنجليزي في النص المادة 79 من القانون التأمين الإنجليزي لعام 1906<sup>1</sup>.

أما إذا كانت الخسارة حقيقية فيكون ذلك في حالة الهلاك الكلي للبضاعة المنقولة بحرا وخروجها عن الأغراض المراد استعمالها فيها. كما لو تعرضت الشحنة من المواد الغذائية للتلوث بماء البحر فأصبحت غير قابلة للإستهلاك أو فقدان الشحنة بالكامل أثناء عملية النقل البحري<sup>2</sup>.

**1-2-2- الخسارة الجزئية للبضاعة:** تكون الخسارة الجزئية<sup>3</sup> للبضاعة في حالة وصولها إلى ميناء الوصول وهي سالمة مع تغيير جزئي بسبب تضرر جزئي في علامتها أو تغليفها وهذا ما يجعلها غير قابلة للتشخيص والمعاينة، أو نتيجة فقدان جزء من البضائع وتباع البضاعة في هذه الحالة عند الوصول في المزاد العلني وبين الثمن المنخفضة الخسارة اللاحقة<sup>4</sup>.

كما تكون التسوية في هذه الخسارة عن طريق الفرق وذلك من خلال قيمة البضاعة السليمة وقيمتها وهي هالكة كما أو أنها وصلت إلى ميناء التفريغ، وإعتبار الفرق بينهما هو حصة المساهمة في الخسائر المشتركة<sup>5</sup>.

وهذا ما أكده المشرع الجزائري في قانون التأمينات وبالتالي فهو أخذ بطرق التسوية بالفرق وإعتبر أن الفرق بين قيمة البضاعة يوم التفريغ وقيمة البضاعة تالفة هي قيمة الخسارة التي يتحملها المؤمن له<sup>6</sup>. وبالتالي يمكن القول أن طريق التسوية بالفرق هي طريقة يؤدي إلى العدل والإنصاف.

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص ص 291، 296.

<sup>2</sup> - باهي زواوية، مرجع سابق، ص 218.

<sup>3</sup> - يقصد بالخسارة الجزئية أي خسارة تنصب على جزء فقط من الشيء دون الكل.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 202.

<sup>5</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، 75.

<sup>6</sup> - المادة 144 من الأمر 95-07 متعلق بالتأمينات.

**2- المسموحات:**

الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه كاملاً. بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين غير أن القانون يجيز اشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق، بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يتجاوز الضرر بمبدأ معين، والهدف من المسموحات هو الحفاظ على الشيء المؤمن عليه<sup>1</sup>.

**الفرع الثاني - إستعمال دعوى الخسارة:**

لا يحق للمؤمن له الرجوع على المؤمن المطالبة بالتعويض الكلي أو الجزئي في حدود مبلغ التأمين إلا إذا أثبت وقوع الخطر، وأن هذا الخطر مغطى بوثيقة التأمين. وأنه وقع على الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين ويقوم بذلك لكل الوسائل المتاحة<sup>2</sup>، لأن المؤمن يعد تاجراً، المادة 02 معدلة والمادة 03 من القانون التجاري الجزائري.

أما في ما يخص حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في الرجوع قبل الغير المسؤول عن الضرر، فبناء على الصيغة التعويضية لعقد التأمين لا يجوز للمؤمن له أن يثري من وراء التأمين، وهذا عن طريق جمعه بين تعويض التأمين الذي يحصل عليه من المؤمن عند تحقق الخطر وعلى تعويض الذي يلتزم به الغير المسؤول عن الضرر، ولذلك قررت التشريعات ووثائق التأمين والتشريع الجزائري في حق المؤمن عند دفعه التعويض التأمين في الحلول محل المؤمن له فيما له من دعاوى وحقوق ضد الغير مسؤول في حدود التعويض الذي يدفع للمؤمن له<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - صبرينة يعقوبي، ص 90، 91.

<sup>2</sup> - عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 555.

<sup>3</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين، مرجع سابق، ص 467.

لقد أثارَت المادة 744 من القانون البحري إلي حول شركة التأمين محل المؤمن له الذي عوضته عن الخسائر اللاحقة ببضاعته بدعوى تسمى دعوى الحلول<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني - دعوى الترك البحرية:

الترك هو طريق استثنائي يستعمله المؤمن في حالة إصابة الشيء المؤمن عليه بمخاطر كبرى، ومن خلاله يطالب المؤمن له بدفع كامل مبلغ التأمين مقابل التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه، وهي دعوى يسمح بها فقط في حالة المخاطر الكبرى، أما في غير المخاطر الكبرى فليس للمؤمن له إلا دعوى الخسارة البحرية<sup>2</sup>.

### الفرع الأول - حالت ترك السفينة المؤمن عليها:

تنص المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: «ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

- 1- فقدان الكلي للسفينة.
- 2- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها.
- 3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري ثلاثة أرباع (3/4) القيمة المتفق عليها.
- 4- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة (3) أشهر وإذا تسببت في تأخيرا لأخبار الحوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 744 من القانون البحري و المادة 144 من الأمر 80-07 الملغى التي تقابله المادة 118 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 472.

<sup>3</sup> - المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ويلاحظ أن هذه المادة ليست من النظام العام، ذلك طبقاً لنص المادة 96 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات الذي حددت النصوص والمواد التي يجوز الإتفاق على مخالفتها.

وبالرجوع إلى المادة 134 من الأمر 07-95 فإن حالات ترك السفينة هي:

### أ- فقدان الكلي لسفينة:

هذه الحالة المتمثلة في فقدان الكلي للسفينة المذكورة في المادة 134 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمين، وهي تمثل الهلاك الكلي للسفينة وهو ما يعر إختفاء حيث تختفي السفينة تماماً في البحر، لا يتخلف عنها أي حطام.

### ب- إنقطاع أخبار السفينة:

إذا لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معينة فإنه تعتبر السفينة في هذه الحالة هالكة وبالتالي يسمح للمؤمن له أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات الهلاك إلا أنه في العصر الحالي ومع تطور. تأخذ هذه الحالة المتمثلة في إنقطاع الأخبار قرينة الفقدان<sup>1</sup>.

والمدة التي يجب أن يثبت فيها المجهز أن سفينته لا خبر عنها هي ثلاثة أشهر تسري منذ وصول آخر خبر على السفينة لكن هنالك 3 حالة إستثنائية تمدد فيها إلى 6 أشهر في حالة الحرب<sup>2</sup>.

### ج- صلاحية السفينة للملاحة:

وهذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من جهة مختصة (الخبراء) بسبب إصابة السفينة بأضرار ناتجة من أخطار مضمونة مع إنعدام الوسائل الضرورية لإصلاحها،

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 221.

<sup>2</sup> - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 98.

كذلك حالة عدم تواجد الموارد الضرورية في هذا الميناء فيحق للمؤمن طلب التخلي<sup>1</sup>.

#### د- ضبط السفينة أو توقيفها بأمر صادر من السلطة العامة:

في حالة اغتنام العدو للسفينة يعتبر الحكم هلاك كلي ويسمح بالترك في هذه الحالة وكذلك عند توقفها بأمر صادر من سلطه عامة أجنبية. يمكن القول أن التوقيف هو تعطيل لحق المالك في إستعمال ملكيته، ونزع يده عن السفينة الموقفة. مع استمراره لمدة معينة، أما الضبط هو إستيلاء العدو أو القراصنة على السفينة<sup>2</sup>.

إلزامية إبلاغ المؤمن بالتخلي بمقتضى رسالة متضمنة أو بواسطة محضر في أجل لا يتعدى ثلاثة أشهر (3) من معرفة الحادث الذي يعطي الحق في التخلي أو من إنقضاء الأجل الذي يسمح به<sup>3</sup>.

في جميع حالات التي يكون فيها محلا للتخلي يكون المؤمن المبلغ بالتخلي عن الأشياء المؤمن عليها. حق اختيار بين المقابل و تسوية الخسارة الكبيرة دون انتقال الملكية، لكنفي المقابل يجب إعلام المؤمن له بقراره في أجل ثلاثون يوما (30 يوم) ابتداء من تاريخ موافاة الأخير لأول لكافة الوثائق المبررة في حقه بالتخلي<sup>4</sup>.

#### الفرع الثاني- حالات ترك البضاعة:

نصت المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على حالات ترك البضائع حيث نصت على: «ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

##### 1- فقدان الكلي للبضائع.

<sup>1</sup> - على بن غانم، مرجع سابق، ص ص 87، 88.

<sup>2</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص 100.

<sup>3</sup> - المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>4</sup> - على بن غانم، مرجع سابق، ص ص 88، 89.

- 2- خسارة أو تلف يفوق ثلاثة أرباع (3/4) قيمة البضائع.
- 3- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.
- 4- عدم قابلية السفينة الملاحية وإذا تعذر الشروع في توجيهه، البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة (3) أشهر.
- 5- انعدام الأخبار عن سفينة مدة تزيد عن ثلاثة (3) أشهر، وإذا كان تأخر الأخبار بسبب حوادث حربية بمدد الأجر إلى ستة (6) أشهر». ومن خلال استقراء هذه المادة يتضح لنا أن هناك مشاركة بين ترك البضائع وترك السفينة<sup>1</sup>.

#### أ- حالات مشتركة بين ترك البضائع وترك السفينة:

- 1- في حالة انقطاع أنباء السفينة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر تحسب هذه المدة بعد وصول آخر خبر عنها، هنا يحق للمؤمن له أن يتخلى عن البضاعة للمؤمن مقابل تعويض التأمين كاملاً، وبالتالي يمكن القول أن إنقطاع أنباء السفينة بعد انقضاء الميعاد القانوني هو أيضاً سبب لترك البضائع لأن هلاك السفينة سيتتبع لزاماً هلاك البضائع كما أنه في حالة الحرب يمدد الأجل السابق إلى ستة أشهر<sup>2</sup>.
- 2- في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية بسبب حادث بحري: إذن عندما تصل السفينة إلى هذه الحالة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع إلى المكان المقصود وذلك خلال المدة المحددة المتمثلة في ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ المؤمن بعدم صلاحية السفينة لمواصلة الرحلة البحرية<sup>3</sup>.

كما يمكن إضافة حالة أخرى لم يرد ذكرها في النص الجزائري وهي حالة ترك البضائع إذ تم ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة أي إذا تم أسر السفينة أو احتجازها وكان التأمين شاملاً الأخطار الحربية، ولم يتمكن المؤمن عليه من

<sup>1</sup> - سماح محمودي، مرجع سبق، ص 100.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، 538.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 378.

استرجاع البضائع خلال مدة المحددة هنا يستطيع المؤمن له ترك البضاعة التي على متن السفينة مقابل مبلغ التأمين<sup>1</sup>.

### ب- الحالات الخاصة بالبضائع:

إضافة إلى الحالات المشتركة بين السفينة والبضاعة التي سبق بيانها توجد حالتان خاصتان بالبضائع وهما:

#### 1- بيع البضاعة أثناء السفر:

في حالة ما إذا كان ميناء الوصول بعيدا يستحسن بيع البضاعة في إحدى الموانئ القريبة لأن إنتظار وصولها إلى ميناء الوصول قد يكون سبب في هلاكها وتصبح لا فائدة منها، وحتى يتم التخلي (الترك) في هذه الحالة يجب توافر شرطين أساسيين.

**الشرط الأول:** البيع لابد من القيام به في ميناء آخر غير ميناء الوصول.

**الشرط الثاني:** سبب تلف البضاعة هو خطر بحري مضمون<sup>2</sup>.

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

عند بلوغ الأضرار التي تلحق بالبضاعة ثلاثة أرباع القيمة المؤمن بها يسمح بترك البضائع لهذا السبب<sup>3</sup>.

كما أنه على المؤمن له إثبات ذلك للمؤمن فإذا إستطاع الإثبات أصبح يحق له أن يترك البضاعة المؤمن عليها، ويلتزم المؤمن بدفع التعويض كاملا غير أنه لإعمال الترك في هذه الحالة يجب أن يكون الهلاك سببه يشمل الضمان، أما إذا لم

<sup>1</sup> - سماح محمودي، مرجع سابق، 101.

<sup>2</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2004 2005، ص 478.

<sup>3</sup> - عبد القدر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 568.

يبلغ الهلاك القيمة المحددة من طرف المشرع الجزائري فلا يسمح بتطبيق التترك وإنما لابد من الرجوع إلى المبدأ العام وهو أعمال قواعد الخسائر البحرية التي سبق شرحها والتي تتمثل منح تعويض المؤمن له يتناسب مع قيمة الضرر<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث - محل دعوى التترك وأثارها:

ينتج نظام التترك مزايا متعددة، منها التسوية السريعة لمبلغ التأمين وكذلك الحصول على مبلغ التعويض كاملا عندما تكون الخسارة جسيمة، وبالتالي يمكن القول أن نظام التترك أو التخلي هو حق أقره المشرع لمصلحة صاحب الحق بالشيء المضمون، وهنا سنتطرق إلى محل التترك (أولا) وإجراءاته (ثانيا)، أما آثاره (ثالثا).

#### 1- محل دعوى التترك:

لا يجوز أن يكون التترك جزئيا بمعنى انه لا يجوز للمستأمن أن يتخلى (يتترك) جزءا من الأشياء المؤمن عليها، بل لابد من تركها بأكملها<sup>2</sup> كما أنه لا يجوز توجيه دعوى التترك إلى جزء من الشيء المؤمن عليه و توجيه دعوى الخسارة إلى الجزء الآخر المتبقي، إلا في الحالة الاستثنائية المتمثلة في وجود بضاعة مقسمة أو مجزأة إلى مجموعات مستقلة في وثيقة التأمين فإنه يجوز للمستأمن أن يجزأ الدعاوى<sup>3</sup> والتترك يشمل الأشياء المؤمن عليها كما أن المؤمن له عندما يقوم بتأمين جزء من الأشياء المؤمن عليها وجب عليه أن يترك سوى الجزء المؤمن عليه، وكذلك يشمل التترك الأشياء المؤمن عليها التي كانت متعرضة للخطر وقت وقوع الحادث، ويشمل أجرة النقل كما يشمل أيضا الدعوى التي تكون للمؤمن له بسبب الشيء المؤمن عليه، ويشمل أيضا حقوق المؤمن له ويمتد إلى التزاماته<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 101.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع السابق، ص 531.

<sup>3</sup> - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 103.

<sup>4</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص 104.

**2- إجراءات دعوى الترك:**

يعتبر الترك وسيلة قانونية في يد المؤمن له يستعملها بمجرد إبداء رغبته فيه للمؤمن، كما أن هذا التبليغ يكون صراحة بموجب رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال مدة حددها المشرع الجزائري وهي ثلاثة أشهر يبدأ سريانها من تاريخ وقوع الحادث المؤمن عليه<sup>1</sup>.

كما أنه يوجد شرط أساسي قبل القيام بهذا الإجراء وهو أن يكون التخلي كاملاً، ومبلغ التأمين مدفوع بشكل كامل وبالتالي يوجد إجراء يسبق إجراء إبداء الرغبة وهو تبليغ المؤمن له للمؤمن عن الحادث وتحديد مبلغ الأضرار في أجل أسبوع يسري من تاريخ وقوع الحادث<sup>2</sup>.

ويجب على المستأمن عند إعلان رغبته في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين على الشيء المؤمن عليه التي أجازها و يجب أن يكون التصريح شامل بجميع التأمينات دون تمييز بين ما إذا كانت تغطي نفس المخاطر أم لا، وبعد القيام بإجراء إبداء الرغبة وفي الترك توجد حالتان تتمثل الأولى في قبول المؤمن لطلب المؤمن له وهنا لا يوجد إشكال فتكون التسوية ودياً ويصبح الترك نهائياً وينتج آثاره، كما أن القبول قد يكون صراحة أو ضمناً، أما الحالة الثانية هي رفض المؤمن لطلب المؤمن له، وهنا لا يبقى أمام المؤمن له سوى رفع دعوى الترك للوفاء بالتعويض مع لزوم إثبات إحدى حالات الترك السابقة الذكر.

**3- آثار دعوى الترك:**

عند قبول المؤمن لطلب المؤمن له المتمثل في دعوى الترك، هنا تنتج عدة آثار بالنسبة للمؤمن والمؤمن له ويمكن حصرها فيما يلي:

<sup>1</sup> - المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> - المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

**3-1- إنتقال ملكية الشيء المؤمن عليه موضوع الترك إلى المؤمن**

**يكون نهائية:** لا يجوز العدول عن ذلك، فمن الضروري انتقال ملكية السفينة حتى وإن تجلى عنها ثم عادت سليمة إلى الميناء وذلك بعد انقطاع أخبارها<sup>1</sup>. كما أن إنتقال الملكية يكون ساري من وقت إعلان المؤمن له الرغبة في الترك وذلك لبيان رغبته الصريحة في إتباع الترك وليس من وقت وقوع الخطر.

ففي هذا الأثناء يكون للمؤمن له الخيار بين الدعوتين<sup>2</sup>. ويضاف إلى ذلك أنه من ترك الشيء إلى المؤمن يجب أن يتركه كاملاً غير مجزئاً، كما انه يكون نهائي لا رجوع فيه<sup>3</sup>.

**3-2- عدم جواز العدول في دعوى الترك:** وبالتالي بعد قبول الدعوى من

المؤمن صدور حكم نهائي، لا يحق للمؤمن له الرجوع في هذه الدعوى وطلب تسويه التعويض بدعوى الخسارة البحرية قبل المؤمن ذلك، لأن دعوى الترك من أهم خصائصها أنها غير قابله للعدول، ففي وسع أي من الطرفين إذا أراد العدول عن الترك أن يمتنع عن تنفيذ التزامه حتى يدفع الطرف الآخر بطلب الفسخ<sup>4</sup>.

**3-3- نقل حقوق المؤمن له على الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن:**

وذلك عن طريق إتباع الإجراءات اللازمة لنقل هذه الحقوق ونفادها في حق الغير كحق القيد في دفتر تسجيل السفن إذا لم تهلك السفينة المتروكة، وحياسة البضائع المتروكة لمنع الغير من الاستناد والإحتجاج بالقاعدة العامة (الحياسة في المنقول سند الملكية)<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 561.

<sup>2</sup> - سماح محمودي، المرجع السابق، ص 104.

<sup>3</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 567.

<sup>4</sup> - محمد بهجت عبد الله، أمين قايد، مرجع سابق، ص 484.

<sup>5</sup> - سماح محمودي، مرجع سابق، ص 104.

**3-4- الوفاء بالتعويض:** إذا قام المستأمن بالترك ثبت له الحق في الحصول على المبلغ التأمين كاملاً دون زيادة من طرف المؤمن<sup>1</sup>، ومن هنا يمكن القول انه يلتزم المؤمن بالوفاء بمبلغ التأمين مع المصاريف خلال المدة المحددة في الوثيقة أو من وقت صيرورة الحكم به نهائياً إذا تقرر الترك بحكم قضائي وفي حالة امتناع المؤمن عن الوفاء بمبلغ التأمين يثور التساؤل حول الجزاء المترتب عن هذا الامتناع فهل يجوز للمؤمن له طلب الفسخ أم لا؟ ويمكن الإجابة أن الترك ذو خاصية انه نهائي ولا يحق للمؤمن له طلب الفسخ وبالتالي امتنع على المؤمن له استرداد الأشياء المتروكة والدخول في التقلسة بمبلغ التأمين والخضوع لقسمة غرماء<sup>2</sup> إذن ملخص القول هو أن المبدأ التعويضي بمبدأ مشترك ينطبق على التعويض بطريق الترك والتعويض بالطرق الأخرى في تسوية الخسارة وهدفه هو انه لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد ولا يمكن أن يزيد عن قيمة الضرر الذي لحق المؤمن له.

وحسب ما ذكرت المادة 30 من الأمر 95-07 والتي نص «... لا يمكن أن يزيد التعويض على مقدار استبدال المؤمن عليه وقت وقوع الحدث...»

كما أن المبدأ التعويضي يرفض ويستبعد أن يصبح المؤمن له في مركز مالي أفضل من الحالة التي كان عليها قبل وقوع الخطر حتى لا يجد المؤمن له مصلحة في وقوع الحادث مما قد يدفعه للتعهد للإضرار بأمواله وبالتالي فان المبدأ التعويضي هي جبر الضرر لا أكثر من جسامة الخطر بالتعويض<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 247.

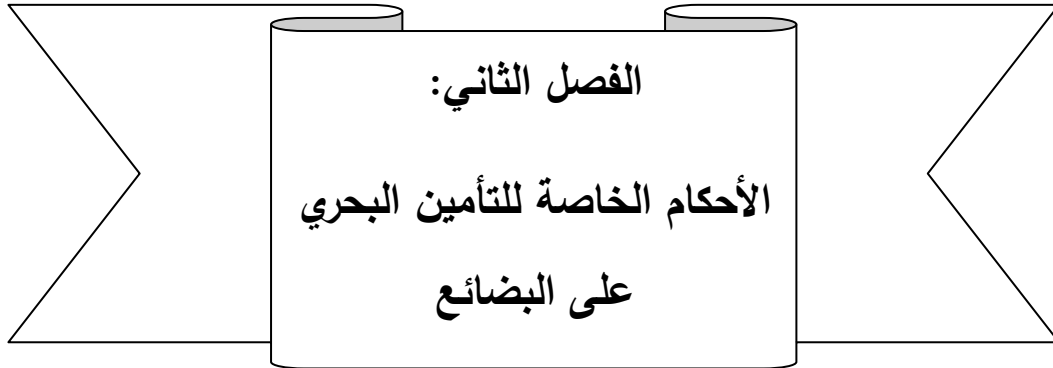
<sup>2</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 485.

<sup>3</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص 108.

## خلاصة الفصل الأول:

في نهاية هذا الفصل الذي جاء موسوماً " التنظيم النظري لعقد التأمين البحري " لا يسع إلا أن نذكر أن قطاع التأمين هو أهم القطاعات الحساسة اليوم في عالم المال والأعمال والخدمات على مستوى العالم الحديث، إذ يعتبر عقد التأمين البحري من أكبر الوسائل الذي يواكب العصر الحالي من أقدم أنواع التأمين إلا أن له أهمية بالغة وكبيرة في التعاملات التجارية الدولية، فهناك بعض المخاطر من الضرورة التأمين عليها، مثل السفينة والبضائع التي تنتقل من مكان أو من بلد إلى آخر، كما يعد هذا العقد الأساس لضمان مخاطر النقل البحري.

ويمكن القول أن هذا العقد له - فعلا - خصوصيات مميزة عن غيره من العقود سواء في كيفية إبرامه أو الشروط الشكلية والتي من بينها الرضائية كما أن الكتابة التي يشترطها المشرع الجزائري لانعقاده بل اشترطتها لإثباته. والهدف الأساسي من هذا العقد هو تعويض الضرر الذي يلحق بالمؤمن له عند تحقق الخطر البحري، إذ يعتبر من عقود الإذعان لان الطرف المؤمن له لا يحق له مناقشة بنود العقد الذي تضعها شركات التأمين فالمؤمن له في مركز ضعف ما عليه إلا بقول وبالرجوع إلى موضوع هذا العقد فانه يمثل العناصر التي تعتبر جميع الأشياء المعرضة لأخطار البحرية وبالتالي فهو يشمل السفينة وما عليها من أغراض واسعة وقد أعطى المشرع الجزائري حماية قانونية لكلا طرفي العقد، وتظهر هذه الأخيرة في الإلتزامات التي تترتب على عاتقها. فالمؤمن له يتحمل الإلتزام بدفع أقساط التأمين أما من جانب المؤمن فأهم إلتزام على عاتقه هو الإلتزام بدفع مبلغ التأمين.



### تمهيد:

بعد تطرقنا لدراسة الجانب النظري لعقد التأمين البحري ضمن الفصل الأول، انتقلنا لمعالجة الإطار القانوني لعقد التأمين البحري على البضائع كأحد أنواع عقد التأمين البحري، حيث قسمنا موضوعنا هذا إلى مبحثين رئيسيين تناولنا عقد التأمين البحري على البضائع ووثائق إثباته ضمن (المبحث الأول) قمنا فيه بتبيان مفهوم عقد التأمين البحري على البضائع و المقصود بهذه الأخيرة، وتحديد طبيعته القانونية وتوضيح صورته (المطلب الأول) ثم انتقلنا لدراسة الوثيقة النموذجية لإثبات عقد التأمين البحري على البضائع - وثيقة التأمين العائمة - (المطلب الثاني)، ثم عرجنا إلى دراسة الآثار القانونية المترتبة عن وثيقة التأمين العائمة التي تجسد عقد التأمين البحري على البضائع (المبحث الثاني)، حيث تعرضنا فيه للالتزامات المؤمن له في الوثيقة العائمة (المطلب الأول)، ثم بينا التزامات المؤمن في الوثيقة العائمة (المطلب الثاني) وذلك كالآتي.

### المبحث الأول: عقد التأمين البحري ووثائق الإثبات.

تتعرض البضائع المنقولة عن طريق البحر مهما كانت طبيعتها أو كيفية تغليفها إلى أخطار بحرية عديدة أثناء المرحلة البحرية، فتتسبب تلك الأخطار في حدوث أضرار لها تلحق خسائر بأصحاب الحق فيها، مما يتعين على هؤلاء اللجوء إلى الوسيلة القانونية التي تضمن لها الحماية ألا وهي التأمين البحري ومن ثمة حصولهم على وثيقة التأمين البحري لإثبات عقد التأمين البحري على بضائعهم ومن هنا سنتطرق لمفهوم عقد التأمين البحري على البضائع (المطلب الأول) ثم نتطرق في (المطلب الثاني) إلى شكل من أشكال الوثائق النموذجية لإثبات هذا العقد (وثيقة التأمين العامة).

#### المطلب الأول- عقد التأمين البحري على البضائع:

سنتناول من خلال مطلبنا هذا تبيان مفهوم عقد التأمين البحري على البضائع والمقصود بهذه الأخيرة وتحديد الطبيعة القانونية للعقد وصوره ضمن (الفرع الأول) ثم ننتقل إلى (الفرع الثاني) الذي تطرقنا فيه لوثائق التأمين البحري على البضائع وتصنيفاتها، وهذا ما سنوضحه كآتي:

#### الفرع الأول: مفهوم التأمين البحري على البضائع

لجأ الإنسان منذ القدم للبحث عن وسائل قانونية تمكنه من مواجهة الأخطار المختلفة التي يتعرض لها في حياته، لاسيما الأخطار التي ترتب أضرار مالية على ممتلكاته، ومن بين أهم تلك الوسائل القانونية نجد التأمين بمختلف أنواعه وصوره، ومنها التأمين على الممتلكات ضد الأخطار اللاحقة بها، لأن الأخطار التي يتعرض لها الإنسان تنقسم إلى ثلاثة أقسام، وهي الأخطار الشخصية وأخطار المسؤولية المدنية وأخطار الممتلكات ويندرج التأمين ضد مخاطر النقل البحري ضمن التأمين على الممتلكات من الأخطار، سواء تعلق الأمر بالتأمين على هيكل السفينة أو التأمين على البضائع المشحونة، ليعد هذا الأخير شكلا من أشكال التأمين على الأضرار، حيث يضمن المؤمن التعويض عن كل الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة المؤمن

عليها التابعة للمؤمن له، يضاف إليها كل الخسائر الناجمة عن تحقيق الخطر المؤمن ضده وكذا التكاليف المالية والمصاريف التي تحملها لأجل شحن البضائع المشحونة تطبيقاً لنص المادة 105 من قانون التأمينات المذكور أعلاه<sup>1</sup>.

### أولاً : مفهوم عقد التأمين البحري على البضائع:

قبل التطرق لتعريف عقد التأمين البحري على البضائع نلجأ لتعريف التأمين بصفة عامة، ثم تعريف عقد التأمين البحري لنخلص في الأخير لتعريف التأمين البحري على البضائع والمقصود من هذه الأخيرة (البضائع) كالآتي:

**1- تعريف التأمين:** التأمين بصفة عامة عملية ينظمها عقد التأمين تتم عن طريق تجميع مجموعة من المخاطر المتحددة في النوع والطبيعة وإجراء المقاصة بينها وفقاً لعملية الإحصاء. والتي يتولاها طرف مخول قانوناً لممارسة أعمال التأمين وسمي بهذه الصفة (المؤمن) مقابل عوض مالي (قسماً التأمين) والذي يلتزم المؤمن له بسداده له في مواعيد استحقاقه أو دفعة واحدة حسب شروط عقد التأمين إلى الطرف الآخر في العقد<sup>2</sup>. ويتصف (المؤمن له) بأنه الشخص المهتد بالخطر المؤمن منه والذي يحمل مصلحة تأمينية في محل التأمين لقاء ضمان الأمان الذي يوفره له المؤمن من تلك الأخطار التي تهدده والمحددة في عقد التأمين، وهذا ما جاءت به المادة 619 القانون المدني الجزائري السابق ذكرها مقابل المادة 02 الأمر 95-07 .

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة، دراسة مقارنة مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، مجلة داکر، البحوث، العدد 3، سبتمبر 2017، ص 184.

<sup>2</sup> - شهاب أحمد جاسم العنبيكي، مدير الإحصاء والبحوث والتطوير، الشركة المتحدة للتأمين وصناعات المبادئ العامة للتأمين، المصطلحات الأساسية، عقد التأمين، مذكرة التغطية المؤقتة، وثيقة التأمين، أنواع هيئات التامين، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، سنة 2005، ص 11.

## 2- مفهوم المصلحة التأمينية:

مفهومها محدد بنص المادة 93 الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات و المادة 05-1 قانون التأمين البحري الإنجليزي 1906 تكون للشخص وفقا لأحكام هذا القانون مصلحة تأمينية إذا كانت له علاقة قانونية أو طبيعية بالمخاطر البحرية، المادة 5-2 يعتبر الشخص على وجه الخصوص له مصلحة تأمينية إذا كانت له علاقة قانونية أو طبيعية بالمخاطر البحرية أو أي ممتلكات مؤمنة تتعرض للخطر في ذلك الوقت، الأمر الذي يترتب عليه تحقق فائدة للشخص في حالة وصول الممتلكات سالمة في الوقت المناسب أو يعود عليه ضرر في حالة فقدها أو تلفها أو حجزها أو تعرض مسؤولياتها من جراء ذلك نص على شروطها المشرع الفرنسي في المادة<sup>1</sup>171، تم ذكرها إليها سابقا.

## 3- تعريف التأمين البحري على البضائع:

يحصل التأمين البحري على البضائع بعقد يبرم بين طرفين هما المؤمن والمؤمن له، وبمقتضاه يلتزم الأول الذي عادة ما يكون شركة تأمين بأن يدفع للمؤمن له الذي عادة ما يكون الشاحن أو صاحب الحق في البضائع أو المستفيد من التأمين مبلغ أو قيمة التأمين حال تحقق الخطر البحري المؤمن ضده، وذلك مقابل أقساط يؤديها المؤمن له إلى المؤمن<sup>2</sup>.

والمقصود بالتأمين البحري على البضائع هو التأمين على البضائع التي تكون محلا لنقل بحري ولكن وثائق التأمين توسع من نطاق تطبيقها، بحيث تشمل البضائع التي تكون محلا لنقل نهري أو بري أو جوي تابعا لنقل بحري وتغطية الوثيقة، ولفظ بضائع قد يتوسع ليشمل أمتعة المسافرين والأشياء التي تجمعها السفينة الناقلة خلال رحلة علمية، والأسماك التي توجد على ظهر سفينة صيد.

<sup>1</sup> - علي بن غانم ، مرجع سابق ، ص 198 .

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، دار النشر الجامعية الجديدة للنشر، 2004، ص 08 .

وبالتالي يجوز التأمين على البضائع أياً كان نوعها وأياً كانت طريقة نقلها وإرسالها (بمعنى سواء كانت منقولة بمقتضى سند شحن أو سند إيجار، أو الإرسال البريدي) وقد تستبعد الوثيقة الأشياء الثمينة كأوراق البنوك والسندات، والأوراق المالية والمعادن الثمينة، والمجوهرات والحلي الذهبية والطرود البريدية، لكن بعض المؤمنین لا يرفضون التأمين على مثل هذه الأشياء ولكنهم يتطلبون تصريحاً خاصاً ويحتفظون بالحق في قبولها (محل قبول خاص)<sup>1</sup>.

ويسمى هذا النوع من التأمين بتأمين الشحنات التي تكون معرضة لأخطار بحرية مذ شحنها إلى غاية تفرغها في ميناء الوصول<sup>2</sup>. وقد نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع التي صدرت من الشركة الجزائرية لتأمين النقل في 1981/12/17 في المادة 04 «لا تضمن هذه الوثيقة إرسال أوراق البنوك والقسيمة و السندات والقيم المحددة نقداً والمعادن الثمينة والمجوهرات والأحجار الكريمة والحلي الموضوعة إلا إذا تم تعيينها وكانت محل قبول خاص وكذلك الطرود البريدية حتى ولو كانت مع قيمة مصرحة فلا تضمن إلا تحت اتفاق وبأقساط خاصة». وقد تم تعديل هذا النوع من البضائع في الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع الصادرة في 1983/06/30 حيث جاء في الشرط 46 تستبعد البضائع المذكورة أعلاه من ضمان الوثيقة.

من خلال ما سبق يتضح أن بعض البضائع نظراً لأهميتها والأخطار التي تهددها كالسرقة والتلف تحتاج إلى تأمين خاص، وهذا ما يجب على ممارسي التأمين أن يوضحوه في وثائق التأمين حتى لا يسقط حقهم في التعويض<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، باحثة دكتورا، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2014، ص ص 180، 181.

<sup>2</sup> - سموم، كهينة عاشور عثمان، عقد التأمين البحري على البضائع، مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، سنة 2015، ص 10.

<sup>3</sup> - علي بن غانم، مرجع سابق، ص 177، 178.

والبضائع هي الأموال المادية التي ظهر التأمين البحري بالتأمين عليها قديما وقد عرفت قواعدها هامبورغ في سنة 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحرا المعدلة لاتفاقية بروكسل 1924 في مادتها 05-1 «عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية، وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا أو يمتد مفهوم البضائع إلى الحاويات والمغلفات عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن».

حيث جاء في مفهوم المواد 237 قانون بحري قطري والتي تنص على أنه: «يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة لأخطار البحر»، إذ نجد مصطلح الأموال هنا شامل حيث يضم كل شيء مادي معرض لخطر البحر، بما في مدلوله البضائع مهما كان نوعها، وطريقة نقلها وتضيف المادة 236-1 قانون بحري عماني «وفي أي مكان تكون فيه خلال الرحلة البحرية»<sup>1</sup>.

كما عرفت المادة 1-3 من معاهدة بروكسل سنة 1924 المتعلقة بسندات الشحن أو ما يسمى قواعد لاهاي «البضائع» بأنها تشمل الأموال البضائع والمواد من أي نوع عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة. غير أنه حسب المادة 136 قانون التأمينات الجزائري نصت «تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر أو البحر أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له، ومنه نستنتج أن المفهوم توسع حتى أصبح يشمل البضائع التي تكون محلا للنقل البري أو النهري أو الجوي طالما أنه تابع للنقل البحري»<sup>2</sup>.

وعرفت اتفاقية روتردام لعام 2009 البضائع بأنها: «ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيا كان نوعها وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحوايات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه».

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق ، مرجع سابق ، ص 232 ، 266 .

<sup>2</sup> - فتيحة سموم ، عثمان كهينة عاشور ، مرجع سابق ، ص 10 .

ويقصد بالبضائع حسب قانون بيع البضائع الإنجليزي لسنة 1893 حسب المادة 62 «كل الأشياء المادية ما عدا الأشياء المتعلقة في الذمة والنقود». فالأشياء المادية دلالتها في التأمين البحري تقتصر فقط على البضائع «Merchandise» ولا تشمل الممتلكات الشخصية أو المؤن التي تخصص للاستعمال على ظهر السفينة<sup>1</sup>.

وتتجلى صورة التأمين البحري على البضائع أكثر في البيوع البحرية، ففي البيوع عند الوصول، البائع هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري وبالتالي يعد صاحب المصلحة في إبرام عقد التأمين البحري لحسابه الخاص، بالإضافة إلى البيوع عند القيام وتشمل البيع سيف وفوب، ففي الأول يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل البحري وإبرام عقد التأمين البحري على البضائع المباعة من مخاطر النقل البحري نظير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع، وقسط التأمين وأجرة النقل، وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يستلم سند الشحن ووثيقة التأمين، ويصبح صاحب المصلحة في التأمين.

أما في البيع فوب فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضائع المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري، ويقع عبء القيام بإبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضائع على عاتق المشتري، على أن يعهد هذا الأخير للبائع التأمين على البضائع لحسابه في هذه الحالة يكون البائع وكيلًا عن المشتري عند قيامه بالتأمين وعندئذ يحوز البائع فاتورتين على المشتري واحدة تغطي الثمن والثانية تشمل المصاريف المترتبة على الخدمات التي قام بها البائع لحساب المشتري خاصة مقابل النقل والتأمين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - شرين عبد حسن يعقوب ، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2010، ص 97.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص ص 37، 38.

## ثانيا: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري على البضائع.

إن تحديد الوصف القانوني لعقد التأمين البحري، ما إذا كان تجاريا أو لا، مسألة ذات أهمية كبيرة لتحديد مدى تطبيق أحكام القانون التجاري عليه أم لا؟ لهذا وجب تحديد الوصف القانوني في هذا الصدد مع تأسيسه؟

### 1- الطبيعة التجارية:

تتجلى من حيث أطرافه وموضوعه وشكله.

1-1- **بالنسبة للمؤمن:** يعتبر عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية وهذا ما أكده المشرع الجزائري في نص المادة 02 قانون التجاري الجزائري 75-59 التي اعتبرت كل مقابلة للتأمين عملا تجاريا بحسب الموضوع وقد نصت المادة 215 الأمر 95-07 على أنه تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ شكل تعاوضي). ممارسة نشاط التأمين البحري إذا اتخذ شكل شركة المساهمة فهي مقابلة تجارية طبقا للمادة 02 أعلاه وتجارية بحسب الشكل لاعتبارها من الأعمال التجارية التي نص عليها المشرع طبقا للمادة 03 والمادة 544 قانون تجاري جزائري وأمام صراحة النصوص فلا مجال للاجتهاد والتأويل، فالتأمين البحري بالنسبة للمؤمن سواء اتخذ شكل شركة مساهمة، وهذا هو الغالب أو شركة تعاوضيه كما هو الحال بالنسبة لنوادي الحماية (الوقاية والتعويض) هو تجاري لأنه يرد على العمليات البحرية، المادة 03 الفقرة الأخيرة ولأنه نشاط يقوم به تاجر هو المؤمن من أجل تجارته فهو تجاري بالتبعية ولأنه يتخذ شكل مقابلة<sup>1</sup>.

1-2- **بالنسبة للمؤمن له:** إذا كان المؤمن له مجهزا فهو تاجر وصاحب مقابلة ويقوم بالعمليات التجارية البحرية، فالتأمين على السفينة عمل ضروري ولحاجات تجارته كما إذا كان المؤمن له تاجرا يصدر بضاعته ولحاجات تجارته، أو

<sup>1</sup> - علي بن غانم، مرجع سابق، ص 146.

يستوردها فالتأمين البحري تجاري لأنه عقد يرد على التجارة البحرية ولأنه ضروري لتجارته فهو أيضا عمل بحسب الشكل وبالتبعية.

أما إذا كان المؤمن له شخص ليس بتاجر أمن على بضاعة لنقلها عن طريق البحر فلعدم توفر الشروط المذكورة سابقا لا يدخل في العمليات التجارية البحرية، ولم يقد به من أجل تجارته فلا يعد عمله عملا تجاريا لا بحسب الشكل ولا بالتبعية ويكون التأمين بالنسبة إليه عملا مدنيا كمزارع مستورد أبقار أو مواد غذائية لا يشتبه في تجارته لقيامه بتربية الماشية فيطبق عليه القانون المدني، إلا أنه من الناحية العملية تعد هذه الحالات قليلة بمقارنتها مع الشحن من طرف التجار، واكتفى بهذا عن الصيغة التجارية للتأمين البحري لذاته، على خلاف التأمين البري الذي كثيرا ما يكون التأمين بالنسبة للمؤمن كالتأمين التعاوني عملا مدنيا وهو الغالب بالنسبة للمؤمن له لما يترتب عن ذلك من آثار<sup>1</sup>.

من خلال ماسبق ذكره يتضح لنا أن التأمين البحري يظل تجاريا بالنسبة للمؤمن أو شركة التأمين التي تمارس عملا تجاريا بطبيعته، وقد يكون تجاريا بالنسبة للمؤمن له أو مدنيا كما وضح أعلاه، ويترتب على ذلك أن عقد التأمين البحري إذا كان طرفيه تجاريين طبقت عليهما قواعد القانون التجاري في جميع جوانبه كالاختصاص القضائي وقواعد الإثبات... أما إذا كان مختلطا فيطبق على شركة التأمين قواعد القانون المدني إذا كان مدعى عليه ويطبق على المؤمن له غير التاجر قواعد القانون المدني إذا كان مدعى عليه وذلك فيما يخص القواعد التجارية السابقة<sup>2</sup>. كما أن لعقد التأمين البحري خصوصية أخرى بعد تعرضنا للطبيعة التجارية تتمثل في:

<sup>1</sup> - المرجع نفسه ، ص 147 .

<sup>2</sup> - وليد معزوي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري ، رسالة الماستر، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، 2014، ص 13 .

## 2 - الطبيعة الدولية:

باعتباره ينص على قيم تنتقل من إقليم دولة لأخرى، لكن هذا لا ينفي الاختلافات الفقهية حول معايير، فمنهم من يستند على معيار العنصر الأجنبي في العقد، ومنهم من يأخذ بفكرة عدم خضوعه إلى قانون دولة واحدة، ومنهم من يتبنى المعيار الاقتصادي دون غيره، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في الوقت الراهن، حيث أنه اعتبره من العقود الاقتصادية الدولية طبقاً للمادة 621 قانون مدني باعتبارها تتعلق بمصالح التجارة الدولية<sup>1</sup>.

وفيما عدا ذلك فإن عقود المخاطرة البحرية تشترك مع غيرها من العقود الأخرى، من حيث إبرامها، مدة سريانها، وتحديد المخاطر المشمولة بالضمان وتحديد مبلغ القسط، وتحديد طرق احتساب التعويض والالتزامات المترتبة على عاتق الأطراف<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: صور التأمين البحري على البضائع.

تعد وثيقة التأمين البحري من المستندات الضرورية في الملاحة البحرية فهي تمثل حاجة ماسة لذوي الشأن، حيث تكون مطبوعة مسبقاً من قبل شركة التأمين وبنماذج متعددة مع بعض الفراغات وللمؤمن له حرية اختيار أحد هذه النماذج، ولقد اختلفت الدول في استعمال هذه الوثائق واعتمادها على تصنيفات مغايرة لها في مجال التأمين البحري، ويكون التأمين على البضائع إما بوثيقة لرحلة واحدة تغطي شحنة أو شحنات محددة أو بمقتضى وثيقة عائمة Floating Policy أو ما يطلق عليها في أحيان أخرى وثيقة الاشتراك Police d'abonnement وهي تغطي بضائع أو شحنات متكررة غير محددة وقت عقد التأمين.

<sup>1</sup> - الأمر 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 /09/ 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري «تكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين».

<sup>2</sup> - معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية بن عكنون-الجزائر، الطبعة 03، 2008، ص 70.

## أولاً- التأمين البحري على البضائع بمقتضى وثيقة سفرية لرحلة واحدة:

**1-1- تعريفها:** وثيقة التأمين البحري السفرية أو كما سماها بعض الفقه وثيقة التأمين البحري الاعتيادية، هي تلك الوثيقة المحددة الزمن ببداية وانتهاء الرحلة البحرية الواحدة، وتعد هذه الوثيقة من الوثائق الاعتيادية الأكثر طلب عليها في سوق التأمين مهما كانت طبيعة البضائع المنقولة<sup>1</sup>.

فالمشرع الجزائري فقد سمى هذه الوثيقة ولم يعرفها تاركا ذلك للفقه بموجب المادة 139 الأمر 95-07 المتضمنة جواز التأمين البحري للبضائع بدون انقطاع في حدود الرحلة المذكورة فيها، حيث تضمن صورة التأمين العادي تغطية الأضرار التي تلحق بالبضائع أيا كان سببها وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليه مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة، والريح المنتظر في حالة بيعها وجميع المصاريف التي ترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ<sup>2</sup>.

كما أن الوثيقة لا تغطي في الأصل مخاطر شحن البضائع بالصنادل أو القوارب أو غيرها في ميناء القيام، إذ لا تبدأ مسؤولية المؤمن إلا من لحظة وضع البضائع على السفينة المحددة لنقلها، وقد ينص في الوثيقة مع ذلك على تغطية مخاطر تفريغ البضائع بالوسائل المعتادة في ميناء الوصول المحدد في سند الشحن وطبقا للشروط العامة في الوثيقة، فإن لم يصدر هذا التحديد كان الحل هو سريان التأمين على البضائع التي تكون محلا لنقل بحري في الرحلة المحددة دون انقطاع، ويجري العمل في شركات التأمين الانجليزية على السماح بتضمين شرط في الوثيقة لتغطية فترة انتقال البضائع من الشاطئ إلى السفينة، كأن تكون البضائع محلا لنقل بري أو نهري أو جوي قبل شحنها أو حتى بعد وصول السفينة إذ تنص الوثيقة الانجليزية على استمرار التأمين على البضائع حتى يتم تفريغها ووضعها على

<sup>1</sup> - صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص 50 .

<sup>2</sup> - معراج جديدي، مرجع سابق، ص ص 172، 73 .

رصيف الميناء ضمن حدود التفريغ ولو اقتضى ذلك نقلها من السفينة إلى الشاطئ بواسطة صنادل<sup>1</sup>.

ووجد في الجزائر نصين بالنسبة لوثائق التأمين البحري الجزائري:

- وثيقة التأمين على البضائع أصدرتها الشركة الجزائرية لتأمين النقل في 1981/12/17.

- وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها صدرت في 1975/03/20 وكلا الوثيقتين صدرت في ظل قانون 07/80 المتعلق بالتأمينات الجزائرية الملغى بموجب الأمر 07/95 بنص المادة 278. وقد حدثت هذه الوثائق الجزائرية حدو وثائق التأمين الفرنسية حيث نصت في مقدمتها على خضوعها لقانون 07/80 حيث جاءت خالية من تعريف التأمين بل اتجهت إلى تعدد الأخطار المضمونة من منظور الخطر باعتباره سبب أو باعتباره ضررا حسب كل شرط، وكذلك التزامات كل من المؤمن والمؤمن له وحالات بطلان العقد وجواز إلغائه، وتحديد القيم القابلة للضمان وتسوية الخسائر وتحديد الأخطار المضمونة والمستبعدة، وزمان ومكان سريان التأمين وأهم ما يمكن أن يقال عن الوثائق أنها صالحة للعمل بها رغم أنها صدرت في ظل القانون الملغى 07/80 وذلك للأسباب التالية: غالبية قواعد القانونين الملغى والملغى (07/80 و 07/95) متطابقة بما في ذلك بعض الأحكام الآمرة مما يجعل ما جاء فيها لا يتعارض مع القانون الجديد

إن ما يجب مراعاته وما يشوب الأحكام من عيوب قد تكون على المتعاقدين الجزائريين مصدر ضرر في نطاق التأمين البحري لخلوها من جواز التأمين على الخطر الظني بل حرمة على خلاف باقي التشريعات العالمية وهو موقف في غير صالح الاقتصاد الوطني<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 17 .

<sup>2</sup> - علي بن غانم، مرجع سابق، ص ص 53، 54.

## 1-2- نطاق سريان الوثيقة:

▪ **الريح المأمول** : تناولت قواعد.ت.ب الانجليزي 1906 بمقتضى المادة 16-4 منها السماح لتأمين محل تأمين آخر غير السفينة، والبضائع وأجور الشحن، وقد حدد القانون بموجب مادته الثالثة ف2/ب منها إمكانية التأمين على إيرادات مالية ترتبط بالسفرة المؤمنة ومنها الريح أو أية منافع أخرى معرضة للخطر بفعل تعرض الأموال المؤمن عليها إلى أخطار بحرية، وبالعودة لحكم المادة 16-4 منها نجد أنها حددت القيمة القابلة للتأمين على (الريح المأمول) غير السفينة والبضائع وأجور الشحن بأن تكون مقدار مبلغ المال المعرض للخطر الذي يعود إلى المؤمن له عند بدء سريان وثيقة التأمين مضافا له أقساط التأمين. وبإيراد حكم هذه المادة تكون القيمة القابلة للتأمين على البضائع من الممكن أن تشمل الريح المأمول<sup>1</sup>.

كما أن المشرع المصري لم يجز التأمين على الريح المأمول حصوله من البضاعة في مادته 190 الملغاة مثله في ذلك مثل التقنين التجاري الفرنسي سنة 1807 .

وقد تراجعت التشريعات الحديثة عن هذا الحظر وأجازته استنادا إلى أنه يجب تعويض المستأمن (المؤمن له) عن الضرر الذي يلحقه كاملا، والتعويض الكامل يجب أن يكون معادلا تماما للضرر الواقع والريح الفائت طبقا للقواعد العامة المادة 260 موجبات وعقود وهذا ما أخذت به المادة 310 تقنين بحري لبناني. ورغم إجازة تلك التشريعات لهذا النوع من التأمين، فإن البعض انتقده بأنه تأمين من الأخطار التجارية وليس الأخطار البحرية، ولكن هذا الانتقاد ليس في محله، لأن سبب فقد الريح هو الخطر البحري فالخسارة لا ترجع إلى تقلبات السوق التجاري بل إلى مخاطر الملاحة، ومن العدل تعويض الشاحن بطريقة كاملة، على أن صعوبة الأمر تكمن في كيفية حساب الريح المأمول، ولحلها فإن التشريع اللبناني يحدد الريح

<sup>1</sup> - شهاب أحمد جاسم العنبيكي، مرجع سابق، ص 199.

المأمول جزافيا بعشرة في المائة من قيمة البضاعة عند القيام ما لم يرد نص مخالف في عقد التأمين المادة 313 بحري<sup>1</sup>.

### ▪ شرط من المخزن إلى المخزن ware house to ware house

**clouse** : وهو يغطي البضائع منذ لحظة خروجها من المخازن ونقلها ورسها على ظهر السفينة، وتفريغها في ميناء الوصول ووضعها في المخازن أي ليشمل أخطار ما قبل الشحن وما بعد التفريغ وبداية العمل بشرط من المخزن إلى المخزن كان في نهاية القرن 19 وتم اعتماد هذا الشرط في وثيقة التأمين على البضائع عام 1912 وفي عام 1982 اعتمد هذا الشرط في وثيقة التأمين الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين في لندن<sup>2</sup>.

وقد تضمنت هذا الشرط كل من شروط التأمين البحري الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن والذي تتعاقد بموجبه كل شركات التأمين cluses A et BetC وذلك في البنذ الثامن المعنون بشرط النقل والذي نصه كما يلي: 1/8 يبدأ «مفعول هذا التأمين من وقت خروج البضاعة من المستودع أو محل التخزين في مكان بدء النقل المسمى في الوثيقة ويستمر طول المسار الطبيعي للنقل وينتهي...»<sup>3</sup>

### ثانيا: وثيقة التأمين العائمة:

**2-1- تاريخ وفكرة الوثيقة العائمة:** لقد ظهرت الوثيقة العائمة في القرن 16 في اسبانيا ونرى أن ظهور هذه الوثيقة بها كان له أسبابه، فمن المعروف أنها من الدول البحرية العربية بسبب موقعها الجغرافي، لذلك نجدها قد نشطت في عملية النقل البحري للبضائع، إذ أن هذه الأخيرة كانت تنقل إلى داخل وخارج تلك الدولة بحرا.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 56.

<sup>2</sup> - شرين عبد حسن يعقوب، مرجع سابق، ص 98.

<sup>3</sup> - للإطلاع أكثر أنظر، ص 99 مذكرة شرين عبد حسن يعقوب، مرجع سابق.

وأمام عرقلة الوثيقة الاعتيادية لنشاط التجار من أجل الاستيراد و التصدير بصورة مستمرة و معتادة اضطر هؤلاء إلى استخدام الوثيقة العائمة<sup>1</sup>. ويبدو أن الوثائق النموذجية المستعملة في العالم اليوم هي ثلاثة: الوثيقة الانجليزية الصادرة من قبل مجمع لندن لمكتبي التأمين البحري وهي المستعملة في العراق ،والوثيقة الأمريكية الصادرة عن مجمع مكتبي التأمين الانجليزي عام 1948 وهذه الوثيقة تتشابه مع الوثيقة الإنجليزية ولا تختلف عنها إلا في ترتيب الشروط الواردة فيها وإيراد بعض الشروط في طلب الوثيقة أما في الوثيقة الإنجليزية فنجد أن الشروط تكون منفصلة عن الوثيقة وملحقة بها أما الوثيقة الثالثة فهي وثيقة التأمين البحري الفرنسية<sup>2</sup>.

والأصل أن يرد عقد التأمين على عناصر محددة بأن يتضمن مثلا تحديد البضائع المشحونة ومدة التأمين ومبلغه وقيمة الأقساط التي يلتزم بها المؤمن له ومواعيد دفعها، ولا شك أن لهذا التحديد فائدة كبرى إذ تكون الصورة واضحة أمام المتعاقدين المؤمن والمؤمن له عن حقيقة ومدى التزامات كل منهما الناشئة عن العقد، وبما يسمح بتقدير منضبط للأقساط التي تدفع في مقابل التأمين على بضائع معينة تشحن على سفينة محددة، وذلك باستعمال الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك، فلا تتضمن هذه الأخيرة تحديدا للبضائع أو الأشياء المؤمن عليها، ويتفرع عن ذلك أن قسط التأمين لا يكون محددًا أو معلوما مقداره في لحظة التعاقد، بل يتحدد لاحقا على حسب مقدار ونوع البضائع التي سيقوم المؤمن له بشحنها خلال مدة عقد التأمين وعلى أن يلتزم المؤمن له في كل مرة يتولى فيها شحن البضائع بإخطار المؤمن عن تلك البضائع ونوعها، وتبعًا لذلك يتمكن هذا الأخير (المؤمن) من تحديد أقساط التأمين على أساس المعلومات الواردة بالإخطار<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، جامعة بابل، كلية القانون، 2003، ص 27.

<sup>2</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 28.

<sup>3</sup> - جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 20.

**2-2- مزايا الوثيقة العائمة:** أمام عجز الوثيقة الاعتيادية في تلبية حاجات التجار من أجل تصدير واسترداد شحناتهم الضخمة، اضطروا إلى استعمال الوثيقة العائمة لأجل تغطية تلك العمليات التي يقومون بها لما تتضمنه من مزايا على الوثائق العادية فهي:

- تساهم في إنقاص الجهد التكاليف كما تعفي القائمين بالتجارة البحرية عن العناء بما توفره لهم من حصول على التغطية التأمينية على كل البضائع وجمع الشحنات التي ترسل إليه خلال فترة التأمين<sup>1</sup>.

- كما أن المستأمن يحصل على قسط تأمين مخفض، وأن هذا الاشتراك يضمن للطرفين ثبات القسط طوال فترة العقد رغم تغيير سعر القسط في السوق، إذ جرت عادة أمناء النقل البحري وشركات الملاحة الكبرى على عقد وثائق عائمة تشمل كافة البضائع التي يقومون بشحنها خلال فترة معينة لمصلحة شخص غير معين ثم يعرضون على الشاحنين الإفادة من هذا التأمين نظير مبلغ يضاف إلى أجرة النقل<sup>2</sup>.

- قد تتيح الوثيقة العائمة للمؤمن اكتساب مركز متميزا في سوق التأمين يتميز به عن غيره من المنافسين، الأمر الذي يكسبه السمعة الحسنة ويقوي مركزه في السوق الدولية، فيزيد من أرباحه واتساع رقعة أعماله بإقبال العملاء عليه.

- كما تضمن الوثيقة للمؤمن له مخاطر البضاعة المرسله إليه دون علمه عندما لا يكون لديه الفرصة للتأمين عليها في الوقت المناسب<sup>3</sup>.

**2-3- بيانات الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك:** تضمنت المادة 393 قانون بحري المصري الجديد: البيانات التي يجب أن تشمل عليها وثيقة الاشتراك فنصت على أنه «إذا أبرم التأمين بوثيقة الاشتراك وجب أن تشمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد

<sup>1</sup> - تيكاري هيفاء، مرجع سابق، 355.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، وائل انور بندق، مرجع سابق، ص 58.

<sup>3</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 23 ، 24.

المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة». ويتضمن قانون التأمين البحري الانجليزي القواعد الرئيسية المنطبقة على الوثائق العائمة المادة 29 منه<sup>1</sup>. ضافة إلى المادة 347 من مشروع قانون البحري العراقي 1974، نجد أن البيانات كما جاء في المواد السابقة الذكر<sup>2</sup>.

**2-4-2- أنواع الوثيقة العائمة:** تنقسم وثيقة التأمين العائمة إلى نوعين فهي إما أن تكون عائمة مقفلة وإما أن تكون عائمة مفتوحة وفي الواقع إذا نظرنا في القوانين التي عالجت هذا النوع من الوثائق لا نجد مثل هذا التقسيم الثنائي للوثيقة وثيقة عائمة مقفلة أو مفتوحة إذ أن الكلام عن الوثيقة العائمة جاء عاما من دون تقسيم، يمكن القول بأن هذا التفسير الثنائي أوجده الواقع العملي لشركات التأمين في مجال النقل البحري، وعلى الرغم من تشابه الوثيقتين في حين خضوعهما لنفس الشروط إلا أن هناك أوجه اختلاف بينهما.

**2-4-2-1- الوثيقة العائمة المقفلة:** هي الوثيقة التي يكون نفاذها مرهون ببقاء المبلغ المؤمن به وحتى ما استنفذ هذا المبلغ فإن الوثيقة تنتهي بانتهائه وتصدر هذه الوثيقة بمبلغ إجمالي يتحدد بناء على حاجة المؤمن له ويقوم بدوره بإشعار المؤمن عن كل شحنة ترده وينتقص مبلغها من إجماليا لمبلغ المؤمن له ويصدر المؤمن لقاء كل شحنة شهادة تأمين بتفاصيلها ويستمر المبلغ في التناقص إلى أن يصل إلى الصفر وعندئذ ينتهي مفعول الوثيقة<sup>3</sup>.

**2-4-2- وثيقة التأمين العائمة المفتوحة:** هناك من عرفها بأنها «الوثيقة التي يخضع نفاذها على بقاء المبلغ المؤمن به وإنما يمكن أن يحدد بفترة زمنية

<sup>1</sup> - مرجع نفسه، ص ص 23، 24.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 59.

<sup>3</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص ص 92، 93.

معينة أو أن لا تخضع لتحديد زمني»، كما عرفت أيضا: «الوثيقة التي من خلالها لا يحدد مبلغ إجمالي للتأمين فتغطي الوثيقة كل شحنات المؤمن له والتي يقدم الإشعار أو التصريحات عنها ويدفع القسط الذي يترتب على كل شحنة وهذه الوثيقة يمكن أن تكون محددة بفترة زمنية تكون في الغالب عاما واحدا، كما يمكن أن تكون غير محددة المدة أما فيما يخص باقي وثائق التأمين الأخرى المستعملة في أسواق التأمين البحري، فنتطرق إليها لاحقا لتمييزها عن وثيقة التأمين العائمة<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني - أحكام خاصة بالوثيقة العائمة

يخضع عقد التأمين البحري على البضائع للقاعدة العامة التي مفادها وجوب إثباته بالكتابة عن طريق ما يعرف بوثيقة التأمين إذ نصت مختلف التشريعات الحديثة على هذا، فلا يجوز إثباته بشهادة الشهود أو القرائن، والحكمة من ذلك أنه يتضمن شروط معقدة قد يتطلب تنفيذها وقت طويل وقد تمتد آثاره إلى غير طرفيه، مما يقتضي إثباته بالكتابة لحسم المنازعات التي قد تطرأ حول العقد، باعتباره عقد رضائي لا يلزم لانعقاده شكل معين، كما يمكن الاستعانة مؤقتا في إثباته بأي وسيلة إثبات أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية باعتبارها مذكرة تغطية مؤقتة يتم الاعتماد عليها بصفة عرضية واستثنائية إلى حين تحرير وثيقة التأمين النهائية، ويتم اللجوء إليها عادة في حالات طلب تغطية أخطار غير نمطية أو تتطلب مزيدا من الوقت، نظرا لأهمية وقيمة هذا النوع من التأمين.

حيث عرفت شركات التأمين البحري أنواعا مختلفة من وثائق التأمين البحري بضائع ولكل منها ما يميزها عن غيرها بناء على الخصائص التي تتمتع بها. ومن أبرز الوثائق المثبتة لعقد التأمين البحري على البضائع والتي تعتمد عليها شركات التأمين البحري حاليا وثيقة التأمين العائمة، والتي تكون موضوع بحثنا هذا حيث

<sup>1</sup> - مرجع نفسه، ص 55.

تناولنا مفهوم الوثيقة العائمة بمختلف تعريفاتها (اللغوي، الفقهي، القانوني)، مع إبراز الخصائص التي تميزها وتفرقتها عن غيرها من الوثائق مع دراسة طبيعتها القانونية.

من خلال (الفرع الأول) ثم انتقلنا لبيان شروط وإجراءات الوثيقة العائمة ضمن (الفرع الثاني) كآلاتي:

### الفرع الأول: مفهوم الوثيقة العائمة

لقد اختلف الفقه حول الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة، وحتى يمكن الوقوف حول طبيعتها فلا مناص من تحديد مفهومها وإبراز خصائصها وعناصرها الجوهرية، وتمييزها عن غيرها من الوثائق (أولا) ثم التطرق و التعرف على أهم ما طرحه الفقه والقضاء من آراء والذين حاولوا بدورهم التوصل إلى الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة لترجيح ما ينطبق عليها (ثانيا) .

#### أولاً- تعريف الوثيقة العائمة:

إن غالبية البضائع يتم التأمين عليها اليوم عن طريق ميكانيزم وثيقة الاشتراك والتي تدعى أيضا بالوثيقة العائمة، وقد ظهرت استجابة لضرورة إفادة التجار بالتأمين في الوقت الذي يكونون أمام استحالة معرفة للبضائع التي تلقوها ومعرفة قيمتها وأيضاً لضرورة تجنبهم إبرام وثائق تأمين تقتضي شروطها في كل مرة مناقشتها والتفاوض عنها كلما أراد القيام بإرسالية Expendition في حين أن هذه الإرساليات تتم بوتيرة كبيرة عديدة في اليوم الواحد، وقد جرى العمل بها ثم استخرج رجال القانون والممارسون المبادئ القانونية التي تقوم عليها، ولم يكن التقنين التجاري الفرنسي ينص على هذه الوثيقة وإنما نظمتها الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع المطبوعة 1994/08/17 في الفصل العاشر المواد من 32-37 وتعتمد وثيقة الاشتراك بالالتزام المتبادل بين المؤمن والمؤمن له خلال مدة العقد أما تسميتها عائمة فلأن البضائع موضوع التأمين غالباً عائمة في الماء ومتواجدة في طريقها من المرسل إلى المرسل إليه وغير محددة، وقد خصصت لها المواد 139-142 الأمر 95-07 حيث نصت المادة 139 منه على أنه «يمكن تأمين البضائع

بوثيقتين: وثيقة تأمين صالحة لسفيرة واحدة ووثيقة تأمين مفتوحة» ولم يتعرض لتحديد مفهومها وخصائصها وشروطها<sup>1</sup>. وهنا سنحاول أن نبين التعريف اللغوي وبعض التعاريف الفقهية المطروحة وبيان موقف التشريعات المختلفة، وتحديد خصائص الوثيقة وتمييزها عن الوثائق الأخرى.

لقد خضعت الوثيقة العائمة لعدة تعريفات مختلفة، من بينها:

### 1-1- تعريف الوثيقة العائمة لغة:

مأخوذة ما فعل -وثق- (وثق، يثق، ثقة، ووثوق وموثقاً) بفعالن، انتمنه فهو (واثق): وذلك (موثوق به) أو (تواثق) القوم تعاهدوا، و(استوثق) منه: أخذ منه الوثيقة (واثقة وثاقا ومواثقة) عاهده، وقد تأتي من وثائق، فالوثيقة ما يعتمد عليه، أو الأحكام في الأمر أو كل ما كتب فاتخذ حجة أو شاهداً، وقد تأتي بمعنى المعاهدة، ومنه قوله تعالى "وإذا أخذنا ميثاقكم" بمعنى أخذ منكم العهد.<sup>2</sup>

**1-2 اصطلاحاً:** فالوثيقة هي المحرر الذي يقوم على الثقة ومبدأ حسن النية، والذي يعد حجة على موقعيه والغير، وتثبت في هذا المحرر البيانات الواجب إدراجها والخاصة بموضوع التأمين، وهذه البيانات التي يقدمها المؤمن له يجب أن تكون على درجة عالية من الصحة والدقة في الوقت نفسه إذ أن الثقة تلعب دوراً مهماً فيما يدرج من بيانات، ومدى صحتها ومن ثم فإن فحوى الوثيقة وما تتضمنه من بيانات وشروط وتعديلات تعد حجة على موقعيها ويتمسك بها كل من له حق.

**أما لفظة عائمة فتعني لغة مؤنث عام (عام يكوم، عوما) في الماء أي يسبح فهو (عائم) وعامت السفينة في الماء أي سارت وأعامت النجوم أي جرت، و(عوم) السفينة أي اسبحها في البحر. ويقال ايضاً أنها مأخوذة من عائم أي السابح و(عوم تعويماً) أي جعل السفينة تسبح في الماء...<sup>3</sup> ونرى أن لفظة عائمة التي تطلق على**

<sup>1</sup> - علي بن غانم، مرجع سابق، ص ص 178 ، 179.

<sup>2</sup> - الآية 63 من سورة البقرة

<sup>3</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 31.

هذا النوع من الوثائق لا تعني أن وثيقة التأمين تكون طافية أو سابعة، بل أن لفظة عائمة تعني غير محددة المعالم كما هو الحال في الجسم العائم أو الطافي، إذ أن مقدار البضائع أو مدة التأمين تكون غير محددة عند التعاقد<sup>1</sup>.

### 3-1 - الوثيقة العائمة فقها:

1-2-1- **الفقه الإنجليزي:** فهي كما نشأت في إنجلترا وثيقة تأمين عادية للبضائع تحتوي شروطا عامة بجانب شروط خاصة يتفق عليها الطرفان، ويكون مبلغ التأمين بها كافيا لتغطية جميع شحنات المؤمن له حتى استنفاد هذا المبلغ بشرط اتخاذ المؤمن له إجراءات القيام بالإخطار عن البضائع المشحونة في مواعيد معينة كما<sup>2</sup>.

1-2-2-4- **الفقيه الفرنسي: يرى الأستاذ روديير أن الوثيقة العائمة Police Flottante** هي العقد الذي بمقتضاه يلتزم المؤمن له خلال مدة محددة بإخطار المؤمن عن جميع الرسائل البحرية الخاصة به سواء باعتباره مصدرا أو مستوردا، حسب الحالة والتي تدخل في نطاق صنف معين أو مجموعات متنوعة، وفي نطاق جغرافي محدد أو غير محدد وفي المقابل يلتزم وفقا لشروط الوثيقة بالتأمين على جميع الرسائل البحرية موضوعها، وحتى قبل أن تصل إلى علمه، وذلك في حدود المبلغ المتفق عليه، والذي يمثل الحد الأقصى لالتزامه، وعليه وطبقا لتعريف روديير، فإن الوثيقة العائمة تشكل اتفاق إطار contract- cadre والذي يضم في الحقيقة مجموعة من عقود التأمين حيث يلتزم كل بالتزامه<sup>3</sup>. وذهب كل من

<sup>1</sup> - موقع الكتروني: استشارات قانونية مجانية، مفهوم وثيقة التأمين العائمة في الفقه والقانون، بتاريخ

2021/06/13 على الساعة 14.45 سا: <http://www.mohamah.net/law>

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 25، 28. (وقد أكد القضاء الإنجليزي في أكثر من قضية، أن الوثيقة العائمة تشمل جميع الشحنات التي يقوم بها المؤمن له طبقا للبنود الوثيقة بحيث لايجوز له كقاعدة عامة استبعاد شحنة أو شحنات بعينها و ذلك لمنع التحايل أو العث بمحاولة شمول الشحنات الكبيرة الهامة والمعرضة بدرجة كبيرة للمخاطر البحرية دون الشحنات الأخرى التي قد لا تكون معرضة بنفس الدرجة لتلك المخاطر وبعبارة أخرى يقع على المؤمن له التزام بالإعلان عن كل شحنة مغطاة بالوثيقة العائمة).

<sup>3</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 38.

الأستاذين رودبير و بونثافيسي في مؤلفهما القانون البحري إلى أن هناك شكلين مختلفين للوثيقة العائمة، الشكل الأول يطلق عليه وثيقة الاشتراك *La police d'abonnement* وهي التي يلتزم بمقتضاها المؤمن بالتأمين على جميع الرسائل البحرية للمؤمن له وفي حدود مبلغ أقصى للشحنة وبصرف النظر عن عدد الشحنات والأحداث المنشئة للضمان.

أما الشكل الثاني فهو ما يطلق عليه الوثيقة المتناقصة أو وثيقة الإمداد *La police à alimenter* وهي عبارة عن وثيقة تأمين بمبلغ إجمالي كسقف أعلى بحيث يتناقص هذا المبلغ بتطبيق الوثيقة كلما تم شحن بضائع وحتى يتم استنفاد المبلغ. ويذهب جانب آخر من الفقه الفرنسي إلى التفرقة بين ثلاثة أشكال للوثيقة العائمة، فمن ناحية أولى يوجد الشكل الغالب، وهو عبارة عن وثيقة تغطي جميع الرسائل البحرية للمؤمن له بدون تحديد لعددتها ولا للمبلغ، وإنما يكفي بتحديد مبلغ أقصى لكل رحلة أو لكل شحنة تنقل على سفينة ما، أما الشكل الثاني، فهو الوثيقة التي تمثل حدا أقصى للمبلغ الذي تشمله جميع الشحنات *somme à alimenter* مصحوبا بذكر الحد الأقصى للمبلغ المؤمن به عن كل سفينة بحيث يتناقص مبلغ الوثيقة بمقدار الشحنات الحاصلة.

أما الشكل الثالث، فهو شكل نادر في العمل ويتميز بتطبيق قسط أو مبلغ تأمين واحد يغطي جميع شحنات المؤمن له خلال فترة معينة بين جهتين محددتين، ولكن مع وجود حد أقصى يغطي كل رسالة بحري<sup>1</sup>.

**1-2-2-1- الفقه المصري:** قد لا تتضمن وثيقة التأمين تحديدا للأشياء المؤمن عليها كما هي في الأصل فتسمى **الوثيقة العائمة Police Flottante** كما تسمى **وثيقة الاشتراك policeDabonnement** لأن المستأمن يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن يدفع قسطا دوريا يحدد على أساس ما يشحن، ويطلق عليها المشرع اللبناني اسم الوثيقة الغير الثابتة نظرا لأنها لا تتضمن تحديدا للأشياء المؤمن عليها، وقسط

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 38.

التأمين. وتعرف الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك بأنها الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة. ويلاحظ أن استمرار العقد يتمثل في إصلاح وثيقة الاشتراك وأن عدم تحديد الأشياء المؤمن عليها يتمثل في تعبير «الوثيقة العائمة»<sup>1</sup>. وأن قسط التأمين فيها لا يمكن أن يكون محددًا وقت إبرامها، بل هو يتحدد حسب طبيعة ومقدار البضائع التي تشحن لحساب المستأمن خلال الفترة المحددة، ولذلك يلتزم المستأمن بأن يرسل للمؤمن إخطارًا لكل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة. ويحدد القسط من واقع الإخطارات المقدمة.

لقد حاول الفقه المصري منذ فترة طويلة، وحتى قبل النص على وثيقة الاشتراك بموجب قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 وضع تعريف للوثيقة العائمة مستهديا في ذلك بالتشريعات الأجنبية وما جرى عليه العمل البحري فقد عرفها الدكتور مصطفى كمال طه سابقا وعرفها الدكتور محمود سمير الشرقاوي: بأنها الوثيقة التي يتفق طرفا التأمين على أن يغطي المؤمن كل ما يشحنه المستأمن أو يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة. كما عرفها الدكتور جمال الذين عوض: بأنها عقد بمقتضاه يضمن المؤمن كل البضائع التي يشحنها إليه المستأمن أو تشحن إليه خلال مدة معينة وهي لا تتضمن منذ إبرامها تحديدا للبضاعة التي تغطيها<sup>2</sup>.

ويؤخذ على هذه التعريفات أنها قد أشارت إلى أن المؤمن يقع على كاهله مسؤولية تغطية البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له، ولكن الصحيح أن المؤمن يغطي كل ما يشحنه المؤمن له من بضائع سواء لحسابه الخاص أو لحساب غيره، أو كل ما يصل إليه من بضائع، وذلك خلال المدة المتفق عليها في العقد. لذلك نجد أن هناك جانبا من الفقه حاول أن يعطي تعريفا شاملا للوثيقة إذ عرفت بأنها: «الوثيقة التي تقوم بتغطية جميع شحنات المؤمن له بشرط أن يشعر المؤمن

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 57.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 41، 42. (الوثيقة العائمة غير الثابتة بمعنى يمكن أن تزيد عدد الشحنات التي يمكن أن يؤمن عليها بمرور الوقت) منقول من مذكرة لنيل شهادة ماجستير لسماح حسين علي، ص، 34.

بتفاصيل كل شحنة حال علمه بشحنها من قبل المجهز (إذا كان المؤمن له مستورد للبضاعة) أو قيامه هو بشحنها (في حالة كون المؤمن له مصدر البضاعة)<sup>1</sup>.

### 3- تعريف الوثيقة العائمة قانوناً:

تناولت قوانين التجارة البحرية المختلفة وثيقة التأمين العائمة التي تمت معالجتها وبيانها بنصوص صريحة فيها، وعلى الرغم من أن تلك القوانين اتفقت من حيث مضمون أو فكرة الوثيقة العائمة على وصف تلك الوثيقة يؤمن من خلالها على الشحنات المستقبلية التي قد تكون لحساب المؤمن له أو لحساب الغير، إلا أنها اختلفت من حيث التسمية القانونية لهذه الوثيقة وفيما يلي عرض لمختلف التعاريف القانونية للوثيقة العائمة في دول مختلفة.

### 3-1- تعريف الوثيقة العائمة في التشريع الغربي:

أ- القانون الإنجليزي ولقد اعترف القانون الإنجليزي 1906 بصحة الوثيقة العائمة بموجب ق ت البحري من خلال نص المادة 29 منه بعنوان **floating policy by ship or slip** حيث تضمنت أربع فقرات مطولة، فصلت في أحكامها فنصت ف 1 رقم 36 في النص تحمل رقم 36 من النص بقولها:

«A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms. And leaves the name of the ship or ship and other particular to be defined by subsequent declaration»

يعني هذا النص بأن الوثيقة العائمة هي تلك الوثيقة التي تصف شروط التأمين بعبارات أو قواعد عامة، في حين تترك اسم السفينة وغيرها من التفاصيل المتعلقة بالإرسالية التي يتم شحنها في المستقبل، لتعين بإخطار لاحقاً<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص ص 33، 34.

**ب- تعريف الوثيقة العائمة في القانون الفرنسي:** لم يقنن المشرع الفرنسي أحكام وثيقة الاشتراك إلا ابتداء من عام 1967 وذلك بموجب ق ت ب الفرنسي 522 في 3 جويلية 1967، ثم بالمرسوم رقم 64 الصادر في 19 جانفي 1968 وتقنين التأمين في 1976/07/21 إذ نصت المادة 17-173-1 من هذا التقنين الأخير وهي نفس المادة 52 ق سنة 1967 على أن:

**«Les marchandises sont assures soit par une police n'ayant d'effet a une pour un voyage soit par une police dite flottante».**

بمعنى أن يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة تتيح أثرها بالنسبة لرحلة واحدة فقط أو بمقتضى وثيقة عائمة، ثم قام المشرع الفرنسي بإصدار تنظيم شامل لوثيقة الاشتراك بالمرسوم رقم 64 في 19/01/1968 ثم صدرت وثيقة التأمين الفرنسية النموذجية في 30 جوان 1983 حيث احتوت على 08 نصوص خاصة بالوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك والتي تضمنت اعترافا بنوعين من الوثائق العائمة هما. وثيقة الاشتراك والوثيقة العائمة المتناقصة (وثيقة الامتداد).

**ففي وثيقة الاشتراك** يلتزم المؤمن بتغطية جميع الشحنات التي يرسلها المؤمن له خلال فترة معينة سواء لحسابه أو لحساب آخرين وذلك بطريقة تلقائية ومن لحظة تعرض البضائع للمخاطر البحرية وبشرط قيامه بالإخطار عن الشحن في المواعيد وذلك في حدود مبلغ أعلى لكل شحنة أما وثيقة التأمين المتناقصة، وهي عبارة عن وثيقة تأمين بمبلغ كحد أعلى بحيث يتم استنفاده بحسب الشحنات التي يرسلها المؤمن له، وتخضع الوثائق المتناقصة لنفس النظام القانوني لوثائق الاشتراك وبذلك يكون المشرع الفرنسي قد أخذ في حقيقة الأمر بالوثيقة العائمة كما هي معروفة في إنجلترا وذلك بتبني شكل الوثيقة المتناقصة كما أخذ في نفس الوقت بفكرة الوثيقة المفتوحة المعروفة في و.م.أ، وذلك بتبني شكل وثيقة الاشتراك ولكن المشرع لم يفرق في الحكم بين الشكلين حيث أخضعهما لنفس النظام<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 198.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 40،41.

**3-2- تعريف التشريعات العربية:**

اكتفت هذه التشريعات بالنص على وثيقة التأمين المفتوحة والعائمة أو الاشتراك في قوانين التجارة البحرية و قواعد التأمينات، دون وضع تعريف لها كما جاءت النصوص المنظمة لها مختصرة وغير شاملة لكل جوانبها. على الرغم من أهميتها وقيمة فوائدها، سواء على مستوى شركات التأمين أو في علاقة المؤمن بالمؤمن له<sup>1</sup>.

فوجد **المشرع المصري** قد اعترف في قانون التأمين البحري رقم 1990/08 بصحة التأمين العائم باعتباره نوع من أنواع التأمين البحري على البضائع بمقتضى المادة 387، كما انه اعتمد على نوع واحد من الوثائق هي وثيقة الاشتراك وهذا ماجسده **المادة 393** من القانون 1990/08<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن **القانون البحري التونسي** قد وضع تعريف لوثيقة التأمين العائمة (وإن لم يكن شاملاً) أو كما عبر عنه القانون التونسي **بعقود التأمين السائر أو بالاشتراك** إذ نصت **المادة 354** «عقد التأمين السائر يثبت حصول اتفاق المؤمن له والمؤمن على شرط التأمين وخاصة على مدته وعلى المبلغ المؤمن به ومقدار معالم التأمين إما ضبط البضائع المؤمن عليها وبيان السفرات واسم السفينة أو السفن. وبقية التفاصيل فيترك أمره للتصريحات التي تحدد فيما بعد بمناسبة كل عملية وسق»<sup>3</sup>.

**أما المشرع الجزائري:** أشار إلى الوثيقة في المواد 139 إلى 142 ضمن الأمر رقم 95-07 المذكور سابقاً غير أننا لاحظنا أن المشرع أخطأ في ترجمة المصطلح الفرنسي المعبر عن الوثيقة العائمة إلى العربية، حيث نرى بأن الترجمة الصحيحة لعبارة النص الفرنسي *une police Flottante* الوارد في المادة 139-2 من الأمر 95-07 تقابل في اللغة العربية مصطلح وثيقة تأمين عائمة» وليست

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 199.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 43.

<sup>3</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 38، 39.

وثيقة تأمين مفتوحة كما هو وارد في النص العربي للمادة الأخيرة 139 ومما تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري استعمل في موضوع آخر في نصوص ق ت مصطلح وثيقة الاشتراك police d'abonnement في موضع آخر من نفس القانون بينما بقي متردد في الترجمة العربية للنصوص الفرنسية بين استعمال مصطلح «وثيقة التأمين المفتوحة» تارة واستعمال «وثيقة الاشتراك» تارة أخرى<sup>1</sup>.

لاحظنا أيضا بأن المشرع عالج بشكل مختصر جانبين فقط من جوانب الوثيقة العائمة أو المفتوحة وهما: موضوع وجوب تصريح المؤمن له بكل الإرساليات المشحونة على السفن والمغطاة بوثيقة التأمين المفتوحة، والجزاء القانوني المقرر على عاتقه في حالة عدم احترامه لواجب التصريح المذكور. وكذا مسألة ضمان المرسلات المشحونة على السفن إذ اعتبرها حق مكتسبا للمؤمن له أو المستفيد ولكن بشروط معينة، دون أن يشير المشرع للبيانات والالتزامات الخاصة بها والشكلية القانونية الواجب مراعاتها فيها.

كما لم ينظم شروطها العامة ولا الإشارة إلى إمكانية إضافة شروط خاصة حسب ما يراه أطراف عقد التأمين البحري. كما لم يشير المشرع إلى تحديد مدة سريان الوثيقة المفتوحة، هل هي مرتبطة بأجل معين أم هي غير محددة المدة، ويبقى لأطراف عقد التأمين الحرية في الإبقاء على سريان أجل الوثيقة أو طلب إلغائها أو فسخ عقد التأمين في أي مرحلة من المراحل أو شروط معينة يشار إليها في وثيقة التأمين أو اللجوء إلى القواعد العامة في تنظيم هذه المسائل، ولم يتناول كذلك قواعد تحديد مبلغ التأمين في الوثيقة، ودون الإشارة إلى إمكانية اشتراط عدم تجاوز قيمة البضائع المشحونة على ظهر سفينة واحدة لمبلغ معين يتم تدوينه في الوثيقة، وغيرها من الجوانب العملية التي قد تثير إشكالات قانونية ونزاعات قضائية في الواقع العملي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 199.

<sup>2</sup> - أحمد دغيش، مرجع نفسه، ص 200.

ومن خلال ما تم طرحه من تعاريف فقهية وقانونية يمكن أن نعرف وثيقة التأمين العائمة بأنها: «وثيقة تأمين بضائع للتأمين التلقائي على جميع الشحنات المستقبلية التي تشحن لحساب المؤمن له أو لحساب الغير، ما دامت هناك مصلحة للمؤمن له في التأمين على تلك البضائع من دون أن يتم تحديد نوع البضائع أو واسطة النقل، أو طريق الرحلة والتي تستخدم من قبل كبار التجار من المستوردين والمصدرين»<sup>1</sup>

### ثانيا - خصائص الوثيقة العائمة:

تتمتع الوثيقة العائمة بخصائص وميزات تجعلها تختلف عن باقي وثائق التأمين البحري الأخرى، وهي كالاتي:

**1. عدم تعيين البضائع:** الأصل أنه يجب تعيين البضائع المعرضة للخط في عقد التأمين، أما في الوثيقة العائمة فإنه لا يتم فيه تعيين البضائع هذا ما أدا إلى صعوبة تحديد مبلغ التأمين وأقساطه التي يتم التأمين عليه من الخطر البحري. ولهذا أجبر طرفي التأمين الإتفاق مقدما على مبلغ معين للتأمين ويمثل المبلغ الأقصى لما يلتزم المؤمن بدفعه عند تحقق الخطر، أما قسط التأمين فيتم تحديده بنسبة مئوية من قيمة البضائع التي تغطيها وثيقة التأمين طول فترة العقد.<sup>2</sup>

**2. تكرار عمليات الشحن:** من سمات الوثيقة العائمة تعدد عمليات الشحن بحيث تتكون من عمليات متكررة تستقل عن بعضها البعض ولا يجمعها إلا الشروط العامة، قد تختلف كميات البضائع المشحونة من عمليات لأخر، كما تختلف الجهات والموانئ التي ترسل إليها وأشخاص مرسل إليهم وبالتالي فأسلوب الوثيقة العائمة يتلاءم مع عماليات الشحن المتكرر كتلك التي يقوم بها تجار الإستيراد والتصدير.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 39.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 54.

<sup>3</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 203.

**3. التخصيص الإجباري للشحنات:** إستقر القضاء في دول عديدة على الإلتزام المؤمن له بأن يخصص الوثيقة العائمة كل الشحنات التي يتولاها بموجب الوثيقة العائمة بضمان كافة الأخطار لشحنات وهذا التبادل بين الإلتزامات الطرفين هو جوهر الوثيقة العائمة الذي يتطلب ثقة كبيرة بينها. فإذا لم يحصل هذا التخصيص يكون بالتالي المؤمن له على وثيقة التأمين الأخر بشروط أفضل لشحنات الأقل تعرضا للمخاطر البحرية، إذ عادة ما تضع شركات التأمين شرط وثيقة العائمة كأن تحضر على المؤمن له التأمين أخر على الشحنات المخصص للوثيقة العائمة وطول مدة سريانها<sup>1</sup>.

**4. آلية وتلقائية للتغطية التأمينية coverage Automatic:** تعنى آلية وتلقائية للتغطية التأمينية أن المؤمن يضمن جميع بضائع المشحونة المتفق عليها خلال فترة التأمين دون الحاجة إلى صدور إجاب وقبول جديدين، فلوثيقو العائمة تمتاز بتلقائية حيث تغطي البضائع الضمان طالما حصل الإخطار في المواعد المذكورة في الوثيقة وإستثناء على القاعدة، فإن التأمين على الوثيق العائمة المعقودة على مصلحة لغير لا يسري إلا من وقت إخطار المؤمن بالشحنات التي تتم وليس من لحضت شحن البضاعة وتحرضها للمخاطر البحرية<sup>2</sup>.

### ثالثا - تمييز الوثيقة العائمة عن الوثائق المشابهة لها:

بعد أن أصبح التأمين على البضائع من الوسائل الفعال يتم اللجوء إليها من أجل درء الأخطار التي قد تلحق بالبضائع المنقولة بحرا، وتسبب الخسائر المالية لأصحاب هذه البضائع، نجد أن أسواق التأمين العالمية قد عرفت أنواع مختلفة من وثائق التأمين ولا بد من القول أن لكل من هذه الوثائق شروطا وخصائص، لما تتمتع به الوثيقة العائمة وفوائد بالنسبة عن باقي الوثائق الأخرى ولهذا استعرض بعض الوثائق التي تبدو مشابهة لها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 51.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 54.

<sup>3</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 61.

### • تمييز الوثيقة العائمة عن الوثيقة الاعتيادية:

تختلف الوثيقة الاعتيادية عن الوثيقة العائمة من حيث مدة سريان التأمين فيها إذ يبدأ سريانه على بضائع معينة لرحلة معينة واحدة على واسطة نقل معينة منذ بداية التعاقد مع المؤمن، وينتهي مفعولها وفقا لقواعد الانتهاء المثبتة في شروط التأمين ضمن الوثيقة ذاتها أو عند وصول البضاعة إلى أماكن إيداع البضائع العائدة للمؤمن له، أما الوثيقة العائمة فتعد من الوثائق طويلة الأجل لسبب ضمانها لشحنات متعددة، فمفعولها لا ينتهي بتاريخ محدد أو معين بل تظل نافذة إلى حين انتهاء المبلغ الإجمالي المدفوع من قبل المؤمن له أو بانتهاء مدة التأمين المنفق عليها في الوثيقة، وكذلك من حيث التحديد القيمي، فوثيقة التأمين الاعتيادية محددة القيمة لأنه يتم تثبيت البضاعة بالتحديد، لذلك نجد أنه في حالة تعرض الشحنة إلى خسارة لا يتم إعادة تقدير القيمة بل يتم التعويض على ضوء التحديد المثبت في أصل العقد والذي يكون بمثابة اعتراف من المؤمن بأن المبلغ المؤمن به يمثل القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه بشكل غير قابل لإثبات العكس.

**ومن حيث قسط التأمين** نجده في الوثيقة العائمة يختلف عنه في الوثيقة الاعتيادية، إذ أنه لا يمكن تحديد قسط التأمين عند إبرام الوثيقة العائمة، بل إن تحديده يتوقف على تحديد مقدار معايير متعددة منها طبيعة البضاعة التي تشحن لصالح المؤمن له، وكذلك كمية أو مقدار هذه البضاعة المشحونة خلال الفترة المحددة، لذلك نجد القسط يتحدد وفق ما يقدم المؤمن له من معلومات عن البضاعة المشحونة ضمن الإقرار المقدم من قبله أما في الوثيقة الاعتيادية فنجد أن قيمة البضاعة تقدر بحسب السعر السائد في ميناء الشحن مع جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة والأجرة المكتسبة، مهما كان الطارئ، وكذلك يتم تحديد قسط التأمين الخاص بتلك الشحنة، وما يمكن أن يتأمل من الريح. هذا في حالة ما لم يتم تحديد قيمة البضائع في عقد التأمين. ومن ناحية أخرى نجد أن الوثيقة العائمة (المقفلة) لا تصدر إلا بوجود مبلغ تأمينيا إجمالي يلتزم المؤمن له

بتسديد قسط التأمين بنسبة المبلغ الإجمالي مسبقاً، ويكون هذا المبلغ خاضعاً للتسوية عند انتهاء عملية الشحن، بينما لا نجد مثل هذا في الوثيقة الاعتيادية.

### • تمييز الوثيقة العائمة عن الغطاء المفتوح:

الغطاء المفتوح هو عبارة عن اتفاق يتم بين شركة التأمين والمؤمن له وتتعهد شركة التأمين من خلاله بقبول التأمين على جميع الشحنات التي تدخل في نطاق التغطية المفتوحة، وذلك خلال مدة التعاقد التي هي عبارة عن سنة كاملة أي أن الغطاء المفتوح عبارة عن عقد لمدة من الزمن تكون في التأمين على الشحنات المتعددة من قبل التجار والمستوردين، ويخضع الغطاء المفتوح إلى شروط مجمع مكثبي التأمين الخاصة به والمسماة **Institute standard conditions for open couver** وهذه الشروط هي<sup>1</sup>:

- الغطاء المفتوح يغطي البضاعة بحدود السفرات والشروط المتفق عليها، بين (المؤمن-المؤمن له)، ولكن لا بد من توافر شرطين إثنين، فالشرط الأول هو أن تكون هذه البضاعة للمؤمن له حصراً، والشرط الثاني ألا يكون قد تم التأمين على تلك البضائع العائدة للمؤمن له لدى شركة تأمين أخرى.
- أن تلك البضاعة تكون مشمولة بالتغطية وضمن نطاق الغطاء المفتوح حتى وإن أصبحت تلك البضاعة بالخسارة أو الضرر قبل الشحن أو قبل إرسال البضاعة إلى الباخرة.
- يمكن نقل ملكية الغطاء المفتوح إلى أشخاص آخرين في حالة تصرف المؤمن له بالأموال عليها بالبيع أو غيرها من التصرفات الناقلة للملكية مثلاً<sup>2</sup>.

### • تمييز الوثيقة العائمة عن الوثيقة الإشتراك **Police**

**:d'abonnement**

<sup>1</sup> - مرجع نفسه، ص 68 .

<sup>2</sup> - للإطلاع أكثر على شروط الغطاء المفتوح أنظر إلى ص 68، سماح حسين علي، مرجع سابق.

وعرفت أساسا لدى قانون التأمين الفرنسي وأخذ بها المشرع المصري كما سبق بيانه وباقي التشريعات العربية الأخرى، ورغم أن كثير من الباحثين اعتبروها بمثابة وثيقة عائمة لتشابها الكبير معها، إلا أن رأي آخر ذهب إلى عدم اعتبارها وثيقة عائمة ولا هي بوثيقة مفتوحة لأن وثيقة الاشتراك لا يحدد فيها مبلغ تأمين إجمالي، يتم استهلاكه أو استنفاده تدريجيا بعدد الإرساليات البحرية أو بمقدار قيمة البضائع المشحونة على السفن والمصرح بها وتبقى الوثيقة سارية المفعول إلى أن يتم الاستنفاد التام للمبلغ المدون في الوثيقة العائمة، ومن هنا اختلفت وثيقة الاشتراك عن الوثيقة العائمة.

### • التمييز بين الوثيقة العائمة والوثيقة الجامعة:

ترجمها آخرون إلى عدة مصطلحات أخرى منها الوثيقة الشائعة والوثيقة الإجمالية، تعد من الوثائق المرتبطة بزمن محدد وتسري غالبا لسنة واحدة، وصالحة لغير التأمين البحري، كالتأمين ضد الحريق والتأمين ضد الحوادث المختلفة، وهي تغطي أكثر من عملية تأمين واحدة، بمبلغ إجمالي واحد، لكنها تختلف عن الوثيقة العائمة في أنها تتضمن تفاصيل الرحلة البحرية أو الإرسالية المراد تغطيتها، ولا تتناول وصف الشحنات المنقولة بشكل عام<sup>1</sup>.

### رابعا: الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة:

طالما لا يوجد نص صريح ضمن تشريعات التأمين العربية الحديثة، ومنها التشريع الجزائري الخاص، فإنه يتحتم علينا الرجوع لآراء فقهاء قانون التأمين البحري، للتعرف على مواقفهم من تحديد الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة، وباستقراء آرائهم اتضح لنا جليا عدم توافقهم على صيغة معينة، على وفقها يتم تحديد طبيعتها القانونية، إذ تباينت أقوالهم حول تكييفها القانوني، من حيث إسقاطها على القواعد العامة المنظمة للعقود والالتزامات، فهل تعد عقد تأمين نهائي مكتمل الأركان؟، أم هي عقد تأمين معلق على شرط واقف؟ أم تعد مجرد دليل كتابي على وعد بإبرام

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 194، 193.

عقد التأمين من جانب واحد؟ أم هي مجرد اتفاق إطار بين المؤمن والمؤمن له وسنقوم بعرض تلك الآراء كآلاتي<sup>1</sup>:

**1- نظرية الوعد بالتأمين (التعاقد):** ذهب جانب من الفقه إلى أنه لما كانت الوثيقة العائمة لا تتضمن تحديدا للبضائع المؤمن عليها، فإنها لا تعدو أن تكون وعدا بالتأمين يتعهد بمقتضاه المؤمن بالتغطية التأمينية على البضائع التي يقوم المؤمن له بشحنها، وهذا الوعد ملزم للمؤمن ويظل المؤمن له ملزما بوعده طوال المدة المذكورة في الوثيقة<sup>2</sup>.

فالوعد بالتعاقد إما أن يكون ملزما لجانب واحد عندما يصدر الوعد من الواعد، أو يصدر من جانبيين عندما يكون كل واحد فيهما واعدا ومواعدا له، ومن المعروف أن الحاجة تظهر للوعد الملزم لجانبيين عندما يكون هناك ما يحول دون إبرام العقد، لذلك يتم إرجاء العقد النهائي في المستقبل<sup>3</sup>.

وعلى هذا الأساس نجد أن هناك من الشراح من ذهب إلى القول: إن وثيقة التأمين العائمة هي وعد بالتعاقد (بالتأمين) وليست عقد نهائيا، إذ أن المؤمن له يعد المؤمن أن يؤمن على جميع شحناته لدى المؤمن نفسه وهذا الأخير يعد المؤمن له بقبول التأمين على هذه الشحنات ويؤسسوا رأيهم هذا على أن الوثيقة العائمة لا تتضمن تحديدا دقيقا للبضائع المؤمن عليها، ومن ناحية أخرى أنها لا تتضمن تعهد من المؤمن على التأمين على جميع الشحنات المستقبلية بصورة جازمة<sup>4</sup>.

**2- الوثيقة العائمة هي عقد تأمين معلق على شرط واقف:** اتجه هذا الرأي من فقه القانون البحري إلى القول بأن وثيقة التأمين العائمة أو المفتوحة، تجسد عقد تأمين بحري معلق على شرط واقف يتمثل في وجود شحنات منقولة بحرا في المستقبل عائدة للمؤمن له إما لحسابه شخصا أو لحساب الغير بصفته مستفيدا،

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 194.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 56.

<sup>3</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 40.

<sup>4</sup> - مرجع نفسه، ص 41.

ويترتب عن ذلك أن المؤمن له لا يحق له أن يخصص تلك الشحنات المرسله بحرا لغير الوثيقة العائمة الموقع عليها من الطرفين طالما كانت تغطية تلك الإرساليات البحرية مدرجة ضمن بنود الوثيقة الأخيرة<sup>1</sup>.

إن نشوء الالتزام أو تخلفه قد يكون معلقا على تحقق شرط واقف، فإذا ما تحقق الشرط تم انعقاد العقد وترتيب الالتزامات في ذمة طرفي العقد، ولكن إذا تخلف الشرط فإن العقد لا يظهر إلى الوجود ويعد بمثابة العدم، لذلك فإن الوثيقة العائمة عقد معلق على شرط واقف، إذ يجب على المؤمن له تقديم الإقرارات الخاصة بتلك الشحنات وفقا للوقت المحدد في الوثيقة العائمة<sup>2</sup>.

### 3- الوثيقة العائمة عقد تأمين نهائي: ذهب جانب من الفقه إلى أن

الوثيقة العائمة ما هي إلا عقد تأمين كامل، استجمع أركانه وشروط صحته، ينتج كل آثاره القانونية المقررة من وقت توقيع الأطراف على الوثيقة، وليس فقط من وقت صدور إخطار التحديد من المؤمن له. وهذا الإخطار يتمكن بمقتضاه الطرفان من تحديد حقوقهما والتزاماتها المتبادلة، كما أن الوثيقة العائمة تخضع للأحكام العامة التي تنظم آثار عقد التأمين<sup>3</sup>. وذهب القضاء بمساندة الفقه في ذلك إلى القول أن وثيقة التأمين العائمة هي عقد نهائي وليست مجرد وعد بالتعاقد، وقد انتقد أصحاب هذا الرأي الحجة التي استند إليها الرأي الأول الذي يرى بأن الوثيقة العائمة مجرد وعد بالتأمين، بحجة أنها لا تتضمن تحديد للبضائع المؤمن عليها عند التعاقد، هذا من ناحية، أما من الناحية الأخرى فإن الوثيقة العائمة لا تشتمل على تعهد صادر بصورة قطعية من قبل المؤمن. ويردون على الحجة الأولى بالقول أنه ما دامت هذه البضاعة قابلة للتحديد أو التعيين، فلا يوجد ما يسوغ وصفها بأنها مجرد وعد بالتعاقد (التأميني) إذ أن البضائع المؤمن عليها يتم تحديدها بواقعة الشحن.

أما فيما يخص الإقرار الذي يلتزم المؤمن له بتقديمه للمؤمن -شركة التأمين- بحصول الشحن، فليس هو الذي يتحقق به تحديد البضاعة، إذ أن كل ما يقصد من

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 195.

<sup>2</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 44.

<sup>3</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 57.

تقديم الإقرار هو تمكين المؤمن من حساب قسط التأمين، على وفق مقدار البضاعة المشحونة وطبيعتها، والواقع أن عدم تعيين المحل -الشيء المؤمن عليه- عند التعاقد لا يؤدي إلى جعل العقد المبرم مجرد وعد بالتأمين مادام بالإمكان تعيينه في المستقبل لأن من شروط المحل أن يكون موجود أو قابلاً للوجود وأن يكون معيناً أو قابل للتعيين وأن يكون قابلاً للتعامل فيه أو مشروعاً. من هذا نجد أنه لا يشترط في المحل أن يكون معيناً عند التعاقد، ولكن بشرط أن يكون بالإمكان تعيينه في المستقبل، وبذلك يمكن القول أن الوثيقة العائمة هي عقد وليس مجرد وعد بالتعاقد، وسنرى أن هذا العقد هو عقد معلق على شرط واقف.

أما الحجة الثانية وهي أن المؤمن (شركة التأمين) لا يمكن أن يقبل التأمين على هذه الشحنات بصورة جازمة، فيمكن الرد على هذا القول أن المؤمن أو وكلاءه يكونون ملزمين بقبول التأمين على جميع الشحنات التي تعود للمؤمن له، والتي تكون له مصلحة في التأمين عليها إذ لا يكون له حق رفض التأمين عليها<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: شروط وإجراءات إصدار وثيقة التأمين العائمة

#### أولاً: شروط إصدار الوثيقة العائمة:

إن وثيقة التأمين العائمة تخضع لجملة من الشروط التي قررها معهد مجمع مكنتبي التأمين في لندن، وهذه الشروط في الأصل وجدت من أجل تنظيم استعمالها، ومن أجل تقليل حدة خطورة هذا التأمين الذي يضمن شحنات متعددة بوثيقة واحدة وهي وثيقة التأمين العائمة، لذلك يمكن إجمال هذه الشروط كالآتي: شرط التراكم، شرط تحديد الحد الأعلى للمبلغ المؤمن به، شرط الإلغاء، شرط استيفاء قسط التأمين أو قسط ابتدائي، شرط تصنيف السفن أو البواخر، شرط المرور بمناطق جغرافية معينة، شرط كيفية احتساب مبلغ التأمين.

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص ص 42، 44.

وتطبق هذه الشروط على وثيقة التأمين العائمة بنوعيتها<sup>1</sup>. (المفتوحة، والمقفلية) باستثناء شرط دفع قسط ابتدائي مقدما (مسبقا)، والذي لا يطبق على الوثيقة العائمة المفتوحة كما تطبق أيضا على الغطاء المفتوح عدا الشروط التي لا تنفق وطبيعة هذا الغطاء

**1- شرط التراكم:** يقصد بالتراكم هو تجمع وتكديس البضائع بكميات كبيرة وبمبالغ ضخمة على سفينة معينة، أو تكديس البضائع على سفن متعددة في وقت واحد وفي ميناء معين (موانئ الشحن والتفريغ)، أو في مخازن وأرصفة الموانئ، ومن هذا التعريف يمكن القول بأن التراكم نوعين:

**1-1- تراكم موقعي:** وهو تراكم البضائع والأموال في مخازن أو ساحات أو مستودعات مراكز الاستلام المختلفة في موانئ أو مخازن كمركبة.

**1-2- التراكم الغير معروف:** ويقصد به هو تكديس البضائع المشحونة على السفن أو البواخر الراسية على أرصفة الدولة المستوردة أو في خلجان الموانئ بانتظار إتمام عملية التفريغ لتلك البضائع، إذ أن تلك السفن تنتظر مدة زمنية أطول من المدة الزمنية المحددة لها، وتبقى فيها السفينة راسية في حدود الموانئ المائية من دون أن تجرى عملية التفريغ وهذا يؤدي إلى اضطرار شركة النقل البحري التي تمتلك السفينة المتأخرة غرامات تأخيرية تتصاعد بمرور الزمن<sup>2</sup>.

ومن أجل أن تحد شركة التأمين من ظاهرة التراكم التي تحصل في موانئ الشحن أو التفريغ أو على ظهر السفن أو وسائل النقل المستعملة في عملية تنقل البضائع فإنها تقوم بتحديد مسؤوليتها في نطاق معين، وهو مبلغ معين يتم

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، ص ص 97،98.

لقد وجدت لجنة تأمين بضائع في لندن أن عمر السفينة له دور كبير في احتمالية وقوع الخسارة البحرية التي تلحق السفينة و من ثمة تعرض البضائع للخطر المؤمن منه لذلك نجد انها قد أوصت بشحن البضائع على سفن تسير وفق خط منتظم و أن هذه السفن تبحر وفق جدول زمني لرحلاتها للموانئ التي تعمل بانتظام.

<sup>2</sup> - سماح حسين علي ، مرجع نفسه ، ص ص 98،99.

الاتفاق عليه بين طرفي العقد (المؤمن، المؤمن له)، بحيث لا تتجاوز مسؤولية المؤمن هذا المبلغ.

**2- شرط تصنيف السفن:** تعد واسطة النقل المستعملة في نقل البضائع من الأمور المهمة التي تؤخذ بنظر الاعتبار من قبل المؤمن في تحديد حدة الخطر المؤمن منه وإمكانية وقوعه وفي تحديد قسط التأمين المناسب ولكن وكما هو معروف أن اسم السفينة الناقلة للبضائع المشحونة بالتغطية لا يعين إلا لاحقا وفقا لملاحق (تصريحة) الوثيقة، وهذا ما نجده في المادة 29-1. قانون التأمين البحري الإنجليزي «وثيقة تصف شروط التأمين بصورة عامة وتترك اسم السفينة الناقلة وتفاصيل أخرى لتعين بتصريحة لاحقة».

لذلك يجب أن تكون السفينة مصنفة ومسجلة في أحد السجلات الدولية هذا وفي حالة تعرض البضاعة للخطر تقوم شركة التأمين بإلغاء التغطية وعدم تحملها مسؤولية تعويض المؤمن له لأنه أخل بشرط من شروط العقد.

### 3- شرط المرور في مناطق جغرافية معينة للسفن التي تنقل

**البضائع بحرا:** من المعروف أن للعوامل الجغرافية أثرا في عملية التأمين بصورة عامة والتأمين البحري بصورة خاصة، إذ أن هناك بعض المناطق الجغرافية التي تتميز عن غيرها من حيث درجة الخطورة واحتمالية تحقيقها في تلك المنطقة من دون سواها، لذلك نجد أن درجة الخطورة التي تلحق البضاعة المنقولة بحرا تختلف من طريق مائي لآخر ومن فصل لآخر، لذلك نجد أن مجمع التجارة حدد بعض<sup>1</sup>، المناطق التي يجب أن لا تسير فيها السفينة في أوقات معينة من السنة أو التي لا تمر فيها مطلقا.

### 4- شرط الإلغاء:

إذ أنه يحق لطرفي التعاقد أن يلغي التأمين على تلك البضائع المشمولة أصلا بالتغطية لأن المؤمن، له الحق في أن يلغي التأمين ومن دون أي مسوغ معتمدا على شرط الإلغاء المدرج في الوثيقة في أي وقت يشاء، لكنه يعطي للمؤمن له مدة معينة من أجل أن يتدبر أمره فيها من خلال لجوئه إلى مؤمن

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص ص 100، 101.

آخر ومن جهة أخرى نجد أن المؤمن له عنده الحق في أن يطلب إلغاء التأمين على البضائع التي سيقوم باستيرادها أو التي سيقوم بتصديرها ونعتقد طبيعياً أن شرط الإلغاء لا يصدر من قبل المؤمن له، لأنه يسعى دائماً إلى الحصول على تغطية تأمينية لبضائعه من أجل اتقاء الأخطار التي قد تلحق خسائر بزمته المالية. إلا إذا قد تصرف بالبضاعة إلى الغير ولم يكن ملزماً بالتأمين على تلك البضاعة، أما المؤمن (شركة التأمين) فتسعى دائماً إلى الحصول على ثقة العميل من خلال تأمين التغطية المناسبة لبضائعه إلا أنها في الوقت نفسه إذا ما انتهت بزيادة حدة الخطر فإنها تسعى إلى إلغاء التأمين ويبدو أن هذا هو السبب الحقيقي من وجود شرط الإلغاء<sup>1</sup>.

### ثانياً - إجراءات إصدار وثيقة التأمين العائمة:

نظراً لأهمية عقد التأمين البحري وطبيعته الخاصة، فإن عملية إبرام هذا العقد تتطلب المرور بمراحل معينة، وتعد هذه المراحل ضرورية لإنشائه، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى لأجل إثبات ما يتم الاتفاق عليه.

ما تجدر ملاحظته أن المراحل التي يمر بها عقد التأمين البحري تكون في الغالب متشابهة في جميع دول العالم، وذلك من خلال خضوعها للأسس القانونية والفنية نفسها، إلا أننا نجد أنها تختلف في شكيليات إبرام العقد وتعدد مراحلها باختلاف الدول وباختلاف الأسلوب الذي تتبعه شركة التأمين في كل دولة من دول العالم، ويبدو أن هذا الاختلاف يرجع إلى اختلاف الأنظمة المحلية من جهة، وطبيعة هيئة التأمين التي تقوم بإجراء عمليات التأمين من جهة أخرى، فعقد التأمين البحري لا يقوم فقط على أسس قانونية من أجل إصداره ولكنه يقوم أيضاً على أسس فنية، وأن الأخيرة تلعب دوراً مهماً من أجل إصدار عقد التأمين، وإصدار الشكل المعبر، وهي وثيقة التأمين التي تصدر للتعبير عنه، وكما يبدو أن الأسس والقواعد التي تعتمد عليها شركات التأمين التي ورثتها عن العرف التجاري البحري وعن تقاليد جماعة

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص ص 113 ، 114.

اللويذ في لندن تلعب دوراً مهماً في إصدار وثيقة التأمين البحري، هذه الأخيرة تمر بمراحل تتشابه إلى حد ما مع المراحل التي تمر بها وثائق التأمين البحري الأخرى، ولكنها تختلف عنها في إجراءات إصدارها، إذا كانت أي وثيقة تأمين بحري بضائع تمر بثلاث مراحل: تبدأ بتقديم استمارة طلب التأمين إلى شركة التأمين ومن ثم إصدار مذكرة التغطية المؤقتة وتنتهي بإصدار وثيقة التأمين النهائية، فإنه وفقاً للوثيقة العائمة فإن الإجراء الأخير من إجراءات إصدار وثيقة التأمين العائمة هو إصدار ملحق (شهادة التأمين) خاصة بكل شحنة يقوم المؤمن له بتقديم إقراره عنها<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: آثار وثيقة التأمين العائمة

تشكل وثيقة التأمين العائمة عقد تأمين بحري على البضائع، وبموجبها يلتزم كل من المؤمن له والمؤمن بكافة الالتزامات التي يترتبها هذا العقد بصفة عامة والمشار إليها في الفصل الأول. وسوف نقصر في مبحثنا هذا على إبراز الالتزامات الخاصة التي تترتبها الوثيقة العائمة على عاتق طرفيها، فمن ناحية أولى يلتزم المؤمن له بتخصيص جميع الشحنات للوثيقة العائمة إلى جانب التزامه بالإخطار عن الشحنات في مواعيد معينة، أما المؤمن فهو يلتزم بضمان البضائع من الوقت الذي تتعرض فيه للمخاطر البحرية زيادة على ذلك التزامه بالتعويض عند تحقق الكارثة البحرية وهلاك البضائع أو تلفها.

وفيما يلي نعالج التزامات كل من المؤمن له والمؤمن الناشئة عن الوثيقة العائمة من خلال المطالبين التاليين:

<sup>1</sup> - سماح حسين علي ، مرجع سابق، ص 94.

## المطلب الأول: التزامات المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة.

لقد أقر المشرع للمؤمن له في الوثيقة العائمة عدة التزامات قانونية، ورتب على مخالفتها عدة جزاءات لضمان حقوق المؤمن. حيث تناولنا الالتزام بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة وبيان مضمونه وأساسه وجزاء الإخلال به ضمن (الفرع الأول) ثم انتقلنا لدراسة التزامه بإخطار المؤمن بالشحنات التي تغطيها الوثيقة ضمن (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الالتزام بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة العائمة.

#### أولاً- مضمون الإلتزام وأساسه:

**1- مضمون الإلتزام:** تحظى وثيقة التأمين العائمة بخاصية التخصيص الإلزامي للشحنات البحرية دون استثناء لأي منها، ويتم هذا التخصيص من اللحظة التي تكون فيها أي شحنة معرضة للمخاطر البحرية المؤمن منها وطبقاً للشروط ذاتها<sup>1</sup>.

ومعنى ذلك أنه لا يجوز للمؤمن له أن يستبعد بمحض إرادته شحنة ما أو شحنات معينة لكي تقلت من نطاق ضمان الوثيقة العائمة تحايلاً على حقوق المؤمن، بحيث يستبعد الشحنات الأقل تعرضاً للأخطار دون باقي الشحنات الأكثر تعرضاً لها، وبالتالي يدفع قسط تأمين أقل مما يجب عليه دفعه ويترتب عن ذلك أن المؤمن له لا يحق له أن يؤمن على أية إرسالية من الإرساليات المؤمن عليها بموجب الوثيقة المفتوحة بشكل مستقل لدى مؤمن آخر<sup>2</sup>.

**2- أساس هذا الإلتزام:** إن المؤمن يقوم بتحديد قيمة القسط في التأمين العائم على فكرة توزيع المخاطر لجميع الشحنات ودون استثناء منها وبغض النظر عن درجة تعرضها للخطر البحري المؤمن منه، ولقد أكد القضاء الإنجليزي هذا المبدأ

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص ص 60 ، 61.

<sup>2</sup> - أحمد دغيش ، مرجع سابق، ص 208.

في العديد من الأحكام ( قضية RIVAZ 70 GERSSI)<sup>1</sup>. كما ينصرف التزام المؤمن له بتخصيص الشحنات للوثيقة العائمة إلى جميع الشحنات التي يتولاها سواء تلك التي تتم لحسابه الشخصي أو باعتباره وكيلًا عن الآخرين وتطبيقًا لذلك فقد حكمت إحدى المحاكم الأمريكية في قضية MRINE INS.CO.LTD.V.WALSH UPSTILL COALCO أن جميع شحنات الفحم المنقولة بحرا تخضع لوثيقة التأمين المفتوحة OPEN POLICY سواء كانت تلك الشحنات عائدة للمؤمن لهم شخصيًا أو تلك التي يتولونها باعتبارهم وكلاء AGENTS عن آخرين طالما توافرت المصلحة التأمينية PECUNIARY INSURABLE INTEREST لمواجهة المخاطر البحرية.

كما تبدو أهمية التأمين العائم في الحالات التي يقوم فيها ذات الشخص بالإستيراد والتصدير في أن واحد فيلتزم بتخصيص جميع الشحنات التي يصدرها - سيف- ويستوردها -فوب- للوثيقة العائمة ودون استثناء أية شحنة منها. ويظهر هذا الالتزام بصفة خاصة كذلك في الأحوال التي يقوم فيها الناقل البحري أو السمسار البحري أو الوكيل بالعمولة للنقل أو أمين البضائع (مؤمن له) بالتأمين على البضائع لمصلحة عميله المستفيد، هذا الأخير الذي لا يعتبر طرفًا في وثيقة التأمين العائمة التي تتعقد بين شركة التأمين والوكيل بالعمولة مثلًا للنقل الذي يشترط عند قيامه بتخصيص كل الشحنات التي يجريها لمصلحة موكله المستفيد ثلاث شروط جوهرية لما ورد في نص المادة 394 قانون التجارة البحرية المصري.

- يلزم أن يعهد الغير المستفيد إلى المؤمن له أي الوكيل بالعمولة للنقل مثلًا بإجراء التأمين على البضاعة وفي نطاق هذه الوكالة.
- يشترط أن تكون للوكيل المؤمن له مصلحة شخصية في الشحنة بمعنى أن تكون له مصلحة شخصية في التأمين الذي يجريه لمصلحة الغير المستفيد. إذ لا يكفي للالتزام بالتخصيص للوثيقة العائمة مجرد الالتزام بتعليمات الموكل في

<sup>1</sup> - للإطلاع على القضية انظر، ص 24، كتاب التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك للدكتور جلال وفاء محمدين.

القيام بالتأمين وإنما تتوفر المصلحة إذا كان المؤمن له وكيلا بالعمولة بالشراء أو البيع أو النقل أو أمينا للحمولة أو وسيط عبور إذ له في هذه الأحوال مصلحة شخصية ذات طبيعة تجارية في إجراء التأمين.

■ يشترط لالتزام المؤمن بضمان الشحنات المخصصة للوثيقة العائمة التي تتم لحساب الغير المستفيد أن يصدر الإخطار من المؤمن له بتحديد هذه الشحنات ولا يلتزم المؤمن بالضمان إلا من وقت حصول هذا الإخطار وليس من وقت الشحن<sup>1</sup>.

ومضمون هذا الالتزام تم النص عليه كذلك في المادة 311 قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 المتعلقة بالتأمين ملحق رقم 02 حيث جاء فيها أنه إذا كانت عقود تأمين البضائع مثبتة بوثائق غير ثابتة أي بوثائق اشتراك فيلزم المؤمن له أن يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكل الشحنات المسوقة لحسابه أو لحساب غيره من الأشخاص الذين عهدوا إليه في تأمين بضائعهم بقدر ما يتناولها التأمين، إذا لم يقر المؤمن له بهذا الالتزام فيمكن إلغاء العقد بناء على طلب المؤمن الذي يحتفظ بالأقساط المدفوعة في كل الأحوال ويحق له دفع الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها، وإذا كان المدد المصرح به يختص ببضائع مضمونة لحساب الغير فلا يكون له أي مفعول إن أعطي بعد تحقيق النكبة الطارئة. ويجوز عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين وهذا ما جاءت به المادة 312 من قانون التجارة البحرية الأردني<sup>2</sup>.

كما نص على مضمون هذا الالتزام كذلك المشرع الجزائري في المادة 140 الأمر 95-07 ووفقا لما جاء في نص المادة 108 من نفس الأمر بخصوص

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 26، 28.

<sup>2</sup> - محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، المجلد السادس، الطبعة الأولى، 200، ص 240.

الالتزامات العامة للمؤمن له بتقديم تصريحاً صحيحاً للمؤمن بجميع الظروف التي عرفها وتسمح لهذا الأخير من تقدير الخطر<sup>1</sup>.

### ثانياً - جزاء الإخلال بالالتزام بالتخصيص:

ولقد فرقت المادة 395 قانون التجارة البحرية مصري بخصوص جزاء الإخلال بالالتزام بالتخصيص بين فرضين، ففي الفرض الأول يكون المؤمن له في حالة حسن نية، فإذا أخل بالالتزام بتخصيص كافة الشحنات لوثيقة الاشتراك كأن يغفل إصدار التحديد لسهو أو خطأ أو لجهل بإرسال الشحنات لحسابه مثلاً، كان للمؤمن إلى جانب طلب الفسخ أن يطالب بالتعويض عن الشحنات التي لم يتم تخصيصها للوثيقة، وبحسب هذا التعويض بما يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يصل الإخطار عنها أو تلك التي تأخر المؤمن له في الإخطار عنها بعد فوات المواعيد المحددة في الوثيقة<sup>2</sup>.

أما الفرض الثاني فهو يشمل الحالة التي تثبت فيها سوء نية المؤمن له كأن يعتمد عدم الإخطار عن الشحنات التي تصل سالمة إلى ميناء الوصول ليتهرب من دفع أقساط التأمين عليها، فيكون للمؤمن الحق في فسخ العقد، إضافة إلى حقه في التعويض عن الشحنات التي لم يتم تخصيصها للوثيقة العائمة، كما قرر القانون علاوة على ذلك الحق في استرداد ما دفعه من تعويضات عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمديه من المؤمن له.

وقد يكون إخلال المؤمن له بالالتزام بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة العائمة متمثلاً في ارتباطه بأكثر من وثيقة تأمين عائمة لدى شركات تأمين مختلفة بحيث يقوم بتوزيع مخاطر الشحنات على هذه الوثائق، وكما يتراءى له وبما يخل بمبدأ الصفة التعويضية للتأمين البحري والذي بمقتضاه لا يجوز للمؤمن له أن

<sup>1</sup> - الأمر 95-07، مرجع سابق، المواد 108، 140.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص ص 70، 71.

يحصل على تعويضات تفوق مقدار الضرر الذي أصابه وبما يخل كذلك بمبدأ تخصيص كافة الشحنات لوثيقة الاشتراك<sup>1</sup>.

ولقد وضع المشرع حلاً لهذه المشكلة في المادة 352-1 من قانون التجارة البحرية مصري عندما فرق بين ما إذا كان تعدد التأمين في حالة حسن نية أو في حالة غش من المؤمن له، فعندما يكون المؤمن له حسن النية وكانت التأمينات المتعددة يزيد مجموع مبالغ التأمين بمقتضاها على قيمة البضائع المؤمن عليها، أعتبرت جميع عقود التأمين صحيحة سواء كانت مبرمة في تاريخ واحد أو في تواريخ مختلفة ويكون للمؤمن له أن يرجع في حدود الضرر، وبما لا يزيد على قيمة البضائع المؤمن عليها على من يختاره من المؤمنيين المتعددين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للبضائع المؤمن عليها. بشرط تصريح المؤمن له للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها حتى يتمكن من تسوية الضرر الذي حاق ببضائعه وإلا كان طلبه غير مقبول<sup>2</sup>.

وهذا ما قضت به المادة 327-2 قانون التجارة البحرية الأردني، وأما في حالة غش المؤمن له كأن يحاول عمدا الحصول على مبلغ التعويض مرتين على نفس البضائع المؤمن عليها، نصت المادة 352-4 قانون التجارة البحرية المصري على الحكم في هذه الحالة من أن يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن. كما نص المشرع الجزائري على الإخلال بهذا الالتزام المتمثل في ارتباط المؤمن له بعقد أو عدة عقود أخرى على نفس البضائع المؤمن عليها ضمن المادة 107 من الأمر 95-07 حيث ألزمه بالتصريح بتلك العقود وفقاً لنص المادة 108 من نفس الأمر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مرجع نفسه ، ص ص 70 ، 71.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 70.

<sup>3</sup> - الأمر 95-07، مرجع سابق، المواد 107، 108.

## الفرع الثاني: إلتزام المؤمن له بالإخطار عن الشحنات (the obligation to declare shipments)

يلتزم المؤمن له بتقديم إقرار (إخطار) عن كل شحنة تكون مشمولة بالتغطية التأمينية، ولقد تقرر هذا الإلتزام بنص صريح في عدة قوانين وكذلك في وثيقة الاشتراك النموذجية الفرنسية وفي قانون التأمين البحري الانجليزي سنة 1906 في مادته 29-3، فنجد كل من المواد التالية تنص على هذا الإلتزام مادة 347-2 من مشروع قانون التجارة البحرية مصري رقم 08 سنة 1990 مادة 394 حيث جاء في مضمونها أن المؤمن له يلتزم في وثيقة الاشتراك بإخطار المؤمن بجميع الشحنات سواء لحسابه الشخصي أو لحساب الغير على أن يكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها، ونفس الأمر ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 140 قانون التأمينات الجزائري غير أنه حدد مواعيد الإلتزام بالإخطار. ولهذا لا بد أن نتعرف على هذا الإلتزام من خلال توضيح مفهوم الإخطار وبياناته وأهميته<sup>1</sup>، وكذلك تحديد وقت تقديم الإخطار وأخيرا التطرق لجزاء عدم تقديم المؤمن له الإخطار للمؤمن من خلال ما يلي:

### أولاً: مفهوم الإخطار وأهميته:

**1- تعريف الإخطار (الإقرار):** يقصد بالإقرار مجموعة البيانات التي يلتزم المؤمن له بتقديمها لشركة التأمين الموضحة، لكل ما يؤدي إلى إيجاد فكرة عن البضائع المشحونة والمشمولة بالتغطية التأمينية، من حيث مقدار البضاعة ونوعها وقيمتها وعلاماتها وأرقامها واسم السفينة والرحلة التي تقوم بها<sup>2</sup>. وكل هذه البيانات تتحدد بموجب ملاحق أو إخطارات declaration تصدر بمناسبة كل شحنة على

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 207.

<sup>2</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص ص 129، 130.

حدا، وهذا ما أكده المشرع في المادة 393 قانون التجارة البحرية مصري السابق ذكرها في شروط إصدار الوثيقة العائمة<sup>1</sup>.

## 2- أهمية الإخطار:

إذ يشكل تصريح المؤمن له بمثابة إقرار يعتمد عليه المؤمن كإطار لتقدير مدى المخاطر التي ستضمونها شركة التأمين، ومعرفته لمحل العقد بشكل دقيق، يقوم المؤمن على إثر استلامه للتصريح بتحديد مبلغ قسط التأمين على أساس السعر الذي يتناسب مع نوع وطبيعة وقيمة البضاعة محل الإرسالية البحرية، ثم يصدر المؤمن شهادة التأمين النهائية ليلحقها بالوثيقة العائمة وتقوم تلك الشهادة مقام وثيقة التأمين الاعتيادية في تغطية الشحنة البحرية وإثبات عقد التأمين المتعلق بها. وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 140 الأمر 95-207.

## ثانيا- مضمون وشروط الإخطار (الإقرار):

1- مضمون الإخطار: من خلال المفهوم السابق للإخطار يتعين أنه يتضمن كافة البيانات التي من شأنها إعطاء المؤمن فكرة كاملة عن الخطر البحري المؤمن منه حتى يتمكن من الإحاطة بظروف الشحن ومطابقتها لشروط الوثيقة، وتقدير قسط التأمين تقديراً صحيحاً بما يتناسب مع درجة الخطر. حيث أن محل العقد غير محدد وقت إبرامه ولكنه قابل للتحديد فيما بعد ويتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعة الشحن ذاتها، وهذه القاعدة الجوهرية التي قررها القضاء منذ أن عرفت الوثيقة العائمة. فلقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن واقعة الشحن هي التي تعطي الحياة للتأمين، دون حاجة لأي تعبير جديد عن إرادة

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 75.

<sup>2</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 207.

المتعاقدين، وكذلك أضافت أن يظل التامين مفتوحا لمصلحة المستأمن، ويتغذى بالشحنات المتعاقبة التي تتم لمصلحته في حدود المبلغ المتفق عليه<sup>1</sup>.

2- **شروط الإخطار:** يحدد العقد المدة التي يجب أن يقوم الإخطار خلالها، وإذا لم تحدد فيجب تقديمه في أقرب وقت و أن يقع هذا الإخطار صحيحا صادقا بكل التعديلات اللاحقة به، والتي من شأنها أن تغير فكرة المؤمن عن الخطر، وإلا يجوز له طلب إبطال عقد التأمين إذا قدم له المؤمن له بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديمها وهو حسن النية وكان من شأن ذلك أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته<sup>2</sup>. كما يجب أن يوجه للمؤمن نفسه، لأنه هو الأقدر على تقدير المخاطر البحرية وظروف التأمين. أما الاستثناء هو في حالة صدور وثيقة التأمين العائمة لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين، كما في حالة التأمين الذي يجريه السمسار أو الوكيل بالعمولة لمصلحة الغير، فإن إخطار التحديد يتعين أن يحصل من السمسار أو الوكيل بالعمولة، عندما يتلقى الأمر من العميل الأمر (هو الغير بالنسبة للمؤمن) لأنه لا توجد علاقة مباشرة بين الغير والمؤمن، ويتحمل السمسار أو الوكيل بالعمولة المسؤولية أمام المؤمن له عند تأخره في إصدار إخطار التحديد، إذا ترتب عن ذلك ضياع التغطية التأمينية<sup>3</sup>.

كما تناولت القوانين الوقت الذي يقوم فيه الإقرار ولكنها اختلفت في تحديده، ومن ذلك القانون الجزائري الذي سار على درب المشرع المصري في نص المادة 140 من الأمر 95-07 غير أن هذا الأخير يختلف عنه من حيث أنه حدد فيه مواعيد الالتزام بالإخطار وميز بين الإرساليات المشحونة لحساب المؤمن له أو تنفيذًا لعقود تلزمه بإجراء التأمين البحري على البضائع من جهة، وبين الإرساليات المشحونة لحساب الغير ابتداء من استلام الإشعارات الضرورية، ويخفض هذا الأجل إلى ثلاثة أيام العمل بالنسبة لأسفار المساحلة الوطنية، بينما يجب عليه

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق، ص 76.

<sup>2</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص 183.

<sup>3</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 77.

في الحالة الثانية أن يخطر المؤمن بعملية الشحن ابتداء من تاريخ علمه بها تطبيقاً لنص المادة 141-12<sup>1</sup>.

وهذا ما نصت عليه وثيقة الاشتراك النموذجية الفرنسية على لزوم صدور إخطار التحديد خلال ثمانية أيام (08 أيام)، يبدأ احتسابها من اليوم الذي يعلم فيه المؤمن له بشحن البضائع المشمولة بالتأمين. بمعنى ميعاد صدور الإخطار لا يبدأ من تاريخ شحن البضاعة أو من تاريخ الرحلة البحرية، إنما يبدأ من التاريخ أو الوقت الذي يعلم فيه المؤمن له بشحن البضاعة والظروف المختلفة للرحلة البحرية<sup>2</sup>.

• القاعدة العامة لوقت تقديم الإقرار بطلان عقد التأمين البحري المبرم بعد وقوع الخطر المؤمن منه وعلم المؤمن له المادة 984-2 قانون مدني عراقي «يقع عقد التأمين باطلا إذا تبين أن الخطر المؤمن ضده كان قد زال أو قد تحقق في الوقت الذي تم العقد أو كان أحد الطرفين على الأقل عالماً بذلك» وكذلك ما جاء في نص المادة 321 قانون البحري الأردني السابق ذكرها.

• القاعدة الخاصة لوقت تقديم الإقرار إذا كان هلاك البضاعة وعلم المؤمن بذلك أو وصولها سالمة وقبول المؤمن التأمين عليها يجعل عقد التأمين البحري باطلاً، فإنه ووفقاً للوثيقة العائمة لا نجد مثل هذا الحكم<sup>3</sup>.

أما القانون الإنجليزي 1906 فقد أشار إلى الوقت الذي يجب أن يقدم فيه الإقرار في المادة 29/ف 3 المذكورة سابقاً فعالج المسألة بصورة مختلفة عن باقي القوانين. فهو لم يفرق بين التأمين المعقود لحساب المؤمن له والتأمين الذي يكون لحساب الغير، بل أن النص يبدو واضحاً على أن الوقت المحدد هو واحد كما جاء في المادة أعلاه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد دغيش ، مرجع سابق، ص ص، 207، 208.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه ، ص 78.

<sup>3</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص ص 152، 153 .

<sup>4</sup> - مرجع نفسه، ص 153 .

**ثالثا - جزاء الإخلال بأحكام الإخطار:**

نص المشرع الجزائري من خلال المادة 142 من الأمر 95-07 السابق ذكره على جزاء إخلال المؤمن له نتيجة عدم قيامه بالتزاماته القانونية بموجب الوثيقة، وتتمثل في رفض الحادث من طرف المؤمن وعدم اعترافه بالخطر المؤمن ضده بأنه لا يعنيه ذلك الحادث على الإطلاق، وبالتالي فهو غير ملزم بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المشحونة المؤمن عليها بالوثيقة<sup>1</sup>.

كما يحق له طلب فسخ هذه الأخيرة دون المساس بحقه في طلب الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها عند تاريخ الفسخ، وهذا دون التمييز بين إغفال التصريح بحسن نية أم إغفاله بسوء نية. فالحكم واحد عند المشرع الجزائري على خلاف بعض تشريعات التأمين الحديثة منها قانون التأمين البحري الإنجليزي 1906 الذي يميز بين حالتين حسن النية وسوء النية في الامتناع عن التصريح بالشحن وقانون التجارة البحرية الأردني في مادته 327 السابقة، حيث تنص المادة 29 قانون التأمين البحري الإنجليزي: يجب أن يشمل التصريح جميع الإرساليات طبقا لشروط الوثيقة غير أن الإغفال أو التصريح غير الكامل أو غير الصحيح. من الممكن أن يصحح حتى بعد تحقق الخسارة أو الوصول، بشرط أن يكون الإغفال أو التصريح قد تم بحسن نية، بينما في حالة الإغفال بسوء نية فإنه يحق للمؤمن أن يتمسك ببطلان وثيقة التأمين ويمتنع عن دفع أي تعويض لصالح المؤمن له<sup>2</sup>.

**المطلب الثاني: إلتزامات المؤمن في وثيقة التأمين العائمة.**

تقع على المؤمن بوصفه الطرف الآخر في عقد التأمين البحري بموجب الوثيقة العائمة التزامات لا بد له أن يقوم بها، فالملاحظ أن التزام المؤمن بتعويض المؤمن له عما لحقه من خسارة وذلك من خلال دفعه مبلغ التأمين ليس

<sup>1</sup>- أحمد دغيش، مرجع سابق، ص ص 209.

<sup>2</sup>- أحمد دغيش، مرجع سابق، ص ص، 210.

هو الالتزام الوحيد في الوثيقة العائمة، إذ أن الالتزام الآخر الذي يقع عليه هو قبوله التأمين على جميع الشحنات المستقبلية التي تكون للمؤمن له مصلحة في التأمين عليها، ولهذا سنتطرق للالتزام بضمان المخاطر البحرية ضمن (الفرع الأول) ثم ننتقل لدراسة التزامه بتعويض المؤمن له وفقا (الفرع الثاني) وذلك على النحو التالي:

### الفرع الأول: الالتزام بضمان المخاطر البحرية.

#### أولاً- مضمون الالتزام بضمان المخاطر البحرية:

أكدت التشريعات على وجوب قيام المؤمن بقبول جميع الشحنات التي تكون ضمن الوثيقة العائمة، وهي محقة في هذا الأمر. بينما نجد أن قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906 لم يرد فيه نص صريح يؤكد هذا الالتزام، وربما أعتمد على الغرض المعروف من إنشاء الوثيقة العائمة والتي كان الأصل من إنشائها هو التأمين على جميع الشحنات التي تكون لحساب المؤمن له أو لحساب الغير، فلم يجد حاجة لذكر نص صريح لذلك<sup>1</sup>.

حيث يحدد الطرفان في وثيقة التأمين العائمة مدى و نطاق التزام المؤمن بضمان المخاطر ALL RISKS التي تتعرض لها البضائع و أيا كان السبب الذي تنشأ عنه هذه المخاطر، إلا ما أستثني منها بنص صريح في الوثيقة ذاتها، وعليه إذا نصت وثيقة التأمين على أنها تشمل المخاطر البحرية ألتزم المؤمن بتغطيتها جميعا إلا ما استبعد منها صراحة باتفاق الطرفين، ولا يستطيع المؤمن التخلص من الالتزام بالضمان في حالة هلاك أو تلف البضاعة إلا في نطاق الأخطار المستبعدة والمستثناة<sup>2</sup>.

كما أقر المشرع الجزائري هذا الالتزام في نص المواد 140، 141 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات إذ جاء في المادة 140 «....يلزم المؤمن

<sup>1</sup> - سماح حسين علي ، مرجع سابق، ص ص 167،168 .

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 86 ، 87 .

بقبول التصريحات المذكورة أعلاه والمحددة وفقا لنص الوثيقة» وتضيف المادة 141 «يكون ضمان المرسلات حقا مكتسبا بمفهوم المخالفة يعد التزاما للمؤمن بضمان المرسلات سواء كانت لحساب المؤمن له نفسه أو لحساب الغير كما ورد في المادة 140»، فهو يعد بمثابة التزاما أصليا بالنسبة للمؤمن يتحدد نطاقه ومضمونه بالنظر للشروط العامة الواردة في وثيقة التأمين.

ورغم ذلك فحسب ما جاء في نص المادة 101 من نفس الأمر فإن المؤمن يغطي الأضرار المادية الناجمة عن الحوادث البحرية المفاجئة بما فيها الأضرار المترتبة عن القوة القاهرة و/ أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد، كما يغطي عادة الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد من التأمين البحري المواد (102،103،138) من نفس الأمر، كما يلتزم المؤمن بتغطية المصاريف الضرورية لإنقاذ الأموال المؤمن عليها<sup>1</sup>.

إذ أنه بمجرد توقيع المؤمن لوثيقة التأمين البحري يعني أن هذا إقرار منه على قبول التأمين على تلك الشحنات وما يؤكد التزامه هذا هو قبوله لأقساط التأمين مسبقا، كما هو الحال في وثيقة التأمين العائمة المقفلة.

إن الواقع العملي في مجال التأمين البحري يكشف لنا أن شركات التأمين غالبا ما تشترط على عملائها (المؤمن لهم) عند إبرام عقد التأمين بشكل وثيقة عائمة شرطا مفاده عدم قيام المؤمن له بإبرام أي عقد تأمين للشحنات التي تشملها وثيقة التأمين العائمة لدى شركات تأمين أخرى رغبة منها في حماية مصالحها. لذلك نجد أن المؤمن ملزم أمام هذا الشرط بأن يؤمن على تلك الشحنات، بغض النظر عن طبيعتها أو طريقة شحنها فلا يجوز له رفض التأمين عليها.

إن عقد التأمين بصورة عامة يقوم على مبدأ الاحتمالية لذلك لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن تأمين أي شحنة، حتى وإن كانت هناك ظروف طارئة وأن هذه

<sup>1</sup> - أحمد دغيش ، مرجع سابق، ص 170 .

الظروف تلحق به خسارة جسيمة، ذلك أن عقد التأمين في الأصل يحتمل الخسارة والريح في وقت واحد<sup>1</sup>.

وهناك أسلوب آخر لتغطية المخاطر البحرية في الوثيقة و هو **التأمين مع عدم ضمان الخسارة الخصوصية Free of Particular Average** و الذي بمقتضاه لا يشمل التغطية التأمينية من المخاطر البحرية إلا الأسباب المنصوص عليها في الوثيقة وهي أسباب تكون مذكورة على سبيل الحصر، وعليه فلا يشمل التأمين في هذه الحالة الأخيرة الأضرار الناشئة عن المخاطر البحرية الخاصة، إلا تلك المذكورة في الوثيقة ذاتها ويكون على المؤمن له إثبات أن الضرر ناشئ عن أحد الأسباب الواردة في الوثيقة العائمة لاستحقاق التعويض<sup>2</sup>.

### ثانيا - نطاق الإلتزام بضمان المخاطر البحرية:

نص المشرع الجزائري على التزام ضمان المخاطر البحرية في نص المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائري، والتي تمثل التزامات أصلية بالنسبة للمؤمن في عقد التأمين البحري، فإن هناك التزامات أخرى خاصة نظمها المشرع بشأن التأمين على البضائع ضمن نص المادة 136، و 137 المذكورتين سابقا حيث أنه يمكن للمتعاقدين أن يتفقا على توسيع نطاق الضمان ليشمل التأمين على البضائع دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة، فيكون للمتعاقدين الحرية في تحديد بداية ونهاية الرحلة المضمونة بوثيقة التأمين المفتوحة.

كما تعد الأخطار البحرية مغطاة وبقوة القانون دون حاجة لاتفاق الطرفين، في حالة التغيير المفاجئ في الطريق أو الرحلة أو السفينة، بشرط أن يكون ذلك التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته وهذا حسب نص المادة 137-2 من الأمر المذكور أعلاه. ومهما يكن فإن المؤمن ملزم بتغطية كل المخاطر إلا ما استثني منها بموجب اتفاق الطرفين أو بمقتضى نصوص القانون كما فعله المشرع في نص

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، ص 170.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 88، 89.

**المادة 102** حيث استبعد وبصفة مطلقة بعض الأخطار من نطاق الضمان، ثم استثنت أخطار أخرى من نطاق الضمان بصفة نسبية بمعنى ترك جزء من الحرية للطرفين عملاً بنص **المادة 103**<sup>1</sup>.

**أ - التأمين من الخطر الظني:** لم يجز المشرع الجزائري التأمين على الخطر الظني (استبعاد ضمان الخطر الظني *RisquePutatif*) الذي نصت عليه **المادة 128** من قانون التأمينات الجزائري **80-07** تقابلها **المادة 100** من الأمر **95-07** التي تنص: «لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر. ويبقى القسط مكتسب للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل. يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار». والذي أكدته لجنة المالية والتخطيط للمجلس الشعبي الوطني عند مناقشتها في تقريرها لهذه المادة استبعاد الخطر الظني غير مقدرة الطابع الخصوصي للتأمين البحري، ولا يمكن الاتفاق على ضمانه مادامت هذه **المادة 100** التي تحظر تأمينه من ضمن النصوص الآمرة التي نصت عليها **المادة 93** من الأمر **95-07** مما يستوجب تعديل **المادة 100** من الأمر، واستبعادها في **المادة 93** من النصوص الآمرة حتى تكتمل عصرة وحادثة التشريع الجزائري<sup>2</sup>.

أما حكم **المادة 321** قانون التجارة البحرية الأردني فأجاز حكمها هذا التأمين عندما يأتي بصورة تعد استثناء من الأصل، الذي يعتبر كل عقد أنشئ بعد هلاك الأشياء المؤمنة أو بعد وصولها باطلاً، فالتأمين الظني يكون جائزاً ضمن حالتين: ألا يكون المؤمن له عالماً بهلاك البضاعة، وألا يكون المؤمن عالماً بوصول البضاعة، كما أجازت نفس المادة لأطراف العقد بالتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة، أي أن طرفي عقد التأمين يدخلان في اعتبارهما إمكان تحقيق الخطر أو زواله عندما يكون لذيهما أخبار عن سفينة مهددة بأخطار بحرية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص ص 205، 206.

<sup>2</sup> - علي بن غانم، مرجع سابق، ص ص 54، 55.

<sup>3</sup> - محمود الكيلاني، مرجع سابق، ص 230.

**ب- شرط من المخزن إلى المخزن:** إذا كانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن المخاطر تسري من وقت ترك البضائع في البر بقصد شحنها إلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول، وتكون جميع مخاطر النقل على المواعين من البر إلى السفينة ومن السفينة إلى البر على عاتق المؤمن، فالمخاطر التي تحيق بالبضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل (الشاحن) إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه تكون على عاتق المؤمن على ألا يتجاوز ذلك 15 يوما بعد التفريغ وهو ما يعرف بشرط - من المخزن إلى المخزن - وبمقتضى هذا الشرط يمتد التأمين البحري إلى مخاطر ليست بحرية بطبيعتها ولكنها مع ذلك تخضع لقواعد التأمين نظرا لتبعيتها للنقل البحري<sup>1</sup>.

**ج- تعاقب وثيقتين عائمتين:** كما تثار مشكلة عند تحديد وقت بداية التأمين في حالة وجود وثيقتين عائمتين متعاقبتين ، كأن تنتهي الوثيقة الأولى في 30 يونيو، ثم تبدأ الثانية في 01 من يوليو، وتزداد المسألة تعقيدا إذا كان المؤمن مختلف في كل من الوثيقتين و الحل الراجح فقها وقضاء هو أن العبرة بالوقت الذي تعرضت فيه البضائع للخطر البحري المؤمن منه، وعليه يلتزم المؤمن في الوثيقة الأولى بالتعويض إذا كانت البضائع المؤمن عليها معرضة للخطر أثناء سريان الوثيقة حتى ولو حصلت الكارثة بعد انتهاء مدتها<sup>2</sup>.

### ثالثا - جزاء إخلال المؤمن بالالتزام بضمان المخاطر البحرية:

إن المشرع الجزائري لم يورد نص خاص يتضمن جزاء إخلال المؤمن بالتزامه بضمان المخاطر البحرية في الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على البضائع المشحونة، وإنما جاء ذلك ضمن الأحكام المشتركة بين جميع التأمينات البحرية.

<sup>1</sup> - موسى حسن طالب ن القانون البحري، ( السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود المساعدة )، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، 2007، ص 230.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق، ص 92 .

ويستشف ذلك من خلال نص المادة 117 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي تنص على أنه: «يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين. عند انتهاء هذا الأجل، يجوز للمؤمن له أن يطالب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق.» وإنما أورد نص خاص يلزم المؤمن بقبول تلك التصريحات وهذا ما جاء في المادة 140 من نفس الأمر: (...). يلزم المؤمن بقبول التصريحات المذكورة أعلاه والمحددة وفقا لنص الوثيقة).

ويفهم من هذا أن المشرع قد أحال هذا الأمر إلى القواعد العامة المتعلقة بالالتزامات والعقود في القانون المدني على اعتبار أن عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين وهذا ما قضت به المادتين 119 و173 قانون المدني الجزائري، حيث تنص المادة 119 على أنه: «إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك، ويجوز للقاضي أن يمنح المدين أجلا حسب الظروف.

كما يجوز له أن يرفض الفسخ إذا كان ما لم يوف به المدين قليل الأهمية بالنسبة إلى كامل الالتزامات»<sup>1</sup>. كما أنه إذا التزم المدين (المؤمن) بالامتثال عن التأمين على الشحنات المقدمة من طرف المؤمن له جاز لهذا الأخير أن يطلب بالتنفيذ بعد حصوله من القضاء على ترخيص للقيام بالتنفيذ على نفقة المؤمن وهذا ما جاء في نص المادة 173 قانون المدني<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - انظر الأمر 58/75 المؤرخ في رمضان، عام 135، الموافق ل 1975/09/26 المتضمن القانون المدني الجزائري، المواد 119، 173.

<sup>2</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، 171.

## الفرع الثاني: التزام المؤمن بأداء التعويض (صلح المؤمن له أو من يحل محله)

### أولاً- مبدأ التعويض وتقديره:

**1- مبدأ التعويض:** يعتبر التزام المؤمن بدفع التعويض لصالح المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه من الالتزامات الجوهرية في عقد التأمين البحري، وهو الغاية التي لأجلها يتحمل المؤمن له سداد الأقساط المستحقة على العقد، وذلك طبقاً لنص المادة 2 من الأمر 95-07 إذ تلتزم شركات التأمين في عقود التأمين البحرية على البضائع بضمان التعويض على جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة المراد تصديرها أو استردادها لحساب المؤمن له، وفي هذا السياق لا يلزم المؤمن على إصلاح الأشياء أو استبدالها عينا طبقاً لنص المادة 116 من نفس الأمر، وإنما يتعين عليه دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون بموجب الوثيقة العائمة خلال الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين وفي حالة عدم حصول المؤمن له على مبلغ التعويض على الرغم من انتهاء ذلك الأجل يحق له أن يطالب المؤمن بالتعويض عن ضرر التأخير في الدفع، يضاف إليه التعويض المستحق بموجب عقد التأمين تطبيقاً لنص المادة 117 من الأمر المذكور أعلاه<sup>1</sup>.

**2- تقدير التعويض:** يهدف التأمين إلى جبر الضرر الذي يصيب المؤمن له لا لإثرائه على حساب المؤمن و يتفرع عن ذلك مبدأ هام هو وجوب أن يكون التعويض بقدر الأضرار الحاصلة، وتنص المادة 390 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: «لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع إلا على الأعلى من المبالغ الآتية:

أ- ثمن شراء البضاعة في زمان و مكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشترية وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع.

<sup>1</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 206.

ب- قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.

ج- ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له مضافا إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع. والهدف من هذه المعايير التي وضعها المشرع المصري هو محاربة غش المؤمن له إذا تعمد إخطار المؤمن عن البضاعة التي تصل سالمة بمبلغ أقل من قيمتها قصد تخفيض قسط التأمين أو الإعلان عن القيمة الحقيقية للبضائع في حالة تحقق الخطر المؤمن منه وهلاك البضاعة. والقاعدة هي التزام المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المؤمن عليها، وذلك في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه بالنسبة للشحنات الأخرى طوال مدة الوثيقة العائمة، وعليه فقد تعدد تعويضات التأمين بتعدد الشحنات البحرية الخاضعة لوثيقة الاشتراك<sup>1</sup>.

وهذا تطبيقا لنص المادة 114 من الأمر 95-07، مع عدم تجاوز مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين عن كل إرسالية بحرية، إلا في الحالات التي يجوز فيها للمؤمن له اختيار التخلي عن البضائع المشحونة إعمالا بنص المادة 143 من نفس القانون<sup>2</sup>.

## ثانيا - العلاقة بين مبلغ التأمين والتعويض:

إن قيام المؤمن بإصدار وثيقة التأمين أيا كان نوعها (مقفلة أو مفتوحة) هو تعهد صريح من طرفه بالقيام بتعويض المؤمن له عما أصابه من ضرر، بسبب تعرض البضاعة المؤمن عليها لأي خطر مضمون، والذي يؤدي بطبيعة الحال إلى فقدانها ذاتها أو قيمتها بصورة كلية أو جزئية. وهذا يتضح من خلال نص المادة 01 قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 عند تعريفها لعقد التأمين البحري والمذكورة سابقا.

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص ص 93، 94 .

<sup>2</sup> - أحمد دغيش، مرجع سابق، ص 210.

كما أشار قانون التأمين البحري العثماني في المادة 175 منه إلى أن المؤمن ملتزم بدفع المبلغ المتفق عليه، إذ نصت على ذلك عند تعرضها لتعريف عقد التأمين البحري «مقاولة بحرية يتضمن التعهد بإعطاء التضمين تماما إلى المضمون في معاملة الضمان» ونجد البند 05 من بنود شروط مجمع التأمين للبضائع قرر المبدأ نفسه و الذي نص على «... يتعهد بدفع المبلغ المؤمن به لأي طرد أو لأية طرود قد تفقد كليا...»<sup>1</sup>

ومن هذا المنطلق نرى أن يستعمل مصطلح مبلغ التأمين بدلا من مصطلح التعويض، على وصف أن المؤمن يلتزم بدفع المبلغ المتفق عليه حتى وإن لم يكن هذا المبلغ مجبرا للضرر. كما يرى البعض أن قيام المؤمن بدفع المبلغ المثبت في وثيقة التأمين أمر منتقد، لأن ذلك يؤدي إلى قيام المؤمن له متعمدا بإلحاق الضرر بالبضاعة المؤمن عليها أو أن يعتمد بالإخلال بالتزامه بتقليل الخسائر التي تلحق بالبضاعة عندما تتخفف قيمة البضاعة المؤمن عليها، لذلك لا بد من تحديد التعويض في حدود الأضرار الحقيقية التي لحقت المؤمن له. وأنتقد هؤلاء بان قيام المؤمن له بإلحاق الضرر بالبضاعة عندما تتخفف قيمتها أمر من النادر حدوثه لاسيما وأن البضائع تكون على ظهر السفينة الناقلة لها في وسط البحار وعلى بعد آلاف الأميال عن المؤمن له<sup>2</sup>.

### ثالثا: العلاقة بين القسط ومبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه:

أن أقساط التأمين التي تؤخذ من المؤمن له من أجل التأمين على البضاعة تتناسب طرديا مع مبلغ التأمين، فكلما كانت الأقساط مرتفعة كان مبلغ التأمين أكبر، ومن ناحية أخرى نجد أن واحد من العناصر التي تؤدي إلى ارتفاع قسط التأمين هو قيمة البضاعة ونوعها التي تحدد عند شحنها.

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، 173.

<sup>2</sup> - مرجع نفسه، ص 173.

لذلك نرى انه ليس من العدل والمنطق أن يدفع المؤمن له أقساط تأمين مرتفعة، وعند انخفاض قيمتها وتعرضها للخطر يقوم المؤمن بدفع تعويض يتناسب مع القيمة المنخفضة لها و لهذا نميز بين حالتين:

- **حالة الهلاك الكلي للبضائع المؤمن عليها:** فإن المؤمن لا يلتزم بدفع أكبر من مبلغ التأمين، وذلك لأن مبلغ التأمين المثبت في الوثيقة يعد الحد الأعلى لمسؤولية والتزام المؤمن.
- **حالة الهلاك الجزئي للبضائع المؤمن عليها :** فإن المؤمن ملتزم بتغطية هذا الضرر إذا كان لا يجاوز مبلغ التأمين<sup>1</sup>.

ويدخل ضمن الهلاك الكلي حالة اختفاء الشئ بمعنى انقطاع أخباره لمدة معقولة تختلف باختلاف القوانين ،يمكن اعتبار الشئ بعدها هالكا هالكا كلياً بشكل افتراضي وهو ما يسمى بالخسارة الافتراضية، ومثال ذلك اختفاء سفينة وما عليها من شحنات دون وجود دلائل على غرقها و من هنا يمكن اعتبارها هالكة هالكا افتراضيا بسبب خطر بحري<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - سماح حسين علي، مرجع سابق، 173.

<sup>2</sup> - طارق سيف، ماجستير التأمين البحري، الخسارة البحرية المشتركة ، ( العوارية العامة )، دراسة تفصيلية لقواعد يورك - أنتويرب 194، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2004، ص 03 .

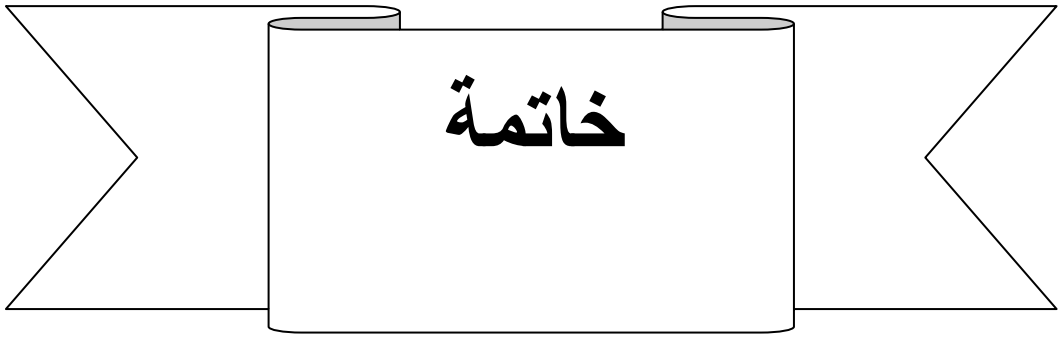
## خلاصة الفصل الثاني:

في ختام الفصل الموسوم "الإطار القانوني لعقد التأمين على البضائع" نخلص إلى أنه عقد التأمين البحري يكتسي أهمية بالغة من الناحية العملية في مجال التجارة البحرية، نظرا للحماية التي يوفرها للتجار أثناء معاملاتهم التجارية، ويشمل جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية عدا الممتلكات الشخصية أو المؤمن التي تخصص للاستعمال على ظهر السفينة وفي أي مكان تكون فيه خلال الرحلة البحرية. حيث لم يعد ضمان المؤمن مقتصرًا فقط على ما يترتب عن وقوع الأخطار خلال الرحلة البحرية، وإنما يسأل أيضا عن الأضرار التي تحدث للبضاعة نتيجة وقوعها خلال المرحلة البرية أو النهريّة أو الجوية السابقة للمرحلة البحرية و/أو اللاحقة بها بشرط تبعيتها لها. ويتجسد عقد التأمين البحري على البضائع في شكل وثائق يصدرها المؤمن وبنماذج متعددة وللمؤمن له حرية اختيار أحد هذه النماذج، والتي تعد بمثابة وسيلة لإثبات العقد، ويتم التأمين البحري على البضائع بوثيقتين، هما:

وثيقة تأمين سفريّة صالحة لرحلة واحدة، ووثيقة التأمين العائمة حيث توفر هذه الأخيرة تغطية لكل البضائع المنقولة عبر السفن الصالحة للملاحة البحرية التي صرح بها المؤمن له خلال فترة سريان الوثيقة، وهي تتضمن شروطا عامة، تاركا التفاصيل للإخطارات اللاحقة.

تباينت آراء فقهاء قانون التأمين البحري في تحديد الوصف القانوني للوثيقة العائمة، كما اختلفوا بشأن طبيعتها القانونية، إلا أن الرأي الراجح هو اعتبارها مجرد وعد بالتعاقد ملزم للجانبين. وتمنح الوثيقة العائمة عدة فوائد أهمها: توفير الوقت والربح الإضافي للمؤمن له، الاختصار في الإجراءات، والاقتصاد في النفقات اللازمة لاستصدار عدة وثائق منفردة عن كل شحنة بحرية يتم تصديرها أو استردادها، وتوفير له تغطية تلقائية للبضاعة من المخاطر، كما تتضمن توزيعا لهذه الأخيرة على عدد كبير من الشحنات وتتيح للمؤمن مركز متميز بين المتعاملين الاقتصاديين، وتحقق له إيرادا منتظما من خلال تلك الأقساط التي يحصل الإخطار عنها، ويترتب

عن الوثيقة العائمة التزامات متبادلة بين أطرافها يؤدي مخالفتها إلى توقيع جزاء قانوني.



يعتبر التأمين البحري على البضائع ضماناً قانونية تساهم في تطوير وازدهار التجارة الخارجية، والعمل على التقليل من المخاطر البحرية التي تصاحب عملية النقل البحري للبضائع، وفي ختام هذه الدراسة توصلنا لجملة من النتائج وهي كالتالي:

- يمتاز عقد التأمين البحري بخصائص ومبادئ تميزه عن غير من العقود منها الرضائية، لا يحتاج إلى شكل وإجراء خاص لإنعقاده، وكتابة فقط للإثبات.
- يقوم عقد التأمين البحري على عنصرين أساسيين هما الخطر والمصلحة التأمينية إذ يؤدي غياب أحدهما أو كلاهما أو انعدام المشروعية فيهما إلى بطلان العقد بطلان مطلق.
- الهدف من التأمين البحري هو تغطية آثار الأخطار الناتجة عن الحوادث المدرجة أو المتفق عليها في وثيقة التأمين.

#### وبناء على هذه النتائج المتوصل إليها يمكن تقديم بعض المقترحات:

- نقترح على المشرع وضع تشريع بحري عصري يضم قواعد قانونية منظمة لكل البيوع البحرية نظراً لارتباط هذه الأخيرة بعملية النقل البحري والأساس في خلق الواقعة القانونية المتمثلة في عملية التأمين البحرية.
- لقد أقر المشرع الجزائري ببطلان التأمين على الخطر الظني، وبالتالي يمكن القول أنه لم يعطي هذه المسألة اهتماماً رغم خطورتها وهذا سوف يعود بضرر كبير على المؤمن وبالتالي كان من الموضوعي إجازة التأمين على الخطر الظني وإعادة صياغة المادة 100 من الأمر 97-07 المعدل والمتمم للقانون 06-04 وذلك لتشجيع التجارة البحرية في الجزائر وتطوير النشاط الاقتصادي بها.
- نقترح كذلك على المشرع وضع تنظيم يتعلق بأحكام ووثائق التأمين البحري وخاصة الوثيقة العائمة التي تعد أكثر تداولاً لسوق التأمين البحري وذلك ببيان شروط وإجراءات الوثيقة لتسهيل استعمالها من طرف المتعاملين.

- نقترح على المشرع ضبط المصطلحات القانونية في مجال التأمين البحرية وتفاذي التناقض الحاصل في بعض المواد مثلما هو الحال بالنسبة بتحديد نطاق تطبيق التأمين البحري بنص المادة 92 والمادة 136 حتى لا يقع الباحث في غموض من جهة ولتسهيل إجراءات التقاضي من جهة أخرى.



**المصادر :**

1-القرآن الكريم الآية63 من سورة البقرة

**المراجع:**

1. إبراهيم ملاوي، نور الدين براوي، التأمينات والبنوك، د ط، مركز البحوث والدراسات حول الجزائر والعالم، الجزائري، 2015.
2. أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء (التقنين البحري المصري، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، د ط، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2010.
3. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
4. بهاء بهيج شكري، تأمين البحري في التشريع والتطبيق، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
5. جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، دار النشر الجامعية الجديدة للنشر، 2004.
6. جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء1، دار المعرف، مصر، 1965.
7. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
8. حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين، ط1، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012.
9. زكريا سرايش، الوجيز في مصادر الإلتزام العقد والإرادة المنفردة، د ط، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
10. شهاب أحمد جاسم العنبيكي، مدير الإحصاء والبحوث والتطوير، الشركة المتحدة للتأمين وصنعااء المبادئ العامة للتأمين، المصطلحات الأساسية، عقد

- التأمين، مذكرة التغطية المؤقتة، وثيقة التأمين، أنواع هيئات التأمين، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2005.
11. عادل على المقدادي، قانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
12. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء 7، المجلد 2، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان المرتب مدى الحياة، وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت 1964.
13. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح القانون التجارة البحرية، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
14. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية، ط1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2009.
15. علي غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون دوان، الجزائر، 2005.
16. فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للإلتزمات، د ط، دار الكتاب الحديثة، الجزائر، 1423 هـ 2003 م.
17. فريد لعربي، هاني دويدار، مبدأ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2000.
18. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2003.
19. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2004 2005.
20. محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في القانون التجارة البحرية، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
21. محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، د ط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999.

22. محمود الكلائي، الموسوعة التجارية والمصرفية، المجلد 06، عقود التأمين من الناحية القانونية، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012.
23. محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، المجلد 6، ط 1، الإصدار 2، 2009.
24. محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، د ط، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1966.
25. محمود شمحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر وتوزيع، د ط، الجزائر، 2010.
26. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري الجديد، ط1، دار المنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
27. مصطفى كمال طه، تأمين البحري- الضمان البحري، د ط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992.
28. مصطفى محمد الجمال، أموال التأمين (عقد الضمان)، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1999.
29. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
30. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 2، الساحة المركزية، بن عكنون، الجزائر، 2008.
31. موسى حسن طالب، القانون البحري (السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط 1، الإصدار 2، 2007.
32. طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة، (العوارية العامة)، دراسة تفصيلية لقواعد يورك - أنتويرب 1994، مذكرة لنيل شهادة ماجستير التأمين البحري مركز البحوث والإستثمارات لقطاع النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

ا. رسائل الدكتوراه ومذكرات الماجستير:

1. تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه في العلوم تخصص قانون أعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2012.
2. كريم مخالفة، الوفاء النسبي والسببي من الضمان في الخسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة، سنة 2017-2018.
3. مولاي بالقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، سنة 2017-2018.
4. باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري، على البضائع، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة 2011-2012.
5. سماح حسين علي، وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص، جامعة بابل، كلية القانون، سنة 2003.
6. سماح محمودي، التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم سياسية، قسم العلوم القانونية، جامعة لخضر باتنة، الجزائر، سنة 2003-2004.
7. شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون الخاص جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق سنة 2010.
8. صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قسم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2017.

9. علاء عبد الحفيظ نوران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، سنة 2011.
10. محمودي سماح، التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في العلوم القانونية، فرع قانون الآمال، جامعة حاج لخطر، باتنة، سنة 2003-2004.
11. مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، سنة 2001-2002.
12. فتيحة سموم، كهينة عاشور عثمان، عقد التأمين البحري على البضائع، رسالة ماستر، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، سنة 2015.
13. وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، رسالة الماستر، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2014.

## II. المقالات:

1. أحمد دغيش، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة، دراسة مقارنة مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، مجلة داکر، البحوث، العدد 3، سبتمبر 2017.
2. كميلة أعراب، عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 6، الجزائر، ب س.
3. نور الصديق الأمين المصرتي، مبدأ الحلول في التأمين البحري(1)، مجلة الرائد العربي، العدد 60، دار عكرمة للطباعة والنشر، سوريا، سنة 1998.

## III. النصوص القانونية:

1. الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن قانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 75،

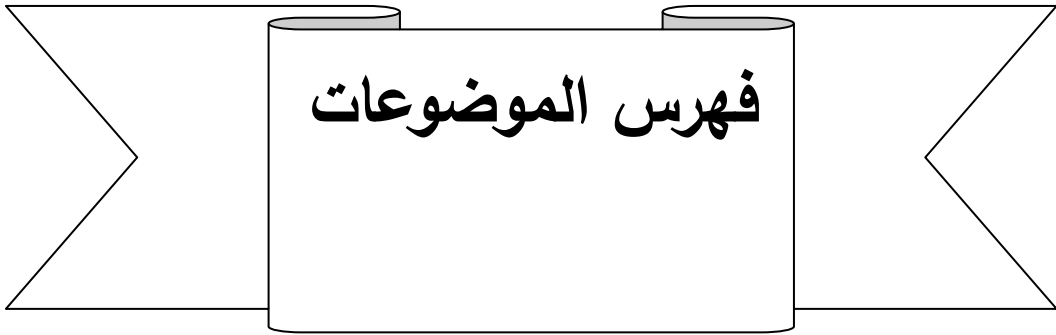
- المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل ولمتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الصادر في الجريدة الرسمية، المؤرخة 13 ماي 2007، العدد 13.
2. الأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات البحرية، الجريدة الرسمية، المؤرخة في 8 مارس 1995، العدد 1، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الصدر في الجريدة الرسمية المؤرخة في مارس 2006، العدد 15.
3. الأمر رقم 02-05 مؤرخ في 06 فبراير 2005 (ج،ر،رقم 11 المؤرخة في 09-02-2005 ص8)، المعدل والمتمم للأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن "القانون التجاري".
4. الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل ومتمم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

#### مراجع باللغة الأجنبية:

1. Pierre Bonassies, Christian Scapel, traité de droit maritime, LGDJ, Paris, 2006.
2. Pierr Elureau- Les assurances maritimes, Encyclepédie commerciale, Dalloz, N°10, 1972.

#### المواقع الإلكترونية:

بتاريخ 20121/06/13 سا 14.45: [http :www.mohamah.net\law](http://www.mohamah.net/law) موقع الكتروني: استشارات قانونية مجانية، مفهوم وثيقة التأمين العائمة في الفقه والقانون.



رقم الصفحة	الفهرس
2	الشكر والتقدير
3	الإهداء
5	المقدمة
12	<b>الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد التأمين البحري.</b>
13	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري.
13	المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري.
13	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري.
18	الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري.
21	الفرع الثالث: تكوين عقد التأمين البحري ومراحله.
50	المطلب الثاني: إلتزامات الأطراف في عقد التأمين البحري.
50	الفرع الأول: الإلتزامات المؤمن له.
57	الفرع الثاني: إلتزامات المؤمن.
60	المبحث الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري.
60	المطلب الأول: دعوى الخسارة البحرية.
61	الفرع الأول: تقدير والتعويض.
65	الفرع الثاني: استعمال دعوى الخسارة.
66	المطلب الثاني: دعوى الترك البحرية.
66	الفرع الأول: حالات ترك السفينة المؤمن عليها.
68	الفرع الثاني: حالات ترك البضاعة.
71	المطلب الثاني - محل دعوى الترك وأثارها.
75	<b>خلاصة الفصل.</b>
76	<b>الفصل الثاني الأحكام الخاصة للتأمين البحري على البضائع</b>
77	المبحث الأول: عقد التأمين البحري ووثائق الإثبات

## فهرس الموضوعات

77	المطلب الأول: عقد التأمين البحري على البضائع.
77	الفرع الأول: مفهوم التأمين البحري على البضائع .
85	الفرع الثاني: صور التأمين البحري على البضائع
93	المطلب الثاني: أحكام خاصة بالوثيقة العائمة.
94	الفرع الأول: مفهوم الوثيقة العائمة.
110	الفرع الثاني: شروط وإجراءات إصدار وثيقة التأمين العائمة.
114	المبحث الثاني: آثار الوثيقة العائمة.
115	المطلب الأول: إلتزامات المؤمن له في الوثيقة العائمة.
115	الفرع الأول: الإلتزام بتخصص كافة الشحنات للوثيقة العائمة.
120	الفرع الثاني: إلتزام المؤمن له بالإخطار عن الشحنات.
124	المطلب الثاني: إلتزامات المؤمن في الوثيقة العائمة.
125	الفرع الأول: الإلتزام بضمان المخاطر البحرية.
131	الفرع الثاني: إلتزام المؤمن بأداء التعويض لصالح (المؤمن له أو من يحل محله).
135	خلاصة الفصل.
137	خاتمة.
140	قائمة المراجع.
147	فهرس

## فهرس الأشكال

رقم الشكل	العنوان	رقم الصفحة
الشكل رقم 01	التأمين البحري تم تبيانه في شكل مخطط مختصر.	49

## ملخص الدراسة:

تهدف هذه الدراسة بداءة إلى بيان الإطار النظري أو المفاهيمي لعقد التأمين البحري وإبراز مختلف دعاوى الناشئة عنه، وكذلك التعرف على الإجراءات المصاحبة لعملية التأمين البحري على البضائع وفق ما نصت عليه النصوص القانونية للمشرع الجزائري وهذا من خلال غرض الخطوط العريضة لعملية التأمين البحري على البضائع والأطراف المشتركة فيها، بالإضافة إلى الأخطار المغطاة من خلال هذه العملية التأمينية، وبالالتزامات المترتبة على الأطراف المشاركة وهذا حسب ما نصت عليه المشرع الجزائري.

The study aims at identifying the procedures associated with maritime insurance on goods according to the legal arsenal of the Algerian legislator by presenting the outline of the maritime insurance process to the goods and the parties involved in addition to the risks covered by this insurance process and the obligations of the participating parties. This is as stipulated by the Algerian legislator.