

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الأخطار المؤمن عليها في عقد التأمين البحري

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

تحت إشراف:

الدكتورة: بوقرقور منال

من تقديم الطالبين:

فاطمة الزهراء لعطاطي

شمس الدين طبي

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ.بركات قيسمون رامي	أستاذ مساعد	رئيسا
د.بوقرقور منال	أستاذة محاضرة	مشرفا و مقرا
أ.نطور أحلام	أستاذة مساعدة	مناقشا

دورة جوان 2025

شكر وتقدير

نتوجه بالشكر و عظيم الامتنان الى الاستاذ المشرفه "الدكتورة بوقرقور منال"، لما بذلته من جهد كريم، وتوجيهات قيمة، وملاحظات بناءة كان لها بالغ الأثر في إخراج هذا العمل الى صورته النهائية. فلها كل التقدير

والاحترام.

إهداء

إلى من كانوا النور الذي أضاء طريقني،

إلى السند الحقيقي في لحظات التعب والضعف،

إلى من آمنوا بي حين شككت في نفسي،

إلى من دعوا لي بصدق، ووقفوا بجانبني بصمت...

إلى عائلتي العزيزة،

وكل من ساندني ولو بكلمة، أو بتسامحة، أو دعاء...

أهديكم هذه المذكرة،

ثمره جهدٍ ومسيرة، لم تكن لتكتمل لولا فضل الله، ثم وجودكم.

لكم مني كل الشكر والامتنان، محفوراً في القلب قبل السطور.

شمس الدين طبي

إهداء

أهدي هذا النجاح والتخرج إلى أعز الناس على قلبي، عائلتي الحبيبة التي كانت دأماً
السند والدعم في كل مراحل حياتي.

إلى أمي الغالية، التي لم تبخل عليّ بحبها ورعايتها، وكانت دأماً مصدر قوتي وإلهامي.
وإلى زميلي، الذي كان رفيق الدرب وشريك النجاح، فكانت رحلتنا معاً مليئة بالتعاون
والتشجيع.

لكم جميعاً أقدم هذا الإيجاز، فلكم مني كل الحب.

لعطاطي فاطمة الزهراء

مقدمة

مقدمة:

يعتبر النقل البحري من الوسائل المهمة في النطاق العالمي، فهو أحد وسائل النقل الهامة، حيث يتميز بأهمية بالغة على مستوى المجالين التجاري والاقتصادي، إذ يشكل أساس حركة التجارة الدولية.

كما عزز التطور الحاصل مع السفن وكذا مع تقنيات الملاحة، مكانة النقل البحري التي أضحت تشكل العمود الفقري للاقتصاد.

وفي إطار تنظيم هذا القطاع، ظهرت اتفاقية بروكسل لسنة 1924¹ كأشهر اتفاقية عملت على تنظيم قواعد مسؤولية الناقل البحري، كما برزت اتفاقية هامبورغ لسنة 1978² بعدها، التي ظهرت لتزيد من التزامات الناقل، كما زادت من نطاق مسؤوليته.

رغم هذه الأهمية، إلا أن عملية النقل البحري قد تواجه الكثير من المخاطر البحرية التي تحدث ضرر على السفن أو البضاعة، فالخطر البحري هو حادث فجائي لا يمكن توقعه، يكون مرتبطا بالبحر، والذي ينشأ عنه ضرر مادي يصيب السفينة أو البضاعة حيث لا يمكن قيام عقد التأمين البحري دون تحقق الخطر، لذلك يعد أساس عقد التأمين.

و بالنظر إلى تلك الأخطار، فإن التأمين آلية قانونية لضمان سير عملية النقل البحري بشكل منظم، وكذا الحفاظ على مصالح الأطراف المتعاقدة، فهو وسيلة بارزة تحد من المخاطر البحرية وتقلل من نتائجه في حالة وقوع ضرر.

¹ اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، الموقعة في 25 أغسطس 1925 التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي 71/76 المؤرخ في 07 أبريل 1976 جريدة رسمية عدد 28 .

² اتفاقية هامبورغ 1978، بشأن نقل البضائع بحرا، المنعقدة في هامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978.

كما يقف التأمين البحري حول التزام المزمّن بتأمين الضرر الناتج عن الخطر المؤمن منه المؤمن له مقابل قسط محدد يتفق عليه في عقد التأمين.

بحيث نظم المشرع الأخطار المؤمن عليها في عقد التأمين البحري ضمن الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات¹، حيث تطرق إلى القواعد العامة التي تحكم هذا النوع من التأمين دون أن يفعل بشكل دقيق في بيان الأخطار المؤمن عليها، تاركا الحرية للأطراف المتعاقد وللشروط التي تعتمدها شركات التأمين.

وتكمن أهمية الموضوع "الأخطار المؤمن عليها في عقد التأمين البحري"، في كونها أساس عقد التأمين، حيث يحدد نطاق التأمين والأضرار التي تلتزم شركة التأمين بتعويضها، وعليه يتحقق توازن مصالح الأطراف المتعاقد وتعزيز العلاقة بينهم.

كما تبرز أهميته في إدارة المخاطر البحرية، إذ يوفر للمالك حماية ضد الأخطار المحددة، وكذا يسمح لشركات التأمين من وضع أسعار للأقساط حسب نوع الخطر واحتمالية تحققه.

إن اختيارنا لهذا الموضوع "الأخطار المؤمن عليها في عقد التأمين البحري" مبني على عدة أسباب، منها أسباب شخصية، وتتجلى في اهتمامنا بالقانون البحري وخاصة مجال التأمين البحري، وكذلك رغبتنا في التعمق في موضوع متجدد و واقعي مثل الأخطار المؤمن عليها.

أما الأسباب الموضوعية فتكمن في كون الأخطار المؤمن عليها تتعد وتتنوع وتختلف من حيث تنظيمها، بالإضافة إلى الأهمية البالغة لهذا الموضوع.

فالدافع الذي جعلنا أن نختار موضوعنا هذا، يعود للاهتمام الشخصي و الأهمية الموضوعية التي يفرضها الواقع العلمي والتطورات الحاصلة في مجال النقل البحري و التأمين البحري.

¹- الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم.

ويهدف بحثنا في مجال التأمين البحري أساسا، إلى أهداف علمية و عملية، فالأهداف العلمية تهدف إلى إرشاد المتعاملين في قطاع النقل البحري والتأمين، والمساهمة ولو بقليل في توفير فرص للباحثين لزيادة البحث في المجال.

أما الأهداف العملية، فإنها تتمحور حول تحليل الإطار القانونية للأخطار المؤمن عليها وكذا تقييم مدى كفاية التنظيم القانوني الحالي للحصول على نتائج يقدم من خلالها توصيات يعمل بها علميا.

بخصوص الصعوبات التي واجهتنا خلال هذه الدراسة في موضوعنا هذا، أبرزها عدم توسع الباحثين في هذا الموضوع، بحيث تم التطرق إلى الأخطار المتفق على تأمينها كجزئية فقط ولم تعالج بشكل مفصل، بالإضافة إلى نقص المراجع وخاصة الجزائرية.

وفي إطار الخصوصية التي يتمتع بها التأمين البحري والدور الذي يلعبه خلال العملية البحرية ومن خلال ما تم عرضه، فالأخطار البحرية المزمّن عليها في عقد التأمين البحري موضوع بالغ الأهمية، تتفرع عنه تساؤلات من الواجب التطرق لها، وعليه تتجسد إشكالية بحثنا في ما مدى تغطية المؤمن للأخطار البحرية قانونا و اتفاقا؟ وما حدودها القانونية؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية تتمثل أساسا في:

1_ ما الذي يتميز الأخطار البحرية الناتجة عن القوة القاهرة ، والناتجة عن الحوادث البحرية؟

2_ كيف يتم معالجة الأخطار الاستثنائية المتفق عليها؟

3_ ما الدور الأساسي للقضاء في تحديد وتغيير هذه المخاطر؟

و للإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا على المنهج التحليلي لقراءة النصوص القانونية و تحليلها، كما اعتمدنا على المنهج الوصفي من أجل وصف مختلف المخاطر التي تشملها

التغطية التأمينية، كما اعتمدنا على المنهج المقارن للاستفادة من التشريعات الدولية كلما استدعت الضرورة إلى ذلك.

و قد قمنا بتقسيم المذكرة إلى فصلين، يتم في الفصل الأول منها التطرق إلى الأخطار المؤمن عليها قانونا، وذلك من خلال مبحثين، يخصص المبحث الأول التعرف على الأخطار التي يشملها التأمين، بينما المبحث الثاني فيخصص النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية.

في حين تعرضنا في الفصل الثاني إلى الأخطار المزمّن عليها قانونا من خلال مبحثين، المبحث الأول يتناول التمييز بين الأخطار الحربية و الأخطار المشابهة لها، بينما يتضمن المبحث الثاني الأخطار الأخرى المتفق على تأمينها.

لننهى دراساتنا بخاتمة تحتوي على أهم النتائج التي تم الوصول إليها، بالإضافة إلى بعض التوصيات.

الفصل الأول

الأخطار المؤمن عليها قانوننا

الفصل الأول: الأخطار المؤمن عليها قانونا

أصبح التأمين البحري اليوم احد العناصر الأساسية في الأنشطة البحرية وخاصة وأن النقل البحري يواجه مخاطر مستمرة تؤدي إلى أضرار تؤثر بشكل رئيسي على الأفراد والأعمال التجارية ، وقد تم تسليط الضوء على التأمين البحري كأحد الحلول الفعالة التي تساعد في تقليل تأثيرات المخاطر البحرية، حيث يوفر ضمانا يبعث الاطمئنان لدى المتضررين من هذه الأخطار، فالخطر يعد ركنا جوهريا في التأمين ، إذ لا يمكن تصور قيام تأمين بحري دون وجود خطر¹، وبناءً على ذلك تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في المبحث الأول تحديد الأخطار التي يمكن ضمانها تحت عنوان الأخطار التي يشملها التأمين البحري، بينما نتناول في المبحث الثاني تحديد مجال الأخطار البحرية تحت عنوان النطاق الزماني والمكاني للأخطار البحرية.

المبحث الأول: الأخطار البحرية التي يشملها التأمين البحري

على اعتبار أن الرحلات البحرية تتعرض لمخاطر متعددة تعتبر جذر التأمين البحري وأساسه، لذا فإنه من الضروري الإشارة إلى تلك المخاطر، وبالأخص المخاطر المشمولة بالتأمين البحري، حيث تندرج ضمن الأسباب التي تؤدي إلى الأضرار يلتزم المؤمن بضمانها²، كون التأمين البحري يستند إلى التعويض فهو يجبر كافة الأضرار الناتجة عن القيام بأي عملية بحرية، باستثناء تلك التي تنجم عن الأخطاء المتعمدة أو الجسيمة ، أو التي تنصص عليها القوانين، أو إذا كان هناك اتفاق بين الأطراف على استبعاد ضمانها³، وفي هذا الإطار قد جاءت المادة 101 من قانون التأمين البحري الجزائري في الأمر 95-07 المخاطر التي يتم التأمين عليها بقولها: " يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة و/ أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد " .

¹ طفور خالد ، تومي فواد ، "نطاق الخطر في عقد التأمين البحري" مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري، جامعة سكيكدة 2023/2022، ص 5

² مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، 2006، ص 191.

³ علي بن غانم ، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني ، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والفرنسي و القانون الإنجليزي ، الطبعة الثانية ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 253.

كما يغطي :

أ - الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وانقاذ الأموال المؤمن عليها.

ب- المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر

وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

والمادة 92 من قانون التأمينات نصت على أن الأخطار البحرية وهي كل ما يتعلق بالرحلة البحرية سواء نتج عن البحر أو كان البحر مكان حدوث هذه الأخطار¹، وحتى يسهل علينا التعرف على الأخطار البحرية المشمولة بالتأمين البحري كما حددها القانون وجب علينا الإشارة إلى الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية، وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول، أما في المطلب الثاني سنتعرض للأخطار الناتجة عن القوة القاهرة بينما في المطلب الثالث سنتطرق إلى الخسائر البحرية المشتركة.

المطلب الأول: الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية

الاستخدام البشري للسفينة في شتى المجالات يشكل خطر وحوادث أثناء تنقلها بحرا، حيث تنشأ هذه الحوادث بسبب الطبيعة أو بفعل الإنسان، ولكونها تؤثر على السفينة في البحر تسمى بالحوادث البحرية، حيث يشكل البحر مكانها والزمن البحري زمنا لها وعلى الرغم من محاولات الإنسان لتنظيم هذه الحوادث، لم يتمكن من التغلب على كل هذه العوامل الغير متوقعة وكذلك الخطأ البشري، إذ يمكن تعريف الحوادث البحرية على أنها وقائع مادية تسقط فجأة على السفينة أثناء الرحلة البحرية ترتب ضرر .

ومن بين المخاطر التي تنطوي عليها الملاحة البحرية، التصادم البحري الذي يأتي في طليعة الحوادث التي تهدد الرسالة البحرية وأخطرها على الإطلاق والذي سنفصل فيه في

¹ نظور أحلام، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات الحقوقية، سبتمبر 2020 ، العدد 3، ص 726.

الفرع الأول بينما الغرق، الجنوح والعاصفة سنشير إليهم في الفرع الثاني أما الرمي في البحر فسنعرض إليه في الفرع الثالث وفي الفرع الرابع سنتناول الإرساء الجبري¹.

الفرع الأول: التصادم البحري

التصادم البحري هو حادث متواجد في كل العصور يشكل خطر على الرسالة البحرية، بالرغم من التطورات التي عرفتها السفن من حيث تزويدها بأجهزة مثل الرادار واللاسلكي والراديو، إلا أن هذا التقدم قلل من حالات التصادم البحري والتغلب عنها كافة ولم يتمكن من التقليل من خطورة النتائج التي تترتب عنها فمؤخرا أصبحت السفن تُصنع من المعدن على غير المعتاد، زيادة عن ذلك كثرة الرحلات وسرعة المحركات وثقل الحمولات، والسفن التي تملك أجهزة رادار تساعد على الرؤية في أسوأ حالات الطقس مما يساهم في التقليل من حوادث الاصطدام في مداخل ومخارج الموانئ وحوادثها في عرض البحر مما ينتج عن ذلك خطر بالنسبة للسفينة أو الحمولة أو الركاب².

و ليتسنى لنا تحديد مفهوم التصادم البحري لا بد من الإشارة إلى التعريف اللغوي والاصطلاحي والقانوني له أولاً، والتعرف على أنواعه ثانياً، وشروطه ثالثاً ، أما رابعاً فسندرس الحالات المستثنات من تطبيق أحكام التصادم البحري، والتي سنقوم بشرحها كالاتي:

أولاً-التعريف بالتصادم البحري: سنتناول التعريف اللغوي والاصطلاحي للتصادم البحري

ثم التعريف القانوني فيما يلي :

1- التعريف اللغوي والاصطلاحي للتصادم البحري:

مصطلح التصادم مشتق من الفعل صدم وصدمه أي دفع وضربه بجسده، وصادم الشيء الصلب أي ضربه بمثله، وتصادم الفارسان وأصطدم أي ضرب أحدهما الآخر بنفسه وتزاحما وفقاً لذلك، فإن التصادم لغة هو التضارب والاحتكاك بين أجزاء المنشآت العائمة ويمكن

¹ محمود السعيد ، الأخطار و الحوادث البحرية، أنواعها، صورها، والطرق الكفيلة بمعالجتها ، مجلة النقل الإلكترونية، العدد السابع والعشرون، تموز 2024.

² عبد الحميد لمين ، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري ، د ط، بيت الأفكار ، الجزائر ، 2022 ، ص 49.

تعريف التصادم على أنه كل ارتطام أو احتكاك سفينة بأخرى أو بجسم عائم أو بأي جسم يؤثر بالجسم الخارجي السفينة¹.

2-التعريف القانوني للتصادم البحري:

عرفت اتفاقية بروكسل الموقعة في 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد ببعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية التصادم في مادتها الأولى على أنه: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية أيا كانت نوعية المياه التي حدثت فيها التصادم" ومن خلال هذا التعريف نستخلص أن وقوع التصادم في أجزاء محددة من البحر ليس شرطا فالمياه التي يقع فيها الاصطدام معيار لا يغير من صفته².

ومن خلال هذا التعريف نستخلص أن وقوع التصادم في أجزاء محددة من البحر ليس شرطا فالمياه التي يقع فيها الاصطدام معيار لا يغير من صفته³.

في حين أن التشريع الجزائري تطرق للتصادم في عنوان "تصادم السفن" في المواد من 273 إلى 298 من القانون البحري الجزائري حيث نصت المادة 273 "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"⁴.

مما يوضح ذلك أن التشريع الجزائري أخذ بما جاء في اتفاقية بروكسل لسنة 1910 فاعتبر التصادم حادثا بحريا وفقا لصفة المنشآت المعنية بالاصطدام دون الاهتمام بالمياه الواقع فيها الاصطدام¹، وعليه فإن التصادم البحري هو ذلك الاصطدام، أو احتكاك حاصل بين سفينة وجسم يشكل ضرر على النشأة بغض النظر عن المياه التي وقع الاصطدام عليها.

¹ لمين عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 50.

² حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ، جامعة تلمسان ، الجزائر، ص 18 .

³ حسان سعاد ، المرجع السابق، ص 18.

⁴ لمين عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 52.

ثانياً: أنواع التصادم البحري

نص قانون التجارة البحرية المصري على التصادم البحري من خلال مواده ومن بين تلك المواد: نجد المادة 237، المادة 298، المادة 239.

بحيث تنص المادة 237 من قانون التجارة البحرية على أن: " إذا وقع التصادم عرضاً أو سببته القوة القاهرة أو إذا حام الشك حول أسبابه ، فيتحمل المتضرر ما يلحقه من ضرر ويستمر العمل بمقتضى هذا النص إذا كانت السفن أو إحداها راسية حين تصادمها".

وتنص المادة 238 من نفس القانون على أن " إذا كان التصادم مسبباً عن خطأ إحدى السفن فيتوجب التعويض من الأضرار على المسئول عن هذا التعويض".¹

أما المادة 239 من نفس القانون فتتص على أنه " إذا كان الخطأ مشتركاً فتكون تبعة كل سفينة بنسبة فداحة الخطأ الذي ارتكبه، ولكن إذا حالت الأحوال دون إثبات هذه النسبة أو إذا بدت الأخطاء كأنها متوازية فتوزع التبعية حصصاً مساوية".

ومن خلال استقراء هذه المواد نلاحظ أنها تشير إلى ثلاثة أنواع من التصادم البحري هي: التصادم العرضي أو القهري، التصادم المشكوك في سببه، والتصادم الناشئ عن خطأ إحدى السفن .

1- التصادم العرضي أو القهري:

هو حدث غير متوقع لا يمكن تجنبه، حيث لا ينسب الخطأ إلى أي من السفينتين يحدث التصادم بسبب ظروف خارجة عن إرادة الأطراف مثل ارتفاع مفاجئ في مستوى المياه أو كثافة الضباب طبقاً للمادة 281 من القانون البحري الجزائري²، أو الأوامر العسكرية في حالات خاصة مثل الحروب، في هذه الحالات يتحمل كل طرف الأضرار التي لحقت به.

¹ موسى طالب حسن، القانون البحري ، طبعة 2007، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر ، ص 185.

² الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري ، جريدة رسمية عدد 29 الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977 المعدل و المتمم.

2- التصادم المشكوك في سببه:

هو حادث تصادم الذي يصعب فيه معرفة السبب الدقيق لحدوثه، حيث تقبل الأطراف المعنية في إثبات وجود خطأ محدد من إحدى السفن أو تأثير قوة قاهرة، في هذه الحالات يعتبر الحادث ناتجا عن قوة قاهرة، مما يجعل كل سفينة تتحمل الأضرار التي لحقت بها هذا المبدأ مدرج في اتفاقية بروكسل لعام 1910 التي تهدف إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادمات البحرية .

3- التصادم الناشئ عن خطأ إحدى السفن:

يتناول النص المنسب إلى إحدى السفينتين، وبالتالي يمكن أن يعود الخطأ للريان أو أي فرد من طاقمها، كما يمكن أن ينسب إلى المجهز أو مالك السفينة، ويتميز هذا النوع من التصادم بوضوح سبب حدوثه طبقا للمادة 277 قانون البحري الجزائري.¹

ثالثا: شروط اعتبار الحادث تصادما بحريا

الاصطدام البحري هو الحادث الذي يقع نتيجة تصادم مباشر بين من منشأتين بحريتين وأكثر حيث تنطبق صفات السفينة على أحدهما، يشمل ذلك أي ضرر ناتج عن سفينة أخرى وقد ربط المشرع الجزائري ذلك بخرق قواعد الملاحة البحرية أو الأخطاء في تنفيذ المناورات بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم .

ولتطبيق هذا الوصف يجب توافر شرطين² يمكن استخلاصهم من المادة 273 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر :

1- حصول تصادم بين منشأتين إحداهما سفينة :

هذا الشرط يتطلب حدوث تصادم بين منشأتين بحريتين ، بحيث تكون إحدى هذه المنشآت سفينة، وهذا ما يتماشى مع ما نصت عليه اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري لعام 1910، فالعنصر الأساسي لتحديد حدوث التصادم البحري هو وقوع

¹ موسى طالب ، المرجع السابق، ص ص 188، 186.

² حسان سعاد ، المرجع السابق، ص 25

التصادم بين سفينتين أو أكثر، أو بين سفينة وأد القوارب الملاحة الداخلية ولذلك، فإن التصادم بين سفينة وحطام سفينة أخرى، أو مع الصنادل الأرصفة أو منشآت الميناء، لا يدخل ضمن أحكام التصادم، عند العودة إلى المشرع المصري والفرنسي نجد أنهم وسعوا مفهوم المنشآت العائمة التي يمكن أن تتعرض للتصادم مع السفن البحرية، مما يزيد من شمولية الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري لم يقتصر الأمر على قوارب الملاحة البحرية أو الداخلية فحسب، بل شمل جميع العائمات غير المربوطة بمراسي ثابتة، ما ينص عليه في المادة 292 علاوة على ذلك يدخل في نطاق تطبيق الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري أي تصادم يحدث بين سفينتين مملوكتين لنفس الجهة، نظرا لأن لكل منهما ذمة مالية منفصلة وغالبا ما تؤمن لدى عدة شركات تأمين مع الأخذ بعين¹ الاعتبار أن السفينة تعتبر العنصر الأساسي والمحوري في الملاحة البحرية وبالتالي يجب الإشارة إلى تعريف السفينة، وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد نص المادة 13 منه التي تنص على أنها ".... كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة "

2- وقوع تصادم بين منشأتين بحريتين:

يشترط لقيام هذا التصادم البحري حدوث اصطدام مادي أو حكمي بين منشأتين عائمتين

:

أ- الاصطدام المادي: و نصت عليه المادة 273 من القانون البحري الجزائري، و هو

التلامس الفعلي والمباشر بين سفينتين أو بين سفينة وجسم بحري آخر، مما يؤدي إلى أضرار، هذا النوع يعد الصورة التقليدية للتصادم.

¹ مناصف أمين، لكل مخلوف، شروط تطبيق أحكام التصادم البحري والاستثناءات الواردة عليها في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد الثاني، سنة 2024، ص 105.

ب- الاصطدام الحتمي: يقع دون تلامس مباشر ويشمل حالات مثل قيام سفينة بمناورة خاطئة أو مخالفة لقواعد الملاحة تسببت في ضرر سفينة أخرى، وقد نص عليه القانون البحري الجزائري في 274/12 كما أقرته اتفاقية بروكسل 1910.¹

رابعا - الحالات المستثنات من تطبيق أحكام التصادم البحري:

بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، نجد أن المادة 96 تمنح حصانة كاملة للسفن المستخدمة في مياه حكومية غير تجارية في أعالي البحار، وهو ما انعكس جزئياً في التشريع الجزائري، حيث لم يخضع صراحة السفن المخصصة للخدمة العامة لأحكام التصادم البحري، إلا أن استقراء المواد 286 و292، والمادة 298 من القانون البحري، يبين أن هذه السفن تُعفى من المسؤولية عن التصادم أثناء تنفيذ المهام أو التمارين العسكرية، لكنها لا تُعفى من المسؤولية التقصيرية والجزائية، بعض الحالات لا تطبق عليها أحكام التصادم البحري رغم توفر شروط التصادم البحري وهي حالة السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ خلال التمارين العسكرية أو الخدمات في المياه البحرية والمصرح بأنها خطيرة للملاحة².

حيث نصت المادة 284 من القانون البحري على عدم تطبيق أحكام التصادم في حال وقوعه أثناء عملية الإرشاد ، ما لم يكن هناك خطأ جسيم من المرشد ، وهذا الحكم إذ جاء عاما ولا يخص الإرشاد فقط بل كل أنواع عقود الخدمات التي يمكن أن تربط السفن المتصادمة.³

الفرع الثاني: العاصفة و الغرق والجنوح كأخطار بحرية

العاصفة تعد اضطراب الجو العنيف يكون في شكل أمطار غزيرة مصحوبة برياح شديدة ورعود، مع ارتفاع الأمواج بشكل غير عادي، ويجب التفريق بين العاصفة والأحوال الجوية وعدم الخلط بينهم، فسوء الأحوال الجوية هو من الحوادث العادية للملاحة التي تدخل في نطاق التوقع العادي للأمر ، فهو ليس من الحوادث البحرية المضمونة.

¹ أمين مناصف، لكل مخلوف ، المرجع السابق، ص106، 107.

² المرجع نفسه، ص107.

³ المرجع نفسه ، ص108.

أما الغرق هو أن تختفي السفينة تحت سطح الماء وتفقد قدرتها على الطفو.

والجنوح هو توقف السفينة عن الملاحة لمدة زمنية لإحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أو حطام السفن أو أي عائق آخر من عوائق الملاحة مع عدم تمكنها من التخلص من هذا المأزق باستعمال وسائلها.¹

الفرع الثالث:الإرساء الجبري

يضطر الربان إلى الإرساء الجبري بسبب حادث غير متوقع، مثل أن يضطر للجوء إلى ميناء غير مقرر الإرساء فيه لإصلاح عطب بسبب عاصفة قوية.

فبالنسبة للسفينة الرسو الجبري يتطلب نفقات مختلفة كرسوم الدخول والخروج من الميناء ورسوم الإرشاد والقطر ونفقات البحارة، أما بالنسبة للبضائع فالمستأمن قد يلحقه ضرر² بسبب تلف البضاعة أو إذا قام الربان ببيع جزء منها لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن أو للمحافظة على البضاعة طوال فترة رسو السفينة.

أما بالنسبة لغذاء و أجور البحارة والقطر يقع على عاتق المؤمن، ونفس الحكم يكون إذا كانت في ميناء الرسو بانتظار قطع إبدال ضرورية لإكمال الرحلة، تكون نفقات الإصلاح واقعة على عاتق المؤمن.³

الفرع الرابع: الرمي في البحر

ربان السفينة يكون مضطر لرمي البضاعة في البحر والمؤمن يتحمل مسؤولية الهلاك أو الضرر اللاحق بسبب رمي البضاعة في البحر لتخفيف السفينة وإن كان عملا اختياريا من الربان، إلا أنه يقع مع ذلك على عاتق المؤمن، لأنه ليس عملا حرا أو اختياريا، فهو إجراء يتخذ لمواجهة خطر يهدد السفينة والحمولة .

¹ مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، 2006 ، ص ص 501-502.

² مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، التأمين البحري ، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص 95.

³ مصطفى كمال ، وائل بندق ، المرجع السابق، ص108.

فالقوة القاهرة التي اضطرت الرمي في البحر تعامل معاملة الحادث الفجائي وبالتالي فإن الضرر يكون مأمّن، كما يعتبر هذا الإجراء ضمن الخسائر المشتركة من أجل حماية وسلامة الرسالة البحرية.¹

المطلب الثاني: الأخطار الناتجة عن القوة القاهرة

المخاطر البحرية كثيرة وفي شكل متزايد، الشيء الذي يشكل خطر على السفينة والحمولة خلال النقل البحري، والقوة القاهرة قد تكون من الأسباب التي تؤدي إلى خطر أثناء الرحلة البحرية، و سنتناول تعريف القوة القاهرة و تطبيقاتها في الفروع الآتية.²

الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة

لم يُورد المشرّع الجزائري تعريفاً صريحاً لمفهوم القوة القاهرة ضمن نصوصه التشريعية، غير أنه أشار إليها كسبب معفٍ من المسؤولية بصفة ضمنية في بعض مواد القانون المدني³، لاسيما المادتين 127 و 139 منه، كما ورد ذكرها في المادة 322 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.⁴

أما المادة 101 من قانون التأمين الجزائري نلاحظ أنها اعتبرت القوة القاهرة من المخاطر التي يقوم المؤمن بتغطية أضرارها الناتجة، وبالتالي فيمكن تعريف القوة القاهرة أو الحوادث المباغته على أنها الحادث الفجائي الذي لا يمكن توقعه، والذي يستحيل دفعه ويحدث ضرر بالسفينة أو البضاعة دون تدخل أحد الأطراف وعلى سبيل المثال فإن العاصفة البحرية والضباب البحري و هيجان البحر يعد من القوة القاهرة .

¹ مصطفى كمال ، وائل بندق، المرجع السابق، ص96 .

² تطور حسام الدين ، شنيقر محمد رضا، القوة القاهرة في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في عقد النقل البحري، جامعة سكيكدة، الجزائر، سنة 2023، ص 48.

³ الأمر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري، جريدة رسمية عدد 78 الصادرة بتاريخ 23 سبتمبر 1975.

⁴ الأمر 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، جريدة رسمية عدد 21 الصابرة بتاريخ 23 فيفري 2008.

ومن ثمن فإن التأمين لا يشمل الصعوبات الطبيعية للملاحة لأنها حوادث يمكن توقعها.¹

الفرع الثاني: تطبيقات القوة القاهرة في التأمين البحري

تنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري على إعفاء الناقل من المسؤولية المقررة في المادة السابقة في حال كانت الخسائر أو الأضرار المترتبة على البضائع نتيجة لعدة أسباب منها :

أ- حالة عدم صلاحية السفينة، شريطة أن يقدم الناقل دليلا على أنه قام بواجباته المنصوص عليها في المادة 604 من القانون البحري الجزائري.

ب- الأخطاء المرتكبة من قبل الربان أو المرشدين أو المندوبين البحريين الآخرين.

ج- حدوث حريق ألا إذا كان ناتجا عن فعل أو خطأ من الناقل.

هـ- القوة القاهرة

و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع أثناء العمل وتأثيرها الكامل أو الجزئي مهما كانت الأسباب.

ز- عيوب خفية أو طبيعية خاصة أو عيوب ذاتية في البضائع أو نقص فيها أثناء الرحلة.

ح- أخطاء الشاحن ولاسيما التغيريم أو تكييف أو تعليم البضاعة.

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

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

ك- الأفعال المسببة لحدوث لا ينتسب للناقل.

ل- أي سبب آخر لا يكون للناقل أو من ينوب عنه مسئولا عنه وذلك عندما يقوم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصا أو بسبب مندوبيه وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر. وفي هذا السياق، تدرج عدة وقائع وظروف تحت مظلة القوة القاهرة في المجال

¹قرار المحكمة العليا الصادر في 19/05/1999، المجلة القضائية 1993.

البحري¹، بحيث سوف نتعرض لأبرزها: الحريق (أولاً)، مخاطر و حوادث البحر (ثانياً)، و (ثالثاً) الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع أو أي عائق يؤثر كلياً أو جزئياً على العمل.

أولاً: الحريق

هو إشعال النار في البضائع بواسطة مواد قابلة للاشتعال ويعفى الناقل من المسؤولية فقط إذا تمكن من إثبات عدم وقوع أي فعل أو خطأ من جانبه، كما يعرف الإشعال كيميائياً بأنه ينجم عن تفاعل بين وقود مثل الكربون أو الهيدروجين مع الأكسجين، يشمل الإعفاء من الحريق الأضرار الناتجة عن الدخان أو المياه المستخدمة في الإطفاء وفي هذه الحالة يتحمل الشخص المتضرر عبأ الإثبات لإظهار أن الأضرار الناتجة عن الحريق هي نتيجة خطأ الناقل، كما أن الناقل يكون مسئولاً عن أي حريق مجهول السبب.²

ثانياً: مخاطر البحر والحوادث البحرية الواقعة في البحر أو في مياه مماثلة

لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة حوادث البحر مثل العواصف القوية أو الأعاصير أو رياح شديدة وحطام السفن الغارقة، وذلك بشرط أن تكون هذه الأحداث استثنائية وغير متوقعة، وللحصول على تأشيرة إعفاء من المخاطر والأضرار التي تلحق بالبضائع ، يجب توافر هذه الشروط.

ومع ذلك لا يعني هذا أن الناقل أو تابعيه قد أهملوا أو شاركوا في التقصير في تجنب هذه المخاطر البحرية أو اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية و ضمان سلامة الشحن.

وبخصوص قرار اعتبار العواصف أو الأعاصير في فصل الشتاء كقوة قاهرة ، فإن هذا لا يعفي الناقل من مسؤوليته، يجب على الناقل وطاقمه الالتزام بمبدأ اتخاذ جميع الاحتياطات

¹ طنفور خالد، تومي فؤاد ، المرجع السابق، ص21.

² المرجع نفسه، ص22.

والتدابير اللازمة لضمان نجاح النقل أو السفر، أو إلغاء الرحلة في الحال إذا كانت هناك احتمالات تؤدي إلى خسائر جسيمة لا يمكن تحملها ، ولهذا يجب تجنب هذه المخاطر.¹

ثالثا: الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع أو أي عائق يؤثر جزئيا أو كليا على العمل

إن الإضراب يعتبر قوة قاهرة في بعض الأنظمة القانونية الأجنبية والعربية ضمن القانون المصري، في المقابل يسجل المشرع الجزائري أن الإضراب يعد سببا قويا بحد ذاته يعفى الناقل البحري من مسؤوليته.

يعتبر الإضراب أو التوافق نوعين مختلفين من العوائق التي يمكن أن تمنع الناقل من تنفيذ التزاماته أو تؤدي إلى تأخير ذلك التنفيذ.²

أما في التشريع الفرنسي يعد الإضراب حقا مشروعاً إذا تطلبت الحاجة ذلك ، للاستفادة من هذا السبب، يجب أن يكون العائق جزئياً أو كلياً ، وأن لا يكون الناقل ارتكب أي خطأ أو تقصير في تنفيذ التزاماته، وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية الناتجة عن الإضراب، حتى لو كان نتيجة لخطأ أو تصرفاته في الأضرار التي لحقت بالبضاعة.

المطلب الثالث: الخسائر البحرية المشتركة خلال الرحلة

في القانون البحري الجزائري تم الإشارة إلى الخسائر البحرية المشتركة في المواد-300-303 من القانون البحري الجزائري.

فجد المشرع قد عرف الخسائر المشتركة في المادة 300 من القانون البحري الجزائري على أنها بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها"ومن هنا يمكن أن نعرف الخسائر المشتركة على أنها الضرر الذي يلحق بالرحلة البحرية يؤدي إلى دفع نفقات غير اعتيادية أو تأمين لسلامة

¹ طمفور خالد، تومي فؤاد ، المرجع السابق، ص22.

² المرجع نفسه، ص22.

الرحلة،¹ بحيث سوف دراسة شروط الخسائر البحرية المشتركة في الفرع الأول ، أما الفرع الثاني فسيكون تحت عنوان أنواع الخسائر البحرية المشتركة، بينما الفرع الثالث فسنتناول دراسة تسوية الخسائر المشتركة.

الفرع الأول: شروط الخسارة البحرية المشتركة

يجب الإشارة إلى أن التشريعات وآراء الفقهاء لم تتوصل إلى تحديد شامل ودقيق للشروط اللازمة لتحقيق الخسارة المشتركة ، حيث اختلفت القوانين في هذا الشأن، إلا أن الأغلبية اتفقت على حصرها في أربعة شروط، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادتين 300 و301 من القانون البحري الجزائري.²

أولاً: الخطر المشترك

يتطلب وجود خطر في الخسائر البحرية المشتركة يهدد السفينة أثناء وجودها في البحر، بناءً على ذلك يقوم الربان بالتضحية الاختيارية من أجل إبعاد هذا الخطر وتحقيق السلامة العامة ، ويعتبر الشرط الأساسي لقيام الخسارة المشتركة ومن دونه لا يمكن الحديث عن الخسائر. وهو ما اتفق عليه الفقهاء والتشريعات.

يشمل الخطر كل أنواع المخاطر البحرية التي تواجه السفينة من حريق، تصادم، قرصنة، إرهاب.... إلخ شريطة أن تكون ناتجة عن قوة قاهرة وليس بخطأ من الربان أو عيب في السفينة أو البضاعة، ومع ذلك تنص المادة 305 من القانون البحري الجزائري على تطبيق أحكام الخسارة المشتركة في حال كان الحادث بسبب خطأ الغير أو ذوي الشأن في الرسالة البحرية مع حق الرجوع بالتعويض على المخطئ.

¹ طالب حسن موسى ، المرجع السابق، ص103.

² حسان سعاد، نظام الخسائر البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص 252.

ثانيا: التضحية الاختيارية والمعقولة

تشمل هذه التضحية عن التخلي عن بعض البضائع أو أجزاء من السفينة وإتلافها و استعمالها كوقود لإكمال الرحلة البحرية بالإضافة إلى جميع النفقات والمصاريف الاستثنائية التي يقوم بها الربان أو من يمثله بنية تحقيق المنفعة المشتركة .

ودرء الخطأ الذي يهدد الرحلة البحرية ، وبالتالي فإن القصد من الربان أو ممثله في القيام بعملية التضحية مهم جدًا، والمادة 300 من القانون البحري الجزائري أضافت أن هذه التضحيات تكون بصفة معقولة في حجمها أو تنفق بعقلانية وبشكل غير مفرط.¹

ثالثا: المصلحة المشتركة

لاعتبار التضحية المشتركة خسارة مشتركة يشترط أن تكون لأجل السلامة العامة بين البضائع والسفينة ، وغير ذلك لا يدخل ضمن تقدير المنفعة العامة ، حيث أن الأشخاص الذين يتواجدوا على متن السفينة سواء كانوا ركاب أو طاقم السفينة أو الذين تم إنقاذهم بفضل التضحية لا يشاركون في تحملها لأن الأرواح لا يمكن تقييمها بالنقود، كذلك بالنسبة للأشياء المتواجدة على متن السفينة أو تلك التي لم تصدر بسند شحن من الناقل أو النائب، والرسائل البريدية وأمتعة البحارة والمسافرين التي يتم التضحية بها ،ففي هذه الحالة يحق لهم المساهمة ضمن الخسائر المشتركة وفق المواد 316 - 317 القانون البحري الجزائري.

كما يعد شرطاً أن تكون هذه المصلحة حقيقية لا وهمية ولا محددة لفئة من الأشخاص والبضاعة، حيث ينتفي في حالة وجود الهدف المشاركة في الخسارة.

رابعا : الخسائر المشتركة نتيجة مباشرة لفعل التضحية

يثار التساؤل حول ضرورة أن تؤدي التضحية إلى نتيجة مفيدة عند الرجوع إلى نص المادة 300 من القانون البحري الجزائري، نجد أنها لا تشترط تحقيق نتيجة مفيدة من التضحية، وهو نفس حكم قواعد "يورك وان فراس"، فإذا جنحت السفينة واستأجر الربان قاطرة لإنقاذها فإن نفقات القطر تعتبر خسارة مشتركة لكن تحقق النتيجة مرتبط بشروط معينة، ومع ذلك

¹حسان سعاد، المرجع السابق ،ص252.

من الضروري أن تحدث نتيجة، وهي نجاة السفينة وحمولتها ، وإذا كانت النجاة جزئية ، يعتبر ذلك كافيا ، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 301 من قانون البحري الجزائري ، أد يجب توافر شرط الرابطة السببية، بحيث يكون محل الخسارة ناتجا مباشرا عن الفعل الذي قام به بالفعل وما ترتب عليه من ضرر.¹

الفرع الثاني: أنواع الخسائر البحرية المشتركة

لم يتناول القانون البحري الجزائري أنواع الخسائر البحرية بنص صريح، على عكس ما جاء في قوانين أخرى تناولت هذا الجانب بشكل واضح، غير أنه وفقا لنص المادة 300 من القانون البحري الجزائري قسمت الخسائر إلى قسمين: خسائر مادية تتعلق بالحمولة أو السفينة، وأخرى نقدية، وهي النفقات الاستثنائية التي يتحملها ربان السفينة تتعلق بالمصلحة المشتركة.

أولاً: الخسائر المادية

الخسائر المادية أو ما تسمى بخسائر الأضرار، التي تصيب البضائع المشحونة أو السفينة وتقسم إلى عدة صور منها:

1- الخسائر المادية اللاحقة بالبضاعة:

وتشمل الضرر الذي يلحق بالبضاعة أو جزء منها التي يتم نقلها بالسفينة عند التضحية بها.

أ- الرمي في البحر:

يعد أقدم نوع في نظام الخسائر البحرية المشتركة وهو نادر الحدوث في الوقت الحالي

ب- استعمال البضاعة كوقود:

قد يلجأ الربان إلى استخدام البضاعة كوقود في حال ما نفذ الوقود.

¹ حسان سعاد ، المرجع السابق ، ص252.

ج- تفريغ البضاعة لتخفيف حمولة السفينة بعد جنوحها:

يلجأ الربان إلى تفريغ البضاعة لإعادة تعويمها وذلك يؤدي بها للهلاك

د- إطفاء الحريق:

الذي يؤدي إلى تلف وهلاك الحمولة بسبب المياه أو المواد المستعملة لإطفاء الحريق والخسائر المادية تتعلق أيضا بتخفيض قيمة البضائع بسبب تأخر السفينة، والقانون الجزائري ينص على عدم اعتبارها خسائر مشتركة في نص المادة 300 من القانون البحري الجزائري.¹

2- الخسائر المادية اللاحقة بالسفينة :

يتعلق بالهلاك الذي يصيب معدات السفينة أو العطل الذي يلحق بها الذي يترتب عن التضحية بها لانقاد الرحلة البحرية ومن صورها:

أ- إلقاء ملحقات السفينة في البحر :

يساعد إلقاء الملحقات على تخفيف وزن الحمولة على السفينة ويكون الربان مضطرا للإلقاء إذا تعرضت السفينة للخطر أعاقها على الملاحة.

ب- التجنيح العمدي:

في حالة وجود خطر جسيم أكثر من خطر الجنوح يكون الربان مضطرا إلي تجنيح السفينة وكذلك لتفادي اصطدام السفينة بالصخور.

ج- إنقاذ الحمولة:

في بعض الحالة يلجأ الربان متعمدا إلى عطب السفينة وتعطيلها بهدف إنقاذ الحمولة والسلامة العامة

¹ سعاد حسان ، المرجع السابق ، ص 253-254.

د- زيادة سرعة السفينة:

أحيانا تهلك السفينة بسبب لجوء الريان متعمدا لزيادة سرعة السفينة بهدف تفادي حادث مع سفينة أخرى أو تفادي مناطق صخرية .

ثانيا: الخسائر النقدية

تختلف هذه المصاريف عن النفقات العادية التي يتحملها المجهز ، لذا لا يعتبر خسارة بحرية،¹ إلا إذا كانت استثنائية نتيجة حدث غي عادي وفقا للمادة 301 القانون البحري الجزائري حيث بالإمكان تقسيمها إلى قسمين:

1- الخسائر النقدية الناتجة عن تفادي الخطر:

هي النفقات التي تصرف لتفادي وقوع خطر معين، وتنقسم إلى نوعين:

أ- النفقات الاستثنائية:

تعتبر نفقات استثنائية يتحملها الريان لمواجهة خطر يهدد الرحلة البحرية، ولها أشكال عديدة منها: مصاريف إعادة تقويم السفينة بعد جنوحها، النفقات المتعلقة بالمساعدة البحرية أو الإسعافات البحرية، ومصاريف تسوية الخسائر البحرية المشتركة، مثل مكافأة خبراء التسوية ومصاريف التحكيم.

ب- النفقات الناتجة بسبب ظروف غير متوقعة:

هذه النفقات في الأصل تعتبر عادية ، لكنها تعتبر من الخسائر المشتركة، إذا أنفقت نتيجة حادث فجائي خلال الرحلة البحرية . فتمثل هذه النفقات في صور عديدة: نفقات القطر نفقات الرسو الإجباري ، أجور البحارة والريان ومئونتهم.

¹ سعاد حسان، المرجع السابق، ص255.

2- النفقات النقدية بعد زوال الخطر:

و هي المصروفات التي يتحملها طواعية لتقادي مصاريف ونفقات أخرى تفوقها في القيمة ، وهي مندرجة ضمن الخسائر المشتركة، يتم إنفاق هذه النفقات بعد زوال الخطر بدلا من قبله، كمصاريف الإصلاح يساهم في إنفاقها في تقليل التي تتعلق بالخسائر البحرية إلا أنه يشترط ألا تتعدى قيمتها ،وتخضع لتقدير الربان والمشرع الجزائري نص على هذه النفقات في نص المادة 303 من القانون البحري الجزائري الذي عبر عنها بالمصاريف الإضافية.¹

الفرع الثالث: تسوية الخسائر المشتركة

تسوية الخسائر البحرية يقصد بها توزيع الخسارة بين ذوي المصالح في الرحلة البحرية لإصلاح الضرر، وتتم عن طريق خبراء في المجال ،والمعيار الوحيد الذي يحدد خطوات هذه التسوية هو ضابط الإشراف، وفي الغالب تتم عن طريق شركات التأمين والمؤمن يلتزم بتحمل حصته المؤمن له في الخسارة سواء إن تعلق بالسفينة أو البضاعة .

أولا: طرفي تسوية الخسارة البحرية وتحديد نسبة المساهمة

في تسوية الخسارة البحرية يتشارك كل من له مصلحة المتعلقة بالرسالة البحرية في تسوية الخسارة ، بهدف تعويض الضرر الذي نجم عن التضحية الاختيارية، التي تنقسمها كل من السفينة، الشحنة والحمولة وهذا وفقا للمادة 308 من القانون البحري الجزائري ويكون ذلك بناءً على قيمة كل مصالح كل من الأطراف وذلك حسب المادة 309 من القانون البحري الجزائري .

1- /المجموعة الدائنة:

هذه المجموعة تمثل قيمة التضحية التي يتم تقديمها وتقسيمها، حيث تعرف المجموعة الدائنة بأنها المجموعة الإيجابية، وكون أصحابها هم الذين يطالبون المساهمة بما يتناسب تعدد دائنة وهذه المجموعة تدخل في التسوية بمقدار القيمة والأضرار التي تلحقهم جراء التضحية وهذه العناصر تدخل في الأضرار المادية والنقدية وكل المصاريف الاستثنائية التي تنفق من

¹ سعاد حسان ، المرجع السابق، ص ص255-256.

أجل المصلحة العامة مع استثناء ما نص عليه في المواد 317,316,307 من القانون البحري الجزائري، إذ تتضمن هذه العناصر: السفينة والبضاعة وأجرة النقل التي أفتقدها المجهز جراء التضحية كلياً أو جزئياً، إضافة إلى المصروفات التي النقدية الاستثنائية التي قام الربان بإنفاقها للتخلص من خطر الهلاك حيث يتم طلب التعويض من المجموعة المدينة على هذا الأساس.¹

2 - المجموعة المدينة:

هذه المجموعة عكس المجموعة الأولى فهي تعرف بأنها المجموعة السلبية وهي تمثل مجموعة القيم التي تم إنقاذها واستفادت من التضحية التي قام بها الربان بطريقة اختيارية، كما تعد مدينة المجموعة الأولى بقدرها في الخسارة والتزامها بتحمل تعويض الخسارة والعناصر المكونة لهذه المجموعة تشمل السفينة والبضاعة والأجر لأن تم الحصول عليه جراء التضحية، مع استثناء النفقات النقدية التي لا تدخل في نطاق هذه المجموعة .

3- تحديد نسبة المساهمة في الخسارة البحرية:

نسبة مساهمة جميع العناصر المشاركة في الخسائر البحرية والتي تشكل هيكل التسوية، سواء كانت تلك العناصر المضحية بها (المجموعة الدائنة) أو التي نجت بفضل التضحية الاختيارية (المجموعة المدينة) وفقاً لقيمة أمواله، كما هو محدد في المواد 308 و 309 من القانون البحري الجزائري والقيمة الفعلية للعناصر والمصاريف المرتبطة بها المشاركة في الخسارة في زمان ومكان انتهاء الرحلة البحرية، المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بمقدار الضرر الذي لحق بالبضاعة والسفينة والتعويض يحدد بناءً على هذا الضرر إضافة إلى قيمة إصلاحات هذه الأخيرة إن وجدت، فهذه المجموعة المدينة تدخل بقدر ما نجا منه بما أن النجاة كانت حصيلة مباشرة للتضحية.

ثانياً : طرق وإجراءات تسوية الخسارة البحرية :

لترسيخ مفهوم المساهمة في تقسيم الخسارة البحرية المشتركة بين كل المشتركين في الرسالة البحرية، وبعد أن يتم تحديد العناصر لكل من المجموعتين الدائنة والمدينة ، تبدأ

¹ سعاد حسان ، المرجع السابق، ص256.

التسوية التي يمكن انتهائها بالاتفاق بأخذ كل من له حق حقه ، وإما بالتوجه للقضاء وفقا لنص المواد من 323 إلى 313 من القانون البحري الجزائري .¹

1- التسوية الودية:

يقوم خبراء مختصون في تسوية الخسائر البحرية المشتركة بتولي عملية التسوية في هذه الحالة، حسب ما جاء في نص المادة 323 من القانون البحري الجزائري، وبموجب قرار وزاري مشترك بين الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الوزير المكلف بالتجارة يتم تحديد صفات وشروط قيامهم بهذه الوظيفة وذلك وفقا لما جاء في المادة 330 من القانون البحري الجزائري، وتباشر الإجراءات حسب القوانين والأعراف التي يعمل بها مكان وصول انتهاء الرحلة البحرية كما تم النص عليه في المواد 324 من القانون البحري الجزائري، حيث أن عبء الإثبات يقع على من يطلب ذلك وفقا للمادة 306 من القانون البحري الجزائري.

فالخبير المختص يقوم بفحص الأضرار والخسائر والنظر في مدى توافر شروط الخسارة المشتركة بهدف تحديد نسبة التقسيم ، بعد مراجعته لكل من الوثائق المقدمة له من طرف ذوي المصالح وفقا للمادة 326 قانون البحري الجزائري، حسب القواعد الخاصة بالبلد الأجنبي، حتى في حالات التأمين، ووفقا لقوانين هذا البلد توضع التسوية، ويتم تطبيقا لقواعد والأعراف الدولية في العلاقات البحرية في حالة ما لم يتفق على ذلك وفقا للمادة 327 قانون البحري الجزائري . وبعد موافقة ذوي الشأن تصبح التسوية نهائية ونافذة لجميع المساهمين كما جاء في المادة 3/329 قانون البحري الجزائري حاملة لجميع البيانات المنصوص عليها في المادة 328 من القانون البحري الجزائري وتوزع وفقا لقسمة الغرماء والتي نص عليها في المادة 1/319 من القانون البحري الجزائري.²

2- التسوية القضائية:

في الحالة التي يمتنع المساهمين عن تنفيذ التزاماتهم الناشئة عن التسوية، وفقا لما جاءت به المادة 1/329 فإن للدائنين الحق في اللجوء للقضاء لإسترجاع حقوقهم من الدين والمطالبة

¹ سعاد حسان ، المرجع السابق، ص256

² المرجع نفسه ، ص258.

بالتعويض من خلال رفع دعوى أمام المحاكم المختصة في ظرف شهر من التبليغ بالتسوية وفقا لإجراءات رفع الدعاوى الواردة في قانون إجراءات مدنية وإجراءات جزائية، فهي دعاوى شخصية موضوعها حق شخصي لا عيني، حيث أن عبء الإثبات يقع على المطالب بالتنفيذ بشتى طرق الإثبات فغالبا ما تكون ذات موضوع تجاري، والمشرع الجزائري أخضع دعوى تسوية الخسائر البحرية وكل دعاوى تسوية الخسائر البحرية و كل الدعاوى المتعلقة بها للتقادم القصير مدته سنتين تبدأ من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية ووصولها الميناء، وسريان هذه المدة تنقطع بتعيين خبير للتسوية وأمام المحكمة ، على أن يسري من حديد ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء وفقا للمادة 331 من القانون البحري الجزائري.¹

¹ سعاد حسان ، المرجع السابق ، ص ص 257-258.

المبحث الثاني: النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية المضمونة

إن الشروط العامة والخاصة بالخطأ محل التأمين البحري غير كافية حتى يلتزم المؤمن بالتعويض ، حيث يجب تحقق الخطر المؤمن منه في ظرف زمني ومكاني معينين يتم الاتفاق عليهما في عقد التأمين.¹

وللتفصيل في ذلك أكثر سوف نتعرض في هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب المطلب الأول بعنوان زمان الأخطار المضمونة، أما المطلب الثاني فتحت عنوان مكان الأخطار المضمونة، أما المطلب الثالث بعنوان إثبات زمن ومكان الأخطار المضمونة.

المطلب الأول: زمان الأخطار المضمونة

وثيقة التأمين تحدد النطاق الزمني الذي يكون المؤمن مسئولاً عن الأخطار والحوادث التي تواجه الشيء محل التأمين.²

وفي الحالة التي يتحقق فيها الخطر في زمان عقد التأمين وخاصة عند مواجهة أخطار يكون موضوعاً لجبر الضرر من طرف المؤمن ، أما في الحالة التي تكون فيها الإصابة خارج النطاق الزمني فلا يكون المؤمن محلاً للتعويض ولا يسأل عن الخطر إلا أنه يجب وجود هذا الشرط حتى يسري التأمين .

والتأمين قد يكون لزمان أو لأجل محدد، لرحلة محددة أو عدة رحلات سواء إن كان التأمين على السفينة أو البضائع.³

وذلك وفقاً لما جاءت به المادة 122 من القانون المتعلق بالتأمينات.

¹ بن غانم علي ، المرجع السابق ، ص 271.

² مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق ، ص 132.

³ بن غانم علي ، المرجع السابق ، ص 272.

الفرع الأول: التأمين لرحلة محددة

يقوم المؤمن خلال التأمين بالرحلة بضمان الأخطار التي تصيب الشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمنة ، وبالتالي فإن المستأمن يكون مستفيد من الضمان طوال فترة سريان المخاطر بالأخص وأن زمن الرحلة يختلف من رحلة لأخرى، كما أن المؤمن يسهل عليه تشكيل فكرة دقيقة عن الخطر بفضل تحديد الرحلة المؤمن عليها، حيث يجدر التفريق في تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة وعلى البضائع.¹

أولاً: التأمين على السفينة

من خلال المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات يتبين لنا أنها تميز بشكل منطقي بين حالة السفينة إذا كانت فارغة من البضائع أو مشحونة ، فإذا كانت السفينة كانت فارغة فإن المؤمن يضمن السفينة من وقت بداية الرحلة إلى وصولها إلى الوجهة المقصودة أما في الحالة التي تكون السفينة مشحونة ببضاعة ، فإن الضمان يسري من بداية شحن حتى ينتهي تفريغها ، إلا أنه لا يجب تجاوز الضمان مدة 15 يوماً من وصول السفينة إلى وجهتها على أن يتم إعلان الربان باستعداد السفينة بتفريغ البضاعة ، حتى ولم ينتهي التفريغ.²

ثانياً: التأمين على البضائع

في حالة التأمين على البضاعة ، إذ لم يتم تحديد مدة الخاطر في العقد فإن المخاطر تسري من وقت ترك البضائع للبر بهدف شحنها حتى شحنها حتى الوقت التي توضع فيه على البر في مكان الوصول . حيث تقع كل مخاطر النقل على عاتق المؤمن، رغم ذلك ففي الغالب ما تتضمن وثائق التأمين شرطاً يقضي بضمان المؤمن للأخطار التي تصيب البضاعة من وقت خروجها من مخزن المرسل حتى وقت دخولها إلى مخزن المرسل إليه، بشرط ألا يتجاوز ذلك مدة 15 يوماً بعد تفريغ البضاعة تكون قابلة للتجديد باتفاق التعاقدين وفي حالة وصول البضائع محل التأمين إلى نقطة الوصول للرحلة المضمونة ، إلا أنها لم تدخل مخازن المرسل إليه لأنها تم وضعها في مستودعات أو مخازن عامة أو خاصة ، أو إذا كانت في

¹ مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق، ص 132.

² المرجع نفسه ، ص 132.

مخازن في انتظار الجمركة أو على الرصيف ، فإن المؤمن يتوقف ضمانه بإنقاص شهر واحد بداية من تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة أو عتاد آخر للنقل وذلك عندما يكون مكان الوصول النهائي هو الميناء.¹

الفرع الثاني: التأمين لمدة محددة

التأمين لمدة محددة يعد طريقة لتأمين العديد من الرحلات، دون الحاجة لعقد تأمين جديد لكل رحلة تقوم بها السفينة المؤمن عليها أو لكل بضاعة مشحونة ويكون التأمين على السفينة لفترة محددة في الغالب، وعادة ما تكون سنة وسريان التأمين يكون من لحظة توقيع عقد التأمين إن لم يتم تحديد موعد آخر للبدء وينتهي بانتهاء المدة التي تم تحديدها في العقد.

والتأمين يضمن اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور ، فيتم حساب اليوم على أساس 24 ساعة بداية من ساعة إبرام العقد وفي مكان إبرام العقد، وهذا حسب ما ورد في المادة 124 من الأمر 07-95 المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات التي نصت بقولها: ” فيما يخص التأمين لأجل محدد ، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف ، في الأجل المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور، بالإضافة أن الضمان ينتهي بانتهاء المدة المحددة حتى ولم تنتهي الرحلة أما في الحالة التي تنقطع فيه أخبار السفينة فيمكن للمستأمن إثبات أن الهلاك المفترض قد حدث في الوقت الذي كان فيه التأمين ساريا ، أوفي تاريخ وصول آخر أخبار عنها.²

¹ بن غانم علي، المرجع السابق ، ص 278.

² مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق، ص ص 134-135.

المطلب الثاني: مكان الأخطار المضمونة

في المطلب السابق تطرقنا إلى زمن الأخطار المضمونة كشرط مهم وجب تحديده في عقد التأمين.

ومن خلال العلاقة التي تربط الزمان بالمكان، لا بد من الإشارة إلى مكان الأخطار كعنصر أساسي في تقدير الخطر المؤمن عليه، حيث هذا الأخير يتخذ أشكالا متعددة كالرحلة المؤمن عليها، والطريق المتفق عليه والسفينة التي تشحن فيها البضائع، وكذلك المكان الذي تشحن فيه البضائع على السفينة وتحديد مكان الأخطار يكون وفقا للرحلة التي تم تحديدها في العقد، حيث لا يضمن المؤمن إلا الأخطار الواقعة في المناطق التي يسمح العقد للسفينة بممارسة الملاحة فيها، لذلك سوف نتعرض إلى حكم حدوث تغيير في الرحلة أو الطريق أو السفينة في الفروع الآتية:¹

الفرع الأول: تغيير الرحلة

بشكل عام فإن الرحلة يتم تحديدها بميناء الانطلاق وتنتهي بميناء الوصول والطريق المعتاد لأقرب مسافة بين الميناءين هو الطريق الذي يضمن فيه الأخطار المضمونة، وهذا عملا بقاعدة "العقد شريعة المتعاقدين" وفي الحالة التي يتم فيها تعديل الرحلة كتغيير الطريق المحدد أو إرساء السفينة في ميناء غير المتفق هذا يزيد من احتمالية وقوع خطر أكبر، والمؤمن يشترط قسطا أعلى من القسط المتفق عليه سابقا، أو بالتالي فإن الأخطار تبقى مضمونة في حالة التغيير للرحلة أما في التأمين على البضائع وفقا لما جاء في المادة 137 من الأمر 95-07 فإن التأمين يسرى بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين، وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الرحلة ويكون التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له وعن إرادته.²

¹ مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق ، ص 136.

² بن غانم علي ، المرجع السابق ، ص 287-288.

الفرع الثاني: تغيير الطريق أو الانحراف

في حالة قيام السفينة بالرحلة المقررة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول دون اتخاذ الطريق التي تحديده في العقد، فتكون غيرت المسلك وانحرفت عنه اختياريًا هنا يكون المؤمن معفى من مسؤولية الأخطار الواقعة في الطريق الذي غيرته، أما بالنسبة إذا كان التغيير في المسلك والانحراف اضطراريًا نتيجة لحادث فجائي، فإن المؤمن يكون مسئولًا عن الأضرار الواقعة، وفقا لأحكام المادة 137 من الأمر 07-95.

الفرع الثالث: تغيير السفينة

يعد تغيير السفينة في التأمين على السفينة تغييرًا لمحل العقد، مما يقود إلى بطلان العقد وفي التأمين على البائع، تعتبر السفينة هي المكان الذي يقع فيه هلاك أو تلف البضاعة، ومن هذا المنطلق فإن التغيير للسفينة الناقلة طوعًا، يعد تغيير المكان الأخطار وينتج عنه بطلان العقد إن لم يكن اتفاق على عكس ذلك، أما في حالة مكان التغيير جبريًا فالمؤمن يكون مسئولًا عن أي هلاك أو ضرر يقع، وهذا ما تم توضيحه من طرف المشرع في المادة 137 من الأمر 07-95 السابقة الذكر.¹

المطلب الثالث: إثبات مكان وزمان الأخطار المضمونة

وجب على المستأمن إثبات الخطر الذي تعرض له، في الحالة التي يقوم بطلب مبلغ التأمين، وإثبات الضرر الذي حدث نتيجة خطر بحري مؤمن منه، وعند إثباته ذلك يفترض تحقيق الخطر في الزمان والمكان اللذان يسري فيهما التأمين.

وبذلك يعتبر المؤمن مسئولًا ما لم يثبت أن العقد لا يسري على هذه المخاطر.²

¹ مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص 139.

² المرجع نفسه، ص 140.

ملخص الفصل الأول:

يعالج الفصل الأول الأخطار التي يشملها التأمين البحري من الناحية القانونية، حيث تم التركيز على أن وجود الخطر هو ركن أساسي في عقد التأمين وقد تم تقسيم هذه الأخطار إلى أخطار ناتجة عن الطوارئ البحرية كالتصادم، الغرق، الجنوح، العواصف، الرمي في البحر، والإرساء الجبري، وأخرى ناتجة عن القوة القاهرة مثل الحرائق، الأعاصير والإضرابات، إضافة إلى الخسائر البحرية المشتركة التي تتمثل في التضحيات أو النفقات غير المعتادة التي تُبذل لحماية الرحلة البحرية من خطر مشترك، كما تناول الفصل النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية المضمونة، حيث يُشترط أن يقع الخطر في الإطار الزمني والمكاني المتفق عليه في وثيقة التأمين، سواء كان التأمين لرحلة معينة أو لمدة محددة، مع مراعاة شروط التغيير في مسار الرحلة أو السفينة، مما يبرز الطبيعة التعاقدية الدقيقة للتأمين البحري.

الفصل الثاني

الأخطار المؤمن عليها اتفاقا

الفصل الثاني: الأخطار المؤمن عليها إتفاقا

إن تحديد الأخطار المؤمن عليها في وثيقة التأمين واجب، وعليه يتمكن من تحديد محل التأمين في العقد، فالشخص يؤمن من خطر ما، كما يمكنه أن يؤمن جميع الأخطار الناتجة عن نشاط معين ، فبالرجوع للقانون الجزائري نجد أنه تم النص على أخطار مستبعدة من التأمين بصفة قطعية وأخرى مستبعدة بصفة مؤقتة يستطيع تأمينها باتفاق من الأطراف المتعاقدة، فيستطيع المتعاقد أن يحدد الخطر المراد تغطيته في عقد التأمين بحري، شريطة ألا يتعدى حدود النظام العام .

وبالتالي أصبح تأمين الأخطار أو استبعادها قانونا من الضمان حاليا أقل أهمية، حيث يمكن لأطراف عقد التأمين من الاتفاق على استبعاد أخطار من التأمين مؤمنة قانونا ، كذلك بإمكانهم الاتفاق على ضمان مخاطر مستبعدة من الضمان ولم يتجه القانون ضمانها.¹

وبذلك سوف نقوم بالتفصيل أكثر في هذه الأخطار وفقا لما جاءت به المادة 103 من قانون التأمينات الجزائري التي تنص على أنه: " لا تضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها مخالف:

- 1 - العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.
- 2- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب ،
- 3- القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.
- 4- الفتن والإضرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات.
- 5 - اختراق الحصار.
- 6- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو أشخاص آخرين.

¹ بوغالم يوسف، محاضرات في التأمين البحري موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر ، جامعة محمد الصديق يحي ، جيجل الجزائر.

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

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

بحيث سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين، حيث سنتعرض إلى دراسة التمييز بين الأخطار الحربية والأخطار المماثلة الحربية في البحث الأول و في المبحث الثاني سنتناول دراسة الأخطار الأخرى المتفق عليها.

المبحث الأول: التمييز بين الأخطار الحربية والأخطار المشابهة لها

وفقا للأحكام التي جاءت بها المادة 103 سابقة الذكر فإن القانون أباح ضمان الأخطار الحربية والأخطار المشابهة للحربية رغم استثنائها من التأمين ، بشرط أن يتفق الأطراف على ضمانها، و في هذا الصدد سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول بعنوان الأخطار الحربية، وفي المطلب الثاني الأخطار المشابهة للأخطار الحربية.

المطلب الأول : الأخطار الحربية

نصت المادة 103 ففقرتها الثانية عن الأخطار الحربية، وبالتالي فإن الأخطار الحربية تكون مضمونة باتفاق فقط وإلا فإنها تعد خطر مستبعد من الضمان بصفة مطلقة، نظراً لأهمية هذا الموضوع وتعقيد طبيعته، من الضروري توضيح مفهوم الخطر الحربي وتمييزه عن أنواع الأخطار الأخرى، بالإضافة إلى تحديد أسبابه ومدى تأثير حالة الحرب على زيادة هذه الأخطار كما يجب بيان كيفية إثبات وقوع الخطر الحربي، وهو ما سيتم تناوله في الفروع التالية، الفرع الأول: تعريف الخطر الحربي، و الفرع الثاني: تحديد أسباب الخطر، الفرع الثالث: زيادة الأخطار نتيجة حالة الحرب، الفرع الرابع: إثبات الخطر الحربي.

الفرع الأول : المقصود بالخطر الحربي

الأخطار الحربية هي الحوادث التي تقع ويكون العمل الحربي هو السبب الرئيسي والأعمال الحربية لا تكون مربوطة فقط بالوسائل التي تستخدم للقتال، فوسائل القهر أيضا التي تستخدم ضد الأموال الخاصة تعد عملا حربيا، وعليه فالأخطار الحربية تشمل مثلا: إصابة السفينة بقذيفة أو اصطدامها بلغم بحري أو بالشبكة الواقية من الغواصات في الحالة التي تأمر السلطة العامة بتوقيف السفينة عن السفر على أن يكون التوقيف راجع لإجراء تطلبه الدفاع الوطني، كذلك يمكن اعتبار السفن التي تلجأ إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خوفا من تدميرها أو تقع في يد العدو خطرا حربيا، حتى ولو يكن هناك عدوان مباشر للسفينة.¹

فترى أن القضاء الإنجليزي حكم بهذا، كذلك القضاء الفرنسي حكم بأن الأعمال الحربية تشمل شتى التدابير التي تجبر الدولة لإتحادها لتوفير الأمان لسفينتها الحربية والتجارية، ومنه فالسفن التجارية التي تقوم بنقل الجنود والمعدات الحربية، تقوم بعمليات حربية.²

الفرع الثاني : تحديد سبب الخطر

فكل من الهلاك أو التلف الذي يمس السفينة أو البضاعة لأسباب كثيرة فيعتبر بعضها من الأخطار البحرية والأخرى أخطار حربية، فمثلا لو هلكت سفينة نتيجة اصطدامها أو بعد تغييرها للطريق هربا من سفن العدو، لتحديد السبب الذي يؤثر في حدوث الخطر، اعتمد الفقه والقضاء على نظريتين رئيسيتين هما: (أولاً) نظرية السبب المباشر، (ثانياً) نظرية لسبب الرئيسي والجوهري.

أولاً: نظرية السبب القريب

وبمقتضى هذه النظرية فإنه لا يعتد سوى بالسبب الأقرب زمنيا لوقوع الضرر، وعليه فالسفينة التي تهلك نتيجة اصطدام أو بعاصفة بعد أن غيرت الطريق هربا من سفن العدو، يكون خطرا بحريا.

¹ مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق ، ص 114.

² المرجع سابق ، ص 115.

ثانيا: نظرية السبب الرئيسي والجوهري

هنا لا يهم السبب الذي سبق وقوع الحادث مباشرة بل ما يهم هو توفر رابطة السببية بين حادث الحرب والضرر، بحيث لو لم تكن الحرب لما وقع الضرر.¹

الفرع الثالث: ازدياد الأخطار بسبب حالة الحرب

لا تقف حالة الحرب على مخاطر خاصة للسفينة والحمولة فقط، إلا أنها أيضا تتزايد في الأخطار الأخرى التي تمس الرحلة البحرية بسبب ما تتخذه الدول المحاربة من إجراءات دفاع، ونذكر على سبيل المثال، إطفاء منائر الموانئ، وإطفاء أضواء السفن عند الملاحة، وسير السفن التجارية في قوافل بحراسة السفن البحرية الذي يعمل على زيادة الخطر والجنوح بحيث في الغالب يبقى خطر بحريا في هذه الحالة والمؤمن مسئولا على الخطر البحري، فزيادة تحقق الخطر البحري نتيجة حالة الحرب لا يعمل على أي تغيير في حقيقته أو طبيعته.²

الفرع الرابع: إثبات الخطر الحربي

وفقا لما أتجه له القضاء فإن عبء إثبات الخطر الحربي يكون من مسؤولية مؤمن الأخطار البحرية،³ في حالة قيام الحرب وانقطعت أخبار السفينة خلال ذلك، ولم يتم التعرف على نتيجة هلاك السفينة إن كان راجع لخطر بحري كعاصفة، أو راجع لخطر حربي كاستهدافها بالنار مثلا، فحكمها عند القضاء هو أن هلاك السفينة خطر بحري، وعلى المؤمن أن يبطل شرط استبعاده للأخطار الحربية بإثباته الخطر الحربي.

وعلى عكس ذلك، فإن كان الأمر يتعلق بتأمين يغطي الأخطار الحربية، فعلى الإثبات يكون قد وقع على عاتق المستأمن.⁴

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 509.

² المرجع نفسه، ص 509-510.

³ مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص 116.

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 510.

المطلب الثاني: الأخطار المشابهة للأخطار الحربية

إلى جانب الأخطار الحربية نجد أن المادة 103 من قانون التأمينات ذكرت أبرز الأخطار المشابهة للأخطار الحربية والتي تشمل كل من: أعمال الإرهاب والتخريب و القرصنة و الاستيلاء والحجز والاعتقال، الإضرابات الشعبية، الفتن وإغلاق المصانع اختراق الحصار، وغيرها فتنوع هذه المخاطر من حيث طبيعتها ومصادرها، مما يتطلب تصنيفها ودراستها وفق الفروع التالية: (الفرع الأول) أعمال التخريب والإرهاب،(الفرع الثاني) خطر القرصنة والحجز والاستيلاء والاعتقال من قبل الحكومات،(الفرع الثالث) الاضطرابات والحركات الشعبية والإضرابات والاعلاقات،(الفرع الرابع) اختراق الحصار.

وسنتعرض من خلال هذه الفروع أبرز صور هذه المخاطر وتأثيرها على عقود التأمين.

الفرع الأول: أعمال التخريب والإرهاب

أعمال التخريب والإرهاب هي أخطار مستتناة من التأمين إلا باتفاق خاص، حاول الفقهاء وضع أن يضعوا تعريفا دقيقا وموحدا لهذه الجريمة غير أنهم لم يصلوا إلى ذلك فالبعض عرفها على أنها: " أعمال عنف ضد الأشخاص على نحو يشيع في المجتمع كله حالة دعر والشعور العميق بانعدام الأمن ينجم عنها نوع من...."¹

بحيث أن أعمال التخريب والإرهاب يمكنها أن تكون مربوطة بالحروب ، فمثلا يمكن ارتكابها من طرف جهة غير نظامية داخل بلدان تمر بأزمة حرب ، بنية زعزعة جيش العدو أو التشويش على سلطات الاحتلال ، أو تكون من طرف تنظيمات سياسية تواجه سلطات الدولة ، إما لها علاقة بحركات شعبية وهي ذات طابع عنيف ، يمكن أن تكون ضد أشخاص أو ضد أموالهم ، بحيث لا تكون أعمال حربية ، وهي أعمال مستتناة من الضمان كما تم ذكره سابقا، إذ لم يكن هناك اتفاق يقضي بعكس ذلك.²

¹ عبد الكريم تافورنت، عناصر الخطورة الإجرامية في جرائم التخريب والإرهاب مقارنة بجريمة الحراية، مجلة البحوث والدراسات ، العدد 15 ، سنة 2013 ، ص 3.

² مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، مرجع سابق ، ص 122

الفرع الثاني: خطر القرصنة والحجز والاستيلاء والاعتقال الصادر عن الحكومات

في الماضي كانت القرصنة من أنواع الأخطار الشائعة التي تواجه السفينة أو البضاعة خلال الرحلة البحرية ، بحيث في وقتنا الحالي أصبحت خطر نادر الوقوع رغم أنها متواجدة في وثيقة التأمين ، كأحد الأخطار الذي يقوم المؤمن بضمانها أو كخطر يستبعد ضمانه، أما بالنسبة للخطر إن كان خطرا بحريا أولا، في القانون الفرنسي تم ذكر مثال للأخطار البحرية وأمثلة للأخطار الحربية ولم يذكر خطر القرصنة بين أهدهما رغم أنها تقع على عاتق المؤمن البحري.

حيث تم التفريق بين القرصنة والقرصنة المنظمة، ففي القرصنة يباشر القرصان عمله دون تصريح من دولته ويكون عمله على السفينة والبضاعة والمسافرين.

أما بالنسبة للقرصنة المنظمة تشمل في عملية استيلاء على سفينة العدو، وبذلك تكون القرصنة خطر بحري والقرصنة المنظمة خطر حربي.

وعليه فإن القرصنة أحد الأخطار الحربية التي لا يشملها التأمين إلا إذا كان هناك اتفاق وأعمال القرصنة رغم أنها لا تباشر في الغالب لأغراض تتعلق بالحرب إلا أنها تشمل أعمال الحرب.¹

أما في القانون الإنجليزي لم يفصل بين الأخطار البحرية والحربية وأشار إلى خطر القرصنة بين تلك الأخطار، حيث أثير سابقا أحد أخطار البحر وليس خطرحربي ، وحاليا فأصبح من بين الأخطار التي يضمنها المؤمن كما يتضمن الأخطار البحرية والحربية بحيث يستبعد من الضمان ، بمقتضى شرط الإعفاء من الأخطار الحربية، وفي الحالة التي تكون الأخطار الحربية فيها محلا للضمان ، فذلك يكون من خلال شروط مجمع مكنتبي التأمين وحينها يكون المؤمن ضامنا للأخطار الحربية المستبعدة من التأمين وفقا لشروط المجمع والذي يذكر خطر القرصنة من بين الأخطار الحربية.²

¹ محمود سمير الشراوي، الخطر في التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار القومية للطباعة والنشر والتوزيع ، مصر، 1986، ص 179-180-181.

² المرجع نفسه، ص 172.

وبالتالي مهما كان سبب القرصنة فهي لا تكون مؤمنة إلا من خلال إتفاقات خاصة مع الأخطار الحربية إذا كانت خطرا حربيا، أو بسبب طبيعتها الخاصة في حالة عدم وجود حرب¹.

الفرع الثالث : الاضطرابات والحركات الشعبية والإضرابات والإغلاق

كذلك هي مستثناة من التأمين وتضمن وفقا لاتفاقات خاصة، فالإضرابات والحركات الشعبية، والإضرابات، والإغلاق، هي ليست أخطار حربية وإنما شبيهة بالأخطار الحربية. إن الفتن والإضرابات هي عبارة عن تحرك يقوم به فئة من الشعب ضد السلطة مستخدمين العنف والتهديد لتحقيق مطالبهم في ميادين شتى اجتماعية سياسية واقتصادية...، من المحتمل أن تمس الأمن والنظام العام، وليس من اللازم في الإضرابات الإطاحة بالسلطة وهذا ما يجعله الفرق الجوهرى بين الحرب الأهلية، ومقاومة الشعب القوات النظامية كفيل بذلك.

أما الحركات الشعبية هي ما يقوم به الشعب من مظاهرات باستخدام العنف والفوضى وكلما هو غير مشروع، والسبب الذي دفع بالقانون لتشبيه الإضرابات والحركات الشعبية بالحرب هو صعوبة التمييز بينهم في الغالب.

بالإضافة إلى الاضطرابات والحركات الشعبية، تم الإشارة إلى الإضرابات عن العمل والإغلاق التي تعتبر مستبعدة من التأمين بنص القانون ألا أنها يمكن الاتفاق على تأمينها بمقتضى وثائق التأمين من أخطار الحرب.²

الفرع الرابع: اختراق الحصار

إن خطر اختراق الحصار غير مشمول بالضمان البحري، إلا أنه يمكن الاتفاق على ضمانه وفقا لما جاءت به أحكام المادة 103 من الأمر 95-07 سابقة الذكر، فخطر اختراق الحصار من الأخطار الغير مشروعة كونها مخالفة لأحكام النظام العام، إلا أن الحصار

¹ مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص 123.

² المرجع نفسه، ص 122.

يوضع بتعليمه من قبل السلطة على مناطق بحرية يتم تحديدها ، فكل سفينة تقوم بممارسة الملاحة في المنطقة المفروض عليه الحصار تعد مخالفة للنظام العام ، هل يكون منطقي أن القانون يجيز للأطراف الإتفاق على ضمان ما هو مخالف للنظام العام؟ السؤال يبقى مطروح!¹

المطلب الثالث: الفرق الجوهرى بين الأخطار الحربية والمماثلة لها

الأخطار الحربية والأخطار المشابهة لها تعتبر أبرز المواضيع في مجال التأمين البحري، فعند التفريق بينهما تنتج آثار قانونية وعقدية مهمة مرتبطة بالتزامات المؤمن والتغطية التأمينية فالأخطار الحربية يقصد بها تلك التي تنشأ عن أعمال عسكرية أو عدائية مباشرة، إما كانت معلنه أو غير معلنه كالحروب بين الدول ، الأعمال العدوانية بين القوات المسلحة وغيرها مما ذكر سابقا.²

أما بالنسبة للأخطار المشابهة للأخطار الحربية، فهي الأخطار التي تشابه مع الأخطار الحربية من حيث طبيعتها أو نتائجها، إلا أنها لا تنتج عن نزاعات مسلحة بين دول أو أطراف منظمة.

ورغم أن آثار هذه الأخطار قد تكون كالتي تنشأ عن الحروب ، غير أن غالبا ما يكون مصدرها داخليا أو فرديا ، ولا يتعلق بعمليات عسكرية.³

وبالتالي فإن الفرق الجوهرى بين الأخطار الحربية والمماثلة لها يتمثل في الفاعل والمنشأ، حيث الأخطار الحربية تنشأ عن سلطات منظمة ، أما بالنسبة للأخطار المماثلة فتنشأ عن جماعات غير منظمة أو أفراد.⁴

¹ بوغالم يوسف ، محاضرات في التأمين البحري ، المرجع السابق.

² محمد علي عمران ، التأمين البحري، دراسة مقارنة في القانون المصري والإنجليزي، د ط، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 2016، ص ص 220-221-222.

³ المرجع نفسه، ص ص 224-225.

⁴ عبد الرازق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، العقود التي تقع على وجه خاص، عقد التأمين ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون تاريخ ، المجلد السابع، ص 1064.

كذلك يختلف كل منهما في التأمين، من حيث شروط الضمان، فالأخطار الحربية تحتاج إلى ضمان خاص وقسط إضافي، في المقابل الأخطار المماثلة للأخطار الحربية تندرج ضمن التغطية الأساسية، أو يتم استبعادها هي الأخرى حسب شروط الوثيقة.¹

كما أن تحديد طبيعة الخطر المضمون يساهم في استقرار العلاقة بين المؤمن والمؤمن له ويقلل من فرص النزاع التأميني عند تحقق الخطر.²

¹محمد علي عمران، المرجع السابق، ص 277.

²عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1067.

المبحث الثاني: المخاطر الأخرى المتفق عليها

هي أخطار مستثناة من الضمان، لم ينص القانون على ضمانها ولا تدخل ضمن إطار المخاطر الحربية والمماثلة لها، إلا أنه نرى المادة 103 سابقة الذكر عدت هذه المخاطر ونصت على أنه يمكن الاتفاق على تأمينها، لذا قسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب لدراسة هذه المخاطر الأخرى المتفق عليها، فيكون المطلب الأول بعنوان العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه ، والمطلب الثاني بعنوان الأضرار والنفقات في نطاق الخطر المؤمن عليه.

المطلب الأول: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه

يقصد بالعيب الذاتي كل عيب داخلي في الشيء المؤمن عليه ، ينتج عنه هلاك أو تلف .

فنرى أن التشريعات اجتمعت على عدم تأمين كل ضرر ناتج عن العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه إلا إذا كان هناك اتفاق خاص على ضمانها، ومثال ذلك القانون البحري المصري واللبناني¹، وقانون التأمينات الجزائري في المادة 127 منه التي نصت بقولها: " لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، الخسائر والأضرار الناتجة عن العيب الذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة". في هذا السياق، يجب تناول العيب الذاتي من جوانبه المختلفة، بما في ذلك الشروط التي تبرر إعفاء المؤمن من الضمان في حال حدوث الضرر نتيجة لهذا العيب، وكذلك كيفية إثبات وجوده، بالإضافة إلى إمكانية الاتفاق على تحمل المؤمن لمسؤولية الأضرار الناتجة عنه، وأخيراً الحالات المتنوعة التي يمكن أن يشكل فيها العيب الذاتي سبباً للهلاك أو التلف، وبناءً على ذلك، سيتم تقسيم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: شروط إعفاء المؤمن من العيب الذاتي.

الفرع الثاني: إثبات العيب الذاتي.

الفرع الثالث: جواز الاتفاق على العيب الذاتي.

¹ مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق ، ص 105-106.

الفرع الرابع: حالات العيب الذاتي.

الفرع الأول: شروط إعفاء المؤمن من العيب الذاتي

لا يعفى المؤمن من العيب الذاتي إلا إذا كان الخطر المؤدي للهلاك هو العيب الذاتي ويكون هو السبب الوحيد والمباشر للضرر دون أي تدخل خارجي أو خطر بحري يضمنه المؤمن .

كذلك لا يعفى إلا في الحالة التي يكون فيها الضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه ترتب عن عيب ذاتي في جزء منه وناتج عن خطر بحري مضمون في الجزء الآخر، بحيث يلتزم المؤمن بجبر الضرر الناتج عن الخطر المؤمن عليه، وأن يكون العيب الذاتي سابقا لتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، فالعيب الذاتي ينشأ بعد الخطر المؤمن عليه لا يعتبر عيبا ذاتيا يعفى المؤمن من الضمان.¹

يتعين في الأخير مراعاة أن العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه لا ينسب سببه إلى المؤمن ما لم يكن مرتبطا بالشيء محل التأمين، وبالتالي فالعيب الذاتي الذي يلحق بالسفينة وينتج عنه ضرر بالبضاعة يعد من الأخطار البحرية بالنسبة للشاحن الذي يؤمن البضاعة وفي مقابل ذلك إذا نشأ ضرر بالسفينة كان سببه عيبا ذاتيا في البضاعة ، اعتبر هذا الضرر خطرا بحريا بالنسبة للمجهز الذي أمن السفينة، كذلك يعتبر العيب الذاتي الذي يسبب تلف بضاعة أخرى خطرا بحريا بالنسبة للشاحن الآخر.²

الفرع الثاني: إثبات العيب الذاتي

إن عبء إثبات العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه يقع على عاتق المؤمن الذي يتمسك بالإعفاء من المسؤولية، إذ أن المؤمن مسئولا عن في الأساس عن كل هلاك أو تلف يلحق بالشيء المؤمن عليه خلال الرحلة، فإذا ادعى بعدم مسؤوليته للعيب الذاتي فمن الواجب

¹ مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق ، ص 106.

² المرجع نفسه ، ص 107.

عليه إثبات إدعائه، ففي حال فشل عن إثبات العيب الذاتي ولم يتمكن من استخلاصه من ظروف الدعوى فلا تقبل دعواه ويبقى ضامنا للأضرار.

وعليه إذا لم تكن السفينة تحوز إجازة أو ترخيص للإبحار، فإنه يفترض أنها غير صالحة للملاحة وذلك عيبا ذاتيا وفي هذه الحالة يكون المؤمن قد أعفي من إثبات هذا العيب، وللمستأمن أن ينقض هذا الافتراض بتقديم دليل عكسي.¹

الفرع الثالث: جواز الاتفاق على العيب الذاتي

على الرغم من أن عدم ضمان المؤمن نتائج العيب الذاتي، إلا أن هذه القاعدة ليست من النظام العام، وعليه يجوز للأطراف الاتفاق على أن يشمل ضمان المؤمن الضرر الناتج عن العيب الذاتي، بحيث نص القانون الإنكليزي على ذلك بشكل صريح، حيث استبعد القانون من ذلك نتائج العيب الذاتي من نطاق التأمين، ما لم تنص وثيقة التأمين على خلاف ذلك، كما أن القانون الإيطالي أجاز الاتفاق على تأمين نتائج العيب الذاتي.

إضافة إلى وثيقة التأمين الفرنسية التي جاءت لتجيز الضمان لنتائج العيب الخفي في السفينة، الذي يعد أحد أنواع العيب الذاتي.

كما يشترط الاتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتي أن يكون بشكل صريح، إلا أنه لا يمنع أن يكون هذا الاتفاق بشكل ضمني، طالما يوضح نية الطرفين لضمان نتائج الخطر صحة ضمان المؤمن لنتائج العيب الذاتي مشروطة بعدم توافره على: سبب العيب الذاتي ناتج عن خطأ متعمد من المستأمن، أو إخلال جسيم بالتزاماته.

كذلك يعتبر التأمين ضد نتائج العيب الذاتي تأمينا بحريا، كون التأمين هذا لا يغطي فقط المخاطر الناتجة عن البحر، بل يتمثل في أي خطر قد يواجه الرحلة البحرية².

¹ مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص 107.

² محمود سمير شرقاوي، المرجع السابق، ص ص 400-401.

الفرع الرابع: حالات العيب الذاتي

العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه يكون في حالتين، إما يكون مرتبطا بالبضاعة أو مرتبطا بالسفينة.¹

وسنتطرق لهذه الحالتين كآتي: الحالة الأولى (أولا) تحت عنوان العيب الذاتي للبضاعة والحالة الثانية (ثانيا) تحت عنوان العيب الذاتي للسفينة.

أولا : العيب الذاتي للبضاعة

تتعدد العيوب الذاتية للبضاعة وتتنوع ومن أمثلها نذكر : عدم كفاية التغليف أو حزمه، مرض الحيوانات المشحونة ، احتراق الفحم نتيجة تراكمه ، استعداد السوائل للتبخر أو التخمر، وقابلية الفواكه الناضجة للتعفن .

حيث يعد النقص العادي الذي يمس البضاعة أثناء الرحلة البحرية أحد أنواع العيب الذاتي في البضاعة الذي لا يتحمل المؤمن مسؤوليته، ونقص أو عجز الطريق هو نقص البضاعة من حيث حجمها أو وزنها أثناء نقلها نتيجة الطبيعة الخاصة للبضاعة، وغالبا ما ينطبق ذلك على البضائع التي يتم شحنها عن طريق الصب، دون أن يتم تغليفها كالحبوب أو التي تجف مع مرور الزمن مثل اللحوم، أو القابلة للتبخر كالسوائل، وعجز الطريق يختلف وفقا لطبيعة الرحلة البحرية وطولها ومدى التغيرات الجوية التي تواجهها خلال النقل وكذلك الطرق التي تستخدم في شحن وتفريغ البضاعة، وتختلف بناء على ذلك النسبة المئوية التي يسمح بها كالطريق، ويتم تحديدها بناء على عادات ميناء الوصول، قد تكون 1% 2% 3% أو 5%، وفي حالة كان عجز الطريق عاديا ، فإنه يستبعد من الضمان باعتباره عيبا ذاتيا في البضاعة ، لا يوجد خطر بحري وجب على الشاحن توقعه، في حين عجز الطريق الغير العادي أو الاستثنائي الذي ينتج عن صعوبات الملاحة فيعتبر خطر يضمنه .

يمكن للبضاعة أن تصاب بضرر بسبب العيب الذاتي نتيجة تأخر النقل البحري حيث أن البعض يرى أن المؤمن لا يقع على عاتقه ضمان الأضرار ، كون التأخير بحد ذاته ليس

¹ محمود سمير شرقاوي، المرجع السابق ، ص 403.

خطرا بحريا، ولا يعتبر كذلك إلا إذا كان نتج عن خطر بحري كالإرساء الجبري أو الانحراف الجبري على الطريق ، كما يرى آخرون أن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي بسبب التأخير تقع على عاتق المؤمن ¹.

فالتقنين البحري اللبناني ، تضمن حلا للمسألة ، حيث نص بأنه في حالة ما كان هلاك أو تلف البضاعة راجع لتأخير الرحلة الاستثنائي بسبب خطر يضمنه المؤمن ، فإن هذا الهلاك يقع على عاتق المؤمن شريطة أن يكون الضرر ناتج عن التأخير بحد ذاته، حيث هذا الحل أخذ من التشريع الألماني. ²

ثانيا: العيب الذاتي للسفينة

يعتبر من العيوب الذاتية في السفينة كل عيب في بناء السفينة أو في أحد أجزائها أو في أجهزتها أو ملحقاتها ، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات، كما لا يعتبر من العيوب الذاتية قدم السفينة مع الاستخدام المتكرر، لذلك يزيد المؤمن القسط كلما زاد عمر السفينة، كون قدم السفينة يزيد من احتمالية وقوع الخط.

كما لا ترتبط مسألة العيب الذاتي بالعمل إلا فيما يتعلق بالبضائع، أما بالنسبة للسفينة فقليل ما تثور هذه المسألة، لأن السفينة لا تبحر إلا إذا كانت تحمل رخصة تفيد صلاحيتها للملاحة ومواجهة البحر.

كما ذكر بأنه لا يجوز أن يترك المستأمن السفينة للمستأمن (كون الترك أحد طرق التعويض في التأمين البحري) عندما يثبت أن السفينة قد جنحت بسبب عبء ذاتي فيها، وعدم توفر الأدوات التي تلزم لإصلاح على سطحها وعدم وجود مراسي التي تلزم الرسو على مسافة بعيدة.

¹ مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق ، ص 107-108

² المرجع نفسه ، ص 108.

ضمان المؤمن للعب الخفي في السفينة :

تنص بعض التشريعات والوثائق على مسؤولية المؤمن عن الأضرار التي تنشأ عن عيب خفي في السفينة لا يمكن كشفه ببذل المعقولة، حيث يأخذ كل من التقنيين اللبناني والمصري بهذا الحكم، حيث يستند هذا الحكم إلى أن السفن الحديثة تحتوي على أجهزة معقدة تصعب على المجهز أن يحيط بكل الأجزاء وأن يتقطن إلى عيوبها الخفية.

كما يجب الإشارة إلى أن الوثائق الإنجليزية تضمن تلف الآلات الناجم عن عيب خفي بناء على الشرط المعروف " شرط إنشمارى " المنسوب إلى السفينة التي كانت موضوع دعوى شهيرة أمام مجلس اللوردات (14 يوليو 1887 ، المجلة الدولية للقانون البحري).¹

المطلب الثاني: الأضرار والنفقات في نطاق الخطر المؤمن عليه

تمت الإشارة إليها في المادة 103 من قانون التأمينات ، بحيث يمكننا إدراجها في ثلاثة فروع ، (الفرع الأول) بعنوان الأضرار التي تسببها البضائع ، (الفرع الثاني) جميع النفقات أو التعويضات البنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون، بينما في (الفرع الثالث) سيكون تحت عنوان كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه.

الفرع الأول: الأضرار التي تسببها البضائع

تقع مسؤولية البضائع المؤمن عليها على عاتق المالك أو الناقل أثناء نقلها، في حالة ما تسببت هذه البضائع بضرر لأموال أو لأشخاص آخرين فللمتضرر الحق في المطالبة بالتعويضات . بحيث نقسم الأضرار التي تنجم عن البائع المؤمن عليها (أولا) أضرار مادية وأضرار بيئية (ثانيا) ، بينما (ثالثا) الأضرار الاقتصادية.

¹ مصطفى كمال طه ، وائل بندق ، المرجع السابق ، ص 109.

أولاً: الأضرار المادية

تشمل الأضرار التي تصيب البضائع الموجودة على متن السفينة أو داخل الحاويات، كالتلف، الفقدان ، الخلط أو التلوث.

ثانياً: الأضرار البيئية

إذا تسربت المواد الخطرة من البضاعة المؤمن عليها إلى المياه البحرية.

ثالثاً: الأضرار الاقتصادية

في الحالة التي تتسبب البضائع عليها في تأخير وصول الشحنة أو عدم تسليمها في الوقت المحدد.¹

الفرع الثاني : تجميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفلات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون

وفقاً للمادة 103 من قانون التأمينات فإن جميع النفقات أو التعويضات التي تم دفعها لتحرير الأشياء التي تم احتجازها، أو ما يتم دفعه من كفالات ، إن لم تكن صادرة عن خطر مؤمن عليه وجب على المؤمن تحملها.

فالخطر الذي يشمل التأمين والمرتبب بالأحداث الغير متوقعة والتي تكون مشمولة بشروط التغطية في وثيقة التأمين.

وفي الحالة التي يكون فيها الحجز أو الكفالة نتيجة خطر مؤمن عليه، موضح في وثيقة التأمين، فيمكن أن يتحمل المؤمن عليه هذه التكاليف والتعويضات.

كذلك جميع النفقات أو التعويضات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة لا تكون إلا إذا كانت بسبب خطر مضمون، لذا يجب أن يكون الخطر مضمون لتعويض النفقات أو التعويضات المرتبطة بتخليص الأشياء المحتجزة.

¹ طنفور خالد، تومي فؤاد ، المرجع السابق، ص 45.

وإذا كانت النفقات والتعويضات مرتبطة بتحرير الأشياء المحتجزة نتيجة لخطر غير مضمون أو غير مؤكد، فقد لا تكون مشمولة بالتغطية التأمينية، كما نصت المادة 103 من قانون التأمينات.¹

المطلب الثالث: كل الأضرار التي لا تدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه

تنص الفقرة الأخيرة من المادة 103 من قانون التأمينات، على أن المؤمن لا يتحمل المسؤولية على كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه بشكل مباشر، على سبيل المثال: التأخير وفروق الأسعار، والعقبات التي تؤثر على العملية التجارية، والقاعدة العامة هي أن التأمين هدفه الأساسي ضمان الأضرار المادية التي تصيب الشيء المؤمن عليه مباشرة، إذ يمكن الاتفاق على خلاف هذه القاعدة لأنها ليست من النظام العام، حيث أن المادة 103 لم تدرج ضمن المواد التي ذكرت في المادة 96 من نفس القانون والتي لا يمكن مخالفتها.

يمكن استبعاد الأضرار غير المادية بناءً على المادة 101 من نفس الأمر، التي تنص على ضمان الأضرار المادية الناتجة عن...، مما يقصد به أنه وفقاً لمفهوم المخالفة، يتم استبعاد الأضرار والخسائر غير مادية من الضمان.²

¹ طنفور خالد، تومي فؤاد، المرجع السابق، ص 46.

² بوغالم يوسف، المرجع السابق.

ملخص الفصل الثاني:

نركز في الفصل الثاني على الأخطار التي يتم تغطيتها بموجب اتفاق خاص بين طرفي عقد التأمين، رغم كونها مستبعدة من الضمان قانوناً.

وقد تم تصنيف هذه الأخطار إلى نوعين: الأخطار الحربية، مثل الأضرار الناتجة عن النزاعات المسلحة أو الإجراءات الحربية، والتي لا يشملها الضمان إلا إذا تم الاتفاق عليها صراحة والأخطار المشابهة للحربية كأعمال القرصنة، الإرهاب، الحجز، والفتن، والتي يمكن إدراجها ضمن التغطية التأمينية باتفاق مسبق، كما شمل الفصل أخطاراً أخرى مستبعدة مثل العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه، والإضرابات، والأضرار التي تسببها البضاعة المؤمن عليها لأشخاص أو أموال أخرى، وقد بيّن الفصل أن القانون الجزائري يمنح للأطراف حرية الاتفاق على إدراج هذه الأخطار في التغطية، شريطة عدم مخالفة النظام العام، مما يعكس مرونة عقد التأمين البحري في تخصيص التغطية حسب احتياجات المتعاقدين.

خاتمة

خاتمة:

- تناولت هذه الدراسة إحدى القضايا الأساسية التي لا تقل أهمية عن غيرها من التحديات في مجال التأمين البحري، وهي "الأخطار المؤمن عليها في عقد التأمين البحري"، التي تُعتبر من أكثر المسائل جدلاً على الصعيدين النظري والعملي، نظراً لتنوع أنواع الأخطار وتداخلها، سواء كانت أخطاراً بحرية بحتة أو غير بحرية سعينا من خلال هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على الطبيعة القانونية للأخطار المؤمن عليها، وكيفية تنظيمها وفقاً للنصوص القانونية، وعلى رأسها القانون البحري الجزائري، بالإضافة إلى القواعد العامة في التأمين.
- كما تناولنا مدى وضوح أو غموض المشرع الجزائري في تحديد هذا المفهوم وضبط نطاقه وحدوده، خاصة في ظل غياب تعريف دقيق للأخطار البحرية في العديد من النصوص، مما يفتح المجال لاختلاف التفسيرات والاجتهادات القضائية.
- أظهرت الدراسة أن المشرع الجزائري لم يكن دقيقاً في تصنيف الأخطار بين تلك التي تشملها التغطية التأمينية وتلك المستثناة منها، بل ترك أحياناً مجالاً واسعاً لشركات التأمين لتحديد هذه الأخطار وفق شروط خاصة، مما قد يضر بمصالح المؤمن له في حال عدم الإلمام الكامل بشروط العقد.
- كما تبين من خلال تحليلنا أن بعض الأخطار، مثل تلك الناتجة عن فعل الحرب أو التهريب أو سوء نية الربان، غالباً ما تكون مستثناة، إلا أن الإشكالية تظهر عندما لا يتم التنصيص عليها بوضوح في العقد، أو عندما تكون هناك أخطار مشتركة بين العامل البحري والعامل البري، مما يجعل تحديد الجهة المسؤولة عن الضرر محل خلاف.
- ولتطوير هذا النظام القانوني وتحسين أدائه، نوصي في هذه الدراسة بـ :
- مواصلة تحديث النصوص القانونية المنظمة للتأمين البحري لمواكبة التحولات الدولية.
- توسيع نطاق التأمين الإلزامي ليشمل الأخطار الأساسية التي تهدد سلامة النقل البحري.

- تكثيف حملات التوعية لدى الفاعلين البحريين بأهمية تحديد النطاق الزمني والمكاني لعقود التأمين بدقة.

وفي الختام، يمكن القول إن المشرع الجزائري قد نجح إلى حد ما في معالجة موضوع الأخطار المؤمن عليها، إلا أن هناك ثغرات تنظيمية وموضوعية تستدعي إعادة النظر، بما يضمن حماية المتعاملين في مجال التأمين البحري، وتحقيق التوازن بين مصالح المؤمن له وشركة التأمين.

قائمة

المصادر والمراجع

قائمة المصادر:

النصوص التشريعية:

- 1- الأمر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري جريدة رسمية عدد 78 الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم.
- 2- الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية عدد 29 الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977 المعدل و المتمم.
- 3- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 6، الصادرة بتاريخ 1 جانفي 1995، المعدل و المتمم.
- 4- الأمر 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، جريدة رسمية عدد 21 الصادرة بتاريخ 23 فيفري 2008.

الاتفاقيات

- 1- اتفاقية بروكسل ، بشأن توحيد بعض قواعد سندات الشحن، الموقعة في 25 اغسطس 1925.
- 2- اتفاقية هامبورغ، 1978 بشأن نقل البضائع بحرا، المنعقدة في هامبورغ بتاريخ 31 مارس، 1978.

قائمة المراجع:

الكتب:

- 1- عبد الحميد لمين، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري، بيت الأفكار، الجزائر، 2022 .
- 2- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني العقود التي تقع على وجه خاص عقد التأمين، المجلد السابع ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون تاريخ.

3- علي بن غانم ، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني ، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والفرنسي و القانون الإنجليزي ، الطبعة الثانية ،ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005.

4- محمود سمير الشرقاوي ،الخطر في التأمين البحري ،الطبعة الثانية،دار اليومية الطبيعية والنشر والتوزيع ،مصر ، 1986.

5- محمد علي عمران ، التأمين البحري:دراسة مقارنة في القانون المصري والانجليزي ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ، 2016.

6-مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، 2006.

7-مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق،التأمين البحري ، دون طبعة ، دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية مصر ، دون تاريخ نشر .

8-موسى طالب حسن، القانون البحري، دار الثقافة والتوزيع، القاهرة ، مصر ، 2007.

مذكرات:

أطروحات الدكتوراه:

1-حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه ،جامعة تلمسان،الجزائر .

مذكرات ماستر:

1-طنفور خالد و تومي فؤاد،"نطاق الخطر في عقد التأمين البحري"،مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري، جامعة سكيكدة ،الجزائر،2022/2023.

2-نطور حسان الدين و شنيفر محمد رضا ،"القوة القاهرة في عقد النقل البحري"،مذكرة لنيل شهادة الماستر ، جامعة سكيكدة ،الجزائر،2023.

مقالات:

- 1- حسان سعاد ،"نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري"،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،العدد الرابع.
- 2- عبد الكريم تافورنت، " عناصر الخطورة الإجرامية في جرائم التخريب و الإرهاب مقارنة بجريمة الحرارة ،مجلة البحوث والدراسات ،العدد الخامس عشر،سنة 2013.
- 3- محمود السعيد، الأخطار و الحوادث البحرية ،أنواعها،صورها والطرق الكفيلة بمعالجتها"، مجلة النقل الالكترونية ،العدد السابع والعشرون ،تموز 2024.
- 4- مناصف أمين و لكل مخلوف ، شروط تطبيق أحكام التصادم البحري والاستثناءات الواردة عليها في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، مجلة الفكر القانوني والسياسي ،العدد الثاني ،سنة 2024.
- 5-نطور أحلام، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات الحقوقية، العيد الثالث، سبتمبر 2020.

المحاضرات:

- 1- بوغالم يوسف،محاضرات في التأمين البحري موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر ،جامعة محمد الصديق يحي ،جيجل،الجزائر .

القرارات:

- 1-قرار المحكمة العليا الصادر في 19/05/1999 ،المجلة القضائية 1993.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

إهداء

إهداء

1.....مقدمة

الفصل الأول

الأخطار المؤمن عليها قانونا

6.....المبحث الأول : الأخطار البحرية التي يشملها التأمين البحري

7.....المطلب الأول : الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية

8.....الفرع الأول: التصادم البحري :

13.....الفرع الثاني : العاصفة الغرق والجنوح كأخطار بحرية

14.....الفرع الثالث: الإرساء الجبري:

14.....الفرع الرابع:الرمي في البحر :

15.....المطلب الثاني : الأخطار الناتجة عن القوة القاهرة:

15.....الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة :

16.....الفرع الثاني :تطبيقات القوة القاهرة في التأمين البحري :

18.....المطلب الثالث: الخسائر البحرية المشتركة خلال الرحلة :

19.....الفرع الأول : شروط الخسارة البحرية المشتركة:

21.....الفرع الثاني : أنواع الخسائر البحرية المشتركة :

24.....الفرع الثالث : تسوية الخسائر المشتركة :

28.....المبحث الثاني : النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية المضمونة

28.....المطلب الأول : زمان الأخطار المضمونة:

29.....الفرع الأول: التأمين لرحلة محددة:

- 30..... الفرع الثاني: التأمين لمدة محددة:
- 31..... المطلب الثاني : مكان الأخطار المضمونة :
- 31..... الفرع الأول : تغيير الرحلة :
- 31..... الفرع الثاني : تغيير الطريق أو الإنحراف :
- 32..... الفرع الثالث : تغيير السفينة :
- 32..... المطلب الثالث : إثبات مكان وزمان الأخطار المضمونة:.....
- 33..... خلاصة :.....

الفصل الثاني

الأخطار المؤمن عليها إتفاق

- 35..... الأخطار المؤمن عليها إتفاقا:.....
- 36..... المبحث الأول : التمييز بين الأخطار الحربية والأخطار المشابهة لها :
- 36..... المطلب الأول : الأخطار الحربية.....
- 36..... الفرع الأول : المقصود بالخطر الحربي :
- 37..... الفرع الثاني : تحديد سبب الخطر :
- 38..... الفرع الثالث : إزدياد الأخطار بسبب حالة الحرب :
- 38..... الفرع الرابع : إثبات الخطر الحربي :
- 38..... المطلب الثاني : الأخطار المماثلة للأخطار الحربية :
- 39..... الفرع الأول: أعمال التخريب والإرهاب.....
- 40..... الفرع الثاني : خطر القرصنة والحجز والإستلاء والإعتقال الصادر عن الحكومات
- 41..... الفرع الثالث : الإضطرابات والحركات الشعبية والإضرابات والإغلاق
- 41..... الفرع الرابع :اختراق الحصار:.....
- 42..... المطلب الثالث : الفرق الجوهرية بين الأخطار الحربية والمماثلة لها :

- 44.....المبحث الثاني : المخاطر الأخرى المتفق عليها :
المطلب الأول: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه
44.....
45.....الفرع الأول: شروط إعفاء المؤمن من العيب الذاتي
45.....
45.....الفرع الثاني : إثبات العيب الذاتي
46.....
46.....الفرع الثالث : جواز الاتفاق على العيب الذاتي
47.....
47.....الفرع الرابع : حالات العيب الذاتي
49.....
49.....المطلب الثاني : الأضرار والنفقات في نطاق الخطر المؤمن عليه
49.....
49.....الفرع الأول: الأضرار التي تسببها اليضائع
الفرع الثاني : تجميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفلات الدفوعة لتخليص الأسياء
50.....
50.....المحتجزة إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون
المطلب الثالث : كل الأضرار التي لا تدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال
51.....
51.....المؤمن عليه
52.....
52.....خلاصة:
54.....
54.....خاتمة: