جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

خصوصية عقد التأمين البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص :قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطلبة:

- علي بوعيطة بلال
- بوربطة صلاح الدين

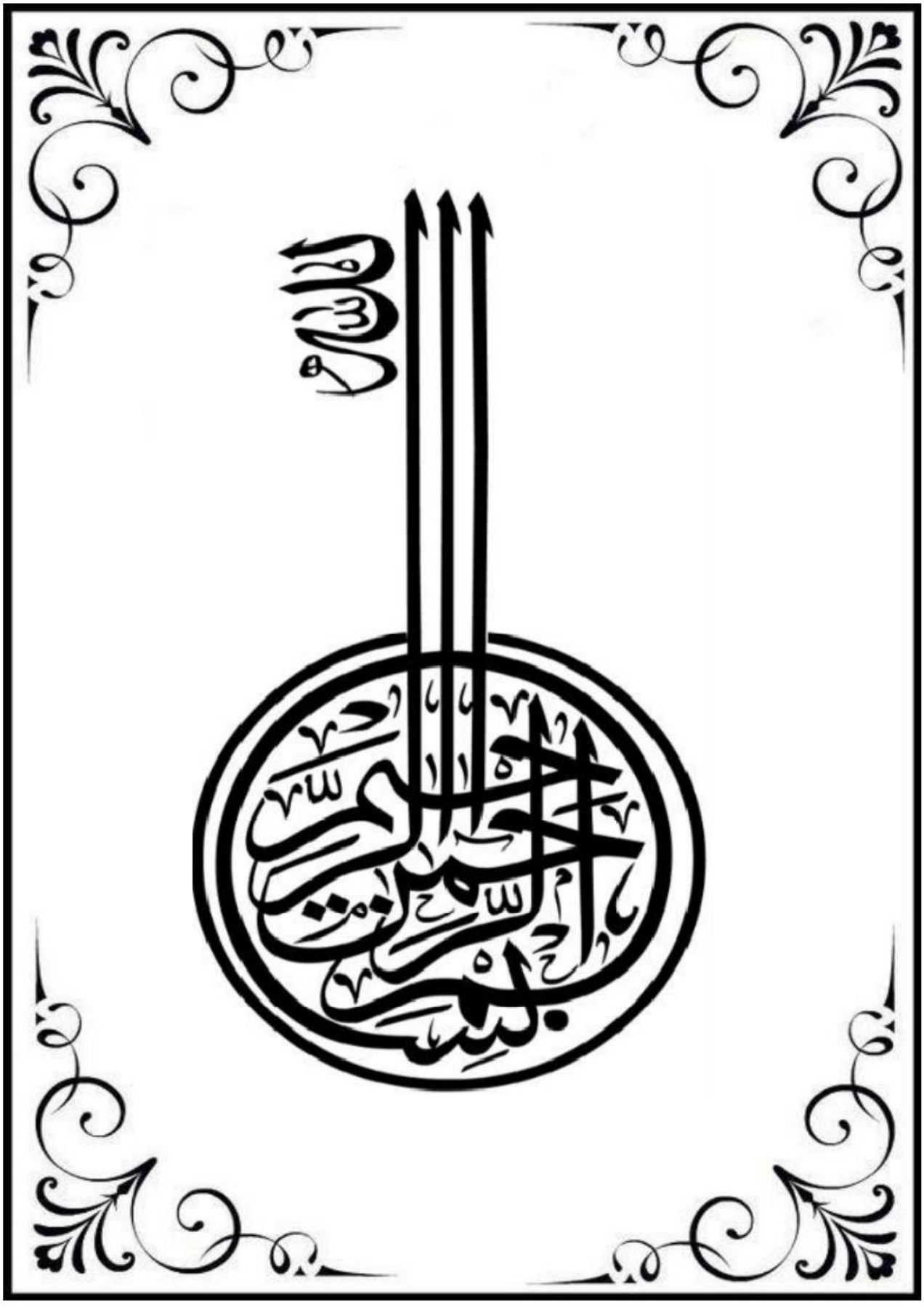
تحت إشراف:

أ/ عقر الدماغ صلاح الدين

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/مقيمح وسيلة	أستاذ محاضر	رئيسا
د/عقر الدماغ صلاح الدين	أستاذ محاضر	مشرفا و مقررا
د/بوغازي مريم	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2023


بسم الله الرحمن الرحيم

دعاء

بِسْمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحْمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

قَالَ رَبِّ ٱشْرَحْ لِي صَدْرِي ۝ وَيَسِّرْ لِيٓ أَمْرِي ۝ وَٱحْلُلْ عُقْدَةً مِّن لِّسَانِي ۝ يَفْقَهُواْ قَوْلِي ۝

* سورة طه *

الآيات 25،26،27،28

الشكر والتقدير

الحمد والشكر لله حمدا يليق بجلال وجهه وعظيم سلطانه، ولولا التوفيق منه سبحانه ما كنا لنعلم ونسعى من هذا العلم شيئا.

نتقدم بجزيل الشكر لكل من قدم لنا يد العون في إنجاز هذا العمل سواء من قريب أو من بعيد زميلا كان أم أستاذا سواء بكلمة طيبة أو معلومة مفيدة.

كما نتقدم بالشكر بصفة خاصة إلى أستاذنا المشرف عقر الدماغ صلاح الدين، الذي أمدنا بالنصائح والمعلومات وكان خير ربان لخير طاقم، دون أن ننسى تحية شكر خالصة لكل من الأستاذ بوالصلصال نور الدين، الأستاذة نطور أحلام، الأستاذ رزاقي مروان.

كما نود أن نتقدم بالشكر للجنة المناقشة على قبولها مناقشة هذا العمل المتواضع.

إهداء

إلى صاحب السيرة العطرة، والفكر المُستنير؛

فلقد كان له الفضل الأوَّل في بلوغي التعليم العالي

(والدي الحبيب)، أطال الله في عُمره.

إلى من وضعتني على طريق الحياة، وجعلتني رابط الجأش،

وراعتني حتى صرت كبيرًا

(أمي الغالية)، اطال الله عمرها .

إلى إخوتي؛ من كان لهم بالغ الأثر في كثير من العقبات والصعاب.

إلى جميع أساتذتي الكرام؛ ممن لم يتوانوا في مد يد العون لي

أُهدي إليكم بحثي

صلاح

إهداء

إلى من حملتني وربتني وسهرت على رعايتي أمي العزيزة
أطال الله عمرها وجعل الجنة منزلها
صاحبة الفضل في وصولي إلى ما أنا عليه اليوم.

إلى قدوتي في الحياة أبي العزيز أطال الله عمره وجزاه فسيح جنانه
من أفنى عمره لأجلي وسهر الليالي توفيرا لإحتياجاتي.

إلى إخوتي الفتيات وخاصة أختي الكبرى
التي كانت منارة دربي.

إلى طبيبتي من كانت رفيقة عمري وشراع سفينتي.

وأخيرا و ليس آخرا أهدي هذا العمل لي لإيماني
بنفسي وبقدراتي وتحاملي على نفسي وقيامي
بكل العمل الشاق بنفسي .

بلال

Pixiz

قائمة المختصرات

ق.م.ج	قانون مدني جزائري
ق.ب.ج	قانون بحري جزائري
ق.تأ	قانون التأمين
م.م	معدل متمم
م	مادة
د.ط	دون طبعة
د.م.ن	دون مكان نشر
د.س	دون سنة
ص	صفحة
ص.ص	من صفحة إلى صفحة

مقدمة

مقدمة:

تمثل التجارة البحرية حاليا ثلاث أرباع حجم المبادلات التجارية وما دعم هذا الارتفاع هو موجة اقتصاد السوق التي سيطرت على الاقتصاد العالمي، ونظرا لكون السفينة هي محور الاستغلال في هذا الميدان وأساسه في تحقيق المبادلات التجارية الدولية هذا ما أوجب إيجاد سبيل لضمان بقاء هذا النظام من جهة، وكذا ضمان تطوره من جهة أخرى، وذلك بخلق حماية لهذه السفينة وكذا البضاعة المحملة عليها لما يعرفه النقل البحري من مخاطر مقارنة مع باقي طرق النقل الأخرى، ونظرا لحاجة المتعامل الاقتصادي في مجال التجارة البحرية وكذا التشريعات إلى ما يعرف بالتأمين البحري كوسيلة لضمان وحماية مصالحهم ونشاطاتهم، أصبح للتأمين البحري نظاما خاصا مستقلا بذاتيته وخصوصياته لارتباطه بالنشاط المائي منذ سالف العصور، إذ أن قواعده القانونية بدأت عادات وتبلورت عُرفا ودُونت في مجموعات ثم قُنِنَتْ، وكلها تدور حول وسيلة وغاية واحدة هي إنهاء الرحلة البحرية في أمن وسلام.

وعليه أصبح التأمين البحري يلعب دورا هاما في جلب رجال الأعمال واستثمار أموالهم دون التحفظ أو التردد بسبب الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة، ومنه فالتأمين البحري ضرورة لا محالة منها.

والتأمين البحري ليس بحديث اليوم، إنما تعود جذوره إلى العهد اليوناني، لكن ليس بهذه التسمية إنما كان يتمثل في شكل قرض بحري يقدم للمجهز أو الشاحن من أجل تغطية رحلة بحرية، أين أطلقت عليه تسمية التأمين البحري إبتداء من القرن الرابع عشر(14)، وكان ذلك على يد 'اللومبارديين' في شمال إيطاليا الذين هاجروا إلى بريطانيا حيث أسسوا فيها صناعة التأمين، أما بالنسبة لفرنسا فلم تعرف التأمين البحري بمفهومه الدقيق إلا في القرن الخامس عشر(15) أين قُننت قواعده في مرشد البحر في نهاية القرن السادس

عشر(16)، ثم نُقلت في الأمر الملكي الفرنسي الصادر سنة 1681، بعدها تم توظيفها في التقنين التجاري في سنة 1807 [1].

إلا أن ظهور التأمين البحري بمفهومه الحالي كان بفضل ' قهوة اللويدز ' في انجلترا في نهاية القرن السابع عشر(17)، التي كانت مقر اجتماع المهتمين بالشؤون البحرية و على رأسها الإهتمام بالتأمين بفضل الفقيه 'إدوارد لويدز' الذي كون جماعة أصبحت تلقب بجماعة 'اللويدز' حيث ساهمت في تطوير قواعد التأمين البحري.

إذ تعتبر هيئة 'اللويدز' من أعرق وأشهر الهيئات في هذا المجال، حيث ظهرت فكرة عقد القرض البحري من طرف هاته الهيئة، الذي بموجبه يقوم شخص بإقراض مجهز السفينة مبلغا من النقود لتجهيز السفينة وشحن البضاعة ومن ثم لا يستوفي الدائن دينه إذا غرقت السفينة، أما إذا وصلت البضاعة سالمة يلتزم المدين برد المبلغ المقرض مضافا إليه فوائد مرتفعة تعد مقابل لمخاطرة الدائن في هذا العقد.

وبإعتبار الجزائر من الدول المعتمدة أساسا على إقتصادها البحري خاصة فيما يتعلق بنقل البترول والنفط، حيث أصبحت العمليات الإقتصادية للدولة عبر البحر تقدر نسبتها ب 98 % حاليا، هذا ما دفع بالضرورة إلى الإهتمام بتنظيم التأمين ووضع أسسه القانونية وبالأخص التأمين البحري.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية التأمين البحري فالمنافسة الحالية في هذا المجال ما دفع بالمشرع الجزائري إلى الإهتمام بهذا النوع من التأمينات على عكس ما سبق، كونه لم يتناول موضوع التأمين البحري في القانون البحري الصادر في 76-08 إلا بعد صدور أول قانون متعلق بالتأمينات الأمر 80-07 والملغى بموجب القانون 95-07 المؤرخ في 1995/01/25 الذي يعتبر النص الأساسي للمظهر الحالي لقطاع التأمينات، بالرغم من صدور القانون

[1] _ محمد شحماط، الوجيز في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص ص 12-13.

رقم 06-04 بتاريخ 20 فبراير 2006 الذي هو في طور التطبيق وهذا ما ساهم في وضع الشكل التنظيمي الحالي.

وذلك بمحاولة من المشرع الجزائري للتوفيق بين حقوق المؤمن والمؤمن له بموجب عقد التأمين الممثل للرابطة القانونية بين صاحب السفينة أو البضاعة مع المؤمن الذي هو شركة التأمين، التي تتحمل تعويض المؤمن له عند وقوع الضرر الناتج عن خطر بحري كما سنعرف ذلك فيما بعد، مقابل إلزام المؤمن له بدفع مبلغ التأمين في شكل أقساط.[1]

لذلك نجد أن عقد التأمين البحري يتميز بمجموعة من المميزات والخصائص من حيث العناصر التي يقوم عليها ومن حيث الطبيعة القانونية والأطراف والمحل الذي هو أساس العقد والمتمثل في الخطر البحري، هذا ما دفع بالمفكرين إلى الإهتمام بتحديد فكرة الخطر البحري المستوجب للتعويض عند وقوعه بموجب أحكام التأمين البحري بتحديد أطراف العقد وأركانه وعناصره وتحديد التزامات الأطراف، إلا أنه يجب الإهتمام أكثر بالآثار المترتبة عنه في حالة عدم القيام بالإلتزامات وحالة عدم تحقيق الهدف من إبرام هذا العقد.[2]

أسباب إختيار الموضوع:

أسباب ذاتية:

_ الإهتمام بمجال التأمين بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة.

_ موضوع يعكس طبيعة نشأتي كوني ترعرعت في مدينة ساحلية عرفت بكثرة جنوح السفن بسواحلها ما يستدعي التفكير بقيمة التأمينات الضخمة عليها.

_الرغبة مستقبلا في شغل منصب في هذا المجال لما يتطلبه من دقة الملاحظة وقوة الإستنتاج.

[1] _ عدة بن عطية غوثي، انتهاء عقد التأمين البحري و فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة تخرج لنيل شهادى الماستر في الحقوق، تخصص تأمينات و مسؤولية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، سنة 2016-2017، ص 3.
[2] _المرجع نفسه، ص 3.

_ حب التطلع لمعرفة خبايا هذا الموضوع وذلك من أجل إطراء معارفي وقدراتي.

أسباب موضوعية:

_ نقص المواضيع في هذا المجال هو الدافع لإختيار هذا الموضوع لغرض تقديم إضافة جديدة.

_ إثراء رصيد المكتبة الجامعية.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على خصوصية عقد التأمين البحري وعلى مجموع المواد القانونية المنصوصة من قبل المشرع الجزائري لاسيما ما يتعلق بالجانب النظري والتطبيقي لكل من شركات التأمين والمتعاملين الإقتصاديين للمحافظة على حقوق الأطراف وسرية المعلومات، كما نهدف إلى محاولة إضافة قدر بسيط من المعلومات للرصيد العلمي سواءا على المستوى الجامعي أو الوطني بالنسبة للأجيال القادمة.

الصعوبات:

- صعوبة دمج المعلومات دون الخروج عن سياق الموضوع.
- صعوبة الإلمام بجميع جوانب الموضوع.
- تعذر الوصول إلى بعض المراجع التي كان ستساهم في إثراء الموضوع بصفة جيدة.
- ضيق الوقت وصعوبة التوفيق بين البحث عن المراجع وإنجاز العمل.

الدراسات السابقة:

تعددت الدراسات التي تناولت موضوع خصوصية عقد التأمين البحري إلا أن من أكثر الدراسات المعتمدة في دراستنا نجد:

- أمينة دريسي، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون خاص فرع قانون بحري، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2014-2015.
- بوكلاب سهام، التأمين البحري على السفينة و البضائع، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة الإخوة منتوري-1- قسنطينة، 2017-2018.

الإشكالية:

بناءا على ما سبق نطرح الإشكالية التالية:

هل وفر المشرع الجزائري الآليات المناسبة التي تراعي خصوصية عقد التأمين البحري؟

إن هذه الإشكالية تستدعي طرح عدة تساؤلات فرعية:

_ ما هو النظام القانوني الذي وضعه المشرع الجزائري عند إبرام عقد التأمين البحري؟

_ ما هي الضمانات القانونية عند تنفيذ عقد التأمين البحري؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية المطروحة قمنا بإعتماد المنهج الوصفي التحليلي للوقوف على أهم النقط الإيجابية التي يمتاز بها عقد التأمين البحري ولتحليل أهم النصوص القانونية التي تنظم هذا العقد.

وبناءا عن ما سبق فقد قمنا بتقسيم الدراسة إلى فصلين تناولنا في الفصل الأول خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التكوين من خلال مبحثين تطرقنا في المبحث الأول إلى إنشاء عقد التأمين البحري والمبحث الثاني إلى عناصر عقد التأمين البحري.

أما الفصل الثاني كان تحت عنوان خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التنفيذ خصصنا المبحث الأول منه بعنوان ما يترتب عن عقد التأمين البحري والمبحث الثاني بعنوان نفاذ عقد التأمين البحري.

الفصل الأول

الفصل الأول: خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التكوين.

يعد عقد التأمين البحري أداة مهمة في حماية الممتلكات والمصالح المالية المرتبطة بالنقل البحري، ولكنه يتطلب تكوينا صحيحا ومتكاملا لضمان حقوق والتزامات جميع الأطراف المتعاقدة.

إذ نتناول في هذا الفصل خصوصية عقد التأمين البحري من حيث تكوينه من خلال مبحثين، المبحث الأول تحت عنوان إنشاء عقد التأمين البحري، والمبحث الثاني بعنوان عناصر عقد التأمين البحري.

المبحث الأول: إنشاء عقد التأمين البحري.

إن الحديث عن عقد التأمين البحري يستلزم البدء بتبيان أركانه (المطلب الأول) والخصائص التي يشترك فيها مع باقي العقود والخصائص التي تميزه عن باقي العقود الأخرى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أركان عقد التأمين البحري.

إن عقد التأمين البحري كغيره من العقود الأخرى يستلزم أركانه القانونية من رضا ومحل وسبب والشروط التي تختلف بإختلاف كل ركن.

الفرع الأول: الرضا.

تعتبر عقود التأمين من العقود الرضائية والتي يكفي لإنعقادها تطابق إرادتين والمتمثلة في طرفي العقد ويجب أن تكون الإرادة خالية من العيوب كالغلط والغش والتدليس.

إذ نص المشرع في المادة 59 من القانون المدني الجزائري على: "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية "[1]، وبالتالي المادة تبين كيفية قيام العقد، وهو إتفاق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني ومنه فإن هذا الركن هو أساس العقد.

ويكون التعبير عن الإرادة في صيغة إيجاب وقبول، ويكون توجيه الإيجاب لشخص أو عدة أشخاص قصد إنشاء رابطة عقدية وفقا للشروط التي يحددها هذا الإيجاب، ويتم التعبير عن هذا الأخير في صيغة الكتابة أو اللفظ.[2]

ويتم التعبير عن الإرادة ممن وُجه إليه الإيجاب عن طريق القبول، فالقبول هو التعبير الثاني عن الإرادة، ويكون هذا التعبير صريحا سواء باللفظ أو الكتابة التي تكشف نية القابل إلى إحداث أثر قانوني ألا وهو إتمام العقد.[3]

ولقيام ركن الرضا لابد أن تتوفر بعض الشروط تتمثل في:

أولا : أهلية التعاقد.

تُعرف أهلية التعاقد بأنها قدرة وصلاحية الشخص بمباشرة الأعمال القانونية بنفسه، وتكون له حقوق وتقع عليه واجبات، وهناك نوعان للأهلية: أهلية أداء وهي صلاحية الشخص في أن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية، وأهلية الوجوب ألا وهي صلاحية الشخص لإكتساب الحقوق وتحمل الإلتزامات.[4]

---

[1] _ أنظر المادة 59 من الأمر 75–58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون 07–05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الصادر في الجريدة الرسمية، المؤرخة في 13 ماي 2007، العدد 31.

[2] _ فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام (العقد–الإرادة المنفردة–الفعل المستحق)، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009، ص61.

[3] _ فاضلي إدريس، المرجع نفسه، ص66.

[4] _ فاضلي إدريس، المرجع نفسه، ص61.

ويُشترط لصحة ركن الرضا تمتع كلا طرفي عقد التأمين بالأهلية اللازمة، فأول شرط قانوني يُستوجب في المتعاقدين هو: بلوغ سن الرشد القانوني المحدد ب19 سنة كاملة وهذا حسب ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 40 من ق.م.ج.[1]

وفي حالة ما إذا كان أحد المتعاقدين أو كلاهما شخص معنوي، فيجب اكتسابه للشخصية المعنوية الإعتبارية من أجل التصرف في الحدود اللازمة، خاصة بالنسبة للمؤمن إذا كان شخص معنوي (شركة التأمين)، فيستلزم لتكوينها إستيفائها على الشروط القانونية الشكلية والموضوعية (الإعتماد)، وكذلك إمتلاكها للقدرة المالية لمباشرة النشاط خصوصا فيما يتعلق بالتأمين البحري ولما يتطلبه من إمكانيات مادية ضخمة.[2]

كذلك يجب خُلُوْ المتعاقدين من عوارض الأهلية وهي: الجنون والعته والسفه والغفلة، إذ لابد للشخص الصادر عنه الإيجاب أو القبول أن يكون بالغا وغير فاقد للتمييز سواءا لصغر سنه أو لِعَتهه أو جنونه، ويكون كل من بلغ سن التمييز دون سن الرشد أو بلغ سن الرشد وهو ذو غفلة، ناقص أهلية فيخضع بالتالي لأحكام الولاية أو الوصاية.[3]

ثانيا: التراضي.

يجب أن تكون إرادة الأطراف غير مَشوبة بعيب من عيوب الإرادة وذلك وقت إبرام العقد، وبالرجوع للقواعد العامة (القانون المدني) لإنعدام نص في قانون التأمين الجزائري، فإن المواد من 81 إلى غاية 91 جاءت محددة لكل عيب من عيوب الإرادة وشروطه

[1] _ أنظر المادة 40 من القانون المدني الجزائري.

[2] _ أنظر: صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص15.

[3] _ محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص137.

وجزائه، إذ يشترط أن يكون الرضا صحيحا ومُنْتِجًا لآثاره القانونية، ويجب أن تكون إرادة الطرفين خالية من جميع عيوب الرضا.[1]

وقَلَ ما تكون هذه الحالات محققة في عقود التأمين وخاصة بالنسبة للمؤمن له إذ أنه في الواقع يتعاقد مع شركة يصعب تصور الإكراه والتدليس من جانبها، إذ قد تقع شركة التأمين في الغلط بحسن نية أو سوء نية من خلال البيانات المقدمة من طرف المؤمن له وقت إبرام عقد التأمين لاغير.[2]

الفرع الثاني: المحل.

يتكون المحل من قسمين، الأول هو إنشاء الإلتزامات ذلك أن العقد يترتب عليه إنشاء إلتزامات تقع على عاتق الطرفين، أما الثاني فهو محل الإلتزام وهو ما يلتزم به المدين ويكون إما بفعل شيء أو الإمتناع عن فعل شيء أو عدم فعل شيء ما، ويُشترط في محل الإلتزام ثلاث شروط هي:

_أن يكون المحل موجود أو ممكن الوجود.

_أن يكون المحل معينا أو قابلا للتعيين.

_أن يكون المحل مشروعا.[3]

وهذه الشروط حسب المواد 92-93-94 ق.م.ج.[4]

[1] _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر وعقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، الجزء السابع، المجلد الثاني، دار أحياء التراث العربي، بيروت، 1964، ص1186.

[2] _ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، سنة 2007، ص56.

[3] _ فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص99.

[4] _ أنظر المواد 92-93-94 من القانون المدني الجزائري.

وما يميز عقد التأمين البحري عن غيره من العقود في ركن المحل هو الخطر الذي يعتبر الأساس.[1]

المشرع الجزائري لم ينص على الشروط القانونية الخاصة بركن المحل سواءا بالنسبة لعقد التأمين أو عقد التأمين البحري، تاركا ذلك للقواعد العامة، مقررا تحديده فقط بمكان ووقت الخطر المؤمن منه، حيث نص على الأموال محل التأمين البحري في عناوين أقسام قانون التأمين الجزائري الأمر رقم 95-07، القسم الأول الخاص بالتأمين على هيكل السفينة في الفصل الثالث الكتاب الأول، القسم الثاني الخاص بالتأمين على البضائع المشحونة دون ذكر الشروط القانونية الخاصة بها.[2]

الفرع الثالث: السبب.

يعتبر السبب الركن الثالث من أركان العقد بصفة عامة، ولا يخرج عقد التأمين البحري عن هذه القاعدة، فإذا كان السبب غير مشروع ومخالفا للنظام والآداب العامة، وقع العقد باطلا.

يكون السبب بشكل عام حول الغرض الذي يدفع المتعاقد إلى إبرام هذا العقد، ويختلف السبب من عقد إلى آخر بإختلاف البواعث النفسية لدى أطراف العقد لغرض تحقيق مصلحة.[3]

أولا: تعريف المصلحة.

هي عنصر أساسي من عناصر التأمين البحري، سواء تعلق الأمر بالسفينة أو البضائع أو الأجور، إذ يجب أن يكون للمؤمن له مصلحة في عقد التأمين البحري تتمثل

---

[1] _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني عقود الغرر وعقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، المجلد التاسع، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2000، ص176.

[2] _ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص 33.

[3] _ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص63.

في عدم تحقق الخطر المؤمن منه، كما أنها ليست محل التأمين لأن هذا الأخير هو الخطر وبالتالي يمكن القول أنها الدافع للتأمين.[1]

ثانيا: شروط المصلحة.

لقيام المصلحة لابد من توافر الشروط التالية:

_ أن تكون المصلحة إقتصادية بحسب المادة 621 ق.م.ج.[2]

_ أن تكون المصلحة مشروعة بحسب المادة 97 ق.م.ج.[3]

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد الأمين البحري.

يعد عقد التأمين البحري عقدا يتم فيه التفاوض بين طرفين (المؤمن والمؤمن له) والذي يغطي الخسائر والأضرار الذي يمكن أن تتعرض لها السفينة أو البضائع أثناء الرحلة البحرية، هذا ما جعلنا نتطرق في دراستنا لمعرفة خصائصه التي يشترك فيها والتي تميزه عن غيره من العقود.

الفرع الأول: الخصائص التي يشترك فيها مع غيره من العقود.

أولا: عقد رضائي.

عقد التأمين البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق إرادتي المؤمن والمؤمن له دون الحاجة لإفراغه في شكل خاص بل يكفي الإيجاب والقبول، وبالرغم من أن القانون

[1] _ إبراهيم ملاوي وَنور الدين براي، التأمينات والبنوك، د ط، مركز البحوث والدراسات حول الجزائر والعالم، الجزائر، 2016، ص16.

[2] _ أنظر المادة 621 من القانون المدني الجزائري.

[3] _ أنظر المادة 97، المرجع نفسه.

إشترط إفراغ هذا العقد في وثيقة كتابية، إلا أن الكتابة تكون مطلوبة لإثبات العقد وليس لإنعقاده.[1]

وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري في قانون التأمين حيث نص على: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إثبات إلتزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى ولا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".[2]

ثانيا: عقد ملزم للجانبين.

عقد التأمين البحري من العقود الذي يرتب إلتزامات على عاتق كل من طرفيه المؤمن من جهة والمؤمن له من جهة أخرى.

فالمؤمن له يلتزم بدفع قسط التأمين ويلتزم ببدل عناية لكي يحافظ على الشيء المؤمن عليه من الأخطار، وأن يُطلع المؤمن أثناء سير عقد التأمين البحري على كل ما يطرأ من زيادة في هذه المخاطر في حدود علمه بها وإعطاء البيانات الصحيحة عند التعاقد، كما يقع إلتزام على المؤمن له بأن يبذل كل ما في إستطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها وإتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على حق المؤمن بالرجوع على الغير المسؤول.

أما بالنسبة للمؤمن فيلتزم بمقتضى عقد التأمين بإلتزام رئيسي وهو دفع التعويض في حدود مبلغ التأمين متى تحقق الخطر المضمون.

أما بالنسبة لإلتزام المؤمن له بدفع قسط التأمين فهو إلتزام يتحقق بتنفيذه إما دفعة واحدة أو على آجال معينة عكس إلتزام المؤمن فهو إلتزام إحتمالي.[1]

---

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، التأمين البحري (في القوانين: المصري–الفرنسي–الإنجليزي–اللبناني–الكويتي–السعودي–الأردني–الليبي–القطري–البحريني–العماني)، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، سنة 2012، ص20.

[2] _ أنظر المادة 97 من الأمر 95–07 المؤرخ في 23 شعبان 1415هـ، الموافق ل25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية 08 مارس 1995، العدد 13، ص16.

ثالثا: عقد من عقود حُسن النية.

مبدأ حُسن النية من المبادئ التي تسود جميع العقود، حيث طبق المشرع الجزائري فيما يخص التأمين البحري القاعدة المنصوص عليها في القواعد العامة الواردة في المادة 107 الفقرة الأولى إذ نصت على: "يجب تنفيذ العقد طبقا لما إشتمل عليه وبحُسن نية ."[2]

وهذا المبدأ يتجلى في عقد التأمين البحري سواءا أثناء تكوين العقد أو أثناء تنفيذه ويجب أن يسود هذا المبدأ في جميع مراحل إنعقاد العقد وتطبيقه، وذلك بما يقتضي من جانب أطراف العقد مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقائق والمعلومات الرئيسية المتعلقة بالتأمين، لكون كلا الطرفين على درجة واحدة من العلم بهاته الحقائق، وخاصة المؤمن الذي هو بحاجة إلى معرفة الحقائق الكاملة والصحيحة عن الخطر الذي سيقوم بتغطيته وكذلك تحمل الأعباء المالية المنجرة عن تحقق هذا الخطر، ولذلك لابد من معرفة الظروف المحيطة بالخطر من أجل إتخاذ القرار الصحيح بشأن الخطر وضمانه وكل هذا يعتمد على تطبيق مبدأ حُسن النية وخاصة من طرف المؤمن له وعلى أساس هذا المبدأ يتم حساب قسط التأمين.[3]

رابعا: عقد إحتمالي.

عقد التأمين البحري عقد إحتمالي، إذ أن مزاياه لكلا الطرفين غير معلومة إنما تُتْرك لإحتمالات واردة الحصول أو قد لاتحصل على خلاف العقود المحددة التي يعلم فيها المتعاقدان مزايا العقد أثناء التعاقد.[4]

---

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص ص20–21.

[2] _ أنظر المادة 107 من القانون المدني الجزائري.

[3] _ محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، د ط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999، ص89.

[4] _ لطيف جابر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص255.

ولقد أجمع معظم فقهاء التأمين على أن عقود التأمين بصفة عامة وعقد التأمين البحري بصفة خاصة بأنه عقد إحتمالي، ويكمن ذلك في طبيعة الخطر محل عقد التأمين البحري كونه غير مؤكد الوقوع وغير مستبعد الوقوع[1]، وذلك بالنظر إلى ميزات وأساسيات وقوع الخطر كشرط لصحة محل عقد التأمين البحري على أنه عقد إحتمالي ومستقبلي، وإلا أُعتبر ركن المحل غير صحيح والعقد باطلا، ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقق هو إحتمال تحقق الخطر فإن هذا الخطر يصبح ركنا من أركان العقد لاقيام له بدونه.[2]

ومن هنا أورد المشرع الجزائري عقد التأمين البحري ضمن عقود الغرر حيث عرفت المادة 57 من القانون المدني الجزائري هذه العقود كما يلي: "إذا كان الشيء المعادل محتويا على حظ ربح أو خسارة لكل واحد من الطرفين على حسب حادث غير محقق فإن العقد يعتبر عقد غرر".[3]

ومن خلال دراسة هذه المادة نستقرأ أنه في زوال صفة الغرر لا يصبح محل التأمين صالحا للتأمين.

خامسا: عقد من العقود الزمنية.

عقد التأمين البحري من العقود المستمرة من حيث الزمان، والعقد المستمر زمنيا هو العقد الذي يستمر إلتزام أحد طرفيه أو كلاهما فترة من الزمن[4]، وتمثل المدة الزمنية التي إتفق عليها أطراف العقد عنصرا أساسيا في تنفيذ الإلتزامات الناشئة عن عقد التأمين.[5]

---

[1] _ أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، د ط، الشركة العامة للنشر والتوزيع، ليبيا، 1977، ص180.

[2] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص24.

[3] _ أنظر المادة 57 من القانون المدني الجزائري.

[4] _ أنظر: أمينة دريسي، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون خاص فرع قانون بحري، جامعة جيلالي اليابس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سيدي بلعباس، سنة 2014–2015، ص420، "نقلا عن: لبيب شنب، "دروس في نظرية الإلتزام"، د ط، د م ن، 1977، ص60، وَعبد الفتاح عبد الباقي، "نظرية العقد والإرادة المنفردة"، د ط، د م ن، 1984، ص07."

[5] _ إسماعيل غانم، النظرية العامة للإلتزام (مصادر الإلتزام)، د ط، القاهرة، 1968، ص74.

فبالنسبة للمؤمن عقد التأمين البحري هو عقد زمني لأنه يلتزم بضمان الخطر المؤمن منه طيلة فترة العقد[1]، حيث لا يمكن للمؤمن تنفيذ إلتزامه في مدة أقل من تلك المدة المتفق عليها، وكذلك بالنسبة للمؤمن له فهو عقد زمني كونه يلتزم بدفع أقساط التأمين على فترات منتظمة خلال مدة العقد، ويبقى عقد التأمين بالنسبة له عقد مستمر حتى إذا قام بدفع أقساط التأمين على دفعة واحدة لأنه سيبقى ملتزما بالقيام بما هو لازم لمنع تفاقم الخطر ولإمتناع صفة الإستمرار.[2]

سادسا: عقد إذعان.

عقد التأمين البحري في العموم هو عقد إذعان لأن شركات التأمين ونظرا لمركزها وقوتها الإقتصادية تضع شروط في وجه الراغبين في التأمين، ولا يكون للمؤمن له سوى قبولها أو رفضها، فوثيقة التأمين عادة ما تكون مطبوعة ومنظمة للشروط الأساسية لعقد التأمين وبها بعض الفراغات يتم ملؤها عند التوقيع عليها، تتعلق بإسم المؤمن له، الأموال المؤمن عليها، ومبلغ التأمين، دون أن تمس شروط العقد.[3]

الفرع الثاني: الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود.

أولا: عقد تجاري.

عقد التأمين البحري واحد من الأعمال التجارية، كما أكد المشرع الجزائري ذلك في التقنين التجاري التي إعتبرت كل مقاولة للتأمين عملا تجاريا بحسب الموضوع وقد نصت المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين على أنه: "تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين:

_ شركات ذات أسهم.

---

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص24.

[2] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص26.

[3] _ عصام أنور سليم، عقد التأمين، الطبعة الأولى، المكتبة الوطنية، بيروت، د س، ص104.

_ شركات ذات شكل تعاضدي".[1]

أما إذا كان المؤمن له شخصا ليس بتاجر أمن على بضاعة لنقلها عن طريق البحر، فلعدم توفر الشروط المذكورة سابقا لايدخل في عمليات التجارة البحرية ولم يقم به من أجل تجارته فليس عمله عملا تجاريا بحسب الشكل ولا بالتبعية ويكون التأمين بالنسبة إليه عملا مدنيا، مثال على ذلك: كأن يقوم مزارع بإستيراد أبقار ومواد غذائية لايشتبه في تجاريته لقيامه بتربية الماشية فينطبق عليه القانون المدني، إلا أنه من الناحية العملية تعد هذه الحالات قليلة بمقارنتها مع الشحن من طرف التجار.[2]

ثانيا: عقد تعويض.

التأمين البحري هو تأمين أضرار، ومن خصائص عقد تأمين الأضرار أنه عقد تعويض بمعنى أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر، لا أن يُهيأ له سبيلا للإثراء والكسب، وهذه الخاصية أهم خصائص عقد التأمين وهي ما تميزه عن المقامرة والرهان، ولو لم يكن الأمر كذلك لإستطاع المؤمن له أن يعمل على تحقيق الخطر.[3]

كما أكد المشرع الجزائري في المادة 95 من الأمر 95-07 أنه لا تعويض بدون ضرر وكل إتفاق مخالف يكون باطلا لمخالفته للنظام العام، إذ جاء نص المادة بصيغة آمرة: "لايجوز لأي كان أن يطالب بإستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر".[4]

ومن هنا نستنتج أن التأمين المنعقد دون حصول خطر أو ضرر للمؤمن له يعد باطلا كونه تأمينا بدون مصلحة.

---

[1] _ أنظر المادة 215 من الأمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، المرجع السالف الذكر.

[2] _ علي بن غانم، المرجع نفسه، ص147.

[3] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص24.

[4] _ أنظر المادة 95 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

ثالثا: عقد ذو طبيعة دولية.

عقد التأمين البحري عقد ذو طبيعة دولية باعتباره ينصب على قيم تنتقل من إقليم دولة إلى دولة أخرى، لكن هذا لاينفي الإختلافات الفقهية حول معاييره، فمنهم من يستند على معيار العنصر الأجنبي في العقد، ومنهم من يأخذ بفكرة عدم خضوعه إلى قانون دولة واحدة، ومنهم من يتبنى المعيار الإقتصادي دون غيره وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في الوقت الراهن حيث إعتبره من العقود الإقتصادية الدولية، بإعتبارها تتعلق بمصالح التجارة الدولية.[1]

رابعا: صفة تجريد الخدمة التأمينية.

نص المشرع الجزائري في المادة 93 من الأمر 95-07 على أنه: "يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو إجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه"[2]، هذا ما فرض تجسيد نوع من التجريد للخدمة التأمينية، وذلك وفقا لعدد من الصيغ والآليات التي تسمح بدفع التعويض لصاحب المصلحة في التأمين عند تحقق الخطر حتى ولو لم يكن هو نفسه المؤمن له الذي وقع في العقد.[3]

ويتضح التجريد من خلال آليتين هامتين الأولى هي قابلية وثيقة التأمين البحري للتداول والثانية هي الإقرار بإمكانية عقد التأمين لمصلحة شخص معين.

أ) قابلية وثيقة التأمين البحري للتداول:

[1] _ بوكلاب سهام، التأمين البحري على السفينة و البضائع، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة الإخوة منتوري-1- قسنطينة، 2017-2018، ص 19.

[2] _ أنظر المادة 93 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[3] _ بوكلاب سهام، المرجع نفسه، ص ص 72-73.

تداول وثيقة التأمين يعني إمكانية نقل الحقوق الثابتة فيها للغير عن طريق التنازل عن الوثيقة إليه، ويصبح المتنازل إليه بوصفه الحامل الشرعي للوثيقة هو صاحب المصلحة في التأمين وبالتالي يحق له مطالبة المؤمن بدفع التعويض عند تحقق الخطر.[1]

وتتعدد الطرق والكيفيات لمداولة وثيقة التأمين إذ يمكن أن تكون إسمية لمصلحة شخص معين، كما يمكن أن تكون لحاملها، كما يمكن أن تكون وثيقة إذنية وبالتالي تنتقل عن طريق التظهير.[2]

ب) التأمين لمصلحة شخص غير معين:

هو ذلك التأمين الذي يعقده شخص بإسمه ولكن لحساب شخص آخر غير معين وقت إبرام العقد، لكنه يستفيد من هذا العقد دون أن يكسب صفة الطرف المتعاقد مع المؤمن، والشخص الغير محدد عند الإكتتاب هو صاحب المصلحة مستقبلا وذلك عند تحقق الخطر ووقوع الأضرار، وهذا النوع شائع في التأمين على البضائع وهذا من خلال تداول سند الشحن، مما يجعل مالك البضائع غير معروف إلا وقت وقوع الخطر البحري وفي هذه الحالة يكون للمستفيد حق شخصي ومباشر إتجاه المؤمن كما يلتزم هذا الأخير بدفع كامل مبلغ التأمين.[3]

خامسا: عمل إداري.

قد يحدث في حالات الحرب أن تلعب الدولة دور المؤمن البحري حفاظا على بقاء تجارتها وحماية إقتصادها، فتلزم المؤمن لهم بالتأمين لديها ضد الأخطار الحربية ويكون التأمين إلزاميا ويظهر دورها كسلطة عامة وليس كتاجر يسعى إلى تحقيق الربح فيوصف التأمين بالنسبة للمؤمن بأنه عقد إداري، إذ تتدخل الدولة في حالة الحرب لإقتصار

[1] _ هاني دويدر، المرجع نفسه، ص263.

[2] _ أنظر: بوكلاب سهام، التأمين البحري على السفينة والبضائع، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة الإخوة منتوري–1–قسنطينة، 2017–2018، ص73.

[3] _ بوكلاب سهام، المرجع نفسه، ص ص73–74.

التأمين على السفن الوطنية ورقابة سفن العدو وهذه من خصوصيات التأمين البحري فرضته لمنع نشاط المؤمنين الأجانب والتأمين على أموالهم.[1]

سادسا: سرية المعلومات التأمينية.

إذ أن عقد التأمين البحري يحتوي على معلومات سرية حول شروط التغطية التأمينية والمخاطر التي يغطيها، والأقساط المدفوعة وغيرها من التفاصيل المالية بشكل عام، هذه المعلومات ليست عامة ولا يجب الكشف عنها إلا للأطراف ذات الصلة، إلا في ظروف معينة.[2]

المبحث الثاني: عناصر عقد التأمين البحري.

مهما إختلفت عقود التأمين من ناحية أنواعها فهي تشترك في ثلاث عناصر جوهرية هي الخطر والقسط ومبلغ التأمين، سنتطرق في مبحثنا إلى ذكرها في مطلبين، حيث خصصنا المطلب الأول للخطر تحت عنوان الخطر أساس عقد التأمين البحري، والمطلب الثاني للقسط ومبلغ التأمين بعنوان شروط عقد التأمين البحري.

المطلب الأول: الخطر أساس عقد التأمين البحري.

ونقصد بالخطر البحري الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية، ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحريا أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية، أي أن تربطه بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئا مباشرة عن حالة البحر.[3]

الفرع الأول: شروط الخطر.

[1] _ علي بن غانم، المرجع السابق، ص148.

[2] _ مقابلة شفوية مع رئيس قسم التأمينات البحرية لميناء سكيكدة، السيدة –ن- بوعشة، ميناء سكيكدة، بتاريخ 10 أفريل 2023.

[3] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص98.

إتفق جميع الفقهاء على ثلاثة شروط وجب أن تتوفر في الخطر، أن يكون الخطر محتمل الوقوع، وأن يكون غير مخالف للنظام العام، وأن لا يكون متعلقا بإرادة طرف واحد.

أولا: إحتمالية الخطر.

أي أن يكون عنصر إحتمال وقوع الحادث في ذاته غير معروف للأطراف عند إبرام العقد، ومن ثم ينشأ عن الحادث إمكانية تحققه أو عدم تحققه.[1]

فإما يكون وقوعه غير محتم، فهو قد يقع وقد لا يقع، فالتأمين من الحريق أو السرقة تأمين من خطر قد يقع وقد لا يقع وهذا أمر واضح.[2]

أو قد يكون وقوع الخطر أمرا محتما، لكن الاحتمال يرد على وقت وقوعه الذي يبقى غير معروف كما هو الحال بالنسبة للتأمين على الوفاة، إذ الوفاة أمر محقق، لكن الاحتمال يرد على وقت وقوعها.[3]

كما يقتضي كون الخطر محتمل الوقوع، أن لايكون مستحيلا وقوعه، وإلا اعتبر العقد باطلا طبقا للقواعد العامة التي تقضي ببطلان العقد إذا كان محله مستحيلا.[4]

وهذا ما أقرته المادة 93 من ق.م.ج[5]، وفي نفس السياق تنص المادة 43 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أنه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض

---

[1] _ معراج جديدي، المرجع السابق، ص45.

[2] _ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، المرجع السابق، ص1218.

[3] _ علي بن غانم، المرجع السابق، ص215.

[4] _ بلقاسم مولاي، "أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري"، مجلة القانون والعلوم السياسية، تصدر عن معهد الحقوق والعلوم السياسية بالمركز الجامعي صالحي أحمد-النعامة-الجزائر، العدد 02، المجلد 05، جوان 2019، ص145.

[5] _ أنظر المادة 93 من القانون المدني الجزائري.

للأخطار عند إكتتاب العقد يعد هذا الإكتتاب عديم الأثر ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن حُسن النية، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة.[1]

ثانيا: مشروعية الخطر.

يجب أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعا، أي أن يكون متولدا لنشاط للمؤمن له غير مخالف للنظام العام والآداب العامة[2]، وفي هذا الصدد تقضي المادة 99 من ق.م.ج أنه: "إذا كان محل الإلتزام مستحيلا في ذاته أو مخالفا للنظام العام أو الآداب العامة كان باطلا بطلانا مطلقا".[3]

وعليه وجب توافر شرط المشروعية في محل الإلتزام، فإن كان المحل غير مشروع لايقوم الإلتزام وبطل العقد لإنتفاء محله.[4]

وعلى ذلك لايجوز التأمين على الخطأ العقدي للمؤمن له في مأمن من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي العمدي والمضر، وهو ما لايمكن للمشرع إجازة التأمين عليه.[5]

ثالثا: إستقلالية الخطر.

بإعتبار أن عقود التأمين تقوم على الإحتمال، فإن ذلك يتطلب عدم تدخل أطراف العقد في حدوث الخطر، فإن كان تحقُقُ الخطر بمحض إرادة المؤمن كان بالتالي

---

[1] _ أنظر المادة 43 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[2] _ علي بن غانم، المرجع السابق، ص221.

[3] _ أنظر المادة 99 من القانون المدني الجزائري.

[4] _ محمد صبر السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، العقد والإرادة المنفردة، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دار الهدى عين مليلة، 2004، ص218.

[5] _ علي بن غانم، المرجع السابق، ص222.

بإستطاعته أن يمنع تحقق الحادث المؤمن منه، وإذا كان تحقق الخطر بمحض إرادة المؤمن له لم يعد هناك معنى للتأمين.[1]

وبالتالي لابد أن يتدخل في تحقيق الخطر عامل آخر غير إرادة الأطراف ألا وهو عامل المصادفة والطبيعة أو عامل إرادة الغير[2]، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 12 من الأمر 95-07 حيث نصت على: "أن المؤمن مطالب بتعويض الأضرار الناتجة عن خطأ غير معتمد من المؤمن له".[3]

ومن هنا نستنتج أن المشرع الجزائري قد أقصى الخطأ العمدي للمؤمن وقد كان على صواب في ذلك.

الفرع الثاني: أوصاف الخطر.

سنتطرق في هذا الفرع إلى كل من الأخطار القابلة للتأمين والغير قابلة له كما تطرقنا للنطاق الزماني والمكاني لإعطاء نبذة مبسطة عنه.

أولا: الأخطار القابلة والغير قابلة للضمان.

1) الأخطار القابلة للضمان:

نصت عليها المادة 101 من قانون التأمين وتتمثل في: "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، كما يغطي:

[1] _ بلقاسم مولاي، المرجع السابق، ص145.

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

[3] _ أنظر المادة 12 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

_ الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف المساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين.

_ المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره".[1]

2) الأخطار الغير قابلة للضمان:

يوجد نوعان من الأخطار الغير قابلة للضمان فرق المشرع بينهما في قانون التأمين هما الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة، والأخطار غير قابلة للضمان إلا بإتفاق خاص.

أ- الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة:

نصت عليها المادة 102 من قانون التأمين وتتمثل فيما يلي:

_ أخطاء المؤمن له المتعمدة والجسيمة.

_ الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة السير والتصدير والعبور والنقل والأمن والغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والإستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.

_ الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة والغير مباشرة للإنفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدث التعجيل المصنع للجزيئات.[2]

ب- الأخطار الغير قابلة للضمان إلا بإتفاق خاص:

[1] _ أنظر المادة 101 من الأمر رقم 95-07 م م، المتعلق بالتأمينات، المرجع السالف الذكر.

[2] _ أنظر المادة 102 من الأمر 95-07، المرجع نفسه.

وهي أخطار مستبعدة شرط عدم وجود إتفاق صريح على دخولها في وثيقة التأمين وهي منصوص عليها في المادتين 103 وَ124 قانون التامين، حيث نصت المادة 103 على: "لايضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف:

_العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.

_ الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.

_ القرصنة والإستيلاء والحجز أو الإعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السُلطات كيفما كان نوعها.

_ الفِتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات.

_ إختراق الحصار.

_ الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.

_ جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتلخيص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون".[1]

وبالتالي ومن خلال المواد السابقة الذكر يتضح لنا أن المشرع قد ألم إلماما واضحا وصريحا بخصوص جميع أنواع الأخطار المتعلقة والمستثناة من الضمان.

ثانيا: النطاق الزماني للخطر.

يوجد نوعان من النطاق الزمني الذي يُسأل فيه المؤمن عن الأخطار هما التأمين بالرحلة والتأمين بالمدة سنتطرق لهما.

[1] _ المادة 103، الأمر 95-07 م.م، المتعلق بالتأمينات، المرجع السابق الذكر.

1) التأمين بالرحلة:

يتم تحديد مدة الضمان من بداية عملية الشحن إلى نهاية عملية التفريغ الخاصة بالرحلة أو الرحلات المؤمن عليها خلال 15 يوم على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، هذا فيما يتعلق بالتأمين البحري على السفينة وهي محمله بالبضائع، إما إذا كانت فارغة فلم يُحدد زمن الأخطار وإنما تضمن إبتداءا من إقلاعها إلى رسوها.[1]

أما فيما يخص التأمين البحري على البضائع فإن التأمين على البضائع يكون بشكل مستمر وهذا بعد قيام المؤمن له بتقديم فاتورة تحمل بيانات اسم السفينة ومسارها وقيمة البضاعة وسند الشحن، كما يقوم بدفع قسط التأمين ما ينتج عنه استيفاءه لعقد تأمين على البضائع خاص بمدة رحلة واحدة.[2]

2) التأمين بالمدة:

[1] _ نطور أحلام، "نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري"، مجلة الدراسات الحقوقية، تصدر عن جامعة مولاي الطاهر –سعيدة–الجزائر، العدد 01، المجلد 08، ماي 2021، ص736.

[2] _ مقابلة شفوية مع مدير وكالة التأمين وإعادة التأمين LA CAAR 304، السيد – ر– أودينة، على مستوى مقر الوكالة، بتاريخ 5 مارس 2023.

فيما يخص هذا النوع من التأمين يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو أي مكان في الآجال المحددة في العقد ويغطي التأمين اليوم الأول واليوم الأخير من الأجل المذكور.[1]

كما أن المؤمن له غالبا ما يؤمن سفينته أو بضاعته لمدة معينة تشمل عدة رحلات، وهنا يسري التأمين على الأخطار خلال المدة المتفق عليها لا الأخطار التي تحدث خارج المدة، إلا إذا كانت في أصلها ترجع إلى خطر وقع خلال سريان التأمين.[2]

ثالثا: النطاق المكاني.

تحديد مكان حدوث الأخطار هو شرط أساسي في التأمين البحري ويتخذ مكان الخطر صورا مختلفة هي الرحلة المؤمن عليها أو الطريق المتفق عليه أو السفينة التي تشحن فيها البضاعة، والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة، ويختلف تحديد مكان الخطر حسب اختلاف نوع التأمين، إذا كان تأمينا بالرحلة أو تأمين لمدة محددة.[3]

1- التأمين بالرحلة: إن مكان الخطر مثله في ذلك مثل زمن الخطر يتحدد بالرحلة المبينة في العقد.

2- التأمين لمدة محددة: يجب أن يحدد في العقد المناطق التي تمارس فيها الملاحة وبالتالي يكون المؤمن ضامنا فقط للأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد.[4]

أما في حالة تغيير الرحلة أو تغيير الطريق فلا يتحمل المؤمن الخطر إلا إذا كان اضطراريا، عكس حالة تغيير السفينة إذ أن تغييرها يعد تغييرا لمحل العقد وبالتالي بطلان العقد.[1]

---

[1] _ نطور أحلام، المرجع السابق، ص737.

[2] _ أنظر: عماد الدين عبد السلام، الأخطار المستبعدة والأخطار المغطاة في عقد التأمين البحري، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق جامعة القاهرة-مصر، 2007-2008، ص74.

[3] _ نطور أحلام، المرجع السابق، ص738.

[4] _ عماد الدين عبد السلام، المرجع السابق، ص76.

المطلب الثاني: شروط عقد التأمين البحري.

ارتأينا في هذا المطلب تقسيمه إلى ثلاث فروع حيث تطرقنا في الفرع الأول إلى مراحل إبرام عقد التأمين البحري وفي الفرع الثاني إلى دراسة القسط وفي الفرع الثالث إلى دراسة مبلغ التأمين.

الفرع الأول: مراحل إبرام عقد التأمين البحري.

يمر عقد التأمين البحري بعدة مراحل بدءا بتقديم المؤمن له طلب التأمين للمؤمن بناءا عن قناعته بأهمية وضرورة التأمين، وصولا إلى مرحلة التوقيع على وثيقة التأمين التي تعتبر إتفاق كلا الطرفين على شروط وأحكام عقد التأمين البحري.

أولا: المراحل التي تسبق التوقيع على وثيقة التأمين البحري.

1) طلب التأمين:

يتم إبرام عقد التأمين بتقديم المؤمن له طلب إلى المؤمن أو وكيله، ويُدرجُ المؤمن له في هذا الطلب جميع البيانات الأساسية التي يتم إبرام التأمين على أساسها مصحوبا بتوقيعه، غير أن هذا الطلب لا يعتبر دليلا على إبرام عقد التأمين لأنه لا يشير لقبول المؤمن، ومن ثم فإن طلب التأمين يمثل بالنسبة للمؤمن له رابط التعاقد كما يمثل بالنسبة للمؤمن وسيلة تسمح له بالإطلاع على البيانات الأساسية اللازمة لإبداء موافقته على التأمين، مما يلاحظ أن أهمية طلب التأمين تكمن في أنه يحدد الشروط والمعلومات التي يقبل المؤمن التأمين على أساسها، ولهذا يجب على المؤمن له تقديم بيانات صحيحة.[2]

2) مذكرة التغطية:

[1] _ نطور أحلام، المرجع السابق، ص739.

[2] _ أمينة دريسي، المرجع السابق، ص ص527-528.

إن تقديم طلب التأمين إلى شركة التأمين أو إلى وكيل التأمين لا يلزم المؤمن بالموافقة عليه حيث يكون له مطلق الحرية في قبوله أو رفضه، ويلاحظ أنه جرت العادة لدى شركات التأمين على إصدار ما يسمى بمذكرة التغطية والتي تهدف لتوفير غطاء تأميني خلال الفترة الممتدة من تقديم طلب التأمين حتى إصدار وثيقة التأمين أو رفضه ويعتبر العقد قد إنعقد منذ صدور هذه المذكرة وإن كانت وثيقة التأمين لا تحرر إلا لاحقا، ولقد جرت العادة على أن تُطبع مذكرة التغطية بشكل موحد وتُقع من طرف وكيل الشركة الذي يلتزم بتسليمها لطالب التأمين ومن ما لا شك فيه أنه إذا كان الوكيل مخولا من شركة التأمين بإصدار المذكرة فإن الشركة تلتزم به حتى ولو لم تكن صادرة طبقا لتعليماتها، إذ تصدر مذكرة التغطية بصورة مؤقتة حيث أنها تغطي المخاطر خلال فترة محددة ولذلك يجوز للمؤمن له أن يتمسك بضمان المخاطر التي تقررها المذكرة ما دام أن المؤمن لا يُنازع في صحة توقيعه عليها.[1]

ثانيا: مرحلة التوقيع على مذكرة التأمين.

عندما يقبل المؤمن طلب التأمين فإنه يعمد إلى تحرير وثيقة التأمين وتوقيعها ثم تسليمها للمؤمن له ومن ثم فإن وثيقة التأمين هي التي تثبت عقد التأمين غذ أنها تتضمن الشروط العامة للعقد إلى جانب البيانات الخاصة بكل وثيقة والتي تميز كل عقد تأمين عن العقود الأخرى، مما يستلزم التطرق إلى شكل وثيقة التأمين وبياناتها.[2]

1) شكل وثيقة التأمين:

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الرضائية إذ لم يحدد المشرع لإنعقاده شكلا معينا حيث قد يحرر العقد في شكل محرر رسمي أو عرفي، وتتخذ وثيقة التأمين في الناحية العملية شكل محرر عرفي مطبوع يتضمن الشروط العامة للعقد وإلتزامات الطرفين مع

[1] _ أمينة دريسي، المرجع السابق، ص529.

[2] _ أمينة دريسي، المرجع نفسه، ص533.

ترك فراغ للعناصر المتغيرة لكل لعقد كإسم المؤمن له، الأموال المؤمن عليها، الخطر المؤمن منه، مدة التأمين، قسط التأمين، إذ تملأ هذه البيانات عند التوقيع على عقد التأمين.[1]

غير أنه يمكن إضافة شروط خاصة للوثيقة تكتب باليد أو بالآلة الكاتبة وذلك لتعديل الشروط المطبوعة أو لإضافة شروط أخرى، ويرى البعض أنه في حالة حدوث تعارض بين الشروط المطبوعة والشروط الخطية المضافة، وجب الأخذ بالشروط الخطية بإعتبارها تمثل إرادة المتعاقدين.[2]

ويمكن وصف شكل الوثيقة بأنها تتكون من:

_ العنوان: ويحدد إسم المؤمن، ورقم الوثيقة ومدتها، المبلغ المؤمن به ومبلغ قسط التأمين.

_ جسم الوثيقة: ويمثل العقد الفعلي بين الطرفين ويحدد الشروط العامة والخاصة في الوثيقة.

_ ظهر الوثيقة: إن ما طُبغ على ظهر الوثيقة لايعتبر جزءا منها إلا إذا تمت الإشارة إلى ذلك صراحةً.

_ ملخص الوثيقة: ويشمل الملخص شروط الوثيقة التي تكتب على غلاف الوثيقة، وهي غير ملزمة إلا إذا وُجد في الوثيقة شرط يفيد بإلزاميتها.

وعلاوة على ذلك يجوز للطرفين بعد التوقيع على وثيقة التأمين أن يقوما بالتعديل على هذه الوثيقة أو إضافة بعض البنود إليها كزيادة قسط التأمين، أو التأمين على خطر آخر

[1] _ أمينة دريسي، المرجع السابق، ص534.

[2] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص39.

لم تشمله وثيقة التأمين، أو تمديد مدة التأمين، ويسمى المحرر الذي يعدل وثيقة التأمين أو يضيف إليها شروطا أخرى ملحق الوثيقة.[1]

2) بيانات وثيقة التأمين:

لقد حدد المشرع الجزائري في المادة 98 من الأمر 95-07 البيانات التي يجب إدراجها في وثيقة التأمين والمتمثلة في:

_ تاريخ عقد التأمين: عادة ما يتم الإشارة إلى تاريخ العقد باليوم، والشهر، والسنة والساعة، في أول العقد فإذا كان تاريخ الوثيقة يحدد مدة التأمين من حيث بدئها ونهايتها فإن أول يوم لا يعتد به بينما يندرج اليوم الأخير ضمن مدة السريان، إلا إذا أكدت وثيقة التأمين على أن مدة التأمين تشمل بدأ يوم سريانها ويوم نهايتها.

_ مكان العقد: يجب أن يذكر في وثيقة التأمين مكان إبرام عقد التأمين، إذ ينعقد الإختصاص القضائي لمكان إبرام العقد ما لم يتفق الطرفان على إختصاص قضاء آخر.

_ إسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها: يجب أن تشير وثيقة التأمين لإسم المؤمن الذي يظهر في الوثيقة من خلال إسمه وعنوانه وصفته التجارية، كما يجب الإشارة إلى إسم المؤمن له ومقر إقامته، ويجب الإشارة إذا كان مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، كما يتعين لإدراج الشرط الإذني أو لحامله إذا إتفق عليه الطرفين في الوثيقة.

_ الأموال المؤمن عليها: نص المشرع على وجوب الإشارة للأموا المؤمن عليها في وثيقة التأمين إذ قد يرد التأمين البحري على السفينة أو البضائع.

_ الأخطار المؤمنة والأخطار المستبعدة ومكانها وزمانها: ينص المشرع علو وجوب تحديد الأخطار المغطاة في عقد التأمين البحري، وزيادة على ذلك يجب أن يحدد في

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص42.

وثيقة التأمين الأخطار المستثناة من نطاق التغطية، كما يجب تحديد الحدود المكانية والزمانية لتغطية الأخطار.

_ مبلغ التأمين: يجب أن يشير عقد التأمين البحري للمبالغ المؤمن عليها.

_ قسط التأمين: يعتبر قسط التأمين من البيانات الأساسية التي يجب إدراجها في عقد التأمين البحري.

_ توقيع الطرفين المتعاقدين: ينص المشرع أن توقيع طرفي عقد التأمين يعد من البيانات التي يجب إدراجها في وثيقة التأمين.

في حين أن كل البيانات التي ورد النص عليها في المادة 98 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات تعتبر من البيانات الإلزامية بإعتبار أن النص عليها جاء بموجب قاعدة آمرة لا يجوز الإتفاق على مخالفة أحكامها.[1]

الفرع الثاني: القسط.

يعتبر قسط التأمين من البيانات الأساسية التي يجب إدراجها في عقد التأمين، إذ نص المشرع الجزائري في المادة 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على: "يجب أن يحتوي عقد التأمين على مبلغ قسط التأمين".[2]

[1] _ أنظر المادة 98 من الأمر 95-07، المرجع السابق الذكر.

[2] _ أنظر المادة 98، المرجع نفسه.

أولا: تعريف القسط.

يعد القسط عنصرا أساسيا فهو محل إلتزام المؤمن له ويمكن أن نعرفه بأنه المبلغ المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن، ويمكن للمؤمن له أن يدفعه مرة واحدة أو على دفعات وذلك مقابل تغطية المخاطر المؤمن منها.[1]

ثانيا: عناصر القسط.

يقوم المؤمن أو شركة التأمين عادة بمصروفات أو نفقات في سبيل القيام بعملية التأمين وهذه النفقات لا تكون على عاتق المؤمن وإنما تضاف إلى القسط الذي يمثل الخطر، بحيث يتكون من مجموعها الذي يلتزم بدفعه المؤمن له.[2]

يمكن تقسيم القسط إلى عنصرين أساسيين هما:

1) القسط الصافي:

وهو المبلغ الذي يكفي لتغطية الأضرار الناتجة عن الخطر إذا تحققت الكارثة ولكن دون أن يتعرض المؤمن لخسارة ودون أن يحقق ربحا بحيث يكون القسط معادلا لقيمة الخطر.[3]

فالقسط الصافي هو المبلغ الذي يقابل الخطر فيغطيه تماما دون زيادة أو نقصان ويُتخذ لحساب القسط الصافي أساسا، وحدة قيمية ووحدة زمنية فالوحدة القيمية هي وحدة تقدرها شركة التأمين بحيث يُحسب القسط الصافي على أساس هذه الوحدة، والوحدة الزمنية تكون في العادة سنة واحدة، ويضاعف بعد ذلك بنسبة ما يصل إليه مبلغ التأمين، كما يتكرر سنة بعد سنة، بحسب المدة المحددة لعقد التأمين.[4]

---

[1] _ معراج جديدي، المرجع السابق، ص50.

[2] _ القسط كعنصر من عناصر التأمين، متاح عبر الرابط: https://www.mohmah.net/law/

[3] _ جلال محمد إبراهيم، التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر،د ط، 1994، ص262.

[4] _ أحمد عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص1145.

2) القسط التجاري.

وهو عبارة عن القسط الفعلي الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن، وهو عبارة عن القسط الصافي إضافة للمصروفات ونفقات أخرى يتحملها المؤمن، وهذه المصروفات يدفعها المؤمن لأنها تشكل عبئا كبيرا عليه إنما يقسمها على مجموع المؤمن لهم وفيما يلي بيان هذه النفقات:

أ) عمولة الوساطة: تقدم لوكلاء التأمين والسماسرة الذين يُسمَوْن بالمُنتجين، وعمولتهم تتراوح بين 15 إلى 25% من مقدار القسط المدفوع.

ب) نفقات تحصيل القسط: وعادة ما تقوم بها الشركة أو عن طريق العملاء وتدخل ضمنه ايضا نفقات مصاريف جلب العقود.

ج) مصروفات الادارة العامة: أجور الموظفين، الإيجار، الكهرباء، الماء.

د) الضرائب المفروضة من طرف الدولة.

هـ) أرباح المساهمين في رأس مال الشركة: وهي محدده لا تزيد عن 2% من القسط.[1]

كما أقر المشرع الجزائري إضافة نسبة مئوية في شكل المساهمة الخاصة بالتعويض عن الأضرار الجسمانية سنة 1971.[2]

[1] _ القسط كعنصر من عناصر التأمين، المرجع السابق.

[2] _ الصادق العلالي، محاضرات في قانون التأمين، كلية الحقوق جامعة الجزائر– 1– يوسف بن خدة، 2011–2012، ص62.

ثالثا :أساس تقدير القسط.

ذهب المشرع الجزائري إلى تقدير القسط على أساس قاعدة النسبية والتي هي مسلمة أيضا في تشريعات التأمين الأخرى وتتمثل هذه القاعدة في الربط بين القسط من جهة والخطر من جهة أخرى.[1]

- **القاعدة النسبية:**

إن هناك علاقة تربط بين قسط التأمين والخطر المؤمن منه، فقسط التأمين يحسب على أساس هذا الخطر، بحيث يتم تقدير القسط على أساس درجة احتمال وقوع الخطر من جهة، ودرجة جسامته من جهة أخرى.[2]

أ) من حيث درجة احتمال وقوع الخطر:

يعتمد المؤمن على قانون الإحتمالات وقانون الكثرة، فيصل عن طريق جداول الإحصاء إلى نسبة تحقق الخطر بالإستناد إلى عدد الحالات المؤمن عليها.[3]

ب) من حيث درجة جسامة الخطر:

المراد منه ما تَبُعَ عن الحادث من خسائر وأضرار ومدى خطورتها فقد يكون هلاك الشيء المؤمن عليه كليا، وبهذا يستحق المؤمن له مبلغ التأمين كله، وقد يكون الخطر جزئيا كالتأمين على الأضرار، فهنا لا يستحق هذا الأخير كل مبلغ التأمين، لكنه ينال جزء منه يعادل الخسارة التي لحقت به جراء تحقق الخطر، ونظرا لكون جسامة الخطر تتناقص فإن مبلغ التأمين سيكون ناقصا، وبهذا فإن القسط المدفوع تنقص قيمته وهنا يتجلى دور قوانين الإحصاء في رصدها عدد الأخطار الممكن وقوعها ومتوسط درجة جسامتها، فإذا أظهرت مثلا أن تتحقق الخطر لن يؤدي إلا إلى هلاك نسبة معينة من

---

[1] _ معراج جديدي، المرجع السابق، ص52.

[2] _ عناصر التأمين، متاح عبر الرابط: https://www.elmizaine.com/2020/12

[3] _ المرجع نفسه.

الأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن إلا بقيمة الخسائر التي تتسبب فيها الكارثة، وبالتالي تنقص قيمة القسط.[1]

الفرع الثالث: مبلغ التأمين.

في حالة تحقق الخطر يقع على عاتق المؤمن إلتزام بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي لحق به، وهذا التعويض هو مبلغ التأمين.

أولا: تعريف مبلغ التأمين.

مبلغ التأمين هو محل التزام المؤمن والذي يدفعه للمؤمن له في حاله تحقق الخطر، في مقابل الأقساط التي يدفعها المؤمن له لشركة التأمين[2]، وهذا ما نصت عليه المادة 623 من القانون المدني الجزائري حيث نصت على: "لا يلتزم المؤمن في التعويض له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه شرط أن يجاوز ذلك قيمة التأمين".[3]

ويتوقف تقدير مبلغ التعويض في التأمين على الأضرار على عاملين هما تحديد مقدار التعويض على أساس جسامة الضرر، وتحديد مقدار التعويض على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه.

ثانيا: تحديد مقدار التعويض على أساس جسامه الضرر.

معناه أنه لا يجب أن يتجاوز مقدار التعويض قيمة الضرر الذي لحق بالمؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، حتى وإن كان المبلغ المتفق عليه بمقتضى العقد يزيد

---

[1] _ توفيق حسن فرج، أحكام التأمين، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1996، ص ص93–94.

[2] _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص1148.

[3] _ أنظر المادة 623 من القانون المدني الجزائري.

عن ذلك، ويترتب على ذلك عدم جواز إبرام عقود أخرى على الخطر محل التأمين وفقا لنص المادة 33 من الأمر 95- 07 المعدل بالقانون 06- 04.[1]

ثالثا: تحديد مقدار التعويض على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه.

يحدد مبلغ التأمين أو التعويض بناءا على قيمة الشيء المؤمن عليه، بمقتضى العقد المبرم بين الطرفين مهما كانت قيمة الشيء المؤمن عليه، فلا يجوز أن يفوق مبلغ التعويض المستحق بعد وقوع الحادث، الحد الأقصى المقرر لقيمة الشيء.[2]

[1] _ معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، 2010، ص51.

[2] _ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، دراسة في القانون والقضاء المقارنين، الطبعة الثالثة، د م ن، 1991، ص165.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التنفيذ.

عقد التأمين البحري وكما تطرقنا له سابقا في الفصل الأول، يمتلك ميزات حتى من حيث التنفيذ، إذ تعتبر خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التنفيذ مسألة حساسة وحيوية في مجال التأمين البحري، فعندما يتم توقيع عقد التأمين البحري، يتعهد المؤمن له بتقديم حماية مالية للأطراف المشاركة في العملية البحرية، وذلك بموجب الشروط والأحكام المتفق عليها.

إلا أن الخصوصية في تنفيذ هذا العقد تتعلق بعدة جوانب تطرقنا لها من خلال تقسيمنا لهذا الفصل إلى مبحثين، المبحث الأول تحت عنوان ما يترتب عن عقد التأمين البحري، والمبحث الثاني بعنوان نفاذ عقد التأمين البحري.

المبحث الأول: آثار عقد التأمين البحري.

ينجر عن عقد التأمين البحري التزامات على عاتق طرفيه المؤمن والمؤمن له ونبدأ بعرض التزامات هذا الأخير لأنها تمثل في الواقع شرطا لأداء التعويض، بوصفه الالتزام الرئيسي على عاتق المؤمن.

المطلب الأول: إلتزامات المؤمن له.

يُرتب عقد التأمين البحري على عاتق المؤمن له ثلاثة التزامات رئيسية هي الإلتزام بدفع القسط، تقديم بيانات صحيحة، التصريح بتفاقم الخطر.

الفرع الأول: الإلتزام بدفع قسط التأمين.

قسط التأمين هو المبلغ الذي يتعهد المؤمن له بدفعه للمؤمن، مقابل حصوله على الخدمة التأمينية، ويلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين في الزمان والمكان المتفق عليهما،

ويستوي في ذلك أن يكون المؤمن له هو المستفيد من التأمين أم أن شخصا آخر معينا أو غير معين أو قابلا للتعيين، هو المستفيد من التأمين البحري.[1]

كما سبق لنا وذكرنا هذا عند تطرقنا لصفة تجريد الخدمة التأمينية.

أولا: مكان وزمان الوفاء بالقسط.

دَيْنُ القسط مطلوب لا محمول، وبالتالي يكون الوفاء بالقسط في محل إقامة المؤمن له تطبيقا للقواعد العامة، ومع ذلك فإن وثائق التأمين عامة تشترط أن يكون الوفاء بالقسط في محل المؤمن تيسيرا على شركات التأمين.[2]

ولَمَا كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة، فإنه يكون مُستحقا فورا بمجرد إبرام العقد، ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 79 من الأمر 95- 07 م.م بالقانون رقم 06- 04 المتعلق بالتأمينات.[3]

عادة ما يُدفع القسط بصورة دورية في أول كل وحدة زمنية، وغالبا ما تكون مدة التأمين سنة، إلا أنه في العادة يكون القسط السنوي قابلا للتجزئة على دفعات، تكون سداسية أو شهرية لتيسير التسديد على المؤمن لهم.[4]

ومن خلال ما سبق نستنتج أن مكان الوفاء بقسط التأمين هو موطن المؤمن أي (شركة التأمين) ويكون القسط مستحقا بمجرد إبرام عقد التأمين بين المؤمن والمؤمن له.

---

[1] _ هاني دويدر، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص ص372- 373.

[2] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص173.

[3] _ أنظر المادة 79 من الأمر 95-07، المرجع السابق.

[4] _ أنظر المادة 81، المرجع نفسه.

ثانيا: جزاء عدم الوفاء بالقسط.

يعتبر الالتزام بدفع القسط واجبًا على المؤمن له، وذلك لضمان حقوقه. على الرغم من عدم وجود نص صريح في قانون التأمين الجزائري ينص على ذلك، إلا أن اللجوء إلى الأحكام العامة يوفر حماية لكلا الطرفين في العقد. وتنص القواعد العامة على أنه في حالة تقصير المؤمن له في الالتزامات المنصوص عليها في المادة 108 فقرة 1 و 3 من قانون التأمين، يحق للمؤمن طلب زيادة القسط. وفي حالة وقوع حادث خلال هذه الفترة، يحق له تخفيض التعويض بنسبة القسط المدفوع مقارنة بالقسط المستحق. ومع ذلك، يحق للمؤمن أن يطلب إلغاء العقد إذا ثبت أنه لم يغطي المخاطر التي كان يعلم بها عند الاشتراك في وثيقة التأمين أو عند تفاقم المخاطر.[1]

وفقًا للقاعدة العامة، إذا لم يقم المؤمن له بدفع قسط التأمين، يتوجب على المؤمن أن يُنذره بواسطة رسالة مضمونة الوصول، تُبلغه بالتزامه بدفع القسط في غضون ثمانية أيام عمل قادمة. وفي حالة عدم دفع القسط بعد انتهاء المدة المحددة، يُعتبر الضمان متوقفًا من قبل المؤمن، ولديه الحق في إلغاء العقد بعد مرور عشرة أيام من توقف الضمان. وفي هذه الحالة، يجب عليه إخطار المؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول، تُبلغه بالإلغاء ويجب إبلاغها بوصولها.[2]

شركات التأمين تلتزم بالقواعد العامة المعمول بها، والتي تنص على أن العقد يكون هو القانون بين الأطراف، ولا يمكن تغييره أو إلغاؤه إلا بموافقة الطرفين، وهذا وفقًا للمادة 106 من القانون المدني.[3]

كل المواد السابقة نصت في مضمونها على الجزاء المترتب عن عدم دفع القسط من قبل المؤمن له، والطرق المتبعة من قبل المؤمن له في حالة عدم إعذاره عن دفع

---

[1] _ يعقوبي صبرينة، المرجع سابق، ص 75.

[2] _ المرجع نفسه، ص 75.

[3] _ المرجع نفسه، ص ص 75-76.

القسط في ميعاد إستحقاقه، وكذلك خلو الإتفاق أو الفسخ من أي أثر بالنسبة للغير حَسن النية، المستفيد من التأمين قبل التبليغ والفسخ.

ثالثا: قابلية العقد للإبطال.

في حالة قيام المؤمن له بالتقصير في الالتزامات بسوء نية أو بواسطة الغش، فللمؤمن الحق في منعه من استلام مبلغ التأمين في حال وقوع المخاطر التي تم تأمينها ضده، ويتم إبطال العقد مع استحقاق المؤمن.

المشرع الجزائري قد خصص هذه الحالة لصالح المؤمن، ومنحه الحق في طلب إبطال العقد، ولكن حمل المشرع المؤمن بعبء إثبات ذلك. ينص المادة 113 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري على أن "عبء الإثبات يقع على المؤمن "

وبناءً على ما سبق، يمكننا الاستنتاج أن المشرع ارتكب خطأً في منح الحق للمؤمن له في إيقاف العقد أو فسخه أو إبطاله في حالة وجود سمعة سيئة للمؤمن. كما أنه يُسمح للمؤمن له بدفع الأقساط قبل وقوع المخاطر واستمرار العقد، ما لم يتم رفض ذلك من قبل المؤمن له. وفي حالة دفع المؤمن له الأقساط بعد وقوع المخاطر، يحق للمؤمن له المطالبة بالفرق بين الأقساط التي دفعها والأقساط التي كان متوجبًا عليه.[1]

الفرع الثاني: الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة.

من بين إلتزامات المؤمن له، إضافة إلى دفع أقساط التأمين الإدلاء وتقديم ببيانات صحيحة عن الخطر المؤمن منه، وهذا الإلتزام يقع على عاتق المؤمن له طيلة فترة سريان عقد التأمين البحري، لأنه قد تطرأ ظروف تؤدي إلى زيادة إحتمال وقوع الخطر المؤمن منه [2].

[1] _ وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر شعبة الحقوق تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي- أم البواقي، 2013-2014، ص69.

[2] _وليد معزوزي، المرجع نفسه، ص67.

حيث تجدر الإشارة أن هذا الالتزام نص عليه المشرع الجزائري كأول إلتزام يقع على عاتق المؤمن له في نص المادة 108 من الأمر 95- 07 المتعلق بالتأمينات حيث جاء في مضمونها: "يترتب على المؤمن له أن يقدم تصريحا صحيحا بجميع الظروف التي عرفها والتي تسمح للمؤمن بتقدير الخطر".[1]

كذلك جاء في الفقرة الأولى من المادة 15 من نفس الأمر ما يلي: "حيث أن المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع البيانات والظروف المعرفة لديه ضمن إستمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكلف بها".[2]

إنطلاقا مما سبق فإن الصورة الغالبة في هذا الإلتزام هي ليست عدم التصريح بالبيانات اللازمة وإنما التصريح الكاذب أو السكوت عن بعضها وذلك بهدف عدم دفع قسط كبير للتأمين، ومنه فجزاء الإخلال بهذا الالتزام لحصر الخطر قد نظمه المشرع الجزائري ورتب عنه عدة نتائج في حالة إخلال المؤمن له بهذا الالتزام.

أولا: عدم اقتران إمتناع المؤمن له بالإدلاء ببيانات صحيحة.

إذا قام المؤمن له بعدم الالتزام بالتزامه بسبب حسن نية أو جهل، فإنه يشترط أن يكون المؤمن على علم بذلك، ويجب أن يُثبت للمؤمن له أن البيانات التي تم تقديمها غير كافية أو غير صحيحة، وأن القسط المدفوع للتأمين لا يُقابل القسط المستحق. إذا قام المؤمن له بالإعلان عن البيانات الصحيحة أو الغفل عنها، فللمؤمن الحق في طلب زيادة في القسط وفقًا للمخاطر المؤمن عليها. وإذا رفض المؤمن له الزيادة، فللمؤمن الحق في إلغاء العقد. وإذا تم ذلك بعد وقوع المخاطر المؤمن عليها، فللمؤمن الحق في تخفيض.[3]

ثانيا: إقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش.

[1] _ أنظر المادة 108 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[2] _ أنظر المادة 15، المرجع نفسه.

[3] _ وليد معزوزي، المرجع سابق، ص 68.

قد يتم تنفيذ الغش في هذه الحالة من خلال تقديم بيانات كاذبة، حيث يقوم المؤمن له بتقديم معلومات غير صحيحة تتعلق بالمخاطر التي يتم تأمينها ضده. على سبيل المثال، يمكن أن يكون المؤمن له قد ذكر في وثيقة التأمين أن عدد الطرود المؤمنة يتطابق مع عدد الطرود المشحونة فعلياً، أو أن البضائع المؤمنة تم شحنها في العنابر على الرغم من أنها في الواقع تم شحنها على سطح السفينة.[1]

يقوم المؤمن له في هذه الحالة بدفع قسط أقل من القسط الواجب دفعه أو القسط الفعلي. قد يتم تنفيذ الغش في صورة الكتمان، وهو عمدة المؤمن له عن عدم الكشف عن المعلومات المتعلقة بالخطر المؤمن ضده، ويدعي المؤمن له أنه يعرف تلك المعلومات. بالإضافة إلى ذلك، قد يتم عدم ذكر المؤمن له للمؤمن في التأمين على البضائع أنها تمت شحنها على السطح وأن البضائع أو السفينة التي تمت تأمينها عليها قد تعرضت للجنوح وتم تعويمها قبل إجراء التأمين عليها.[2]

و قد وضع المشرع الجزائري عقوبة لهذا النوع من الصور، وجاء ذلك في المادة 110 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، حيث جاء في النص: "يُعتبر التأمين لاغيًا في جميع حالات الغش التي يقوم بها المؤمن.[3]

من نص هذه المادة نستنتج أن عبارة" لاغيا" تعني البطلان، والبطلان المقصود هنا هو البطلان بقوة القانون.

الفرع الثالث: التصريح بتفاقم الخطر.

يقصد بتفاقم الخطر التغيير في الظروف التي تطرأ بعد إنعقاد العقد وأثناء سريانه، ويكون من شأنه زيادة درجه إحتمال الخطر وجسامته.[4]

---

[1] _ وليد معزوزي، المرجع سابق، ص 68.

[2] _ المرجع نفسه، ص 68.

[3] _ أنظر المادة 110 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[4] _ بوكلاب سهام، المرجع السابق، ص80.

حيث يجب على المؤمن له أن يُصرح خلال 10 أيام على الأكثر بعد إطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون الذي حصل أثناء تنفيذ العقد[1]، ويختلف هذا الإلتزام عن الإلتزام بإخطار المؤمن بتحقق الحادث المضمون.[2]

حيث يتعين على المؤمن له إخطار المؤمن بذلك خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ إطلاعه عليه، فإذا حصل أي تفاقم للخطر، وجب على المؤمن له أن يطلع المؤمن على هذا التفاقم خلال 10 أيام على الأكثر من تاريخ علمه بذلك، فإذا لم يُنفذ المؤمن له هذا الإلتزام، فللمؤمن الحق في أن يزيد في قسط التأمين أو أن يُخفض مبلغ التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة للقسط المستحق فعلا، غير أنه يمكن للمؤمن أن يُطالب بإبطال العقد، وخاصة إذا أثبت أنه ما كان ليقبل بتغطية الخطر لو كان مطلعا عليه عند إكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر.[3]

المطلب الثاني: إلتزامات المؤمن.

إن إلتزام المؤمن لا ينشأ منذ إبرام العقد بل ينشأ عند تحقق الخطر[4]، وهنا ندرك أن للمؤمن إلتزامات تقع عليه إتجاه المؤمن له، وهذا كون أن عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين، سنتطرق لهما فيما يأتي.

[1] _ أنظر المادة 108 ثالثا، من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[2] _ أنظر المادة 108 سابعا من نفس الأمر.

[3] _ أنظر المادة 109 من نفس الأمر.

[4] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص21.

الفرع الأول: ما يترتب على المؤمن.

أولا: الإلتزام بدفع مبلغ التعويض.

يلتزم المؤمن بإلتزام أساسي وهو دفع مبلغ التأمين في حالة حصول الضرر الناجم عن الخطر المؤمن ضده.[1]

وهذا المبلغ يُعد السبب الرئيسي في إبرام عقد التأمين، إذ يلتزم المؤمن بدفع هذا المبلغ في الأحوال التي يحصل فيها الضرر للمؤمن له، ناجما عن الأخطار التي تم الاتفاق عليها في وثيقة التأمين، بشرط أن لا يتجاوز ذلك قيمة الأشياء المؤمنة عليها ويمكن أن يتم تعويض المؤمن له عن كل الأضرار التي لحقت به، والتي تم تحديدها في الوثيقة، وهنا نتحدث عن الأخطار المضمونة في العقد مع إستبعاد بعض الأضرار الجسدية، وشروط التعويض في التأمين تمنع التعويض عن الأضرار التي يكون للمؤمن يد فيها.[2]

كما أنه في حالة إفلاس المؤمن له أو توقفه عن الدفع، أعطى له المشرع الحق في إرسال إنذار للمؤمن بدفع قيمة التعويض وذلك في مدة أقصاها 24 ساعة وفي حالة عدم الاستجابة يحق للمؤمن له طلب فسخ العقد مع مُصاحبته بتبليغ بسيط للمؤمن.[3]

[1] _ ختاوي إكرام تيجانية، عقد التأمين البحري و المنازعات المتعلقة به، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون خاص، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، سنة 2020–2021، ص50.

[2] _ المرجع نفسه، ص ص 50-51.

[3] _ المرجع نفسه، ص 51.

ثانيا: الإلتزام بتكوين إحتياطي لصالح المؤمن له.

نص المشرع الجزائري في المادة 74 من الأمر 95- 07 المتعلق بالتأمينات على: "أن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للإلتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له".[1]

وبالتالي أشار المشرع إلى التكوين الاحتياطي لصالح المؤمن له بمصطلح الرصيد الحسابي، أيضا بالإدخار أو التجمع ويقوم نظام التأمين على قاعدة عامة وهي تحقق التوازن والتوافق بين حصيلة أقساط التأمين خلال السنة المالية للمؤمن، وبين الخسائر الناجمة خلال تلك السنة والمفروض أن تكون حصيلة أقساط التأمين كافية لتغطية الخسائر المتوقعة لتلك السنة، ومن أجل تحقيق هذا التوافق يجب على المؤمن أن يحتفظ بجزء من أقساط التأمين كإحتياطي، يستخدم عند الضرورة لمواجهه الخسائر، وينقسم هذا الإحتياطي إلى ثلاثة أنواع تتمثل: في إحتياطي إلزامي وإحتياطي الطوارئ وإحتياطي اختياري.[2]

ومما سبق نستنتج أن الإحتياطي الحسابي لا يكون مستحقا إلا في حالة تحقق الخطر، أما في حالة عدم تحقق الخطر فإنه يبقى حقا دائما لذوي الحقوق ويمكنهم الرجوع له في أي وقت.

ثالثا: تخفيض التأمين.

يكون للمؤمن له الحق في تخفيض التأمين، فإن كان تحديد مقابل التأمين ملحوظا فيه إعتبارات مذكورة في وثيقة التأمين من شأنها زيادة الخطر المؤمن منه، ثم زالت هذه الإعتبارات أو قلت أهميتها في أثناء سريان العقد، يحق للمؤمن له بالرغم من كل إتفاق

[1] _أنظر المادة 74 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[2] _ صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص81.

مغاير أن يطلب تخفيض مقابل التأمين المتفق عليه عن المدة اللاحقة، بما يتناسب مع زوال أو قله أهمية هذه الإعتبارات، وفقا لتعريفة التأمين المعمول بها يوم تحرير العقد.[1]

كما أنه يحق للمؤمن له تخفيض التأمين وذلك في حالة توافر شرطين أساسيين هما:

_ أن يكون المؤمن عنصر إدخار.

_ دفع عدد كافي من الأقساط لتكوين إحتياطي حسابي.[2]

ونستنتج مما سبق أن تخفيض التأمين من حق المؤمن له في حالة توفر الشرطين السابقين بناءا على طلبه، إذ أن له الحق في أن يعلم بتاريخ إستحقاق القسط قبل شهر وتعيين المبلغ الواجب دفعه وأجل دفعه، وإنذاره بعد 15 يوم من تاريخ الإستحقاق بضرورة دفع القسط المطلوب خلال 30 يوم، وهذا طبقا لما نص عليه المشرع في المادة 16 الفقرة الثانية من الأمر 95- 07.

المطلب الثالث: الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري.

الفرع الأول: دعوى الخسارة.

دعوى الخسارة هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين، ويجوز للمؤمن له أن يستعمل هذه الدعوى في كل المخاطر أيا كانت أهميتها[3]، كما يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في

[1] _ ختاوي إكرام تيجانية، المرجع سابق، ص51.

[2] _ صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص84.

[3] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص197.

حدود مبلغ التأمين[1]، كما يلتزم المؤمن بدفع التعويض في حدود الضرر الذي لحق بالمؤمن له[2].

أولا: تقدير التعويض.

1) تقدير التعويض على السفينة.

تتمثل الخسارة في كونها عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له لإبعاد الضرر أو التخفيف عنه، بالمقابل يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين، وفي حالة التعويض على السفينة، لا بد لنا أن نميز بين التعويض عن الهلاك الكلي للسفينة والتعويض عن الهلاك الجزئي.

1-أ) التعويض عن الهلاك الجزئي للسفينة.

يلتزم المؤمن في حالة الهلاك الجزئي للسفينة التي أصيبت بأضرار حيث يمكن إصلاحها، فيقدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة، ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد وهو ما ينتج عن الزيادة في قيمة السفينة نتيجة الإصلاح واستبدال أجزاء جديدة لها بأجزاء قديمة منها.[3]

كما نص المشرع الجزائري في المادة 131 قانون التأمينات من الأمر 95-07 على أنه: "في حالة تعويض العطب، لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتها لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد".[4]

---

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص199.

[2] _ هاني دويدر، المرجع السابق، ص375.

[3] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص86.

[4] _ أنظر المادة 131 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

أما مقدار الخصم فيتفاوت حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة جدا فإنها تُفيد كثيرا من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة لم يمضي عليها أكثر من سنة فلا محل للحسم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد.[1]

كما لا يحق للمؤمن له أن يطالب المؤمن بتعويض عن فقدان السفينة للقيمة التجارية بسبب إصلاحها وهذا ما أقره المشرع الجزائري في المادة 131 من نفس الأمر في الفقرة الثانية إذ نص على: "تستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو أي أسباب أخرى لم ينص عليها العقد صراحة ما لم يكن هناك إتفاق مخالف".[2]

1 –ب) التعويض عن الهلاك الكلي للسفينة.

في حالة الهلاك الكلي للسفينة، قُدر التعويض على أساس قيمة السفينة المُبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة في يوم إبتداء الأخطار أي بداية السفر.[3]

ولقد نص على ذلك المشرع الجزائري في قانون التأمين في المادة 133 من نفس الأمر: "يُلزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد".

وكما نص أيضا في نفس المادة في الفقرة الثانية منها: "غير أن للمؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث".

وبالتالي نستنتج مما سبق أن المؤمن بالرغم من تعويضه الضرر الناتج عن الخطر إلا أنه يعتمد آليات تمكنه من خصم قيمة تجديد أجزاء السفينة وهذا تفاديا لعمد وعود المؤمن له من جهة وفقدانها لقيمتها من جهة أخرى، أما في حالة الهلاك الكلي فإن نص المادة كان صريحا بخصوص ذلك.

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص200.

[2] _ أنظر المادة 131 من الأمر 95–07، المرجع السالف الذكر.

[3] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص199.

2) تقدير التعويض على البضاعة.

لا صعوبة في الأمر إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له، ولا صعوبة في الأمر أيضا، إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا إذ أن للمؤمن له المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود التأمين، أما إذا أُتلفت البضاعة فقط فإنها تباع عادة عند الوصول بالمزاد العلني، ويبين الثمن المنخفض الخسارة اللاحقة بالمؤمن له.[1]

ومن هذا المنطلق يمكننا أن نفرق بين نوعين من الخسارة عند وقوع الضرر إما خسارة كلية للبضاعة (هلاك البضاعة) أو خسارة جزئية للبضاعة (تلف البضاعة).

2-أ) الخسارة الكلية للبضاعة.

عند هلاك البضاعة هلاك كلي يكون للمؤمن له المطالبة بقيمة البضائع مقدرة عند الوصول فتقدير قيمة البضائع في هذا الأخير هو الذي يسمح بجبر الخسارة اللاحقة والكسب الفائت أو الضائع[2]، فيكون ذلك في حالة الهلاك الكلي للبضاعة المنقولة بحرا وخروجها عن الأغراض المراد إستعمالها فيها، كما لو تعرضت الشحنة من المواد الغذائية للتلوث بماء البحر، فأصبحت غير قابلة للإستهلاك أو فقدان الشحنة بالكامل أثناء عملية النقل البحري، وتعذر إستردادها وسرقت البضاعة من قبل لصوص البحر أو سقوطها في البحر، مما يؤدي إلى تحقق خسارة كلية حقيقية بسبب تحقق مباشر للخطر البحري المؤمن منه، هذا ما يستوجب على المؤمن دفع تعويض للمؤمن له.[3]

2-ب) الخسارة الجزئية.

---

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص202.

[2] _ محمد فريد العريني وَهاني دويدر، مبادئ القانون التجاري والبحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص676.

[3] _ أنظر: باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012، ص218.

لتحديد مقدار التعويض فإن البضاعة تأخذ قيمتها كما لو وصلت سالمة إلى ميناء التفريغ أومقارنتها بعد التلف فنتيجة الفرق بين قيمة الحالتين هي التي تبين مقدار التعويض الذي يتحمله المؤمن، مع عدم طرح الرسوم الجمركية التي تفرض على البضاعة.[1]

كما تكون التسوية في هذه الخسارة عن طريق الفرق وذلك من خلال تحديد قيمة البضاعة السليمة وقيمتها وهي هالكة، كما لو أنها وصلت إلى ميناء التفريغ، واعتبار الفرق بينهما هو حصة المساهمة في الخسائر المشاركة.[2]

كما نص المشرع الجزائري في المادة 144 قانون التأمينات من الأمر 95-07 على أنه: "تُقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان".[3]

كما أن طريقة التسوية بالفرق هي طريقة مقبولة إذا كانت البضاعة تباع في نفس يوم التفريغ، إلا أن هذه الأخيرة تأخذ فترة من الزمان كي تُفرغ أو تُباع، وهذه الفترة تتغير بها الأسعار سواء بالإرتفاع أو الإنخفاض، وبالتالي فإن العبئ يقع على المؤمن عند انخفاض سعر البضاعة، هذا ما أدى إلى إتباع طريقة التسوية بالنسبة (méthode de règlement en pourcentage) أي تأخذ قيمة النسبة بين البضاعة سليمة وقيمتها تالفة يوم البيع وتطبق على القيمة المؤمن عليها.[4]

وهنا نرى أن هذه الطريقة أكثر دقة بالنسبة لطريقة التسوية بالفرق.

3) المسموحات.

[1] _ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص397.

[2] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص89.

[3] _ أنظر المادة 144 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[4] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص203.

الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه كاملا، أيا كان قدر هذا الضرر بشرط ألا يُجاوز مبلغ التأمين على أن القانون يجيز إشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه قدر معينا، ويحسم من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر.[1]

ويمكن تقسيم هذه المسموحات إلى مسموحات قانونية ومسموحات إتفاقية.

3-أ) المسموحات القانونية.

يقصد بالمسموحات القانونية تلك التي لا تفوق 1% من مجموع قيمة السفينة أو البضاعة المؤمنة عليها، إذا كان موضوع المطالبة خسارة عمومية وَ1% من قيمة الشيء المؤمن عليه، إذا كان موضوع المطالبة خسارة خصوصية، وذلك بهدف إعفاء المؤمن من المطالبة قليلة القيمة، سواء كان بالنظر للمصاريف القضائية أو بالنسبة لحجم الخسائر المتكبدة بحيث يتحملها المؤمن له وحده في نهاية المطاف.[2]

3-ب) المسموحات الإتفاقية.

يمكن لأطراف عقد التأمين البحري على البضائع الإتفاق على نسبة معينة من المسموحات تزيد عن النسبة المحددة قانونا، وذلك لما يمنحه النص القانوني من حرية تعاقدية في هذه النقطة القانونية.[3]

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص204.

[2] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص92.

[3] _ باهي زواوية، المرجع السابق، ص223.

ثانيا: إستعمال دعوى الخسارة.

1) الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له.

1- أ) إثبات الحق في التأمين.

يتوجب على المدعين بالتعويض أن يقدموا دليلًا على حقهم في التأمين. إذا كان المدعي بالتعويض هو المؤمن له الذي وقع على الوثيقة، فيمكن استخدام الوثيقة نفسها كدليل لإثبات الحق في التأمين. هذا يتيح تجاوز الحاجة لتقديم الوثيقة إذا كانت تابعة لحاملها. أما إذا كانت الوثيقة تحمل عبارة "لأمر"، فيجب التظهير بها. وفي حالة التأمين لصالح شخص غير معين، فإن حق المالك في المحافظة على الممتلكات المؤمن عليها خلال الحادث هو حق شخصي ومباشر تجاه المؤمن. هذا يختلف عن حق المؤمن له الذي وقع على الوثيقة. في حالة الوثيقة الإسمية، يتوجب على المطالب بالتعويض أن يثبتوا أن الوثيقة قد تم نقلها بموجب إجراءات حوالة الحق، أو أن ملكية السفينة قد تم نقلها إليهم أو تم تأجيرها لهم. يظل التأمين ساريًا بموجب القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر، شريطة إخطار المؤمن بهذا الأمر في غضون 15 يومًا من تاريخ نقل الملكية أو تاريخ الإيجار.[1]

1-ب) إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه.

يتوجب أيضًا على المدعين بالتعويض أن يثبتوا مصلحتهم في المحافظة على الممتلكات المؤمن عليها خلال وقوع الحادث. لا تكفي صفة المؤمن له الذي وقع على الوثيقة أو حيازته للوثيقة لإثبات هذه المصلحة. فقد يكون لمؤمن الوثيقة مصلحة في المحافظة على الممتلكات المؤمن عليها في وقت إبرام العقد، ولكن يفقد هذه المصلحة قبل وقوع الحادث. لذا، يجب على المدعين الذين يدعون مصلحة في المحافظة على الممتلكات المؤمن عليها أن يثبتوا صفتهم كأصحاب الملكية. يمكن تحقيق ذلك عن طريق

[1] _ يعقوبي صبرينة، المرجع سابق، ص 93.

تقديم سند الملكية كدليل، وبالنسبة للبضائع، يمكن تقديم عقد البيع وسند الشحن والفواتير المؤكدة للشراء كوثائق داعمة.[1]

1-ج) إثبات تعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر.

يجب على المؤمن له أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار، المؤمن منها في عقد التأمين[2]، وبالنسبة للتأمين على السفينة يتحقق ذلك بإثبات مباشرة السفينة لرحلتها عن طريق دفتر يوميات السفينة، ويعتبر الإثبات في هذه الحالة يسيرا نظرا للعلانية التي تصاحب في العادة رحلات السفينة أو بشهادة من سلطات الميناء والجمارك، ومن المعلومات المنشورة في الصحف.[3]

وفي التأمين على البضائع يتم إثبات تعرضها للخطر عن طريق إثبات شحنها على ظهر السفينة وذلك بتقديم سند الشحن، أو أي وثيقة تقوم مقامه كقائمة الشحن التي يحوزها الربان، أو عن طريق الإيصالات التي يحصل عليها مالك البضائع من الجمارك[4]

كما أكد المشرع الجزائري على أهمية سند الشحن، حيث نص في المادة 749 قانون بحري جزائري على أنه: "تشكل وثيقة الشحن إثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر، وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها".[5]

[1] _ يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 94.

[2] _ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزئان الثاني والثالث، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر، 2004-2005، ص460.

[3] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص208.

[4] _ أمينة دريسي، المرجع السابق، ص715.

[5] _ أنظر المادة 749 قانون بحري جزائري.

كما نص في المادة 751 ق.ب.ج على أنه: "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" وكذلك اسم السفينة وبيان وتاريخ التحميل.[1]

1-د) إثبات الحادث.

على المؤمن له أن يثبت الحادث أو تحقق الخطر بكافة طرق الإثبات ويحصل هذا الإثبات عملا بدفتر يوميات السفينة وبالتقرير البحري للربان، ويجب على المؤمن له أن يُثبت أن الحادث الذي يُطالب بالتعويض عنه قد وقع في الزمان والمكان الذي يسري فيهما التأمين.[2]

كما يختلف الميعاد القانوني للخبرة والمعاينة بإختلاف مكان وصول البضاعة، كما أن بداية حسابه تكون من تاريخ تفريغ محل عقد التأمين البحري على البضائع يكون بميعاد 30 يوم إذا كان وصول البضاعة إلى الميناء المقصود والمحدد في العقد.[3]

كما يمكن أن تضاف 15 يوم لإتمام المعاينة إذا كان وصول البضاعة إلى مكان داخلي في حالة نقلها إلى منطقة داخلية بعد تفريغها في ميناء الوصول، وذلك في حالة تمديد الضمان البحري، بموجب عقد تأمين البحري على البضائع إلى النطاق البري كما هو الحال في الواقع العملي بتمديد عقد التأمين البحري بوثيقة الإشتراك إلى 50 كم من ميناء الوصول لنقلها إلى منطقة داخلية كالمكان النهائي للتفريغ مجانا من المؤمن إعمالا للتعاملات المفتوحة مع المؤمن له.[4]

2) حلول المؤمن في دعاوى المؤمن له.

[1] _ أنظر المادة 751 قانون بحري جزائري.

[2] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص209.

[3] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص95.

[4] _ باهي زواوية، المرجع السابق، ص226.

إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين للمؤمن له، فإنه يحل محله بما دفعه من تعويض في الحقوق والدعاوى التي تكون له قِبَلَ من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن، فإذا قام بالتضحية بالشيء المؤمن عليه في سبيل السلامة العامة فإن للمؤمن له دعوى الإشتراك له في الخسارة المشتركة، وإذا هلك الشيء المؤمن عليه، أو تلف بخطأ، كما في حالة التصادم بسبب الخطأ، وكما في حالة هلاك البضاعة أوتلفها بخطأ الناقل، فإن للمؤمن له دعوى المسؤولية قِبَلَ المتسبب في التصادم.[1]

كما نص المشرع الجزائري في المادة 118 قانون التأمينات الأمر 95-07 على: "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له".[2]

الفرع الثاني: دعوى الترك.

يقصد بالترك أو التخلي مطالبة المؤمن له بدفع كامل مبلغ التأمين مقابل التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن ويكون للمؤمن له الخيار بين اللجوء إلى دعوى الخسارة وبين اللجوء إلى دعوة الترك، حسب ما تمليه عليه مصلحته[3]، والترك طريق إستثنائي محض لا يُستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة.[4]

أولا: حالات الترك.

بعض هذه الحالات هي حالات هلاك حقيقي للشيء المؤمن عليه، والبعض الآخر هي حالات هلاك حكمي أو مفترض.[5]

---

[1] _ أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء التقنين البحري المصري (النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، د ط، المكتب الجامعي الحديث، د م ن، 2010، ص144.

[2] _ أنظر المادة 118 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[3] _ هاني دويدر، المرجع السابق، ص377.

[4] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص217.

[5] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص220.

1) حالات الترك الخاصة بالسفينة المؤمنة عليها.

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

1_ الفقدان الكلي لسفينة.

2_ عدم أهلية السفينة للملاحة وإستحالة إصلاحها.

3_ تجاوز قيمة إصلاحها الضروري($\frac{3}{4}$) القيمة المتفق عليها.

4_ إنعدام أخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وإذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة أشهر.

1-أ) الفقدان الكلي لسفينة.

هناك حالتان للهلاك الكلي للسفينة، وهما حالة اختفاء السفينة وحالة انقطاع الأخبار عنها. والفرق بينهما يكمن في أن حالة اختفاء السفينة تعني هلاكها بشكل كلي وقطعي، ويمكن الاستناد إلى أدلة معروفة لتأكيد ذلك، مثل إذا تعرضت السفينة للغمر أو غرقت جراء تصادمها مع سفينة أخرى. أما حالة انقطاع الأخبار، فقد يكون فيها الهلاك حكميًا، حيث يُعتبر انقطاع الأخبار دليلاً على هلاك السفينة، ولكن هذا الدليل ليس قاطعًا، حيث قد يحتمل ظهور السفينة بعد فترة زمنية المحددة من قبل المشرع.[1]

1-ب) عدم أهلية السفينة للملاحة.

هذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من الجهة المختصة كالخبراء نتيجة إصابة السفينة بأضرار ناتجة عن أخطار مضمونة، مع إنعدام الوسائل الضرورية لإصلاحها وكذلك الأمر إذا ثبت عدم إمكانية قطر السفينة بأمان إلى ميناء آخر للإصلاح، أو عدم

[1] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص 99.

تواجد المواد الضرورية في هذا الميناء، فيحق للمؤمن له طلب التخلي[1]، وعدم الصلاحية للملاحة قد يكون مطلقا إذا إستحال إصلاح السفينة غير أن هذه الاستحالة المطلقة مستبعدة نظرا للتطور التقني بحيث أصبح إصلاح هيكل السفينة ممكنا، إلا إذا كانت التلف كليا، والمحرك من الممكن إستبداله، وكذلك الأجهزة الأخرى.[2]

1-ج) تجاوز قيمة إصلاحها $(\frac{3}{4})$ القيمة المتفق عليها.

يمكن للمؤمن أن يختار التخلي عن السفينة، إذا كان إصلاحها سيكلفه مبلغا يتجاوز $(\frac{3}{4})$ القيمة المعتمدة في وثيقة التأمين البحري، ويقصد بهذه الحالة إعطاء المؤمن له الحق في التخلي عن السفينة إذا كانت مصاريف إصلاح الخسائر والأضرار تتجاوز $(\frac{3}{4})$ قيمة السفينة التي اتفق عليها الطرفان.[3]

كما أشارت المادة 20 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن على إعطاء المؤمن له الحق في التخلي إذا كان إصلاح السفينة سيكلفه مبلغا يساوي أو يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة.

1-د) إنعدام أخبار السفينة.

إذا لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معينة، افتُرض هلاكها ومن ثم يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها، ويطالب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزما بإثبات هلاك السفينة، على أن إنقطاع الأخبار لا يُجيز الترك إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر على السفينة.[4]

[1] _ علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص87-88.

[2] _ علي بن غانم، المرجع نفسه، ص93.

[3] _ دريسي أمينة، المرجع السابق، ص744.

[4] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص221.

إذ يعد انقطاع الأخبار قرينة على الفقدان، حيث يجب على المجهز أن يثبت أن السفينة لا أخبار عنها منذ ثلاثة أشهر من إبحارها، وأنا الأجل يسري منذ وصول آخر الأخبار عنها، وتمدد إلى ستة أشهر في حالة الحرب.[1]

2) حالات الترك الخاصة بالبضاعة المؤمن عليها.

توجد حالات مشتركة في ترك البضائع وترك السفينة، إذ أن كلاهما يشتركان في الحالات المنصوص عليها في المادة 134 من الأمر 95-07 من إنقطاع أخبار السفينة، وعدم صلاحية السفينة للملاحة، أو الفقدان الكلي للسفينة، إذ أن كل هاته الحالات ينتج عنها ترك للبضاعة، إلا أن هناك حالات خاصة بالبضائع نصت عليها المادة 143 من قانون التأمينات ألا وهي: "حالة بيع البضائع أثناء الرحلة، وحالة تلف يفوق ثلاثة أرباع البضائع".[2]

2-أ) حالة بيع البضائع أثناء الرحلة.

قد تصاب البضائع المؤمن عليها بتلف مادي خلال الرحلة بسبب وقوع حادث بحري يقع على عاتق المؤمن دون أن تصاب السفينة أو أن تصاب بإصابة جسيمة. وحين إذن تباع البضائع التالفة خلال الرحلة لأنه من المستحيل توصيل البضائع إلى الميناء المقصود، وهي في حالة التلف هذه[3]، وحتى يتم التخلي في هذه الحالة وجب توفر شرطين أساسيين يتمثل الشرط الأول في أن البيع لابد أن يتم في ميناء غير ميناء القيام أو ميناء الوصول، أما الشرط الثاني فيتمثل في تلف البضاعة بسبب خطر بحري مضمون؛ في هذه الحالة الأخيرة لا يمكن للمؤمن أن يقوم بالتعويض عن ضرر دون أن يكون ضامنا للخطر الذي تسبب في تلف الشيء المؤمن عليه.[4]

2-ب) حالة تلف يفوق $(\frac{3}{4})$ البضائع.

[1] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص99.

[2] _ أنظر المادة 143 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[3] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص230.

[4] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص102.

يجوز ترك البضائع المؤمن عليها إذا أصيبت بهلاك أو تلف مادي، يبلغ ثلاثة أرباع القيمة المضمونة على الأقل، ذلك أن التلف الذي يبلغ هذا القدر يعد في حكم الهلاك الكلي، ويجب على المؤمن له أن يثبت أن الهلاك أو التلف يبلغ ثلاثة أرباع القيمة المضمونة، فإذا نجح في هذا الإثبات كان له أن يترك البضائع المؤمن عليها وإلتزام المؤمن بدفع التعويض بأكمله كما لو كان الشيء قد هلك بأسره.[1]

وتعتبر حالة هلاك أو تلف يفوق ثلاثة أرباع قيمة البضائع الأكثر شيوعا إذ تشكل في بعض الأحيان إمتدادا لحالة بيع البضائع أثناء الرحلة لتلف مادي يصيبها، ويمكن أن تكون إمتدادا لأي حالة من حالات التخلي، فعدم صلاحية السفينة للملاحة وتوقفها في أحد مواني الإصلاح قد يؤدي بالبضاعة للهلاك أو التلف.[2]

كما أنه لا يكفي طلب الترك في هذه الحالة، بل يجب أن يكون الخطر الذي كان الهلاك أو التلف نتيجة له من الأخطار التي يغطيها التأمين، فمثلا إذا كان تلف البضائع أو هلاكها الذي يتجاوز ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة لم يحدث بسبب مخاطر البحر، وإنما يرجع إلى عيب ذاتي في البضائع المؤمنة لا يجوز طلب الترك في هذه الحالة.[3]

ثانيا: إجراءات الترك.

يعد الترك رخصة قانونية في يد المؤمن له لإستعماله بمجرد إبداء رغبته في ذلك مع توافر الحالات القانونية الخاصة بالتأمين البحري على البضائع، التي تمثل شروط إستعمال هذا الحق.[4]

1) إبداء الرغبة في الترك:

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص231.

[2] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص108.

[3] _ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص477.

[4] _ باهي زواوية، المرجع السابق، ص232.

الترك طريق إستثنائي للمطالبة بالتعويض يكون المستأمن حرا في إستعماله حسبما تمليه عليه مصلحته، ولذلك وجب على المستأمن الذي يرغب في الترك أن يعلن رغبته في الترك للمؤمن.[1]

كما نصت المادة 115 قانون التأمينات من الأمر 95-07 على أنه: "إذا إختار المؤمن له التخلي، كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و143 من هذا الأمر وجب أن يكون هذا التخلي تاما وبدون أي شروط على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو إنقضاء الآجال التي تسوغه، ويتعين على المؤمن عند إذن دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون إنتقال الملكية".[2]

إذ أن المشرع الجزائري إعتمد على إجراءات قانونية أولية قبل إبداء رغبة المؤمن له في التخلي مع توافره على الشروط القانونية وإحترامه للآجال الخاصة بالإخطار عن الحادث وكذا طريقة الإعلان عن ترك البضاعة المؤمن عليها.[3]

وإذا كان الأصل للمؤمن مطلق الحرية في قبول أو رفض التخلي فإنه يكون ملزما بإبلاغ

المؤمن له بقراره سواءا بالقبول أو الرفض، خلال ثلاثين يوم من تاريخ التبليغ الذي تسلمه من المؤمن له، والذي أبدى فيه هذا الأخير رغبته في تسوية التعويض عن طريق التخلي.[4]

و يؤكد البعض أنه إذا قبل المؤمن بالتخلي تتم التسوية وديا حيث يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملا للمؤمن له، أما إذا رفض المؤمن رغبة المؤمن له في التخلي فلا

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص235.

[2] _ أنظر المادة 115 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[3] _ باهي زواوية، المرجع السابق، ص233.

[4] _ دريسي أمينة، المرجع السابق، ص769.

يكون أمام هذا الأخير سوى رفع دعوى الخسارة خلال مدة سنتين من تاريخ وقوع الحادث، و في حالة تحديد المهلة في عقد التأمين لإقامة دعوى التخلي تسري المدة من تاريخ إنقضاء هذه المهلة (أي مهلة سنتين) وهذا لأن وثائق التأمين عادة ما تنص على مواعيد قصيرة لإقامة دعوى التخلي تتفق وسرعة المواصلات الحديثة.[1]

2) من يثبت له حق الترك.

لايثبت حق الترك إلا لمالك الشيء المؤمن عليه، لأن الترك ناقل للملكية كما سيأتي، أما المؤمن له لايكون مالكا للشيء المؤمن عليه الدائن الممتاز أو الدائن المرتهن، فليس له حق الترك، ويجب أن يقتصر على دعوى الخسارة البحرية، ويجوز الترك من وكيل عن مالك الشيء المؤمن عليه، بيد أنه لايجوز للربان أن يقوم بالترك كما لايجوز للمجهز لسفينة مملوكة على الشيوع أن يقوم بالترك كونهما لايملكان الحق إلا في القيام بأعمال الإدارة دون أعمال التصرف والترك من عمل التصرف، إلا إذا كانا يحوزان على وكالة خاصة بهذا الشأن.[2]

ثالثا: آثار الترك.

1) الوفاء بالتعويض:

[1] _ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص484.

[2] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص234.

إذا قام المؤمن له بالترك ثبت له الحق في الحصول على مبلغ التأمين كاملا دون إقتطاع أو زيادة من طرف المؤمن، ويكون المؤمن غير ملزم بدفع مبلغ أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة أيا كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها.[1]

ومن هنا يمكن القول أنه يلتزم المؤمن بالوفاء بمبلغ التأمين مع المصاريف خلال المدة المحددة في الوثيقة أو من وقت سيرورة الحكم به نهائيا إذا تقرر الترك بحكم قضائي، كون أن الترك يمتاز بخاصية كونه نهائيا ولا يحق للمؤمن له طلب الفسخ وبالتالي يُمتنع على المؤمن له إسترداد الأشياء المتروكة والدخول في التفلسة بمبلغ التأمين والخضوع لقسمة غرماء.[2]

كما نص المشرع في المادة 30 من قانون التأمينات الأمر 95-07 على أنه: "لايمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار إستبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث".[3]

ومنه فإن مبدأ التعويض يرفض ويستبعد أن يصبح المؤمن له في مركز مالي أفضل من الحالة التي كان عليها قبل وقوع الخطر حتى لايجد المؤمن له مصلحة في وقوع الحادث مما قد يدفعه للتعهد للإضرار بأمواله، وبالتالي فإن مبدأ التعويض جبر للضرر لا أكثر من جسامة الخطر بالتعويض.[4]

2) إنتقال الملكية.

[1] _ مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، المرجع السابق، ص247.

[2] _ محمد بهجت عبد الله أيمن قايد، المرجع السابق، ص108.

[3] _ أنظر المادة 30 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[4] _ يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص108.

بمجرد تعويض المؤمن تعويضا كاملا للمؤمن له عن الخسارة اللاحقة بالبضائع محل عقد التأمين البحري، يكون من حق المؤمن إنتقال ملكية المال المعوض عنه له وكذا جميع حقوق الملكية المتعلقة به بعد تعرضه للحادث.[1]

إذ نص المشرع في المادة 115 الفقرة الثانية من الأمر 95-07 على: "يتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون إنتقال الملكية وفي حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها إبتداءا من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".[2]

وبالتالي يتضح لنا من نص المادة أن المشرع أكد على إنتقال ملكية الشيء محل التأمين إلى المؤمن الذي عوض عنه المؤمن له تعويضا كاملا، عكس دعوى الخسارة التي لا تنقل الملكية.

3) عدم جواز العدول في دعوى الترك.

وبالتالي بعد قبول الدعوى من المؤمن وصدور حكم نهائي، لايحق للمؤن له الرجوع في هذه الدعوى وطلب تسوية التعويض بدعوى الخسارة البحرية، لأنه من أهم خصائص دعوى الترك أنها غير قابلة للعدول، ففي وسع أي من الطرفين إذا أراد العدول عن الترك أن يمتنع عن تنفيذ إلتزامه حيث يدفع الطرف الآخر بطلب الفسخ.[3]

المبحث الثاني: نفاذ عقد التأمين البحري.

[1] _ باهي زواوية، المرجع السابق، ص236.

[2] _ أنظر المادة 115 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[3] _ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص484.

عقد التأمين البحري من العقود الزمنية لذلك يخضع من حيث إنتهائه لأحكام القانون المدني، فينقضي بإنقضاء المدة الزمنية المحددة له في العقد أو بإتفاق الأطراف وهذا ما سنتطرق إليه من خلال معالجة الطرق العادية لإنقضائه، إلى جانب التطرق للحالات والأسباب التي تؤدي إلى انتهائه حتى قبل انتهاء الميعاد القانوني المحدد له.

المطلب الأول: الطرق العادية لإنتهاء عقد التأمين البحري.

يُبرم عقد التأمين البحري من أجل تغطية وضمان الأضرار التي تكون نتيجة خطر يُزعم وقوعه خلال زمن معين، مما يجعل منه عقدا مستمرا يمتد تنفيده في الزمان وتُخضعه مدته لإختيار أطراف العقد، ويكون بتحديد تاريخ سريان العقد من بدايته إلى نهايته، وبالتالي انقضاء هذه المدة يترتب عنها انقضاء العقد، وهذا ماسنتطرق إليه في الفرع الأول.

كما يرتبط إستمرار العقد وإنقضائه بمدى تحقق الخطر المؤمن لأجله من عدم ذلك، لكونه محل عقد التأمين بأكمله، وعليه فإن بقاء واستمرار العقد يتوقف على الخطر ووقوعه وهذا ما سنتطرق إليه في الفرع الثاني.[1]

الفرع الأول: إنتهاء المدة القانونية للعقد.

وجوب تحديد تاريخ الإكتتاب وتاريخ سريان العقد من البيانات الجوهرية التي يجب ذكرها عند إبرام عقد التأمين البحري، وذلك طبقا لنص المادة 07 من الأمر 95-07 م.م بموجب قانون 06-04 المتضمن قانون التأمين الجزائري، معناه أن عقد التأمين البحري عقد غير أبدي، وإنما محدد بمدة معينة ترتبط إلتزامات أطراف العقد بها.

أولا: سريان عقد التأمين البحري.

[1] _ عدة بن عطية غوثي، إنتهاء عقد التأمين البحري و الجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون التأمينات و المسؤولية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، سنة 2016-2017، ص44.

تم جعل عقد التأمين البحري في التشريع الجزائري عقدًا محدد المدة، واعتبر تحديد المدة في العقد ضروريًا وإلزاميًا على الأطراف. يُعتبر تحديد المدة عنصرًا أساسيًا في تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن عليه، ويُميز بين تاريخ الاكتتاب وتاريخ سريان العقد في وثيقة التأمين. هذا ما جاء في المادة 98 من الأمر 95-07حيث نصت على ما يلي:

_ تاريخ ومكان الإكتتاب.

_ إسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها، مع الإشارة عند الإقتضاء إلى أن مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

_ الشيء أوالمنفعة المؤمن عليها، والأخطار المستبعدة.

_ مكان الأخطار.

_ مدة الأخطار المؤمن عليها....إلخ.

تحديد مدة العقد يعتبر أمرًا بالغ الأهمية، حيث يتعين على الأطراف الالتزام بها. يتيح تحديد مدة العقد للأطراف معرفة متى يمكن أن يحدث الخطر المؤمن له، سواء كان ذلك خلال فترة العقد أو بعدها. وفي حالة وقوع الخطر خارج الآجال المحددة، يمكن أن يكون ذلك قبل بداية فترة العقد أو بعد انتهائه. بالإضافة إلى ذلك، يلعب تحديد مدة العقد دورًا مهمًا في تحديد المسؤولية في حالة وجود عدة تأمينات على نفس الشيء.[1]

إلا أن المشرع في وضعه للنصوص التشريعية نجده مرة أخرى يثير إشكالا في تطبيق النصوص القانونية، وذلك بجعله مدة العقد مزدوجة إذ في بعض الحالات نجد أن تاريخ إكتتاب العقد هو نفسه تاريخ سريانه، وفي حالة أخرى نجده مستقلا عنه.

[1] _ عدة بن عطية غوثي ، المرجع السابق، ص ص45-46.

وما يلاحظ في المادة 98 من الأمر 95-07، هو أن المشرع لم يلزم الأطراف بمدة معينة، لا من حيث الحد الأدنى، ولا من حيث الحد الأقصى للعرض، وإنما ترك المجال مفتوح يخضع لإرادتهم الحرة في ذلك، ونفس الأمر نجده في وثائق التأمين الجزائرية على البضائع وعلى السفن.

مما يطرح التساؤل أن في حالة عدم تحديد الإطار الزمني للعقد، هل يترتب عن ذلك بطلان العقد أم لا؟

الأمر ليس بهذه البساطة، لكون عقد التأمين البحري ذو أهمية كبيرة في تنشيط الاقتصاد الوطني. إذا لم يتم تحديد مدة العقد بشكل صريح، فسيتم الاعتماد على القاعدة العامة المعتمدة والتي تنص على أن المدة تكون سنة واحدة.[1]

وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع، التي جاءت بعنوان مدة سريان العقد أنه في حالة عدم وجود إتفاق مخالف بسنة واحدة، كما يلي:

"Sauf stipulation Contraire ,La police est souscrite Pour Une Durée D'un ans Et se Renouvellera D'année en année Par Tacite Reconduction. "

من هذه المادة، يتضح أن مدة العقد تتجدد ضمنيًا من سنة لأخرى. وبالتالي، ينتهي العقد عند انتهاء المدة المحددة صراحةً في العقد بين الأطراف، أو بعد مرور سنة في حالة عدم تجديد مدة العقد. هذا يعتمد على القاعدة العامة المشار إليها في وثائق التأمين البحري الجزائرية، سواء كانت تتعلق بالبضائع أو السفن. وفي حالة عقد تأمين محدد برحلة أو عدة رحلات، فإنه في حالة عدم تجديد العقد ضمنيًا أو الوصول إلى اتفاق جديد، يتم انتهاء العقد بنهاية الرحلة أو الرحلات المحددة.[2]

[1] _ عدة بن عطية غوثي، المرجع سابق، ص46.

[2] _ المرجع نفسه، ص 47.

ثانيا: الآثار المترتبة عن إنتهاء مدة العقد.

إن عقد التأمين البحري هو عقد زمني ينتج عنه التزامات محددة للأطراف ضمن إطار زمني محدد. عند انقضاء المدة المحددة، سواء كانت صراحة أو ضمنياً أو وفقًا للقواعد العامة، ينتهي التزام الأطراف المتعلق بالعقد. يعني ذلك أن الأطراف لم يعد لديها التزام بتقديم التأمين أو الاستفادة من التأمين بعد انتهاء فترة العقد المحددة..

تحديد مصير العقد في حالة انتهاء مدته قبل انتهاء مدة الخطر يمثل تساؤلًا مهمًا. وقد أجاب التشريع الفرنسي على هذا الأمر من خلال الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن في المادة التاسعة منها. وفقًا للمادة المذكورة، يتم استمرار التأمين في حالة انتهاء مدة العقد إذا كانت السفينة في حالة إصلاح أضرار مضمونة بموجب العقد.من ناحية أخرى، يتواصل التأمين بعد انتهاء الآجال في حالة وجود إصلاحات على حساب المؤمن حتى نهاية الرحلة. يتم ذلك لأن استمرار الرحلة يعتبر خطرًا يتم تأمينه بواسطة المؤمن، وبالتالي يتطلب استمرار ضمانه لفترة معينة. وهذا هو القرار الذي اعتمده القضاء الفرنسي بضمان الأضرار التي تحدث بعد انتهاء مدة العقد وتكون ناتجة عن أسباب حدثت خلال فترة التأمين.بالتالي، يمكن القول أنه في بعض الحالات يتم استمرار التأمين بعد انتهاء مدة العقد، سواءً كان ذلك بسبب إصلاحات في حالة السفينة أو استمرار الرحلة التي يتم تأمينها.[1]

وفقًا للمادة 123 من الأمر 95-07، في حالة التأمين لرحلة أو عدة رحلات، يتم ربط زمن سريان آثار عقد التأمين ببداية عملية الشحن ويستمر حتى انتهاء عملية التفريغ المتعلقة بالرحلة أو الرحلات المؤمن عليها. وفي غضون 15 يومًا على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصو،و هنا إذا كانت مدة العقد المحددة أقل من زمن مدة الرحلة، فإن العقد سيبقى ساريًا ويستمر في إنتاج آثاره.[2]

[1] _ عدة بن عطية غوثي ، المرجع السابق، ص ص47-48.

[2] _ المرجع نفسه، ص 48.

وذلك كاستثناء للقاعدة العامة التي تقضي بأن انقضاء مدة العقد يؤدي إلى انقضاء التزامات الأطراف، كما أن المشرع الجزائري الذي نص على أن الأخطار المعنية بالتأمين البحري هي الأخطار البحرية فقط، لكنه في هذه المادة جعل الأخطار المستبعدة مؤمن عليها بصفة غير مباشرة، وهي التي تقع أثناء الشحن أو التفريغ في الموانيء والمخازن، وهذا ما تؤكده المادة 123 الفقرة الأولى من الأمر 95-07 التي تنص على: ".....وخلال 15 يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود".

الفرع الثاني: إنتفاء محل عقد التأمين البحري.

بطلان عقد التأمين البحري مقترن بمحله إذ أن أساس عقد التأمين البحري كما ذكرنا سابقا هو الخطر الواقع على محل العقد والمؤمن منه لهذا الغرض، وعدم وقوعه من أساسه، ومنه سنتطرق إلى كلتا الحالتين:

أولا: تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر.

تعرض الشيء للخطر مقترن بالخطر بحد ذاته، كون الخطر هو محل عقد التأمين البحري، وكما ذكرنا سابقا فالخطر هو كل حادث قهري أو فجائي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية.[1]

وعبئ إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، يقع على عاتق المؤمن له كونه هو من يقوم بطلب التعويض، ولا يكفي تقديم وثيقة التأمين لطلب ذلك وإنما يجب إثبات تنفيذ العقد، وباعتبار الخطر واقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات، أضف إلى ذلك فإنه يجب أن يكون التعرض للخطر واقع أثناء إبرام و سريان مدة العقد، لإستبعاد الخطر السابق على العقد، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري طبقا للمادة 99 من الأمر 95-07 إذ جاء فيها: "لا يترتب عن التأمين أي اثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار إلا إذا وقع الاتفاق على

[1] _ عدة بن عطية غوثي ، المرجع السابق، ص49.

أجل محدد ..."[1]، وتطبيق المادة 100 من نفس الأمر :"لا تكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر".[2]

كما حصر المشرع الجزائري الأخطار التي هي محل التأمين البحري تحت نص المادة 101 من نفس الأمر التي جاء فيها: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد".[3]

وعليه لا يكفي وجود الخطر، وإنما لا بد من تعرض الشيء المؤمن عليه لهذا الخطر، لأن عدم التعرض يؤدي إلى زوال التأمين لإنتفاء محل العقد بالبطلان.[4]

وعند وقوع هذا الخطر، و قيام المؤمن له بإلتزامه بتبليغ المؤمن بذلك، وتحمل هذا الأخير مسؤولية الضمان بدفع مبلغ التأمين الواجب عليه لتغطية الخطر، يتم تنفيذ عقد التأمين البحري، وبالتالي إنقضائه على أساس وقوع وتحقق الغاية من إبرامه وترتيب آثار الإلتزامات المتبادلة للطرفين.[5]

ثانيا: حالة عدم وقوع الخطر المؤمن لأجله.

سبق القول أن الخطر البحري هو الذي يميز عقد التأمين البحري عن باقي العقود الأخرى لكونه محل العقد ذاته، وعليه يتوقف تنفيذ و ترتيب آثار العقد بوقوعه و عدم إمكانية وقوعه، إذ هناك حالات لذلك نذكر منها:

1) حالة عدم قيام السفينة بالرحلة المزعوم القيام بها:

[1] _ عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص49-50.

[2] _ المرجع نفسه، ص50.

[3] _ أنظر: سعدي ليندة، إنتهاء عقد التأمين البحري والجهات المختصة بفض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء-الجزائر، الدفعة 16، 2008، ص17.

[4] _ علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص261-262.

[5] _ سعدي ليندة، المرجع السابق، ص17.

التي عبر عنها المشرع الفرنسي في المادة 349 من قانون التأمين، بإلغاء الرحلة مهما كان السبب في ذلك، لكن هذا لا يمنع المؤمن له من الحصول على تعويض يقدر بنصف مبلغ التأمين الواجب دفعه، إلا أنه تراجع عن هذا الموقف في السنوات الأخيرة أما بالنسبة للتشريع الجزائري فإن عدم وقوع الخطر خلال مدة شهرين من إبرام العقد يكفي لإنهاء عقد التأمين وبالتالي عدم ترتيب أي اثر عنه[1].

2) وقوع الخطر قبل إكتتاب العقد أو بعد إتمام الرحلة أو وصول الأموال المؤمنة سالمة إلى المكان المقصود:

وهذا ما يتضح من خلال المادة 100 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم بموجب القانون 06-04 التي تنص على مايلي: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل".[2] وعليه ينتهي عقد التأمين البحري ويصبح عديم الأثر بتحقق أو وقوع الخطر المؤمن من أجله قبل إبرام العقد وسريانه[3]، لجعل عقد التأمين البحري ساري المفعول رغم أن الخطر السابق له يؤدي إلى حصول المؤمن له على تعويض الأضرار التي تعرضت لها الأشياء المؤمن عليها قبل العقد، وليس أثناء سريانه بإعتباره عقد زمني محدد لفترة معينة إلى جانب تفادي حالة تأمين الأموال التي وصلت إلى المكان المقصود وهذا هو موقف التشريع الجزائري الذي لا يأخذ بالخطر الضمني.[4]

3) تغيير الطريق المعتاد أو الإنحراف.

من المعمول به هو أن ينفذ عقد التامين البحري كما تم الإتفاق عليه بين الطرفين دون تغير، ويكون بقيام السفينة بالإنطلاق من ميناء القيام إلى ميناء الوصول لرحلة مقررة على طريق محدد و معتاد، والإنحراف عنه يؤدي إلى زوال التزامات المؤمن

[1] _ سعدي ليندة، المرجع السابق، ص18.

[2] _ سعدي ليندة، المرجع نفسه، ص18.

[3] _ علي بن غانم، المرجع السابق، ص265.

[4] _ سعدي ليندة، المرجع السابق، ص18.

ومسؤوليته في تغطية الأضرار الناتجة عن خطر يجري أثناء الرحلة، وذلك في حالة الإنحراف الإرادي، أما في حالة الإنحراف الإضطراري الذي أدت إليه القوة القاهرة فإن المؤمن يبقى مسؤولا عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالشيء المؤمن لأجله.[1] إلا أنه قد يترتب انتهاء آثار عقد التأمين البحري لأسباب أخرى قبل تحقق الغرض منه، وقبل إنتهاء المدة الزمنية المحددة له أو حتى قبل القيام بالرحلة المؤمن لأجلها وذلك بتدخل ظروف أخرى أو بسبب عدم القيام بإلتزامات تعاقدية يترتب عنها فسخ أو بطلان هذا العقد.[2]

المطلب الثاني: الطرق الغير عادية لإنتهاء عقد التأمين البحري.

ينقضي عقد التأمين البحري عن طريق إخلال الأطراف بالتزاماتهم أو عن طريق غش صادر عن المؤمن له، مما يؤدي إلى فسخ العقد أو بطلانه، أو حالة تقادم العقد ذاته، ويخضع في ذلك لأحكام القانون المدني الجزائري.

الفرع الأول: فسخ العقد وبطلانه.

أولا: فسخ العقد.

ينقضي عقد التأمين البحري كغيره من العقود الزمنية بالفسخ ويخضع في ذلك لأحكام القانون المدني الجزائري، سواء كان ذلك بسبب المؤمن أو المؤمن له أو باتفاق بينهما، ويترتب عنه إرجاع المتعاقدين إلى الحالة التي كان عليها قبل التعاقد، والفسخ يختلف عن الإلغاء أوحل العقد، لأن هذا يتم في حالة إستحالة تنفيذ الإلتزامات العقدية وتمحى آثاره بأثر رجعي، ولا يمكن الحديث عن الفسخ إلا بعد قيام الطرف الذي يتوفر عنده سبب الفسخ أو إتجهت إرادته إليه بتوجيه تبليغ للطرف الآخر، ويكون بموجب رسالة موصى عليها.[3]

[1] _ مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص114.

[2] _ سعدي ليندة، المرجع السابق، ص18.

[3] _ جديدي معراج، المرجع السابق، ص ص79-80.

- **حالات الفسخ.**

أ) فسخ عقد التأمين في حالة إفلاس المؤمن:

إذا أفلس المؤمن، أو توقف عن الدفع يجوز للمؤمن له أن يفسخ العقد التأمين بعد إنذار المؤمن بوجوب الدفع أو تقديم كفالة مقبولة خلال 24 ساعة.[1]

كما أكد المشرع الجزائري على ذلك في نص المادة 180 من القانون المدني الجزائري.

ب) حالة إخلال المؤمن له بإلتزاماته التعاقدية بموجب عقد التأمين البحري لاسيما فيما يتعلق بدفع القسط:

إذ في حالة عدم دفع المؤمن له لمبلغ القسط خلال ثمانية أيام بعد أن إنذاره بموجب رسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام، فإنه يحق للمؤمن وقف التأمين، ويجوز له فسخ العقد خلال مدة عشرة أيام من إيقاف الضمان طبقا للمادة 111 من الأمر 95-07، إلا أن فسخ هذا العقد لا يكون له أي أثر بالنسبة للغير الحسن النية الذي أصبح مستفيد من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف والفسخ.[2]

ج) حالة الفسخ بسبب عدم قيام المؤمن له بالتصريح في الإرساليات المرسلة لحسابه أو تنفيذ العقود:

[1] _ محمد نصير محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2012، ص366.

[2] _ سعدي ليندة، المرجع السابق، ص20.

تحمله إلتزام التأمين في الإرسالية رغم أنها تمت لحساب الغير، إلا أن المؤمن له تعهد أن يقوم بالتأمين عليها، وذلك يكون في حالة وثيقة التأمين المفتوحة طبقا للمادة 140 من الأمر 95-07 وَالمادة 141 من نفس الأمر.[1]

د) حق المؤمن بفسخ العقد بإنتقال ملكية السفينة أوإستئجارها بدون تجهيز:

ويترتب بمرور شهر واحد، إبتداء من اليوم الذي يتلقى فيه تبليغ بنقل الملكية والإستئجار، ويسري مفعول هذا الفسخ بعد 15 يوما من تاريخ التبليغ.[2]

وبصفة عامة، للقيام بفسخ العقد، يجب توفر شروط معينة تتمثل في أن يكون العقد من العقود المحددة بمدة:

_ أن يحدد المشرع المدة التي يجوز فيها طلب الفسخ.

_ أن يكون العقد من عقود التأمين على الأضرار.

_ أن يقوم الطرف الذي يهتم بالفسخ بإخطار الطرف الذي أخل بالتزاماته قبل نهاية الميعاد المحدد لذلك.[3]

ثانيا: بطلان العقد.

بناءً على قرار يصدره سلطة إدارية أو قضائية، يُبطل العقد في حال توافر سبب عيب في العقد أو إذا كان العقد مبرمًا في غير وقته المناسب. ووفقًا لفقيه السنهوري، يُفهم البطلان على أنه فكرة إنعدام أثر العقد بالنسبة للطرفين المتعاقدين وأيضًا بالنسبة للأشخاص الآخرين المرتبطين بالعقد.[4]

[1] _ سعدي ليندة، المرجع نفسه، ص20.

[2] _ أنظر المادة 35 من الأمر 95-07، المرجع السالف الذكر.

[3] _ جديدي معراج، المرجع السابق، ص80.

[4] _ عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص 56.

أما وثيقة التأمين على البضائع الجزائرية فتعبر عن البطلان حسب المادة 17 منها كما يلي:

« Tout assurance souscrite après la réalisation d'un sinistre, en après l'arrivée des biens assures au lieu de destination est sans effet. Si l'assuré en avait eu connaissance ; et les primes restent acquise à l'assureur.
- l'assurance ne produit aucun effet, lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de la conclusion du contrat ou du la date qui à été fixé pour prise d'effet des risques sauf si un nouveau délai a été convenu. »

يفهم من خلال هذه المادة ما يلي:

_ أنه لا يترتب أي أثر عن عقد التأمين في حالة ما جاء إبرامه بعد وقوع الخطر المؤمن عليه أو أن العقد تم إبرامه لضمان و تغطية بضائع وصلت إلى مكان الوصول مع إبقاء القسط المدفوع في حق المؤمن.
_ كذلك في حالة إبرام عقد تأمين إلا أن الأخطار المؤمن لأجلها لم تبدأ في الحدوث بعد مرور مدة شهرين من إبرام العقد أو بعد المدة المحددة لذلك بإتفاق الأطراف.
_ حالة غش المؤمن له طبقا للمادة 110 التي تنص: "يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له و ذلك بهدف تغليط المؤمن".
_ تقديم تصريحات و بيانات غير صحيحة أو كاذبة من طرف المؤمن له مما يؤدي بالضرورة إلى إبطال العقد حسب ما جاء في المادة 113 من الأمر 95 –07: "يترتب عن كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين ويقع عبئ الإثبات على المؤمن"[1].
وفقًا للقواعد العامة في القانون المدني، لا يتم بطلان العقد بسبب خطأ إلا إذا تعلق بصفات جوهرية للعقد. ومع ذلك، قانون التأمين البحري يتضمن قاعدة خاصة تنص على أن البطلان في عقد التأمين البحري يمكن أن يحدث بسبب أي خطأ، حتى إذا كان

[1] _ عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص 57.

بسيطًا. ويحق للمؤمن أن يطلب إبطال العقد إذا لم يلتزم المؤمن له بتقديم المعلومات المتعلقة بالتطورات التي تؤثر على العقد وتسهم في تقدير المخاطر من قبل المؤمن.

وامتناع المؤمن له عن تقديم المعلومات لا يترتب عنه دائما إبطال العقد بل يكون ذلك فقط في حالة ما يكون السكوت من شأنه التقليل من فكرة الخطر وبالتالي تقدير المؤمن بأقل من حقيقته وتضليله وعليه تكون قيمة القسط المستحق الدفع أقل من ما يتوجب دفعه.[1]

– لكن السؤال المطروح هل البطلان المقرر لعقد التأمين البحري هو بطلان مطلق أو نسبي؟

أحكام قانون التأمين البحري تنص عمومًا على أن البطلان في عقد التأمين البحري يكون نسبيًا، ويحدث عندما يقوم أحد الأطراف بخرق أحد التزاماته التعاقدية، مما يتسبب في إلحاق ضرر بالطرف الآخر. وبناءً على ذلك، فإن البطلان في عقد التأمين البحري يعتبر متروكًا لتقدير المؤمن له، حيث يحق له أن يستمر في العقد أو أن يتنازل عنه بموافقة صريحة أو ضمنية من المؤمن له.[2]

الفرع الثاني: تقادم العقد.

إن جملة الأحكام التي يختلف فيها التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين الأخرى تقادم الدعاوي والحقوق الناشئة عنه حيث تطرق المشرع الفرنسي إلى مفهوم التقادم في المادة 2219 من القانون المدني الفرنسي إلى: "التقادم وسيلة لإكتساب أو التخلص بعد إنقضاء بعد الفترات من الزمن، وطبقا للشروط المحددة قانونا" هذا يعني أن التقادم المسقط هو فقدان للحق الشخصي نتيجة عدم المطالبة به خلال زمن معين.[3]

[1] _ عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص 58.

[2] _ المرجع نفسه، ص 59.

[3] _ ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص ص62–63 .

وطبقا لنص المادة 322 من ق.م.ج فإن طبيعة التقادم من حيث المدة مسألة من النظام العام لايجوز الإتفاق على مخالفتها، إلا أن لأحكام التقادم في التأمين البحري خصوصيات فهي تختلف عن الأحكام والقواعد العامة الواردة في القانون المدني[1] وحتى عن القواعد الواردة في قانون التأمين، لاسيما المادة 27 من الأمر 95-07 والتي جاء فيها أنه يحدد أجل تقادم دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث سنوات إبتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه، ولقد جاء في نص المادة 121 من الأمر نفسه أنه يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين.[2]

حيث أنه يبدأ إحتساب أجل التقادم:

_ إبتداءا من تاريخ الإستحقاق فيما يتعلق بدعاوى دفع القسط.

_ إبتداءا من تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى الخسارة بالنسبة للتأمينات على السفن.

_ فيما يخص البضائع المشحونة إبتداءا من تاريخ وصول السفينة والتاريخ المقرر لوصولها، ومن تاريخ وقوع الحادث.

_ إبتداءا من تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي.

_ إبتداءا من تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة أو أجرة المساعدة، أو الإنقاذ، أو المؤمن له، أوطعن من طرف الغير.

_ إبتداءا من تاريخ الدفع الغير مستحق فيما يخص أي دعوى من أجل إسترجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين.

[1] _ المرجع نفسه، ص63.

[2] _ ا ختاوي إكرام تيجانية، مرجع سابق، ص63.

كما أن القانون الجزائري يختلف مع التشريع الفرنسي الذي يسمح بتقليص المدة بإطالتها وتناول مسألة تمديد سريان التقادم على أساس القُصَّرْ وفاقدي الأهلية الذي لم يتناوله المشرع الجزائري، والذي ربط بدأ التاريخ بطبيعة الدعوى وذلك في الفقرة الثانية من المادة 121 من الأمر 95-07، وقد حكم القضاء الفرنسي الحديث بأن دعوى المؤمن له بسبب رجوع الغير يسري أجل التقادم خلال عامين للدعاوى الناشئة من عقد التأمين البحري إبتداءا من تاريخ رجوع الغير بسبب الضرر المحتمل الإلتحاق بالمؤمن له وأن عدم التصريح للمؤمن في الآجال المنصوص عليها بالخطر والضرر موضوع النزاع، يسقط حق المؤمن له في التأمين المكتتب.[1]

كما يعترض سريان التقادم بسبب من أسباب الإنقطاع الواردة في المادة 316 ق.م.ج فتكون المدة التي إنقضت قبل إنقطاع التقادم كأنها لم تكن، ولا تدخل في حساب مدة التقادم لِذى يبدأ السريان من جديد بعد إنقطاعه، فيعقب التقادم الذي زال بالإنقطاع تقادم جديد تسري عليه الأحكام العامة للتقادم.[2]

أما عن أسباب التقادم والآثار المتولدة عنه فإن هناك عدة أسباب تعود للدائن وذلك طبقا للمادة 317 من ق.م.ج[3]، أو للمدين طبقا للمادة 318 من نفس القانون.[4]

وطبقا للمادة 320 من ق.م.ج إذا تقادمت دعوى التأمين أي انقضت المدة دون وقفه أو انقطاعه ورُفعت الدعوى من طرف المدين يستطيع هذا الأخير التمسك بالتقادم المسقط أي الدفع بسقوط إلتزاماته.[5]

[1] _ ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص64.

[2] _المرجع نفسه، ص64.

[3] _ المرجع نفسه، ص64.

[4] _ المرجع نفسه، ص64.

[5] _ المرجع نفسه، ص64.

غير أن القاضي لا يستطيع إثارته من تلقاء نفسه، لأن الحق ليس من النظام العام ولمن تقرر لصالحه أن يتمسك به على مختلف مراحل الدعوى، ماعدى أمام المحكمة العليا لأنه يعتبر وجها جديدا لا يعتد به أو لا يجوز إثارته لأول مرة أمام المحكمة العليا.

خاتمة

خـاتمـة.

في ختام دراستنا لموضوع خصوصية عقد التأمين البحري، وبعد تحليل النصوص القانونية الخاصة به، توصلنا إلى أن خصوصية عقد التأمين البحري تعتبر أمرا حاسما لجميع الأطراف المشاركة في هذه العملية المعقدة، إذ ينبغي أن يتم تكوين وتنفيذ العقد بطريقة تضمن حقوق ومصالح المؤمن له وتحقق التزامات شركة التأمين بمصداقية وشفافية.

إن إبرام عقد التأمين البحري لا يكون بشكل تلقائي، إنما هو نتاج دراسة وتحري من قبل المؤمن، بناءا على المعلومات التي يتلقاها من خلال طلب التأمين وإن استعمال مذكرة التغطية المؤقتة يكون دائما أمرا استثنائيا لا يتم اللجوء إليه إلا عند الضرورة القصوى وهي من الأمور التي تُثبت انفراد عقد التأمين البحري بأحكام خاصة به تميزه عن باقي أنواع التأمين الأخرى.

كون الإخلال بأحد إلتزامات طرفي العقد ينتج عنه قيام النزاعات القضائية المتمثلة في كل من دعوى الخسارة أو دعوى الترك، كما ينتج عنه إنتهاء العقد ذاته في بعض الحالات جراء إخلال أحد الأطراف بالإلتزامات المنصوص عليها قانونا أو بفسخ العقد وبطلانه أو بتقادم العقد.

النتـائـج.

_ يعد عقد التأمين البحري من العقود الخاصة إذ يمتاز بعدة خصائص تميزه عن غيره من العقود أهمها كونه عقد ذو طبيعة دولية وصفة تجريد الخدمة التأمينية وخاصة سرية المعلومات التأمينية.

_ الطابع المميز والأساسي لعقد التأمين البحري هو الخطر البحري وتناسبه مع قيمة التعويض الناشئ عنه.

_ توفير الإفصاحات الكاملة والدقيقة للمعلومات المتعلقة بالمخاطر البحرية من قبل الأطراف المشاركة في عقد التأمين البحري يضمن تبني مبادئ المصداقية والشفافية في التعامل والتفاعل بين المؤمن له وشركة التأمين.

_ يعتمد المؤمن له على دعوى الخسارة البحرية كطريقة عادية لإسترداد حقه والتعويض عن الضرر الذي لحق به، كما يمكن له الرجوع لدعوى الترك كطريقة إستثنائية للمطالبة بالتعويض في الحالات التي تصاب فيها البضاعة المؤمن عليها بمخاطر جسيمة إضافة إلى قاعدة الحلول التي يعتبر فيها حلول المؤمن محل المؤمن له إتجاه الغير المسؤول حلولا قانونيا.

_ ينتهي عقد التأمين البحري سواءا بالطرق العادية أو الغير عادية بإنتهاء مدته أو بزوال محل عقد التأمين البحري أو بفسخ العقد بتخلف أحد الشروط أو ببطلانه بتخلف أحد أركانه أو بالتقادم المسقط الذي بعني فقدان الحق الشخصي نتيجة عدم المطالبة به خلال زمن معين.

التوصيات.

_ لتعزيز خصوصية عقد التأمين البحري ينبغي تبني التشريعات والأنظمة القانونية التي تحمي المؤمن له وتحدد حقوقه وَواجبات شركة التأمين بوضوح، كما يجب أن تتضمن هذه التشريعات إجراءات فعالة لتسوية المطالبات وتقديم التعويضات بطريقة عادلة وفي الوقت المناسب.

_ يمكن أن تساهم التكنولوجيا الحديثة في تعزيز خصوصية عقد التأمين البحري، من خلال استخدام البيانات الضخمة وتحليلات الذكاء الاصطناعي في تحسين تقدير المخاطر بشكل أكثر فاعلية.

_ يجب أن يكون هناك توعية قوية بأهمية حماية خصوصية عقد التأمين البحري بين جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك العملاء والشركات والمؤسسات الحكومية المعنية بالتنظيم.

_ أخيرا يجب تعزيز التدريب والتوجيه للموظفين والمتخصصين في مجال التأمين البحري لضمان فهمهم الكامل للقضايا المتعلقة بالخصوصية وتطبيق الممارسات الأفضل في هذا الصدد.

باختصار، تحقيق خصوصية عقد التأمين البحري يُعتبر تحديًا مهمًا يتطلب التعاون والتنسيق بين جميع الأطراف المعنية إذ يجب أن تكون الخصوصية في تكوين وتنفيذ العقد من أولويات صناعة التأمين البحري لضمان استقرار ونجاح هذا القطاع الحيوي.

الملاحق

الملحق رقم (01)

الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين
Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance
COMPAGNIE ALGÉRIENNE D'ASSURANCE ET DE RÉASSURANCE

AGENCE : SKIKDA 304
Cité des frères Khaldi, Béni MaleK, Skikda

-0- ATTESTATION D'ASSURANCE -0-

ENGINS MARITIMES
REMORQUEUR : « TAFNA 1»

Je soussigné, Directeur de l'AGENCE CAAR DE SKIKDA code 304, atteste que:

- *Le remorqueur « TAFNA 1», propriété de [illegible] « [illegible] », est couverte par la Compagnie Algérienne d'assurance et de Réassurance « CAAR »*
- *Selon les conditions de la police type CAAR « Engins maritimes », et tant qu'il n'est pas dérogé aux dispositions de l'ordonnance 95.07 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06.04 du 20/02/2006, l'unité ci-dessus désignée est assurée selon les conditions suivantes :*

Mode d'assurance : « Perte Totale et Délaissement»

Valeur assurée : 159.000.000,29 DA

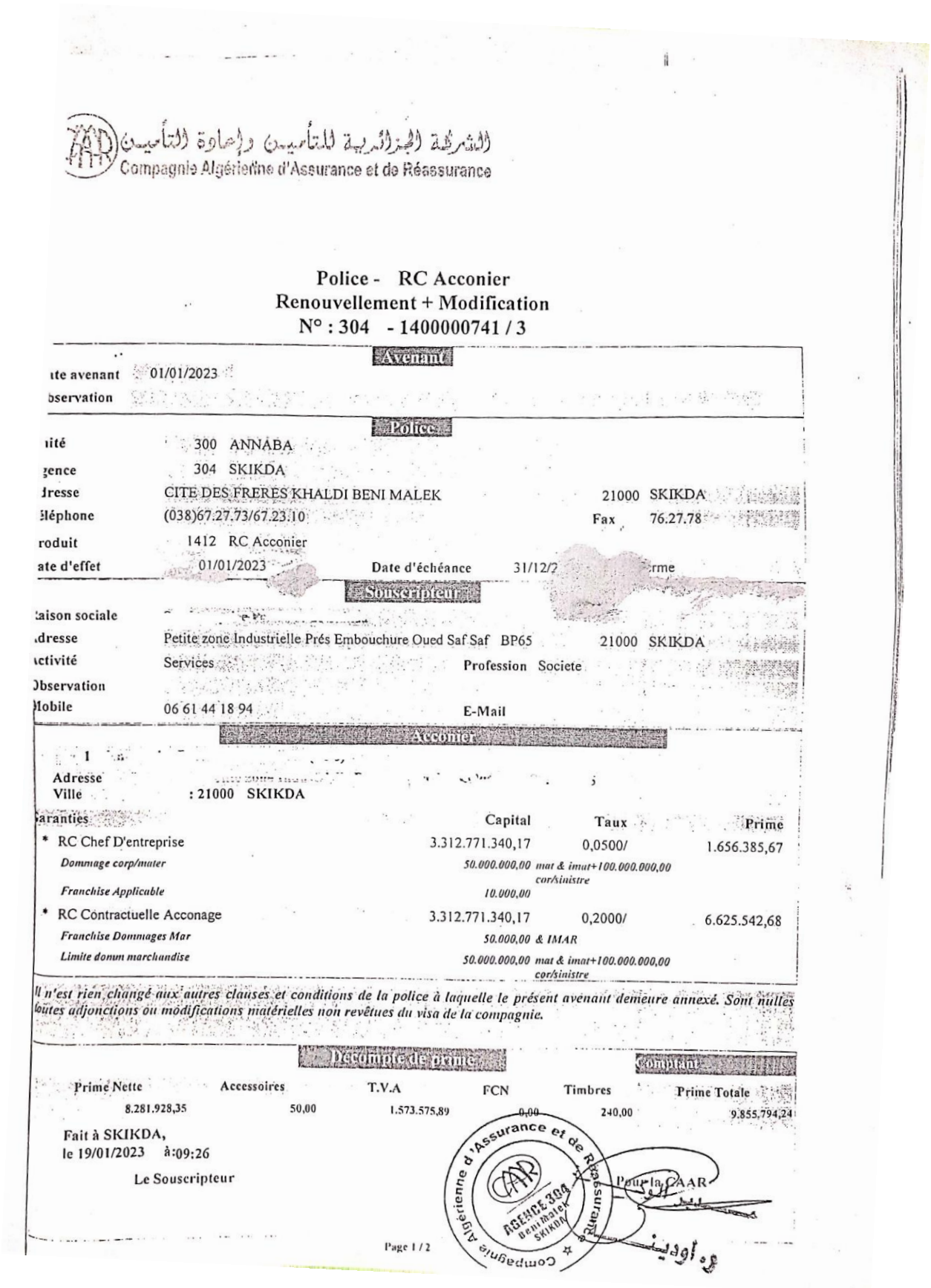
Limite de navigation : Ports Algériens, eaux territoriales algériennes, cabotage national.

La présente attestation est valable du 1er Janvier 2023 au 31 Décembre 2023.

Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance
CAAR
AGENCE 304
Beni Malek
SKIKDA

Pour la « CAAR »,

الملحق رقم (02)



الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين
Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance

Police - RC Acconier
Renouvellement + Modification
N° : 304 - 1400000741 / 3

Avenant

ıte avenant 01/01/2023
bservation

Police

ıité 300 ANNABA
gence 304 SKIKDA
dresse CITE DES FRERES KHALDI BENI MALEK 21000 SKIKDA
éléphone (038)67.27.73/67.23.10 Fax 76.27.78
roduit 1412 RC Acconier
ate d'effet 01/01/2023 Date d'échéance 31/12/2 rme

Souscripteur

aison sociale
dresse Petite zone Industrielle Prés Embouchure Oued Saf Saf BP65 21000 SKIKDA
ctivité Services Profession Societe
Observation
Mobile 06 61 44 18 94 E-Mail

Acconier

1
Adresse
Ville : 21000 SKIKDA

Garanties	Capital	Taux	Prime
* RC Chef D'entreprise	3.312.771.340,17	0,0500/	1.656.385,67
Dommage corp/mater	*50.000.000,00 mat & imat+100.000.000,00 cor/sinistre*		
Franchise Applicable	*10.000,00*		
* RC Contractuelle Acconage	3.312.771.340,17	0,2000/	6.625.542,68
Franchise Dommages Mar	*50.000,00 & IMAR*		
Limite domm marchandise	*50.000.000,00 mat & imat+100.000.000,00 cor/sinistre*		

Il n'est rien changé aux autres clauses et conditions de la police à laquelle le présent avenant demeure annexé. Sont nulles toutes adjonctions ou modifications matérielles non revêtues du visa de la compagnie.

Décompte de prime **Comptant**

Prime Nette	Accessoires	T.V.A	FCN	Timbres	Prime Totale
8.281.928,35	50,00	1.573.575,89	0,00	240,00	9.855.794,24

Fait à SKIKDA,
le 19/01/2023 à:09:26

Le Souscripteur

Pour la CAAR

Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance
AGENCE 304 Beni Malek SKIKDA

Page 1 / 2

الملحق رقم (03)

الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين
Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance

Police - Engins Maritimes
Renouvellement + Modification
N° : 304 - 3400000811 / 5

Avenant

Date avenant : 01/01/2023
Observation :

Police

Unité : 300 ANNABA
Agence : 304 SKIKDA
Adresse : CITE DES FRERES KHALDI BENI MALEK 21000 SKIKDA
Téléphone : (038)67.27.73/67.23.10 Fax 76.27.78
Produit : 3416 Engins Maritimes
Date d'effet : 01/01/2023 Date d'échéance : 31/ 023 ntrat Ferme

Souscripteur

Raison sociale :
Adresse : 21000 SKIKDA
Activité : Services Profession Societe
Observation :
Mobile : 06 61 44 18 94 E-Mail

Engins Maritimes

1 "MAZAFRAN 6" (Remorqueur)

Adresse :
Ville : 21000 SKIKDA

Caractéristiques

* Franchise Corps	1 500 000,00 DA
* Franchise Recours de Tiers	5 000,00 DA

Garanties	Capital	Taux	Prime
* Tous Risques	361.199.999,81	0,8485 %	3.064.926,48
* Frais de Retirement	2.500.000,00	0,4000 %	10.000,00
* Recours des Tiers	5.000.000,00	0,1500 %	7.500,00

Engins Maritimes

3 "MAZAFRAN 5" (Remorqueur)

Adresse :
Ville :

Caractéristiques

* Franchise Corps	1 500 000,00 DA
* Franchise Recours de Tiers	5 000,00 DA

Page 1 / 6

المراجع

قائمة المصادر والمراجع:

❖ باللغة العربية:

I. المصادر.

أولا) القرآن الكريم.

ثانيا) القوانين والأوامر.

- أمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، الصادر في الجريدة الرسمية، العدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.
- أمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396هـ الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 46، المؤرخة في 18 جويلية 2010.
- أمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415هـ، الموافق ل25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 13، المؤرخة في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 16، المؤرخة في 26 أبريل 2006.

II. المراجع.

أولا) الكتب والمؤلفات.

- أبو النجا إبراهيم، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.

- أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر وعقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، الجزء السابع، المجلد الثاني، دار أحياء التراث العربي، بيروت، 1964.
- أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني عقود الغرر وعقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، المجلد التاسع، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، سنة 2000.
- أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثالث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت–لبنان، 2000.
- أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، د ط، الشركة العامة للنشر والتوزيع، ليبيا، 1977.
- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، دراسة في القانون والقضاء المقارنين، الطبعة الثالثة، د م ن، 1991.
- أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء التقنين البحري المصري (النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، د ط، المكتب الجامعي الحديث، د م ن، 2010.
- الصادق العلالي، محاضرات في قانون التأمين، كلية الحقوق جامعة الجزائر – 1– يوسف بن خدة، 2011–2012.
- إسماعيل غانم، النظرية العامة للإلتزام (مصادر الإلتزام)، د ط، القاهرة، 1968.
- جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005.
- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، سنة 2007.
- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجزائرية، الجزائر، 2010.
- جلال محمد إبراهيم، التأمين، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1994.

- جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف، مصر، 1965.
- هاني دويدر، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- هاني دويدر، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
- لبيب شنب، "دروس في نظرية الإلتزام"، د ط، د م ن، 1977، و عبد الفتاح عبد الباقي، "نظرية العقد والإرادة المنفردة"، د ط، د م ن، 1984.
- لطيف جابر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
- محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية والمصرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة الدولية، الجزئان الثاني والثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزئان الثاني والثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2004-2005.
- محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، د ط، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999.
- محمد شحماط، الوجيز في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- ملاوي إبراهيم وَبراي نور الدين، التأمينات والبنوك، د ط، مركز البحوث والدراسات حول الجزائر والعالم، الجزائر، 2016.

- محمد نصير محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2012.
- محمد فريد العريني وَهاني دويدر،مبادئ القانون التجاري والبحري، د ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- محمد صبر السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، العقد والإرادة المنفردة، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دار الهدى عين مليلة، 2004.
- مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، د س ن.
- مصطفى كمال طه وَوائل أنور بندق، التأمين البحري (في القوانين: المصري–الفرنسي–الإنجليزي–اللبناني–الكويتي–السعودي–الأردني–الليبي–القطري–البحريني–العماني)، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، سنة 2012.
- مصطفى محمد الجمال، أموال التأمين (عقد الضمان)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1999.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة–أشخاص الملاحة–النقل البحري–البيوع البحرية–الحوادث البحرية–التأمين البحري)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الساحة المركزية–بن عكنون، الجزائر، 2005.
- عصام أنور سليم، عقد التأمين، الطبعة الأولى، المكتبة الوطنية، بيروت، د س.
- فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام (العقد–الإرادة المنفردة–الفعل المستحق)، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009.
- توفيق حسن فرج، أحكام التأمين، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1996.

ثانيا) الرسائل والمذكرات.

- أمينة دريسي، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون خاص فرع قانون بحري، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، سنة 2014-2015.
- بوكلاب سهام، التأمين البحري على السفينة والبضائع، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة الإخوة منتوري-1-قسنطينة، 2017-2018.
- باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الثانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012.
- سعدي ليندة، إنتهاء عقد التأمين البحري والجهات المختصة بفض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء-الجزائر، الدفعة 16، 2008.
- عماد الدين عبد السلام، الأخطار المستبعدة والأخطار المغطاة في عقد التأمين البحري، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق جامعة القاهرة-مصر، 2007-2008.
- صبرينة يعقوبي، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.

ثالثا) المجلات والمقالات.

- أحلام نطور، "نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري"، مجلة الدراسات الحقوقية، تصدر عن جامعة مولاي الطاهر-سعيدة-الجزائر، العدد 01، المجلد 08، ماي 2021.
- بلقاسم مولاي، "أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري"، مجلة القانون والعلوم السياسية، تصدر عن معهد الحقوق والعلوم السياسية بالمركز الجامعي صالحي أحمد-النعامة-الجزائر، العدد 02، المجلد 05، جوان 2019.

رابعا) روابط الإنترنت.

- القسط كعنصر من عناصر التأمين، متاح عبر الرابط: https://www.mohmah.net/law/

- عناصر التأمين، متاح عبر الرابط: https://www.elmizaine.com/2020/12

خامسا) المحاضرات.

- ملزي عبد الرحمان، محاضرات في المنازعات البحرية لطلبة المدرسة العليا للقضاء، 2008.

سادسا) المقابلات.

- مقابلة شفوية مع مدير وكالة التأمين وإعادة التأمين LA CAAR 304، السيد – ر– أودينة، على مستوى مقر الوكالة، بتاريخ 5 مارس 2023.
- مقابلة شفوية مع رئيس قسم التأمينات البحرية لميناء سكيكدة، السيدة –ن– بوعشة، ميناء سكيكدة، بتاريخ 10 أفريل 2023.

الفهرس

فهرس المحتويات.

دعاء	
شكر وتقدير	
إهداء	
قائمة المختصرات	
مقدمة	أ-هـ
الفصل الأول: خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التكوين	07
الفصل الأول: خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التكوين	08
المبحث الأول: إنشاء عقد التأمين البحري	08
المطلب الأول: أركان عقد التأمين البحري	08
الفرع الأول: الرضا	08-09
أولا: أهلية التعاقد	09-10
ثانيا: التراضي	10-11
الفرع الثاني: المحل	11-12
الفرع الثالث: السبب	12
أولا: تعريف المصلحة	12-13
ثانيا: شروط المصلحة	13
المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري	13
الفرع الأول: الخصائص التي يشترك فيها مع غيره من العقود	13
أولا: عقد رضائي	13-14
ثانيا: عقد ملزم للجانبين	14
ثالثا: عقد من عقود حسن النية	15
رابعا: عقد إحتمالي	15-16
خامسا: عقد من العقود الزمنية	16-17
سادسا: عقد إذعان	17

الفرع الثاني: الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود	17
أولا: عقد تجاري	17–18
ثانيا: عقد تعويض	18–19
ثالثا: عقد دو طبيعة دولية	19
رابعا: صفة تجريد الخدمة التأمينية	19–20
خامسا: عمل إداري	20–21
سادسا: سرية المعلومات التأمينية	21
المبحث الثاني: عناصر عقد التأمين البحري	21
المطلب الأول: الخطر أساس عقد التأمين البحري	21
الفرع الأول: شروط الخطر	22
أولا: إحتمالية الخطر	22–23
ثانيا: مشروعية الخطر	23
ثالثا: إستقلالية الخطر	23–24
الفرع الثاني: أوصاف الخطر	24
أولا: الأخطار القابلة والغير قابلة للضمان	24
1_ الأخطار القابلة للضمان	24
2_ الأخطار الغير قابلة للضمان	25
ثانيا: النطاق الزمني للخطر	26
1_ التأمين بالرحلة	26–27
2_ التأمين بالمدة	27
ثالثا: النطاق المكاني للخطر	28
المطلب الثاني: شروط عقد التأمين البحري	28
الفرع الأول: مراحل إبرام عقد التأمين البحري	29
أولا: المراحل التي تسبق التوقيع على وثيقة التأمين البحري	29
1_ طلب التأمين	29

2_ مذكرة التغطية	30
ثانيا: مرحلة التوقيع على مذكرة التأمين	30
1_ شكل وثيقة التأمين	31
2_ بيانات وثيقة التأمين	32
الفرع الثاني: القسط	33
أولا: تعريف القسط	34
ثانيا: عناصر القسط	34
1_ القسط الصافي	34
2_ القسط التجاري	35
ثالثا: أساس تقدير القسط	36
* القاعدة النسبية	36
الفرع الثالث: مبلغ التأمين	37
أولا: تعريف مبلغ التأمين	37
ثانيا: تحديد مقدار التعويض على أساس مقدار جسامة الضرر	37
ثالثا: تحديد مقدار التعويض على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه	38
الفصل الثاني: خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التنفيد	39
الفصل الثاني: خصوصية عقد التأمين البحري من حيث التنفيد	40
المبحث الأول: آثار عقد التأمين البحري	40
المطلب الأول: إلتزامات المؤمن له	40
الفرع الأول: الإلتزام بدفع قسط التأمين	40-41
أولا: مكان وزمان الوفاء بالقسط	41
ثانيا: جزاء عدم الوفاء بالقسط	42
ثالثا: قابلية العقد للإبطال	43
الفرع الثاني: الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة	43-44
أولا: عدم إقتران إمتناع المؤمن له بالإدلاء ببيانات صحيحة	44

ثانيا: إقتران إمتناع المؤمن له بالإدلاء ببيانات صحيحة بغش	44-45
الفرع الثالث: التصريح بتفاقم الخطر	45-46
المطلب الثاني: إلتزامات المؤمن	46
الفرع الأول: ما يترتب على المؤمن	46
أولا: الإلتزام بدفع مبلغ التعويض	46-47
ثانيا: الإلتزام بتكوين إحتياطي لصالخ المؤمن له	47-48
ثالثا: تخفيض التأمين	48-49
المطلب الثالث: الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري	49
الفرع الأول: دعوى الخسارة	49
أولا: تقدير التعويض	49
1_ تقدير التعويض على السفينة	49-51
2_ تقدير التعويض على البضاعة	51-53
3_ المسموحات	53-54
ثانيا: إستعمال دعوى الخسارة	54
1_ الإثبات الذي يلتزم به المؤمن له	54-57
2_ حلول المؤمن في دعاوى المؤمن له	57
الفرع الثاني: دعوى الترك	57-58
أولا: حالات الترك	58
1_ حالات الترك الخاصة بالسفينة المؤمن عليها	58-60
2_ حالات الترك الخاصة بالبضاعة المؤمن عليها	60-61
ثانيا: إجراءات الترك	62
1_ إبداء الرغبة في الترك	62-63
2_ من يثبت له الحق في الترك	63
ثالثا: آثار الترك	64
1_ الوفاء بالتعويض	64

2_ إنتقال الملكية	65
3_ عدم جواز العدول في دعوى الترك	65
المبحث الثاني: نفاذ عقد التأمين البحري	66
المطلب الأول: إنتهاء عقد التأمين البحري	66
الفرع الأول: إنتهاء المدة القانونية للعقد	66
أولا: سريان عقد التأمين البحري	67-68
ثانيا: الآثار المترتبة عن إنتهاء مدة العقد	69-70
الفرع الثاني: إنتفاء محل عقد التأمين البحري	70
أولا: تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر	70-71
ثانيا: حالة عدم وقوع الخطر المؤمن لأجله	71
1_ حالة عدم قيام السفينة بالرحلة المزعوم القيام بها	71-72
2_ وقوع الخطر قبل إكتتاب العقد أو بعد إتمام الرحلة أو وصول الأموال المؤمنة سالمة إلى المكان المقصود	72
3_ تغيير الطريق المعتاد أو الإنحراف	72-73
المطلب الثاني: الطرق الغير عادية لإنتهاء عقد التأمين البحري	73
الفرع الأول: فسخ العقد وبطلانه	73
أولا: فسخ العقد	73
* حالات الفسخ	74-75
ثانيا: بطلان العقد	75-77
الفرع الثاني: تقادم العقد	77-79
خاتمة	80-82
الملاحق	83-86
المراجع	87-93