

جامعة 20 أوت 1955-سكيكدة-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



النظام القانوني للخطر في التأمين البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذ(ة):

أحلام نظور

من تقديم الطالب(ة):

أسماء بخوش

لجنة المناقشة:

1-الأستاذ بكير سلطاني.....رئيسا

2-الأستاذة أحلام نظور..... مشرفا ومقررا

3-الأستاذ الطاهر مسلم.....مناقشا

دورة جوان 2018

دعاء

"ربنا لا تحملنا مالا طاقة لنا به واعف عنا وارحمنا يا أرحم
الراحمين ربنا اغفر لنا ذنوبنا وإسرافنا في أمرنا وثبت
أقدامنا وانصرنا على القوم الكافرين ربنا أختتم بالسعادة
أجالنا وحقق بالزيادة آمالنا وقدر بالعافية أحوالنا".

شكر وتقدير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيد الخلق خاتم الأنبياء والمرسلين وعلى كل من اهتدى بهديه إلى يوم الدين.

أشكر الله عز وجل وأحمده حمدا يليق بجلاله وعظيم سلطانه أن وفقنا إلى إنجاز هذه الدراسة أما بعد / وإتباعا لقول رسول الله محمد صلى الله عليه وسلم: {من لم يشكر الناس لم يشكر الله} أتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى الأستاذة "نطور أحلام" التي أشرفت على مذكرتي وأنارت لي طريق البحث العلمي وأفادتني بإرشاداتها وتوجيهاتها القيمة كما أتوجه بالشكر الجزيل إلى أعضاء لجنة المناقشة الكرام لتحملهم عناء قراءة هذه المذكرة وتدقيقها وتصويبها لترى النور فأجازهم الله عنا خير الجزاء وإلى جميع من أشرفه على تعليمي وتدريسي تقبلوا مني فائق الشكر والتقدير.

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى من قال فيهما سبحانه عز وجل شأنه
{وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا} إلى من تعهداني
بالتربية في الصغر وكانا نبراسا يضيء دربي في الكبر، إلى أمي منبع
العطف والحنان سدي في ظلمة الأيام إلى أبي رمز العطاء والأمان
حلمي في سائر الأيام/إلى إخوتي الأحباء: كريم هيثم، خولة
شيراز، أشرف دودو بدر الدين./إلى رفيقتي في السراء والضراء أسيا
أعز الأصدقاء/إلى كل الأقرباء/إلى كل الأحباء/إلى كل من يعرفني من
قريب أو من بعيد/إلى كل الذين سعتهم ذاكرتي ولم تسعهم
مذكرتي أهدي هذا العمل.

أسأل الله التوفيق والسداد وبلوغ الهدف المراد.

أسماء بخوش.

مفظة

اعتمد النشاط الاقتصادي الدولي في الماضي على فكرة المبادلات التجارية البحرية التي تتم عن طريق البحر من خلال ما يسمى بعمليات النقل البحري للبضائع، الذي تقوم به السفن والبواخر التي تجوب البحار والمحيطات، حيث تعترض الإرسالية البحرية على طول خط سيرها الكثير من المخاطر سواء كان المتسبب فيها هو العوامل الطبيعية أو فعل الإنسان، هذه المخاطر تؤدي بدورها لإحداث أضرار وخسائر مادية في المنشأة الناقلة أو البضاعة المشحونة على متنها. وبغرض التحصن من هذه الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن أو الحمولة وهي في عرض البحر، وعليه فقد أوجد التجار حلول بغية حماية مصالح المتعاملين الاقتصاديين في ظل النشاط التجاري البحري وهذا من خلال سن أنظمة قانونية تهدف أساساً لتخفيف عبء الحوادث البحرية والحد من حجم الأضرار المترتبة عنها، التي من أهمها عقد قرض المخاطرة البحرية وهو قرض بمقتضاه يقدم المقرضون لصاحب السفينة أو شاحنها مبالغ مالية من أجل القيام برحلة تجارية، فإذا عادت السفينة سالمة يلتزم المقرض (مالك السفينة أو الشاحن) برد المبلغ مع فائدة متفق عليها أما إذا هلكت نتيجة خطر من أخطار البحر فإن المقرض يفقد المبلغ الذي أقرضه، ويعد هذا العقد النواة الأولى لعقد التأمين البحري وبالنظر لأهمية هذا الأخير في حماية عمليات التبادل التجاري الدولي فقد أصبح من النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضائع عن طريق البحر دون أن يتم التأمين عليها من الأخطار الجسيمة التي تكتنف الرحلة البحرية، وبالتالي لولا هذا النظام لما ازدهرت المبادلات التجارية الدولية، فقد اقترب التأمين البحري في هذا النشاط الاقتصادي لدرجة الإلزام ولهذه الأسباب أوجب الواقع العملي أن يجسد النظام التأميني في قالب قانوني واضح تبنته كافة القوانين البحرية الدولية.

والمشرع الجزائري كغيره من التشريعات نظم عقد التأمين بمقتضى أحكام الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 25/01/1995⁽¹⁾ الذي ألغى بدوره القانون رقم 07/80 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 09/08/1980⁽²⁾، وقد أورد المشرع الجزائري تعريفا دقيقا للتأمين البحري ضمن نص المادة 92 من الأمر 07/95 السابق ذكره بقوله أنه "ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية ما"، وتجدر الإشارة أن هذا التعريف القانوني قد أبرز العنصر الجوهرى الذي يميز عقد التأمين البحري عن غيره من العقود التأمينية الأخرى، ألا وهو فكرة الخطر البحري فهو أهم عناصر هذا العقد.

حيث أننا سنقصر دراستنا على الخطر البحري وبالتالي سوف يتم تحديد الإطار المفاهيمي لفكرة الخطر البحري إضافة لتحديد نطاق ضمانه.

وترجع أهمية هذه الدراسة كونها تتعلق بموضوع مهم من مواضيع التأمين البحري وهو موضوع النظام القانوني للخطر البحري، فالنشاط البحري ينطوي على العديد من المخاطر البحرية والتأمين عليها هو وسيلة حماية للمؤمن له ولتجارته، وكذا هي وسيلة فعالة لتخفيف مقدار خسارته، وتعود أهميته أيضا إلى صعوبة معالجة الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية حال حدوثها مما يفاقم من جسامتها، وبالتالي يضاعف المبالغ التي تدفعها شركات التأمين لقاء هذه الأضرار.

ويعود سبب اختياري لهذا الموضوع إلى أسباب ذاتية وهو رغبتى في الكشف على حقيقة الخطر البحري ومقدار استيعاب المشرع لهذه الفكرة.

(1) الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 25/01/1995، الجريدة الرسمية العدد 13، الصادرة بتاريخ 08/03/1995.

(2) القانون رقم 80-07 مؤرخ في 9 أوت 1980، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية العدد 33 المؤرخة في 12 أوت 1980.

أما الأسباب الموضوعية التي دفعتني لاختيار هذا الموضوع هو كونه من المواضيع ذات الطبيعة الخاصة في الميدان البحري، إذ له علاقة بالقانون الدولي، إلى جانب اهتمام القانون بمجال التأمين البحري.

ونهدف من وراء دراستنا هذه للتعرف على القواعد العامة والخاصة التي تحكم الخطر البحري وكذا محاولة تسليط الضوء على هذه الفكرة من خلال الوقوف على أسبابها والتقليل من حدتها على التجارة البحرية.

أما فيما يخص صعوبات البحث فقد واجهتني قلة المراجع المتخصصة بالتحديد في موضوع الخطر البحري، حيث أن أغلب كتب القانون البحري أو التأمين البحري تكتفي بالسرد العام المتكرر، إضافة لضيق الوقت.

ونظرا للجانب الخاص للخطر البحري ورغم أنه أعطي كامل حقه في الدراسة إلا أن معظم البحوث والدراسات اهتمت بالجانب العام له وأهملت طبيعته الخاصة، وعليه لم نجد دراسة مستقلة تناولت موضوع الخطر البحري في التشريع الجزائري الأمر الذي دفعنا لمعالجة هذا الموضوع بالاعتماد على النصوص القانونية التي من بينها الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

أما الدراسات السابقة التي وجدناها في المكتبة الجزائرية، تطرقت لهذا الموضوع من جانب واحد ومنها: علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، 2005 الذي عالج الموضوع في نطاق الأمر 07/95 بالإضافة لمجموعة المراجع الأخرى.

وبناء على ما سبق ذكره نجد الإشكالية المطروحة مفادها كالتالي: إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في صياغة أحكام الخطر محل عقد التأمين البحري؟

وهذه الإشكالية تندرج تحتها مجموعة من التساؤلات الفرعية التي تتبلور حول:

* ما المقصود بالخطر البحري؟ وماهي طبيعته القانونية؟

*كيف يتم إثبات تحقق الخطر البحري؟

*ما موقف المشرع الجزائري من فكرة الخطر في التأمين البحري؟

*ما النطاق القانوني للأخطار البحرية في التشريع الجزائري؟

*هل يغطي خطر التأمين أخطار كافة العمليات الناتجة عن الرحلة البحرية ولو لم تكن ذات طبيعة بحرية أصلا؟

ولبلوغ الأهداف المسطرة وحل الإشكالية المطروحة في إطار المقاربة المنهجية وللوصول إلى النتائج الصحيحة والتحليل القانوني السليم اعتمدنا المنهج التحليلي، وذلك عند تحديدنا لمفهوم الخطر وشروطه وأنواعه، وأيضا فيما يتعلق بالنصوص القانونية. كما تم الاستعانة بالمنهج المقارن في تحديد نطاق ضمان واستبعاد الأخطار البحرية.

لذلك أدرجنا محتوى هذا البحث في فصلين مع الابتداء بالمقدمة التي طرحت فيها الإشكالية وتجزئة هذه الدراسة، بحيث خصصنا الفصل الأول لدراسة الإطار العام للخطر في التأمين البحري من خلال تقسيمه لمبحثين حيث تناولنا في المبحث الأول مفهوم الخطر البحري وطبيعته القانونية، أما المبحث الثاني فقد خصصناه لشروط الخطر البحري وطرق إثباته.

والفصل الثاني تعرفنا فيه على نطاق ضمان الخطر البحري الذي قسمناه لمبحثين تطرقنا في المبحث الأول إلى النطاق الموضوعي للخطر البحري، والمبحث الثاني تناولنا فيه النطاق الزمني والمكاني للأخطار البحرية.

الفصل الأول
الإطار العام للخطر
في التأمين البحري

الفصل الأول : الإطار العام للخطر في التأمين البحري

تكمن العملية التأمينية بالأساس في حماية المؤمن له من خطر معين، ومن ثمة فالخطر عنصر أساسي في التأمين لأنه يشكل محلا للعقد ومبررا لوجوده، وبغية تحديد مفهوم الخطر محل عقد التأمين البحري يجب الإحاطة قدر الإمكان بكل جوانبه الشكلية والموضوعية، وهذا من خلال تحديد معنى الخطر البحري وتحديد الطبيعة القانونية الخاصة له في التأمين البحري مقارنة مع الخطر في عقد التأمين بصفة عامة وإذا ما كان تخلفه يؤثر على العقد أم لا، إضافة إلى ذكر تقسيماته بالنظر للمعايير المعتمدة في ذلك وهذا على اعتبار أن المخاطر البحرية ليست في درجة واحدة من حيث احتمال وقوعها. ويجب البحث أيضا في شروط تحققه الخاصة منها والعامة، وتحديد طرق إثباته والوثائق القانونية المعمول بها في مجال إثبات الخطر البحري.

ولمعالجة هذا الموضوع قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين كالآتي:

(المبحث الأول) : مفهوم الخطر في التأمين البحري.

(المبحث الثاني) : شروط الخطر البحري وطرق إثباته.

المبحث الأول: مفهوم الخطر في التأمين البحري.

إن محل عقد التأمين البحري هو ضمان المؤمن له للضرر الذي يلحقه من جراء تحقق خطر بحري وبهذا يشكل الخطر الركن الجوهرى في هذا العقد والمبرر الأساسى لوجوده، وهو الذى يضفى على التأمين صفته الاحتمالية، وهو الذى يكسبه الطابع البحري وفي حالة تخلف الخطر تبطل العملية التأمينية بأكملها، ومن هذا المنطلق فقد تعددت الآراء القانونية والفقهية في تعريف عنصر الخطر محل التأمين البحري، وأيضا قد حظي هذا النوع من الأخطار بطبيعة خاصة لتميزه عن الأوصاف المختلفة للتأمين. وكذا تباينت أنواعه وأقسامه وهذا ما سنأتي لبيانه في هذا المبحث من خلال تقسيمه إلى مطلبين:

(المطلب الأول) : تعريفه وطبيعته القانونية.

(المطلب الثاني) : أنواع الخطر البحري.

المطلب الأول: تعريف الخطر البحري وطبيعته القانونية.

إن الخطر الذى يغطيه عقد التأمين البحري يرتبط برابطة سببية ومكانية بعملية الملاحة البحرية ومسبباته جملة من الظواهر والحوادث التى تقع ضمن محيط البحر، وبالنظر لما للخطر البحري من أهمية، فقد اختلف تعريفه ولعل الملفت للانتباه كون هذا الاختلاف لم يقتصر على التعريفات القانونية فحسب بل امتد إلى التعريفات الفقهية، وهذا ما سنبرزه في: التعريف القانوني للخطر البحري والتعريف الفقهي من خلال (الفرع الأول) المعنون بتعريف الخطر البحري، ثم نسلط الضوء على الطبيعة القانونية الخاصة بهذا الخطر من خلال (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري.

نظرا لما لعنصر الخطر من أهمية خاصة في التأمين البحري فقد تعددت تعريفاته وتباينت بحسب وجهة نظر كل قانون إلى الموضوع،⁽¹⁾ ولعل الغالب في هذه التعريفات أنها تشمل العناصر الأساسية للخطر محل عقد التأمين البحري.

أولا/التعريف القانوني للخطر البحري.

عرف الخطر البحري من الناحية القانونية بأنه "ذلك الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية"،⁽²⁾ ويعاب على هذا التعريف بأنه عام ولم يحدد ما إذا كان الحادث المحتمل كارثة بحرية أم ضرر قد يصيب الأشياء المؤمن عليها، وقد يقصد بالخطر أنه "مجموعة الحوادث التي تصاحب النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك الأموال المؤمن عليها أو تلفها"،⁽³⁾ ويشمل هذا التعريف كافة الحوادث البحرية التي من الممكن أن تتعرض لها السفينة أو البضاعة المشحونة على متنها، ويعرف أيضا بأنه "حادث مستقبلي محتمل الوقوع ينبغي ألا تكون للإرادة الأطراف دخل في وقوعه"⁽⁴⁾، وهذا التعريف اشتمل على الشروط العامة الواجب توفرها في الخطر البحري ليصح محلا لعقد التأمين البحري.

وإضافة إلى هذه المعاني فقد اختلفت التشريعات في تعريفها لمصطلح الخطر البحري وهذا ما سنعرضه فيما يلي:

-
- (1) مختار محمود الهانسي، "مقدمة في مبادئ التأمين"، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1993، ص12.
 - (2) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005، ص247.
 - (3) لطيف جبر كوماني، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003، ص259.
 - (4) معراج جديدي، "الوجيز في قانون التأمين الجزائري"، محاضرات أقيمت على طلبة أولى ماستر قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2003، 2004، ص25.

أ/ تعريف الخطر البحري في التشريع الجزائري.

باعتبار التأمين البحري أهم أنواع التأمين وأهميته تتجسد في ضمان الأخطار البحرية الناجمة عن عملية الملاحة أو النقل البحري⁽¹⁾، فقد أولى له المشرع الجزائري أهمية كبيرة في نصوصه القانونية التي من بينها الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات السابق ذكره. وهو ما يتضح في نص المادة 92 منه والتي جاء فيها" تطبق أحكام الباب 02 من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما". وفقا لما جاء في هذه المادة نجد أن المشرع اعتمد على الأخطار التي تحدث خلال الرسالة البحرية واعتبرها معيارا لتحديد التأمين البحري. بحيث لا يقتصر مفهوم الخطر محل التأمين البحري على الأضرار التي تنجر عن عملية الملاحة البحرية فقط بل تشمل كذلك الشحن، أو التفريغ، أو القطر أو الإسعاف. ومن هذا يتضح أن المشرع الجزائري عرف عقد التأمين البحري بالأخطار التي تكون محلا للضمان في هذا العقد. وبهذا يكون الخطر البحري في القانون الجزائري" كل ما ينتج من فعل البحر، وكل ما يحدث خلال القيام بالملاحة البحرية إضافة إلى كل الأخطار الناتجة عن القيام بأية عملية بحرية ما" وبالتالي الضمان يشمل كافة هذه الأخطار إلا تلك التي استثنائها المشرع صراحة⁽²⁾.

وبما أن عملية الملاحة البحرية هي السبب في حدوث الأخطار البحرية وبما أن السفينة وحمولتها في المال المؤمن عليه ضد هذه الأخطار، فقد أولى المشرع الجزائري أهمية كبيرة لهذا الجانب حيث تناول أحكام الملاحة البحرية في المواد (161-272) ثم أداة الملاحة

(1)محمود سمير الشراوي،"الخطر في التأمين البحري"، الطبعة الأولى، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة ، مصر، 1996، ص 51.

(2)علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص ص 250،252.

البحرية المتمثلة في السفينة في المواد(13-160)، ثم الحوادث البحرية الناجمة عن الملاحة البحرية في المواد (272-383) من القانون البحري الجزائري.⁽¹⁾

ب/ تعريف الخطر البحري في التشريعات المقارنة.

يستعمل اصطلاح الخطر البحري للدلالة على معنيين الأول أخطار البحر والثاني الأخطار البحرية الأخرى، وهذه التفرقة فرضها الاختلاف الجوهرى بين القانون الانجليزي والقانون الفرنسي في مفهوم الخطر البحري، ففي حين يفرق القانون الانجليزي بين أخطار البحر والأخطار التي تحدث على البحر، فإن القانون الفرنسي لا يعرف سوى فكرة واحدة للخطر هي فكرة أخطار البحر بحيث تشمل كل أنواع الخطر البحري.

1/تعريف الخطر البحري في القانون الفرنسي والقانون المصري.

يعرف الخطر البحري في كل من التقنينين البحري الفرنسي والمصري بأنه:"كل حادث غير متوقع يقع على سطح البحر سواء كان ناشئا عن البحر ذاته أو كان البحر مجرد مكان له"، وهذا المفهوم أوسع من ذلك الذي يعتنقه القانون الإنجليزي ونلاحظ أن هذين القانونيين لم يفرقا بين الأخطار الناشئة عن البحر و تلك التي تحدث على البحر، وإنما يدرج النوعان تحت فكرة واحدة هي "فكرة الخطر البحري"، ويقصد بها "كل الحوادث القهرية التي يمكن أن تصيب السفينة أثناء رحلة بحرية"⁽²⁾ وتعرف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي بأنه "كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه يؤدي إلى إحداث الضرر بشكل مباشر"، ومن أمثلة الحوادث الفجائية نجد الحرب، والحريق، والعواصف البحرية.⁽³⁾

(1) فريد روابح، "القانون البحري"، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة، كلية الحقوق، جامعة سطيف، 2013، 2014، ص20.

(2) عباس حلمي، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987، ص ص 44، 45.

(3) محمد زهدور، "المسؤولية عن الفعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري"، الطبعة الأولى، دار الحدائة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1990، ص ص 228، 229.

2/تعريف الخطر البحري في القانون الانجليزي والقانون الليبي.

لقد وصف المشرع الإنجليزي الخطر البحري بكونه الحوادث البحرية maritime périls و حددها في قانونه البحري في المادة 03 منه بقوله بأنها " مجموعة الحوادث الناتجة عن والمرتبطة نشوءها بالملاحة في البحر"، ويتبين من تحليل هذه المادة بأن المشرع الإنجليزي جعل من البحر بصفة عامة المكان الذي تحدد به صفة الخطر البحري، بالنظر ما إذا كان الخطر أو الحادث المحتمل أن تتعرض له الأشياء المؤمن عليها ناشئاً عن البحر أو يقع ضمن محيطه، بشرط أن تكون الأموال المؤمنة متواجدة ضمن محيط البحر عند تحقق الحادث، ودون الأخذ بعين الاعتبار ما إذا كانت السفينة في رحلة بحرية أو مستقرة في مكان ما ضمن محيط البحر. (1)

وكما سبق الذكر فإن المشرع الإنجليزي فرق بين أخطار البحر التي تعتبر أخطار بحرية، والأخطار التي تقع على البحر والتي لا تعتبر أخطار بحرية وتطبيقه وثيقة "اللويدز الانجليزية" (2)، حيث اشترط لكي نكون بصدد خطر من أخطار البحر 4 شروط هي كالتالي:

(أ): أن يكون هناك فعل ناشئ عن البحر.

(ب): أن يكون هذا الفعل غير عادي أو ناشئ عن صعوبات ملاحية.

(ج): أن يكون الفعل الناشئ عن البحر غير متوقع.

(د) أن تكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر وبين الضرر الذي يلحق بالأشياء المؤمن عليها. (3)

(1) بهاء بهيج شكري ، "التامين البحري في التشريع والتطبيق"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2016 ،ص ص 113 ، 114.

(2) اللويدز الانجليزية تعرف بأنها "وثيقة نموذجية تعرف ب lioyds s_g policy وضعتها جماعة اللويدز البريطانية سنة 1779،تضمنت مجموعة من الحوادث البحرية وهي حوادث البحار، و سفن الحرب و الحريق والصاعقة، والقراصنة والرمي في البحر وخيانة الریان والبحارة وكافة الحوادث الأخرى" -بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص114.

(3) عباس حلمي ،المرجع السابق ، ص 44.

أما وفقا للقانون البحري الليبي فيستعمل اصطلاح الخطر البحري للدلالة على معنيين:

الأول: أخطار البحر أي الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر.

والثاني: الأخطار البحرية وهي الأخطار التي تقع للأموال المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عنه.⁽¹⁾

وتشمل المخاطر البحرية كل من: التصادم، والجنوح⁽²⁾، والحريق، والغرق، والانفجار والانشطار وكلها تترتب عن الملاحة في البحر، وهذا يعني أن التأمين البحري هو تأمين من مخاطر البحار والحرائق و مخاطر الحرب والإهمال وأية مخاطر بحرية أخرى، وهذا ما جاء ذكره ضمن نص المادة 332 من القانون البحري الليبي بقولها "يتحمل الضامنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة، وغرق وعلى البر وتصادم وإرساء جبري، وتغيير جبري للطريق والسفر والرمي في البحر، والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة عمدا والسرقعة، وعموما كل الطوارئ والحوادث البحرية".⁽³⁾

ومن خلال هذه التعريفات القانونية يمكن الوصول إلى أن جميعها قد أبرزت الخصائص المشتركة لإضفاء الصيغة البحرية على الخطر محل الضمان بعقد التأمين البحري.

ثانيا/ التعريف الفقهي للخطر البحري.

لقد حدث جدل فقهي كبير حول المقصود بفكرة الخطر البحري فهل يعني الحادث الذي ينشأ بفعل البحر، أو أنه تلك الحوادث التي تقع على سطح البحر حتى ولو لم يكن للبحر دخل في حدوثها، ولكن نجد أن أغلب الآراء الفقهية كانت تجمل تعريف الخطر البحري في

(1) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص447.

(2) الجنوح يعرف بأنه "توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أو الشعب المرجانية أو حطام السفن الغارقة أو أية عقبة أخرى دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها الخاصة"- سالمة فرج الجازوي، "الخطر في عقد التأمين البحري، دراسة في القانون الليبي"، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، العدد 31، 2017، ص03.

(3) سالمة فرج الجازوي، "المرجع نفسه، ص06.

كونه ذلك الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية ما. ⁽¹⁾ وهذا ما سنبرزه فيما يلي:

أ/ تعريف الفقهاء "بيكار, pikare" و"بيسون, pissoune".

أجمع كل من الفقهاء "بيكار" و"بيسون" في تعريف الخطر البحري على أنه "ذلك الحادث غير المحقق وغير المتعلق بمحض إرادة أحد المتعاقدين خاصة المؤمن له، والمترتب عن القيام بالملاحة البحرية". هنا يتبين أن الخطر البحري حادث غير مؤكد وقوعه وليس لأي من أطراف العقد يد في تحقيقه والناشئ عن ممارسة الملاحة البحرية.

ب/ تعريف الفقهاء "هانسي, hanssi" و "عبد ربه".

عرف كل من الفقهاء هانسي وعبد ربه الخطر البحري بأنه "الحادث الذي يقع في البحر والنتائج إما عن فعل الطبيعة أو عن فعل الإنسان، فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه فيكفي بصفة عامة أن يكون البحر هو مكان حدوثه"⁽²⁾ ويؤخذ على هذا التعريف أنه لم يبين المقصود بفكرة الخطر البحري بشكل دقيق وشامل.

3/ تعريف "د. عبد الرزاق السنهوري".

عرف الدكتور عبد الرزاق أحمد السنهوري الخطر البحري بأنه "حادث يحتمل وقوعه للأشياء المؤمن عليها بمقتضى وثيقة التأمين البحري". وقد شمل هذا التعريف من جهة شرط من شروط الخطر ألا وهو شرط الاحتمال ومن جهة ثانية نظر إليه من حيث أنه غير مؤكد

(1) بهاء بهيج شكري ، المرجع السابق ، ص 113.

(2) شيرين عبد حسن يعقوب، "الطبيعة القانونية للخطر في لتأمين البحري"، مذكرة مقدمة للحصول على شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 13، 14.

الحصول وهو حادث فجائي، ومن أمثلته نجد الحرب، والحريق، والإضراب، وهبوب العواصف.⁽¹⁾

هذا وإن أمعنا النظر في التعريفات الفقهية السابقة نجدها قد وصفت الخطر البحري بالحادث الفجائي الذي لا يمكن التصدي له، مع إبرازها لأهم شروطه وهو شرط الاحتمال.

وبالتالي على ضوء التعريفات السالفة الذكر سواء منها تلك التي وردت في التشريعات القانونية، أو التي جاء بها الفقه يمكننا القول بأن "الخطر البحري هو عنصر جوهري في عقد التأمين البحري يترتب على تخلفه بطلان هذا العقد لتخلف المحل. ويقصد به "ذلك الحادث الفجائي أو القهري الذي يحتمل وقوعه للشئء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية".

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للخطر البحري.

قبل التطرق لتحديد طبيعة الخطر البحري تجدر الإشارة إلى أن فكرة الخطر في التأمين البحري تختلف من قانون لآخر ومن رأي لآخر، فبعض التشريعات تجعل الخطر هو محل التأمين في حين أن بعض الآراء الفقهية تصب في كون الخطر هو شرط لإبرام عقد التأمين البحري، ولكن من جهة أخرى ينظر للخطر على أنه عنصر ذو أهمية قانونية خاصة في التأمين البحري، كونه هو الذي يحدد نوع التأمين لكن الرأي الراجح بين هذه الآراء يتجسد في اعتبار الخطر هو محل عقد التأمين البحري، باعتبار هذا الأخير يدور وجودا وعدما مع الخطر فلا وجود لعقد التأمين عند انعدام الخطر.⁽²⁾ وعناصر المحل في عقد التأمين تتجسد على أساس وجود مصلحة مشروعة للمؤمن له تتمثل في عدم تحقق الخطر الذي يهدد هذه المصلحة مما يدفعه لإبرام عقد التأمين حتى لا يتحمل النتائج التي تترتب عن تحقيق هذا الخطر.⁽³⁾

(1) محمد زهدور، المرجع السابق، ص 229.

(2) عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، "عقد التأمين، حقيقته ومشروعيته"، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2003، ص 99.

(3) أحمد أبو السعود، "عقد التأمين بين النظرية والتطبيق"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 118.

وعليه فإن موقف المشرع الجزائري جاء واضحا بالنسبة لفكرة الخطر فقد اعتبره محل التأمين البحري، وهذا ما نستنتجه من نص المادة 92 من الأمر 95-07 السابق ذكره التي جاء فيها أنه "تطبق أحكام الباب 02 من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما".

ومن تحليل نص هذه المادة يتبين أن المشرع الجزائري اعتمد في تعريفه لعقد التأمين البحري على الأخطار البحرية بأنها تلك الأخطار الناتجة ليس من الملاحة فحسب، كما ذكر بعض الفقهاء في السابق بل على أي خطر ناتج عن عملية بحرية ما.

وبالتالي فقد عرف التأمين البحري بالأخطار التي تكون محل الضمان في هذا العقد، وعرف في نفس الوقت هذه الأخطار بكل خطر يكون ناتج من عملية بحرية ما، وبهذا يكون الخطر المحل القانوني لعقد التأمين البحري.⁽¹⁾

المطلب الثاني: أقسام الخطر البحري.

كما سبق الذكر فإن الخطر هو العنصر الأساسي في عقد التأمين البحري، والهدف من هذا العقد هو ضمان المؤمن للأضرار والخسائر التي تترتب إذا تحقق الخطر المؤمن ضده، ونظرا لجل التعريفات التي قدمت بشأنه فقد تعددت تقسيماته وتباينت المعايير المعتمدة في ذلك، وهذا على اعتبار أن المخاطر البحرية ليست في درجة واحدة من حيث احتمال تحققها، وهذا التقسيم ضروري في عملية التأمين البحري لمعرفة احتمال تحقق الخطر من عدمه وبهذا ما سنتطرق إليه في الفرعين الآتيين:

(الفرع الأول) الخطر الثابت والمتغير، وفي (الفرع الثاني) الخطر المعين والغير معين.

الفرع الأول: الخطر الثابت والخطر المتغير.

يختلف الخطر الثابت عن الخطر المتغير في تباين احتمالات تحقق كل منهما أثناء أو خلال مدة التأمين كونها ثابتة أو متغيرة.

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص215، 216.

أولا/ الخطر الثابت.

هو ما كانت احتمالات تحققه خلال مدة التأمين واحدة لا تتغير خلال مدة سريان العقد، والتي قد تكون محددة بمدة زمنية معينة كسنة مثلا، إذ هناك تغيرات وقتية تقع على الخطر وهذه التغيرات كلها لا تؤثر على احتمالية تحقق الخطر، وفي هذه الحالة الخطر الثابت درجة احتمال تحققه لا تتغير من وقت لآخر بل هي ثابتة مثال ذلك: خطر الحريق فاحتمالات تحققه ثابتة على مدار المدة التي ينظر إليها.⁽¹⁾

ثانيا/ الخطر المتغير.

يقصد به هو ذلك الخطر الذي تكون احتمالات تحققه خلال مدة العقد متغيرة تغيرا تصاعديا و تنازليا، بمعنى أن الخطر المتغير تتغير درجة احتمال تحققه تغيرا محققا خلال مدة التأمين إما بالزيادة أو بالنقصان. وتظهر أهمية التفرقة بين الخطر الثابت والخطر المتغير في تحديد مقدار قسط التأمين فيكون القسط ثابتا إذا كان الخطر ثابتا، ويكون القسط متغيرا إذا كان الخطر متغيرا إما بالزيادة أو النقصان حسب طبيعة الخطر واحتمال حدوثه عكس القسط في الخطر الثابت حيث يكون ثابتا طوال سريان العقد.⁽²⁾

الفرع الثاني: الخطر المعين والخطر غير المعين.

أستند في تقسيم الخطر إلى خطر معين وآخر غير معين إلى المحل الذي سيقع عليه الخطر لحظة إبرام العقد.

أولا/الخطر المعين.

هو الخطر الذي يكون محله معينا لحظة إبرام العقد، ويكون ذلك في حالة التأمين على حياة شخص ما أو التأمين على شيء معين وقت التعاقد، مثل قيام الشخص بالتأمين على

(1) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص28.

(2) محمد حسنين، "الوجيز في نظرية الالتزام"، الطبعة الأولى، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1992، ص55.

السفينة من حادث التصادم البحري فيكون قد أمن على خطر معين بالذات، فتتحقق التصادم يعني تحقق الخطر البحري المعين وقد وقع هذا الأخير على شيء معين وهي السفينة.⁽¹⁾

ثانيا/الخطر غير المعين.

هو ذلك الخطر الذي لا يكون محله معينا عند التعاقد وإنما يكون قابلا للتعيين فيما بعد، أي عند تحقق الخطر فقط الذي محله الحادث الذي بدوره لا يكون معينا وقت التعاقد، حيث ينصب التعيين على الحوادث المستقبلية وهي التي لا يتم تعيينها لحظة إبرام العقد وإنما تعين فيما بعد عند وقوعها، مثل قيام المؤمن له بالتأمين عن أي حادث بحري قد يلحق بالإرسالية البحرية وهنا يترتب على المؤمن تعويض المؤمن له عن أي حادث يتحقق و مهما كانت قيمته⁽²⁾.

وتبرز أهمية التمييز بين الخطر البحري المعين و الخطر البحري غير المعين في تحديد مقدار مبلغ التأمين الذي يجب على المؤمن دفعه عند تحقق الخطر، ففي الخطر المعين يكون المؤمن على علم مسبق بمقدار مسؤوليته المالية اتجاه المؤمن له أما في حالة الخطر غير المعين فإن مقدار المسؤولية تتحدد بعد حدوث الخطر⁽³⁾.

ويتضح مما سبق أن المخاطر البحرية ليست في درجة واحد من حيث احتمال وقوعها فقد تكون درجة احتمال وقوعها ثابتة وقد تكون احتمالات الوقوع متغيرة⁽⁴⁾.

(1) عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص14.

(2) محمد حسنين، المرجع السابق، ص 56.

(3) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص29.

(4) معراج جديدي، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، الطبعة الرابعة، ديوانالمطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص42.

المبحث الثاني: شروط الخطر البحري وطرق إثباته.

تناولنا في ما سبق تعريف الخطر البحري باعتباره جوهر عقد التأمين البحري، وهذا الأخير يتجسد في ضمان المؤمن للأضرار التي تنتج إذا ما تحقق الخطر المؤمن ضده. ونظرا للتعريفات القانونية والفقهية المختلفة لموضوع الخطر والتي تجمعها في جملة من الشروط والخصائص العامة والخاصة التي يجب أن يتصف بها الخطر ليصح محلا لعقد التأمين البحري. ومتى كنا بصدد خطر بحري كانت هناك خسائر وأضرار تلحق الأشياء المؤمن عليها مما يجعل المؤمن له يطالب بالتعويض عن هذه الأضرار من قبل المؤمن، ولكي ينفذ هذا الأخير التزامه يتوجب على المؤمن له إثبات التعرض للأخطار البحرية المضمونة بعقد التأمين. وفي هذا الإطار سنحاول التطرق للشروط الخطر البحري وتحديد طرق إثباته من خلال المطالبين المواليين:

(المطلب الأول): شروط الخطر البحري.

(المطلب الثاني): طرق إثبات الخطر البحري.

المطلب الأول: شروط الخطر البحري.

أجمع معظم الباحثين في موضوع الخطر على وجوب اشتماله مجموعة من الشروط الخاصة والعامة حتى يصح أن يكون مضمون بعقد التأمين البحري، وجملة هذه الشروط هي التي تضي على الخطر الصفة البحرية وهي التي تميزه عن غيره من الأخطار التي تصيب

الشيء المؤمن عليه بمناسبة وجوده في البحر، وبعض هذه الشروط قد اعتمدها فقهاء التأمين في تعريفهم للخطر البحري، والبعض الآخر منها أخذت به بعض التشريعات في تحديدها لمضمون الفعل الذي يشكل حدوثه خطرا بحري. وهذا ما سنعالجه من خلال الفرعين الآتيين:

(الفرع الأول) الشروط العامة للخطر البحري و(الفرع الثاني) الشروط الخاصة للخطر البحري .

الفرع الأول: الشروط العامة للخطر البحري.

كي ينعقد عقد التأمين البحري لابد من وجود الخطر، فإذا ما توفرت شروط معنية نكون بصدد خطر بحري، حيث نبتدئها بكون الخطر غير مؤكد الوقوع بمعنى أن لا يكون تحقيقه مستحيلا، كما يشترط أن يكون الخطر مشروعا ويضاف لهذين الشرطين كون حدوث الخطر غير معروف لطرفي العقد وهذا ما سنتناوله في ما يلي:

أولا/ أن يكون الخطر البحري محتمل الوقوع.

إن شرط احتمالية حدوث الخطر في التأمين البحري يعتبر العنصر الجوهرى فيه، فالخطر قبل كل شيء هو حادث غير محقق الوقوع، إذا ينعقد لضمان وقائع وأحداث محددة تتصف بخاصية الغرر والاحتمال وكثيرا مايكون هذا الحادث المراد ضمانه هو حادث يخشى المؤمن له وقوعه فيسعى لاتقاء نتائجه والتي غالبا ما تكون ضارة، مثل التأمين ضد الحريق.⁽¹⁾ وهنا فالتأمين عن الأضرار له نفس المعنى المعروف في اللغة الجارية كمرادف للشر أو الكارثة المهددة، بينما أنه في التأمين بوجه عام يكون الخطر غير محقق الوقوع أيا كانت طبيعته وإن كان حادث سعيدا، والخطر الغير محقق الوقوع يكون في أحد صورتين:

1- فقد يكون وقوعه غير محتم فهو قد يقع أو لا يقع.

(1) محمد حسين منصور، " مبادئ قانون التأمين"، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، (بدون سنة)، ص48.

2- وقد يكون وقوع الخطر أمر محتم ولكن الاحتمال يرد على وقت وقوعه الذي يبقى غير معروف فهو خطر محقق الوقوع ولكنه مضاف إلى أجل غير محقق.⁽¹⁾ والخطر في هاتين الصورتين قد يتصف بالشرط والأجل، إذ الشرط أمر مستقبل غير محقق الوقوع والأجل أمر مستقبلي محقق الوقوع.⁽²⁾

كما سبق ذكره يتضح أن وجود عنصر الخطر يشترط فيه أن يكون مؤكد الوقوع، كما يشترط أن لا يكون تحققه مستحيلا فيكفي أن يكون الخطر محتملا، وشرط الاحتمالية هنا يقصد به أن يكون الخطر لا مؤكد ولا مستحيل وذلك لان الاحتمال هو عدم التأكد.⁽³⁾ وهو العنصر الأساسي في مفهوم الخطر القابل للتأمين، بمعنى أن يكون الخطر محتمل الوقوع في أي وقت وليس مؤكد الوقوع في لحظة معينة لأنه في حالة تأكد حدوث الخطر البحري، فان شركات التأمين لن تقوم بالتأمين، أما إذا كان الخطر مستحيل الحدوث فان الشخص لن يؤمن على خطر لن يقع ويحتمل تكاليف هو في غنى عنها، مثلا التأمين على بضاعة وصلت فعلا إلى الميناء بعد رحلتها البحرية.⁽⁴⁾

وبالتالي مما سبق نستنتج أن عقد التأمين البحري يقوم أساسا على فكرة الاحتمال، وبمعنى آخر أنه يشترط لصحة هذا العقد توفر شرط الاحتمال في الخطر البحري المؤمن عليه بمقتضاه، لأنه في حالة استحالة الخطر يبطل العقد، وهذه قاعدة عامة تقضي ببطلان العقود في حالة استحالة وانتفاء المحل وقد أكدتها المادة 43 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.⁽⁵⁾ وباستقراء نص هذه المادة نجد أن من آثار هذا البطلان إعادة المتعاقدين إلى

(2) علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص 214، 215.

(3) محمد حسنين، المرجع السابق، ص 301.

(3) Georges Stefani, "le contrat d'assurance terrestre, cours de droit civile compare", paris, 1940, p13.

(2) طالب حسن موسى، "القانون البحري"، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007، ص 228.
(3) المادة 43 من الأمر 07-95 "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار أثناء اكتتاب العقد، كان هذا الاكتتاب عديم الأثر ووجب إرجاع الأقساط التي دفعها المؤمن له عن حسن نية ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة في حالة سوء نية المؤمن له".

الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد، وبالتالي إعادة أقساط التأمين إلى المؤمن له في حالة حسن نيته، لكن في حالة استحالة الخطر نتيجة غش المؤمن له هنا المؤمن غير مطالب بإرجاع أقساط التأمين.⁽¹⁾

ثانياً/ أن يكون الخطر البحري غير مرهون بإرادة المتعاقدين.

لابد أن يكون الخطر لإراديا بمعنى أنه غير متعلق بمحض إرادة أحد طرفي عقد التأمين البحري وبالأخص المؤمن له، فالخطر البحري هنا لا يتسم بالطابع الاحتمالي إلا إذا كان تحقيقه متروكا لإرادة المؤمن أو المؤمن له الأمر الذي يجعل من عقد التأمين باطلا لانعدام محله، لأن الخطر إذا كان متعلقا بإرادة المؤمن وحده فإنه يسعى جاهدا إلى عدم تحقيقه لكي لا يدفع مبلغ التأمين، وأما إذا كان متعلقا بإرادة المؤمن له وحده فإنه يسعى جاهدا للحصول على مبلغ التأمين، وبهذا ينبغي للخطر أن يكون حدوثه متروكا لقدر من المصادفة كما في حالة التأمين من السرقة فلا بد من تعلق الأمر بعامل غير مرتبط بإرادة المؤمن له وهذا العامل يتمثل في فعل الغير.⁽²⁾

وقد ورد ذكر هذا الشرط ضمن نص المادة 12 من الأمر 07/95 السابق ذكره بقولها أن "المؤمن مطالب بتعويض الخسائر والأضرار :
أ- الناتجة عن حالات طارئة.

ب- الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له.

ج- الواقعة من أشخاص يكون المؤمن له مسؤولاً مدنيا عنهم طبقا للمواد من 134 إلى 136 من القانون المدني কিيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته".

(4) علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص 216، 217 .

(1) إسراء صالح داوود، "التأمين من الخطر الظني، دراسة مقارنة"، الرافدين للحقوق المجلد السابع، عدد 27، 2006، ص 202.

ويستنتج من تحليل نص المادة أعلاه أن محل الضمان في القانون الجزائري هو كل ما ينتج من أضرار وخسائر جراء الحوادث الفجائية أو أفعال المؤمن له غير العمدية.⁽¹⁾

ثالثا: أن يكون الخطر البحري حدث مشروع ومستقبلي.

أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعا أي أن يكون متولدا من نشاط المؤمن له الغير مخالف للنظام العام والآداب العامة⁽²⁾ وكذا يشترط أن يكون مستقبليا.

أ/الخطر البحري حدث مشروع.

بمعنى أن يكون الخطر البحري غير مخالف للنظام البحري العام والآداب العامة حتى يكون مشمولاً بالتأمين وأن يكون ناشئا عن نشاط المؤمن له القانوني وأن يكون قابلا للتأمين، فلا يجوز التأمين مثلا عن الأخطار الناشئة عن عمليات التهريب وما شابه ذلك سواء كانت هذه الأعمال مخالفة للنظام العام الدولي أو قانون البلد الذي تم التهريب إليه حتى ولو لم يجرم التهريب، كما لا يجوز التأمين من الأخطار التي تعد مخالفة الآداب كما لا يجوز أيضا التأمين من المسؤولية الجزائية بغض النظر عما يترتب من نتائج وما تخلفه من آثار كالغرامات المالية أو التعويض لأن المسؤولية الجزائية ترتبط أساسا بفكرة شخصية العقوبة وهذا يتعارض مع النظام العام والقانون.⁽³⁾

وبما أن الخطر البحري يمثل المحل في عقد التأمين البحري فلا يعني تحقيق الشروط السابقة أنه صحيح بل يستوجب لصحته بالإضافة إلى ما ذكر من شروط تحقيق شرط المشروعية، وفكرة المشروعية مرتبطة بفكرة النظام العام وتختلف هذه الأخيرة من مكان لآخر ومن دولة لأخرى ومن زمان لآخر، والخطر البحري غير القابل للتأمين استنادا إلى هذه الفكرة تنص عليه التشريعات أو وثائق التأمين أو المعاهدات الدولية، وإن كان الخطر البحري

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص 220، 221.

(2) محمد صبري السعدي، "شرح القانون الجزائري، مصادر الالتزام"، الطبعة الثانية، دار الهدى النشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2004، ص 218.

(3) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 221.

المؤمن عليه غير مشروع بطلت وثيقة التأمين المبرمة عليه أو على جزء منه، ولا يحق للمؤمن له يرجع على المؤمن بشيء ويستوجب على هذا الأخير أن يقوم بإرجاع كافة المبالغ التي قبضها من المؤمن له ولا يحق له بمطالبة بباقي الأقساط التي لم تدفع لبطلان عقد التأمين لمخالفته للنظام العام. وكذلك يكون الخطر غير مشروع إذا كان قانون الدولة التي أبرم فيها التأمين يجرم التأمين عليه ويعتبر التأمين باطلا إذا كانت الأخطار المؤمن عليها مخالفة للقانون الدولي العام، كالتأمين على الأخطار المترتبة عن الاتجار بالبشر أو الاتجار بالمخدرات، أو المخالفة لقواعد القانون الدولي التي تحرم على الدول المحايدة تزويد الدول المتحاربة ببضائع تعد من المواد والأسلحة الحربية واختراق سفن محايدة للحصار لمنع إمداد الدولة المحاصرة بالإمدادات العسكرية.⁽¹⁾

فالخطر المضمون باعتباره محل عقد التأمين يجب أن لا يتعارض مع القاعدة الواردة في المادة 95 من القانون المدني الجزائري التي جاء فيها ما يلي: "إذا كان محل الالتزام مخالفا للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلا." وترتبا على هذه القاعدة لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له كما رأينا لأنه زيادة عن انتفاء خاصية الغرر يكون التأمين عليه أمر مخالف للنظام العام لأنه يجعل المؤمن له في مأمن من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي العمدي، وهذا يتنافى قانونا وعدالة مع مصلحة المجتمع فلا يمكن للمشرع أن يتسامح فيه بإجازة التأمين عليه، والفعل العمدي قد لا يتعدى في المسؤولية المترتبة حدود المسؤولية المدنية المترتبة للتعويض.⁽²⁾

ب/الخطر البحري حدث مستقبلي.

بمعنى أن الخطر يأتي بعد إصدار وثيقة التأمين البحري فعمل أن سبب احتمالية الخطر أن يكون الخطر قد وقع وقت إصدار التغطية التأمينية، فلو أقدم المؤمن له على طلب إصدار تغطية لخطر سبق وأن تحقق لانتهى عن الخطر البحري أبرز سماته "الاحتمالية"

(1) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص ص 25، 26 .

(2) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 222.

وانعدم العقد بالتبعية لانعدام المحل، كذلك قد يقصد بهذا الشرط أن الحادث أو الخطر المؤمن منه لم يحدث بعد ولكنه قد يحدث في المستقبل، فإذا كان الحادث قد وقع قبل إبرام العقد عد باطلا لانعدام محله إذ لو أن احد أطراف العقد كان على علم بوقوع الخطر وقت إبرام العقد فإن عنصر الاحتمال في هذه الحالة يكون قد انقضى وبالتالي تترتب عليه آثار قانونية متمثلة في مطالبة المؤمن بالتعويض من المؤمن له عما تسبب من أضرار أو لحقت به لإخفاء الأخير علمه بتحقق الخطر المراد التأمين منه، لكن لو كان كل من طرفي العقد يجهل وقت الإبرام أن الخطر قد تحقق أو زال إلا أنهما يظنان أنه لا يزال قائما أو محتمل الوقوع وهذا ما يعرف "بالتأمين ضد الخطر الظني"⁽¹⁾ وحسب ما يتضح من وصف الخطر بالظني فإن صاحب المصلحة التأمينية يظن أن هناك خطر بحري قد يكون حدث أو لم يحدث و يسعى لإبرام عقد التأمين.

ويجمع العمل التأميني على عدم جواز التأمين على الخطر الظني في التأمينات البحرية لصعوبة إثبات علم المؤمن له بتحقق الخطر من عدمه قبل إبرام العقد،⁽²⁾ وهذا جعل موقف المشرع يختلف من دولة لأخرى من حيث إجازته وماداه أو بطلانه حسب نوع نطاق التأمين على سبيل المثال نجد موقف المشرع الجزائري كان واضحا فقد حرم التأمين على الخطر الظني واعتد فقط بالوجود المادي لعنصر الخطر وهذا ما أقره في الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن التي اعتبرت التأمين على الخطر الظني باطلا بمقتضى المادة 17 وهذا هو نفس الموقف الذي انتهجه كل من المشرع الإنجليزي والمصري حيث أقر بعدم جوازية التأمين على الأخطار الظنية التي تقع في البحر إلا أن القانون الفرنسي قد أخذ بقاعدة جوازه التأمين على الخطر الظني.⁽³⁾

(1) الخطر الظني: يقصد به وجود الخطر في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد دون أن يشترط وجوده في الواقع-إسراء داوود صالح، المرجع السابق، ص 205.

(2) أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 119 .

(3) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 269 .

الفرع الثاني: الشروط الخاصة بالخطر البحري.

لا يكفي لصحة التأمين البحري توفر الشروط العامة المطلوبة في الخطر بوجه عام بل يجب أن يكون متعلقا بالعملية البحرية، وهو الشرط الخاص والمعياري المنتهي إليه فقها وقضاء في تحديد الخطر محل التأمين البحري المتميز عن الأخطار البرية والجوية بسبب طبيعته الناتجة عن الملاحة البحرية وهذا ما سنتطرق له فيما يلي:

أولا/ أن يكون الفعل ناشئ عن البحر وغير متوقع.

بمعنى أن عنصر الخطر المتسبب الرئيسي فيه هو البحر بمعنى أن البحر هو المتسبب في الضرر فقد وقع هذا الأخير أثناء وجود الأموال المؤمن عليها (البضاعة أو السفينة) في عرض البحر، ويعتبر هذا الشرط من أهم شروط أخطار البحر فاصطلاح أخطار البحر لا يشتمل الحوادث التي يمكن توقعها مقدما بل إن حوادث البحار هي حوادث فجائية أي غير متوقعة، فحركة الرياح العادية قد تتسبب بأضرار خلال ظروف غير اعتيادية فتتحقق مسؤولية المؤمن عن الأضرار.

ثانيا/ أن يكون الفعل الغير عادي أو الناشئ عن صعوبات ملاحية.

ويفهم من هذا الشرط أنه لا يشترط أن يتسبب بالضرر خطر ناتج عن البحر فقط لكي نكون أمام خطر بحري بل يجب أن يكون هذا الخطر غير عادي، مثل خطر الأمطار الذي يعتبر خطرا عاديا، إلا أن العاصفة المصحوبة بأمطار غزيرة تكون غير عادية وهو ما نصت عليه المادة 07 من قواعد تفسير وثيقة التأمين الملحقة بالتأمين البحري الإنجليزي لعام 1906 التي ورد فيها "حوادث البحار تشير فقط إلى الحوادث الفجائية أو كوارث البحار ولا تشمل الحركة الاعتيادية للرياح والأمواج."⁽¹⁾

(1) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص 49.

ثالثا/وجود رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه.

بمعنى وجود علاقة بين الخطر والضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه وهو ما يسمى برابطة السببية فلا يضمن المؤمن الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه إلا إذا ثبت له أن الضرر ناشئ مباشرة عن الخطر، ولا يجب أن تكون الرابطة المذكورة مباشرة بالضرر ما دام أن فعل البحر هو الذي أدى إلى وقوعه مثل: تلف البضاعة المشحونة نتيجة الحرارة المنبثقة عن غلق فتحات التهوية في عنابر السفينة بسبب حالتها الطقس والبحر أثناء الرحلة.(1)

ويتوفر الشروط العامة السابقة الذكر التي يختص بها الخطر في التأمين بوجه عام إضافة إلى الشروط الخاصة التي يمتاز بها الخطر البحري، كونه يحوز على طبيعة وقواعد خاصة، ناتجة عن البيئة البحرية التي يحدث ضمنها والمتصفة من حيث القواعد السارية المفعول بالطابع الدولي وهنا نكون بصدد خطر بحري حقيقي.

المطلب الثاني: إثبات الخطر البحري.

إن الهدف من إبرام عقد التأمين البحري هو ضمان الأخطار التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها، أثناء عملية الملاحة البحرية، فإذا لم يحصل التعرض للأخطار فإن عقد التأمين يكون باطلا لانتفاء المحل، وبالتالي للمؤمن له أن يسترد الأقساط المدفوعة وبالتالي إن ضرورة تعرض المال المؤمن عليه للخطر، يمكن إدراجه كشرط إضافة إلى الشروط السابقة الذكر، والمقصود منه أنه لا يكفي وجود الخطر المحتمل بل لابد من وجود المال موضوع التأمين أيضا (السفينة أو البضاعة)، ويلزم أن يكون هذا الأخير معرضا للخطر خلال مدة التأمين(2)، وبالتالي يقع على عاتق طالب التأمين أي المؤمن له إثبات التعرض

(1) سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص04.

(2) إيمان فتحي حسن الجميل، "التأمين البحري"، الطبعة الثانية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص201.

للخطر وتحققه ليحصل على مبلغ التأمين من قبل المؤمن وهذا مع إثبات ادعائه بالوثائق القانونية.

وهذا ما سنعالجه من خلال الفرعيين الآتيين: الجهة التي يقع عليها عبء إثبات الخطر البحري في (الفرع الأول)، ودور الوثائق البحرية في إثباته في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الجهة التي يقع عليها عبء إثبات الخطر البحري.

إن قواعد الإثبات في الميدان البحري لا تختلف عن القواعد العامة لإثبات أية واقعة قانونية، إذ يترتب على المؤمن له أن يثبت الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه نتاج الخطر المؤمن منه وهذا ما سنتناوله فيما يلي:

أولا/عبء إثبات تحقق الخطر.

يقع عبء إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر على عاتق المؤمن له وهذا بإثباته أن الأخطار البحرية المؤمنة بمقتضى وثيقة التأمين قد حدثت فعلا وألحقت أضرارا بالسفينة وخسائر مادية شملت البضاعة المؤمن عليها، وبالتالي يطالب المؤمن بتنفيذ التزامه القانوني المتمثل في دفع قيمة مبلغ التأمين.⁽¹⁾

وبهذا عليه أن يقيم الدليل على حقه ولا يكفي في هذا الصدد أن يبرز وثيقة التأمين بل عليه أن يثبت تنفيذ العقد،⁽²⁾ ويتوجب على المرسل إليه في حالة استلامه البضاعة وهي في حالة تلف أن يوجه إلى الناقل البحري أو وكيله بميناء الشحن احتجاجا بتلف البضاعة في شكل إخطار كتابي، الذي يعد بدوره قرينة قاطعة تثبت تحقق الخطر البحري المؤمن ضده والمترتب عنه تلف البضاعة المؤمن عليها.

(1) عبد القادر العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة"، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014، ص ص164، 163 .

(2) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، "التأمين البحري"، الطبعة الثانية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 86 .

وفي التأمين على السفينة من السهل إثبات التعرض للأخطار لأن سفر السفينة واقعة معروفة للكافة، التي يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات، كما يمكن إثباتها بواسطة دفتر يومية السفينة وسجلات الميناء الذي قصدته السفينة للإصلاح أو بسجلات ميناء القيام (1). لكن كي يتملص المؤمن من تنفيذ التزامه القانوني بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له نتيجة تحقق الخطر ويتوجب عليه إثبات العيب الذاتي للسفينة إضافة إلى إثبات خطأ المؤمن له، وكذا إثبات العلاقة السببية بين العيب الذاتي والضرر كما أنه يجوز من الناحية القانونية أن يتفق طرفي العقد على نقل عبء الإثبات، كون القواعد القانونية المتعلقة بتحديد محل الإثبات وعبئه وطرفه لا تعتبر من النظام العام لأنها وضعت فقط لحماية الخصوم فيجوز الاتفاق على مخالفتها ما لم ينص القانون على خلاف ذلك. (2)

ولقد ذكر المشرع الجزائري شرط التعرض للأخطار ضمن نص المادة 99 من الأمر 07/95 السالف ذكره بقوله "لايترتب عن التأمين أي أثر لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدأ أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على مدة جديدة ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للنفقة الأولى و تتمثل النفقة الأولى في مفهوم هذا القانون في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له مفعولا لوثيقة التأمين".

وهو ما تطرقت إليه أيضا في الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في الفقرة 02 من المادة 17. (3).

ثانيا/إثبات حدوث الخطر البحري.

بغرض إثبات حدوث الخطر البحري يتوجب على المؤمن له ما يلي:

- (1) المرجع نفسه، ص 87.
- (2) شيرين عبد حسن يعقوب ، المرجع السابق ، ص ص 55،56.
- (3) انظر: المادة 17 فقرة 02 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع: "لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين لا تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر".

أ/إثبات وقوع الخطر في الزمان والمكان المحددين في وثيقة التأمين.

حيث أنه إذا استطاع المؤمن له إثبات تحقق الخطر البحري المؤمن منه يجب عليه أن يثبت أيضا أن هذا الخطر قد حدث في المكان والزمان المحددين في وثيقة التأمين بمعنى أن الخطر قد تحقق خلال مدة التأمين وشمل الأشياء المؤمن عليها وهي في البحر مع العلم بأن هذا يعتبر من الأمور المفترضة، وكما سبق ذكره يجب أن يتم إبرام عقد التأمين البحري كتابة ضمن محرر يسمى وثيقة التأمين وهي وسيلة إثبات رسمية قانونية إلى جانب بعض السندات المؤقتة المعروفة بالتذكرة المؤقتة أو مذكرة التغطية وذلك في الحالة التي يقبل فيها المؤمن طلب التأمين من المؤمن له وتكون وثيقة التأمين في مرحلة الإعداد و تتضمن الوثيقة عدة بيانات أهمها (التاريخ الذي تحررت فيه، واسم ومحل المؤمن والمؤمن له، الأشياء المؤمن عليها، وكل من مبلغ وقسط التأمين، إضافة إلى الأخطار التي يقبل المؤمن تغطيتها، وتاريخ ابتداء وانتهاء هذه الأخطار، واسم الريان والسفينة، والمحل الذي تم الشحن فيه، وميناء السفر، والموانئ التي يلزم الشحن أو التفريغ أو تلزم السفينة بالدخول إليها)، لكن في غياب تقنين الأشياء المؤمن عليها في وثيقة التأمين تعرف هذه الأخيرة باسم "الوثيقة العائمة"، ويلاحظ أن الأخطار لا تعتبر بداية لسريان التأمين بالنسبة للبضاعة محله وإنما يبدأ سريان التأمين من تاريخ العقد وتعتبر الأخطار من آثار العقد إذ أنه التزام يقع على المؤمن. (1)

فالنسبة للتأمين على السفينة من السهل إثبات تعرضها للخطر كما سبق ذكره لأن سفر السفينة واقعة معروفة للكافة، وتثبت السجلات في الميناء وقت القيام بذلك وبدفتر يومية السفينة. أما في التأمين على البضائع فيلزم على المؤمن له أن يثبت أنه قام بالشحن في السفينة المعنية في وثيقة التأمين ويتم هذا الإثبات بسند الشحن وإذا كان هذا الأخير لا يكفي عليه أن يثبت بسندات أخرى مثبتة للشحن كفاتير الشراء. (2)

(1) عباس حلمي، المرجع السابق، ص ص 43 ، 44.

(2) إيمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق، ص ص 202، 203.

ب/إثبات سبب وقوع الكارثة: يقصد بسبب الكارثة هو السبب المباشر والفعال الذي ينجر عنه الضرر⁽¹⁾ حيث أنه قد يتدخل في حدوث هذا الأخير أكثر من خطر بمعنى اجتماع جملة من الأخطار في تحقيق الضرر ويقع عبء إثبات السبب الحقيقي لهذا الأخير على عاتق المؤمن حيث يسعى جاهدا لإثبات أن الضرر ناتج عن خطر غير مشمول بالضمان، لكي يتملص من تنفيذ التزامه بعدم دفع مبلغ التأمين، وبالتالي بوجود السبب الفعال والمنتج للضرر لا يعتد بأية أسباب أخرى متدخلة في إحداث هذا الضرر، وعليه في حالة تدخل عدة أسباب يجب الاستعانة بالخبرة في هذا المجال لتحديده.⁽²⁾

الفرع الثاني: دور الوثائق البحرية في إثبات تحقق الخطر.

إن الوثائق المتعامل بها في الميدان البحري التي من بينها سندات الشحن ودفتر يومية والتقرير البحري للسفينة لها دور هام في الإثبات فضلا عن دورها في تمكين الناقل من إثبات تنفيذ التزامه وكذا إثبات تحقق الخطر المؤمن منه.⁽³⁾

أولا/الوثائق البحرية المستعملة في إثبات حدوث الخطر البحري.

إن أبرز الوثائق القانونية المتعامل بها التي يتم تداولها بمقتضى ممارسة عملية الملاحة البحرية نجد سندات الشحن ودفاتر اليومية إضافة إلى التقرير البحري للسفينة، وكل وثيقة من بين هذه الوثائق البحرية تلعب دورا هاما في الإثبات سواء تعلق هذا الأخير بتحقق الخطر البحري أو نقل البضاعة وهذا ما سنبرزه فيما يلي:

1/فالنسبة لسندات الشحن التي تلعب دورا بارزا في عملية إثبات حدوث الخطر البحري وإثبات تسلم البضاعة وأيضا في إثبات عقد النقل ذاته وإثبات ملكية البضاعة، حيث أنه

(2) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص315.

(3) السيد أبو الفتوح حفناوي، "الإثبات في التأمين البحري"، الطبعة الأولى، شركة الإسكندرية للطباعة والنشر، مصر، (بدون سنة)، ص473..

(3) نبيل مسيح، "عقد التأمين البحري وآثاره القانونية"، مذكرة مقدمة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، مديرية الترتيبات، مجلس قضاء مستغانم ، 2006 ، ص 52.

يكفي سند الشحن وحده لإثبات ملكية البضاعة وبالإضافة لهذا فإن لسندات الشحن حجية على الموقعين عليها، والذين هم كل من الريان أو الناقل والشاحن بالبيانات التي يحويها، وتتحصر هذه الحجية على الموقعين عليها فقط دون الغير الذي لا يعد طرفا في السند ويكون له الحق في إثبات عكس ما هو وارد فيه بكافة طرق الإثبات، وفي التأمين على البضائع يقع على عاتق المؤمن إثبات أنه قام بالشحن في السفينة المعينة في الوثيقة أو أنه قام بالشحن فقط إذا لم تعين السفينة في الوثيقة ويتم هذا الإثبات بسند الشحن على أن سند الشحن يكون غير كاف إذا تضمن شروطا تحد من قوته في الإثبات كشرط الوزن أو الكمية المحمولة، أو أن البيانات غير معتمدة وفي هذه الحالة يجب على المؤمن أن يقدم سندات أخرى مثبتته للشحن كفواتير الشراء وقائمة بيان الحمولة وإيصالات دفع الرسوم الجمركية.⁽¹⁾

2/ أما بالنسبة لدفتر اليومية للسفينة والتقارير البحري فلهما ذات الحجية التي يكتسبها سند الشحن البحري بالنسبة للغير إذ يجوز للمؤمن إثبات عكس ما ورد فيها، حيث أن البيانات الواردة فيها تعتبر حجة على الموقعين عليها فقط وهم ريان السفينة والبحارة وحجيتها من نفس حجية السند العادي بالنسبة للغير أي يجوز إثبات عكس ما ورد فيها بكافة طرق الإثبات.⁽²⁾

ويشترط أن تكون هذه الدفاتر مؤكدة و معتمدة لكي يمكن الاحتجاج بها في مواجهة المؤمن فالتقرير البحري غير المؤكد لا يمكن التمسك به لمعرفة السفينة بل يتمسك به ضدها، ودفاتر السفينة تكون حجة إما على المؤمن أو على المؤمن له إلا أن الأطراف ملزمون بتحمل الآثار القانونية التي تترتب نتيجة لتحرير هذا السند.

ثانيا/ أهمية التحفظات المتعلقة بالبضائع والمثبتة في الوثائق البحرية.

إن الناقل البحري يقوم بمعاينة البضائع ومطابقتها مع ما هو مدون في وثائق الشحن باعتباره المسؤول القانوني في حال وصول البضائع المتضررة إلى المرسل إليها وعند عدم

(1) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص 88.

(2) المرجع نفسه، ص 89.

الفصل الأول : الإطار العام للخطر في التامين البحري

تطابقها مع الوثائق، وفي حالة شك الناقل في صحة المعلومات المدونة في السندات البحرية المقدمة له من قبل المرسل أعطى له القانون الحق في التحفظ على صحة المعلومات المدونة عن البضائع وهذا حماية له. (1)

وتدوين هذه التحفظات له تأثير كبير على عملية النقل البحري للبضائع بأكملها لأن ما يدونه الناقل من تحفظات على سندات الشحن يعفيه من المسائلة القانونية في حال وصول البضائع غير مطابقة لما هو مدون في السندات بالإضافة إلى كونها تؤدي إلى نقل عبء الإثبات وجعله على عاتق المرسل أو المرسل إليه. (2)

(1) عادل علي المقدادي، "القانون البحري"، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 2002، ص106.

(2) مصطفى كمال طه، "القانون البحري اللبناني"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1990، ص286.

حاولت من خلال هذا الفصل تسليط الضوء على مفهوم الخطر البحري، وبيان أنواعه وطبيعته القانونية، وكذا شروط تحققه وطرق إثباته والجهة المكلفة بالإثبات حيث تناولنا هذه الدراسة بالاستناد إلى مجموعة الآراء الفقهية وكذا القانونية التي عرفت عنصر الخطر محل عقد التأمين البحري.

وفي إطار دراستنا لاحظنا أن المشرع الجزائري ركز على خصوصية الخطر محل التأمين البحري والمتمثلة في كونه متعلق بعملية بحرية ما. وهو مفهوم أكثر مرونة وشمولية بحيث يمتد إلى الأخطار السابقة واللاحقة للرحلة البحرية بالإضافة إلى النشاطات البحرية المتنوعة والضرورية للملاحة كالقطر، والإرشاد، والإسعاف وكل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم العملية البحرية كمعيار وأساس لتحديد الأخطار محل التأمين البحري، ويمكن القول إن فكرة الخطر في عقد التأمين البحري تختلف من رأي إلى آخر ومن قانون إلى آخر لكن الرأي الراجح أنه يمثل المحل في عقد التأمين البحري.

الفصل الثاني

نطاق الخطر البحري

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

إذا كان محل التأمين البحري هو الأخطار البحرية فان المؤمن لا يضمن بالضرورة نتائج جميع أخطار الرحلة البحرية، إذ قد تكون هناك أخطار مضمونة وأخرى مستبعدة ولضمان الأخطار واستبعادها مصدران هما القانون والاتفاق.

ومجال ضمان المؤمن لنتائج الخطر البحري يتحدد بالزمان والمكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين بمعنى أن المؤمن لا يسأل عن الخطر إلا إذا تحقق الزمان والمكان اللذين يغطيها عقد التأمين البحري.

ولمعالجة هذا الموضوع قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين:

(المبحث الأول): النطاق الموضوعي للخطر البحري المؤمن عليه.

(المبحث الثاني): النطاق الزماني والمكاني للخطر البحري المؤمن عليه.

المبحث الأول: النطاق الموضوعي للخطر البحري المؤمن عليه.

إذا كان محل التأمين البحري هو الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء قيامها بعملية الملاحة البحرية فإن التأمين البحري لا يضمن بالضرورة نتائج جميع أخطار الرحلة البحرية، إذ قد تكون هناك أخطار مضمونة بمقتضى القانون أو يتم تغطيتها اتفاقاً، إلى جانب الأخطار التي يستثنىها القانون ووثائق التأمين من العملية التأمينية بأكملها، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المبحث من خلال تقسيمه لمطلبين:

(المطلب الأول): الأخطار البحرية التي يغطيها التأمين.

(المطلب الثاني): الأخطار المستبعدة من نطاق التأمين البحري.

المطلب الأول: الأخطار البحرية المضمونة.

يهدف التأمين البحري أساساً لتعويض المؤمن له من الأضرار التي لحقت به نتيجة لتحقق تلك الأخطار المؤمن ضدها، وتختلف الأخطار المؤمن عليها قانوناً أو اتفاقاً تبعاً للأشياء المؤمن عليها سواء كانت سفناً أو بضائع، وتختلف كذلك تبعاً لشروط التأمين المدرجة في وثائق التأمين وهذا ما سندرجه في مطلبنا هذا من خلال تقسيمه إلى (الفرع الأول) الأخطار المضمونة وفقاً للنصوص القانونية، والأخطار المضمونة بموجب وثائق التأمين في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأخطار البحرية المغطاة بمقتضى القانون.

إن عوارض الملاحة البحرية التي تهدد السفن وهي في عرض البحر هي متقاربة بالنسبة لكافة التشريعات البحرية، حيث نجد أن المخاطر في التأمين البحري تشمل على الأنواع التالية:

مخاطر البحر: وتشمل كل ما ينتج عن البحر وتتمثل في الظواهر الطبيعية التي مصدرها البحر مثل العواصف البحرية والهيجان.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

مخاطر في البحر: وتضم المخاطر التي مصدرها العنصر البشري سواء من خارج الباخرة في البحر أو من داخل الباخرة أثناء إبحارها، وترتبط بأعمال مقصودة مثل أعمال القرصنة ولصوص البحر وخيانة قبطان الباخرة أو الملاحين أو تلك الأعمال غير المقصودة والخارجة عن إرادة طاقم السفينة مثل التصادم البحري والغرق والحرب والجنوح وما شابه ذلك.

المخاطر المختلطة: وتشتمل النوعين المذكورين أعلاه أي أخطار البحر ومخاطر في البحر بالإضافة إلى السرقة والفقْدان أثناء الرحلة البحرية.⁽¹⁾
أولا/الأخطار البحرية المضمونة وفقا للتشريع الجزائري.

لقد عالج المشرع الجزائري الأخطار الذي يضمن المؤمن نتائجها ضمن نص المادة 101 من الأمر 07/95 السالف الذكر بقوله "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغطة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد كما يغطي:

1. الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين.
2. المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره".

وبتحليل نص هذه المادة نجدها حددت الأخطار المضمونة من حيث النتائج المترتبة على حدوثها، بمعنى أنها حددت الأضرار اللاحقة بالمؤمن له من جراء تحقق خطر مضمون هذا من جهة، كما أنها حددت الأخطار المضمونة باعتبارها السبب المؤدي إلى الضرر من جهة ثانية، وهو ما يجعلنا نتناول هذه المسألة من جانبين:

(1) أنظر: commerce-logistique.alafod.net 15/05 /2018 على الساعة 16:45.

أ/الأخطار المضمونة بالنظر للنتائج المترتبة على حدوثها.

لقد حددت المادة 101 من الأمر 07/95 المذكور أعلاه الأخطار المضمونة من حيث طبيعتها كما يلي⁽¹⁾:

1/الأضرار اللامادية التي تصيب السفينة والبضائع: وبالتالي المؤمن لا يسأل عن الأضرار التي لا تعد مادية وتلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالتأخير وفروق الأسعار.⁽²⁾

2/المساهمة في الخسائر العامة: شرط أن لا تكون هذه الخسائر ناجمة عن خطر مستبعد من الضمان بنص القانون أو الاتفاق، وما يقصده المشرع بالخسائر العامة هو الخسائر المشتركة وتتمثل في كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرر الريان إنفاقها عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة، أو لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة والأموال الموجودة على متنها⁽³⁾، بحيث يشترك كل من صاحب السفينة والشاحن في تحمل الخسائر المشتركة، شرط أن لا تكون ناجمة عن خطر مستبعد من الضمان بمقتضى نص قانوني أو بالاتفاق مثال ذلك: الأضرار المترتبة عن مخالفة الاستيراد والتصدير.

3/المصاريف التي أنفقت بكيفية معقولة وضرورية لحماية الأموال المؤمن عليها وهذا لتجنب نتائج الأخطار المؤمن عنها، أو لتخفيف مسؤولية المؤمن عن ضمان الشيء المؤمن عليه وغالبا ما تكون هذه النفقات من بين الخسائر المشتركة كما هو الحال في مكافأة المساعدة. 4/التعويضات المستحقة للغير في حالة طعن هذا الأخير على المؤمن له بسبب اصطدام للسفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بحسم ثابت أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.⁽⁴⁾

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص253، 254، 255.

(2) مصطفى كمال طه، "القانون البحري اللبناني"، المرجع السابق، ص 456

(3) نبيل مسيح، المرجع السابق، ص 64.

(4) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص 147.

ب/الأخطار المضمنة باعتبارها السبب المؤدي للضرر.

إن تعداد الأخطار المضمنة في نص المادة 101 وارد على سبيل المثال فقط حيث نص المشرع الجزائري على ضمان المؤمن الأضرار المترتبة عن حوادث فجائية، أو قوة قاهرة، أو أخطار بحرية.⁽¹⁾

ويقصد بالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي ذلك الحادث غير المتوقع والذي لا يمكن رده ويسبب أضرارا للسفينة أو البضاعة، ومثال ذلك: العاصفة البحرية، وهيجان البحر⁽²⁾ ومن هذا فإن التأمين البحري لا يشمل الصعوبات العادية للملاحة البحرية كالحركة العادية للمياه أو الأمواج بل يشمل تلك الحوادث غير اعتيادية والمحتمل حدوثها.

وكما سبق ذكره فإن المشرع الجزائري أخذ بمعيار العملية البحرية وهو أوسع نطاقا من فكرة الملاحة البحرية كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري، بحيث لا يقتصر مفهوم الخطر البحري على ما يلحق المؤمن له من أضرار نتيجة أخطار حدثت خلال الرحلة البحرية، بل يمتد ليشمل كل ما أصابه من أضرار سواء كان ذلك بمناسبة الملاحة البحرية أو أية عملية نقل بحري أخرى ك شحن أو تفريغ البضاعة.⁽³⁾ وكل هذه الحالات تدخل ضمن نطاق الأخطار البحرية محل الضمان وهذا طبقا لنص المادة 92 من الأمر 07/95 السالف ذكره.⁽⁴⁾

وبالتالي يتضح أن الأخطار بمقتضى عقد التأمين البحري هي في الأصل ذات طبيعة بحرية سواء حدثت بفعل البحر أو حدثت في البحر أو ناتجة عن القيام بعملية بحرية ما، إلا أن تطور النظام البحري الذي أصبح بمقتضاه التأمين البحري يتسع نطاقه

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص253.

(2) معراج جديدي، "الوجيز في قانون التأمين الجزائري"، المرجع السابق، ص171.

(3) سهام بوكلاب، "ضمان الخطر البحري"، مجلة الإنسانية، عدد46، ص475 .

revue.unc.edu.dz10/05/2018,17 :15 .

(4) انظر المادة 92 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

ليشتمل إلى جانب الأخطار البحرية أخطار غير بحرية أصلاً.⁽¹⁾ ولعل أهم صورة يعرفها العمل لامتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية ما يتضمنه شرط "المخزن للمخزن" الذي يقضي بأن يضمن المؤمن البحري نتائج جميع الأخطار التي تتعرض لها البضاعة منذ خروجها من مخازن الشاحن حتى دخولها إلى مخازن المرسل إليه.

وبالتالي إذا تقرر امتداد أحكام التأمين البحري إلى ضمان نتائج أخطار غير بحرية، كما هو الحال إذا تضمنت وثيقة التأمين شرط "من المخزن للمخزن"، هنا يدور تساؤل حول طبيعة القواعد التي تطبق على أخطار نقل البضاعة من مكان لآخر إذا تضمنت رحلة نقل البضاعة مراحل غير بحرية ويمكن أن يعرض في هذا الصدد حلين:

الحل الأول: يقضي بتجزئة الأخطار وتطبيق قواعد التأمين البحري أو التأمين حسب الأحوال، إلا أن هذا الحل تبدو صعوبته من الناحية العملية عند خضوع عملية نقل البضاعة لعقد واحد يشمل جميع مراحل النقل البحرية و البرية للبضاعة.

الحل الثاني: تطبيق القواعد الأكثر أهمية في كل الظروف، بحيث إذا كانت المرحلة البحرية للنقل هي الأكثر أهمية وجب تطبيق أحكام التأمين البحري، وعلى العكس تطبيق التأمين البري متى كانت المرحلة البرية للنقل هي الأكثر أهمية، وقد أستقر القضاء الفرنسي على هذه القاعدة⁽²⁾.

وبالتالي الأسلوب القانوني لامتداد قواعد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية يكون على أساس عملي وهو أن تحكم عملية النقل في مجموعها قواعد قانونية واحدة، على أن لهذا الامتداد أساس قانوني هو "فكرة التبعية" التي يعبر عنها بأن الفرع يتبع الأصل هذا فيما يخص التأمين على البضائع.⁽³⁾ وهذا ما سنبينه فيما يلي:

(1) انظر سهام بوكلاب، المرجع السابق، ص476.

(2) عباس حلمي، المرجع السابق، ص44.

(3) عباس حلمي، المرجع السابق، ص ص45،46.

***إمتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية أصلا في التأمين على السفن.**

لقد نصت المادة 149 من قانون التأمينات الجزائري على أنه " فيما يخص التأمين زمتنا معينا يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد وحسب توقيت البلاد التي أبرم فيها العقد و يغطي اليوم الأول و الأخير من الآجل المذكور. "

إذا من تحليل مضمون هذه المادة نجد أن التأمين البحري يسري عند تواجد السفينة في البحر وهي بصدد القيام برحلة بحرية أو بمناسبة تركيبها أو بناءها أو إصلاحها أو أثناء رسوها في أحد الموانئ أو عند تواجدها في مكان مائي أو جاف.⁽¹⁾ لكن نلاحظ توافر شرطين هما:

- أن يكون التأمين قد انعقد لزمان معين حتى يشمل مختلف هذه الحالات فلا يصلح التأمين المبرم بالرحلة لضمان السفينة وهي في طور البناء، لأن مفهوم الرحلة كما سنرى فيما بعد تبدأ من واقعة رفع المرساة في ميناء القيام لينتهي بإنزالها في ميناء الوصول إذا كان التأمين ذهابا، أما إذا كان التأمين ذهابا وإيابا فعند إنزال المرساة عند العودة، ولقد برر بعض الفقهاء التأمين على السفينة، وإن لم تكن خلال التركيب صالحة للقيام بعملية بحرية فإن صلاحيتها عند انتهاء البناء تقضي بتجربتها عن طريق الملاحة البحرية ، مما دعا المشرع إلى مد التأمين في هذه العمليات.⁽²⁾

- أما الشرط الثاني فإنه يتمثل في ضرورة وقوع الخطر المؤمن ضده في وثيقة التأمين خلال الزمن المتفق عليه في العقد، ولقد بينت المادة سالفه الذكر أن المعمول به في تحديد نطاق الزمن المضمون بالرجوع إلى توقيت البلد الذي أبرم فيه العقد.

***إمتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية أصلا في التأمين على البضائع.**

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص254.

(2) المرجع نفسه، ص 255.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

تنص المادة 136 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات على أنه: "تطبق قواعد التأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له".

فالقانون الجزائري كما يتضح ذلك في المادة السالفة تجعل الأخطار البحرية أو النهرية أو الجوية الحاصلة خلال نقل تبعي أو ضروري للنقل البحري خاضعة لأحكام التأمين البحري، و هو الحل الذي أكدته المادة 01 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع. (1)

إذا فالمشعر الجزائري وكذلك الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع قد أخذ بفكرة وحدة العقد حيث تسري أحكام التأمين البحري مهما كان النقل مختلطا مادام تابعا للنقل البحري و الأساس القانوني، لهذه القاعدة هو نظرية التبعية حيث الفرع يتبع الأصل المتمثل في النقل البحري، وبالنتيجة تحكمه قواعد التأمين البحري وفي هذا تمديد هام للتأمين البحري إلى الأخطار التي هي ليست بحرية بطبيعتها مع أنها تخضع لقواعد التأمين البحري. (2)

ثانيا/ الأخطار البحرية المغطاة وفقا للقوانين المقارنة.

هناك تقارب في التعداد القانوني للأخطار البحرية المضمونة في قوانين التأمين البحري لكافة الدول وهذا ما سنبينه فيما يلي:

أ/ القانون المصري و القانون اللبناني.

كانت المادة 192 من التقنين البحري المصري لسنة 1883 الملغى تعدد الأخطار التي يضمنها المؤمن وهي: "العاصفة، الغرق، الجنوح، التصادم القهري، التغيير الاضطراري للطريق أو الرحلة أو السفينة والرمي في البحر لتخفيف السفينة والحريق والأسر، النهب، التوقيف عن السفر بأمر سلطة عامة وإعلان الحرب ومقابلة الإساءة

(1) المادة 01 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع: "ان ضمان هذه الوثيقة يسري على البضائع التي تكون محل لنقل بحري وعند الاقتضاء لنقل بري أو نهري أو جوي سابق و/أو تكملة لنقل بحري مغطى بهذه الوثيقة و العقد تحكمه مجموعة قواعد التأمين البحري والأحكام العامة".

(2) علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص 255، 257.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

بمثلاها، ثم أضاف أو بسبب حادثة من الحوادث البحرية ما لم يوجد بين المتعاقدين شرط يقضي بخلاف ذلك".

ويلاحظ على أن هذا التعداد يذكر الأخطار الحربية بين الأخطار المضمونة قانونا ، لكن التقنين البحري المصري الجديد لسنة 1990 ألغى هذا التعداد واستبدل به عبارة عامة، جاء على ذكرها في نص المادة 353 فقرة 01 بقوله: "أن المؤمن يسأل عن الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمل التأمين".

أما التقنين البحري اللبناني فقد اتبع نفس الأسلوب الذي اتبعه التقنين البحري المصري الملغى وعدد المخاطر المضمونة قانونا ضمن نص المادة 329 منه بقوله: "تتمثل المخاطر البحرية في العاصفة، الغرق، الجنوح، التصادم، الإرساء البحري، التغيير الجبري للطريق أو السفينة، الطرح في البحر، الحريق، الانفجار، النهب والضرر الذي يسببه البحارة قصدا أو السرقة." وختم نص هذا التعداد بقوله: "وعموما كل الطوارئ والحوادث البحرية".

ويلاحظ أن النص اللبناني استبعد هو أيضا الأخطار الحربية من بين تلك المضمونة إلا إذا أتفق على غير ذلك كما أن تعداد الأخطار المضمونة وارد أيضا على سبيل المثال لا الحصر. (1)

ويلخص من النصوص المتقدمة أن المؤمن يضمن الأضرار التي تلحق الشيء المؤمن عليه بسبب خطر بحري، وقد اقتصر كل من التقنين المصري الملغى واللبناني على ضرب أمثلة للأخطار البحرية دون أن يحدد المعنى المقصود منها، ويمكن تعريف الأخطار البحرية بأنها تلك الحوادث القهرية أو الفجائية التي يحدثها البحر أو تحدث على البحر خلال الرحلة البحرية.

(1) مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص ص 93،92.

أ/القانوني الأردني.

عدد المشرع الأردني في قانونه التجاري البحري الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن ضمن نص المادة 332 بقولها: "يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك أو ضرر يلحق بالأشياء المؤمنة من عاصفة و غرق وتتشب على البر، وتصادم وإرساء جبري وتغيير جبري للطريق والسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصدا والسرقعة، وعموما كل الطوارئ والحوادث البحرية".

إن التعداد الذي أورده المشرع الأردني في نص المادة 332 من قانون التجارة البحرية لم يرد على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال، لأن المشرع قد أورد عبارة "وعموما كل الطوارئ والحوادث البحرية" التي تركت المجال مفتوحا أمام أطراف عقد التأمين للاتفاق على تأمين أخطار لم تذكر في المادة أعلاه.⁽¹⁾

ج/القانون الليبي.

لقد نص القانون البحري الليبي على الأخطار البحرية التي يجوز التأمين عليها في المادة 332 منه بقولها: "يتحمل الضامنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة وغرق وتشحيط على البر، والتصادم وإرساء جبري والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة عمدا والسرقعة، وعموما كل الطوارئ والحوادث البحرية".

والملاحظ على هذا النص أنه جاء واضحا وصريحا حيث ذكر بالتفصيل الأخطار التي يسأل عنها المؤمن، وهو ما يمكن معه القول أن أغلب الأضرار الناشئة عن الحوادث البحرية يسأل عنها المؤمن، وننوه هنا أن التعداد الوارد في هذا النص هو وارد على سبيل المثال لا الحصر فأبي خطر بحري يمكن أن يضمنه المؤمن.⁽²⁾

(1) لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 262.

(2) سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص 56.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

وعليه وفقا لما سبق فإن التعداد القانوني للأخطار البحرية المضمونة في التأمين البحري هي نفسها في كافة القوانين، ويمكن إجمالها فيما يلي:

(1)-العاصفة: وهي عبارة عن الرياح العاتية التي تكون سرعتها عالية ومصحوبة بمطار غزيرة تؤدي إلى ارتفاع أمواج البحر فتشكل خطرا على جسم السفينة أو على سطح هذه السفينة وتعد العواصف السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى.⁽¹⁾

(2)-الغرق: وهو عبارة عن غمر الماء السفينة كليا بعد أن تفقد قدرتها على الطفو على سطح الماء وهو خطر قد يتحقق نتيجة العواصف أو نتيجة عيب في السفينة أو نتيجة رص أو نتيجة طريقة رص البضائع بطريقة عشوائية مما يفقدها توازنها.⁽²⁾

(3)-التشيب على البر(الجنوح): هو توقف السفينة لاحتكاكها بقاع البحر إما لضحاوة المياه أو لارتفاع الصخور البحرية أو المرجانية أو حطام السفن الغارقة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها الخاصة، ويضمن المؤمن الضرر الناتج عن التشيب طالما كان الحادث قهريا، فإذا كان السبب في وقوع الخطر المؤمن منه هو خطأ الربان أو تابعيه فلا يضمن المؤمن الضرر الناتج عنه.⁽³⁾

(4)-التصادم: خطر بحري كثير الوقوع لا سيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار و تضاعفت سرعتها واتحدت خطوط الملاحة وهو ارتطام بين منشأتين عائمين أو أكثر لهما وصف السفينة قانونا، دون الاعتداد بالمياه التي وقع فيها التصادم أي سواء وقع التصادم في البحار أو الأنهار أو الخلجان، فالسفينة قد تدخل للمياه الداخلية للوصول إلى الموانئ.⁽⁴⁾

(1) مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، المرجع السابق، ص 106.

(2) سهام بوكلاب، المرجع السابق، ص 474.

(3) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص 501.

(4) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص 108.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

ولقد ورد تعريف التصادم ضمن نص المادة 273 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾ ويشترط في التصادم البحري أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أو صخور فلا يعد الحادث تصادم بحريا بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية، وكذلك الحكم فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائم لا يعتبر تصادما، أو مركب ملاحية داخلية ككراكة أو رافعة أو حطام أو طائرة بحرية، ولا يكفي لاعتبار الحادث تصادما أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية سواء في ذلك كانت صادمة أو مصدومة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو الداخلية، وكثيرا ما يقع التصادم في المياه النهرية التي تجتازها السفن البحرية للوصول إلى بعض الموانئ الهامة، وتحديد التصادم البحري ليس بطريقة المياه التي يحصل فيها بل بصفة المنشآت التي يحصل بينها ولا أهمية لنوع السفينة التي تدخل في التصادم البحري إذا كانت أحد المنشأتين سفينة بصرف النظر إذا كانت سفينة ملاحية أم سفينة نزهة.⁽²⁾

(5)-الإرساء البحري: ويقصد به توقف السفينة في الطريق تقاديا لخطر بحري قد تتعرض له الرحلة البحرية، كأن تضطر السفينة للابتعاد من المرفأ المقصود تقاديا منها لوباء أو زلزال يجتاح المنطقة وكذا إقامة السفينة في المحجر الصحي.⁽³⁾

(6)-التغيير البحري للطريق أو للسفر أو للسفينة: ويقصد به تغيير خط السير أو الطريق المعتاد وسلك طريق غير معتاد من أجل سلامة الرحلة البحرية ولقد حدد القانون 03 حالات للتغيير الجبري أولها يتمثل في تغيير خط الرحلة المعتاد أو المتفق عليها وذلك لتفادي خطر يهدد السفينة، والحالة الثانية تتمثل في تغيير السفر وتعني تغيير مكان

(1) المادة 273 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحية الداخلية دون الأخذ بعين الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم".

(2) سهام بوكلاب، المرجع السابق، ص476.

(3) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص109.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

انطلاق السفينة من مرفأ آخر غير المرفأ الأصلي لها، أما الحالة الثالثة تتمثل في تغيير السفينة بمعنى نقل البضائع من السفينة المحملة عليها إلى سفينة أخرى، ويشترط في جميع هذه الحالات أن يكون التغيير ضروريا لتجنب خطر قد يلحق بالسفينة أو البضائع.

(1)

(7)-الطرح في البحر: وهو ما يعرف بالرمي في البحر حيث يسأل المؤمن عن الضرر الناشئ عن الخسائر البحرية المشتركة، والمتمثلة في رمي البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة ويلجأ الربان إلى ذلك لحماية السفينة وحمولتها من خطر يهددها، والخسارات البحرية هي على العموم جميع الأضرار التي تحمل للسفينة والبضائع وجميع المصاريف الاستثنائية المصروفة على السفينة كالوقود الضروري لحركة السفينة وإنقاذها.

(2)

(8)-الحريق و الانفجار: إذا كان الحريق لا يعتبر من الأخطار البحرية كونه يحصل في البر إلا أنه يكون أكثر خطورة إذا حصل في البحر، بسبب العزلة التي تكون فيها السفينة وهي في عرض المياه وبعيدة عن وسائل الإطفاء، لذلك يسأل عنه المؤمن على أن يكون سبب الحريق هو القوة القاهرة أي لا يكون للشاحن سبب أو يد في حصوله،⁽³⁾ أما بالنسبة للانفجار فله نفس درجة خطورة الحريق فانفجار آلات السفينة أو انفجار البضاعة المشحونة على ظهر السفينة هو أمر غاية في الخطورة فيسأل الناقل عنه إذا لم يكن الشاحن طرفا أو المتسبب في حصوله.⁽⁴⁾

(9)-النهب: المقصود بالنهب هو الأخذ عنوة أي السرقة المصحوبة بأعمال العنف كما لو كانت عصابة مسلحة تقوم به والقرصنة البحرية التي تحدث من بعض الجماعات التي

(1) سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص 06.

(2) عبد الحميد الشواربي، "قانون التجارة البحرية، في ضوء الفقه والقضاء والتشريع"، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1995، ص 216، 217، 331 .

(3) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص 106.

(4) سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص 07.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

تقترب هذه الأعمال عنوة لا تصل هذه الأعمال حد أعمال العنف التي تصاحب الاضطرابات الشعبية.

(10)- السرقة: هي أخذ المال بغير رضا المالك أو الحائز له وسواء وقعت السرقة من الغير أو البحارة فإن التأمين يغطيها وبالتالي يسأل المؤمن عنها، على أن تقع السرقة أثناء الرحلة البحرية لتكون جزءا من مخاطر البحر.

(11)- الأضرار التي يسببها البحارة قصدا: يسأل المؤمن عن الأضرار التي يحدثها البحارة عمدا كإتلاف البضائع أو إلحاق الضرر بالسفينة، ويقصد بالبحارة كل من الملاحين وعمال الصيانة والفنيين. (1)

والخلاصة أن الأخطار البحرية كثيرة وهذه هي أهم الأخطار التي يمكن أن تعترض الرحلة البحرية ويتفق القانون على إدخالها من نطاق الضمان.

الفرع الثاني: الأخطار البحرية المحددة اتفاقا و بمقتضى وثيقة التأمين.

من الجائز أن يتم تحديد الأخطار البحرية المؤمن عليها بالاتفاق بين طرفي عقد التأمين البحري أو بمقتضى وثائق التأمين البحرية وهذا ما سنبينه فيما يلي:

أولا/ الأخطار البحرية المحددة بمقتضى الاتفاق.

باعتبار أن المؤمن والمؤمن له هما طرفا عقد التأمين البحري وبالتالي توكل لهما مهمة تحديد المخاطر المؤمنة تحديدا إتفاقيا بينهما وفق وثائق نموذجية كوثيقة تأمين اللويدز على البضائع والسفينة. (2)

والمشعر البحري عندما أورد عبارة "وعموما جميع أخطار البحر الأخرى" ترك المجال مفتوحا أمام المؤمن والمؤمن له للاتفاق على تأمين أي خطر يرونه قد يهدد السفينة بشرط أن لا يكون مخالفا للنظام العام، أي أن التعداد القانوني الذي وجد في مختلف التشريعات

(1) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ص 216، 217، 331.

(2) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ص 505 .

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

للأخطار البحرية المؤمن عليها جاء على سبيل المثال لا الحصر كاختفاء البضائع المؤمنة والأضرار اللاحقة بالبضائع بسبب تسرب مياه البحر أو بفعل القوارض.⁽¹⁾

ثانيا/الأخطار البحرية المحددة بمقتضى وثيقة التأمين.

تختلف الأخطار المؤمن عليها في عقد التأمين تبعا للأشياء المؤمن عليها هل هي بضائع أم سفن وتختلف كذلك تبعا لشروط التأمين التي يتم التأمين بموجبها وهذه الشروط صادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن، بالإضافة إلى أن هناك شروط خاصة مثل شروط المعهد لتأمين أخطار الحرب والاضطرابات، حيث تضعها شركات التأمين البحري في وثائق التأمين البحري حيث نميز 03 شروط أساسية للأخطار البحرية المؤمن عليها⁽²⁾ وهي:

أ/الأخطار المؤمنة بموجب شروط التأمين (أ) Institute cargo clauses (A)

وتعتبر شروط التأمين (أ) من أشمل الشروط التأمينية التي توفر تغطية للبضائع المؤمن عليها إذ تتضمن هذه الوثيقة في البند الأول الذي عنوانه الأخطار المؤمنة إلى ما يلي: "تشمل هذا التأمين كافة أخطار فقدان أو التلف الذي يصيب البضاعة المؤمن عليها والخسائر البحرية المشتركة ومصاريق الإنقاذ التقديرية أو المحددة وفقا لعقد النقل و/أو أحكام القانون أو العرف السائد ويشمل أيضا تعويض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية عن التصادم الناتج عن خطأ الاشتراك الوارد في عقد النقل"⁽³⁾.

ب/الأخطار المؤمنة بموجب شروط التأمين (ب) institute cargo clauses (B)

يعتبر شروط التأمين (ب) بأنها أقل شمولاً من شروط التأمين (أ) إذ أنه ورد فيها تعداد للأخطار المغطاة بموجبها دون غيرها وهي على النحو التالي: الحريق أو الانفجار، غرق أو انقلاب السفينة تصادم السفينة، تفريغ البضاعة في ميناء، والزلازل أو ثورة أو الصواعق، والتضحية في الخسارة العامة، والرمي، ودخول مياه البحر، والخسارة الكلية

(1) لطيف جبر كومانى ، المرجع السابق ، ص ص 264 ، 265 .

(2) مصطفى كمال طه، "القانون البحري اللبناني"، المرجع السابق، ص342.

(3) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص119.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

لأي طرد يفقد بسقوط من على متن السفينة أو بسقوطه أثناء التحميل أو التفريغ من السفينة أو المركب.

كما تضمنت شروط التأمين الخسائر العامة ومصاريف الإنقاذ التي يتم تسويتها أو تحديدها وفقا لعقد الشحن و/أو القانون والعرف بالإضافة إلى أن هذا التأمين يمتد لتعويض المؤمن له عن نصيبه من المسؤولية المترتبة بمقتضى أحكام شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك.

ج/الأخطار المؤمنة بموجب شروط التأمين (ج) (Institute cargo clauses) (c)

إن شروط التأمين (ج) الصادرة عن مجمع مكثبي التأمين في لندن في الأقل شمولاً بين الشروط السابقة بالرغم من أن هناك تشابه بين شروط التأمين (ج) مع شروط التأمين (ب) إلا أنه تم إستثناء (3) أخطار من شروط التأمين (ب) وهي الرمي، دخول مياه البحر، الخسارة الكلية لأي طرد يفقد بسقوطه من على متن المركب أو بسقوطه أثناء التحميل أو التفريغ من السفينة أو المركب.⁽¹⁾

وبهذا نكون قد حددنا الأخطار المضمونة وفقاً للقانون ثم وثائق التأمين وتطرقنا لأهم الأخطار البحرية المضمونة التي قد تعترض الرسالة البحرية. وننتقل في المطلب الثاني لدراسة الأخطار المستبعدة من مجال الضمان في عقد التأمين البحري.

المطلب الثاني: الأخطار المستثناة من التأمين البحري.

ذكرنا فيما سبق الأخطار المضمونة بالتأمين البحري وتحتوي وثيقة التأمين عادة إلى جانب الأخطار المضمونة أخطاراً مستثناة ومستبعدة *exceptionnel clause* من نطاق التأمين البحري والتي لا يسأل المؤمن عنها ولا يعرض الأضرار الناجمة عنها حيث من بين الأخطار التي لا يغطيها التأمين البحري أخطاء المستأمن وأخطاء الريان أو البحارة ويضاف إليها العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه والخطر يكون مستبعداً إما بنص

(1) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص 119، 121.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

قانوني أو بمقتضى وثيقة التأمين المبرمة بين طرفي العقد، وهذا ما سنوضحه في هذا المطلب من خلال تقسيمه إلى: (الفرع الأول) الأخطار المستثناة وفقا للقانون (الفرع الثاني) الأخطار المستثناة وفقا لوثيقة التأمين أي بمقتضى الاتفاق.

الفرع الأول: الأخطار البحرية المستثناة وفقا للقانون.

عدد المشرع البحري في مختلف القوانين الأخطار المستبعدة من نطاق التأمين البحري و ذلك إما لمخالفتها النظام العام كالضرر الناتج عن خطأ عمدي من قبل المؤمن له أو ممثله أو الضرر الناتج عن غش الريان و إحتياله و إما أنها تحتاج إلى اتفاق خاص للتأمين عليها كخطر الحرب، وسوف نبحث في كل من هذه الأخطار ومن وجهة نظر المشرع الجزائري الذي فرق بين نوعين من الأخطار المستبعدة: **أولا/الأخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية.**

وتم التصريح بها ضمن المادة 102 من الأمر 07/95.⁽¹⁾ التي سنأتي على ذكرها فيما يلي:

أ/أخطاء المؤمن له العمدية.

استبعد المشرع الجزائري أخطار المؤمن له العمدية أو الجسيمة من نطاق التأمين البحري واعتبرها من بين الأخطار الغير قابلة للضمان بصورة قطعية،⁽²⁾ ويقصد بالخطأ العمدي أو غير المغتفر سواء كان مرتكبه المؤمن له ذاته أو وكيله تلك الأفعال العمدية الغير جائز التأمين عليها لمخالفتها النظام العام، والمؤمن غير مسؤول عن أية أضرار ناتجة عنها السند القانوني لذلك أنه في إجازة التأمين على الأفعال العمدية إثراء للمؤمن

(1) المادة 102 من الأمر 07/95 "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها:

1/أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة/2/الأضرار والخسائر المادية الناجمة عن:*مخالفة أنظمة التصدير والاستيراد، العبور،النقل،الأمن*الغرامات والمصادرات الموضوعية تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية/3/الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة والغير مباشرة كالانفجار إطلاق الحرارة، الإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة وكذلك الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات".

(2) معراج جديدي، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، المرجع السابق، ص170.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

له على حساب المؤمن وكما سبق الذكر أن عقد تأمين البحري عقد احتمالي وغش المؤمن له وفعله العمدي يخلع عنه الخطر صفة الاحتمالية، فإن الخطأ الجسيم يؤدي إلى ذات النتيجة لأن المؤمن له الذي يرتكب خطأ جسيماً يسبب هلاكاً للأموال المؤمن عليها أو تلفها يكون قد أغفل اتخاذ أقل حد من التدابير اللازمة لمخالفة على الأموال المؤمن عليها، ونزل بذلك عن عناية الرجل العادي⁽¹⁾.

ولقد استقر الفقه والقضاء معاً على فكرتين الأولى هي إعفاء المؤمن من ضمان الأضرار الناتجة عن أخطاء المتعمدة من المؤمن له⁽²⁾، لأن من المعروف أن هناك إجراءات يفترض بهذا الأخير القيام بها بتجنب الأضرار الجسيمة مثل عدم تغليف البضاعة بشكل جيد مما يؤدي إلى تلفها، ومثال ذلك كأن يؤمن شخص على بضاعة ثم يسرقها أو يقوم بإتلافها للحصول على ثمنها من المؤمن خاصة إذا اكتشف أنه سيخسر فيها، ففي مثل هذه الحالة إذا اكتشف المؤمن مثل هذا الفعل امتنع عن دفع التعويض المستحق وكذلك إذا أحدث ممثل المؤمن له الخطر المؤمن منه عمداً⁽³⁾.

أما الفكرة الثانية فتتمثل في جواز التأمين على أخطاء المستأمن غير المتعمد لانقضاء النص الذي يحظر مثل هذا الاتفاق ولعدم منافاته للنظام العام، أما غش المستأمن وأخطاؤه العمدية فلا يصح الاتفاق على ضمان المؤمن لها، لأنه يمتنع أن يتوقف التزام المؤمن على عمل اختياري من المستأمن وهو ينافي الاحتمال ويخالف النظام العام، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري ضمن نص المادة 102 من الأمر 07/95 المذكورة أعلاه، وبمفهوم المخالفة أن أخطاء المؤمن له غير العمدية وغير الجسيمة تبقى مغطاة بالتأمين ذلك أنه من غير المعقول أن يتحمل المؤمن له نتائج الخطر بمجرد إهمال بسيط أو عدم حيطة من جانبه⁽⁴⁾، و يأخذ بهذا الحكم أيضاً كل من القانون البحري الفرنسي الجديد

(1) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، 378.

(2) نبيل مسيخ، المرجع السابق، ص 66.

(3) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ص 506، 507.

(4) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 100.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

الصادر سنة 1976 (المادة 18) و كذلك القانون البحري المصري الجديد سنة 1990 في المادة 354 منه.⁽¹⁾

ولقد أخذ المشرع البحري الليبي بنفس الحكم،⁽²⁾ وهذا ما تضمنه نص المادة 338 من قانونه البحري.⁽³⁾

ب/ خطأ الريان المتعمد.

استبعد المشرع البحري فعل الريان و خطؤه من نطاق التأمين البحري بصورة قطعية وهذا ما جاء على ذكره ضمن نص المادة 126 من الأمر 07/95 السالف ذكره⁽⁴⁾، وبالتالي إعفاء المؤمن من ضمان الأضرار المترتبة عن أخطاء الريان العمدية الصادرة عن غش وتدليس من قبله في حين أن الأخطاء الغير عمدية التي يرتكبها الريان فهي قابلة للضمان.

والمشرع الجزائري يفرق في هذا المجال بين الخطأ المتعلق بالسفينة والخطأ المتعلق بالبضاعة، فالخطأ العمدي الذي يصدر من ريان السفينة مستبعد من نطاق الضمان البحري بحكم تبعة أعمال الريان لمالك السفينة وإخضاعه لرقابته،⁽⁵⁾ في حين يبقى المؤمن في التأمين على البضائع ملزماً بضمان الأضرار الناتجة عن الخطأ الريان واللاحقة بالبضائع، إذ أن الخطر الناتج عن خطأ الريان خارج عن إرادة المؤمن له، كما أن الريان لا تربطه بالشاحن أية صلة تبعية.⁽⁶⁾

(1) المادة 354 من القانون البحري المصري : "يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريئين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدي أو عن خطأ جسيم صادر عن المؤمن له ."

(2) سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص08.

(3) المادة 338 من القانون البحري الليبي: "الضامن غير مسؤول عن الهلاك و الضرر الناتجين عن خطأ أو فعل لا مبرر له تعمد المضمون أو ممثلوه ويقع باطلا كل إتفاق مخالف " .

(4) المادة 126 من الأمر 07/95"لا يضمن المؤمن الاضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ريان السفينة".

(5) نبيل مسيخ، المرجع السابق، ص66.

(6) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص114.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

ومما سبق يتضح أن المؤمن يضمن الأضرار الناتجة عن أخطاء الريان بالنسبة للتأمين على البضائع أما بالنسبة للتأمين على السفينة فإن المؤمن لا يضمن أخطاء الريان المتعمدة في حين أن الأخطاء غير المتعمدة تبقى مشمولة بالضمان.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد استثنى خطأ الريان وأفعاله المنطوية على الغش والخداع من نطاق الضمان دون أن يتطرق لأعمال الغش والخداع الناجمة عن نشاط البحارة، ومن ثم تبقى أخطاء البحارة ضمن الغطاء التأميني ولعل مرد ذلك أن الريان هو السيد على ظهر السفينة، وأن أخطاءه العمدية هي التي ترقى إلى مستوى خيانة الأمانة المعهود بها إليه، والتي يصعب على المجهز الإشراف على سلوكه أثناء الرحلة البحرية أما أخطاء البحارة فإنه تخضع لإشراف الريان.

وكل ذلك في حالة التأمين على السفينة وأثر أخطاء الريان على مسؤولية صاحب السفينة أما مؤمن البضائع، فيظل مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بها والناشئة عن غش الريان وخداعه ذلك أن الريان غير تابع للشاحن بل هو تابع للمجهز.⁽¹⁾

ونظرا للدور الهام الذي يلعبه كل من الريان والمجهز والبحارة باعتبارهم الأشخاص الرئيسيون في عملية الملاحة البحرية فقد أوردهم المشرع الجزائري ضمن نصوص قانونه البحري حيث أنه ذكر المجهز l'armateur في المواد (571-577) وعرفه في المادة 572⁽²⁾، أما ريان السفينة le capitaine du navire ورد ذكره ضمن المواد (580-608) وعرفته المادة 583⁽³⁾، أما البحارة les marins و يسمون كذلك رجال البحر أو

(1) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ص 252 ، 253 .

(2) المادة 572 من القانون البحري الجزائري تعرف المجهز بأنه "كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم بتهيئة السفينة وإعدادها الكافي من حيث المعدات والطاقم من أجل استغلالها البحري وقد يكون المجهز نفسه هو مالك السفينة أو مستأجرها بالهيكل أو شخصا آخر مكلف من قبل المالك".

(3) المادة 583 من القانون البحري الجزائري عرفت الريان بأنه "المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسة الرئيسية أو الفرعية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة".

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

طاقم للسفينة ورد النص عليهم في المواد (384-567) وعرفتهم المادة 384 بأنهم: " كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر."⁽¹⁾

ج/ الأخطار الأخرى المستبعدة.

جاء ضمن نص المادة 102 في فقرتها 02 من الأمر 07/95 السالف الذكر أن "المؤمن لا يضمن الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير، والعبور والنقل والغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير التطهيرية أو الصحية".

وبتحليل نص هذه المادة يتضح أن المشرع الجزائري استبعد هذه الأضرار من مجال الضمان بصفة قطعية وهذا باعتبارها أضرارا ناتجة عن أخطار غير مشروعة ومحظورة بصفة مطلقة لمخالفتها النظام العام، كأعمال التهريب والاتجار بالمخدرات والقانون لا يحمي إلا المصالح المشروعة.

ثانيا/ الأخطار الغير قابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق خاص مخالف.

وقد أوردها المشرع الجزائري ضمن نص المادة 103 من الأمر 07/95⁽²⁾ والتي جاء فيها مايلي: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

1- العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه، الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.

2- القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات
كيفما كان نوعها.

3- الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع.

(1) فريد روابح، المرجع السابق، ص 26.

(2) أنظر: المادة 103 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

4- اختراق الحصار.

5- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمنة عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.

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

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

وبتحليل نص المادة 103 أعلاه نجد أن نطاق الضمان لا يشمل العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه وكذا أخطار الحرب الأهلية أو الأجنبية وأعمال القرصنة، والاستيلاء والحجز والاعتقال والفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات، وأعمال التخريب والإرهاب وهي كلها أخطار حربية أو أخطار مماثلة لها، لأنه يجوز الاتفاق على ضمان هذه الأخطار في وثيقة التأمين وهذا ما سنتعرض له فيما يلي:

أ/ العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه.

إن المؤمن لا يضمن العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف وهذا ما جاء به نص المادة 103 في فقرتها 01 من الأمر 07/95، ويقصد بالعيب الذاتي الطبيعة الخاصة للأشياء المؤمن عليها، والتي تؤدي إلى سرعة هلاكها وتلفها⁽¹⁾ ومثال ذلك قابلية المواد للصدأ عند تعرضها للرطوبة، وكذلك نجد بعض البضائع القابلة للتلف perishable goods، كاللحوم والأسماك والفواكه والسكر وحبوب والجلود يجب أن تحفظ بعناية خاصة وفي درجات رطوبة معينة، وبهذا تستثنى مثل هذه البضائع من الغطاء التأميني على أساس إمكانية تلفها بعيب ذاتي لأن من طبيعتها أنها قابلة للتلف فتحمل بذور هلاكها بنفسها وقد استثنى قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906 (المادة 55 من) الهلاك الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه بفعل الكسر

(1) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص393.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

العادي والرشح والعيب الذاتي إلا إذا اتفق على خلاف، وذلك كما دأبت شروط معهد لندن للتأمين على البضائع على استثناء فقدان أو التلف أو المصاريف الناجمة عن العيب الذاتي أو طبيعة الأشياء المؤمن عليها. (1)

وإذا أراد المؤمن التخلص من المسؤولية فعليه عبء إثبات أن الضرر ناجم عن عيب ذاتي في البضاعة، لأن الأصل أن الضرر يفترض أنه ناشئ عن حادث بحري (2)، وتكمن الحكمة في إعفاء المؤمن من التبعة من الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب ذاتي فيها، في أن ذلك يكون بسبب خطأ الشاحن لأنه شحن بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل مصاعب الرحلة البحرية، (3) وفي مقابل إعفاء المؤمن من العيب الخفي في البضاعة فإنه لا يعفى من العيب الخفي في السفينة إذا كان عقد التأمين يغطي جسم السفينة وكان بها عيب خفي يستعصى معرفته على المجهز. (4) ذلك أن السفينة لا تبحر إلا بعد حصولها على شهادة معاينة وصلاحية للرحلة البحرية sea-rootgy يمنحها للسفينة أخصائيون في علم السفن، فإذا ظهر بعد ذلك عيب فيها فإن ذلك يخرج من نطاق معرفة المجهز، ومن ثمة فإن المؤمن لا يعفى من المسؤولية عن تعويض الضرر الذي ينجم عن ذلك العيب الخفي في السفينة، أما إذا أبحرت هذه الأخيرة دون حصولها على شهادة صلاحية للملاحة فلا يستبعد المجهز من التأمين إذا ظهر فيها عيب خفي بعد ذلك أدى لهلاكها.

وهذا العيب الخفي يعفى الناقل من المسؤولية عن كل هلاك وأضرار تلحق بالبضاعة المشحونة، استناداً إلى أن السفينة الحديثة كثيرة التعقيد إذ لا يستطيع المجهز مهما بذل من عناية وإحاطة بجميع أجزائها واكتشاف عيوبها الخفية، غير أن الضرر والهلاك

(1) عبد القادر العطية، المرجع السابق، ص 508.

(2) مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، المرجع السابق، ص 512.

(3) المرجع نفسه، ص 118.

(4) أنظر: المادة 340 قانون التجارة البحرية الأردني.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

المشار إليهما سابقا يتحملها المؤمن إذا طرأ على بدء الرحلة تأخير خارق للعادة من جراء طارئ يضمنه المؤمن على أن تكون الأضرار ناجمة عن هذا التأخير الطارئ.⁽¹⁾

وفي صدد دراسة العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه نميز بين حالتين:

1/ العيب الذاتي في البضاعة: نصت عليه المادة 138 من الأمر 07/95⁽²⁾ السابق ذكره وهو إما يكون عيبا ذاتيا خارجيا كالتغليف السيئ للبضاعة بسبب عدم كفايته أو قدم التغليف، وإما أن يكون عيبا داخليا يرجع إلى زيادة حساسية البضاعة للتلف مثل زيادة درجة نضج الفاكهة عند شحنها، غير أن النقص العادي للبضاعة أثناء الرحلة البحرية يعد من حوادث الطريق العادية التي لا يضمنها المؤمن كالسوائل التي تتبخر مع مرور الزمن، أما النقص الغير عادي الذي يحدث نتيجة خطر بحري فالمؤمن يلتزم بتعويضه.⁽³⁾

كما أنه قد تصاب البضاعة بأضرار ناتجة عن تقادم العيب الذاتي من جراء التأخير في النقل البحري فلا يضمن المؤمن هذه الأضرار، لأن التأخير يعد في حد ذاته من بين الأخطار المستبعدة من نطاق الضمان البحري، إلا إذا كان ناشئا عن خطر بحري كالإرساء الجبري⁽⁴⁾، وبهذا فقد استثنى المشرع الجزائري الأضرار المادية الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة من نطاق الضمان.

2/ العيب الذاتي في السفينة: ويقصد به كل سبب يؤدي على حدوث خسارة أو هلاك في السفينة ويكون ناتجا إما عن حالتها وإما ناتجا عن طريقة إعدادها، أو عن

(1) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص ص 508 ، 510.

(2) المادة 138 من الأمر 07/95 "تستبعد من الضمان الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

* حزم أو تعبئة البضاعة بشكل غير كافي.

* ضياع جزء من البضاعة أثناء الطريق.

* التأخير في تسليم البضاعة".

(3) محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 407.

(4) مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، المرجع السابق، ص 120.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

عيب في بناء السفينة أو عن عيب في الأجهزة أو عدم التجهيز الكافي للسفينة، واستثنى المشرع الجزائري العيب الذاتي للسفينة من مجال الضمان بمقتضى نص المادة 127 من الأمر 07/95 السابق ذكره، بأنه "لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك: الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة غير أن الأضرار، أو الخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة".

وبتحليل نص هذه المادة يتضح أن الالتزام بالضمان يقع على عاتق المؤمن له، وهو مالك السفينة وذلك بالتزامه بضمان صلاحية السفينة عند بدأ الرحلة البحرية.⁽¹⁾ حيث يلتزم بتجهيز سفينته وإعدادها للقيام بعملية النقل البحري وإمدادها بكل ما يلزم لملاحتها⁽²⁾، وكما سبق ذكره فالسفينة لا تبحر إلا بعد حصولها على ترخيص من قبل السلطة الإدارية البحرية لمغادرة الميناء يقدم لربان السفينة وهذا الترخيص يتمثل في شهادة معاينة السفينة وصلاحيتها للرحلة البحرية بمعنى أنها استوفت على جميع الشروط التي تؤهلها للقيام بالملاحة البحرية.⁽³⁾

وفي حالة كانت السفينة لا تحمل هذه الرخصة فيفترض عدم صلاحيتها في الملاحة البحرية وأن بها عيب ذاتي، وبالتالي يعفى المؤمن من ضمان هذا العيب⁽⁴⁾ إلا أن المشرع الجزائري قد أورد استثناء عن هذه القاعدة في الفقرة 02 من نفس المادة (127) إذ نص على ضمان المؤمن للأضرار الناتجة عن عيب خفي في السفينة، ويقصد بالعيب الخفي هنا هو ذلك العيب الذي لا يمكن كشفه ببذل عناية الرجل العادي، أي تلك العناية المعقولة التي يبذلها مالك السفينة في الكشف عنها وصيانتها.⁽⁵⁾

(1) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 414.

(2) محمد زهدور، المرجع السابق، ص 159.

(3) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 507.

(4) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص 119.

(5) عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 379.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

إلى جانب استبعاد العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه من نطاق الضمان إلا باتفاق خاص، فقد استبعد المشرع الجزائري كل من الأخطار الحربية والأخطار المماثلة لها.

ب/الأخطار الحربية والأخطار المشابهة لها.

لايشمل التأمين البحري كل من أخطار الحرب الأهلية والأجنبية وأعمال القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال والفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع، والإضرابات وأعمال التخريب والإرهاب من نطاق الضمان⁽¹⁾، وهي كلها أخطار حربية أو أخطار مماثلة لها غير أنه يجوز الاتفاق على ضمان هذه الأخطار في وثيقة التأمين.

1/الأخطار الحربية: إن التأمين البحري لا يشمل أخطار الحرب غير أنه يمكن وباتفاق خاص في وثيقة التأمين أن يشمل الضمان أحد الأخطار الحربية حيث باستقراء نص المادة 103 من الأمر 07/95 سابق الذكر يتضح أن المشرع الجزائري قد سوى بين الحرب الأهلية والحرب الأجنبية من حيث استثنائهما من نطاق الضمان .

الخطر الحربي: هو حالة فعلية توجد كلما وجد عمل من أعمال الحرب يهدد السفينة⁽²⁾.

ويعرف بأنه الحادث الذي يكون سببه المباشر عملا حربيا، ولا يقصد بالأعمال الحربية فقط وسائل القتال التي يستخدمها أحد المتحاربين قصد إخضاع العدو، بل أيضا وسائل القهر التي يستخدمها ضد الأموال الخاصة ، وتطبيقا لذلك يعد من الأخطار الحربية،إصابة السفينة بطوريب أو بقذيفة أو اصطدامها بلغم بحري، أو بالشبكة الواقية من الغواصات وتوقيف السفينة عن للسفر بأمر السلطة العامة، بشرط أن يكون هذا التوقيف إجراء يطلبه الدفاع الوطني كخطر التجارة مع دولة متحاربة أو فرض حصار بحري دون اعتبار بما إذا كان هذا الحصار مشروعاً أم غير مشروع.⁽³⁾

(1) أنظر: المادة 103 فقرة 02 وما يليها من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

(2) محمد زهدور، المرجع السابق، ص249.

(3) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 114.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

واغتنام السفينة أو اغتنام البضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية، كما يعد خطرا حربيا التجاء السفينة إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خشية تدميرها أو وقوعها في يد العدو، ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه إلى السفينة.

على أن مفهوم العمل الحربي لا يقتصر فقط على الأعمال العدائية بمعنى الكلمة، بل إن هنالك أعمال ليست بذاتها من الأعمال الحربية ولكنها تتم في إطار عمل أو سلسلة أعمال حربية مرتبطة بها ارتباطا كافيا فتعد من الأعمال الحربية كذلك ويطلق عليها المشرع الإنجليزي عبارة *roorlike operations* .

وقد أدرج المشرع الجزائري الأخطار الحربية ضمن تعداد الأخطار المستثناة من نطاق الضمان وسبب هذا الاستبعاد يعود لجسامة الخطر البحري مقارنة بأخطار البحرية الأخرى، وبالنسبة لمسألة إثبات الخطر الحربي فإن عبئها يقع على عاتق المؤمن، حيث أنه لو ثبت أن الأضرار اللاحقة بالشيء المؤمن عليه يرجع سببها إلى خطر حربي فإن هذا يعفي المؤمن من ضمان نتائج وأضرار هذا الخطر، وإذا لم يكن محل اتفاق خاص في وثيقة التأمين وهذا ما نصت عليه المادة 104 من الأمر 07/95 السالف الذكر.⁽¹⁾

وباستقراء نص هذه المادة يتضح أن المشرع الجزائري قد افترض أن الأخطار التي تحدث للأشياء المؤمن عليها خلال الرحلة البحرية هي أخطار بحرية إلى أن يثبت العكس، بمعنى إثبات أن الأضرار سببها أخطار حربية لا بحرية، والإثبات هنا لا يثير أية صعوبة قانونية مادام يتعلق الأمر بواقعة مادية يجوز إثباتها بكافة الطرق، أما في حالة التأمين على أخطار الحرب فإن عبء الإثبات فيها يقع على عاتق المؤمن له.

(1) المادة 104 من الأمر 07/95 "يفترض في حالة انعدام الدليل الذي يمكن من إسناد الحادث إلى خطر حربي أي أنه ناتج عن خطر حربي".

2/ الأخطار المشابهة للأخطار الحربية.

إضافة لأخطار الحرب يضيف القانون أخطارا أخرى شبيهة بالأخطار الحربية وهي: أعمال التخريب والإرهاب والقرصنة والاستيلاء، والحجز الصادر عن جميع الحكومات وكذا القرن والاضطرابات، الشعبية وإغلاق المصانع والحصار، التي لا يشملها الضمان إلا باتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له⁽¹⁾ وسنأتي على ذكر كل منها على حدة كالاتي:

*** أعمال التخريب والإرهاب:** هي تلك الأفعال التي تستهدف أمن الدولة وتمس بسيادتها الوطنية واستقرار مؤسساتها الوطنية فقد ترتكبها قوات غير نظامية في دولة في حالة حرب بقصد إرباك جيش العدو، وقد تكون صادرة عن تنظيمات سياسية تكافح سلطات الدولة وقد تكون أعمالا صادرة عن أفراد متعصبين أو مختلين، مدفوعين بدوافع خاصة وهذه الأعمال بطبيعتها أعمال عنف ضد الأشخاص أو ضد أموالهم ولكنها ليست أعمال حربية⁽²⁾.

*** القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات والسلطات:**

وهي أخطار استثنائية لا يشملها التأمين البحري إلا باتفاق خاص إما بوصفها خطر حربي، وهذا إذا كانت متعلقة بالحرب وإما بسبب طبيعتها الخاصة إذا لم تكن ثمة حرب⁽³⁾. فالقرصنة مثلا هي من أهم الأخطار التي تتعرض لها السفينة أو البضائع، ولكنها أصبحت من الأخطار النادرة الوقوع حاليا، وبالنظر لجسامة أضرار هذه الأخطار مقارنة بالأخطار البحرية الأخرى فإنها لا تكون مشمولة بالضمان إلا بمقتضى اتفاقات خاصة بين أطراف عقد التأمين البحري.⁽⁴⁾

(1) أنظر: المادة 103 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

(2) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 122.

(3) مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، المرجع السابق، ص 139.

(4) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 123.

*الفتن و الاضطرابات الشعبية وغلق المصانع والاضرابات.

الإضرابات والفتن: هي كل حركة يقوم بها جانب من الشعب ضد السلطة للحصول على مطالب معينة، سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية عن طريق العنف والتي من شأنها تعريض النظام العام للخطر. أما بالنسبة للاضطرابات الشعبية فهي تلك المظاهرات العنيفة التي يقوم بها الشعب وتتميز بالفوضى، ويضيف القانون إلى هذه الأخطار الإضرابات عن العمل وغلق المصانع،⁽¹⁾ وكلها أخطار مستبعدة من نطاق الضمان في التأمين البحري كونها تحدث في ظروف استثنائية وتترك مسألة تقدير مدى ضمانها في وثيقة التأمين إلى أطراف العقد باتفاق خاص وإلا فلا يشملها التأمين البحري.

***اختراق الحصار البحري:** هو تعرض السفينة لخطر قد يتسبب في غرقها أو مصادرتها أو على الأقل تلف البضاعة المحمولة على متنها،⁽²⁾ والتأمين البحري لا يشمل خطر اختراق الحصار إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف، وهذا باعتباره خطر غير مشروع يفرض بأمر من السلطة على منطقة بحرية معينة .

وبالتالي كل هذه الأخطار ستناقش نطاق الضمان البحري وسبب طبيعتها الذاتية بحيث لا تشملها وثائق التأمين العادية إلا باتفاق خاص.

3/ الأضرار التي تسببها الأشياء المؤمن عليها لغيرها من الأشياء أو الأشخاص:

استبعد المشرع الجزائري إلى جانب الأخطار السابقة ضمان الأضرار التي يكون مصدرها الأشياء المؤمن عليها ذاتها⁽³⁾، مثال ذلك كما لو كانت سفينة محملة ببضائع مختلفة وكانت إحدى هذه البضائع غير مغلقة بشكل صحيح، فأنتلفت غيرها من البضائع

(1) محمد كمال طه، "التأمين البحري"، المرجع السابق، ص ص 121، 122.

(2) عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 508.

(3) أنظر: المادة 103، الفقرة 05 الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

المشحونة ففي هذه الحالة لا يضمن المؤمن هذا التلف إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك.⁽¹⁾

د/الأخطار الأخرى المستبعدة.

نصت الفقرة 07 من المادة 103 من الأمر 07/95 السابق ذكره بأن "المؤمن لا يضمن النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون"، ومثال ذلك ضمان المؤمن للنفقات المدفوعة لتخليص السفينة المؤمن عليها المحتجزة نتيجة اختراقها للحصار المفروض على منطقة بحرية ما دفعها إلى ذلك خطر بحري مضمون كالعاصفة.

غير أنه وطالما أن نص المادة 103 المذكورة أعلاه ليس من النظام العام فيجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها، بمعنى أنه يمكن للأطراف الاتفاق على ضمان الأضرار الواردة في نص هذه المادة بمقتضى وثيقة التأمين حتى وإن لم تكن ناتجة عن حصار مضمون، وأيضا تنص نفس المادة في فقرتها الأخيرة بأن "المؤمن لا يسأل عن كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة" ومثال ذلك التأخير، فروق الأسعار والقاعدة أن التأمين يهدف لضمان الأضرار المادية التي تلحق الشيء المؤمن عليه مباشرة⁽²⁾ غير أنه يجوز الاتفاق على خلاف هذه القاعدة لأنها ليس من النظام العام.

ومما سبق يتبين لنا أن المشرع الجزائري قد فرق بين نوعين من الأخطار المستبعدة فهناك أخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية وأخطار أخرى غير قابلة للضمان إلا باتفاق خاص.

(1) شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص117.

(2) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص123.

المبحث الثاني: النطاق الزمني والمكاني للخطر البحري المؤمن عليه.

باعتبار أساس صحة عقد التأمين البحري هو تعرض الأموال المؤمن عليها (السفينة أو البضائع) للخطر المؤمن ضده، الذي بدوره يرتب قيام مسؤولية المؤمن اتجاه المؤمن له بتعويض هذا الأخير عن الضرر الناتج.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

لكن المؤمن لا يسأل عن الخطر البحري إلا في حالة تحققه في الزمان والمكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين المبرمة بينه وبين طالب التأمين⁽¹⁾، فإذا ما حصل الخطر البحري خارج النطاق الزمني والمكاني المحدد في عقد التأمين، فلا يلزم المؤمن بالتعويض وبالتالي لا بد من قيام طرفي عقد التأمين البحري بتحديد زمان ومكان الأخطار البحرية المضمونة في إطار هذا العقد، وهذا ما سنتطرق إليه في بحثنا هذا من خلال تقسيمه إلى: (المطلب الأول): زمان الأخطار البحرية و(المطلب الثاني): مكان الأخطار البحرية.

المطلب الأول: زمان الأخطار البحرية.

تمكن أهمية تحديد زمان الخطر البحري المؤمن ضده في معرفة مدى التزام المؤمن في حالة تحقق الخطر خلال زمان عقد التأمين فإذا ما حصل التعرض للأخطار خارج هذا النطاق الزمني فلا تقوم مسؤوليته، وبالتالي يجب اشتراط زمان الأخطار البحرية المضمونة لسريان التأمين وذلك من خلال تحديد مدة ضمان المؤمن لنتائج الخطر البحري بطريقة مباشرة أي أن التأمين يكون لمدة معينة أو لأجل أو أن التأمين يكون بطريقة غير مباشرة بمعنى لرحلة معينة أو عدة رحلات سواء كان التأمين واردا على السفينة أو البضائع، وسنبين هذا من خلال الفروع الآتية: التأمين بالرحلة (الفرع الأول) والتأمين لمدة معينة (الفرع الثاني) والجمع بين التأمين لمدة معينة والتأمين بالرحلة في (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التأمين بالرحلة.

إن نطاق ضمان المؤمن لنتائج الأخطار التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها (السفينة و/أو البضاعة) خلال رحلة بحرية معينة يبدأ التأمين فيها مع بداية الرحلة البحرية وينتهي بانتهائها دون الأخذ بعين الاعتبار مدة الرحلة وعليه في الغالب يتم تحديد زمن بداية الرحلة البحرية ونهايتها في وثيقة التأمين.

(1) مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، المرجع السابق، ص154.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

ولقد فرق القانون في تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة والتأمين على البضائع⁽¹⁾.

أولا/التأمين على السفينة.

إن المشرع الجزائري كغيره من القوانين اعتبر التأمين على السفينة من أهم التأمينات البحرية ونجده أورد في قانون التأمينات الجزائري نصوصا قانونية مدرجة تحت عنوان "التأمين على هيكل السفينة" حيث عدّ حالات التأمين عليها ضمن نص المادة 122 من هذا القانون.⁽²⁾

يتضح من هذا أن التأمين على السفينة يكون لرحلة واحدة أو لرحلات متتالية فالمؤمن هنا يضمن الرحلة البحرية من بدايتها أي من وقت رفع مرساة السفينة إلى غاية وصول السفينة إلى الميناء المقصود، وإرسائها به هذا في حالة ما إذا كانت السفينة لا تحمل بضائع، أما إذا كانت السفينة تحوي أو تحمل بضائع فإن نطاق ضمان المؤمن للأخطار يسري منذ بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص بالرحلة الواحدة أو الرحلات المتتالية المؤمن عليها، على أن لا يتعدى الضمان أجلا أقصاه 15 يوما من وصول السفينة إلى ميناء الشحن.⁽³⁾ وعلى هذا يتضح أن المشرع الجزائري قد ميز بين ما إذا كانت السفينة فارغة وما إذا كانت مشحونة بالبضائع.

كما نلاحظ أن المشرع البحري الليبي فيما يخص تحديد زمن الأخطار البحرية في التأمين بالرحلة انتهج نفس الأسلوب الذي اتبعه نظيره الجزائري من خلال التمييز بين

(1) عباس حلمي، المرجع السابق، ص 48.

(2) المادة 122 من قانون التأمينات الجزائري "يمكن التأمين على السفن لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية أو لزمن معين"

(3) أنظر: المادة 123 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

حالة السفينة و هي فارغة و كذا حالتها، وهي مشحونة بالبضائع و هذا ما تضمنه نص مادة 345 قانون البحري الليبي.(1)

ثانيا/التأمين على البضائع.

إن شرط الضمان في هذا النوع من التأمين على البضاعة خلال الرحلة البحرية مكفول بمقتضى وثائق التأمين حيث أن نطاق ضمان المؤمن للأخطار لبحرية التي تلحق بالبضاعة يسري من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه، شرط أن لايتجاوز 15 يوما بعد التفريغ، بمعنى أن البضائع تكون مضمونة طيلة مدة الرحلة البحرية، وهذا ما يعرف بشرط "من المخزن إلى المخزن" وهو ما أكدته نص المادة 136 من الأمر 07/95 السالف الذكر.(2)

وهذا ما أقره أيضا المشرع البحري المصري من خلال نص مادة 388 بقوله "تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين."(3)

الفرع الثاني:التأمين لمدة معينة أو لأجل.

إن مدة التأمين ضد الأخطار البحرية هي المدة التي تتعرض خلالها الأشياء المؤمن عليها سواء كانت سفينة أم بضائع لهذه الأخطار، وفي الغالب ينعقد التأمين ضد هذه الأخيرة لمدة قصيرة حيث تحتوي وثائق التأمين لزمّن معين أو لأجل تحديدا دقيقا لزمّن الأخطار المؤمنة حيث يدرج ضمن بنود العقد شرط يحدد يوم وساعة السريان

(1) المادة 345 من القانون البحري الليبي " إذا كان الضمان على جرم السفينة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد جرت مخاطر الضمان المعقود للسفر وقت إيجار السفينة أو دفعها المرساة ونزول في وقت إرساءها أو ربطها في المكان المقصود".

(2) المادة 139 من الأمر 07/95 "يمكن تأمين البضائع بوثيقتين:

1-وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة.

2-وثيقة تأمين مفتوحة".

(3) مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص ص133،134.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

ونهايته، لكن في حالة ما إذا لم تشتمل الوثائق التأمينية هذا التحديد يرجع للأحكام التشريعية بشأن هذا النوع من التأمين البحري.

والمشروع الجزائري جاء على ذكر التأمين لمدة محددة ضمن نص المادة 124 من الأمر 07/95 السالف ذكره والتي جاء فيها "فيما يخص التأمين زمنا معيناً، يضمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الأجل المحددة في العقد ويغطي اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور"، وعلى ذلك فالتأمين يسري من بداية التوقيت المتفق عليه في العقد وينتهي الضمان بانتهاء المدة المحددة في الوثيقة وأن حساب هذه الأيام تبدأ بالساعة الصفر لتنتهي بالساعة الرابعة والعشرين وهو الأمر الذي أغفله المشروع الجزائري صراحة في المادة 124 السالفة الذكر، كما أنها لم تحدد صراحة التوقيت المعمول به في الوثيقة⁽¹⁾، ولهذا يسأل المؤمن عن الأخطار التي تتحقق خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، ولقد ميز القانون بين نوع التأمين إن كان وارد على السفن أم على البضائع.

أولاً/التأمين على السفينة.

إن التأمين على السفينة لمدة معينة يحدد تاريخ بداية الأخطار البحرية ونهايتها من قبل طرفي عقد التأمين حيث أنه من الناحية العملية تحدد مدة التأمين على السفينة بأجل أقصاه سنة واحدة⁽²⁾، فالسفينة المؤمن عليها بعد سنة من ممارسة عملية الملاحة البحرية تكون قد تعرضت للعديد من الأخطار والحوادث التي تتسبب في تلف جزء منها وبالتالي تناقص قيمتها مما يستوجب إعادة تقدير الأخطار من الأقساط المدفوعة للمؤمن.

إن المشروع الجزائري في التأمين على السفن لمدة محددة أغفل بعض الحالات التي تتعرض لها السفينة وهي حالات انتهاء المدة قبل انتهاء الرحلة، لكن في المقابل نجد

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 275.

(2) معراج جديدي، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، المرجع السابق، ص 163.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

المشرع الفرنسي قد عالج هذه المسألة من خلال نص المادة 09 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن و لقد فرقت هذه المادة بين حالتين:

1/ حالة الإصلاحات وانتهاء الأجل فيستمر التأمين لغاية انتهاء كل الإصلاحات.

2/ حالة تواجد السفينة بعد الإصلاحات في عرض البحر فيستمر التأمين عليها لغاية انتهاء الرحلة .

إضافة للحالتين السابقتين يمكن للمؤمن تمديد أجل التأمين بطلب من المؤمن له مقابل قسط إضافي لكن بناء على شرط صريح وارد ضمن وثيقة التأمين، مضمونه أن يكون الانقضاء أي انتهاء المدة غير متوقع بالنسبة للمؤمن له أو ناتج عن إصلاح خطر مضمون ويكون عبء الإثبات في كل ما سبق ذكره على عاتق المؤمن له.⁽¹⁾

ثانيا/التأمين على البضائع.

هذا النوع الثاني من التأمين على البضائع المشحونة يشمل تعويض كافة الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة نتيجة وقوع الخطر البحري المؤمن منه خلال مدة معينة غالبا ما تكون سنة، ويتم الاتفاق عليها بين المؤمن والمؤمن له ويتم بتحديد بدء سريان الضمان وانتهائه في عقد التأمين وتحدد مدة الضمان باليوم والساعة وبالتالي المؤمن لا يضمن إلا نتائج الأخطار التي تقع خلال المدة المحددة بوثيقة التأمين.⁽²⁾

الفرع الثالث: الجمع بين التأمين لمدة معينة والتأمين بالرحلة.

إن التأمين على البضائع يجمع بين التأمين لمدة محددة و التأمين بالرحلة كونه تأمين يغطي جميع شحنات البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له أو الغير خلال مدة معينة، مقابل قسط تأمين يحدد وفقا لمدة الشحنات والتأمين على البضاعة بصفة عامة

(1) علي بن غانم، المرجع السابق ، ص ص273،276.

(2) سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص 11.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

يكون بمقتضى وثيقة منعزلة أو وثيقة عائمة لرحلة محددة، وتمتد هذه الرحلة من نقطة الانطلاق إلى مكان الوصول المعين في أمر تأمين السفينة.

والمقصود بالجمع بين التأمين لمدة محددة والتأمين بالرحلة أي التأمين يعقد لمدة معينة مع بيان الرحلة أو الرحلات المؤمن عليها وهذا ما يصطلح عليه "التأمين المختلط" وهذا الجمع هو سهل بالنسبة للسفن التي تسير وفقا لخط ملاحية منتظم أما بالنسبة للسفن الجواله "tramps" يعقد فيها التأمين لمدة محددة دون بيان الرحلات الملزم القيام بها. (1)

المطلب الثاني: مكان الأخطار البحرية.

إن تحديد مكان الأخطار شرط أساسي إلى جانب تحديد زمنها وهذا لتقدير الخطر المضمون حيث يتوجب تحديد الأماكن التي تقوم فيها السفينة بممارسة نشاطها الملاحي تحديدا دقيقا في عقد التأمين، وقد يتخذ مكان الخطر البحري صورا مختلفة إما الرحلة المؤمن عليها أو الطريق المعتاد للسفر أو المتفق عليه، أو المكان الذي تشحن فيه البضاعة، أو السفينة التي تشحن فيها البضائع، ففي حالة التأمين بالرحلة تسلك السفينة الطريق المعتاد أو الذي تم تحديده في عقد التأمين، والمؤمن بدوره في هذا لا يضمن إلا الأخطار التي تقع في الأماكن المحددة بالعقد، فإن حدث تغيير لمكان الأخطار يتغير مقدار التعويض وهذا ما سنبينه في الفروع الآتية: (الفرع الأول) تغيير الرحلة، (الفرع الثاني) تغيير السفينة، (الفرع الثالث) تغيير الطريق أو الانحراف.

الفرع الأول: تغيير الرحلة.

إن الرحلة البحرية تبدأ من لحظة إقلاع السفينة وتنتهي بوصولها إلى الميناء المقصود وتتبع السفينة الطريق المعتاد لسيرها والمقصود بتغيير أو تعديل الرحلة هو تغيير ميناء القيام أو ميناء الوصول وقد يكون هذا التغيير اختياري أو اضطراري ويختلف

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص ص 135، 136.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

الضمان باختلاف نوع التغيير، فإذا كان تغيير الرحلة البحرية اختياري يعفى المؤمن من الضمان مع استحقاقه لأقساط التأمين لأن بتغيير الرحلة تتغير الأخطار البحرية المغطاة بعقد التأمين المؤمن لا يسأل إلا عن الأخطار التي قبل تغطيتها، كما أن إطالة مدة الرحلة البحرية يؤدي إلى إعفاء المؤمن من الضمان مع استحقاقه للأقساط المدفوعة أما في حالة التغيير الاضطراري للرحلة البحرية بسبب قهري لا يعفى المؤمن من الأخطار المؤمن ضدها.⁽¹⁾

إن المشرع الجزائري عالج هذه المسألة من خلال نص المادة 161 من الأمر 07/95 التي جاء فيها "يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيث ما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين، إلا أن الأخطار تبقى مضمونة إثر أي تغيير يحدث خلال النقل ويكون خارجا من مراقبة المؤمن له أو بإرادته."

ويتضح لنا من تحليل نص المادة أن المشرع الجزائري قصد بتغيير الرحلة البحرية الجمع بين تغيير الطريق المتفق عليه وتغيير ميناء الوصول بحيث تتغير إما بداية الرحلة أي تغيير ميناء الإقلاع أو تغيير ميناء الوصول نتيجة لظرف قهري يمنع السفينة من شحن أو تفريغ البضائع في الميناء المحدد بعقد التأمين وبالتالي يلتزم المؤمن بتعويض الأخطار اللاحقة بالأشياء المؤمن عليها مقابل قسط إضافي، أو بدون مقابل بالنظر ما إذا كان التغيير ناتج من خطر مضمون فيكون بدون قسط أما إذا كان الخطر المضمون ناتج عن سبب قهري خارج عن إرادة المؤمن له يوجب على المؤمن الضمان، لكن بالمقابل على المؤمن له دفع قسط تأميني إضافي.⁽²⁾

(1) عباس حلمي، المرجع السابق، ص 49.

(2) علي بن غانم، المرجع السابق، ص ص 287، 289.

الفرع الثاني: تغيير السفينة.

في حالة التأمين على السفينة يعتبر تغيير السفينة تغييرا لمحل التأمين وبالتالي بطلان محل التأمين وبطلان العقد في حد ذاته⁽¹⁾ والمشرع الليبي أورد في نص المادة 350 من قانونه البحري مايلي "يبطل عقد الضمان المبرم على جرم السفينة بإبدال السفينة بغيرها أو بتغيير نوعها وكذلك يبطل ضمان السفينة الجاهزة في حال تغييرها عمدا ما لم يشترط العكس".

وبتحليل نص المادة السابقة الذكر يتضح أن تغيير السفينة الناقلة اختاريا يعتبر تعديلا لمكان الأخطار المضمونة ويترتب عنه بطلان العقد وبالتالي عدم مسائلة المؤمن، أما إذا كان تغيير السفينة إجباري يترتب على المؤمن ضمان نتائج كل خطر بحري أو ضرر يحصل بسببه⁽²⁾.

الفرع الثالث: تغيير الطريق أو الانحراف.

يتم في التأمين على الرحلة تحديد مسارها وذلك بتعيين ميناء القيام وكذا ميناء الوصول والمقصود بتغيير الطريق هو الانحراف من الطريق المتفق عليها أو المعتاد إتباعها ثم الرجوع إليها وانتهاء الرحلة بميناء الوصول⁽³⁾، فإذا حدث و غيرت السفينة طريقها وانحرفت عنه، فالمؤمن لا يكون مسؤولا عن الأخطار التي تطرأ في غير الطريق المعتاد إذ أن الطريق الذي تسلكه السفينة خلال الرحلة البحرية له أهمية كبيرة لاحتساب الأخطار.

واحترام الطريق البحري يجعل من الرحلة أقل خطورة، أما إذا كان تغيير الطريق اضطراريا بسبب قوة قاهرة يجعل من المؤمن مسؤولا عن كل ضرر أو هلاك يحصل

(1) مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، المرجع السابق، ص 160.

(2) سالمة فرج الجازوي، المرجع السابق، ص 11.

(3) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 288.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

للشيء المؤمن عليه، وهناك اختلاف بين تغيير الطريق الجبري وبين تغيير الطريق الذي يكون بناء على أوامر ريان السفينة لمساعدة سفينة أخرى أو أشخاص في حالة خطر.⁽¹⁾

لقد انتهينا في هذا المبحث أنه حتى تكون هناك مسائلة للمؤمن لا بد من تحقق الأخطار المؤمن ضدها خلال النطاق الزماني والمكاني المتفق عليهما في العقد وبالتالي يلزم المؤمن بتعويض الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية المضمونة اتجاه المؤمن له، إلا أنه لاستحقاق هذا الأخير التعويض أي مبلغ التأمين يتوجب عليه إثبات تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار البحرية وفقا لقواعد الإثبات المعمول بها في هذا الميدان، ومسألة الإثبات هذه قد سبق أن أشرنا لها في الفصل السابق

نخلص القول في فصلنا هذا أن المشرع الجزائري لم يذكر الأخطار التي يمكن ضمانها وترك ذلك في وثيقة التأمين البحري غير أنه عدد الأخطار التي تكون مستثناة

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص ص 137، 138.

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

إما بشكل مطلق أو بشكل نسبي، كما أنه حدد مدة سريان ضمان المؤمن لنتائج الخطر البحري المضمون بموجب وثيقة التأمين البحري، حيث أنه يسأل على طول المدة الزمنية للرحلة البحرية أما إذا كان التأمين لمدة معينة فان الضمان لا ينتهي بمجرد انتهاء الرحلة الواحدة بل يمتد على طول المدة المحددة في العقد وينتهي بانتهاء العقد أما إذا كان التأمين بوثيقة مفتوحة، فيلتزم المؤمن بضمان كل الشحنات الخاصة بالمؤمن له حتى انتهاء مدة العقد، بالإضافة لهذا كي يكون الخطر البحري مضمونا لابد أن يتحقق ضمن المكان المحدد في عقد التأمين البحري، فإذا كان هناك تغيير للرحلة أو انحراف عن الطريق المحدد أو كان هناك تغيير للسفينة وكان الانحراف والتغيير خارجا عن إرادة المؤمن له فان المؤمن يبقى مسؤول عن الأخطار البحرية التي تهدد السفينة والبضاعة، أما إذا كان التغيير أو الانحراف اختياريا فان المسؤولية ترفع عن المؤمن ويتحمل المؤمن له مسؤولية الأخطار التي تقع.

خاتمة

تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن التأمين البحري يعتبر أول أنواع التأمين وغايته تخفيف جسامه الخسائر المادية التي تسببها الأخطار البحرية وذلك من خلال تعويض المؤمن له عن هذه الأضرار بمبالغ تأمين تدفعها له شركات التأمين.

وقد رأينا أن الخطر هو محل عقد التأمين البحري وأهم عناصره وبدونه تعتبر العملية التأمينية باطلة، والخطر البحري هو الذي يضيف على التأمين صفته البحرية، إذ يعد التأمين بحريا كلما كان الخطر بحريا.

كما لاحظنا من خلال هذا البحث أن التشريعات الحديثة والتي من بينها التشريع الجزائري، قد عملت على تعريف التأمين البحري بتحديد نطاق تطبيق أحكامه الخاصة وقواعده المتميزة، وهذا ما يجعل الوقوف على أهم مسائله الجوهرية ألا وهو محل هذا العقد المتمثل في الخطر البحري، وبناءا على ما سبق يمكن إيراد ملاحظات واستنتاجات واقتراح بعض التوصيات التي يمكن إجمالها في النقاط التالية:

- من بين الملاحظات التي تم استخلاصها أثناء إعداد البحث هي:

* عدم كفاية النصوص القانونية الوطنية التي تدرس موضوع الخطر البحري بصفة مستقلة، بالإضافة لكون المشرع الجزائري قد وسع من مفهوم الخطر وذلك باشتمال التأمين البحري كل خطر ناتج عن عملية نقل بحري مما يجعل للقضاء دور هام في تفسير مفهوم عملية النقل البحري لتحديد الأخطار التي يشملها هذا التأمين.

* كما تعرفنا على موقف المشرع الجزائري من خلال إقراره امتداد التأمين البحري ليشمل أخطارا غير بحرية أصلا وهذا لاعتبارات عملية، ويجد هذا الامتداد أساسه القانوني في فكرة التبعية أي تغليب الوحدة التجارية للعملية البحرية على الوحدة القانونية.

* كما رأينا أن إثبات تحقق الخطر البحري بصفة عامة يخضع للقواعد العامة لإثبات أي واقعة قانونية أخرى، وأن عبء الإثبات هنا يقع على عاتق المؤمن له أو المستفيد.

*بالإضافة إلى هذا كون الخطر المضمون بالتأمين البحري يتوجب اشتماله على شروط خاصة أولها شرط الاحتمال والمشروعية، وكذا تحققه وحدوثه في النطاق الزمني والمكاني اللذين يغطيها عقد التأمين.

*ويعاب في هذا الصدد على المشرع الجزائري استبعاده للخطر الظني إذ في ذلك إضرار كبير بالاقتصاد الوطني وذلك بالنظر للإمكانيات المحدودة لشركات التأمين الجزائرية التي تضطر لإعادة التأمين لدى شركات أجنبية كبرى.

من خلال ما توصلنا إليه من استنتاجات حاولنا الوقوف على بعض الاقتراحات والنصائح والتوجيهات بهدف تسليط الضوء على الصعوبات المتواجدة في هذا الموضوع بغية الوصول إلى حلول وتصحيح الإختلالات البارزة في موضوع الخطر البحري وهي:
*تكوين قضاة مختصين وذوي خبرة في القانون البحري للفصل في المنازعات المتعلقة بإثبات الخطر وعبئه في هذا الميدان.

*كما نوصي بإعادة نظر المشرع إلى فكرة الخطر الظني واشتماله بالتأمين البحري، فيجب تدارك هذا الموقف بتعديل نص المادة 100 من الأمر 07/95.

*كما نوصي بتحديد الأخطار المغطاة بمقتضى عقد التأمين البحري تحديدا قانونيا دقيقا.

*بالإضافة إلى اقتراح ضرورة إعادة النظر في نصوص الأمر 07/95 خاصة نص المادة 92 منه وإعادة صياغتها بالمعنى الصحيح.

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

قائمة المصادر والمراجع

1- المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

1. احمد أبو السعود، "عقد التأمين بين النظرية والتطبيق"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2008.
2. آدم وهيب نداوي، "شرح قانون الإثبات، دراسة مقارنة"، الطبعة الثانية، مطبعة دار القدس، بغداد، العراق، 1986.
3. إيمان فتحي حسن الجميل، "التأمين البحري"، الطبعة الثانية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
4. بهاء بهيج شكري، "التأمين البحري في التشريع والتطبيق"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2016 .
5. سيد أبو الفتوح حفاوي، "الإثبات في التأمين البحري"، الطبعة الأولى، شركة الإسكندرية للطباعة والنشر، مصر، بدون سنة.
6. طالب حسن موسى، "قانون البحري"، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.
7. عادل علي المقدادي، "القانون البحري"، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 2002.
8. عباس حلمي، "القانون البحري" الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987 .
9. عبدالحميد الشواربي، "قانون التجارة البحرية"، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1995.
10. عبد القادر العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة"، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014.
11. عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، "عقد التأمين، حقيقته ومشروعيته"، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2003.

12. علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
13. لطيف جبر كوماني، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003.
14. محمد حسنين، "الوجيز في نظرية الالتزام"، الطبعة الأولى، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1992.
15. محمد حسين منصور، "مبادئ قانون التأمين"، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، (بدون سنة).
16. محمد زهدور، "المسؤولية عن الفعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري"، الطبعة الأولى، دار الحداثة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1990.
17. محمد صبري السعدي، "شرح القانون الجزائري، مصادر الالتزام"، الطبعة الثانية، دار الهدى للنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2004 .
18. محمود سمير الشرقاوي، "الخطر في التأمين البحري"، الطبعة الأولى، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1996.
19. مختار محمود الهانسي، "مقدمة في مبادئ التأمين"، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1993.
20. مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2007.
21. مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.
22. مصطفى كمال طه، "القانون البحري اللبناني"، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1990.

23. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، "التأمين البحري"، الطبعة الثانية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005.
24. معراج جديدي، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري"، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.

ثانيا: المجلات

1. إسرائ صالح داوود، "التأمين من الخطر الظني" دراسة مقارنة"، مجلد 07، عدد 27، الرافدين للحقوق، 2006.
2. سالمة فرج الجازوي، "الخطر في عقد التأمين البحري، دراسة في القانون الليبي"، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، العدد 31، 2017.
2. سهام بوكلاب، "ضمان الخطر البحري"، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 46، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2016.

ثالثا: المذكرات والرسائل الجامعية

1. شيرين عبد حسن يعقوب، "الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري"، مذكرة قدمت استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010.
2. نبيل مسيخ، "عقد التأمين البحري وآثاره القانونية"، مذكرة مقدمة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، مديريةية الترقيات، مجلس قضاء مستغانم، 2006.

رابعا: المحاضرات

1. فريد روابح، "القانون البحري"، محاضرات ألقيت على طلبة السنة الثالثة، كلية الحقوق، جامعة سطيف، 2013-2014.
2. معراج جديدي، "قانون التأمين الجزائري"، محاضرات ألقيت على طلبة أولى ماستر قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2003-2004.

خامسا: النصوص القانونية

1. الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 جانفي 1995، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 13، الصادرة بتاريخ: 1995/03/08.
2. قانون التأمينات الجزائري 90/80 المؤرخ في 19 أوت 1980 المعدل والمتمم بأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بقانون 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية.
3. قانون 10-04 المتضمن القانون البحري الجزائري، المؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت 2010، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 46.
4. القانون رقم 80-07 مؤرخ في 9 أوت 1980، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية العدد 33 المؤرخة في 12 أوت 1980.
5. قانون رقم 07-05 المتضمن القانون المدني الجزائري، المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 الموافق 13 مايو سنة 2007، المعدل والمتمم للأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 31 الصادرة بتاريخ 2007/05/13.

II - المراجع باللغة الفرنسية

1. georges stifani, "le contra d'assurance terrestre ,cour de droit civile compare ",paris ;1940 .

III -المواقع الإلكترونية

- 1 .commerce-logistique.alafod.net

الفهرس

الفهرس

	دعاء
	شكر وتقدير
	إهداء
أ.....	مقدمة
	الفصل الأول: الإطار العام للخطر في التأمين البحري
7.....	المبحث الأول : مفهوم الخطر في التأمين البحري
7.....	المطلب الأول: تعريف الخطر البحري وطبيعته القانونية
8.....	الفرع الأول: تعريف الخطر البحري
8.....	أولاً/التعريف القانوني للخطر البحري
12.....	ثانياً/ التعريف الفقهي للخطر البحري
14.....	الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للخطر البحري
15.....	المطلب الثاني: أقسام الخطر البحري
15.....	الفرع الأول:الخطر الثابت والخطر المتغير
16.....	أولاً/ الخطر الثابت
16.....	ثانياً/الخطر المتغير
16.....	الفرع الثاني: الخطر المعين والخطر غير المعين
16.....	أولاً/الخطر المعين
17.....	ثانياً/الخطر غير المعين

18.....	المبحث الثاني: شروط الخطر البحري وطرق إثباته
18.....	المطلب الأول: شروط الخطر البحري
19.....	الفرع الأول: الشروط العامة للخطر البحري
19.....	أولاً/أن يكون الخطر البحري محتمل الوقوع
21.....	ثانياً/أن يكون الخطر البحري غير مرهون بإرادة المتعاقدين
22.....	ثالثاً: أن يكون الخطر البحري حدث مشروع ومستقبلي
25.....	الفرع الثاني: الشروط الخاصة بالخطر البحري
25.....	أولاً/أن يكون الفعل ناشئ عن البحر وغير متوقع
25.....	ثانياً/أن يكون الفعل الغير عادي أو الناشئ عن صعوبات ملاحية
26.....	ثالثاً/وجود رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه
26.....	المطلب الثاني: إثبات الخطر البحري
27.....	الفرع الأول: الجهة التي يقع عليها عبء إثبات الخطر البحري
27.....	أولاً/عبء إثبات تحقق الخطر
28.....	ثانياً/إثبات حدوث الخطر البحري
30.....	الفرع الثاني: دور الوثائق البحرية في إثبات تحقق الخطر
30.....	أولاً/الوثائق البحرية المستعملة في إثبات حدوث الخطر البحري
31.....	ثانياً/أهمية التحفظات المتعلقة بالبضائع و المثبتة في الوثائق البحرية

الفصل الثاني: نطاق الخطر البحري

المبحث الأول: النطاق الموضوعي الخطر البحري المؤمن عليه.....	36
المطلب الأول: الأخطار البحرية المضمونة.....	36
الفرع الأول : الأخطار البحرية المغطاة بمقتضى القانون.....	36
أولا/الأخطار البحرية المضمونة وفقا للتشريع الجزائري.....	37
ثانيا/الأخطار البحرية المغطاة وفقا للقوانين المقارنة.....	42
الفرع الثاني : الأخطار البحرية المحددة إتفاقا و بمقتضى وثيقة التأمين.....	48
أولا/الأخطار البحرية المحددة بمقتضى الإتفاق.....	48
ثانيا/الأخطار البحرية المحددة بمقتضى وثيقة التأمين.....	49
المطلب الثاني: الأخطار المستثناة من التأمين البحري.....	50
الفرع الأول: الأخطار البحرية المستثناة وفقا للقانون.....	51
أولا/الأخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية.....	51
ثانيا/الأخطار الغير قابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق خاص مخالف.....	55
المبحث الثاني : النطاق الزماني والمكاني للخطر البحري المؤمن عليه.....	65
المطلب الأول: زمان الأخطار البحرية.....	66
الفرع الأول:التأمين بالرحلة.....	66
أولا/التأمين على السفينة.....	67
ثانيا/التأمين على البضائع.....	68

68.....	الفرع الثاني:التأمين لمدة معينة أو لأجل
69.....	أولا/التأمين على السفينة
70.....	ثانيا/التأمين على البضائع
70.....	الفرع الثالث: الجمع بين التأمين لمدة معينة والتأمين بالرحلة
71.....	المطلب الثاني: مكان الأخطار البحرية
71.....	الفرع الأول: تغيير الرحلة
73.....	الفرع الثاني: تغيير السفينة
73.....	الفرع الثالث: تغيير الطريق أو الانحراف
Erreur ! Signet non défini.	خاتمة
80.....	قائمة المصادر والمراجع

