جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عنوان المذكرة:

الخطر في التأمين البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: (قانون النشاطات البحرية والمينائية)

من تقديم الطالبين:

- زعيمش شوقي
- بوغمسة عبد الرحمان

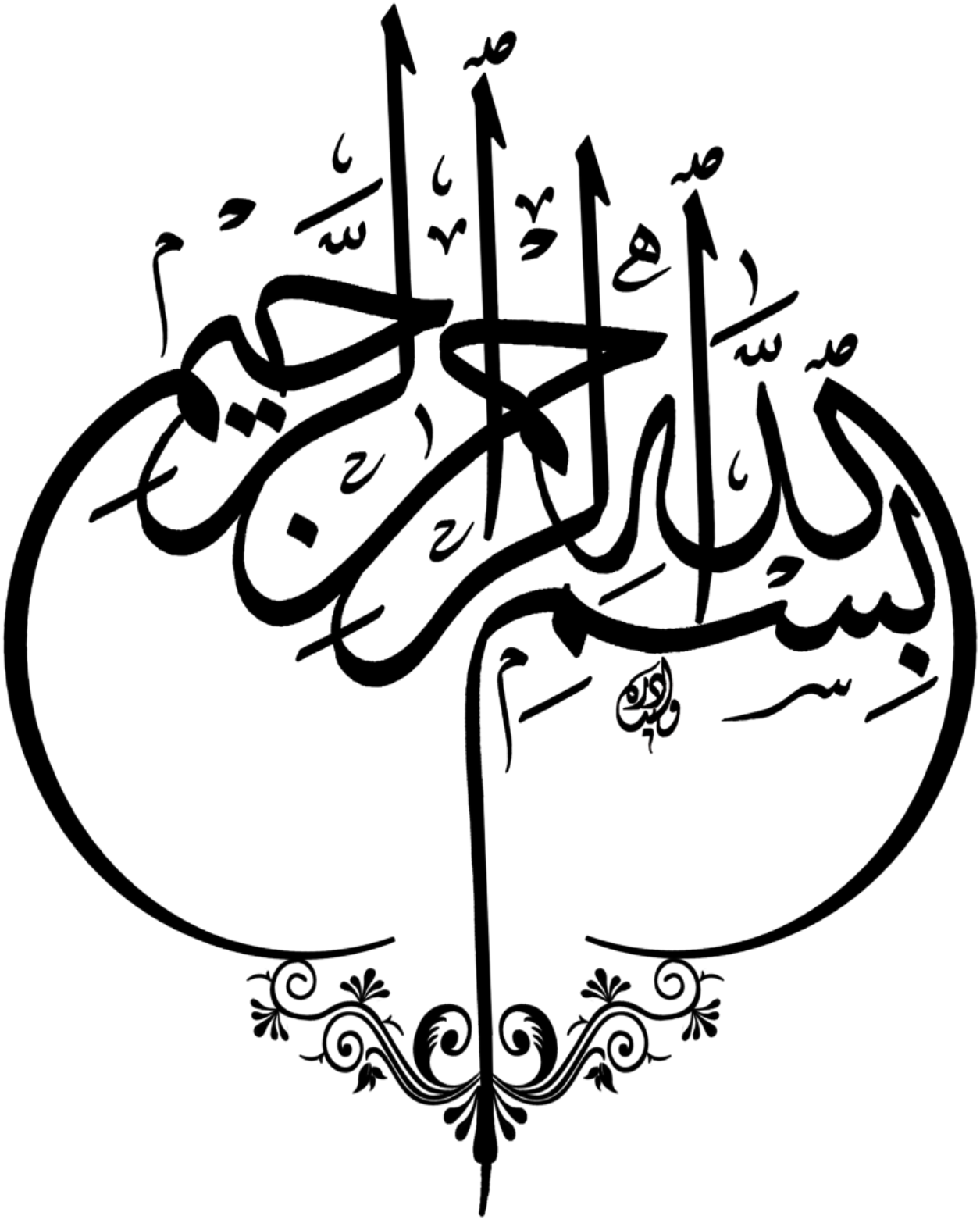
تحت إشراف الأستاذة:

-أحلام نطور

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د.بن جامع حنان	أستاذ محاضر	رئيسا
أ.أحلام نطور	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
د.العايب جمال	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان2026


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر و تقدير

الحمد والشكر لله الحي القيوم أولا وأخيرا وامتثالا لقوله صلى الله عليه وسلم" :من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

أتوجه بجزيل الشكر وجميل العرفان للأستاذة "أحلام نطور" التي تكرمت بقبول الإشراف على هذه المذكرة وعلى جميع التوجيهات والملاحظات والنصائح.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بوافر التقدير والاحترام لأعضاء اللجنة المحترمين على عناء قراءة المذكرة وقبولها وتصويبها. وكذلك نتقدم بخالص الشكر إلى كل من درسنا من أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة سكيكدة وإلى كل موظفي المكتبة وجزاهم الله كل خير.

وفي الأخير نذكر كل من قدم لنا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد ونسأل الله عزوجل أن يجعل ذلك في ميزان حسناتهم إنه قريب مجيب.

إهداء

الحمد لله حمداً وشكراً وامتداداً على البدء والختام. إذا كان أول الطريق ألم فإن آخر تحقيق حلم، وإذا كانت أول انطلاقة دمعة فإن نهايتها بسمة، وكل بداية لها نهاية وها هي السنوات قد مرت والحلم تحقق فاللهم لك الحمد قبل أن ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضا لأنك وفقني لإتمام هذا العمل.

أهدي هذا الجهد إلى من حبهم يعلو فوق كل حب إلى من أناروا لي طريق العلم وساندوني ورووا لي سبل السعادة والنجاح .إلى أمي حورية الغالية أدامها الله، الأم الحنون العظيمة تلك التي سهرت أياماً طوال من أجلي وعلمتني أن النجاح بالإصرار والعزيمة .إلى والدي نور الدين العزيز حفظه الله، سندي الثابت في كل خطوات حياتي ومصدر فخري وسعادتي...

إلى إخوتي وأخواتي أهديكم أيضا هذا الجهد أنتم السند والعزة في الحياة حفظكم الله جميعا، وجعل المودة والرحمة لا تفارق جمعنا، ودمتم لي يا كل أقاربي وأصدقائي وزملائي أغلى وأوفى الأحبة.

شوقي

إهداء

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم الحمد لله الذي وفقني لإتمام هذا العمل، وجعل ثمرة الجهد والتعب نجاحا أحمده عليه إلى نفسي التي مشت بثبات في دروب لم تكن سهلة إلى تلك الروح التي تعثرت لكنها نهضت وحملت في قلبها يقينا بأن معية الله تكفي أهديك هذا الإنجاز فكنت الأولى في مسيرة الصبر والمثابرة

إلى أمي كريمة يا نبع الحنان ومصدر الدعاء الذي لا ينقطع لك وحدك تنحني كلماتي خجلا فانتي الداعمة والبوصلة والنور الذي لا يخبو

إلى أبي مصطفى يا من علمتني أن القوة لا تعني الصخب، بل الثبات وأن الصبر طريق الرجال أهديك ثمرة جهد صغير أمام عطائك الكبير.

وإلى كل أصدقائي وزملائي الذين رافقوني في مشوار الدراسة وإلى كل من ساندني وشجعني ووقفوا إلى جانبي بكلمة ونصيحة صادقة وإلى كل من يحمل لهم قلبي مشاعر المحبة والاحترام والتقدير.

عبد الرحمان

قائمة المختصرات باللغة العربية

الرمز	المعنى
ص	الصفحة
ج ر	الجريدة الرسمية
ق ب ج	القانون البحري جزائري

مقدمة

مقدمة

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي عرفتها البشرية، وقد شكل عبر مختلف العصور الركيزة الأساسية التي قامت عليها المبادلات التجارية بين الدول والشعوب، إذ ساهم في ازدهار التجارة الدولية وتوسيع نطاق التبادل الاقتصادي بين مختلف القارات، ومع التطور الكبير الذي عرفه هذا القطاع واتساع حجم المبادلات التجارية المنقولة بحرا، ظهرت الحاجة الملحة إلى إيجاد وسائل قانونية ومالية تكفل حماية المصالح المرتبطة بالنشاط البحري، سواء تعلق الأمر بالسفن أو البضائع أو الأشخاص المتدخلين في الرحلة البحرية.

ومن هذا المنطلق برز التأمين البحري باعتباره أحد أهم الأنظمة القانونية التي استحدثت لمواجهة المخاطر البحرية وضمان استقرار المعاملات التجارية الدولية، ويكتسي التأمين البحري أهمية بالغة باعتبارها وسيلة قانونية تهدف إلى توفير الحماية من الأخطار التي قد تتعرض لها الرحلة البحرية أثناء تنفيذها، وذلك من خلال توزيع عبء الخسائر الناجمة عن الحوادث البحرية بين المؤمن والمؤمن له وفقا لشروط وأحكام يحددها عقد التأمين، وإذا كان التأمين البحري يقوم على مجموعة من العناصر الأساسية، فإن عنصر الخطر يبقى العنصر الجوهري والمحوري الذي تنبني عليه العلاقة التأمينية برمتها، إذ لا يمكن تصور وجود عقد تأمين في غياب وجود خطر.

فالخطر في التأمين البحري يمثل الواقعة المستقبلية غير المؤكد التي يخشى تحققها أثناء الرحلة البحرية، والتي يترتب على وقوعها إلحاق ضرر بالمصلحة المؤمن عليها، سواء تعلق الأمر بهلاك السفينة أو تلف البضائع أو نشوء مسؤوليات مالية مترتبة عن الحوادث البحرية المختلفة، وتكمن خصوصية الخطر البحري في كونه يرتبط ببيئة تتسم بالتقلب وعدم الاستقرار نظرا لتأثر الملاحة البحرية بعوامل طبيعية وبشرية متعددة التي قد تشكل تهديدا على سلامة الرحلة البحرية، حيث يشكل الخطر الأساس الذي يقوم عليه عقد التأمين البحري، فقد حرصت مختلف التشريعات على وضع شروط دقيقة يجب توافرها فيه.

وقد أولى المشرع الجزائري بدوره أهمية خاصة لعقد التأمين من خلال تنظيمه بموجب الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات،[1] المعدل والمتمم، والذي وضع إطارا قانونيا شاملا يحدد الأحكام العامة المنظمة للعلاقة التأمينية، ويعتبر هذا النص القانوني المرجع الأساسي الذي يستند إليه في تنظيم مختلف أنواع الأخطار في التأمين البحري حيث يقوم عقد التأمين البحري على مجموعة من العناصر الجوهرية التي تضمن وضوح العلاقة القانونية بين المؤمن والمؤمن له، ومن أبرزها نطاق الضمان التأميني من خلال التمييز بين الأخطار المضمونة التي يلتزم المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة عنها والأخطار المستثناة التي يتم استبعادها من نطاق التغطية، إما بنص القانون أو بموجب شروط خاصة يتفق عليها الأطراف، ويكتسي هذا التمييز أهمية بالغة، لأنه يحدد بدقة حدود مسؤولية المؤمن ويجنب النزاعات التي قد تنشأ عند تحقق الخطر المؤمن منه.

حيث تبرز أهمية دراسة الموضوع الخطر في التأمين البحري من خلال ما يثيره من إشكاليات قانونية وعملية دقيقة لاسيما في ظل التطور المستمر الذي يشهده قطاع النقل البحري، وتعقد العمليات التجارية البحرية، وظهور صور جديدة من المخاطر التي قد يصعب أحيانا تحديد مدى خضوعها للتغطية التأمينية.

كما أن هذا الموضوع يثير العديد من التساؤلات المرتبطة بكيفية تحديد نطاق الضمان ومعايير استبعاد بعض الأخطار، ومدى كفاية التنظيم التشريعي القائم لمواكبة التحولات الحديثة في المجال البحري، وتتجلى أهمية هذه الدراسة أيضا في كونها تسعى إلى تسليط الضوء على الإطار القانوني المنظم للخطر في التأمين البحري، وتحليل مختلف الأحكام المرتبطة به، مع

[1]- الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 23 شعبان عام 1415هـ الموافق ل 25 يناير 1995م في الجريدة الرسمية المؤرخة في 7 شوال 1415هـ الموافق ل 8 مارس 1995 العدد 13 المعدل والمتمم.

محاولة الوقوف على مدى فعالية النصوص القانونية الجزائرية في تحقيق الحماية اللازمة للأطراف المتعاقدة وضمان التوازن العقدي بينهم.

ويعود سبب اختيارنا إلى هذا الموضوع إلى أسباب ذاتية المتمثلة في:

– ميلنا الشخصي واهتمامنا المتزايد بدراسة المواضيع المتعلقة بالقانون البحري والتأمينات، لما يتميز به هذا المجال من خصوصية قانونية وتشعب في أحكامه.

– الرغبة في التعمق في موضوع التأمين البحري وفهم مختلف الإشكاليات القانونية التي يثيرها، خاصة ماتعلق بالأخطار البحرية المضمونة والأخطار المستثناة من الضمان.

– التجربة الميدانية التي عشناها خلال فترة التربص على مستوى الميناء، والتي أتاحت لنا فرصة الاحتكاك المباشر بالواقع العملي للنشاط البحري، والإطلاع على كيفية التعامل مع المخاطر البحرية، بما فيها الجوانب المتعلقة بالتأمين وتغطية الأخطار البحرية، وقد مكنتنا هذه التجربة من الانتقال من الجانب النظري الذي إكتسبناه خلال المسار الجامعي إلى الجانب التطبيقي الأمر الذي ساهم في توسيع مداركنا وتعمقفي فهم الإشكالات القانونية في هذا المجال.

– رغبتنا الشخصية في إنجاز بحث علمي يساهم في تنمية رصيدنا المعرفي ويفتح لنا أفاقًا مستقبلية في هذا التخصص.

أما الأسباب الموضوعية المتمثلة في اختيار موضوع الخطر في التأمين البحري إلى الأهمية القانونية والعملية التي يحتلها هذا العنصر، باعتباره الركيزة الأساسية التي يقوم عليها عقد التأمين البحري، إذ لا يمكن تصور وجود هذا العقد دون قيام خطر يهدد مصالح المؤمن عليها، إضافة إلى تعدد صوره وتعقد أثاره القانونية حيث يشهد قطاع النقل البحري تطورًا مستمرا و متجددا يفرض ضرورة البحث في مدى كفاية القواعد القانونية الحالية لمواكبة هذه

المستجدات، خاصة في ظل محدودية الدراسات القانونية المتخصصة التي تناولت هذا الجانب في التشريع الجزائري.

ونهدف من وراء دراستنا هذه إلى تسليط الضوء على أحكام الخطر في التأمين البحري وبيان مكانته باعتباره عنصرا جوهريا في قيام عقد التأمين البحري، كما نسعى إلى تحليل مختلف الأحكام القانونية المتعلقة بالأخطار البحرية، وأيضا تهدف دراستنا إلى إبراز موقف المشرع الجزائري من تنظيم الخطر في التأمين البحري، مع محاولة الوقوف على مدى كفاية النصوص القانونية في معالجة مختلف الإشكاليات العملية المرتبطة بهذا الموضوع.

أما فيما يخص الصعوبات والعراقيل التي وجهناها في هذا البحث، من أبرزها قلة المراجع المتخصصة التي تناولت موضوع الخطر في التأمين البحري في ظل التشريع الجزائري، خاصة تلك التي تعالج الموضوع بصورة دقيقة ومفصلة، حيث أغلب كتب القانون البحري أو التأمين البحري تكتفي بالسرد العام وتطرقت إلى هذا الموضوع من جانب واحد حيث أدى نقص الكتب إلى الاعتماد بشكل كبير على المقالات والمجلات العلمية وقوانين أخرى، الأمر الذي استدعى منا بدل جهد أكبر للإحاطة بمختلف جوانبه، مما فرض علينا الاعتماد على تحليل النصوص القانونية ومحاولة استنباط مختلف الأحكام المرتبطة بالموضوع.

وبناء على ما سبق ذكره واستعراض مختلف الجوانب المرتبطة بالخطر البحري وأهميته في التأمين البحري يتبين أن هذا العنصر يثير العديد من الإشكاليات القانونية التي يستدعي البحث والتحليل، الأمر الذي جعل المشرع يتدخل في تنظيمه وتحديد نطاقه وأثاره القانونية وعليه نجد الإشكالية المطروحة مفادها كالتالي: كيف أحاط المشرع بعنصر الخطر في التأمين البحري؟ .

وهذه الإشكالية تندرج تحتها مجموعة من التساؤلات الفرعية التي تتمثل في:

- ما المقصود بالخطر البحري؟

- ماهي الضوابط القانونية التي اشترطها المشرع لقيام الخطر في التأمين البحري؟

- هل كان التنظيم القانوني الذي أقره المشرع الجزائري كافيا للإحاطة بمختلف الأخطار البحرية؟

- ماهي الأخطار التي تدخل ضمن نطاق الضمان في التأمين البحري؟

وعلى هذا الأساس، من أجل معالجة الإشكالية المطروحة والإجابة عن مختلف التساؤلات المرتبطة بها، اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج التحليلي باعتباره الأنسب لطبيعة الموضوع وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة للخطر في التأمين البحري بهدف الوقوف على كيفية تنظيم مختلف التشريعات للأخطار البحرية.

ومن خلال ذلك أدرجنا محتوى هذا البحث في فصلين مع الابتداء بالمقدمة التي طرحنا فيها الإشكالية وتجزئة هذه الدراسة، بحيث خصصنا الفصل الأول لدارسة الإطار العام للخطر في التأمين البحري ومن خلاله تم تقسيمه إلى مبحثين حيث تناولنا في المبحث الأول مفهوم الخطر البحري، أما المبحث الثاني فقد خصصناه لشروط الخطر البحري المتمثلة في الشروط العامة والخاصة للخطر البحري.

والفصل الثاني تطرقنا فيه إلى نطاق تغطية الخطر في التأمين البحري الذي قسمناه إلى مبحثين حيث تطرقنا في المبحث الأول إلى الأخطار البحرية التي يشملها التأمين والمبحث الثاني تناولنا فيه الأخطار البحرية المستثناة من التأمين.

الفصل الأول:

الإطار العام للخطر في التأمين البحري

❖ الفصل الأول:الإطار العام للخطر في التأمين البحري

انبثق نظام التأمين البحري عن الحاجة الماسة لحماية حركة التجارة الدولية، استجابة للتطور الاقتصادي المطرد، ولما كانت الرحلة البحرية بطبيعتها محفوفة بمخاطر تتهدد الذمة المالية للمجهز أو الشاحن، سواء أكانت حوادث طبيعية كالعواصف، أم أخطارا استثنائية كالتصادم والقرصنة، فقد برز عقد التأمين البحري كأداة قانونية فعالة لجبر الأضرار وتغطية التبعات المالية الناجمة عنها، ويرتكز هذا العقد في وجوده على "الخطر" بوصفه الركن الجوهري الذي تنعقد به الرابطة التأمينية، إذ ينتفي محل العقد بانعدام التهديد المحدق بالمصلحة المؤمن عليها ويقوم جوهر الخطر على عنصر الاحتمالية، المتمثل في إمكانية وقوع حادث مستقبلي غير محقق يلحق ضررا بالمركز المال للمؤمن له. وللإحاطة بالإطار القانوني للخطر في التأمين البحري وتحديد نطاق تطبيقه.

ولمعالجة هذا الموضوع قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين كالأتي:

- المبحث الأول: مفهوم الخطر في التأمين البحري.
- المبحث الثاني: شروط الخطر في التأمين البحري.

المبحث الأول: مفهوم الخطر في التأمين البحري.

يكتسي الخطر البحري مكانة مركزية في المنظومة القانونية البحرية، لارتباطه الوثيق بالملاحة وما يكتنفها من طوارئ، فالطبيعة المضطربة للبيئة البحرية تجعل السفينة وشحنتها عرضة لتهديدات مفاجئة، تمس بصفة مباشرة المصالح المرتبطة بالاستغلال البحري وتتجلى الضرورة القانونية لضبط مفهوم هذا الخطر في تعدد صوره وتنوع مصادره، بين قوى طبيعية وتدخلات بشرية، وهو تنوع ينعكس صراحة على خصائصه وأحكامه، ولا يقتصر هذا التحديد على الجانب النظري والفقهي، بل يمتد بأثره العملي إلى تحديد المراكز القانونية لأطراف العقد، وبيان التزامات المؤمن والمؤمن له، ورسم النطاق الفعلي لالتزام الضمان وجودا وعدما. وتأسيسا على ما سبق، تفرض المنهجية المتبعة الانطلاق من دراسة مفهوم الخطر كمدخل أساسي لاستيعاب أحكام التأمين البحري، تمهيدا لبيان أنواعه، وهو ما سنتناوله في هذا المبحث من خلال تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين:

- المطلب الأول: تعريف الخطر في التأمين البحري.
- المطلب الثاني: أنواع الخطر في التأمين البحري.

المطلب الأول: تعريف الخطر في التأمين البحري.

يحتل الخطر البحري مكانة محورية في عقد التأمين البحري باعتباره العنصر الذي يدور حوله نطاق الحماية التأمينية و قد آثار إهتمام كل من الفقه و التشريع حيث سعى الفقه إلى ضبط معالمه و تحديد مفهوم دقيق أو قريب له في حين عمل المشرع على تنظيمه و تحديد إطاره القانوني بما ينسجم مع مختلف المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية، ومن ثم يقتضي الأمر الوقوف عند كل من التصور الفقهي و التنظيم التشريعي لهذا المفهوم وهذا ما سنبرزه من خلال:

- الفرع الأول: التعريف الفقهي للخطر في التأمين البحري.
- الفرع الثاني: التعريف التشريعي للخطر في التأمين البحري.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للخطر في التأمين البحري

حضي الخطر بإهتمام واسع من قبل الكثير من الفقهاء نظرا لارتباطه الوثيق بطبيعة المخاطر التي تكتف الملاحة البحرية و تعقيدها، فأختلفت وتنوعت الأراء الفقهية في تعريف الخطر البحري، فكل رأي نجده حصر الخطر بزاوية معينة ليحدد بها تعريف الخطر والخصائص التي يتميز بها إلى أنه ورغم وجود هذه الإختلافات نجد قواسم مشتركة في تعريف الخطر البحري وهذا ما سنبرزه من خلال ذكر تعريفات بعض الفقهاء للخطر البحري.

أولا- تعريف الفقيه الفرنسي أمر جون:

من أقدم الفقهاء الفرنسيين الذين حاولو القيام بتعريف الخطر محل التأمين البحري الفقيه أمر جون الذي عرف الخطر البحري باعتباره محل التأمين بصيغة عامة بأنه يتمثل "في كل ضرر يحصل لشيء المؤمن عليه أثناء تواجده في البحر."[1]

ثانيا- تعريف الفقيه روني روديار:

فيرى هذا الفقيه أن الخطر المعتد به في التأمين البحري هو خطر الملاحة الذي يدعى أحيانا بالخطر البحري إلا أنه يجب ألا يفهم هذا التعبير بمعناه الضيق، فليس الخطر البحري بالخطر الناتج من الملاحة البحرية، إنما ينطوي التعبير على كل خطر يحتمل حدوثه خلال الملاحة البحرية، مهما كان سبب الخطر و يشير هذا الفقيه كما فعل **ربيير**إلى ظاهرة إمتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية إنما يجب أن يكون الخطر البري تبعيا لنقل البحري.[2]

[1]-علي بن غانم "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني" الطبعة الثانية ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر،2005، ص229

[2]-المرجع نفسه، ص 233,

ثالثا- تعريف الفقيه المصري مصطفى كمال طه:

يعرف الخطر البحري عند الفقيه مصطفى كمال طه بأنه "مجموعة الحوادث و الأخطار التي تهدد الأشياء المؤمن عليها (السفينة، البضائع) أثناء الرحلة البحرية أو في محيطها وهو خطر غير مؤكد خارجي مرتبط بعلاقة سببية و زمنية بالملاحة.[1]

الفرع الثاني: التعريف التشريعي للخطر في التأمين البحري.

يشكل الخطر البحري عنصرا محوريا في التأمين البحري و ينظر إليه من منظور التشريعات باعتباره حادثا مستقبليا غير مؤكد الوقوع، كما يعرف أيضا في العديد من التشريعات البحرية على أنه "كل حادث محتمل الحدوث أثناء عقد النقل البحري وقد ينشأ عن طبيعة البحر أو الملاحة، ومن شأنه إحداث ضرر في السفينة أو البضاعة أو الأشخاص و يغطيه التأمين البحري وفق شروطه القانونية،"ويأتي هذا التعريف متوافقا مع النصوص القانونية الدولية و الوطنية، التي تحدد أن التأمين البحري لا يشمل الأخطار عن فعل متعمد من المؤمن له أو إرادته المباشرة بل يقتصر عل المخاطر الطبيعية الملازمة للملاحة البحرية.

حيث في دراستنا وجدنا بعض الإختلافات التشريعية في تعريفها لمصطلاح الخطر البحري فنرى أن المشرع الجزائري أعطى تعريف للخطر البحري كغيره من التشريعات لكن نرى أن تعريف الخطر البحري يختلف من قانون إلى قانون وهذا ما سنبرزه.

أولا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع الجزائري:

المشرع الجزائري كغيره من التشريعات قد أعطى أهمية كبيرة لضمان الأخطار البحرية في عقود النقل البحرية و ذلك من خلال الأحكام المتضمنة لتأمين البحري في القانون80-07 الصادر في 09 أوت 1989 المتعلق بأنواع التأمين و الملغي بالأمر 95-07 المتعلق بقانون

[1]-مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر،2005، ص83.

-مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر،2005، ص491.

التأمينات من نص المادة 92 منه على أنه "يطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"[1]

ونستخلص من مضمون نص هذه المادة أن الخطر البحري محل التأمين لا يقتصر عن الحوادث التي تقع أثناء الملاحة البحرية في عرض البحر فقط بل تشمل كذلك الأخطار التي قد تقع أثناء عملية الشحن و التفريغ ، التخزين، القطر، الإسعاف،[2] أي سواء كانت مرتبطة بالملاحة البحرية نفسها أو بالعمليات المصاحبة لها.

ومن هذا المنظور، يصبح نطاق الخطر البحري واسعا و عمليا حيث يشمل جميع المناظر التي قد تتعرض لها السفينة أو البضاعة أو الشيء المؤمن عليه طوال عملية النقل البحري إلا تلك التي إستثناها المشرع صراحة.

ثانيا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع الفرنسي:

في التشريع الفرنسي ينظر إلى الخطر البحري على أنه المخاطر التي تشملها عقد التأمين البحري، كما يتضح من المادة 171-01 من قانون التأمين الفرنسي التي تنص"**أن جميع عقود التأمين التيتهدف إلى ضمان النقل البحري تشمل المخاطر البحرية**" ونستخلص من هذا النص أن الخطر البحري لا يقتصر على الحوادث التي تقع في عرض البحر، بل يشمل كل المخاطر المحتملة خلال الرحلة البحرية، بدءا من الشحن حتى التفريغ بما في ذلك الحوادث الملاحية و غير الملاحية التي قد تلحق الضرر بالسفينة أو البضاعة أو مصالح الأطراف المؤمن لهم،[3] ومن ثم فإن القانون الفرنسي يعتمد في تعريف الخطر البحري على المعيار الوظيفي المرتبط بالنشاط البحري، بحيث يشمل جميع المخاطر التي قد تنتج أثناء عملية النقل البحري أو بسببها المباشر، وهو ما يتماشى مع الممارسات الفعلية لعقود التأمين

---

[1]-أنظر: المادة 92 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

[2]-علي بن غانم المرجع السابق، ص ص250-251.

[3]-المرجع نفسه، ص225.

-المادة 01/171 من قانون التأمين الفرنسي « Estregi par le present titre tout contratd'assuraneque a pour objet de garantir les risquesrelatifs a une operation maritime ».

البحري في فرنسا، حيث نرى أن تعريف التشريع الفرنسي للخطر البحري قريب جدا من تعريف التشريع الجزائري حيث يتضح لكلا النظامين أن الخطر مرتبط بعملية النقل البحري.

ثالثا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع الإنجليزي:

عرف المشرع الإنجليزي الخطر البحري بشكل أساسي في قانون التأمين البحري عام 1906 في المادة 2 الفقرة الأخيرة بأنه" كل الحوادث الطارئة و الغير المتوقعة الناشئة عن فعل البحر أو على سطح البحر مثل الغرق، الجنوح، التصادم،القراصنة، الحرائق، الإلقاء في البحر "[1]وبهذا يكون المشرع الإنجليزي قد أعطى تعريف واسعا و عمليا للخطر البحري حيث كل ما يمكن أن يعرض السفينة أو البضاعة أو المال المؤمن عليه للخطر بسبب الملاحة أو الأخطار الملازمة لها.

رابعا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع المصري:

يعرف الخطر البحري في التشريع المصري لسياق الخسائر من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 حسب نص المادة 321 بأنه [2]" كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار أو هلاك، بالإضافة إلى النفقات الإستثنائية و الغير المألوفة والتي تدفع بتأمين
سلامة الرحلة سواء كانت هذه الأضرار ناشئة عن البحر أو كان البحر مكان وقوع الضرر"

وعلى ضوء الدراسات السابقة وما جاء في التعريفات الفقهية أو في التشريعات القانونية للخطر البحري نرى أن طابع الإحتمال لوقوع الضرر خلال الرحلة البحرية و غير المعتمد من طرف المؤمن له شرطين أساسيين تطرق له أغلبية الفقهاء و التشريعات القانونية، ومن خلال ذلك يمكن القول بأن الخطر البحري هو العنصر الأساسي في عقد التأمين البحري بدونه يبطل العقد لأنه المحل الذي يقوم عليه العقد، ومنه نقول أن الخطر البحري هو ذلك الحادث الفجائي و القهري الذي يحتمل و قوعه لشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية.

---

[1]-علي بن غانم، المرجع السابق، ص243

[2]-أنظر: المادة 321 من القانون المصري رقم 08 لسنة 1990 "المتعلق بالتجارة البحرية" الصادر بتاريخ 1990/04/22، نشر بتاريخ1990/05/03 في الجريدة الرسمية العدد18.

المطلب الثاني: أنواع الخطر في التأمين البحري

لم يقتصر الفقه البحري على تحديد مفهوم الخطر في التأمين البحري، بل إهتم أيضا بتقسيمه إلى أنواع متعددة تسهيلا لضبط أحكامه القانونية داخل عقد التأمين. وتبرز أهمية هذا التقسيم في بيان صور الخطر التي قد ترد على الملاحة البحرية والأشياء المؤمن عليها وعليه سيتم التطرق إلى الخطر الثابت و غير الثابت، ثم الخطر المعين وغير المعين.

الفرع الأول: الخطر الثابت و الخطر غير الثابت

ينقسم الخطر البحري من حيث إستقراره و إمكانية تحديده خلال مدة التأمين إلى خطر ثابت و أخر غير ثابت.[1]

أولا- الخطر الثابت:

هو الخطر الذي يكون محددا و مستقرا من حيث طبيعته و مجاله وقت إبرام عقد التأمين بحيث يمكن للأطراف إدراك حدوده و آثاره بشكل واضح، كالأخطار الملازمة لطبيعة الرحلة البحرية ذاتها، مثل إحتمالات الغرق أو الإصطدام أو الحريق، ويساهم هذا النوع من الأخطار في تحقيق قدر من الإستقرار العقدي، لسهولة تقديره و تحديد نطاق تغطيته مثلا: خطر غرق السفينة نتيجة إصطدام عرضي يعد خطرا ثابتا، لأن إحتمال وقوعه قائم بنفس الدرجة تقريبا طوال الرحلة البحرية.[2]

ثانيا- الخطر غير الثابت:

هو الخطر الذي يتسم بعدم الإستقرار أو القابلية لتغيير تبعا لظروف الرحلة البحرية وملابستها، بحيث يصعب تحديد مداه بدقة عند التعاقد و يتجلى ذلك في الأخطار التي تتأثر بعوامل متغيرة كحالة الطقس أو كفاءة الطاقم أو الظروف الطارئة، الأمر الذي يضفي على

---

[1]-شيرين عبد حسن يعقوب، "الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري"، مقدمة للحصول على شهادة الماجيستر، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، ص28، متاح على الرابط :

https://kenanonline.com

[2]- المرجع نفسه، ص28.

هذا النوع طابعا إحتماليا أكثر وضوحا مثلا: خطر العواصف البحرية يزداد في مناطق معينة أو في فصول محددة، مما يجعله خطرا غير ثابت لتغير درجة إحتماله.[1]

الفرع الثاني: الخطر المعين و الخطر غير المعين

كما يصنف الخطر البحري من حيث درجة تعيينه إلى خطر معين و آخر غير معين:

أولا- الخطر المعين:

هو الخطر الذي يتم تحديده بدقة في عقد التأمين، سواء من حيث طبيعته أو نطاقه أو محل تحققه، كأن ينص صراحة على تغطية خطر الغرق أو الحريق خلال رحلة محددة ويترتب على هذا التعيين وضوح إلتزامات المؤمن و حدود مسؤوليته، بما يقلل من المنازعات المحتملة بين أطراف العقد مثلا: النص في العقد على تغطية "خطر الحريق أو الغرق أثناء الرحلة من الجزائر إلى مرسيليا."[2]

ثانيا- الخطر غير المعين:

هو الخطر الذي لا يتم تحديده بشكل دقيق عند إبرام العقد، إنما يترك بعبارات عامة تشمل مختلف الأخطار البحرية المحتملة، كالنص على تغطية جميع الأخطار البحرية ،" و يثير هذا النوع بعض الإشكالات العلمية، خاصة فيما يتعلق بتحديد مدى شمول الضمان لبعض الوقائع مما يستدعي الرجوع إلى تفسير شروط العقد و العرف البحري مثلا: التأمين على البضائع بشرط يكون ضد "جميع الأخطار" حيث يشمل مختلف الحوادث المحتملة دون حصر.[3]

ومنه نقول يتضح أن التمييز بين الخطر الثابت و غير الثابت يرتبط بدرجة إحتمال وقوعه، في حين أن التمييز بين الخطر المعين و الخطر غير المعين يتعلق بمدى تحديده في العقد و يؤدي الجمع بين هذين المعيارين إلى ضبط نطاق التغطية التأمينية بدقة، بما يحقق التوازن بين مصلحة المؤمن و المؤمن له.

---

[1]-أسماء بخوش، "النظام القانوني للخطر في التأمين البحري"، مقدمة للحصول على شهادة الماستر، قسم الحقوق جامعة 20 أوت1955سكيكدة،2018، ص16.

[2]-المرجع نفسه، ص16.

[3]- المرجع نفسه، ص17.

المبحث الثاني: شروط الخطر في التأمين البحري.

يعد الخطر البحري الركيزة الأساسية التي يقوم عليها عقد التأمين البحري، غير أن مجرد وجود خطر لا يكفي لانعقاد الضمان التأميني، بل يتعين أن تتوافر فيه جملة من الشروط التي تكسبه وصف الخطر القابل للتأمين، فليس كل خطر يرتبط بالملاحة البحرية يعتد به قانونا، و إنما يشترط فيه أن يكون خطرا محتمل الوقوع، وألا يكون متوقفا على الإرادة المنفردة لأحد أطراف العقد، إضافة إلى ضرورة مشروعيته، حيث تعتبر هاته الشروط الثلاثة من الشروط العامة التي أجمع عليها معظم الباحثين في موضوع الخطر البحري.

وإضافة إلى هذه الشروط العامة هناك شروط خاصة أيضا للخطر البحري وتتمثل في الطابع البحري والذي يميزه عن باقي أنواع التأمين، ورغم إمتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلا بالإضافة إلى أن تكون هذه الأخطار في الزمان والمكان المنصوص عليهما في عقد التأمين. وهذا ما سنقدمه من خلال:

- المطلب الأول: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري
- المطلب الثاني: الشروط الخاصة للخطر في التأمين البحري

المطلب الأول: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري.

قد أجمع معظم الفقهاء والباحثين على ثلاثة شروط في الخطر البحري ليصبح محلا لعقد التأمين، فيجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع ومشروع وألا يتوقف على محض إرادة أحد طرفي العقد.[1] وهذا ما سنقدمه من خلال الفروع الثلاثة كما يلي :

- الفرع الأول: أن يكون الخطر محتمل الوقوع.
- الفرع الثاني: أن يكون الخطر مشروع.
- الفرع الثالث: ألا يتوقف الخطر على محض إرادة طرفي العقد.

[1]– مولاي بلقاسم «أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري «مجلة القانون والعلوم السياسية، العدد01، المؤرخ في 01 جانفي 2016 ص144.متاح على:https://asjp.ceris.dz ، تاريخ وساعة الإطلاع:2026/05/04 على: 10:29.

الفرع الأول: أن يكون الخطر محتمل الوقوع.

يعد عقد التأمين من الناحية القانونية عقدا إحتماليا بالنسبة إلى طرفيه، إذ يقوم أساسا على فكرة عدم التأكد من تحقق الخطر المؤمن منه، ويكتسي هذا الطابع الإحتمالي أهمية خاصة في مجال التأمين البحري، حيث ينصرف الهدف منه إلى ضمان التعويض عن الحوادث التي يحتمل وقوعها أثناء الرحلة البحرية، لا تلك التي يكون وقوعها حتميا و مؤكدا سلفا،[1] فجوهر التأمين بوجه عام يقوم على مواجهة المخاطر المستقبلية غير المحققة، بما يحقق التوازن العقدي بين المؤمن و المؤمن له.[2]

ويتخذ عدم تحقق الخطر صورتين أساسيتين: فقد يكون وقوعه غير مؤكد في ذاته بمعنى أنه قد يقع و قد لا يقع، كما هو الشأن في مخاطر السرقة أو الحريق، حيث يظل تحقق الخطر رهينا بالإحتمال. وقد يكون وقوع الخطر مؤكدا من حيث المبدأ، غير أن عنصر الإحتمال ينصرف إلى زمن وقوعه، الذي يبقى مجهولا وغير محدد، كما هو الحال في التأمين على الحياة في حالة الوفاة، إذ تعد الوفاة أمرا محققا، لكن توقيتها يظل غير معلوم.[3]

ومن جهة أخرى، يقتضي شرط إحتمالية الخطر أن يكون ممكن الوقوع، فلا يكون مستحيلا، لأن الإستحالة تفقد العقد محله و تؤدي إلى بطلانه وفقا للقواعد العامة، وهذا ما نصت عليه المادة 93 من القانون المدني الجزائري على أنه إذا كان محل الإلتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلق.[4]

كما أكد المشرع هذا المعنى في مجال التأمين بنص خاص، حيث تنص المادة 43 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه إذا كان الشيء المؤمن عليه قد هلك أو زال الخطر عنه وقت إبرام العقد، فإن هذا الأخير يعد عديم الأثر، مع إلزام المؤمن برد الأقساط

---

[1]-هشام فرعون، "القانون التجاري البحري،" الطبعة الثانية، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، مديرية الكتب لمطبوعات الجامعية،1985 ص228.

[2]-مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص144.

[3]-علي بن غانم المرجع السابق، ص215.

[4]-أنظر: المادة 93 من القانون المدني: الأمر75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم.

المدفوعة للمؤمن له حسن النية، في حين يحق له الإحتفاظ بها في حالة ثبوث سوء نية هذا الأخير.

وبذلك يتضح أن شرط كون الخطر محتمل الوقوع يعد ركيزة أساسية في قيام عقد التأمين، إذ يضمن مشروعية التعاقد و يميز التأمين عن غيره من التصرفات القانونية التي تنفي فيها فكرة الإحتمال.

الفرع الثاني: أن يكون الخطر مشروع.

يعد شرط مشروعية الخطر من الشروط الجوهرية اللازمة لصحة عقد التأمين البحري ويقصد به أن يكون الخطر المؤمن منه غير مخالف للنظام العام أو الآداب العامة، وألا ينصب التأمين على نشاط غير مشروع أو على مصلحة يحظرها القانون فالتأمين بوصفه عقدا قانونيا يجب أن يرد على محل مشروع، وإلا تعرض للبطلان كغيره من العقود التي تخالف القواعد الآمرة، ويستمد هذا الشرط من القواعد العامة في القانون المدني، وهذا ما نصت عليه المادة 93 من القانون المدني الجزائري التي تنص على:"إذا كان محل الإلتزام مستحيلا في ذاته أومخالفا للنضام العام أوالأداب العامة كان باطلا بطلانا مطلقا".[1]

وهذا ما أكدته أيضا المادتين 96 و 621 من القانون المدني في هذا الإتجاه، إذ تقضي ببطلان العقد إذا كان سببه غير مشروع، وهو ما ينطبق على عقد التأمين إذا كان الغرض منه تغطية خطر ناشىء عن نشاط غير قانوني، كتهريب البضائع أو النقل البحري المحظور أو المصادرات التي يمكن الحكم بها جنائيا،[2] وفي إطار التشريع الخاص بالتأمينات فإن الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، وإن لم ينص صراحة على لفظ "مشروعية الخطر" كشرط مستقل، إلا أنه يكرس هذا المبدأ ضمنيا من خلال تنظيمه لموضوع التأمين و حدوده، حيث يفهم من مجموع نصوصه أن التأمين لا يرد إلا على مصالح مشروعة، وأن المؤمن لا يلتزم بتغطية الأخطار الناتجة عن أعمال غير قانونية أو تعمدية مخالفة للنظام العام والأداب.[3]

---

[1]– علي بن غانم، المرجع السابق، ص، ص221–222.

[2]– عبد الرزاق السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني"، الطبعة الثالثة، الجزء السابع، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، جامعة حلب. 2009، ص 1228.

[3]–مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص ص144– 145.

وتتجلى أهمية هذا الشرط بوضوح في التأمين البحري، نظرا لارتباطه بأنشطة تجارية دولية.

قد تتداخل فيها أحيانا ممارسات غير مشروعة، كالنقل غير القانوني أوالإتجار بالبضائع المحظورة، ففي مثل هذه الحالات، لا يعتد بعقد التأمين إذا كان الغرض منه ضمان نتائج نشاط غير مشروع، لأن ذلك يعد إخلالا بالنظام العام و تشجيعا ضمنيا للسلوك غير القانوني.

وعليه، فإن تخلف شرط مشروعية الخطر يؤدي إلى بطلان عقد التأمين بطلانا مطلقا بحيث لا ينتج أي أثر قانوني، و لا يجوز للمؤمن له المطالبة بالتعويض، حتى ولو تحقق الخطر فعلا، وذلك حماية للمصلحة العامة وصونا لاعتبارات النظام العام و الأداب.[1]

الفرع الثالث: ألا يتوقف الخطر على محض إرادة طرفي العقد.

يقصد بذلك أن الخطر البحري المؤمن منه يجب أن يكون مستقلا عن الإرادة المنفردة للمؤمن له أو المؤمن، بحيث لا يكون لأي منهما سلطة مباشرة في إحداث الخطر أو منعه بإرادته وحده، فجوهر عقد التأمين يقوم على فكرة الإحتمال و عدم اليقين، فإذا أصبح تحقق الخطر خاضعا لإرادة أحد الأطراف، إنتفى عنصر الإحتمال و تحول العقد إلى وسيلة للتحايل وفي هذا السياق، يظهر هذا الشرط كتكملة لشرط عدم تعمد إحداث الخطر، إذ لا يكفي أن يكون الخطر غير متعمد، بل يجب أيضا أن يكون مستقلا عن السيطرة المطلقة لأحد الأطراف فلا بد إذا أن يتدخل في تحقيق الخطر عامل اخر غير إرادة الأطراف عامل المصادفة والطبيعة أو عامل إرادة الغير.[2]

فلو كان المؤمن له يستطيع بإرادته المنفردة إحداث الخطر أو وقفه، فإن ذلك يؤدي إلى إختلال التوازن العقدي، ويجعل المؤمن في مركز ضعف،لأن إلتزامه بالتعويض يصبح رهينا بمشيئة الطرف الآخر، إذا كان تحقق الخطر متوقفا على قرار المؤمن له وحده كأن يؤمن شخص على بضاعة ثم يملك حرية إتلافها متى شاء، فإن العقد يكون باطلا أو على الأقل غير منتج لآثاره،[3] كذلك إذا كان المؤمن يستطيع بإرادته وحده منع تحقق الخطر بعد التعاقد

[1]– مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص146.

[2]–عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص1222.

[3]–علي بن غانم، المرجع السابق، ص220.

فإن ذلك يفرغ العقد من مضمونه، وهذا ما أشارت إليه المادة 619 من القانون المدني من خلال ما جاءت به بأن التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له مبلغا من المال عند تحقق خطر معين، وهو ما يفترض أن يكون هذا الخطر مستقبليا وغير محقق الوقوع و خارجا عن الإرادة المحضة.

كما نستخلص هذه القاعدة من مبدأ حسن النية في تنفيد العقود المنصوص عليه في المادة 107 من القانون المدني، الذي يمنع أحد الأطراف من التحكم التعسفي في تنفيد الإلتزام وكذلك نصت المادة 12 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات: "**يلتزم المؤمن بالتعويض عن الخسائر والأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له** ..."وعليه فالمشرع الجزائري قد أقصى الخطأ العمدي للمؤمن له.[1]

المطلب الثاني: الشروط الخاصة للخطر في التأمين البحري.

لا يكفي لصحة التأمين البحري ماسبق ذكرناه من من ضرورة توفر الشروط العامة المطلوبة في الخطر بوجه عام، فإضافة على ذلك يجب أن يكون الخطر متعلق بعملية بحرية حتى يكسب هذا الأخير الطابع البحري، وهو الشرط الخاص والمعيار المنتهي إليه فقها وقضاءا في تحديد الخطر محل التأمين البحري المتميز عن باقي الأخطار البرية والجوية، وإضافة على أن يكون الخطر متعلق بعملية بحرية هناك شروط أخرى لا بد من توفرها لتغطية الخطر البحري وهي لا ترد على الخطر ذاته وإنما تتعلق بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر حتى يكون صالحا للتأمين أو الضمان، وهي أن تكون هذه الأخطار موجودة خلال الزمان والمكان المتفق عليه في عقد التأمين،[2] وذلك ما سنتناوله من خلال:

- الفرع الأول: الطابع البحري للخطر.
- الفرع الثاني: أن يكون الخطر في الزمان والمكان المتفق عليه.

[1]– علي بن غانم، المرجع السابق، ص220.

- أنظر: المادة 12 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[2]– علي بن غانم، المرجع السابق، ص، ص 258– 259.

الفرع الاول: الطابع البحري للخطر.

يعد الطابع البحري للخطر من أهم الشروط الخاصة التي تميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين، إذ لا يكفي لقيام هذا النوع من التأمين مجرد وجود خطر، بل يجب أن يكون هذا الخطر مرتبطا بالملاحة البحرية أو ناشئا عنها، سواء تعلق بالسفينة أو البضائع أو غيرها من المصالح المؤمن عليها، وفي هذا الصدد نصت المادة 92 من الأمر 95-07 السالف الذكر أنه " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري".[1]

ويقصد بالطابع البحري أن يكون الخطر ذا صلة مباشرة أو غير مباشرة بالبيئة البحرية أي أن يكون مصدره أو سببه أو مجال تحققه مرتبطا بالبحر و مخاطره، فلا يشترط أن يقع الخطر في عرض البحر فقط، بل يكفي أن يكون ناتجا عن عملية النقل البحري أو مرتبطا بها، حيث يعتمد الفقه أو التشريع في تحديد معيار الطابع البحري بمعيار العلاقة بالملاحة البحرية أي وجود صلة سببية بين الخطر و نشاط الملاحة وهذا ما أشارت إليه المادة 136 من قانون التأمينات التي نصت على أن"تطبق أحكام المتعلقة بالتأمين على كامل الرحلة إذا إقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البرو/ أو النهر و/أو الجو، سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/ أو تكميلة له".[2] ومنه نقول أن العبرة ليست فقط بمكان وقوع الخطر بل بمدى إرتباطه بالملاحة البحرية وهو ما يوسع من نطاق الأخطار البحرية.

الفرع الثاني: أن يكون الخطر في الزمان و المكان المتفق عليه.

لا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان و المكان المحددين في عقد التأمين فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق كان المؤمن غير مسؤول عنه ومن ثم يلزم تحديد الزمان و المكان اللذين يسري فيهما التأمين، وهذا مانصت عليه المادة 98 من الأمر 95/07.[3]

---

[1]- بوغالم يوسف، / "الشروط الخاصة بالخطر محل عقد التأمين البحري"/، محاضرات موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة جيجل، 2024-2025 متاح على الرابط:.https://elearning.univ-jijel.dz، تاريخ وساعة الإطلاع: 2026/05/05 على 11:11.

[2]- المرجع نفسه.

[3]- مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص148.

أولا- زمان الأخطار:

يحدد عقد التأمين الزمن الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار و الحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه ففي التأمين بالرحلة يضمن المؤمن المخاطر التي تقع للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها و بهذا يستفيد المستأمن من الضمان طوال الوقت الذي تسري فيه المخاطر خاصة و أن الوقت الذي تستغرقه الرحلة يختلف من رحلة لأخرى، كما أن المؤمن من جهته يتمكن بسهولة من تكوين فكرة دقيقة عن الخطر بفضل تحديد الرحلة المؤمن عليها و إذا كانت السفينة فارغة من البضاعة سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود، أما إذا حملت بالبضاعة فإن ضمان المؤمن يسري منذ بدء شحن البضاعة إلى نهاية التفريغ على ألا يجاوز الضمان مهلة 15 يوم من وصول السفينة للمكان المقصود، وهذا ما نصت عليه المادة 123 من قانون التأمينات" **فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر(15) يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة، تضمن الأخطار إبتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول**".[1]

أما عن التأمين لمدة محددة فإنه يعقد التأمين لمدة محددة متى قصد التأمين على عدة رحلات لتفادي عقد تأمين جديد عن كل رحلة تقوم بها السفينة المؤمن عليها أو عن كل دفعة تشحن من البضائع، حيث نصت المادة 124 من قانون التأمينات"**فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الأجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور** ".[2]

---

[1]-إيمان فتحي حسن الجميل، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،2014، ص219.

-أنظر: المادة 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[2]- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص134.

-أنظر المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

وإذا إنقطعت أخبار السفينة، فيفترض أن الهلاك قد حصل في الوقت الذي كان التأمين ساريا فيه.[1]

ثانيا- مكان الأخطار:

بعد أن تعرضنا في النقطة السابقة لزمان الأخطار كشرط لابد من تحديده في وثيقة التأمين، ولا بد أن يحصل الخطر خلاله حتى يجوز للمؤمن له أن يطالب بالتعويض، ننتقل لنتناول الشرط الثاني الذي لابد من تحديده في عقد التأمين وأن يحدث الخطر في إطاره حتى يكون مضمونا وكما أشرنا في السابق، فإن هناك ترابط بين الشرطين وأن الواحد قد يحتاج إلى الثاني لتوضيحه و تحديده وهذا ما جعل البعض من الفقهاء يعالجها بالدراسة معا دون الفصل بينهما،[2] ولا شك في أن مكان الأخطار عنصر هام في تقدير الخطر المضمون ويتخذ مكان الأخطار صورا مختلفة هي الرحلة المؤمن عليها، و الطريق المتفق عليه أو المعتاد والسفينة التي تشحن فيها البضائع، والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة.

وفي التأمين بالرحلة فإن مكان الأخطار، مثله في ذلك مثل زمن الأخطار بتحديد بالرحلة المبينة في العقد بمراعاة أن هذه الرحلة تتم على طريق الملاحة المعتاد.

وفي التأمين لمدة محددة، وكذلك في الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك، يحدد العقد المناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة، حيث لا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد.

يجب على المستأمين القيام بالرحلة المحدد في العقد إذ أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة أو البضائع تختلف تبعا للنوع الرحلة فضلا عن أي نوع الرحلة يدخل في إعتبار المؤمن عند إحتساب المخاطر و قسط التأمين.[3]

ويبقى المؤمن مسؤولا عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الإضطرار إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة، وإذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق إضطراريا يبقى المؤمن

---

[1]- إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص220.

[2]- علي بن غانم، المرجع السابق، ص280.

[3]- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص136.

مسؤولا عن الحوادث التي يثبث أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود إتفاق.

وإذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد أو الطريق المعتاد فإنها تكون قد غيرت طريقتها و إنحرفت عنه ومن ثم لا يكون المؤمن مسؤول عن الأخطار التي تطرأ في غير الطريق المعتاد لأن المستأمن لم يكن مضطرا إلى تغيير خط السير المتفق عليه.[1] وذلك إذا شحنت البضائع على سطح السفينة كان المؤمن غير مسؤول عن المخاطر نظرا لما تتعرض له البضائع المشحونة على السطح عما إذا ما كانت قد شحنت في العنابر، كخطر السقوط في البحر أو السرقة أو البلل بمياه المطر أو البحر وهي أول ما يطرح في البحر للسلامة العامة.

فيلاحظ أن المؤمن يكون غير مسؤول عن الأخطار التي تصيب البضائع المشحونة على سطح السفينة ولو كان للربان الحق في الشحن على سطح السفينة بناء على شروط الشحن ذاته.

فالعبرة في تنظيم العلاقة بين المؤمن و المستأمن هي بشروط عقد التأمين الذي يربطها فإذا لم تجز وثيقة التأمين الشحن على سطح السفينة و شحن البضائع على سطحها كان ذلك تغييرا لمكان المخاطر و يصبح المؤمن غير مسؤول.[2]

وإذا طالب المستأمن بمبلغ التأمين وجب عليه إثباث تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وإثباث الضرر الذي لحق هذا الشيء من جراء الخطر المؤمن منه، وإذا قام المستأمن بهذا الإثباث إفترض أن الخطر قد تحقق في الزمان و المكان اللذين يسري فيهما التأمين، إنما يجوز للمؤمن دحض هذه القرينة بإثباث أن الخطر لم يتحقق في هذا الزمان أو ذلك المكان.

لقد تناولنا في هذا الفصل مفهوم الخطر البحري، كما بينا كذلك أنواعه و الشروط التي يجب أن تتوفر في الخطر البحري حتى يكون صالحا للتأمين، ومن خلال دراستنا نرى أن معظم التشريعات كانت متقاربة في إعطاء تعريف للخطر البحري و توافقة في الشروط الواجب

[1]– إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص221.

[2]– المرجع نفسه، ص222.

توفرها في الخطر البحري كي يكون صالحا للضمان أو التأمين فرغم وجود بعض الإختلافات في موضوع الخطر في عقد التأمين البحري من فقه إلى آخر أو من قانون إلى آخر إلى أن التطابق بين هذه التشريعات أن الخطر هو المحل في عقد التأمين البحري.

الفصل الثانـي:

نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري

❖ الفصل ثاني: نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري

يمثل تحديد نطاق تغطية الخطر في التأمين البحري مرحلة حاسمة في البناء القانوني لهذا العقد، إذا لا يكفي مجرد قيام الخطر البحري حتى ينعقد إلتزام المؤمن بالتعويض، بل يتعين الوقوف بدقة على الحدود التي يرسمها القانون و الإرادة التعاقدية لبيان ما يدخل في نطاق الضمان وما يخرج عنه، فالتأمين البحري يقوم على مبدأ التوازن بين مصلحة المؤمن له في الحصول على حماية فعالة ضد الأخطار البحرية، ومصلحة المؤمن في حصر إلتزامه ضمن حدود معقولة يمكن تقديرها و إرادتها، وهو ما يقتضي ضبطا دقيقا لمجال التغطية.

ومن هذا المنطلق، يتأسس نطاق ضمان الخطر البحري على معيارين متكاملين: أولهما قانون يتمثل في تحديد الأخطار التي يعتبرها المشرع مضمونة بحكم النصوص المنظمة للتأمين البحري، وثانيهما إتفاقي يترك فيه للأطراف سلطة توسيع أو تضييق نطاق الضمان وفقا لشروط العقد، سواء بإدراج أخطار إضافية أو بإستبعاد بعضها صراحة.

ويبرز من خلال ذلك أن نطاق التغطية ليس معطى ثابتا، بل هو نتيجة تفاعل بين القواعد الآمرة و المكملة من جهة، والحرية التعاقدية من جهة أخرى وعليه، فإن الإحاطة بنطاق تغطية الخطر في التأمين البحري تقتضي التمييز بين فئتين أساسيتين من الأخطار

الأخطار التي يشملها الضمان قانونيا، بإعتبارها تدخل في صميم فكرة الخطر البحري والأخطار التي تستبعد من هذا الضمان، إما بنص القانون أو بمقتضى إتفاق الأطراف.

وهو ما سيتم تناوله من خلال مبحثين:

- المبحث الأول: الأخطار البحرية التي يشملها التأمين.
- المبحث الثاني: الأخطار البحرية المستثناة من التأمين.

المبحث الأول: الأخطار البحرية التي يشملها التأمين.

يمثل تحديد الأخطار التي يشملها التأمين البحري خطوة جوهرية في ضبط نطاق هذا العقد وتبيان حدوده، إذ لا يكفي قيام الخطر البحري كعنصر نظري، بل يتعين تحديد ما إذا كان هذا الخطر يدخل فعلا ضمن دائرة الضمان التأميني فالتأمين البحري بحكم طبيعته، لا يقتصر على تغطية الأخطار البحرية المحضة فحسب، بل قد يمتد في حالات معينة وبموجب نصوص قانونية أو إتفاقات تعاقدية ليشمل أخطارا لا تحمل في أصلها طابعا بحريا، لكنها ترتبط بنشاط الملاحة أو بعمليات النقل البحري.

ومن ثم فإن الإحاطة بالأخطار المشمولة بالتأمين البحري تقتضي التمييز بين فئتين أساسيتين: أخطار بحرية تعد الأصل في نطاق الضمان، وتشمل مختلف الحوادث المرتبطة بالملاحة وكذا الأخطار الناشئة عن القوة القاهرة، وأخطار غير بحرية يشملها التأمين على سبيل الإمتداد متعلقة بعملية النقل البحري،[1] سواء تعلق الأمر بالتأمين عل السفينة أو بالبضائع، وهذا طبقا لنص المادة 92 من قانون التأمينات وعليه فإن التأمين في القانون الجزائري يضمن كل ما قد يقع من الأخطار أثناء الرحلة ما عدا ما إستثناه المشرع بنص أو إتفاق من الأطراف، وهذه الأخطار المضمونة نصت عليها المادة 101 من نفس القانون في الفقرتين منها وهي: "**يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة و/ أوالأخطار البحرية طبقا لشروط المحددة في العقد.**

كما يغطي:

أ-الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاد الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين،

ب-المصاريف الضروية والمعقولة المنفعة قصد خطر وشيك الوقوع أو التخيف من اثاره. وتعني عبارة "البضائع المشحونة" البضاع المنقولة. فنه فنرى هنا المشرع أنه وسع في

[1]- أحلام نطور، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات القانونية، العدد 03، المجلد 07، تاريخ النشر، 2020/09/15، عنابة، ص724، متاح على الرابط، https://asjp.cerist.dz. ، تاريخ وساعة الإطلاع:2026/05/04، على 05:12.

نطاق التغطية من الفقرة الثانية لتشمل المساهمة في الخسائر العامة وتكاليف الإنقاذ والمساعدة للأموال المؤمن عليها كما تضمن أيضا المصاريف الضرورية التي ينفقها المؤمن له لحماية الأموال من خطر وشيك أو التقليل من أثاره.

على هذا الأساس، ومن خلال هذه المادتين ستناول في هذا المبحث مطلبين متكاملين يبرز كل منهما نطاق هذه الأطار وحدودها.

- المطلب الأول: الأخطار البحرية.
- المطلب الثاني: الأخطار الغير بحرية.

• المطلب الأول: الأخطار البحرية.

يعد تحديد الأخطار البحرية المضمونة في عقد التأمين البحري من أهم المسائل التي يقوم عليها نطاق الحماية التأمينية، إذا لا يقتصر الضمان على مجرد وقوع الضرر، وإنما ينصرف إلى الأخطار التي تتوافر فيها الصفة البحرية وترتبط بالملاحة البحرية إرتباطا مباشرا أوغير مباشر وتتنوع هذه الأخطار بحسب مصدرها وطبيعتها، فقد تنشأ عن حوادث بحرية مفاجئة كالتصادم، الجنوح، الغرق، والحريق، وقد يكون مصدرها قوة قاهرة خارجة عن إرادة الإنسان لا يكمن توقعها أو دفعها والعواصف البحرية والهيجان غير المعتاد للبحر والضباب الكثيف فقد عرف الفقه الأخطار البحرية، بأنها: الحوادث القهرية أو المفاجئة التي يحدثها البحر أو تحدث على البحر خلال الرحلة البحرية،[1] ومن ثم فإن المشرع حرص على تنظيم هذه الأخطار وبيان نطاق ضمانها حماية لمصالح المؤمن له وتحقيقا للإستقرار في المعاملات البحرية.

وقد أكذ المشرع الجزائري هذا الإتجاه في الفقرة الأولى من المادة 101 من قانون التأمينات الجزائري، التي نصت على أن:"**يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة و/ أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد.**

[1]–إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص211.

وعليه، فإن دراسة الأخطار البحرية المضمونة تقتضي التمييز بين الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية، والأخطار الناجمة عن القوة القاهرة، بإعتبارهما أهم الصور التي يشملها الضمان في التأمين البحري.وهذا ما سنتطرق إليه من خلال فرعين كما يلي:

- الفرع الأول: الأخطار البحرية الناتجة عن الحوادث البحرية.
- الفرع الثاني: الأخطار البحرية الناتجة عن القوة القاهرة.

الفرع الأول: الأخطار البحرية الناتجة عن الحوادث البحرية.

تعد الحوادث البحرية من الأخطار البحرية التي يضمنها التأمين كونها تدخل ضمن دائرة المخاطر المضمونة كما أشرنا لها سابقا في الفقرة الأولى من نص المادة 101 من قانون التأمين السالف الذكر، وقد عرفها الفقه بأنها تلك الحوادث القهرية والجبرية التي تصيب السفينة أثناء الرسالة البحرية،[1] كون أن السفينة معرضة لشتى مختلف أنواع المخاطر حسب طبيعة الظروف والصعوبات المفاجئة أثناء الرحلة البحرية، فقد تشكل تهديدا لسلامتها وسلامة البضائع المشحونة على مثنها ومن هنا سنتطرق لبعض صور الحوادث البحرية :كالتصادم، الجنوح والعاصفة، الغرق والحريق.

أولا- التصادم البحري:

لم يكن التصادم بين السفن بالحادث الخطير وذلك لتكوين السفن وبنائها من الخشب من جهة وبطئها من جهة أخرى، لكن تعاظم عدد السفن وتعقيد بنائها وإزدياد سرعتها وإتحاد خطوط الملاحة البحرية التي تسيير عليها السفن جعل من التصادم الخطر الأكبر من المخاطر التي تتعرض لها السفن أثناء الرحلات البحرية ويعزى عدم خطورة التصادم بين السفن الشراعية لبنائها الخشبي وسرعتها المتدنية إلا أن التصادم حاليا، بالرغم من قلة عدده بين السفن بفضل وسائل الإتصال والسلامة الحديثة، يسفر عن نتائج بالغة الخطورة بسبب إزدياد سرعة السفن وبناء أجسامها من الحديد،[2] لهذا لابد من التأمين عليها.

---

[1]- نطور أحلام، المرجع السابق، ص ص 726-727.

[2]- عبد القادر حسين العطير" الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، عمان، 1999، ص486.

فالتصادم من الأخطار التي تقع على عاتق المؤمن،[1] وقد أعطى المشرع الجزائري تعريفا للتصادم البحري من خلال المادة 273 من القانون البحري على أنه"**يعد تصادم سفن في البحار، كل إرتطام مادي أو إصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الإعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم**". ثم أضافت المادة 274 من نفس القانون في الفقرة 2و3 على أنه:"...**تشبه تصادم السفن في البحار حسب المفهوم هذا الفصل، كل إرتطام حاصل بين سفينة ومنشأ ثابتة أو شيء ثابث في نقطة معينة واقعة في الأملاك العمومية البحرية.**

تشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة، إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيد أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول أو إرتطام بصفة مباشرة"،[2] فنرى من خلال هذه المادتين أن المشرع الجزائري قد إعتمد على إتجاه معاهدة بروكسل في تعريف التصادم البحري.[3]

كما نظم المشرع أحكام تعويض الأضرار الناتجة عن التصادم البحري في القسم الأول من الفصل الرابع في الفقرة الأولى و الفقرة الثانية من القانون البحري تحت عنوان تصادم السفن في البحار من المواد 273 – 298 منه .[4]

ثانيًا– العاصفة والغرق و الجنوح:

العاصفة هي إضطراب الجو إضطرابا عنيفا يتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالبا برعود وأمطار غزيرة، ويستتبع إرتفاع الأمواجا إرتفاعا غير معتاد، ويجب عدم الخلط بين العاصفة وسوء الاحوال الجوية، فسوء الاحوال الجوية هو من الحوادث العادية للملاحة التي تدخل في نطاق التوقع العادي للأمور، فلا يعد من الحوادث البحرية التي يضمنها المؤمن.

---

[1]– إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص212.

[2]– الأمر 76–80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الصادر في الجريدة الرسمية 10 أبريل 1977، العدد 29، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98، المؤرخ في 25 جوان 1998، الصادر في ج ر 47.

–القانون 10–04، مؤرخ في 05 رمضان 1431، الموافق 15 غشت 2010 الصادر في ج ر 46.

[3]– أنظر: المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة في 23 أكتوبر 1910.

[4]– أحلام نطور، المرجع السابق، ص727.

والغرق هو إختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو حيث يعتبر أشد أنواع الأخطار البحرية وأكثرها جسامة.

والجنوح هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أوالشعب أو حطام السفن الغريقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها الخاصة.[1]

ويلاحظ أن المؤمن لا يكون مسؤولا عن الجنوح الناتج عن الحركة المد والجزر الطبيعية ولا عن الجنوح الطارىء في القنوات البحرية أو في الأنهار فوق الأماكن التي يبلغها المد والجزر. وذلك لأن المد والجزر من الظواهر الطبيعية التي تحصل بصفة دورية، فلا تعد من الحوادث البحرية لإنتقاء عدم التوقع.[2]

فالغرق والجنوح يدلان في الواقع على طبيعة الضرر لا على سببه ولذلك لايسأل عنهما المؤمن إلا إذا كانا راجعين إلى قوة قاهرة لا إلى خطأ المستأمن.[3]

هذه المخاطر البحرية السالفة الذكر كانت من بين الصور لبعض الحوادث البحرية المباغتة التي قد تقع للشيء المؤمن عليه أثناء الرحلة البحرية، والتي تدخل مجال الضمان على عاتق المؤمن.

الفرع الثاني: الأخطار البحرية الناتجة عن القوة القاهرة.

تعد الأخطار الناتجة عن القوة القاهرة من الأخطار البحرية التي يضمنها التأمين بحكم أنها يصعب توقعها أو السيطرة عليها نظرا لخطورتها التي قد تتسبب في إحداث أضرار كبيرة للشيء المؤمن عليه سواء كانت السفينة أو البضائع أو كلاهما مع بعض، ولتحقق القوة القاهرة لابد من توافر عدة عناصر من بينها: المباغتة والمفاجئة، بالإضافة إلى عنصر إستحالة الدفع وألا يكون الضرر نتيجة تدخل يدا فيها،[4] حيث حظيت بإهتمام واسع من قبل مختلف الأراء

---

[1]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص501– 502.

[2]– مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص94.

[3]– إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص212.

[4]–إيمان سريري، "نظرية القوة القاهرة والظروف الطارئة في ضوء أزمة كورونا"، مجلة القانون والعلوم الدولية، جامعة حسن الأول– المغرب، 04يونيو2020، متاح على الرابط https://www.droitetentreprise.com، تاريخ وساعة الإطلاع: 2026/05/08، على 23:44.

الفقهية أو مختلف التشريعات حول ضبط تعريف القوة القاهرة، وهذا ما ستنطرق إليه من خلال تقديم بعض التعريفات الفقهية وكذلك بعض تعريفات التشريعات التي نضمت أحكام هذا الموضوع.

أولا- التعريف الفقهي للقوة القاهرة:

عرف بعض الفقهاء القوة القاهرة بأنها"الحادث الذي لا يمكن توقعه ويستحيل دفعه أو تفادي نتائجه، ويكون خارجا عن إرادة الإنسان وسيطرته، بحيث يجعل وقوعه أمرا حتميا لا يمكن مقاومته"،[1] وسندكر بعض تعريفات الفقهاء التي تناولت هذا المجال ومن بينهم الفقيه الروماني"**البيان**" الذي عرف القوة القاهرة بأنها كل حادث لم يكن في وسع إدارك المرء أن يتوقعه، وإن أمكن توقعه، عقلا، فإنه لا يتمكن من مقاومته عملا ".

كما عرفها الإخوة " **مازو**"بأنها حدث غير معروف، وغير متوقع ولا يمكن مقاومته"

أما بالنسبة" **لجون فرانسو كوزيني**" فيرى أنه عادة ما تعرف كل من القوة القاهرة والحادث الفجائي إعتمادا على الخصائص الثلاثة أنه حدث غير متوقع ولا يمكن مقاومته و خارجي".[2]

وعرفها كذلك"**ستارك**"بأنها تتكون من كل واقعة غير متوقعة ومستحيلة".

أما"**دوموك**"عرفها بأنها إستحالة التنفيد الناتجة عن واقعة غير متوقعة الحدوث من غير ان يساهم فيها خطأ المدين".[3]

من خلال هذه التعريفات الفقهية نرى أن الفقه قد أجمع على أن القوة القاهرة بأنها تلك الحادث المفاجيء يشترط فيه عدم التوقع و إستحالة الدفع وأن يكون السبب أجنبي عن إرادة المؤمن له.

---

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص496-497.

[2]-إيمان سريري، المرجع السابق.

[3]-سنيقرة عيشة، "فيصل التفرقة ما بين نظرية الظروف الطارئة، القوة القاهرة، والحادث المفاجئ وتطبيقاته"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 16، العدد 6، تاريخ النشر 31 مارس 2023، ص512. متاح على الرابط .https://asjp.cerist.dz ، تاريخ وساعة الإطلاع:2026/05/09، على 20:09.

كما يمكن تعريف السبب الأجنبي بأنه: كل حادث لا يد للمسؤول فيه يجعل تنفيد الإلتزام أو منع وقوع الفعل الضار مستحيلا.[1]

ثانيا- التعريف التشريعي للقوة القاهرة:

إن المشرع الجزائري على غرار مختلف التشريعات لم يتطرق إلى تعريف القوة القاهرة صراحة إلى أنه قد أشار إليها من خلال نص المادة 127 من القانون المدني :"**إذ أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث فجائي، أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو إتفاق يخالف ذلك**"، نفهم من هذه المادة أن المشرع الحزائري إعتبر القوة القاهرة سبب أجنبي يعفي من المسؤولية المدنية، مثلا يسقط الإلتزام بالتعويض عن الأخطار البحرية إذا أثبت الناقل أن الضرر ناتج عن عن حادث فجائي خارج عن إرادته ولا يمكن توقعه أو دفعه كذلك ينطبق مفهوم هذه المادة عن المؤمن له ما لم يوجد نص قانوني أو إتفاق يقضي بغير ذلك.

كذلك نجد المشرع الفرنسي أنه لم يعرف القوة القاهرة إلى أنه قد أشار إليها من خلال نص المادة 1148 من القانون المدني الفرنسي على أنه :"**لا محل لإلتزام المدين بتعويض إذا ما تسببت قوة قاهرة أو حادث مفاجئ في منع المدين من أداء الإلتزام الذي تعهد به**".[2]

إلى أن المشرع التونسي قد عرف القوة القاهرة في المادة الفصل 283 من المجلة المدنية والتي تنص على أنه:" **القوة القاهرة التي لا تيسر معها الوفاء بالعقود وهي كل ما لا يستطيع الإنسان دفعه كالحوادث الطبيعية من فيضان ما أو قلة أمطار، زوابع وحريق و جراء غزو أجنبي ...**".[3]

---

[1]- زقرير خديجة، قراشة مسعودة، "القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري "، مذكرة في إطار مقتضيات نيل شهادة الماستر في القانون العقود والمسؤولية، جامعة عمار ثليجي، 2016/2015، ص8.

[2]- أنظر: المادة 1148 من القانون المدني الفرنسي.

[3]- أنظر: الفصل 283، من مجلة الالتزامات والعقود التونسية، أمر مؤرخ في 15 ديسمبر 1906، نسخة محلية مصادق عليها من طرف المجلس الوطني للتنظيم الأحكام التشريعية والترتيبية الجاري بها المعمول وفقًا للقانون، عدد87، المؤرخ في 15 أوت 2005، المعدل والمتمم المتاح على الرابط: https:/www.wrcati.cawtra.org

ومن مستخلص هذه التعاريف سابقة الذكر سواء كانت الفقهية أو التشريعية نقول أن كل فعل أو حادث أجنبي لا يمكن توقعه أو التصدي له أو منع وقوعه يعتبر قوة قاهرة يمنع تنفيد الإلتزام.

ومنه نقول أنه كل خطر بحري أثناء الرحلة البحرية سببه قوة قاهرة كما ذكرنا عناصرها سابقا يعتبر خطر بحري مضمون يقع عل عاتق المؤمن، ومن بين الأخطار البحرية الناتجة عن قوة قاهرة التي قد تقع أثناء الرسالة البحرية الضباب الكثيف الذي بدوره قد يحجب الرؤية مما يؤذي إلى تصادم السفن فيعتبر هذا التصادم من التصادمات القهرية،[1] أو حدوث عاصفة قوية و إرتفاع في طول الأمواج أو وجود جبل من الجلد مما لايدع خيار أمام الربان في إكمال الرحلة البحرية في الطريق المتفق عليه مما يؤذي به للإرساء الجبري في ميناء غيرر مقرر أو الشحط أو الرمي في البحر فيكون المؤمن مسؤولا عن الهلاك أو الضرر الذي يحصل للسفينة او للبضائع جراء الرمي في البحر أو عن النفقات الإستثنائية للإرساء الجبري كرسوم الدخول للميناء ورسوم الإرشاد والقطر والغذاء وأجور البحارة.[2]

هذه كانت بعض الصور للأخطار الناتجة عن قوة قاهرة التي تقع على عاتق المؤمن وتدخل ضمن مجال الأخطار البحرية المضمونة.

المطلب الثاني: الأخطار غير البحرية.

رغم أن الأصل في التأمين البحري أن ينصرف الضمان إلى الأخطار ذات الطبيعة البحرية المرتبطة بالملاحة في البحر إلا أن التطور العلمي للتجارة البحرية وإتساع نطاق النقل البحري أفرز ضرورة تمديد الحماية التأمينية لتشمل بعض الأخطار غير البحرية المرتبطة بالنشاط البحري، وذلك تحقيقا للحماية الكاملة لمصالح المؤمن له، سواء تعلق الأمر بالسفينة أو البضائع المنقولة، فقد أصبحت عمليات النقل والشحن لا تقتصر على المرحلة البحرية وحدها، بل تمتد إلى مراحل سابقة ولاحقة تشمل النقل البري و التخزين والشحن والتفريغ،[3]

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص497.

[2]– إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص213.

– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص502.

[3]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص664.

الأمر الذي أدى إلى ظهور أخطار ذات طبيعة غير بحرية قد تلحق أضرارا بالسفينة أو البضائع، مما دفع التشريعات البحرية وشروط التأمين الحديثة إلى الإقرار بإمكانية إمتداد الضمان التأميني إليها ضمن حدود معينة وشروط محددة.

الفرع الأول: إمتداد الضمان إلى الأخطار غير البحرية في التأمين على السفينة.

بما أن السفينة هي الوسيلة الأساسية في عمليات النقل البحري والملاحة البحرية وما قد تتعرض له من مخاطر و أضرار قد تصيبها، فلم يقتصر المشرع الجزائري على تطبيق أحكام التأمين البحري على المخاطر البحرية فقط بل وسع مجال الضمان لتشمل أخطار النقل البري والجوي والنهري التابعة لعملية النقل البحري وذلك حفاظا على مصالح المؤمن له ،[1] حيث نصت المادة 124 من قانون التأمينات على" **أن التأمين يشمل السفينة أثناء سفرها وتركيبها وبنائها وإصلاحها أو حتى أثناء رسوها في أحد الموانىء أوعند تواجدها في مكان مائي أو جاف**".

إذن وعند تحليل نص هذه المادة يتضح لنا أن التأمين البحري يسري عند تواجد السفينة سواء كانت معدة للقيام برحلة البحرية أو بمناسبة تركيبها أو بناءها أو إصلاحها أو أثناء رسوها في أحد الموانىء أوعند تواجدها في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد وحسب توقيت البلاد التي أبرم فيها العقد، ويغطي اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور.[2]

فالتأمين هنا أصبح واسع المجال ليشمل جميع الأخطار لضمان مصلحة المؤمن له، ومن هنا يتضح أن المشرع الجزائري إشترط لسريان التأمين على هذه الأخطار توافر شرطين أساسيين وهما:

-أن يكون التأمين قد إنعقد لزمن معين حتى يشمل مختلف هذه الحالات.

-أن يقع الخطر المؤمن منه في وثيقة التأمين خلال الزمن المتفق عليه في العقد.[3]

---

[1]- بورطال أمينة، "امتداد التأمين البحري للضمان الأخطار غير البحرية"، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد4، ص 293.https://asjp.cerist.dz، تاريخ ومكان الإطلاع: 2026/05/10، على 00:00.

[2]- علي بن غانم، المرجع السابق، ص255.

[3]- أحلام نطور، المرجع السابق، ص730.

الفرع الثاني: إمتداد الضمان إلى الأخطار غير البحرية في التأمين على البضائع.

كما ذكرنا سابقا إمتد التأمين البحري وتوسع ليشمل الأخطار الغير بحرية المرتبطة بنقل البضائع، وذلك راجع لتطور التجارة الدولية البحرية وتعدد مراحل إنتقال البضاعة من من المخازن إلى الموانئ ثم إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، فالبضاعة أثناء الرحلة لا تتعرض فقط للأخطار البحرية كالغرق والتصادم والعواصف، وإنما قد تتعرض أيضا لأخطار برية أو نهرية أو جوية أو حتى لأخطار مرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ والتخزين،[1] الأمر الذي دفع شركات التأمين إلى توسيع نطاق الضمان حماية لمصالح التجارية للمؤمن له.

ويتحقق هذا الإمتداد عادة من خلال إدراج شروط خاصة ضمن وثيقة التأمين البحري تقتضي بتغطية الأخطار التي تسبق الرحلة البحرية أو تليها، كالنقل البري للبضائع من مخازن الشاحن إلى الميناء أو من مينا الوصول إلى مخازن المرسل إليه، وهو ما يعرف بنظام "من المخزن إلى المخزن .Warehouse to warehouse[2]

ويعد هذا النظام من أبرز صور إمتداد الضمان الأخطار غير البحرية حيث تصبح الحماية التأمينية شاملة لكافة مراحل نقل البضاعة المرتبطة بالرحلة البحرية.

وقد كرس المشرع الجزائري هذا الإتجاه من خلال ما جائت به المادة 136 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي نصت بأن :"**تطبق، أحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/ أو النهر و/ أو الجو، سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/ أو تكملة له.**

إذ نجد كذلك الوثيقة الجزائرية للتأمين تطرقت لهذا الإتجاه من خلال المادة الأولى منها التي نصت على:"**إن ضمان هذه الوثيقة يسري على البضاع التي تكون محلا لنقل بحري و عند الإقتضاء لنقل بري، أو نهري، أو جوي سابق و/ تكملة لنقل بحري مغطى بهذه الوثيقة والعقد تحكمه في مجموعة قواعد التأمين البحري و الأحكام التالية**".

[1]- علي بن غانم، المرجع السابق، ص256.

[2]- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص664.

ومن خلال ما جاء به المشرع الجزائري وكذلك الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع نرى أنه أخذ بفكرة وحدة العقد،[1] حيث تسري أحكام التأمين البحري مهما كان النقل مختلطا ما دام تابعا للنقل البحري، ويتضح من ذلك أن هذه القاعدة تأخذ بنظرية التبعية أي الفرع يتبع الأصل فالفرع هنا هو النقل البري أو الجوي او النهري الذي يكون قبل النقل البحري أو بعده ويكون النقل البحري هو الأصل، فتطبق قواعد التأمين البحرية على تلك الأخطار المتعلقة بالنقل التبعي.[2]

وعليه فإن إمتداد الضمان إلى الأخطار غير بحرية في التأمين على البضائع أو السفن يعكس التطور الحديث لفكرة التأمين البحري، التي أصبحت تقوم على توفير حماية متكاملة للبضاعة أو السفينة طوال رحلتها التجارية، وليس فقط أثناء وجودها فوق البحر، بما يضمن إستقرار المعاملات التجارية الدولية وحماية لمصالح المتعاملين الإقتصاديين.

المبحث الثاني: الأخطار البحرية المستثناة من التأمين.

يقتضي تحديد نطاق الضمان في التأمين البحري الوقوف ليس فقط عند الأخطار المشمولة بالتغطية، وإنما كذلك عند الأخطار التي اخرجها المشرع أو إستبعدها المتعاقدين من دائرة التأمين، بإعتبار أن عقد التأمين البحري يقوم على مبدأ التوازن بين الخطر المؤمن منه والقسط المدفوع، فلا يمتد الضمان إلى جميع الأضرار والحوادث دون حدود، ومن هذا المنطلق تدخل المشرع الجزائري لتنظيم الأخطار المستثناة، مميزا بين الأخطار المستبعدة بحكم القانون والأخطار التي يمكن الإتفاق على إدخالها ضمن نطاق الضمان بشروط خاصة، وفي هذا الإطار، نصت المادة 102 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على جملة من الأخطار المستثناة من التأمين البحري، بإعتبارها أخطار تخرج في الأصل عن نطاق الضمان التأميني. غير أن المشرع لم يجعل هذا الإستبعاد مطلقا بالنسبة لجميع الأخطار، إذ جاءت المادة 103 من نفس الأمر لتجيز إمكانية الإتفاق على تغطية بعض الأخطار المستبعدة، متى ورد ذلك

[1]- علي بن غانم، المرجع السابق، صص256-257.

[2]-المرجع نفسه، ص257.

- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص665.

- أحلام نطور، المرجع السابق، ص731.

صراحة في عقد التأمين أو في ملحقاته، وهو ما يعكس الطابع الإتفاقي والمرن لعقد التأمين البحري، خاصة في ظل تطور النشاط البحري وتشعب الأخطار المرتبطة به.

ويترتب على ذلك أن الأخطار الخارجة عن نطاق التأمين البحري ليست على درجة واحدة من حيث طبيعة الإستبعاد، فبعضها يظل خارج دائرة الضمان بصورة أصلية إلى حين الإتفاق على خلاف ذلك، بينما يرتبط البعض الأخر بظروف إستثنائية أو مؤقتة تستوجب تنظيما خاصا، وعليه سيتم تناول هذا المبحث من خلال مطلبين:

- المطلب الأول: الأخطار المستثناة بصفة دائمة.
- المطلب الثاني: الأخطار المستثناة بصفة مؤقتة.

المطلب الأول: الأخطار المستثناة بصفة دائمة.

يقصد بالأخطار المستثناة من التأمين بصفة دائمة تلك الأخطار التي أخرجها المشرع من نطاق الضمان التأمين البحري بحيث لا يلتزم المؤمن بتغطيتها مهما كانت إرادة الأطراف كالخطر الناتجة عن خطأ العمدي الصادر عن المؤمن له،[1] أو تلك الأخطار التي تخالف النظام العام أو القوانين أو الإجراءات الإدارية والتنظيمية، وقد نصت عليها المادة 102 من قانون التأمينات على:"**لا يضمن المؤمن الأخطار الأتية وعواقبها:**

1 – أخطاء المؤمن المتعمدة أو الجسيمة،

2- الأضرار والخسارة المادية الناتجة عن:

- مخالفات أنظمة الإستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والإستيلاء والتدابيرالصحية أو التطهيرية.

- الأضرار التي تتسبب فيها الأثار المباشرة وغير المباشرة للإنفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة الإشعاعية وكذا الأضرار الناتجة عن أثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات.

---

[1]- طالب حسن موسى، "القانون البحري"، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، جامعة باريس، كلية الحقوق-جامعة العلوم التطبيقية، 2007، ص ص231- 232.

- هشام فرعون، المرجع السابق، ص285.

ويتضح من خلال هذه المادة أن المشرع قد حدد جملة من الأخطار المستثناة من الضمان في التأمين البحري، وذلك حماية لتوازن العقدي ومنعا لتحميل المؤمن أخطار لا تدخل في نطاق الطبيعي للتأمين، فقد إستبعد الأخطار الجسيمة الصادرة عن خطأ عمدي من المؤمن له، بعتبار أن التأمين يقوم على حسن النية ولا يجوز أن يتحول إلى وسيلة للإثراء أو التسبب المتعمد في الضرر ويفقد شرط الإحتمال،[1] كما إستثنى الأضرار و الخسائر الناتجة عن مخالفة القوانين والأنظيمة المتعلقة بالإستيراد والتصدير والنقل والأمن إلى جانب الغرامات والمصادرات والتدابير الإدارية والصحية، لكونها ترتبط بمخالفة قانونية أو بإجراءات السلطة العامة. وأخيرا، أخرج المشرع من نطاق الضمان ذات الطابع النووي او الإشعاعي بالنظر إلى خطورتها الإستثنائية وإتساع أثارها وصعوبة تقديرها تأمينيا.

وعليه، سنقسم هذه الأخطار المستثناة إلى ثلاث فروع كالتالي:

- الفرع الأول: أخطاء المؤمن له المتعمدة والجسيمة.
- الفرع الثاني: الأخطار الناتجة عن المخالفات والإجراءات القانونية والإدارية.
- الفرع الثالث: الأخطار النووية والإشعاعية.

1- أحلام نطور، المرجع السابق، ص732.

-أنظر: المادة 102 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

الفرع الأول: أخطاء المؤمن له المتعمدة والجسيمة.

يقوم عقد التأمين البحري على مبدأ حسن النية، لذلك فإن المشرع لم يكتف بتحديد الأخطار المضمونة، بل إستبعد كذلك بعض الأخطار التي يكون للمؤمن له دور في إحداثها أو تفاقمها حماية للتوازن العقدي ومنعا للتحايل على نظام التأمين، ومن بين أهم هذه الأخطار المستثناة بصفة دائمة الأخطار المتعمدة والجسيمة الصادرة عن المؤمن له بإعتبارها تتنافى مع الطبيعة الإحتمالية للخطر المؤمن منه،[1] ويقصد بالخطأ المتعمد ذلك السلوك غير المغتفر الذي يتجه فيه قصد المؤمن له أو وكيله إلى إحداث الضرر أو التسبب في وقوع الخطر المؤمن منه عن علم وإرادة،[2] كتعمد الربان إغراق السفينة أو إتلاف البضائع بقصد الحصول على مبلغ التأمين، وهذا ما نصت عليه المادة 126 من قانون التأمينات والتي نصت على:" **لايضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة**"، ومنه يؤدي هذا النوع من الأخطاء إلى سقوط حق المؤمن له في الضمان لأن التأمين لا يمكن أن يتحول إلى وسيلة للإثراء غير المشروع أو الإحتيال[3].

أما الخطأ الجسيم فهو وإن لم يقترن بقصد الإضرار، إلا أنه يتمثل في إهمال فادح أو رعونة بالغة لا تصدر عن الشخص المعتاد، كإبحار السفينة في ظروف خطيرة دون إتخاد الاحتياطات اللازمة، أو تحميلها بما يفوق طاقتها الإستعابية، ويعامل هذا الخطأ معاملة قريبة من الخطأ العمدي لكونه يكشف عن إستخفاف جسيم بالخطر البحري وبقواعد السلامة البحرية وقد كرس المشرع الجزائري هذا الإستثناء صراحة في المادة 102 من قانون التأمينات، التي نصت على أن المؤمن لا يضمن "أخطاء المؤمن المتعمدة أو الجسيمة " وهو ما يعكس رغبة المشرع في حماية مؤسسة التأمين من التصرفات التي تفقد الخطر صفته الإحتمالية وتجعل وقوعه مرتبطا بإرادة المؤمن له أو إهماله الفاحش.[4]

---

[1]– هشام فرعون، المرجع السابق، ص285.

[2]– طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص231.

[3]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص732.

[4]– أحلام نطور، المرجع السابق، ص732.

– أنظر: الفقرة الأولى من المادة 102 من الأمر 95-07.

وعليه، فإن إستبعاد الأخطاء المتعمدة والجسيمة من نطاق الضمان يعد تطبيقا لمبدأ حسن النية، وتكريسا لفكرة أن التأمين البحري لا يغطي إلا الأخطار العرضية وغير المتعمدة التي تظل خارجة عن السيطرة الكاملة للمؤمن له.

الفرع الثاني: الأخطار الناتجة عن المخالفات والإجراءات القانونية والإدارية.

إلى جانب إستبعاد الأخطاء المتعمدة والجسيمة، إستبعد المشرع الجزائري كذلك الأضرار والخسائر الناتجة عن المخالفات القانونية والإجراءات التي تتخذها السلطات العامة وذلك بموجب المادة 102 في الفقرة الثانية من قانون التأمينات، التي نصت على أن:" ...**المؤمن لا يضمن الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:مخالفات أنظمة الإستيراد والتصدير والعبوروالنقل والأمن، الغرامات والمصادرات والوضع تحت الحراسة والإستيلاء والتدابير الصحية** أو **التطهيرية**"، فيتضح من هذه المادة أن سبب هذا الإستبعاد أن هذه الأخطار غير مشروعة ومحضورة بصفة مطلقة، لمخالفتها للنظام العام.[1]

ويقصد بمخالفات أنظمة الإستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن كل مخالفة يرتكبها المؤمن له أو تابعيه للقواعد المنظمة لحركة البضائع والسفن، سواء تعلق الأمر بعدم إحترام إجراءات الجمارك، أو أعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة، أو مخالفة شروط السلامة والأمن البحري، أو عدم الحصول على التراخيص اللازمة للنقل أو العبور.

فإذا ترتب عن هذه المخالفات حجز البضائع أو منع السفينة من الإبحار أو مصادرة الشحنة فلا يضمنها المؤمن،[2] لأن الضرر هنا لم ينشأ عن خطر بحري مفاجىء، بل عن مخالفة قانونية يمكن تفاديها بإحترام التنظيمات السارية.

كما يشمل الإستثناء الغرامات المالية التي تفرضها السلطات الإدارية أو القضائية بسبب مخالفة القوانين، إذ لا يجوز تحميل المؤمن عبء جزاءات مالية سببها خطأ أو مخالفة المؤمن له، لأن الغرامة ذات طابع شخصي وعقابي، ولا تتفق مع الوظيفة التعويضية لعقد التأمين ويدخل ضمن الإستثناء كذلك كذلك المصادرة والوضع تحت الحراسة والإستيلاء، وهي إجراءات

---

[1]– إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص217.

–أنظر: الفقرة الثانية من المادة 102 من الأمر 95–07 المتعلق بالتأمينات.

[2]– مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص110.

تتخدها السلطات المختصة تجاه السفن أو البضائع عند مخالفة القوانين أو عند وجود أسباب تتعلق بالأمن أو النظام العام، فالمصادرة تعني نقل ملكية الشيء إلى الدولة كجزاء قانوني بينما يقصد بالوضع تحت الحراسة إخضاع الأموال أو البضائع لرقابة السلطات المختصة ومنع التصرف فيها مؤقتا، أما الإستيلاء فيتمثل في وضع الإدارة يدها على السفينة أو البضائع لتحقيق مصلحة عامة أو لدوافع أمنية.

كما إستبعدت المادة ذاتها الأضرار الناتجة عن التدابير الصحية أو التطهيرية، وهي الإجراءات التي تتخدها السلطات الصحية لمنع إنتشار الأوبئة والأمراض، كإتلاف البضائع الملوثة، أو فرض الحجر الصحي على السفن، أو منع دخول بعض الشحنات إلى الموانىء

ويرجع إستبعاد هذه الأخطار إلى إرتباطها بقرارات السلطة العامة الرامية إلى حماية الصحة العامة، وليس الخطر بحري عرضي أو حادث ملاحي، فالمؤمن هنا لا يضمن الأضرار والمصروفات الناشئة عن هذه التدابير.[1]

ومن خلال ذلك يتضح أن المشرع الجزائري إتجه إلى تضييق نطاق الضمان التأميني فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن المخالفات والإجراءات القانونية، تأسيسا على فكرة جوهرية مفادها أن التأمين البحري لا يهدف إلى حماية المؤمن له من نتائج مخالفته للقانون أو من الجزاءات والإجراءات التي تفرضها السلطات العامة، وإنما يقتصر دوره على تغطية الأخطار البحرية المشروعة والإحتمالية التي تخرج عن إرادة الأطراف.

الفرع الثالث: الأخطار النووية والإشعاعية.

إستبعد المشرع الجزائري الأخطار النووية والإشعاعية من نطاق الضمان في التأمين البحري، وذلك بموجب الفقرة الثالثة من المادة 102 من قانون التأمينات، التي نصت على: **عدم ضمان الأضرار الناتجة عن "الآثار المباشرة أوغير المباشرة للإنفجارات وإنبعاث الحرارة والإشعاعات الناتجة عن تحويل نواة الذرة أو إشعاعات المواد المشعة"**، ويقصد بهذه الأخطار الأضرار التي تنجم عن المواد النووية أو المشعة، سواء بسبب الإنفجارات النووية أو تسريب الإشعاعات أثناء نقل هذه المواد بحرا أو تخزينها، وقد تؤدي هذه الأخطار إلى تلوث المياه

[1]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 512.

البحرية، وإلحاق أضرار بالكائنات البحرية والثروة السمكية، فضلا عن تلويث الموانىء والسواحل وإتلاف البضائع والسفن المعرضة للإشعاعات،[1] ويعود سبب إستبعاد هذه الأخطار إلى خطورتها الإستثنائية وصعوبة تقدير حجم الأضرار الناتجة عنها، إضافة إلى إمتداد أثارها لفترات طويلة، الأمر الذي يجعل شركات التأمين البحري العادية غير قادرة على تحمل تبعاتها المالية.

وعليه، فإن المشرع الجزائري أخرج الأخطار النووية والإشعاعية من نطاق الضمان التأميني بإعتبارها أخطارا غير عادية تتجاوز طبيعة الأخطار البحرية التقليدية التي يقوم عليها عقد التأمين البحري.

المطلب الثاني: الأخطار المستثناة بصفة مؤقتة.

إلى جانب الأخطار المستثناة بصفة دائمة، هناك مجموعة من الأخطار التي لا يلتزم المؤمن بضمانها إلا إذا وجد إتفاق مخالف بين الطرفين، وقد تطرق لها المشرع الجزائري من خلال المادة 103 من قانون التأمينات والتي نصت على أن:"**لاتضمن المؤمن الأخطار الأتية عواقبها إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف:**

1-العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،

2-الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب،

3-القرصنة والإستيلاء والحجز أو الإعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات العليا كيفما كان نوعها

4-الفتن والإضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والضرابات

5-إختراق الحصار

6-الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو أشخاص اخرين

[1]- تومي فؤاد، طنفور خالد، "نطاق الخطر في عقد التأمين البحري"، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة ص 37، 2022-2023.

.

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

8-كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.[1]

ومن خلال هذه المادة يتضح أن المشرع قد إستثنى من التأمين هذه الأخطار نظرا لإرتفاع درجة خطورتها وصعوبة تقدير نتائجها المالية، إضافة إلى إرتباط بعضها بظروف سياسية أو أمنية أو بخصائص داخلية في الشيء المؤمن عليه، مما يجعل المؤمن متحفظا في تحملها إلا على بناء إتفاق صريح. وعليه ستناول في هذا المطلب من خلال:

- الفرع الأول: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.
- الفرع الثاني: الأخطار الحربية والأخطار المشابهة لها.
- الفرع الثالث: الأضرار والنفقات غير المباشرة.

الفرع الأول: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.

يعد العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه من بين الأخطار المستناة بصفة مؤقتة في التأمين البحري، وهذا ما جاءت به المادة 103 في الفقرة الأولى من قانون التأمين كما ذكرنا سابقا. ويقصد بالعيب الذاتي هو كل عيب داخلي في الشيء المؤمن عليه يؤذي به إلى الهلاك أو التلف،[2] دون تدخل خارجي، فالضرر في هذه الحالة لا يكون ناتجا عن حادث بحري مفاجئ، وإنما يرجع إلى طبيعة الشيء بذاته أو إلى خصائصه الداخلية التي تؤذي بدورها تدريجيا إلى فساده أو تلفه، كالبضائع القابلة للتلف مثل اللحوم والأسماك والفواكه والسكر والحبوب والجلود، على ذلك تستثني مثل هذه البضائع من الغطاء التأميني إلا إذا إتفق عل خلاف ذلك لأنها من طبيعتها أنها قابلة للتلف فتحمل بدورها هلاكها بنفسها.[3]

---

[1]- أنظر: المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[2]- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص510.

[3]- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص654.

وفي هذا الإتجاه نرى أن قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906 في المادة 55 منه قد إستثنى الهلاك الذي يلحق الشيء المؤمن عليه بفعل الكسر العادي والرشح والعيب الذاتي إلا إذا إتفق خلاف ذلك، وفي هذا السياق أيضا قد عالج المشرع الأردني عدم مسؤولية المؤمن عن الضرر والهلاك الناتجين عن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه في المادة 340 من قانون التجارة البحرية، إلا إذا تم الإتفاق عكس ذلك، أي إتفق على أن يكون المؤمن مسؤولا عما ينجم من ضرر في الشيء المؤمن عليه جراء عيب خاص بها.[1]

إذا نفهم من هذه التشريعات أنه لا يعفى المؤمن من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي، أي يجب أن يكون العيب الذاتي هو السبب الوحيد للضرر دون إشتراك من أي خطر بحري يضمنه المؤمن، فهنا لا يسأل المؤمن عن هذا الضرر إلا ما إتفقا الطرفان خلاف ذلك، فإذا ثبت أن الشيء المؤمن عليه كان سيصل سليما إلى ميناء الوصول لولا تحقق خطر بحري مضمون، فلا محل للإعفاء ويلتزم المؤمن بتعويض الضرر،[2] مثلا تلف بضاعة الليمون بسبب توقف ألالات التبريد في بعض عنابر السفينة من جراء تسرب الغاز أثناء الرحلة، فلا يكون الضرر ناشئا عن عيب ذاتي

وإذا كان الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه نتيجة عيب الشيء الذاتي في جزء منه ونتيجة خطر بحري مضمون في الجزء الأخر، عين القاضي نصيب كل من هذين السببين في إحداث الضرر، وإلتزم المؤمن بتعويض جزء الضرر الناتج عن الخطر البحري المضمون.[3]

وفي مقابل إعفاء المؤمن عن العيب الخفي في البضاعة إلا إذا إتفق الاطراف خلاف ذلك كما هو معلوم وذكرناه سابقا ، فإنه لايعفى عن العيب الخفي في السفينة إذا كان عقد التأمين يغطي جسم السفينة، وكان بها عيب خفي يستعصي معرفته على المجهز ذلك لأن السفينة لا تبحر إلا بعد حصولها على شهادة معاينة وصلاحية للرحلة البحرية يمنحها للسفينة أخصائيون وخبراء في علم السفن فإذا ظهر بعد ذلك عيب فيها فإن ذلك يخرج عن نطاق معرفة المجهز

---

[1]– نقلا عن: عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص655

–أنظر: المادة 340 من القانون الأردني للتجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972.

– أنظر: المادة 55 من القانون الإنجليزي، 1906، لندن 1983.

[2]– مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص112.

[3]–المرجع نفسه ، ص 112.

ومن ثم فإن المؤمن لا يعفي من المسؤولية عن التعويض عن الضرر،[1] وهذا ما نصت عليه المادة 127 من قانون التأمين:"**لا يضمن المؤمن، الأضرار إلا إذا إتفق على خلاف ذلك الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار الناتجة والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة**"،[2]فالمشرع الجزائري هنا إعتبر العيب الخفي في السفية مضمون التأمين كون أن السفن الحديثة كثيرة التعقيد وتحوى أجهزة معقدة بحيث يتعذر على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية.[3]

وعليه فإن العيب الذاتي يضل من الاخطار المستثناة أصلا من الضمان، غير أن التشريع أباح إمكانية الإتفاق على خلاف ذلك، مما تجعل تغطيته مستبعدة إستبعاد مؤقتا أو نسبيا خلافا على للأخطار المستثناة بصفة دائمة التي لايجوز الإتفاق على ضمانها.

الفرع الثاني: الأخطار الحربية والأخطار المشابهة لها.

أغلبية التشريعات قديما كانت تنص على أن الأخطار الحربية من الأخطار التي يضمنها التأمين نظرا لكثرة الحروب وطول مدتها في ذلك الوقت، فمند نشأة التأمين البحري إرتبطت هذه الحروب بالملاحة التجارية إرتباطا وثيقا إذ كانت السفن التجارية قديما عرضة لمخاطر القرصنة البحرية، الحصار، المصادرة، وأعمال العدوان التي كانت تشكل جزءا من النشاط البحري، الأمر الذي دفع تضمين هذه الأخطار ضمن عقود خاصة وبأقساط مرتفعة تتناسب مع درجة الخطورة،[4] إلى غاية النصف الثاني من القرن التاسع عشر حيث بدأت الحروب في النقصان وتعزيز الأمن والسلم الدولي، وتطور العلاقات الدولية وظهور قواعد قانونية وتنضيمية حديثة للملاحة أصبحت الأخطار الحربية مستبعدة من التأمين في التشريعات الحديثة إلا إذا ما جاء إتفاق خلاف ذلك بين الطرفين.

والمشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات قد إستبعد الأخطار الحربية والمشابهة لها من التأمين إلا إذا ما جاء إتفاق يخالف ذلك، ويتضح ذلك من خلال ما جاءت به المادة 103

---

[1]– عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ص655–656.

[2]– أنظر: المادة 127 من الأمر 95–07 المتعلق بالتأمينات.

[3]– مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص109.

[4]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص507.

من قانون التأمينات في الفقرة 2 إلى الفقرة 5. والتي نصت على أن: **"لا يضمن المؤمن الأخطار الاتية وعواقبها إلا إذا كلن هناك إتفاق مخالف:**

...2_الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب،

3_القرصنة والإستلاء والحجز أو الإعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها،

4-الفتن و الإضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات،

5_إختراق الحصار.[1]

و يقصد بالخطر الحربي هو ذلك الخطر أو الحادث الذي سببه المباشر عملا حربيا ولا يقصد بالأعمال الحربية فقط وسائل القتال التي يستخدمها أحد المتحاربين بقصد إخضاع العدو، بل أيضا وسائل القهر التي يستخدمها ضد الأموال الخاصة،[2] سواء كانت هذه الحرب أهلية أو دولية معلنة أو غير معلنة. ومن بين هذا الأخطار الحربية نذكر إصابة سفينة بقديفة أو إصطدامها بلغم بحري أو بالشبكة الواقية من الغوصات، أو توقيف عن السفر صدر من السلطات العامة كأحد الإجراءات المتخد من وزارة الدفاع الوطني كحضر التجارة مع دولة متحاربة.

ويقصد بالأخطار المشابهة للأخطار الحربية هي تلك الوقائع التي تتشابه مع طبيعتها وآثارها مع الأعمال الحربية، ومن بين هذه الأخطار، الألغام البحرية و أعمال الإرهاب التي تستهدف السفن أو الموانئ البحرية بإستعمال المتفجرات أو الأسلحة، وكذا أعمال التخريب التي يقوم بها أشخاص أو جماعات بقصد الإضرار بالسفينة أو البضائع المؤمن عليها، كما تدخل أيضا ضمن هذه الأخطار أعمال القرصنة المسلحة التي أصبحت من التهديدات الخطيرة للملاحة البحرية حيث يتم إعتراض السفن والإستيلاء عليها أو إحتجاز طواقمها مقابل فدية إضافة إلى ذلك الفتن والإضطرابات الشعبية و إغلاق إذ تتشابه هذه الأعمال مع أعمل الحرب

[1]- أنظر: المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[2]- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص114.

على أنها أعمال عنف ضد الأشخاص أو الأموال ولا تخضع للتأمين إلا بوجود إتفاق يخالف ذلك مثلها مثل الأخطار الحربية .[1]

غير أن الإشكال الحقيقي الذي تثيره الأخطار الحربية والمشابهة لها لا يكمن فقط في جسامة الأضرار التي تحدثها، وإنما أيضا في صعوبة إثبات العلاقة بين الضرر اللاحق بالسفينة أو بالبضاعة و بين الخطر ذاته، فكثيرا ما تتداخل عدة أسباب في وقع الحادث البحري، بحيث تحديد ما إذا كان الضرر ناتجا عن خطر بحري عادي أم عن عمل حربي أو خطر مشابه له، فقد تتعرض السفينة مثلا لعطل أو غرق أثناء وجودها بمنطقة نزاع مسلح الأمر يثير خلافا حول السبب الحقيقي للضرر، وهل يرجع إلى العمليات الحربية أم إلى سبب بري مستقل كالعاصفة أو خطأ الملاحة.

وتزداد هذه الصعوبة عندما تكون آثار الأخطار الحربية غير مباشرة أو عندما تتزامن مع أخطار بحرية أخرين مما يجعل عملية الإثبات معقدة بالنسبة للمؤمن له خاصة وأن تحديد سبب الضرر يترتب عليه ما إذا كان المؤمن ملزما بالتعويض أم لا، ولهذا تدخل المشرع لمعاجة هذه الوضعية فنص المادة 104 من قانون التأمينات على أنه: "**يفترض، في حالة إنعدام الدليل الذي يمكن من إسناد الحادث إلى خطر حربي، أنه ناتج عن خطر بحري**".[2] ويفهم من هذا النص أن المشرع رجح تفسير الشك لصالح المؤمن له، وذلك حماية له من الحرمان من التعويض بسبب صعوبة الإثبات، خاصة وأن الأخطار الحربية غالبا ما تختلط بالأخطار البحرية العادية أثناء الرحلة البحرية، وبالتالي فإن الأصل عند عدم إمكانية تحديد السبب الحقيقي للحادث بدقة، هو إعتبار الضرر داخلا ضمن الأخطار البحرية المضمونة.

الفرع الثالث: الأضرار والنفقات غير المباشرة.

نصت المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، في فقراتها من 6 إلى 8 على مجموعة من الأخطار التي لا يضمنها المؤمن إلا إذا وجد اتفاق مخالف، حيث استبعدت بعض الأضرار والنفقات التي لا ترتبط مباشرة بالمال المؤمن عليه أو بالخطر البحري المؤمن

---

[1]-مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص ص120-121.

- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص658.

[2]- أحلام نطور، المرجع السابق، ص734.

- أنظر: المادة 104 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

منه، ويتعلق الامر بالأضرار التي تلحق بالغير بسبب البضائع المؤمن عليها، والنفقات الناتجة عن الحجز والكفالات، إضافة إلى الأضرار غير المادية المباشرة وهو ما يعكس إتجاه المشرع إلى حصر الضمان في الخسائر المادية المباشرة دون غيرها.

أولا- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو اشخاص أخرين.

نصت الفقرة السادسة من المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على:"**عدم ضمان الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو أشخاص أخرين"**[1].

ويقصد بها الأضرار التي تمتد أثارها إلى الغير بسبب طبيعة البضائع المؤمن عليها أو حالتها، كإتلاف بضائع أخرى أو إلحاق ضرر بالأشخاص أثناء النقل البحري.

وقد إستبعد المشرع هذا النوع من الأضرار من نطاق الضمان لأنه يتعلق بمسؤولية المؤمن له تجاه الغير أكثر من تعلقه بالمال المؤمن عليه ذاته، لذلك لا يلتزم المؤمن بتغطيتها إلا إذا وجد إتفاق مخالف.

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

إستبعدت الفقرة السابعة من المادة 103" جميع النفقات أو التعويضات المبنية عن الحجز أو الكفلات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون" ويشمل ذلك المصاريف والتعويضات التي يتحملها المؤمن له بسبب حجز السفينة أو البضائع وما يترتب عنه من تقديم كفالات أو ضمانات مالية للإفراج عنها. ويعود سبب هذا الإستبعاد إلى أن هذه النفقات لا تنتج في الأصل عن الخطر البحري المؤمن منه مباشرة، وإنما عن إجراءات قانونية أو إدارية، غير أن المشرع أجاز ضمانها إذا ثبت إرتباطها بخطر مشمول بالتأمين[2].

[1]-أنظر: الفقرة السادسة من المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[2]-أنظر: الفقرة السابعة من المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ثالثا- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسارة المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

نصت الفقرة الثامنة من المادة 103 على إستبعاد" كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسارة المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة"، وهو ما يعني أن التأمين البحري لا يشمل الأضرار غير المباشرة أو التبعية التي لا تمس المال المؤمن عليه بصورة مباشرة كخسارة الأرباح أو التأخر في تنفيد الالتزامات التجارية[1].

ويتضح من ذلك أن المشرع حصر نطاق الضمان في الأضرار المادية المباشرة التي تلحق بالمال المؤمن عليه، وإستبعد ما عداها إلا إذا إتفق الطرفان على خلاف ذلك.

ويستخلص من دراسة الفصل الثاني أن المشرع الجزائري لم يترك نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري مفتوحا على إطلاقه، وإنما أحاطه بضوابط دقيقة تحدد حدود إلتزام المؤمن. فقد إمتد في بعض الحالات إلى أخطار غير بحرية متصلة بالرحلة البحرية وتابعة لها بحكم القانون أو الإتفاق، متى كان لها إرتباط وظيفي بعملية النقل البحري وفي المقابل وضع المشرع قيودا على هذا الضمان من خلال إستبعاد طائفة من الأخطار والأضرار التي لا تمس المال المؤمن عليه مباشرة أو التي تتجاوز طبيعة الخطر المؤمن منه، مع إمكانية إدراج بعضها ضمن التغطية التأمينية بإتفاق خاص بين الأطراف، بما يعكس حرصه تحقيق توازن دقيق بين إستقرار المعاملات البحرية وحماية مصالح أطراف عقد التأمين.

[1]-أنظر: الفقرة الثامنة من المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

خاتمة

خاتمة

في ختام هذه الدارسة التي تناولنا فيها موضوع الخطر في التأمين البحري، يتضح لنا أن هذا العنصر يمثل الأساس الجوهري الذي يقوم عليه عقد التأمين البحري، بإعتباره السبب المباشر لوجوده والركيزة التي تحدد على أساسها طبيعة الإلتزامات المتبادلة بين أطراف العلاقة التأمينية، فالتأمين البحري لم ينشأ إلا لمواجهة الأخطار التي تهدد الملاحة البحرية وما يرتبط بها من مصالح مالية وتجارية، وهو ماجعل من الخطر البحري محورا رئيسيا الذي أعطى إهتمام كل من الفقه والتشريع على حد سواء.

وقد أظهرت الدراسة أن الخطر البحري يتميز بطبيعة خاصة تفرض تمييزه عن غيره من الأخطار في فروع التأمين الأخرى، وذلك راجعأ إلى ما يكتنفه من إحتمالات متعددة ومتغيرة فهو لا يقتصر على الأخطار الطبيعية الناتجة عن تقلبات البحر، بل يمتد ليشمل الأخطار البشرية والقانونية والإدارية والإستثنائية، الأمر الذي يعكس إتساع نطاقه وتعقد تنظيمه.

كما تبين أن الإحاطة القانونية بعنصر الخطر لم تكن مجرد تنظيم شكلي، وإنما جاءت في إطار متكامل يرمي إلى ضبط مفهومه وبيان شروطه وتحديد أنواعه، مع بيان الأخطار التي يشملها الضمان وتلك التي تخرج عن نطاقه، وقد ساهم هذا التنظيم في تكريس التوازن بين مصلحة المؤمن له في الحصول على حماية تأمينية فعالة، ومصلحة المؤمن في إلتزامه ضمن حدود واضحة تمنع التوسع غير المبرر في نطاق الضمان.

ومن خلال معالجة مختلف جوانب الموضوع، إتضح أن الخطر البحري لا يكتسي أثره القانوني إلا إذا توفرت فيه مجموعة من الشروط الأساسية، أهمها أن يكون محتمل الوقوع أن يكون مستقبلا، مشروعا، وغير متوقف على الإرادة المنفردة للمؤمن له. ويبرز من خلال حرص التنظيم القانوني على ضمان مشروعية العلاقة التأمينية وربطها بمبدأ حسن النية الذي يعد من المبادئ الأساسية في هذا المجال.

كما أظهرت الدراسة أن نطاق التغطية التأمينية للأخطار البحرية يقوم على التمييز بين الأخطار البحرية الداخلة ضمن الضمان، والأخطار المستثناة منه سواء بصفة دائمة أو مؤقتة ويهدف هذا التمييز إلى تحقيق قدر من الوضوح في تحديد الإلتزامات، مع مراعاة خصوصية النشاط البحري وما يرتبط به من مخاطر إستثنائية قد يصعب إدراجها ضمن التغطية العادية.

ومن خلال ما تم توصل إليه، يمكن القول أن الإطار القانوني المنظم للخطر البحري قد نجح إلى حد معتبر في الإحاطة بمختلف جوانبه الأساسية، غير أن هذه الإحاطة تبقى نسبية بالنظر إلى التطورات المتسارعة التي يعرفها قطاع النقل البحري، وظهور صور جديدة من الأخطار تفرض ضرورة مراجعة الأحكام القائمة بما يتناسب مع متطلبات الواقع العملي.

ومن بين الملاحظات التي تم إستخلاصها أثناء إعداد بحثنا هذا مجموعة من النتائج وهي:

– يعد الخطر البحري العنصر الجوهري في عقد التأمين البحري، وأن فعالية الحماية التأمينية تتوقف على مدى دقة تحديده وضبط نطاقه، كما أن مرونة النظام القانوني في تنظيمه تمثل عاملاً أساسيًا في إستمرارية هذا النوع من التأمين وقدرته على مواكبة التحولات الحديثة.

– إن التمييز بين الأخطار المضمونة والأخطار المستثناة تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المؤمن له ومصلحة المؤمن.

– خصوصية الخطر البحري يتميز بالشمول والتعقيد، الأمر الذي يجعل ضبطه القانوني مسألة دقيقة تستوجب وضوحا تشريعيا.

– يعتبر تحديد شروط الخطر البحري الوسيلة القانونية لضمان مشروعية العلاقة التأمينية وحماية التوازن العقدي.

ومن خلال ما توصلنا إليه من إستنتاجات حاولنا الوقوف على بعض الاقتراحات، بهدف تسليط الضوء على الصعوبات المتواجدة في هذا الموضوع بغية الوصول إلى حلول في موضوع الخطر البحري وهي :

– ضرورة تحديث الأحكام القانونية المنظمة للخطر البحري، بما يحد من الغموض بما يواكب التطورات الحديثة في مجال الملاحة البحرية.

– تشجيع على تكوين قضاة متخصين وذوي خبرة في القانون البحري للفصل في المنازعات المتعلقة بإثبات الخطر.

– وضع تعريف قانوني أكثر دقة ووضوحا للخطر البحري، بما يحد من الغموض والإختلاف في التفسير.

وفي الأخير نأمل أن يحظى موضوع الخطر في التأمين البحري بإهتمام أكبر من قبل الفقه والقانون وأن يتم ضبط كافة جوانبه العملية والقانونية.

قائمة المصادروالمراجع

أولا-المصادر:

أ -النصوص القانونية.

-القوانين:

1-القانون المدني الفرنسي الصادر بموجب قانون في 21 مارس 1804، الموافق ل30 فانتوز السنة الثانية عشر وفق التقويم الجمهوري الفرنسي والصادر عن الحكومة الفرنسية.

2-القانون الإنجليزي للتأمين البحري لسنة 1906، الصادر عن برلمان المملكة المتحدة، رقم08، بتاريخ 21 ديسمبر 1906، ودخل حيز التنفيذ في 01 يناير 1907.

3- القانون المصري رقم 08 لسنة 1990 "المتعلق بالتجارة البحرية"الصادر بتاريخ 1990/04/22،نشر بتاريخ1990/05/03 في الجريدة الرسمية العدد18

4_ القانون 10-04، مؤرخ في 05 رمضان 1431، الموافق 15 غشت 2010 الصادر في ج ر 46.

-الأوامر:

1- الأمر75-58 المتعلق بالقانون المدني المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم

2- الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الصادر في الجريدة الرسمية 10 أبريل 1977، العدد 29، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98، المؤرخ في 25 جوان 1998، الصادر في ج ر 47.

3-الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 1995/01/25 الجريدة الرسمية، العدد 13، الصادر بتاريخ 1995/03/08.

ب-المعاهدات.

1-معاهدة بروكسل الموقعة في 23 أكتوبر 1910 ببلجيكا الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري.

ثانيا- المراجع باللغة العربية:

أ- الكتب.

1. إيمان فتحي حسن الجميل، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
2. طالب حسن موسى، "القانون البحري"، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، جامعة باريس، كلية الحقوق-جامعة العلوم التطبيقية، 2007.
3. عبد الرزاق السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني"، الطبعة الثالثة، الجزء السابع، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، 2009.
4. عبد القادر حسين العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، عمان، 1999.
5. علي بن غانم "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
6. مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر،2005.
7. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر،2005.
8. هشام فرعون" القانون التجاري، البحري" الطبعة الثانية، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، مديرية الكتب لمطبوعات الجامعية، 1985.

ثالثا- المجلات:

1. أحلام نطور، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات القانونية، العدد 03، المجلد 07، تاريخ النشر، 2020/09/15، عنابة.

2. إيمان سريري، "نظرية القوة القاهرة والظروف الطارئة في ضوء أزمة كورونا"، مجلة القانون والعلوم الدولية، جامعة حسن الأول– المغرب، 04يونيو2020.
3. بورطال أمينة، "امتداد التأمين البحري للضمان الأخطار غير البحرية"، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد4. 01 مارس 2016.
4. مجلة الالتزامات والعقود الفرنسية، نسخة محلية مصادق عليها من طرف المجلس الوطني للتنظيم الأحكام التشريعية والترتيبية الجاري بها المعمول وفقًا للقانون، عدد87، المؤرخ في 15 أوت 2005.
5. مولاي بلقاسم، "أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري"، مجلة القانون والعلوم السياسية، العدد01، المؤرخ في 1 جانفي 2016.

رابعا– المذكرات والرسائل الجامعية:

أ–مذكرات الماجيستر.

1. شيرين عبد حسن يعقوب"الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري"،مقدمة للحصول على شهادة الماجيستر،كلية الحقوق،جامعة الشرق الأوسط،الأردن، 2010

ب–مذكرات الماستر.

1. زقرير خديجة، قراشة مسعودة، "القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري "، مذكرة في إطار مقتضيات نيل شهادة الماستر في القانون العقود والمسؤولية، جامعة عمار ثليجي، 2016/2015.

2. أسماء بخوش،"النظام القانوني للخطر في التأمين البحري"،مذكرة مقدمة للحصول على شهادة الماستر،قسم الحقوق جامعة 20 أوث1955سكيكدة، 2018.

3. تومي فؤاد، طنفور خالد، "نطاق الخطر في عقد التأمين البحري"، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2022-2023.

ب_ المحاضرات.

1 -بوغالم يوسف، / "الشروط الخاصة بالخطر محل عقد التأمين البحري"/، محاضرات موجهة لطلبة سنة ثانية ماستر قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق جامعة جيجل، 2024-2025.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

شكر و تقدير .....

إهداء .....

قائمة المختصرات .....

مقدمة..... 2

❖ الفصل الأول: الإطار العام للخطر في التأمين البحري..... 8

المبحث الأول: مفهوم الخطر في التأمين البحري. 9

المطلب الأول: تعريف الخطر في التأمين البحري..... 9

الفرع الأول: التعريف الفقهي للخطر في التأمين البحري 10

أولا- تعريف الفقيه الفرنسي أمر جون:..... 10

ثانيا- تعريف الفقيه روني روديار: 10

ثالثا- تعريف الفقيه المصري مصطفى كمال طه: 11

الفرع الثاني: التعريف التشريعي للخطر في التأمين البحري. 11

أولا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع الجزائري:..... 11

ثانيا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع الفرنسي:..... 12

ثالثا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع الإنجليزي: 13

رابعا- تعريف الخطر محل التأمين البحري في التشريع المصري:..... 13

المطلب الثاني: أنواع الخطر في التأمين البحري..... 14

الفرع الأول: الخطر الثابت و الخطر غير الثابت 14

أولا- الخطر الثابت:..... 14

ثانيا- الخطر غير الثابت:..... 14

فهرس المحتويات

الفرع الثاني: الخطر المعين و الخطر غير المعين 15

أولا– الخطر المعين: 15

ثانيا– الخطر غير المعين: 15

المبحث الثاني: شروط الخطر في التأمين البحري..... 16

المطلب الأول: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري. 16

الفرع الأول: أن يكون الخطر محتمل الوقوع..... 17

الفرع الثاني: أن يكون الخطر مشروع..... 18

الفرع الثالث: ألا يتوقف الخطر على محض إرادة طرفي العقد. 19

المطلب الثاني: الشروط الخاصة للخطر في التأمين البحري. 20

الفرع الاول: الطابع البحري للخطر. 21

الفرع الثاني: أن يكون الخطرفي الزمان و المكان المتفق عليه. 21

أولا– زمان الأخطار: 22

ثانيا– مكان الأخطار: 23

❖ الفصل ثاني:نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري 27

المبحث الأول: الأخطار البحرية التي يشملها التأمين. 28

أولا– التصادم البحري:..... 30

ثانيًا– العاصفة والغرق و الجنوح: 31

الفرع الثاني: الأخطار البحرية الناتجة عن قوة قاهرة. 32

أولا– التعريف الفقهي للقوة القاهرة: 33

ثانيا– التعريف التشريعي للقوة القاهرة: 34

المطلب الثاني: الأخطار غير البحرية. 35

الفرع الأول: إمتداد الضمان إلى الأخطار غير البحرية في التأمين على السفينة..... 36

فهرس المحتويات

الفرع الثاني: إمتداد الضمان إلى الأخطار غير البحرية في التأمين على البضائع. 37

المبحث الثاني: الأخطار البحرية المستثناة من التأمين. 38

المطلب الأول: الأخطار المستثناة بصفة دائمة. 39

الفرع الأول: أخطاء المؤمن له المتعمدة والجسيمة. 40

الفرع الثاني: الأخطار الناتجة عن المخالفات والإجراءات القانونية والإدارية. 42

الفرع الثالث: الأخطار النووية والإشعاعية..... 43

المطلب الثاني: الأخطار المستثناة بصفة مؤقتة. 44

الفرع الأول: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه..... 45

الفرع الثاني: الأخطار الحربية والأخطار المشابهة لها. 47

الفرع الثالث: الأضرار والنفقات غير المباشرة..... 49

أولا- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو اشخاص أخرين..... 50

ثانيا- جميع النفقات أو التعويضات المبنية عن الحجز أو الكفلات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون. 50

خاتمة..... 53

فهرس الموضوعات..... 62

ملخص الدراسة.....

ملخص الدراسة

تتناول هذه المذكرة موضوع "الخطر في التأمين البحري"، باعتباره العنصر الجوهري والركيزة الأساسية التي يقوم عليها عقد التأمين، حيث لا وجود للتأمين بغياب الخطر، تهدف الدراسة إلى توضيح ماهية الخطر البحري وشروطه، وتسليط الضوء على أنواعه المتعددة (كالأخطار المغطاة والأخطار المستثناة)، مع بيان أثره المباشر على التزام المُؤَمِّن بدفع التعويض عند وقوع الحادث، وقد خلصت المذكرة إلى أن التحديد الدقيق لطبيعة الخطر البحري يُعد أمراً بالغ الأهمية لتجنب النزاعات، مما يتطلب نصوصاً قانونية واضحة تضمن التوازن وتحمي حقوق كل من المُؤَمِّن والمُؤَمَّن له في مواجهة مخاطر البحر.

الكلمات المفتاحية :التأمين البحري، الخطر البحري، عقد التأمين، الأخطار المغطاة والمستثناة، التعويض، حوادث البحر.

Abstract:

This thesis addresses the topic of "Risk in Marine Insurance," considering it the core element and fundamental pillar upon which the insurance contract is based, as there is no insurance without risk. The study aims to clarify the nature and conditions of marine risk, highlighting its various types (such as covered and excluded risks), and demonstrating its direct impact on the insurer's obligation to pay compensation upon the occurrence of an incident. The thesis concludes that precisely defining the nature of marine risk is crucial to avoiding disputes. This necessitates clear legal provisions that ensure a contractual balance and protect the rights of both the insurer and the insured against the perils of the sea.

Keywords: Marine insurance, Marine risk, Insurance contract, Covered and excluded risks, Compensation, Perils of the sea.