وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

دعوى الترك في التأمين البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

إعداد الطالبان:

– سوفي ملاك

–حسن بوعصيدة علاء

اشـــراف الأستاذة:

– نطور أحلام

لجنـــة المـنـاقشـة

الأساتذة	الرتبة	الصفة
بوالقمح يوسف	أستاذ محاضر – أ.	رئيسا
نطور احلام	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
شعابنة ايمان	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2023

شكر وعرفان:

الشكر والحمد لله عز وجل الذي أنعم علي بإتمام هذا العمل المتواضع

أتقدم بجزيل شكري وفائق تقديري الى الأستاذة الفاضلة " نطور أحلام " على قبولها الاشراف على هذه المذكرة كما أنها لم تبخل علينا بالتوجيهات القيمة والنصائح الرشيدة

كما أتقدم بأسمى معاني الشكر الى الأستاذ القدير " بوالقمح يوسف " والأستاذة الفاضلة " شعابنة ايمان " أعضاء لجنة المناقشة لمناقشتهم هذه المذكرة

كما أتقدم الى كل من ساهم في انجاز هذا العمل من زملاء وزميلات.

الاهداء:

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها أن تكون، لم يكن الحلم قريبا ولا الطريق كان محفوفا بالتسهيلات لكني فعلتها.

اهدي تخرجي الى من احمل اسمه بكل فخر الى أبي الغالي

الى التي الجنة تحت اقدامها امي الحبيبة.

لأخوتي ولزوجي ولرفاق السنين، ولكل من كان عونا وسندا في هذا الطريق. متمنية لكم جميعا، ما كنت لأصل لو لا فضلكم من بعد الله.

ملاك.

مـــــــقـدمـــــــــــة

الترك هو نظام استثنائي يرتبط بالتجارة البحرية والمخاطر الجسيمة التي تنجم عنها ويتعلق بفكرة التأمين البحري، ونظرا لأهمية هذه المسألة أخذ بهذا المشرع الجزائري من خلال المواد 143 و134 و114 من الأمر رقم 95-07[1] والقانون 76 من القانون البحري الجزائري[2].

حيث تعود دعوى الترك في التأمين البحري إلى العادات القديمة التي سادت في العصور الوسطى[3]، وهو وسيلة يقوم بها المؤمن له بالتخلي عن السفينة في حالة حدوث مخاطر كبرى كانقطاع أخبار السفينة، وبالتالي يحصل المؤمن على مبلغ التأمين كاملا دون أي اقتطاع وذلك مقابل تنازله للمؤمن عن ملكية الشيء المؤمن عليه وكافة الحقوق المتعلقة به حسب ما نصت عليهالمادة115 من الأمر95_ 07المتعلق بالتأمينات على أنه:

"إذا اختار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين المذكور أعلاه من هذا الأمر وجب أن يكون هذا التخلي تاما بدون اي شروط".[4]

وتتمثل أهمية بحث دعوى الترك في التأمين البحري في حماية الأطراف المعنية في التجارة البحرية وتكمن في فائدته الرئيسية في تسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أسرع وابسط من تسويته بطريقة الخسارة، إذ يتم اكتفاءه بإثبات حالة واحدة فقط من حالات الترك من قبل المؤمن له حتى يحصل على كامل التعويض دون نقص من خلال التأمين.

كما يعتبر هذا الموضوع من المواضيع المهمة، بالإضافة إلى ذلك يعتبر من المسائل الخلافية القائمة بين جل من المفكرين ورجال القانون.

تكمن أسباب اختيارنا للموضوع في أسباب ذاتية وموضوعية نلخصها كما يلي:

-أسباب ذاتية:

1-رغبتنا في البحث في موضوع دعوى الترك في التأمين البحري باعتباره من المواضيع الأكثر أهمية في وقتنا الحالي.

---

[1]-الأمر 95-07 المؤرخ في 23 رمضان 1415الموافق 25 يناير 1995، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 13، المؤرخ في 8 مارس 1995 المتعلق بالتأمينات البحرية.

[2]_الامر 76_80المؤرخ في 29 شوال عام 1396الموافق ل23اكتوبر 1976و المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية رقم 99 مؤرخة في 10 ابريل 1977 والمعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في ربيع الاول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998(جريدة رسمية رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998) والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10_04 المؤرخ في 05 عام 1431 الموافق ل 15 اوث (2010لجريدة رسمية لسنة 2010)

[3]_مصطفى كمال طه، وائل انور بندق، التامين البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، دط، 2005،ص185.

[4]-انظر المادة 115 من الأمر 95_ 07المتعلق بالتأمينات.

2-الاهتمام بالدراسات القانونية في مجال نظام دعوى الترك في التأمين البحري الجزائري.

3-ميولنا الشخصي للقانون البحري، وهذا ما يجعل البحث شيقا يدفع لمعرفة خباياه.

4-ميولنا الشخصي للتعرف على دعوى الترك في التامين البحري من أجل إزالة اللبس والغموض عنه.

-أسباب موضوعية:

1-انه موضوع متفرع وفيه جوانب عديدة تستحق الدراسة بما يتم تسليط الضوء عليها بشكل كافي.

2-ان لهذا الموضوع اثر في توضيح الجانب القانوني له.

3-محاولتنا الإحاطة بجانب هذا الموضوع.

4-موضوع البحث حديث الساعة لما له من وزن وتأثير في قانون التأمينات والقانون البحري.

اما الصعوبات التي واجهتنا فهي متعلقة بنقص الدراسات والمراجع المتخصصة في الموضوع.

كما ان هذا الموضوع لم يحض بنصيب وافي من البحث نظرا لحداثة العهد به رغم أهميته العلمية، بالإضافة الى ضيق الوقت بمدة لا تتجاوز شهر.

تهدف الدراسة الى:

1-إعانة الطلبة والباحثين في جمع المادة العلمية والقانونية المتعلقة بموضوعنا.

2-تقريب الموضوع بمراجعة الطلبة، وخاصة طلبة الماستر.

3-محاولة جمع ما قيل في موضوعنا حتى يسهل على الطلبة العودة له.

4-محاولة إثراء المكتبة كمرجع علمي يستفيد منه الباحث.

وفي ضوء المعطيات السابقة وبغية تحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة فإن الامر يستدعي طرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم قواعد وشروط دعوى الترك في التأمين البحري واثارها؟

وعلى هذا الأساس إعتمدنا المنهج الوصفي لتوضيح بعض المفاهيم المتعلقة بهذا الموضوع فضلا على إتباع المنهج التحليلي لتحديد طبيعة المشكلة وتبيان النصوص القانونية ذات صلة وتحليلها وقياسها مع بعضها البعض باستخلاص اهم الاحكام المتعلقة بالموضوع.

كما اتبعنا منهجا يناسب الدراسات القانونية يتمثل في المنهج المقارن وذلك لخصوصية موضوع البحث.

اتبعنا خطة ثنائية تحتوي على فصلين وكل فصل مقسم الى مبحثين.

-الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري.

-الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لدعوة الترك في التأمين البحري.

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحر.

يلتزم المؤمن له بتعويض المؤمن في حدود الخسائر التي أصيب بها، واستثناءا نجد في قواعد التأمين البحري نظام الترك، وهو نظام يشمل السفينة كموضوع لعقد التأمين وقد يتم التأمين على البضائع أيضا.

وفي هذا الفصل تناولنا الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري، بموجب أحكام الأمر رقم 95-07 المتعلقة بالتأمين الجزائري. وذلك من خلال تقسيم الفصل إلى مبحثين تناولنا في المبحث الأول ماهية دعوىالترك في التأمين البحري، بينما في المبحث الثاني حالات ومحل دعوى الترك.

المبحث الأول

ماهية دعوى الترك في التأمين البحري.

تطور الترك في التأمين البحري مع تطور التجارة البحرية، وأصبحت هذه العادة نظاما يأخذ به في التأمين البحري، ويشمل فقط الأشياء المؤمن عليها، وهي عبارة عن أموال تتمثل في السفينة والبضاعة.

وعلى هذا الأساس سنتناول مفهوم دعوى الترك في المطلب الأول وخصائصه، أما في المطلب الثاني سنتناول أطراف دعوى الترك وشروطه.

المطلب الأول

مفهوم دعوى الترك في التأمين البحري.

نتطرق إلى مفهوم دعوى الترك من خلال ما جاء به المشرع الجزائري في الأمر 95- 07 المتعلق بالتأمينات، وكذلك من أهم الآراء الفقهية وغيرها من القوانين، وذلك من خلال الفروع التالية: الفرع الأول تطرقنا إلى (مفهوم دعوى الترك)، أما في الفرع الثاني تطرقنا إلى (التمييز بين دعوى الترك ودعوى الخسارة البحرية).

الفرع الأول

تعريف دعوى الترك.

تناولنا أهم التعريفات التي لها صلة بالموضوع، سواء كانت تعريفات قانونية أو تعريفات فقهية، ونبرز ما ورد في التشريع الجزائري، من خلال النصوص التي أشارت إلى فكرة دعوى الترك في التأمين البحري.

-أولا: التعريف القانوني.

1- التشريع الجزائري.

وكما عرفه المشرع الجزائري وهو إجراء قانوني يتم تقديمه من قبل صاحب الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالسفينة أو ببضائعها أثناء النقل البحري، وذلك بسبب حدوث حادث معين، أما في حالة هلاك السفينة كليا فالمؤمن له حق التعويض كاملا حسب نص المادة 115 فقرة 02 ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله

2-التشريع الليبي.

جاء في المادة 365 المتعلق بالقانون الليبي، يحق للمؤمن له في الحالات التالية المطالبة بدفع التعويض كاملا، إذا تنازل عن حقوقه في الشيء المضمون للضامن،[1] وكذلك جاء في المادة 366، التي تنص على "لا يجوز ترك السفينة المؤمن عليها إلا في الحالات التالية : انقطاع الأخبار، الاختفاء، الهلاك والإتلاف الكلي وعدم صلاحية الملاحة بسبب حادث بحري قاهر، يشترط ان يكون الامر خطير مشمول بالضمان لمخاطر الحرب ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة".[2]

- ثانيا: التعريف الفقهي.

كما عرفه الفقيه الأستاذ ريبير بأنه الطريق الذي يمنح المؤمن له مكنة للحصول على كامل مبلغ التأمين بترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن [3]. ويرجع الترك وفقا للحدود التي رسمها النظام أو انعقد

[1]انظر، قانون التأمينات الليبي المتعلق بدفع مبلغ التعويض كاملا

[2]انظر، قانون التأمينات اليبي المتعلق بترك السفينة.

[3]بوشحيط أحسن ، الترك في التأمين البحري ،مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الاعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 20اوث 1955 ،2018 ص 7.

عليها الاتفاق، وهي على أية حال لا تكون إلا في حالة حدوث مخاطر جسمية تتعلق بالبضاعة والسفينة أو بهما معا، وأيضا يمكن القول بأن الترك عبارة عن طريق استثنائي يقوم فيه المؤمن له بالتخلي عن الشيء المؤمن عليه في حالة هلاكه كليا أو لصالح المؤمن مقابل حصوله على كامل مبلغ التعويض".[1]

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

الفرع الثاني

التمييز بين دعوى الترك والخسارة البحرية.

باعتبار دعوى الخسارة تتعلق بالتامين البحري، وجب علينا توضيح الفرق بينها وبين دعوى الترك.

تتميز دعوى الترك عن دعوى الخسارة بالخصائص التالية:

- هو نظام للتأمين البحري باستثناء التأمينات الأخرى. أما دعوى الخسارة فهي نظام موجود في التأمين البري والبحري.
- في حالة الترك، لا يلزم المؤمن له بإثبات الأضرار التي لحقت به وبدلا من ذلك فبمجرد تحقيق إحدى حالات التخلي المذكورة في المادتين 143و134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدلة والتكميلية يمكنه مباشرة إجراءات الترك. أما في حالة الخسارة فيجب على المؤمن له إثبات مدى تحقق الضرر وما إذا كان هذا الضرر مشمولا بالتأمين أم لا[2].
- يمكن للمؤمن له اللجوء إلى دعوى الخسارة عندما تكون في حالة الأخطار الجسيمة والغير الجسيمة.
- أما في حالة دعوى الترك فلا يمكن للمؤمن له اللجوء إليها إلا في حالة الأضرار الجسيمة فقط.
- في دعوى الترك يحصل المؤمن له من طرف المؤمن على مبلغ كاملا مقابل تخليه الشيء المؤمن عليه للمؤمن. أما في دعوى الخسارة حسب ما نص في المادة 114 من الأمر 95-

[1] نقادي حفيظ، التخلي في التامين البحري الجزائري، مجلة القانون والمجتمع ص 27.

[2] عبد القادر لعطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (دراسة مقارنة)،دار الثقافة للشرق والتوزيع عمان 2009،ص559.

07 المتعلق بالتأمينات أن المؤمن له يتحصل على مبلغ التأمين في حدود نسبة الأضرار التي لحقت به دون أن يتنازل عن الشيء المؤمن عليه.[1]

المطلب الثاني

أطراف وشروط دعوى الترك.

نتناول من خلال هذا المطلب التعريف بأطراف دعوى الترك. أي الأشخاص الذين لهم مصلحة باللجوء إلى هذه الالية، حيث قسمنا هذا المطلب الى فرعين، فالفرع الاول اطراف الدعوى، بينما فالفرع الثاني شروط الدعوى.

الفرع الأول

أطراف الدعوى.

وتتمثل في:

-أولا: المؤمن.

المؤمن هو الطرف الأول في العقد، ويكون مسؤولا عن تعويض المخاطر وفقا للاتفاقية المبرمة بينه وبين المؤمن له. والمؤمن هو الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يتحمل تغطية المخاطر، ومع ذلك يسبب الخسارة والمبالغ الكبيرة للأموال. لم يتم تعزيز الفرد لدفع ثمنها، حيث أصبح التأمين يمارس عن طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة وهي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط، وفي معظم الحالات يوجد مقرها في البلد الذي يمتلك أسطولا بحريا قويا[2].

أما في الجزائر تحتكر الشركات العامة للتأمين ضد المخاطر البحرية قبل صدور الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالنسبة للسفن والبضائع المسجلة في الجزائر أو المستوردة من الخارج[3]، هذا ما نصت عليه المادة 192 من الأمر المذكور أعلاه وهو تأمين إجباري لأن شركة التأمين ملزمة بدفع ثمن الخسارة عندما يقع حادث المتفق عليها في العقد، لهذا يتم دفع

[1] أنظر، المادة 114 من الأمر 95- 07 المتعلق بالتأمينات.

[2] مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص187.

[3] تنص المادة 192 من الامر 95-07 المتعلق بالتامين المعدل و المتمم " كل سفينة مسجلة في الجزائر يتم تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر".

قسط تأمين معين من قبل شركة التأمين وقد يكون لهذه الشركة التأمين أيضا وسيط تأمين وذلك وفقا للمادة 205 من نفس الأمر[1] وهؤلاء الوسطاء هم وكلاء وسماسرة، وهم أشخاص طبيعيون مكلفون بالعمل للحصول على تأمين نيابة عن الشركة، أو بموجب عقد تأمين معتمد يحدد شروط معينة للحصول على تأمين لعملائهم. أولئك الذين يتولون التوكيل الرسمي يجوز للتأمين العام التنازل عن منتجاتها إلى واحدة أو أكثر من الشركات التي يمثلونها. ويعتبر وكيل شركة تأمين وكيلا عن المؤمن له ومسؤولا في مراجعته وهذا ما نصت عليه المادة 258[2]، وأيضا يعتبر وكيل الشركة لديه ضمان مالي لسداد هذه الأموال في جميع الأوقات، ومع ذلك تضل المسؤولية المدنية على عاتق شركات التامين في حالة اخطاء وكلائها او اغفالهم او اهمالهم.

-ثانيا: المؤمن له.

يمكن أن يكون المؤمن له في دعوى الترك البحري مدعيا أو مدعي عليه، وهو كذلك الطرف الثاني في عقد التأمين البحري، وهو المؤمن له قد يكون مالك السفينة أو مجهزها أو مالك البضاعة، لكن قد يستفيد التأمين في الحالة الأخيرة من شخص أخر غير مالك البضاعة، في الحالات التي تنتقل فيها ملكية البضاعة إلى شخص آخر هو المشتري، ثم يعتبر مشتري البضاعة من المنتفعين بالتأمين حتى لوكان هذا التأمين البحري قد قام به سابقا صاحب البضاعة.[3]وفي حالة وقوع الخطر المؤمن عليه يحق له المطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين للذي انتقلت إليه ملكية البضائع، وهذا النوع من التأمين هو لصالح شخص غير محدد لا يمكن تخليه إلا في التأمين على البضائع لإمكانية نقلها للأخرين بسهولة من خلال سندات الشحن وخاصة سندات الشحن للأخر.[4] حيث تقوم بالتداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن، أما بالنسبة لتأمين السفن فالمؤمن له معروف دائما عندما يكون المؤمن هو مالك السفينة وعادة ما يتم ذكره في الوثيقة.

[1]تنص المادة 205 من نفس الأمر"يمكن لشركات التأمين المعتمدة أن تمارس عمليات التأمين مباشرة أو عن طريق الوسطاء المعتمدين".

[2]تنص المادة 258 من نفس الأمر" سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي, يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين وشركات التأمين ويعد مسمار التأمين وكيل للمؤمن له ومسؤولا تجاهه".

[3]عادل علي المقدادي: القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998 ص 267.

[4] مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 195.

الفرع الثاني

شروط دعوى الترك.

الترك هو رخصة قانونية للمؤمن له يستطيع استعمالها إذا توافرت الشروط القانونية، لأن الأصل أن يلجأ المؤمن له للمؤمن طالب التعويض عما لحقه، بفعل وقوع الحادث المؤمن عليه. فإذا عدل عن الطريق الأصلي وطلب التخلي عن الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على تعويض كاملا، فعليه أن يلتزم بشروط معينة وهي:

-أولا: إبداء الرغبة في التخلي.

يجب على المؤمن له الذي يرغب في استعمال حق الترك، أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن وهذا ما نصت عليه المادة 115 من قانون التأمينات البحرية الجزائرية على أنه "على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاث أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقطاع الأجال.

ويجب على المؤمن له عند إخطاره بالتخلي أن يصرح بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه، وهذا ما نص عليه المواد 20 فقرة 2 و24 فقرة 3 من وثائق التأمين على السفينة وحمولتها والتي تنص على ما يلي:

" عند الإخطار بالتخلي المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع العقود التأمين المعقودة على الشيء المؤمن عليه أجرها أو التي يعلم بها." وهذا حتى تتمكن شركة التأمين من مراقبة المؤمن له إذا قام بتأمينات متعددة على الشيء نفسه بمبالغ تزيد عن قيمتها الحقيقية في الإثراء ما بعد التأمين، وهنا يمكن لشركة التأمين طلب إبطال التأمين في حالة الغش من المؤمن له، أو بتخفيض مبلغ التأمين إذا تم بحسن نية.[1]

وقد رتب المشرع الجزائري عدم التصريح بالتأمينات على الشيء المؤمن عليه بسوء نية حسب نص المادة 113 من القانون التأمينات:" يترتب عن كل تصريح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين".

[1]– بهجت عبد الله قايد : العقود البحرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989، ص443

-ثانيا: أن يكون التخلي منجزا وشاملا للشيء المؤمن عليه.

يستوجب هذا الشرط ألا يكون التخلي معلق بشروط، مثل ان يشترط المؤمن له التخلي عن السفينة إذا عادت السفينة سليمة إلى الميناء. وهذا الشرط نص عليه المشرع الجزائري في المادة 115 من قانون التأمين:" يجب أن يكون هذا تاما وبدون أية شروط التخلي، لذلك يجب على المؤمن له التخلي عن الشيء المؤمن عليه كاملا.

إذ لا يجوز ذلك أن يجمع المؤمن له بين المطالبة بالتعويض عن الخسارة والمطالبة بالتخلي. ويشمل التخلي عن السفينة أو البضاعة أجرة النقل حتى لو دفعت مقدما.

كما يشمل جميع حقوق المؤمن عليه بسبب الرحلة البحرية، مثل أجرة نقل الركاب وإعانات الملاحة التي تقدمها الدولة لأصحاب السفن، ومكافأة الإنقاذ وحصة السفينة أو البضاعة في الخسارة العامة، كل هذا مالم يتفق طرفا عقد التأمين على خلاف ذلك.

واللجوء الى التخلي ما هو الا طريق استثنائي، لهذا يتعين على المؤمن له ان يختار التخلي.

ثالثا: ضرورة احترام مواعيد ممارسة الحق في التخلي:

في حين أن مبدأ تسوية تعويض التأمين، هو إتباع مطالبة خسارة المشروع المشترك[1] واللجوء إلى التنازل، ما هو إلا وسيلة استثنائية لذلك يجب أن يحترموا المواعيد النهائية التي حددها قانون التأمين الجزائري ويمارس من خلالها إجراء التخلي تحت طائلة المصادرة وتبدأ هذه المواعيد النهائية، بعد انقضاء مدة ثلاثة أشهر من تاريخ أخر خبر بتوقفها تطبيقا للفقرة الأولى من المادة 115 مع انقضاء فترة ستة أشهر من يوم انقطاع الخبر في ظروف الحرب، قيد التطبيق الفقرة الرابعة من المادة 134 مع انقضاء فترة ثلاثة أشهر في حالة التخلي عن البضاعة بسبب بطلانها.

وفقا للفقرة الرابعة من المادة 143 تعتبر فترة ثلاثة أشهر معقولة للغاية بالنسبة للأطراف المتعاقدة للتحقق من حدوث المخاطر، يكفي التفكير في الطريقة التي يختارها المؤمن له للمطالبة بالتعويض، والحكمة من هذه التعيينات هي تمكين المؤمن له من التأكد من مغزى الخسارة،

[1] حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، جامعة الجزائر، 1998 ص 107.

واشترط المشرع الجزائري على المؤمن أن يستجيب لطلبه التخلي في مهلة شهر بالقبول أو الرفض وفق الفقرة الثالثة من المادة 135 من قانون التأمين "إذا قبل المؤمن دفع مبلغ التأمين المحدد في العقد كاملا فينتقل إليه باقي العقد ملكية الشيء المهجور.

في حالة الرفض يكون للمؤمن عليه خياران إما قبول التعويض اعتمادا على شدة الأضرار المتكبدة أو رفع الدعوى للتخلي أمام المحكمة"، وفقا للمادة 121 من قانون التأمين يتم تحديد للمطالبات الناتجة عن العقد تأمينات بمرور سنتين على أن يبدأ حساب السنتين بالنسبة لدعوى التخلي وفقا للفقرة الرابعة من هذه المادة من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول الحق في التخلي عنها او انتهاء الموعد النهائي لتقديم مطالبة التخلي.

المبحث الثاني

محل وحالات دعوى الترك.

إن الترك كما ذكرنا سابقا هو نظام خاص بالتأمين البحري، ولكي يكون ذلك يجب أن يكون لهذا النظام محل يرد على الحالات الخاصة كذلك المرغوبة بتأمينها

حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى محل دعوى الترك، بينما في المطلب الثاني تطرقنا إلى حالات دعوى الترك.

المطلب الأول

محل دعوى الترك.

تجدر الإشارة إلى عقد التأمين البحري لا يرد إلا على الأموال المعرضة للخطر البحري وهذا ما درج عليه المشرع، لأن محل عقد التأمين وهو الشيء المؤمن عليه يتحدد على أساسه وعلى أساس الضرر مبلغ التعويض الذي يلتزم به المؤمن. فإذا انعدم المحل أو هلك قبل انعقاد التأمين فلا يمكن الحديث عن وجود عقد التأمين أصلا[1]. هذا من جهة ومن جهة أخرى إن التزام المؤمن بالتعويض لا يكون إلا في حدود قيمة محل العقد [2]بناء على ذلك. ومحل الترك هو ذات الأشياء المؤمن عليها والمتمثلة في السفينة أو البضاعة أو كليهما على حد سواء وهذا ما نتطرق إليه في الفرع الأول بعنوان السفينة والفرع الثاني بعنوان البضاعة.

الفرع الأول

السفينة.

السفينة هي عبارة عن وسيلة نقل بحرية كبيرة مرخصة لنقل البضائع أو الأشخاص أو كلاهما بين الموانئ أو الأماكن البحرية المختلفة. وقد استخدمها الإنسان منذ القدم للتنقل على المسطحات المائية، وهو أحد أعمدة التجارة والنقل الحديثين. كما عرفها الفقه
والقضاء بأنها المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

[1]مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 207 .

[2]علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ط2، المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر،2005، ص238.

بينما عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 13 من القانون البحري [1]" تعتبر السفينة في عرف القانون كل عمارة بحرية أو ألية عائمة إما بوسائلها الخاصة أو بجرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ". حيث نصت المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات "تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها فهي تعد جزاء منها".

حقيقة أن الوصف القانوني لها يمتد إلى مجموع هذه المرفقات، وبالتالي فإن وصف السفينة يتضمن إجماليا الملحقات اللازمة للملاحة والاستغلال سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنها، كالآلات والصواري والقوارب والسلاسل، وهذا ما تؤكده المادة 52 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها" ملحقات السفينة من القوارب والأدوات ومعدات السفينة وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة هي ملك للمشتري"

من هنا يمكن القول أنه بما أن الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى جميع ملحقاتها، فإنه يشملها وبالتالي التصرفات التي يستجيب لهذا الأخير كالبيع والرهن والتأمين دون الحاجة إلى نص خاص. إلا أن هناك اتفاق صريح على فصل هذه الملحقات عن الأصل، وفي هذا الصدد فإن السفينة وملحقاتها تعتبر وحدة قانونية تشبه إلى حد كبير متجرا تجاريا.[2]وقد جاء في نص المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أنه يمكن التأمين على السفينة.

1. لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية.
2. لزمن معين.

1-لرحلة واحدة أو لعدة رحلات:

ميز المشرع الجزائري في قضية تأمين هيكل السفينة بين بداية العقد وانتهائه، إذا كانت محملة بالبضائع يبدأ التأمين على هيكلها من تاريخ بدء عمليات الشحن إلى نهاية تفريغ الرحلة المؤمن عليها، وفي جميع الأحوال خلال خمسة عشر يوما من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.[3]

أما إذا لم تكن السفينة محملة فيبدأ التأمين عليها من تاريخ الإقلاع أو الرفع المرساة إلى حين رسو السفينة في الميناء.[1]

[1]انظر، المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

[2]مصطفى كمال طه،وائل أنور بندق ،المرجع السابق ص 188.

[3]تنص المادة 1/123 من الأمر المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم على أنه "فيما يخص على رحلة أو عدة رحلات يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو عدة رحلات مؤمن عليها وخلال 15 يوم على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.

2- التأمين لفترة زمنية محددة

وفقا للمادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، فإن صلاحية هذا العقد من اليوم الأول المحدد في عقد التأمين،[2]وفي هذا الصدد لاسيما المؤمن كمبدأ هام عن المخاطر التي تتحقق بعد إنهاء العقد، ما لم تكن هذه المخاطر ناتجة عن حادث بحري وقع أثناء سريان العقد.

تم استبعاد أجرة السفينة أيضا من نطاق التأمين البحري في التشريع الفرنسي، على الرغم من ذلك معتبرا أن الأجرة ليست ملكا لمجهز السفينة عند وقوع الخطر، وبالتالي فهي تعتبر إثراء له يتنافى مع الصفة التعويضية لعقد التأمين. إلا أن التطورات وسعت من مفهوم الصفة التعويضية للتأمين البحري، حيث أصبحت عامة الأضرار التي تكبدها المؤمن عليه سواء ما حدث له من حيث الخسارة أو ما فاته من حيث الكسب.[3]

وعليه قام المشرع الفرنسي وبعض التشريعات الأخرى بتعديل هذا المفهوم كما أصبح التأمين يشمل أجرة السفينة، لكن القانون الجزائري للتأمين لم ينص عليها. كما يجوز التأمين على أجور البحارة لضمان حصولهم على التعويض المستحق بسبب خطر عدم قدرتهم على دفع أجور البحارة وتكاليفهم وإعادتهم إلى بلدانهم الأصلية .[4]

الفرع الثاني

البضاعة.

يعرف التأمين على البضائع عمليا باسم تأمين الشحنات، وهو مسموح به على أي شحنة مادام لا يتعرض مع النظام العام والآداب العامة، وهذا العقد الصحيح سواء كانت البضائع مشحونة فعلا على متن السفينة أو يتم شحنها عليها لاحقا طالما أن التأمين يغطيها في جميع مراحلها البرية والبحرية وهي تأخذ حكم البضاعة من حيث جواز تأمينها مثلا: الأمتعة، المسافرين،

---

[1]تنص المادة 123 /2 من نفس الأمر على أنه:" إذا تعلق الأمر دون بضاعة تضمن الأخطار إبتداءا من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلغاء المرساة لدى الوصول."

[2]تنص المادة 124 من نفس الأمر على أنه".....يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسومها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد ويغطى التأمين اليوم الأول والأخير ....."

[3]عبد القادر لعطير وباسم محمد ملحم، المرجع السابق ص ص 513-514.

[4] المرجع نفسه، ص 515 .

الأسماك.....إلخ.[1]حيث جاء التأمين على البضائع في المواد 136 وما يليها من الأمر المتعلق بالتأمينات، حيث نصت المادة 137 منه على أنه:

" سيرى التأمين على البضائع أينما كان ضمن حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين".

من خلال هذا النص نجد أن شركات التأمين في عقود التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية.

ولكن أيضا مخاطر البر والنهر أو الطريق الجوي سواء كان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ. كما تضمن هذه الشركات المخاطر الناجمة عن التغيير الاضطراري للرحلة،[2]ولعملية التأمين على البضائع صورتين إما بوثيقة عادية أو عائمة.

1-وثيقة عادية:

نص عليها المشرع الجزائري في المادة 139 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات وأطلق عليها إسم وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة [3]من خلال هذه الوثيقة، يتم تحديد أطراف العقد وهو بداية الرحلة ونهايتها، حيث ينص في هذه الوثيقة على التزام وقبول شركة التأمين، حيث يبدأ سريان التامين من وقت تحميل البضائع على السفينة حتى تفريغها بأمان مكان وصولها.

2-وثيقة عائمة (وثيقة الاشتراك).

يتضمن هذا المستند العناصر المؤمنة علما بالضبط ويسمح بهذا القيد ما إذا كانت هذه الأشياء معرضة للمخاطر، وما إذا كان المؤمن عليه قد تضرر بفعل الخسارة أو الضرر. وقد لا تشمل تحديد الأشياء المؤمن عليها. لذلك تسمى الوثيقة العائمة، كما تسمى أيضا وثيقة الاشتراك.

[1]محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 395.

[2]جديدي معراج: محاضرات في قانون التامين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر،2009، ص 172 .

[3] المادة 139 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم على أنه "يمكن تامين البضائع بوثيقتين، وثيقة صالحة لسفرة واحدة، وثيقة تأمين مفتوحة."

المطلب الثاني

حالات الترك.

نتطرق في هذا المطلب إلى حالات الترك ففي الفرع الاول الحالات المشتركة اما في الفرع الثاني الحالات الخاصة بالبضاعة

الفرع الأول

الحالة المشتركة بين السفينة والبضاعة.

تشترك حالات جواز ترك البضاعة مع تلك التي للسفينة في كل مرة انقطاع أخبار والفقدان الكلي وعدم صلاحية السفينة وضبط السفينة.

1-إنقطاع أخبار السفينة.

تعتبر انقطاع أخبار السفينة من أقدم حالات الترك، إلا أنه بداته لا يعتبر كافي مالم يقترن به مرور ثلاثة أشهر من أخر خبر وصل عنها، سواء كان من ميناء القيام أو الوصول فتكون في هذه الحالة في حكم المالحة هما تسمح للمؤمن له أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين بكامله[1].

وقد جاء في القانون الجزائري من خلال الأمر 95-07 لاسيما الفقرة الرابعة المادة 134السالفة الذكر عبارة انعدام الأنباء وفي التشريعات العربية الأخرى استعملت كلمة انقطاع الأخبار، ولا يقصد بتلقي الأخبار هنا المدلول اللغوي بل يشمل أيضا رؤية السفينة للمرة الأخيرة وهنا يعد انقطاع الأخبار قرينة على الفقدان.[2]

إلا أن هذه القرينة تكون قاصرة على التأمين المعقود لمدة معينة ولا تنطبق على التأمين بالرحلة، لأن هذا النوع من التأمين لا ينقضي إلا بوصول السفينة إلى الميناء المقصود[3]. غير أن انعدام الأخبار لا يجيز التخلي عن السفينة أو البضاعة إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر على سفينة.

[1]مصطفى كمال طه، وائل انور بندق، المرجع السابق، ص 66.

[2]عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 299.

[3]مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 189.

2-الفقدان الكلي للسفينة.

تتمثل اختفاء السفينة بفقدانها كليا بناءا على دليل يتعين إثباته، وذلك مثل أن تغرق السفينة بسبب عاصفة بحيث لا يبقى منها أثر. وهذا ما يميز الاختفاء عن انقطاع الأخبار فيكفي في انقطاع الأخبار حول قرينة الهلاك بمرور المدة مع إحتمالية ظهور السفينة لاحقا وإن كانت المحطة في الحالتين واحدة، وفي الهلاك الكلي للسفينة[1]. ويعتبر نوعا من الهلاك الكلي كسر جزء منها بعد جنوحها وهذا الأمر يؤثر على سيرها الملاحي وعائقا بأن تقوم بوظيفتها إذ لا تصلح بعدئذ لمثل ذلك[2].

3-عدم صلاحية السفينة للملاحة.

يقصد بعدم صلاحية السفينة للملاحة عدم قدرتها على متابعة الرحلة البحرية بسبب حالتها المادية، سواء كانت بصورة مطلقة أو نسبية جراء تحقق خطر مؤمن منه. وعدم صلاحية السفينة على هذا النحو يشبه إلى حد كبير حالة الهلاك، ويشترط الأعمال التخلي أن يكون عدم صلاحية السفينة نهائيا ويكون نسبا إذا كان يمكن إصلاح السفينة، ولكن مجموع نفقات الإصلاح يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة للسفينة.[3] والجدير لذكر أنه يجب على الربان أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة، مما قد يلهم على الربان دفع نفقات الإصلاح ولامجال حينها للقول بالترك متى ما كانت قيمة السفينة هي العائق.[4]

4- ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة العامة.

متى كان التأمين يغطي أخطار الحرب جاز المؤمن له ترك السفينة إذا تم أسرها أو احتجازها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة، لأن جميع ذلك يؤدي إلى فقد الحيازة فيأخذ حكم الملاك الكلي.[5] حيث نص المشرع الجزائري على هذه الحالة في المادة 4/134 من قانون التأمين الجزائري فإذا تجاوز المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر نسبة 75 أي ما يناسب قيمة 4/3 القيمة المقبولة، وإذا كانت السفينة محكوما عليها وصرح بذلك تعتبر غير صالحة للملاحة نجاة المؤمن فيمكن التخلي

[1]عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 298.

[2]مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 196.

[3]أنظر، المادة 134 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[4]إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة 2014، الاسكندرية، ص 227.

[5]محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التامين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة ،1966، ص 270.

عنها.[1]ونلاحظ أن المنظم نص على أن يكون أمرا الإيقاف صادر من سلطة عامة، أي أنها مخولة قانونا لإصدار هذا الأمر، مما قد يفهم منه أنه في حالة الاستيلاء على السفينة من قبل من لا يتمتع بصفة السلطة العامة كالقراصنة فلا يتأتى حينئذ الترك.

وقد ذكر المشرع الجزائري الأخطار في نص المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات المعدلة والمتممة، هذا ما سنناقشه أولا المخاطر القابلة للتعويض، وثانيا المخاطر الغير قابلة للتعويض.

الفرع الثاني

الحالة المتعلقة بالبضاعة.

ذكر المشرع الجزائري حالات ترك البضائع المؤمن عليها بنص المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائرية المعدل والمكمل، حيث توجد حالتان خاصة بجوار ترك البضائع متى ما تحققت على النحو التالي:

-أولا: هلاك أو تلف ثلاثة أرباع البضائع.

للمؤمن له ترك البضاعة إذا هلكت أو أصابها ضرر مادي ادى إلى خسائر البضاعة لثلاثة أرباع قيمتها التأمينية، لأن الضرر بهذا القدر يأخذ حكم الهلاك الكلي وتشمل الخسارة الكلية بالإضافة إلى فقدان الممتلكات وفقدان حيازة البضاعة بصورة نهائية مثل سقوط البضائع في البحر مع استحالة استعادتها باهظة[2]. وإذا ما تصل الخسارة إلى ذلك المقدار المحدد لا يحق للمؤمن له المغادرة ولا يحق له تعويض الضرر إلا بدعوى الخسارة البحرية يتم تقدير قيمة الضرر بأخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة عند ميناء الوصول فتتلف قيمته في نفس الميناء وتطبق عليه النسبة قيمة مضمونة.[3]وغنى عن البيان وجوب أن تكون البضاعة مؤمن عليها من الأخطار البحرية التي يتفق طرف العقد عليها. وإذا كانت البضاعة غير مغطاة بالتأمين أو كان الخطر غير مؤمن منه فلا مجال للقول بالترك.

---

[1]نص الفقرة الرابعة بند 20 من وثيقة التأمين الجزائرية على سبيل السفن الجديدة بتاريخ 1998/03/16,تماشيا مع قانون التأمينات الجزائري الجديد 07/95 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل بتأشيرة من وزارة المالية نص رقم 16.

[2]مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 196.

[3]صلاح رزق يونس، عقد التأمين البحري وتسوية منازعاته بالتحكيم، المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة،2008، ص 250.

يؤيد هذا القرار اللجنة الابتدائية للفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية برد الدعوى وجاء في استدلال اللجنة من خلال مراجعة البنود التي تشملها التغطية التأمينية. تبين أن التأمين اقتصر على المخاطر التالية: مخاطر الملاحة، مخاطر الحرب، وخطر الاضطرابات، وأعمال الشغب والتحريض المدني، وهكذا اتضح أن وثيقة التأمين حدث من مخاطر المؤمن عليه، ولم يتم التحقق من أي من هذه المخاطر لأن الحادث المتعلق بالبضائع لا علاقة له بالمخاطر المؤمن منه، وأبدت لجنة الاستئناف هذا القرار محمولا على أسبابه.

-ثانيا: بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية.

يتم بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية نتيجة وقوع حادث بحري مؤمن منه قد ألحق ضررا ماديا بها. مما يتعذر معه إيصالها إلى ميناء الوجهة والحالة هذه، وعندئذ يجوز للمؤمن له ترك البضاعة للمؤمن وبيعها بهذه الصورة تعتبر خدمة لأصحاب الحق على البضاعة.[1]لأن الضرر قد يكون يسيرا لكنه قد يتطور إلى دمار كامل خاصة إذا كان ميناء الوصول بعيد يوصى بهما في أقرب ميناء لتجنب المزيد من الضرر اللاحق بالبضاعة. إلا أنه يشترط بجواز الترك في هذه الحالة شرطان: الأول أن يتم البيع في ميناء اخر غير ميناء بداية الرحلة البحرية وفي غير ميناء الوصول، اما في الشرط الثاني يشترط أن يكون التلف بسبب خطر بحري مضمون. [2]

[1]مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 197.

[2]المرجع نفسه، ص 198.

خلاصة الفصل الأول:

في نهاية هذا الفصل بعنوان الإطار المفاهيمي لدعوى الترك في التأمين البحري قسمنا الدراسة إلى مبحثين في المبحث الأول تطرقنا فيه إلى مفهوم الترك وذلك من خلال إبرار فكرة الترك. كما تطرقنا إلى مختلف التعريفات القانونية بما فيها التشريع الجزائري وبعض التعريفات الفقهية. كما تطرقنا إلى التمييز بين دعوى الترك والخسارة البحرية أما في البحث الثاني تناولنا محل الترك المتمثلة في السفينة والبضاعة وكذلك أبرزنا أهم الحالات التي يجوز فيها للمؤمن له ممارسة حقه في الترك.

الفصل الثاني:

الإطار الإجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري

الفصل الثاني

الإطار الإجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري.

تجدر الإشارة إلى أن الترك ناقل للملكية، فلا يكون إلا من اختصاص مالك الأشياء المؤمن عليها، يبني على ذلك أن المؤمن له إذا لم يكن مالكا للشيء المؤمن عليه فليس له ممارسة هذا الحق. ونظرا لما لهذه الجزئية من أهمية ضمن هذه الدراسة يتم الحديث أولا عن إجراءات الترك في المبحث الأول، ومن ثم عن أثاره من المبحث الثاني.

المبحث الأول

إجراءات رفع دعوى الترك.

بما أن الترك عبارة عن رخصة للمؤمن له فحق ممارسته لا يكون إلا وفق لإرادته ومصلحته، وبهذا المعنى لا يقع بقوة القانون، بل وفق ما تمليه الظروف والملابسات المحيطة بالمصلحة. هذا لا يعني أن المشرع لا يتدخل بوضع إطار قانوني يحدد طريقة ممارسة هذه الرخصة، حيث يتم الحديث على شروط ممارسة حق الترك في المطلب الأول ومباشرة دعوى الترك في المطلب الثاني.

المطلب الأول

إجراءات الازمة قبل رفع الدعوى.

بما أن حق الترك رخصة مقررة لصالح المؤمن له فإن التمتع به ليس على إطلاقه، بل لها ضوابط نظامية يجب التقيد بها، وهذا الالتزام يتضمن طرفين: الطرف الأول يتعلق بطلب الترك، بينما الطرف الثاني يتعلق بإبلاغ شركة التامين.

الفرع الأول

طلب الترك.

دعوى الخسارة البحرية هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التامين، اما التخلي فهو طريق استثنائي للمطالبة بالتعويض، ويكون المستأمن حرا في استعماله او عدم استعماله حسب ما تمليه عليه مصلحته، ولذلك يجب على المستأمن الذي يرغب في التركان يعلن رغبته في التخلي للمأمن.

ولا يشترط القانون ان يكون اعلان الرغبة في الترك بالكتابة، بل يصح ان يكون الترك في أي شكل كان بيد انه من الحكمة ان يكون الإعلان كتابيا حتما نزاع محتمل.

حيث نصت المادة 115 من الامر 95-07 نجد ان المشرع تطرق الى هذه النقطة بقوله "على ان يتم التبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول او بعقد غير قضائي خلال ثلاث أشهر على الأكثر من اطلاع على حادث الذي أدى الى التخلي او انقضاء الأجال التي تسوغه"[1]

الفرع الثاني

ابلاغ شركة التامين.

وتتمثل في:

-أولا: طريقة التبليغ.

نظرا لوجود التزامات مالية سيتحملها المؤمن إذا قبل المصادرة، فيجب أن يكون قبوله قائما على معلومات كافية لتمكينه من الموافقة أو عدمها، [2]لذلك كان اشتراط الإبلاغ ضروريا لاسيما في عقد التأمين البحري. لم يحدد المشرع شكلا معينا للإبلاغ وإنما أورد التبليغ القضائي والخطاب المسجل على سبيل المثال لا الحصر. بدليل أنه أردف ذلك بأي طريقة يحصل بها تحقق علم المؤمن بهذه الرغبة، ويمكن القول بأن الإبلاغ بهذا المفهوم يعني الإجراء الذي يخطر فيه المؤمن له المؤمن بصفة نهائية عن رغبته في الحصول على مبلغ التعويض الكامل مقابل تركه للشيء المؤمن عليه. وينتج عن ذلك الإعلان جميع عقود التأمين التي يبرمها المؤمن له أو التي يعرف بوجودها، حيث أن الأصل في عقد التأمين حسن النية التي يترتب عليه الإفصاح عن عقود التأمين الأخرى على ذات الأشياء، أما إذا لم يعلن المؤمن له عن عقود التأمين الأخرى بسوء نية يعتبر العقد باطلا.[3] ونرى أن المشرع قد أجاد في مراعاة المؤمن له حسن النية ورتب الجزاء بقابليته العقد لإبطال في مواجهة سيء النية لمخالفته لهذه الخاصية، إلا أنه يؤخذ عليه أنه ساوى بين جميع العقود في قابليتها للمطالبة من قبل المؤمن له، لأننا نرى أن الأولى أن تتم مطالبة المؤمن صاحب الوثيقة

[1]انظر، المادة 115 من الامر 95-07.

[2]عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 300.

[3]مزيان خالد، عقد التامين البحري على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم،2017، ص66.

الأقدم تاريخا، كونها هي الأساس في إنشاء الالتزام التأميني ومن ثم كان له الرجوع على البقية بما يعادل قدر مبلغ التأمين.

وتجدر الإشارة إلى أننا لا نتحدث عن تأمينات متعددة إذا اجتمع المؤمن عليهم مع مؤمن واحد في عقد واحد، لأن الغرض من هذا الأمر والوضع واجب على كل مؤمن مع نصيبه من مبلغ التأمين حسب قيمة الأشياء المؤمن عليها.

يستفاد مما سبق أن فائدة الإلتزام بالتصريح تظهر في تمكين المؤمن من معرفة ما إذا كان حاصل هذه التأمينات يفوق قيمة الضرر الناشئ الذي يتبين منه حسن أو سوء نية المؤمن له، ومن ناحية أخرى حتى يستطيع المؤمن الرجوع على المؤمنين الأخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزام به.[1] وإذا قدم المؤمن تصريح غير مطابق للواقع، وترتب عليه ضرر للمؤمن جاز الحكم بسقوط حقه في التأمين كليا أو جزئيا بحسب الحال.[2]

وعلى أية حال وتفرعا من ضرورة كون الإبلاغ نهائي، فليس إبلاغا إخطار المؤمن بأن المؤمن له يرغب في الترك، لكنه يحتاج مدة للنظر والتفكير، لأن ذلك لا يدل إلا على احتمالية الترك من عدمه وهذا يتنافى مع طبيعة رخصة الترك المقتضية للسرعة، كما أنه ليس إبلاغا منتجا لأثره إذا قام المؤمن له ببيع الأجزاء المتبقية من السفينة أو البضاعة لحسابه الخاص، لأن ذلك يحول دون انتقال الملكية للمؤمن. وليس أيضا إبلاغا منتجا لأثاره حال قيام المؤمن له برفع دعوى الخسارة البحرية.

الا انه قد يثور الاشكال عند قيام المؤمن له ببيع حطام السفينة او المتبقي من البضاعة لمصلحة المؤمن، يهدف هذا التصرف لمنع تفاقم الضرر لتحقيق المصلحة القصوى للمؤمن من الترك. إذا نظرنا إلى أصل التصرف وجدنا أنه صادر من ذي صفة كونه المالك وحق الملكية يتيح لصاحبه التصرف، فيكون البيع صحيحا. وإذا نظرنا إلى الغاية من الترك وجدنا أنها تصب في مصلحة المؤمن، لأنه سيقبض ثمن المبيع من المؤمن له وتصرف المؤمن له لا يحول دون ذلك وبناء على ذلك نرى أنه لا يعتبر تنازلا عن الترك.

[1] مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص108.

[2] بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق،ص77.

-ثانيا: مدة التبليغ .

فيما يتعلق بالمدة القانونية يجب تضمين هذا الإخطار في سجل لفترة زمنية محددة لثلاثة أشهر من تاريخ تحقق علم المؤمن بالحادث المجيز للترك. تختلف بداية حساب هذا الإدخال بإختلاف الحادث البحري نفسه هذا إذا تمت الإشارة عليه بالفعل فمن المستحسن إعادته لفترة وجيزة مع تجميعه في إطار ترك. إذا كان الحادث البحري بدون أخبار عن السفينة فيجب أن يتم الإخطار خلال ثلاثة أشهر من تاريخ أخر خبر عنها ليحق للمؤمن له حق ترك السفن والبضائع[1]، وإذا انطوى الحادث على حجز السفينة أو الاستيلاء عليها أو إيقافها بأمر من السلطة العامة فيجب أن يتم في غضون أربعة أشهر على وجه الاستثناء من تاريخ إبلاغ المؤمن بالحادث، حتى يتمتع المؤمن له أيضا بممارسة حق ترك السفينة أو البضاعة. وأخيرا إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة واستحال نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى ميناء الوصول، فيجب أن يكون الإبلاغ خلال ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.[2]

- **المطلب الثاني: مباشرة دعوى الترك.**

في حالة قبول المؤمن لطلب الترك فإن تسوية التعويض تتم وديا، بحيث يدفع التعويض كاملا للمؤمن لهو قبوله للترك قد يكون صريحا أو ضمنيا، فيكون صريحا إذا أبدى قبوله على وجه لا يستفاد منه إلا القبول. ويكون ضمنيا متى ما قام ببيع الأشياء المتروكة، ولا يمكن استخلاص القبول بمجرد وجود مفاوضات ومباحثات بين طرفي العقد بمناسبة الترك[3] وفي حالة عدم قبول المؤمن للترك لم يكن أمام المؤمن له إلا اللجوء لدعوى الترك التي حدد المشرع ميعادا لرفعها خلال سنتين يبدأ احتسابها.

الفرع الأول

الاختصاص القضائي لرفع دعوى الترك.

نتطرق الى الاختصاص القضائي وذلك على ضوء ما جاء في الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، وقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

---

[1] نقادي حفيظ، المرجع السابق،ص40.

[2] عادل علي المقدادي، المرجع السابق،ص300.

[3] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري الجزائري، دراسة مقارنة، ط 1 ، منشورات الجلي الحقوقية بيروت 2006،ص102.

-أولا: الاختصاص النوعي.

يتحدد الاختصاص النوعي بالنسبة لدعاوي التامين بصفة عامة، والبحرية بصفة خاصة بموجب الاحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في المواد من 32 الى 36 منه، ويكون على أساس طبيعة العقد في حد ذاته او على أساس طبيعة الفعل المتسبب في الضرر حسب القواعد العامة، ويكون رفعها امام القسم البحري او التجاري البحري، حيث التنظيم القضائي الجزائري في بعض المحاكم قد جمع بين النزاعات التجارية والبحرية في قسم واحد، والسبب في ذلك مع العلم ان الاختصاص معمول به على مستوى المحاكم ما هو الا تقسيم اداري لا اكثر، لكن ارتباط الموجود بين موضوع المعاملات التجارية، وموضوع التأمينات يستحسن معه الجمع بينهما، اذ في اغلب الأحيان فان التامين البحري هي معاملة تجارية ، حتى ولو كان ذلك لطرف واحد دون الطرف الثاني.

-ثانيا: الاختصاص المحلي.

التامين بصفة عامة منظم بموجب قانون التأمينات رقم 06-04 المعدل والمتمم للأمر 95-07، وقواعد الاختصاص القضائي المحددة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وبالتالي بالرجوع الى احكام هذين القانونين يتضح لنا ان الاختصاص المحلي في نزاعات التامين بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة لعدم وجود نص خاص بها، فانه يطبق احكام الاختصاص المحلي الواردة في المواد من 37 الى 47 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

اما فيما يتعلق بأحكام نصوص التامين البحري، فانه لا نجد أي نص خاص باختصاص القضائي. وعليه تطبق احكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

كما يمكن تطبق نص المادة 26 من قانون 06-04 التي جاءت تحت عنوان الاختصاص والتقادم في الدعاوى والمتعلقة بالتأمينات البرية، حيث تنص على ما يلي:

"في حالة نزاع يتعلق بتحديد التعويضات المستحقة ودفعها يتابع المدعى عليه، المؤمن كان او المؤمن له امام المحكمة الكائنة بمقر سكن المؤمن له، مهما كان التامين المكتتب."

الفرع الثاني

التقادم.

يبدأ سريان التقادم للحالة الأولى من تاريخ استحقاق قسط التأمين المتعلقة بالمطالبة وأيضا من تاريخ الحادث الذي نشأ منه الدعوى المتعلقة بدعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي

لحقت بالسفينة، وأيضا من تاريخ وصول السفينة، أو تاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه[1]،حيث أوردها المشرع الجزائري في الامر 95_07 المتعلق بالتامينات، انه يحدد اجال تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التامين البحري بعامين.

كما يتم احتساب السنتين من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى الترك الذي يخول حق التخلي او انقضاء الاجل المقرر لرفع دعوى الترك، حسب ما جاء في نص المادة 121 من قانون التأمينات الجزائري 95_07.

نرى ان تحديد المهلة بسنتين لرفع الدعوى للتخلي في الحالة لا تتفق مع طبيعة كل الأشياء التي تترك نتيجة الحوادث البحرية ،وقد يتناسب هذا القيد مع الخسارة الكلية او ما في حكمها سواء من السفينة او البضاعة وإمكانية ظهورها مرة أخرى في بعض الحالات لكن هذا يتناسب القيد مع الخسارة الجزئية حيث يمكن ان تكون قد تعرضت للتلف بمجرد حدوثها والحادث فكيف اذا كان وجدوهم في مكان ما يساهم في تفاقم الضرر في حالة صدا السفينة او تلف البضائع فان شركة التامين التي يمثلها الضرر سوف تتضرر ، وعدم التمتع بأقصى فائدة من التخلص من الأشياء المتروكة ، وفي المقابل قد يكون المؤمن عليه قد حصل على التعويض الكامل الأول كان التفاصيل في حالة تحيز وعدم التعامل مع الأشياء المتروكة بنفس الطريقة وعلى أي حالة تنتهي حالة الهجر بمرور السنتين السابقتين .[2]

[1] محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 203.

[2] إيمان فتحي منى الجميل، المرجع السابق، ص 229.

المبحث الثاني

آثار دعوى الترك.

تناولنا من خلال هذا المبحث أثار دعوى الترك المتمثلة في انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه، وتلقي التعويض كاملا هذا في المطلب الأول، أما في المطلب الثاني تناولنا تقييم السفينة والبضاعة.

المطلب الأول

تلقي التعويض كاملا وانتقال الشيء المؤمن.

تناولنا أهم أثار الترك في التأمين البحري المتمثل في إنتقال ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن، بالمقابل أن يتحصل المؤمن له على كامل التعويض المتفق عليه في عقد التأمين البحري، حيث قسمنا المبحث إلى فرعين: في الفرع الأول تطرقنا إلى تلقي التعويض كاملا أما في الفرع الثاني نبرز الامر الاخر ألا وهو إنتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن.

الفرع الأول

تلقي التعويض كاملا.

إذا قام المؤمن له بالترك ثبت لها الحق في الحصول على مبلغ التأمين بأكمله، ولا يزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد[1]، وإذا لم يكن وقت الدفع محددا في العقد يكون المؤمن ملزم بدفع التأمين بعد تبليغ الترك إليه بثلاثة أشهر، على أن إلتزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين في المهلة القانونية معلق على قيام المؤمن له بالإلتزام المفروض عليه، وهو إبلاغ المؤمن بجميع التأمينات الواردة على الشيء المؤمن عليه، وهذا ما نصت عليه المادة 30 من الأمر 95-07 "يجوز تأمين الأموال للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقد التأمين، على مقدار إستبدال تعويض المؤمن عليه' [2].

كما أن المبدأ 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 لإضرار بأمواله، وبالتالي فإن المبدأ التعويض هو حبر الضرر لا أكثر من جسامة الخطر

[1] كمال كهينة، التخلي في التأمين البحري، رسالة ماجيستر، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر،2008 ص69.

[2] انظر، المادة 30 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

بالتعويض[1]وهذا ما نصت عليه المادة 623 من الامر 75-78 من القانون المدني الجزائري على أنه:

" لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له ،إلا عن الضرر الناتج عن وقوع خطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين"[2]

الفرع الثاني

انتقال الملكية الشيء المؤمن له إلى المِؤمن.

يعتبر الترك من الأسباب الخاصة باكتساب الملكية في القانون البحري لما يترتب عليه من نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها الى المؤمن. وهذا ما أكده المشرع الجزائري في الفقرة 3 من المادة 115 من الامر الأمر 95_07 والتي جاء فيها:

" في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن"

ونظرا لما يرتبه تملك الأشياء المتخلي عنها وخاصة الحطام للمؤمن من مشاكل ترجع الى صعوبة استخراج هذا الحطام ومسؤولية المؤمن عن الاضرار التي تصيب الغير حسب ما جاء في المادة 369 من البحري الجزائري، نصت الفقرة الثانية من المادة 115 من قانون التأمينات الجزائري على حق المؤمن في الخيار بين تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه، مع عدم تملكه للشيء وبين اختيار التخلي وما يصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلي عنها للمؤمن .

ويحدث انتقال الملكية بين المؤمن والمؤمن له من يوم اعلان المؤمن له رغبته في التخلي الى المؤمن، لا من تاريخ وقوع الحادث .[3]

كما نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 115 من الامر 95_07 الفقرة الثانية على الخيار بين تعويض المؤمن عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه كله او ما تبقى منه بين اختيار التخلي ما يصاحبه من نقل ملكية الأشياء المتخلي عنها للمؤمن.

---

[11]فتاوي إكرام تيجانية، عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر، السنة الجامعية 2020، ص 74.

[2]أنظر، المادة 623 من الامر 75-78 من القانون المدني الجزائري.

[3]مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص85.

المطلب الثاني

تقييم السفينة والبضائع.

وبما أننا تطرقنا إلى دفع التعويض الكامل للمؤمن له، فلابد من الإشارة في هذا الصدد إلى: كيفية تقييم الأشياء المؤمن عليها وتتمثل هذه الأشياء في السفينة والبضائع التي تتعامل معها.

الفرع الأول

تقييم السفينة.

عادة ما يتم تحديد قيمة السفينة وفقا لاتفاق شركة التأمين والمؤمن له بما في ذلك الهيكل وملحقاته وكافة المصاريف اللازمة لإعداده مالم يثبت أن بعض هذه المصاريف يتعلق بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة[1].

هذه القيمة هي أيضا القيمة المقبولة التي يمكن أن يوفرها المؤمن له في المستند التأمين لذلك يقبله المؤمن مع حقه دائما في إثبات أن هذه القيمة المقبولة تتجاوز القيمة الطبيعية الحقيقية للسفينة المؤمن عليها حتى لو قبل المؤمن تقدير المؤمن له في وثيقة التأمين.

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن تتابع الحوادث البحرية على السفينة أثناء سريان عقد التأمين أمر ضروري ، يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له بما لا يتجاوز قيمة مبلغ التأمين عن جميع الحوادث التي تقع خلال مدة العقد، وهذا ما نصت عليه المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائرية ومضمونها أن يكون هناك تطابق بين قيمتين حقيقيتين للشراء قيمة المؤمن عليه والتأمين عليها، بالإضافة إلى المصروفات والفوائد المقصودة ولكن هذه القيمة ليست كذلك يطبق مالم يتفق المؤمن والمؤمن عليه على قيمة معتمدة في العقد مع استبعاد أي تقييم أخر[2].

الفرع الثاني

تقييم البضائع.

يتم تقدير البضاعة حسب السعر الحالي في وقت ومكان الشحن مع كافة الرسوم تدفع حتى يتم تحويلها إلى السفينة الأجرة المكتسبة مهما كانت الحالة الطارئة وقسط التأمين والربح المأمول

---

[1] عبد الله لعطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص ص 525- 526.

[2] المادة 105 من الأمر 95 -07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم على أنه: يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وإذا إقتضى الحال تضاف قيمة النفقات الثانوية ومقدار الفائدة الموجودة بخصوص البضائع المشحونة."

عند الاقتضاء. حيث تثبت قيمة البضاعة حسب سعر شراء البضاعة في الفواتير، والدفاتير، ومع ذلك إذا كان شراء البضاعة يرجع إلى تاريخ قبل الشحن بوقت طويل لا يمكن الإعتماد على سعر الشراء وفي غياب هذا الدليل يتم اعتماد السعر الحالي من البضائع في يوم ومكان الشحن.[1] كما نصت بعض التشريعات العربية وحتى الأجنبية على عدم زيادة مبلغ التأمين للسلع التي تزيد عن الكميات التالية:

ثمن شراء البضاعة في وقت ومكان الشحن أو سعرها الحالي في هذا الزمان والمكان إذا لم يتم شراؤها وتضاف مصاريف نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع ,وقيمة البضاعة وقت ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان من المفترض وصولها فيه في حالة إتلافها ثمن بيع إذا باعها الوصي بالإضافة إلى المبالغ الأخرى التي يجوز دفعها متق عليها في عقد البيع [2].

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن مبلغ التأمين يجب أن يكون مطابقا لقيمة الشيء المؤمن عليه هذا يتوافق مع نص المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين كما تم تعديله وتكميله وهي: " يجب أن تتطابق القيمة القابلة للتأمين مع القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه..." ومع ذلك قد يكون هناك عدم تطابق وهذا ما نتناوله على النحو التالي:

1-مبلغ التأمين يساوي قيمة الشيء المؤمن عليه.

عندما يكون المبلغ التأمين مساويا لقيمة الشيء فلا توجد صعوبة في الأمر ويتم تحديد القسط في هذا الوضع[3] مثل هذا إذا حدثت المخاطرة المؤمن عليها وتسبب في ضرر كامل بالمؤمن عليه وعليه يتعهد المؤمن بدفع المبلغ التأمين المتفق عليه والمنصوص في المادة السابقة (105) التي تساوي قيمة الشيء المؤمن عليه ولكن إذا كان الضرر جزئيا التزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن هذا الضرر بما لا يجوز مبلغ المؤمن عليه .حيث أن أداء المؤمن واجب عدم تجاوز مبلغ التأمين في حدود الضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه في العقد التأميني عقد تعويض، بالرغم من كل اتفاق مخالف وقد لا يكون الشخص بعد الحادث في وضع مالي أفضل مما كان عليه قبل وقوع الحادث ،وهذه القيمة من موضوع التأمين متفق عليها بين المؤمن والمؤمن له، إذا لم يكن من الممكن تحديد القيمة الدقيقة لموضوع التأمين إذن يقدم المؤمن له تقديرا لهذه القيمة يقبله المؤمن وتسمى هذه القيمة المقدرة القيمة المقبولة ويفترض أن تكون مساوية للقيمة الحقيقية للشيء

[1] مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص71.

[2] المرجع نفسه، ص 71.

[3] أنظر المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم على أنه يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين....."

وبالتالي فإن المؤمن ملزم بالتعويض وعلى هدا الاساس مالم يتم اثبات خلال ذلك كمبدأ عام[1] تشمل القيمة المقبولة المتفق عليها هيكل السفينة ومعداتها المتحركة وجميع ملحقاتها التي يمتلكها المؤمن له ،وكذلك لوازمها وكل ما بوضع خارج ،حيث تم النص عليه في المادة 128 من الامر 96_07المتعلق بالتأمينات.

2-تأمين الشيء بأكثر من قيمته.

يجأ المؤمن احيانا الى المبالغة في قيمة الشيء المؤمن عليه هذه الحالة مع وجود تامين مفرط وفي هذه الحالة تؤخذ نية المؤمن له في الاعتبار، وإذا حسن النية حيث يقدر المؤمن له او من ينوب عنه الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية بحسن النية.

خطا او احتمال: يظل العقد ساري المفعول في حدود القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه[2]يعتبر تجاوز ذلك أو إنقاص قسط التأمين بعد اكتشاف المبالغة باطلا بتقدير قيمة الشيء مع حق المؤمن في التعويض اذا اقتضى ذلك ومع هذا ينطبق اذا كان كذلك كشف الفائض خلال سريان العقد[3]. حيث انه اذا تم اكتشاف المبالغة بعد وقوع الحادث فلا يدفع للمؤمن الا القيمة الحقيقية بالنسبة للمؤمن عليه فانه يحتفظ بالأقساط التي تم دفعها مقدما دون تخفيض ولا يؤخذ في الاعتبار المؤمن عليه ثريا بدون سبب ي هده الحالة لان الخطأ جاء من المسؤول بسبب مبالغته كسبب الزيادة هي عقد تامين

3- التأمين على شيءبأقل من قيمته:

في هده الحالة يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه بدكر المشرع الجزائري حالاته في نص المادة 105/2 من الامر 95-07 المعلق بالتأمينات حيث نصت على "...إذا اتضح أن مبلغ التامين أقل من القيمة الحقيقية للشيء حسب مفهوم هده المادة لا يلزم المؤمن بالدفع الا في: حالة الخسارة الكلية:

بدفع مبلغ يساوي قيمة التامين تنص المادة 105 من الامر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدلة والمكملة على ما يلي:"يجب ان تتطابق القيمة القابلة للتداول وبالنسبة للتامين القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه..."

---

[1]بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص100.

[2]تنص المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم على أنه:" يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين ..."

[3]صبرينة يعقوبي، عقد التامين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،2017، ص108.

في حالة الخسارة الجزئية:" يتحدد مقدار التعويض بنسبة قيمة المؤمن عليه الى القيمة الحقيقية من خلال نص المقال اساس قاعدة النسبة المئوية وذلك في حالة التامين على شيء بأقل من القيمة. يعتبر المؤمن عليه مؤمنا على نفسه مع الاختلاف والحل كان هناك مؤمنان على نفسهما الشيء كل منهم ملزم بحسب المبلغ الدي حصل عليه وقاعدة النسبة لا تتعلق بالنظام العام لذلك يجوز في العقد بشرط صريح الموافقة على ان للوصي الحق في الحصول عليها التعويض الكامل يتجاوز مبلغ التامين عند الضرر.[1]

4-حالة التأمينات المتعددة.

واضح أن المشرع الجزائري أغفل هده القضايا رغم اهميتها وهي:

اذا تم التامين على شيء واحد بقيمته الكاملة مع شركات تأمين مختلفة لضمان المخاطرة واحد وهذا في (ّ التأمين المزدوج) " في حالة التأمين المزدوج لتأمين شيئين مختلفين ولكن هناك ارتباط بينهما بحيث يتم التأمين بشكل جزئي بالنسبة للتأمين المتعدد لا يستطيع الشاحن على سبيل المثال تأمين البضائع بقيمتها في الميناء, الوصول وفي نفس الوقت يؤمن الربح المتوقع من هده البضائع[2]

و تجدر الاشارة إلى أنه يمكن تأمين موضوع التأمين بمبلغ يفوق قيمته تم ذلك ليس فقط لمصلحة المؤمن عليه ،و لكن ايضا لمصالح اخرى وفي مثل هده الحالة لا ينطبق قاعدة التعويض النسبي على سبيل المثال يجوز للمستورد أن يؤمن على بضاعته بمبلغ مساوي لقيمتها، ثم كما يؤمنهم الناقل على الوفاء بمسؤوليته اتجاه مالك البضاعة اذا هلكت البضائع عاد صاحبها الى المؤمن عليه الذي قام بتأمينها لمصلحته ويعد ذلك رد المؤمن له ذلك المؤمن الذي قام بتأمين عليها لصالح الناقل بناء على دعوى الحلول[3] في حالة تعدد التأمينات لا بد ان نفرق بين ما اذا كان المؤمن له حسن النية أو سيئ النية.

وفي حالة سوء النية:

فهنا يعقد المؤمن له تأمينات مختلفة على الشيء الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه يكون كل عقد من العقود المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن

[1] مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص ص 87- 86.

[2] المرجع نفسه، ص79.

[3] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم المرجع السابق ص 529

يستحقها بما لا يجوز القسط الكلي للتأمين والواقع أن أساس البطلان في هذه الحالة هو عدم مشروعية السبب لدا كان أصلا أن يكون الجزاء هو البطلان المطلق لكن المشرع المصري واللبناني اقتصرا غلى تقرير البطلان النسبي لمصلحة المؤمن ردا على المستأمن سيئ النية ورغبة من هده التشريعات في تعويض المؤمن تعويضا كاملا بإعطائه الحق في القسط الكلي للتأمين، ومن ثم يجب اعتبار الحق في القسط تعويضا جزائيا للمؤمن وليس قسطا بمعنى الكلمة لان الالتزام بدفع القسط يصبح بلا سبب لأنه لا يقابله أي التزام على عاتق المؤمن.

حالة حسن نية المستأمن:

عندما تتعدد التأمينات على شيء الواحد ويكون للمؤمن له حسن نية كأن يؤمن على البضاعة ثم يؤمن الوكيل أو النائب على نفس البضاعة،[1]لكن جاهلا علم موكله بذلك التأمين الذي عقده الأخير فمثلا يقوم المشتري التأمين على البضاعة ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم التزامه بذلك هل التأمين صحيح أم غير صحيح؟ فبعض التشريعات تأخذ بقاعدة ترتيب تواريخ التعاقد، بحيث يكون التأمين الأول وحده صحيحا أما التأمينات اللاحقة فتقع باطلة هذا إذا كان التأمين الأول يشمل جميع قيمة الشيء المؤمن عليه أما إذا كان التأمين الأول لا يشمل جميع هذه القيمة، فإنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة الواحد تلو الأخر حتى تستوفي قيمة الشيء المؤمن عليه جميعها وهذا ما أخذ به المشرع المصري أما المشرع الجزائري لم يشر الى هده النقطة بالتأمين عليها مع عدم التزامه بذلك هل التأمين صحيح أم غير صحيح؟ بعض يتبنى التشريع قاعدة ترتيب مواعيد العقد، بحيث يكون التأمين الأول وحده ساري المفعول تعتبر التأمينات اللاحقة إذا كان التأمين الأول يشمل جميع قيمته الشيء المؤمن عليه، ومع ذلك إدا كان التأمين الأول لا يشمل كل هده القيمة فسيتم أخد التأمينات اللاحقة واحد تلو الأخرى حتى تجمع كامل قيمة الشي المؤمن عليه، وهدا ما أخده المشرع المصري، لكن المشرع الجزائري لم يشر الى هذه النقطة هذا الحل المنطقي إدا غطى التأمين الأول القيمة القابلة للتأمين وبتالي التأمين يصبح اللاحق غير ذي مصلحة وفي هذه الحالة يكون هنتاك نقص في المصلحة فيكون باطلا تاريخ سداد المؤمن عليه او يوم رفع الدعوى ضده من قبل الغير، فيما يتعلق بالمساهمة في الخسائر المشتركة وأجور المساعدة والإنقاذ أو الاستئناف من قبل الغير تاريخ الدفع غير المبرر فيما يتعلق بأي مطالبة لاسترداد الأموال تدفع

[1] بهاء بهيج شكري، التامين البحري، دار التوزيع للنشر والثقافة، عمان،2009، ص 314.

حسب عقد التأمين[1] من خلال نص المادة 121التي تحدد فترة التقادم للمطالبات الناشئة عن التأمين البحري بالتمرير سنتان على عكس التأمين على الارض المادة 27من الامر 95_07 المتعلقة بالتأمينات التي تحدد بثلاث سنوات.[2]

في نهاية الفصل بعنوان الاطار الاجرائي لدعوى الترك في التأمين البحري تناولنا في الفصل الأول إجراءات دعوى الترك في التأمين البحري وقسمنا الفصل الى مبحثين في المبحث الاول تحدثنا عن الإجراءات وقسمنا المبحث الى مطلبين في المطلب الاول تحدثنا عن إبلاغ شركة التأمين بالترك وقسمنا المطلب الى فرعين في الفرع الاول تحدثنا عن طريقة التبليغ أما في الفرع الثاني عن مدة التبليغ وتطرقنا في المطلب الثاني الى مباشرة دعوى الترك وكان فيه فرعين أيضا في الفرع الاول تحدثنا عن التسوية اما في الفرع الثاني تطرقنا إلى التقادم.

ثم تناولنا في المبحث الثاني أثار دعوى الترك وقسمنا المبحث الى مطلبين في المطلب الاول تطرقنا الى تلقي التعويض كاملا وانتقال الشيء المؤمن وقسمنا المطلب الى فرعين في الفرع الاول تناولنا تلقي التعويض كاملا إما في الفرع الثاني انتقال الملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن أما في المطلب الثاني تطرقنا الى تقسيم السفينة والبضائع وقسمنا المطلب الى فرعين كذلك في الفرع الاول تقسيم السفينة أما في الفرع الثاني تقسيم البضائع.

[1]انظر المادة 121 من الأمر 95- 07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم على أنه يحدد أجر تقادم الدعوى الناتجة عن عقد التأمين البري بسنتين ..."

[2]انظر المادة 27 من نفس الأمر "على أنه يحد جميع دعاوي المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث سنوات"

خـاتـمة

خـاتـمـة

يعتبر نظام الترك أو التخلي في التأمين البحري مهما جدا لأنه نظام خاص بالتأمين البحري ، ليس له نظير عندما يتعلق الأمر بالتأمين البري وبفضل هذا النظام يمكن للمؤمن له أن يترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن مقابل أن تدفع شركة التأمين التعويض المتفق عليه بكامله لكن في كل الأحوال لا يستطيع المؤمن له ممارسة هذا الحق إلا بعد قبول المؤمن الطلب الذي يقدمه المؤمن له إثر حدوث أضرار جسمية كما لا يستطيع المؤمن طلب إكمالها إلا في حالات محددة لهذا النظام والتي نص عليها المشرع الجزائري في المواد 134و 143 من قانون التأمينات والتي جاء تعدادها على سبيل الحصر لكن هذه الحالات ليست من النظام العام .

ومن خلال هذه الدراسة توصلت على عدد من النتائج:

- دعوى الترك طريق استثنائي لحصول المؤمن له على كامل مبلغ التعويض.
- يجب أن يتضمن طلب بالترك الإفصاح عن جميع عقود التأمين السفينة أو البضائع، إذا لم يتم الإفصاح عن حسن النية كان للمؤمن الرجوع على المؤمنين الأخرين كل بحسب النسبة التي يتحملها المؤمن أما في حال كان عدم الإفصاح عن سوء النية فإن العقد يكون قابلا للإبطال ولا يحول ذلك دون إجازة المؤمن للعقد.

قائمة المراجع

❖ المصادر والمراجع.

• النصوص القانونية:

- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري لجريدة الرسمية رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977 والمعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ ي أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998) والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 عام 1431 الموافق ل 15 أوت 2010 لجريدة رسمية لسنة 2010).

-الأمر 95-07 المؤرخ في 23 رمضان 1415الموافق 25 يناير 1995، المنشور في الجريدة الرسمية، العدد 13، المؤرخ في 8 مارس 1995 المتعلق بالتأمينات البحرية.

_قانون 98_05 المؤرخ في اول ربيع الاول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري.

قانون 08_09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية.

- **النصوص التشريعية الاجنبية.**

- قانون التأمينات الليبي

- **الكتب:**

_ إيمان فتحي حسن الجميل، التامين البحري، دار الجامعة الجديدة،2014.

_ بهاء بهيج شكري، التامين البحري، دار التوزيع للنشر والثقافة، عمان، الاردن،2009.

_ بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،ط 1989.

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

_ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، جامعة وهران، ديوان المطبوعات الجامعية، 1988.

_ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، طبعة 2011.

_ عبد القادر عطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن،2009.

_ علي غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون الجزائر، ط 2 ،2005.

_ محمد سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباع والنشر، القاهرة 1966.

_ محمود مختار أحمد بربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2012.

_ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري الجزائري، دراسة مقارنة، ط 1 منشورات الجلي الحقوقية، بيروت، 2006.

_ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التامين البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط1، 2005.

- **رسائل ومذكرات:**

ا_ مذكرات ماجيستر.

صبرينة يعقوبي، عقد التامين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،2017.

كمال كهينة، التخلي في التأمين البحري، رسالة ماجيستر، كلية الحقوق بن عكنون الجزائر 2008 -2009

ب_مذكرات ماستر.

_ بوشحيط أحسن، مذكرة لنيل شهادة الماستر بعنوان دعوى الترك في التأمين البحري 2018-2019.

_ ختاوي إكرام تيجانية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر، بعنوان عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به ،2020-2021

_مزيان خالد، عقد التامين البحري على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم،2017

مقالات علمية:

_ نقادي حفيظ، التخلي في التامين البحري الجزائري، مجلة القانون والمجتمع

فهرس الموضوعات

شكر وتقدير

إهداء

مقدمة. .....أ

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لنظام دعوى الترك في التأمين البحري.

المبحث الأول: ماهية دعوى الترك في التأمين البحري. 5

المطلب 01: مفهوم دعوى الترك في التأمين البحري. 5

الفرع 01: تعريف دعوى الترك 6

الفرع 02: تميز بين دعوى الترك والخسارة البحرية. 7

المطلب 02: أطراف وشروط دعوى الترك. 8

الفرع 01: أطراف الدعوى 8

الفرع 02: شروط الدعوى 10

المبحث الثاني: محل الدعوى وحالات رفعها. 13

المطلب 01: محل دعوى الترك. 13

الفرع01: السفينة. 13

الفرع02: البضاعة. 15

المطلب 02: حالات دعوى الترك. 17

الفرع01: الحالة المشتركة. 17

الفرع02: الحالة المتعلقة بالبضاعة. 19

خلاصة الفصل 21

الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لنظام دعوى الترك في التأمين البحري

المبحث الأول: إجراءات رفع دعوى الترك. 23

المطلب 01: الإجراءات الازمة قبل رفع الدعوى. 23

الفرع01: طلب الترك. 23

الفرع02: ابلاغ شركة التامين. 24
المطلب 02: مباشرة دعوى الترك. 26
الفرع01: الاختصاص القضائي لرفع دعوى الترك. 26
الفرع02: التقادم. 27
المبحث 02: آثار دعوى الترك 29
المطلب 01: تلقي التعويض عاملا وانتقال الشيء المؤمن. 29
الفرع 01: تلقي التعويض كاملا. 29
الفرع 02: انتقال الملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن. 30
المطلب 02: تقييم السفينة والبضائع. 31
الفرع 01: تقييم السفينة. 31
الفرع02: تقييم البضائع. 31
الخاتمة. 38
قائمة المصادر والمراجع. 40
الفهرس. 44