

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي.

جامعة الإخوة منتوري-1- قسنطينة.

كلية الحقوق.

## التأمين البحري على السفينة والبضائع

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الطور الثالث " ل.م.د".

تخصص: قانون التأمينات

تحت إشراف:

أ.د - بوحجيلة علي.

من إعداد الطالبة:

. بوكلاب سهام

### لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة الإخوة منتوري-قسنطينة1	أستاذ التعليم العالي	أ.د/ بودراع بلقاسم
عضوا مناقشا	جامعة صالح بوبنيدر - قسنطينة3	أستاذ التعليم العالي	أ.د/ بوبندير عبد الرزاق
عضوة مناقشة	جامعة باجي مختار- عنابة	أستاذة التعليم العالي	أ.د / سحري فضيلة
مشرفا ومقررا	جامعة الإخوة منتوري-قسنطينة1	أستاذ محاضر "أ"	د/ بوحجيلة علي
عضوة مناقشة	جامعة الإخوة منتوري-قسنطينة1	أستاذة محاضرة "أ"	د/ بليمان يمينة
عضوا مناقشا	جامعة 8 ماي 1945-قائمة	أستاذ محاضر "أ"	د/ بوصنوبرة خليل

السنة الجامعية: 2017 - 2018.

# شكر و عرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

الهم لا تجعلنا نصاب بالغرور إذا نجحنا، ولا باليأس إذا فشلنا، بل

ذكّرنا أن الفشل المرحلة التي تسبق النجاح.

أتوجه بالشكر و الحمد لله الذي منحني الصبر والثبات، وزرع في

قلبي العزيمة على النجاح، وأعطاني القدرة على تحمل الصعاب.

إلى من بث فيا روح البحث و الجد و النشاط، ورافقتني في إنجاز هذا

العمل، إلى الأستاذ الدكتور بوجيلة علي.

إلى من ساعدتني، وأضافت الكثير لهذا العمل، إلى الأستاذة

الدكتورة بليمان يمينة.

إلى كل الأساتذة اللذين درسوني منذ دخولي إلى الجامعة.

إلى كل اللذين ساعدوني في إنجاز هذا العمل .

# إهداء

إلى من كلفه الله بالهبة و الوقار.....إلى من علمني العطاء دون انتظار  
إلى من أحمل اسمه بكل افتخار..... إلى والدي الغالي: محمد.

إلى ملاكبي في الحياة...إلى معنى الحب و العنان...إلى بسمة الحياة... إلى  
سر الوجود...إلى العزيزة الغالية...إلى أمي الحبيبة: فاطمة.

إلى رفيقة دربي في هذه الحياة....إلى من أرى التفاؤل بعينيها...إلى  
الجوهرة المضيئة و اللؤلؤة المكنونة.....إلى أختي: نعيمة.

إلى سلطان قلبي وشمعة دربي.....إلى الروح التي سكنك روحي.....إلى  
زوجي: عبد الجليل.

إلى فلذتبي كبدتي.....وقرتي عيني.....إلى ولداي: رسيل و مؤيد.  
إلى كل صديقاتي... و إلى كل زميلات الدراسة... و إلى كل الأحبة.

## مقدمة

تعتبر الملاحة البحرية من أهم ضروب النشاط الاقتصادي التي يسعى البشر من ورائها إلى الربط بين ربوع الكرة الأرضية المترامية الأطراف، والتي يشكل فيها الماء 71.11 % من إجمالي مساحتها ويحيط بقاراتها، وذلك لتحقيق الربح، وكسب الثروة و الممتلكات، كل حسب درجة تطوره ومواكبته لمستجدات الحياة.

لكن رغم الأهمية التي تكتسيها الملاحة البحرية، فهي تنطوي على كثير من المخاطر، منها ما يعود للحوادث البحرية، ومنها ما يتعلق بوسيلة النقل.

ووجود الثروات الضخمة التي تجوب البحار والمحيطات واحتمال هلاكها بسبب تعرضها للأخطار البحرية أثناء رحلتها دون حماية يؤدي التجارة البحرية أشد الأذى، ويمكن أن يشل حركتها ومن هنا تتجلى ضرورة وجود وسائل حماية، ومن أبرز هذه الوسائل عقد التأمين البحري.

فالتأمين البحري يعتبر نظاما خاصا مستقلا بذاتيته وخصوصيته، لارتباطه بالنشاط المائي منذ سالف العصور، حيث أن قواعده القانونية بدأت عادات وتبلورت عرفا، ودونت في مجموعات ثم قننت وفصلت، وكلها تدور حول غاية واحدة، والغاية هي إنهاء الرحلة البحرية في أمان ودون خسائر .

فالتأمين البحري يحقق فوائد عديدة لجميع المشتغلين في التجارة البحرية من مجهزين وشاحنين إذ أن المجهزون البحريون، وشاحنو البضائع لا يتوسعون في أعمالهم إلا عندما يتمكنون من حماية أموالهم، فإذا لم تتحقق هذه الحماية أصبحت التجارة البحرية نوعا من أنواع المضاربة غير المأمونة العواقب، فالأمن والأمان هو الشرط الذي يجب أن يتوفر حتى تزدهر التجارة البحرية العالمية، وهذا ما نجده يتجلى في الحياة الاقتصادية المعاصرة بحيث أصبحت التجارة البحرية بمثابة دولا ب آلة لا تتحرك من دون تدخل التأمين البحري إلا بصعوبة، إذ يسهل ويشجع الاستثمار ويحميه، من خلال ما يوفره من أمن وأمان، كما يساهم في توفير المال للخزائن العامة للدول، ويعطي المصدرين والمستوردين الحماية الكافية لممارسة نشاطهم، ويحمي قطاع النقل البحري الذي ينقل أكثر من حوالي 80 % من المبادلات التجارية العالمية، إذ يجوب العالم آلاف السفن من مختلف الجنسيات معبئة بالسلع والبضائع المختلفة، وهو ما يساهم في توزيع الثروات و المنتجات، ومختلف السلع على سكان قارات العالم في شكل صادرات و واردات، خاصة مع تبني العالم لنظام اقتصاد السوق الذي يسيطر على الاقتصاديات العالمية، ويجعل المجتمع الدولي وشعوبه وأقطاره مناطق متكاملة لا يمكن لأي

منها أن تعيش بمعزل عن غيرها، فالعالم في أواخر القرن الماضي و امتدادا إلى وقتنا المعاصر بات يخضع لقانون الترابط و الارتباط بين مختلف الميادين و البلدان .

فالتأمين عامة أضحت ( في الوقت الحالي) يشكل سندا قويا للتقدم الصناعي و التجاري و التقني كما صارت عقود التأمين البحري تعرف انتشارا واسعا في العالم، فكونت بذلك شركات التأمين العالمية قاعدة ضخمة، مستندة في ذلك على عطاء وكفاءة مواردها البشرية من خبرة رجال الفكر القانوني و الاقتصادي و الرياضي و الإعلامية.

والتأمين البحري نجد أنه أول بواذر التأمين ظهورا، وهو الأساس و اللبنة الأولية نظرا لطابعه الدولي وبالتالي تعميم قواعده ونقلها إلى جميع أنحاء العالم، وبنقل فكرة التأمين البحري وانتشارها انتشرت فكرة التأمين عموما، وقد مر التأمين البحري بمرحلتين أساسيتين، تمثلت الأولى في مجرد بواذر، وإشارات أولية للتأمين البحري، وفي المرحلة التالية تبلورت هذه البواذر، وتطورت عبر الزمن لتشكل التأمين البحري الحاضر.

والتأمين البحري يجد أصله فيما عرف باسم عقد القرض على السفينة، ويمكن تعريف هذا العقد بأنه رهن يقع على السفينة ذاتها ضمانا لمال يؤدي لها على سبيل القرض خلال رحلتها، بحيث إذا هلكت فإن المقرض يفقد المبلغ الذي دفعه أما إذا وصلت سالمة إلى ميناء الوصول فإن السفينة لا تكون مسؤولة عن أداء القرض فحسب، بل كذلك عن فائدة محددة سبق الاتفاق عليها، وقد تكون البضاعة محلا لهذا العقد فإذا كانت النقود مقرضة لضمان البضاعة وحدها فإن العقد يسمى في هذه الحالة *respondentia* والمقابلة بين هذا العقد وبين عقد التأمين واضحة، فالمقرض يقوم بدور المؤمن والمبلغ الذي يدفعه كقرض هو تعويض التأمين، أما الفائدة التي يدفعها المقرض فهي قسط التأمين .

وتظهر أوجه الاختلاف بين العقدين في أن القسط في عقد التأمين يجب دفعه سواء تحققت الكارثة أم لم تتحقق مادام تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، أما في عقد القرض فالفائدة لا تدفع إلا إذا لم تتحقق الكارثة، ومبلغ التعويض في عقد التأمين لا يدفع إلا عند تحقق الكارثة، بينما يدفع مبلغ القرض قبل ذلك غير أن المقرض يردده إلى المقرض عند تخلف حدوث الكارثة بالإضافة إلى الفائدة المتفق عليها.

ويرجع بعض الكتاب عقد القرض على السفينة إلى البابليين 2250 قبل الميلاد، استنادا إلى نص ورد في قانون حمورابي، يقضي بأن من يقوم برحلة بحرية يتسلم البضائع وسعر الفائدة التي تسري خلال فترة معينة، فإذا سرقت البضائع خلال الرحلة بغير إهمال أو تواطأ يعفى من يقوم بالرحلة من رد الدين والفائدة.

ويرى الفقيه روبر سميت أن البابليين عرفوا التأمين التبادلي، إذ جاء في التلمود أن العرف جرى بين سكان شواطئ الخليج الفارسي (العربي) على أن من يفقد سفينة بغير إهمال منه يعوضه عنها باقي الملاحين بسفينة أخرى يساهمون جميعا في قيمتها.

وكان الفينيقيون على اتصال تجاري ببابل، وكانوا على درجة لا بأس بها من التقدم في أمور التجارة و المال، ومن الراجح أنهم نقلوا عقد القرض عن البابليين بعد أن قاموا بتعديله وتطويره حتى يتلاءم مع احتياجاتهم، ومتطلباتهم، وظروفهم الخاصة .

كما اتصل البابليون بالهنود، مما أدى إلى نقل هذا النظام إلى الهنود أيضا، وذلك فيما بين عام 1000 و2000 قبل الميلاد وقد جعلوه أكثر تطورا مما كان لدى البابليين، وذلك من عدة نواحي، إذ كان المقترض لا يبرأ من دينه في حالة عقد القرض على البضاعة إلا في حالة فقد البضاعة بسرقتها في الطريق، وأصبح الإبراء يشمل أيضا وقوع حادث يؤدي إلى عدم تسليم البضاعة في المكان أو الزمان المتفق عليه، وكان عقد القرض على البضاعة في قانون بابل يغطي الأخطار التي تتحملها البضاعة التي تنقل برا فقط، فأصبح عقد القرض على البضاعة في القانون الهندي يشمل كذلك الأخطار التي تتحملها البضاعة أثناء نقلها في البحر، كما أصبح سعر الفائدة في هذا العقد يختلف باختلاف الزمان والمكان، وفقا لطبيعة الخطر المضمون ولزمان سريان العقد.

والرومان أيضا قد مارسوا عقد القرض على السفينة، لكن لم يعرف على وجه التحديد متى وكيف كان ذلك؟، وسبب ذلك أن الفترات المبكرة من تاريخ الرومان غامضة وغير مؤرخة، لكن المرجح أن هذا العقد أخذ مكانه عند الرومان في أثناء القرن السابع أو السادس قبل الميلاد، ويعتقد أن دخول نظام عقد القرض وغيره من التقاليد التي تتعلق بالمسائل البحرية قد دخل روما عن طريق صداقتها برودس، على أنه إذا ثبت أن الإغريق كانوا يعرفون هذا العقد في تلك الفترة فإنه برغم التسليم بأن قوانين رودس قد تكون أثرت على روما فإن بلاد الإغريق تعتبر المصدر الحقيقي لدخول هذا العقد روما، إذ أن الرمان كانوا يقدرّون التشريع الإغريقي تقديرا كبيرا، وكانوا يفخرون بأن النظام القانوني الروماني يطابق النظام الأثيني، وأنهم سبق لهم أن استوحوا مجموعتهم القانونية الأولى من القوانين الأثينية.

وفي سنة 533 بعد الميلاد أصدر جستيان أمرا بتخفيض الحد الأقصى لسعر الفائدة إلى ستة بالمئة بعد أن كانت اثني عشر بالمئة في قانون الألواح الإثنا عشر، إلا أنه استثنى من ذلك عقد القرض البحري وسمح بأن يكون سعر الفائدة إثني عشر بالمئة تأسيسا على أن هذا العقد ليس إقراض نقود

وإنما مخاطرة تضمن أخطار البحر، وهذا ما يؤكد قيام عقد القرض في ذلك الوقت بدور عقد التأمين البحري في الوقت الحديث.

ولا يفوتنا أن نشير في هذا المقام إلى القانون الذي ظهر في مجموعة جستيان وهو مأخوذ عن قانون رودس للإلقاء في البحر (الخسائر المشتركة)، وهي فكرة تقوم على إجراء يقوم به الريان إذا ما تعرضت السفينة التي تحمل البضائع لخطر يهددها، فيقوم برمي بعض البضائع لتخفيف الوزن من أجل إنقاذها، وبذلك يستفيد مالك السفينة وملاك البضائع من عملية التضحية بالبضائع الملقى بها في البحر، فيلتزم بتعويض صاحب البضاعة المضحى بها كل واحد بنسبة استفادته من سلامة أمواله من مالكي السفينة والبضائع.

بالنسبة للإغريق فقد عرفوا عقد القرض في القرن الرابع قبل الميلاد وليس معروفا على وجه التحديد مدى الأثر الذي تركه العرف السائد في جزيرة رودس على التشريع الإغريقي الخاص بالتجارة البحرية، فإن صح وجود مثل هذا الأثر يتعين أن ننسب الفضل الأول في ذلك إلى البابليين إذ أن الحضارة التي وجدت في رودس ليست إلا نتيجة استقرار الفينيقيين هناك، لذلك يجب أن يدين الإغريق للفينيقيين بهذا الفضل، ومن ثمة بنفس الدرجة للبابليين، ويتميز عقد القرض لدى الإغريق بأنه يضمن السفينة وملحقاتها أو ملحقاتها فقط، أو البضاعة، أو الأجرة، ومدة القرض قد تكون لرحلة خارجية فقط، أو لرحلة ذهاب وإياب، أو لرحلة عودة، وقد تكون لمدة محدودة وينتهي الخطر بانتهاء المدة المتفق عليها، ويكون سعر الفائدة بالنسبة للرحلة الخارجية من 10% إلى 12% وبالنسبة لرحلة الذهاب والإياب من 23,5% إلى 30%، وقد تفرض فوائد جزائية إذا قلل المقرض الأموال المضمونة إلى حد كبير، أو إذا لم يدفع القرض و الفوائد المستحقة في ميعاد الاستحقاق، أو إذا لم يراعي أحد الشروط في العقد كما تفرض هذه الفوائد إذا اتبعت السفينة طريقا أكثر خطورة من الطريق الذي كان مفروضا أن تتبعه، ويتحمل المقرض خطر الضياع الكلي لمبلغ القرض والفائدة في حالة هلاك السفينة في البحر نتيجة أسباب طبيعية، أو إذا خربت أو أسرت بواسطة القرصنة أو الأعداء، كما يتحمل المقرض خطر ضياع نسبة من أصل الدين و الفوائد إذا وقع حادث أدى إلى إلقاء بعض البضاعة أوكلها، أو حالة دفع فدية إلى من أسر أو استولى على السفينة ويستطيع المقرض أن يعين ممثلا له على ظهر السفينة، لمراعاة مصالحه وليتلقى النقود في نهاية الرحلة الخارجية إذا كان المقرض قد دفع لرحلة خارجية فقط، أما المقرض فإذا كان تاجرا قد اقترض على بضاعته فإنه يلتزم بدفع مبلغ القرض إلى المقرض أو من حل محله في الحق، أو إلى ممثله على السفينة عند وصولها إلى جهة الوصول، هذا في الرحلة الخارجية، أما إذا كانت الرحلة ذهابا وإيابا فيلتزم المقرض بدفع المبلغ إلى المقرض أو لمن حل محله في الحق بمجرد عودة السفينة، وقد تكون جميع أموال المقرض ضامنة

للدين إذا اتفق على ذلك، ويجب على المقرض أن يشحن بضاعة كافية في قيمتها لتغطية مبلغ القرض فإذا باع هذه البضاعة وجب أن يضع محلها بضاعة مساوية للبضاعة المباعة في القيمة، ولا يجوز للمقرض أن يرتب رهنا على نفس البضاعة لصالح شخص آخر وإلا اعتبر ذلك غشا منه، وقد يكون المقرض هو ربان السفينة حيث يستطيع أن يفترض على السفينة وشحناتها بشرط أن يكون مالكا على الأقل لثلث الشحنة، هذا ويعتبر القانون الإغريقي مصلحة المقرض في هذا العقد هي المصلحة الأولى بالرعاية، تأسيسا على أن العقد يعتمد كلية على الصدفة البحتة، وقد منع إقراض أموال اليتامى القصر في هذا النوع من العقود.

فالعصور القديمة قد احتوت بوادر للتأمين البحري، في شكل قواعد وقوانين بسيطة تعبر عن واقع الحضارات البسيط في ذلك الوقت، وأبرز هذه البوادر عقد القرض.

وفي القرن الثالث عشر ازدهرت التجارة البحرية في إيطاليا، وتوسعت ممارسة عقد القرض على السفينة وخاصة أثناء قيام الحروب الصليبية، غير أن هناك تغيرات قد ميزت عقد القرض على السفينة في هذه الفترة، حيث أصبح المقرض يقدم القرض لربان السفينة في أحوال الضرورة لتمكينه من متابعة الرحلة وليس قبل بدء الرحلة كما كان سائدا.

وفي عام 1230م أصدر البابا جورجيو التاسع أمرا بتحريم عقد القرض على السفينة، وعلّة هذا التحريم أن الفائدة التي تدفع على هذا القرض تعد فوائد ربوية.

ومن هنا بدأت فكرة ضمان ما ينتج عن أخطار النقل البحري من أضرار ينفصل عن فكرة إقراض مبلغ من النقود، وأصبح ضمان نتائج الخطر البحري يتم بدفع قسط التأمين.

ويقول بعض المؤرخين إنه قد تم تأسيس غرفة لممارسة التأمين البحري في مدينة بروج، وهي إحدى مدن إقليم الفلاندر الغربية في بلجيكا، وذلك سنة 1310م، واكتتاب المؤمنين في صور وثائق التأمين قد أصبح شائعا في هذه المدينة ابتداء من 1400م.

والتأمين كنظام مستقل قد برز بشكل جلي في مدن جانوه، وبيزا، و فلورانس مند النصف الأول من القرن الرابع عشر، وعرف سكان هذه المدن التي تقع في شمال إيطاليا باللومباردين، ويرى البعض أن عقد التأمين البحري قد ظهر نتيجة تعديل قام به بعض موثقي العقود الإيطاليين لعقد القرض البحري وذلك بأن حل مبلغ التعويض محل مبلغ القرض، وأصبح لا يدفع إلا في حالة تحقق الخطر، وحل قسط التأمين محل الفائدة في عقد القرض، وأصبح يدفع في كل الأحوال، وليس في حالة سلامة الوصول فقط، كما كان الحال في عقد القرض، وهذا التغيير جاء نتيجة عدم تلبية عقد القرض البحري للحاجة



الملحة للأمان، وبالتالي ضرورة إيجاد عملية منظمة لضمان الأخطار الناتجة عن التجارة البحرية والشعور بالأمان، لذلك تم جمع الأموال وذلك باشتراك جماعة من الأفراد الذين يتعرضون لنفس الأخطار وهذا بدفع قسط محدد مقدما، وهذه الأموال تستخدم لتعويض من تصيبه كارثة نتيجة تحقق خطر من الأخطار المتفق عليها، والثابت أن أول وثيقة تأمين بحري عرفت هي الوثيقة الإيطالية المؤرخة في 23 أكتوبر 1347م، وذلك لتأمين حمولة سفينة تسمى سانتاكلارا، التي كانت وجهتها من مدينة جنوا إلى مدينة مايوركا بإسبانيا.

هذا وقد نظمت بعض دول أوروبا المختلفة التأمين البحري تنظيما تشريعيًا، وأهم هذه التشريعات قانون برشلونة سنة 1435م، وقانون جنوه سنة 1498م.

ودخل التأمين البحري فرنسا في القرن الخامس عشر، لكن لم تقنن أحكامه إلا في القرن السادس عشر في مجموعة العادات المعروفة باسم مرشد البحر، وكانت أول وثيقة تأمين بحري عرفت في فرنسا وثيقة صدرت في 1584م موجودة في أرشيف الغرفة التجارية في مرسيليا، وهي وثيقة تأمين على بضاعة مشحونة على سفينة من مرسيليا إلى سوريا، وفي سنة 1661م صدر الأمر الملكي في فرنسا، واحتوى تنظيما كاملا للتأمين البحري من خلال 74 مادة وقد استقى التقنين التجاري لسنة 1808م نصوص هذا الأمر من تقنيته للتأمين البحري .

وفي ألمانيا تكونت عصابة هانز في سنة 1241، وعلى رأس هذه العصابة المدينتين هامبورغ ولوبك، وقد مارس تجار هذه العصابة التأمين البحري، وكانوا يعاصرون اللومبردين في فترة من العصور الوسطى.

وفي إنجلترا سيطر اليهود على أمور المال فيها، لكن مع انتقال اللومبردين إليها من إيطاليا فإنهم عملوا جنبا إلى جنب في ممارسة النشاط التجاري حتى تم طرد اليهود في سنة 1290م، وبقي اللومبردين يسيطرون على التجارة في بريطانيا، وفي هذه المرحلة كانوا على علاقة تجارية مع دولتهم ودول أخرى، ونتيجة للحروب المدمرة المستمرة بين كنيسة روما حيث يعمل اللومبردين كمحصلي ضرائب لها وبين السلطة الزمنية، فقد غزى إيطاليا جيش من المأجورين بتحريض من فردرك الثاني قيصر ألمانيا، وخربت شمال إيطاليا تماما، نتيجة لذلك هاجرت عائلات لومباردية تجارية كثيرة إلى بلاد أكثر أمنا من أجل ممارسة التجارة في جو أكثر حرية واستقرارا، وكان ذلك في بداية القرن الثالث عشر عندما استقر اللومبردين في بلجيكا وفرنسا وبلاد أخرى، وأقاموا فيها تنظيمات تجارية، وكانوا يقيمون فعلا في إنجلترا قبل ذلك، وكثر عددهم بشكل ملحوظ، وقد مارسوا عمليات التأمين البحري، و البنوك، والقروض، حيثما ذهبوا، وكان اليهود أسلاف اللومبردين في النشاط الربوي يعانون دائما من

الشعور بعدم الاستقرار بسبب النفور العام منهم، وكرهية الناس لهم لأنهم كانوا يتقاضون فوائد باهظة على القروض المالية التي يقدمونها، أما اللومبردين فقد تقربوا إلى الناس بتقديم أسعار فائدة منخفضة نسبياً، وبذلك تمكنوا من تقوية نفوذهم وتحقيق الثروة في إنجلترا، وقد استفادت إنجلترا من مهاراتهم الكبيرة، إذ تركوا أثر في كل مجال عملوا فيه حتى أنهم أسسوا شارعاً لبيوت الأعمال في لندن لا يزال يحمل اسمهم حتى اليوم (Lombard street) لكن التجار الإنجليز والمواطنين حسدوهم، وحقدوا عليهم، وصدرت عدة إجراءات مانعة ضد اللومبردين ابتداءً من سنة 1483م وما بعدها، حتى وصلت هذه الإجراءات منتهىها في عهد الملكة إليزابيث الأولى، ووجد اللومبردين أن دائرة نشاطهم قد ضاقت، وأن روابطهم التجارية قد اضمحلت فتركوا إنجلترا إلى أماكن أخرى، لكن أثارهم في مجال التأمين باقية لا تزول، إذ أن وثائق التأمين الإنجليزية لا تزال تحمل العبارة الآتية :

(the surest writing or policy of assurance heretofore mad in Lombard street)

ويرى البعض أن المقصود بهذه العبارة أن تذكرنا بأن أصل التأمين البحري إيطالي، وأن وثائق التأمين البحري الأولى التي كانت تتم في إنجلترا كانت تعد ويتم الاكتتاب فيها في شارع Lombard street) ذاته .

وكره التجار الإنجليز لم يقتصر على اللومبردين، بل امتد ليشمل جميع التجار الأجانب وفي سنة 1552م اتجهوا بزعامة توماس جريشام لسحب ترخيص تجار هانزا فيما يتعلق بمباشرة تجارة تصدير الصوف، ولما تولت الملكة إليزابيث الأولى الحكم ازداد نفوذ جريشام بسرعة في البلاط الملكي وكون (royal exchange)، والتي أصبحت منذ افتتاحها في 22 ديسمبر سنة 1568 أول مركز للتجارة وأصبحت فيما بعد ولأكثر من قرن من الزمان مركزاً للتأمين البحري في العالم كله وكانت سوق لكل أنواع البضائع والتجارة، وفي سنة 1578 أصدرت الملكة إليزابيث الأولى مرسوماً يلغي كل امتيازات التجار الألمان فغادروا إنجلترا، وكان كل ما يسعى إليه جريشام هو نقل التجارة البريطانية إلى يد التجار البريطانيين، وقد تحقق ذلك وأصبح سوق التأمين البحري يتركز في (royal exchange) حتى ظهور قهوة اللويدز.

والتأمين البحري بمفهومه الحالي قد ترسخت أركانه في العمل في الربع الأخير من القرن السادس عشر، حيث بدأت محاولة تركيز وتنظيم عملية الاكتتاب، لأنها لم تكن حتى هذا الوقت عملية تخصيص وإنما عملية يقوم بها التاجر من وقت إلى آخر كعمل إضافي بالنسبة إلى نشاطه التجاري الأصلي.

وإذا ذكر التأمين البحري في إنجلترا لا بد من ذكر إدوارد لويدز ومقهى لويدز الشهير، الذي أصبح فيما بعد أكبر مؤسسة تأمين في العالم تعرف بمؤسسة لويدز، حيث افتتح لويدز هذا المقهى في tiwar

street في لندن سنة 1777م، وكان هذا المقهى ملتقى جميع المهتمين بالأمر البحرية ك شحن البضائع وبيع السفن، والتأمين البحري، وفي سنة 1791م تم نقل هذا المقهى إلى شارع لومبارد وأصبح مركزا لبيع السفن والبضائع وعمليات التأمين، ويقارن "Gibb" بين نشأة بنك إنجلترا (bank of England) وبين نشأة اللويدز في أن الأول عرف أصله مند نشأته بينما ظل أصل المؤسسة الثانية مجهولا، ويشبه هذا الوضع بالفرق بين ميلاد أمير سيرث العرش في يوم ما والجميع يتبعه مند ولادته وبتقرب خطواته ونموه، وبين بانس فقير ولد في كوخ متواضع ولكنه أصبح في يوم من الأيام رئيسا لجمهورية الولايات المتحدة، فإن طفولته ونشأته تظلان مجهولتين لا يعلم احد عنهما شيئا، وكان بنك إنجلترا شأنه شأن الأمير وريث العرش، أما اللويدز فكان الطفل الفقير.

ولم تتجسد اللويدز في شكل مؤسسة إلا في سنة 1871، إذ أنها استمرت على هيئة نادي يجتمع أعضاؤه في مقهى اللويدز ويلتقون بملاك السفن وربابنتها ، وفي سنة 1871م صدر قانون يجعلها هيئة لها شخصية قانونية ومهمتها تحقيق أغراض ثلاثة هي: تسير عملية التأمين، حماية المصالح التجارية والبحرية لأعضائها، وتجميع المعلومات لدى اللجنة المشكلة لإدارة هذه الهيئة، وذلك للتأكد من إمكان تنفيذ التزام كل عضو قبل الغير، ويتم بين الأعضاء المكتتبين في اللويدز تكوين نقابات تتكون من ستة إلى عشرة أعضاء، ويكون على رأس كل منها عضو من المشتركين فيها وهو الذي يقوم بعملية الاكتتاب في وثائق التأمين نيابة عن النقابة التي ينتمي إليها .

وأول قانون إنجليزي مكتوب يتعلق بالتأمين البحري هو القانون الصادر سنة 1606م، وقد شكل محكمة لنظر قضايا التأمين البحري، ويرجع البعض سبب عدم اهتمام المشرع الإنجليزي بالتأمين البحري إلا في بداية القرن السابع عشر برغم وجوده في العمل قبل ذلك بفترة طويلة إلى أن التأمين البحري نشأ في إنجلترا على يد التجار الأجانب الإيطاليين اللومباردين، والألمان تجار مدن هانزا وقد توقف نشاط المحكمة التي أنشأها قانون 1601 في سنة 1720م وأصبحت المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري تحل عن طريق التحكيم حتى منتصف القرن الثامن عشر حيث أصبحت المحاكم العادية تنظر قضايا التأمين البحري، وقد تولى "William Murray" قضاء محكمة ( king s bench ) من سنة 1756م إلى 1788م وكانت له معرفة عميقة بالقانون التجاري، ويعتبر أول من أرسى دعائم قانون التأمين البحري الإنجليزي، والقانون الصادر في 1906م لم يخلف ولم يعدل القانون القائم، وإنما قنن هذا القانون الموجود فقط، وحتى يومنا الحاضر لا تزال تعتبر لندن السوق العالمية للتأمين البحري رغم تكوين أسواق للتأمين البحري في الدول الأخرى .

بالنسبة للتأمين في الجزائر فقد قامت به السلطات الفرنسية أثناء احتلالها للجزائر، وكانت تطبق قوانينها على التأمين في الجزائر، وبعد الاستقلال قضى القانون الصادر في 31 ديسمبر 1962م باستمرار تطبيق القوانين الفرنسية السارية المفعول قبل الاستقلال إلا ما كان منها مخالفا للسيادة الوطنية أو يكتسي طابعا تمييزيا، لكن بحلول 5 جويلية 1975م تم وقف العمل بالقانون الفرنسي وأصبحت الجزائر تعيش فراغا تشريعيا في ميدان التأمين عامة، والتأمين البحري خاصة، كما أن القانون البحري الصادر في 23 أكتوبر 1976م لم يتضمن أحكاما متعلقة بالتأمين البحري، لكن لحسن الحظ فإن التأمين البحري غالبية أحكامه المعمول بها دولية وأحكام تفسيريه مما يترك مجال وحرية للمتعاقدين لاختيار القانون الواجب التطبيق، وفي سنة 1980م صدر أول قانون جزائري متكامل في مجال التأمين إذ قام بتحديد جميع قواعد التأمين، وتضمن تنظيم التأمين البري، والجوي والبحري، لكن هذا القانون كرس فكرة احتكار الدولة للتأمين إلى غاية صدور الأمر 95 - 07 في 25 جانفي 1995م حيث ألغى الاحتكار، وفتح سوق التأمين في الجزائر أمام الشركات الخاصة، هذا الأمر عدل وتم بالقانون 06 - 04 المؤرخ في 27 فبراير 2006م.

وبالنسبة لوثائق التأمين البحري في الجزائر فقد صدرت وثيقة التأمين البحري على البضائع من الشركة الجزائرية لتأمين النقل في ظل قانون 07 - 80 في 17 ديسمبر 1981م، ووثيقة التأمين البحري على السفن بجميع أنواعها في 20 مارس 1985م.

وموضوع التأمين البحري مكون من شقين، الشق الأول هو التأمين على السفينة، والشق الثاني هو التأمين على البضائع، ورغم كونهما مستقلين عن بعضهما ولكن بإتحادهما ووجودهما يكون هناك تأمين بحري، وتكون هناك حماية كاملة للتجارة البحرية و النقل البحري.

والسفينة نجد أن المشرع الجزائري قد حدد مفهومها في المادة 13 من القانون البحري بأنها: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة. "

من خلال هذا التعريف نجد أن وصف السفينة يطبق ويعتمد عندما تتوفر مجموعة من الشروط والخصائص في آن معا لتعطي هذا الوصف وجوده ومعناه، فالمشرع الجزائري يصف السفينة بأنها عمارة بحرية أو آلية عائمة، أي أن تكون منشأة أو بناية من صنع الإنسان مرتبطة بالبحر وهذا ما يستبعد كل ما لم ينشأ ويبنى من قبل الإنسان، كجذوع الشجر التي تكون في البحر، وهذه العمارة أو الآلية لا بد أن تكون عائمة فوق الماء و تطفوا على سطحه، لذلك فإن أي منشأة تسير في عمق البحر أو قاعه لا يصدق عليها وصف السفينة .

وتتمتع السفينة بوصفها مالا منقولاً ذو طبيعة خاصة بنظام قانوني خاص يشتمل على عدد من العناصر وهي الاسم والموطن والحمولة التي تولف في مجموعها الحالة المدنية للسفينة، ويسمح بتعيين ذاتيتها على النحو الذي يميزها عن غيرها من السفن، علاوة على ذلك فإن للسفينة نظاماً قانونياً دولياً تتحدد معالمه من خلال الجنسية التي يجب أن تكون لكل سفينة، والتي تترجم في الواقع تبعيتها السياسية لدولة معينة، وما يتولد عن ذلك من حقوق وواجبات اتجاه الدولة، ومن خلال تحديد المفهوم القانوني للسفينة، وتحديد طبيعتها القانونية، يمكننا تحديد الأموال التي تدخل في إطار مفهوم السفينة عند التأمين عليها.

وتخضع التجارة البحرية الدولية بالنظر إلى ضخامتها واختلاف اللغات والمفاهيم والأعراف والتأويلات فيما بين المتعاملين لتنظيم خاص يتجاوز أي تباين فيما بين المتدخلين الاقتصاديين، وذلك بإنشاء شبه لغة تواصل موحدة على الصعيد العالمي تمثلت في مصطلحات التجارة الدولية، والهدف من وضع هذه المصطلحات هو تحديد مكان نقل المخاطر، والإجراءات المتعلقة بالتخزين والمناولة ونقل البضائع، ثم تحديد وقت انتقال المخاطر، والأساس القانوني لهذا التحديد.

إن البيوع البحرية في التجارة البحرية هي عبارة عن عقود تجارية ذات طبيعة قانونية خاصة محلها أموال منقولة ألا وهي البضائع المنقولة بحراً، حيث يتم نقلها بحراً من البائع إلى المشتري، ولا يعتبر البيع من البيوع البحرية إلا إذا واجه طرفاه عقد نقل البضاعة المبيعة عن طريق البحر.

وإبرام هذه العقود يتم بين مؤسسات تجارية، أو أشخاص تابعين لدول متباعدة عن بعضها بسبب المجال البحري الذي يفصل بينها.

وقد عرفت البيوع البحرية منذ ظهورها في الحياة التجارية والقانونية مراحل تطور مختلفة وقد حظيت بعناية المؤسسات التجارية والقانونية لغرض تنظيمها دولياً.

لقد ارتبط ظهور البيوع البحرية بمرحلة النقل التجاري البحري الشراعي، فقد عرفت هذه المرحلة نوعاً من البيوع البحرية يطلق عليه اسم بيوع الوصول "ventes a l arrive"، ومن سمات هذه البيوع أن ملكية البضائع لا تنتقل إلى المشتري إلا حين وصولها إلى الميناء المعين ويلتزم البائع بشحن تلك البضاعة والتأمين عليها، ويتحمل في نفس الوقت خطر هلاكها أثناء نقلها.

غير أن التطور النوعي الهائل في وسائل النقل البحري من حيث السعة والسرعة، والذي فرضته الظروف التكنولوجية الحديثة منذ بداية هذا القرن كانت له مردوديته الإيجابية على التجارة الدولية

بشكل عام، وعلى البيوع البحرية بشكل خاص، إذ أن العقود المتعارف عليها أصبحت لا تنسجم والواقع الفعلي الجديد للتجارة البحرية، وبناء على هذا فقد ظهرت على أرض الواقع أنواع بديلة لتلك العقود تتلاءم والمرحلة الجديدة للنشاط التجاري البحري الدولي.

وهذه البيوع صارت الأداة القانونية الضرورية للتجارة البحرية وقد دفع هذا الواقع الجديد بالبيوع البحرية إلى التوجه نحو وضع الضوابط القانونية اللازمة لها ، ليس على أساس أنها عبارة عن عقود بيع عادية ، بل على اعتبار أنها عقود دولية خاصة بالتبادل التجاري الدولي، ومن هنا كان لهذه البيوع تنظيم دولي متميز .

من أشهر النماذج العقدية التي وضعت وأقرت بعد ذلك دولياً ، العقد النموذجي الذي أقرته جمعية لندن لتجارة القمح، ونموذج باريس سنة 1922، بيد أن هذه العقود وبالرغم من أهميتها لم تكن كافية تماماً وخالية من العيوب، ولعل من أهم عيوبها تحريرها بلغة أجنبية تختلف في أغلب الأحوال عن لغة أطراف العلاقة القانونية، وذلك ما دفع بالمعنيين بهذه العقود إلى عقد مؤتمر دولي في وارشوا سنة 1928 تم خلاله إقرار قواعد عامة ومبسطة لهذه البيوع، ولم تمض فترة زمنية طويلة على عقد ذلك المؤتمر حتى بادرت جمعية القانون الدولي في نيويورك وأكسفورد إلى عقد مؤتمر دولي آخر سنة 1932، تم من خلاله إدخال تعديلات مختلفة على القواعد التي أقرت سابقاً، فأصبح يطلق على هذه القواعد بقواعد وارشو – أكسفورد 1928-1932 .

وقد حاولت غرفة التجارة الدولية La chambre internationale de commerce من جانبها أن تساهم في تذليل الصعوبات التي قد اعترضت تفسير تلك العقود، فوضعت في سنة 1936 جملة قواعد تفسيرية للمصطلحات التجارية، وتم من خلال هذه القواعد تحديد فحوى البيوع البحرية من حيث تثبيت التزامات الأطراف المتعاقدة، وقد اصطلح على تسمية هذه القواعد بقواعد (الانكوتيرم) " Incoterms " العام 1936، وهذه التسمية ما هي إلا اختصار للمصطلح التالي : " Internationale commercial termes "، أي المصطلحات التجارية الدولية، ولقد أدخلت غرفة التجارة الدولية على هذه القواعد جملة تعديلات وأصدرت سنة 1953.

وراعت الغرفة المذكورة عند وضعها لهذه القواعد أو السابقة عليها مجمل الأعراف التي لها صفة الشمول في النشاط التجاري الدولي، وكذلك تحديد التزامات أطراف العلاقة القانونية بوضوح تام.

وامتد نشاط غرفة التجارة الدولية إلى العناية بتنظيم تفسير عقود أخرى غير البيوع البحرية، فقد أصدرت الغرفة سنة 1967 تفسيراً موحداً لبيوع دولية مختلفة في إطار تبادل السلع الاستهلاكية

والإنتاجية، كما وأضيفت مصطلحات جديدة أخرى عام 1976 و عام 1980، وعلى كل حال فإنه من الضروري الإشارة هنا إلى أن قواعد الإنكوتريم الخاصة بالبيوع البحرية وبالرغم من أهميتها الدولية لا تعتبر قواعد ملزمة، إلا إذا أحال عليها أطراف العلاقة القانونية صراحة، إذ يجوز للبائع والمشتري مخالفة تلك القواعد واستبعاد ما يشاءون منها، بشرط أن يكون ذلك بنص صريح في العقد.

وللجزائر مكانة جغرافية هامة، إذ تمتلك ساحل شاسع يمتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط الذي يشكل بوابة إفريقيا على المتوسط، والصفة المقابلة لأهم موانئ أوروبا، وتتوسط العالم القديم، وتتم بموازاتها معظم حركة الملاحة العالمية بين الشرق والغرب، والشمال والجنوب، مما يرسحها إذا ما استغلت إمكانياتها الإستراتيجية لتحل مكانة هامة في اقتصاديات النقل البحري الذي يحتل المرتبة الثانية في الأسواق المالية بعد البنوك، باعتبارها صناعة قائمة على توظيف الإمكانيات المعتمدة من الأموال، والكفاءات العالية.

والبحوث العلمية دائما لا تخلوا من الصعوبات والعراقيل، وأهم الصعوبات التي اعترضت طريق إنجاز هذا العمل هي: غياب الآراء الفقهية الجزائرية، وقلة الكتب الجزائرية المتخصصة في موضوع التأمين البحري سواء على السفينة أو على البضائع، وصعوبة الحصول على بعض الكتب المتخصصة من بعض الدول الأجنبية، وقلة الأساتذة الجامعيين المتخصصين في قانون التأمينات .

يتضمن نطاق موضوع البحث الأمر رقم: 75- 58 مؤرخ في 20 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني معدل ومتمم، والأمر رقم: 95-07 مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، والأمر رقم: 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم ، وذلك كل واحد منهم في جانبه المتصل بالتأمين البحري على السفينة والبضائع.

في هذا السياق نجد أنّ المشرع قد أفرد بابا خاصا بالتأمين البحري في الأمر 95- 07 المؤرخ في 25 يناير 1995م المتعلق بالتأمينات، وهذا إن دلّ على شيء إنّما يدل على أنّ لهذا العقد خصائص تميزه عن باقي عقود التأمين، وذاتية جعلت المشرع لم يكتفِ بالقواعد العامة لعقد التأمين.

وهذا ما يدفعنا إلى التساؤل: إلى أي مدى يمكننا القول بأن المشرع الجزائري قد راعى في صياغته لأحكام وقواعد عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع خصوصية هذا النوع من التأمين والتطور الحاصل في ميدان التجارة البحرية؟.

ولإعداد البحث، سوف نستخدم المنهج الوصفي لكون هذا المنهج يمكننا من إدراك نظام التأمينات الخاصة كما أرادها المشرع، وزاوجناه بالمنهج التحليلي لكونه يسمح لنا بكشف نقاط الضعف

---

ونقاط القوة في نظام التأمينات الخاصة، في جانبه المتعلق بتأمين السفن والبضائع، وأقرنهما بالمنهج المقارن عن طريق مقارنة نظام التأمين البحري الجزائري بأنظمة التأمين البحري الأجنبية، وكل هذا لإعداد بحث متكامل.

ولإعطاء موضوع البحث حقه بتغطية جميع جوانبه تم اختيار خطة بحث ثنائية احتوت على بابين الباب الأول بعنوان: انعقاد عقد التأمين البحري والأخطار المغطاة مقسم إلى فصلين، الفصل الأول تحت عنوان: انعقاد عقد التأمين البحري والخصائص المميزة له، والفصل الثاني تحت عنوان: الخطر البحري في التأمين البحري، والباب الثاني بعنوان: صور الأضرار المضمونة ودعوى تعويض التأمين، مقسم إلى فصلين الفصل الأول تحت عنوان: صور الأضرار المضمونة، وفصل ثاني تحت عنوان: دعوى الخسارة ودعوى التخلي.

كما قسم كل فصل من فصول أبواب البحث إلى مباحث ومطالب، وكل مطلب إلى فروع، وانتهى البحث إلى عرض نتائج البحث واقتراحاته.

والهدف من هذا البحث هو دراسة القواعد القانونية التي تحكم التأمين البحري، وتحديد النقائص المسجلة في نهاية الدراسة، وتقديم الاقتراحات اللازمة من أجل زيادة فاعلية هذا النوع من التأمين على أرض الواقع، حيث أن هذا النوع من التأمين يمكن أن يحقق مداخيل هائلة، وبالتالي تحقيق قفزة هائلة للاقتصاد الجزائري.



## الباب الأول: انعقاد عقد التأمين البحري والأخطار المغطاة

مهمة وضع التعاريف عادة هي منوطة بالفقهاء، لكن نظرا للأهمية البالغة للعقد نجد أن المشرع الجزائري قد أخذ هذه المهمة على عاتقه، وأورد تعريفا للعقد في القانون المدني الجزائري وهذا ضمن المادة 54 حيث تنص: "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"، وفي القواعد العامة نجد أن هناك قوة ملزمة للطرفين المتعاقدين نستشفها من خلال نص المادة 55 من القانون المدني الجزائري، حيث تنص: "يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدين الالتزام بعضهما بعضا".<sup>1</sup>

والتأمين عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 619 من القانون المدني الجزائري كما يلي: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن للمؤمن له".<sup>2</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن الأمر 07-95 الصادرة في 20 جانفي 1995م المتعلقة بالتأمينات باعتباره من القوانين الخاصة قد أحال في مادته الثانية المعدلة بمقتضى القانون 04-06 الصادر في 20 فبراير 2006م إلى التعريف المذكور أعلاه، و الوارد في القانون المدني مع الإضافات التي تتطابق مع توسيع نشاط التأمين في الجزائر إلى التأمين على الأشخاص، وتنوع أداء المؤمن ليتعدى التعويض النقدي إلى التعويض العيني في بعض أنواع التأمين<sup>3</sup>، وقد قسم المشرع في الأمر 07-95 التأمين إلى ثلاثة محاور كبرى وهي: التأمين البري والتأمين الجوي، والتأمين البحري، والذي يهتم موضوعنا هو التأمين البحري، حيث أورد له المشرع الجزائري تعريفا خاصا به في المادة 92 من قانون التأمين بأنه: "هو العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما".

وأول ملاحظة يمكن الوقوف عليها فيما يخص هذا التعريف هي: أن المشرع وضع تعريفا للتأمين البحري بخلاف التأمين البري، الذي لم يعرفه لا في القانون المدني ولا في القانون المتعلق بالتأمين، مما يؤكد أن للتأمين البحري خصوصيات، وأحكام مميزة جعلت من الضروري تحديد ماهيته بإعطاء تعريف قانوني لمحتواه، وهو الشيء الذي كان من المعتاد أن يقوم به الفقه، كما يلاحظ أن التأمين

<sup>1</sup>- القانون المدني، المعدل و المتمم آخر طبعة، الجريدة مصححة ومنقحة، 2011-2012 منشور في القانون المدني في دور الممارسة القضائية، فرتي، الجزائر، 2011-2012.

<sup>2</sup>- القانون المدني، المعدل و المتمم آخر طبعة، الجريدة مصححة ومنقحة، 2011-2012 منشور في القانون المدني في دور الممارسة القضائية، فرتي، الجزائر، 2011-2012.

<sup>3</sup>- علي بن غانم، (الوجيز في قانون التأمين) الوجيز في قانون التأمين، عدم وجود دار نشر، الجزائر، 2006، ص 15.

البحري عقد لا يخرج عن المبادئ العامة للعقد بصفة عامة، ويحتوي على الشروط التقليدية لعقد التأمين، والتزامات أطراف العقد لكل من المؤمن، والمؤمن له .

غير أن هناك اختلافا بين النص العربي للمادة 92 من الأمر 95-07 و النص الفرنسي، حيث لم يوفق المترجم في ترجمة كلمة "Objet" إلى الكلمة المطابقة لها بالعربية التي هي " محل " واستبدالها بكلمة " يهدف "، وهذا ما يجعل القارئ يعتقد أن المشرع الجزائري عرف عقد التأمين بسببه وليس بمحله، وذلك راجع إلى الاختلاط الذي وقع فيه المشرع المترجم بين كلمة " Objet " التي تعني " المحل " وكلمة " Objectif " التي تعني " الهدف " ، كما لم يوفق المشرع في النص العربي عندما أضاف بعد كلمة " عملية " عبارة " نقل بحري " التي لا يوجد لها مقابل في النص بالفرنسية .

وقد تم تفسير وثائق التأمين بمعيار العملية التي تشمل الإرشاد، والقطر، والإصلاح في الموانئ، والأرضيات، وبناء السفن، والعمليات المتعلقة بالشحن والتفريغ، وكذا عمليات تغيير السفينة والعبور، وهي عمليات بحرية هامشية لا تدخل في الرحلة أو النقل، فالمشرع الجزائري وعلى غرار المشرع الفرنسي قد أخذ بمعيار العملية البحرية، وهو الأكثر شمولاً، ومرونة ووضوحاً، فالمشرع الجزائري ساير التطور الحاصل في مفهوم التأمين البحري، وتخلّى عن المفهوم القديم الذي يأخذ بفكرة الرسالة، أو الرحلة، وأخذ بفكرة العملية البحرية الحديثة السائدة في العالم<sup>1</sup>.

وكل الأحكام والخصوصيات التي انفرد بها عقد التأمين البحري نجد أنها راجعة للخطر الذي يضمنه هذا العقد وخصوصية المكان الذي يقع فيه، والظروف المحيطة بتحقيقه، هذا ما يفرض ضرورة التطرق للخطر البحري بالدراسة والتحليل.

وقد تم تقسيم هذا الباب إلى فصلين، الفصل الأول بعنوان انعقاد عقد التأمين والخصائص المميزة له، والفصل الثاني بعنوان: الخطر البحري في التأمين البحري.

<sup>1</sup> - بن وارت محمد، دروس في قانون التأمين الجزائري، دار هومة للطباعة و النشر، الجزائر، 2011، ص111.

## الفصل الأول: كيفية انعقاد عقد التأمين والخصائص المميزة له

بما أن التأمين البحري لا يمكن تجسيده على أرض الواقع إلا باكتتاب عقد، هذا العقد يقوم على أركان ثلاثة، كما يتطلب إتباع مراحل محددة، وكل مرحلة تتضمن مجموعة من الإجراءات لنخلص من خلالها في الأخير إلى التوقيع على وثيقة التأمين النهائية التي اشترط المشرع الجزائري احتواءها على مجموعة من البيانات حماية لكلا طرفي العلاقة العقدية وهما المؤمن والمؤمن له، وفي بعض الأحيان نجد أنه يلتحق طرف ثالث بهذه العلاقة وهم يعرفون بوسطاء التأمين، ووثيقة التأمين تمثل العقد الذي يربط بين أطراف التأمين البحري.

وهذا العقد نجد أنه ذو طبيعة دولية باعتباره ينصب على قيم تنتقل من إقليم دولة إلى دولة أخرى لكن هذا لا ينفي الاختلافات الفقهية حول معاييرها، فمنهم من يستند إلى معيار العنصر الأجنبي في العقد، ومنهم من يأخذ بفكرة عدم خضوعه إلى قانون دولة واحدة، ومنهم من يتبنى المعيار الاقتصادي، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في الوقت الراهن حيث أنه اعتبره من العقود الاقتصادية الدولية، باعتبارها تتعلق بمصالح التجارة الدولية<sup>1</sup>.

والمتمتعن في هذا العقد يجد أنه يتميز عن غيره من العقود بمجموعة من الخصائص و الميزات منها ما هي مشتركة بين عقد التأمين البحري وبقية العقود الأخرى وهي على التوالي: صفة الرضائية، وصفة الإلزام للطرفين، وصفة المعاوضة، وصفة حسن النية، وصفة الإحتمالية وصفة الزمنية، وصفة الإذعان، وهذا نجد أنه موضح في تقسيمات العقود، ومنها ما نجد أنها خصائص خاصة بهذا العقد وتميزه حقيقة عن باقي العقود الأخرى وهي: الصفة التجارية، وصفة تجريد الخدمة التأمينية .

وعند التوقيع على وثيقة التأمين البحري نجد أن القانون يرتب على عاتق كل من المؤمن والمؤمن له مجموعة من الإلتزامات، واغلبها تكون على عاتق المؤمن له لأنه هو القريب من الشيء المؤمن والأكثر علما بحالته وبالظروف المحيطة به حيث يكون غالبا المالك له أو المسير له، وكذلك القريب من الخطر البحري المضمون، ومواكب للمستجدات التي يمكن أن تطرأ خلال مدة عقد التأمين البحري، والعالم بالحوادث المنجرة عن الأخطار البحرية، وهذا ما جعل إلتزامات المؤمن له تتعدد في هذا العقد وتبدأ من اللحظة التي يتقدم فيها لطلب التأمين وتستمر طيلة فترة سريان عقد التأمين وإلى غاية انقضائه، وعلى المؤمن أيضا إلتزامات لكن رغم قلتها لكنها مهمة جدا لأنها سبب وجود هذا العقد.

<sup>1</sup> - جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004-2005، ص169-

---

وهذا الفصل تم تقسيمه إلى مبحثين، المبحث الأول بعنوان: أركان عقد التأمين البحري وكيفية إبرامه، و المبحث الثاني بعنوان: خصائص عقد التأمين البحري وآثاره.

## المبحث الأول: أركان عقد التأمين البحري وكيفية إبرامه

لقيام عقد التأمين البحري لابد من وجود رضا كلا طرفيه، ووجود الخطر البحري الذي يمكن ضمانه، ولا بد كذلك من وجود مصلحة ترجى، وهذه العناصر تمثل أركان عقد التأمين البحري الثلاثة، حيث أنه باكتمالها واجتماعها يمكن تكوين عقد التأمين البحري، بالإضافة إلى إتباع مجموعة الإجراءات المحددة والمعينة وبهذا يتم اكتتاب وتوقيع هذا عقد.

وهذا المبحث تم تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول تحت عنوان: أركان عقد التأمين البحري والمطلب الثاني تحت عنوان: أطراف عقد التأمين البحري ومراحل إبرامه.

### المطلب الأول: أركان عقد التأمين البحري

لابد من توفر الرضا وصحة إرادتي المتعاقدين، كما يجب أن يكون المحل ممكنا ومعينا أو قابلا للتعيين ومشروعا، ولا بد كذلك من وجود سبب مشروع للتعاقد، وهذه الأركان هي الأساس الذي يبني عليه هذا العقد، واللبنة الأولية التي تكونه وتشكله.

وهذا المطلب تم تقسيمه إلى ثلاثة فروع، الفرع الأول بعنوان: الرضا في عقد التأمين البحري والفرع الثاني بعنوان: المحل في عقد التأمين البحري، والفرع الثالث بعنوان: السبب في عقد التأمين البحري.

### الفرع الأول: الرضا في عقد التأمين البحري

التأمين البحري عقد رضائي، ووجود الرضا عنصر جوهري لازم لقيام العقد، وتتكون صيغة التأمين البحري من الإيجاب والقبول، مثله في ذلك مثل باقي العقود الأخرى<sup>1</sup>.

والإيجاب هو تعبير بات عن الإرادة موجه إلى شخص أو أشخاص آخرين يعرض عليهم الدخول في رابطة عقدية وفقا للشروط التي يحددها هذا الإيجاب، فالإيجاب إذن تعبير عن الإرادة وهو الخطوة الأولى إلى التعاقد، وقد يتم التعبير عن الإيجاب باللفظ أو بالكتابة، كما قد يكون بالإعلان والنشر، كما قد يكون بالإشارة المبينة للإرادة، أو باتخاذ موقف لا تدع ظروف الحال شكاً في دلالته على المقصود<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد حسين منصور، أحكام التأمين، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، عدم وجود السنة، ص 125.

<sup>2</sup> - فاضلي إدريس، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، 2009، ص 61.

أما القبول فهو تعبير عن الإرادة يصدر ممن وجه إليه الإيجاب، وينطوي على إحداث أثر قانوني، فالقبول هو التعبير الثاني عن الإرادة الذي يتكون العقد من اقترانه بالتعبير الأول، وقد يكون هذا التعبير صريحا باللفظ أو الكتابة، كما قد يكون بالإشارة أو بالحركات المفهومة التي تكشف عن نية القابل في إتمام العقد، وإذا اقترن القبول بما يزيد في الإيجاب، أو يقيد منه، أو يعدل فيه اعتبر رفضا يتضمن إجابا جديدا.<sup>1</sup>

وينبغي أن يتضمن القبول موافقة تامة لكل ما ورد في الإيجاب، ولا يتحقق القبول بالتالي إذا اختلف مع مضمون الإيجاب، حتى لو اقتصر الاختلاف على بعض المسائل التفصيلية، ومن هنا فإن القبول لن يتأتى إذا علق على شرط لا يتضمنه الإيجاب، ويعتبر ذلك بمثابة إيجاب جديد.

وقد يصدر قبول الموجه إليه الإيجاب مقترنا بالتمسك بنص قانوني مؤثر في مضمون العقد ولا يخل ذلك في جميع الأحوال بتطابق القبول مع الإيجاب، سواء كان هذا النص القانوني أمرا أو مكملا، ففي حالة النص الأمر تطبيقه يكون واجبا بصرف النظر عن إرادتي طرفي العقد، أما إذا كان النص مكملا فيحقق شرط تطبيقه بناء على عدم وجود إرادة اتفاق مخالف، إذ أن إرادة الموجه إليه الإيجاب المتجهة إلى إعمال القاعدة المكتملة لا تتعارض مع الإيجاب الذي خلا من أي حكم مخالف لها.

وقد يغفل الإيجاب بعض المسائل التفصيلية المتعلقة بالعقد المراد إبرامه، ويصدر القبول مطابقا للإيجاب دون التطرق إلى هذه المسائل أو مناقشتها، وبهذا يتم العقد وتطبق القواعد المكتملة على هذه المسائل التفصيلية حيث يتوافر شرط تطبيقها وهو عدم وجود اتفاق مخالف لها.

والعقد يتم إذا اتفق على العناصر الجوهرية للعقد، وحتى إذا أرجأ العاقدان الاتفاق حول بعض المسائل التفصيلية إلى وقت لاحق<sup>2</sup>، وهذا ما يكون عليه الحال، في التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك، حيث يتم الاتفاق على المسائل الجوهرية عند اكتتاب العقد، وتبقى المسائل التفصيلية إلى وقت لاحق، ومثال ذلك تاريخ الشحن، ووزن الحمولة، وعدد الشحنات، والفترات الزمنية الفاصلة بين كل شحنة وأخرى، وقيام عقد التأمين البحري يستلزم وجود التراضي من جهة، وصحته من جهة أخرى، ويكون الرضاء صحيحا إذا توافرت الأهلية في أطراف التعاقد<sup>3</sup>.

ويميز رجال القانون بين نوعين من الأهلية، أهلية الوجوب وأهلية الأداء، ولأن عقد التأمين البحري من عقود الإرادة، فإن الأهلية الواجب توافرها هي أهلية الأداء، ويقصد بها صلاحية الشخص لإعمال

<sup>1</sup> - فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 66.

<sup>2</sup> - احمد شوقي محمد عبد الرحمن، الدراسات البحثية في نظرية العقد، منشورات المعارف، 2006، ص 59.

<sup>3</sup> - محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 125.

إرادته إعمالاً من شأنه إحداث أثر قانوني مقصود له أو مشخص، أو هي صفة في الشخص تعطيه الصلاحية في التعبير عن إرادته تعبيراً منتجاً، فأهلية الأداء هي التي توصف بأنها كاملة، أو ناقصة، أو معدومة، وبكمالها يصح العقد، وبانعدامها يبطل<sup>1</sup>.

وفي الواقع ليس هناك إشكالات بالنسبة لأهلية شركات التأمين، ولا بالنسبة لأهلية المؤمن له إذا كان عبارة عن شركة، أو إذا كان شخصاً طبيعياً بالغ سن الرشد ولم يطرأ عليه عارض من عوارض الأهلية كالجنون، والعتة، والغفلة<sup>2</sup>.

فالمجنون أهليته معدومة لأنه فاقده الأهلية، وتصرفاته القانونية تقع باطلة لانعدام الإرادة والمجنون تعتبر تصرفاته بعد تسجيل الحجر باطلة، وتصرفاته قبل تسجيل الحجر صحيحة مادامت حالة الجنون أو العتة غير شائعة، وغير معروفة من الطرف الآخر، فإذا أشاعت وعرفها الطرف الآخر كانت باطلة، وولاية القيم على المجنون كولاية الوصي على الصغير، ويباشر القيم من التصرفات ما يباشره الوصي وحده، ويستأذن المحكمة في التصرفات التي يستأذن فيها الوصي ولا يستطيع مباشرة التصرفات التي لا يستطيع الوصي مباشرتها، أما الولي على المجنون فمثل الولي على الصغير من حيث سعة الولاية، وذلك كله إذا حكم باستمرار الوصاية أو الولاية عليه قبل بلوغه سن الرشد، أو بلوغه هذه السن مجنوناً.

والمعتوه كالمجنون يحجر عليه وينصب له قيم إذا لم يكن له ولي أو وصي، والقيم على المعتوه، ووليّه، ووصيه كالقيم على المجنون ووليّه ووصيه من حيث مدى الولاية على المال والمعتوه نفسه قد يكون غير مميز فتكون أهليته معدومة شأنه في ذلك شأن الصبي غير المميز والمجنون، وقد يكون مميزاً فتكون له أهلية الصبي المميز.

أما السفهية وذو الغفلة فيحجر عليهما وينصب لهما قيم، وتكون أهليتهما بعد تسجيل قرار الحجر ناقصة كأهلية الصبي المميز، فتنتهبت لهما أهلية الاغتناء، وتنتهيد أهلية الإدارة والتصرف وتنعدم أهلية التبرع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، عقد التأمين حقيقته ومشروعيته، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 73 - 72.

<sup>2</sup> - محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999، ص 99.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق احمد السنهاوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام، المجلد الأول، دار إحياء التراث العربي، بيروت، دون سنة نشر، ص 279 - 280 - 281.

والصبي المميز الذي تجاوز سن 13 عشر ولغاية سن الرشد يتولى إدارة أمواله وولييه، وفي حالة عدم توفره ينصب وصي لإدارة أعماله، وتكون العقود التي يبرمها القاصر قابلة للإبطال لمصلحة القاصر إذا كانت دائرة بين النفع والضرر، ويزول ذلك إذا أجاز القاصر التصرف بعد بلوغه سن الرشد، أو إذا أصدرت الإجازة<sup>1</sup> من وليه، أو من المحكمة وفقا للقانون، أما الصبي غير المميز فليس له حق التصرف في ماله، وتكون جميع تصرفاته باطلة ولا يستطيع مباشرة أي عقد، ولا يكون لإرادته أي أثر.<sup>2</sup>

وعقد التأمين البحري يكون معيبا إذا خالطه عيب من عيوب الإرادة، شأنه في ذلك شأن سائر العقود، وطبقا للقاعدة العامة من عيوب الإرادة<sup>3</sup>.

فالغلط يقوم في ذهن المتعاقد فيصور له الأمر على غير حقيقته، ويدفعه إلى التعاقد، وما كان ليتعاقد لو علم الحقيقة، ولا بد أن يكون الغلط جوهريا<sup>4</sup>.

والتدليس هو إيقاع المتعاقد في غلط يدفعه إلى التعاقد، وهو لا يجعل العقد باطلا إلا للغلط الذي ولده في نفس المتعاقد، والتدليس بهذا التحديد يختلف عن الغش، لأن التدليس إنما يكون أثناء تكوين العقد، أما الغش فقد يقع بعد تكوين العقد<sup>5</sup>.

أما الإكراه وهو ضغط تتأثر به إرادة الشخص فيندفع إلى التعاقد، أو هو إجبار الشخص بغير حق على أن يعمل عملا دون رضاه<sup>6</sup>.

وآخر عيب من عيوب الرضا الغبن والاستغلال، وهو عدم التعادل بين ما يعطيه العاقد وما يأخذه، فالغبن بذلك هو المظهر الخارجي للاستغلال، وهو عيب في محل العقد وليس في الإرادة<sup>7</sup>.

وفي عيوب الإرادة نفرق بين المؤمن والمؤمن له، فبالنسبة للمؤمن له يندر أن تشوب إرادته في التعاقد مع شركة التأمين إكراه، أو تدليس، أو غلط، لأنه يتقدم للتأمين طائعا مختارا عالما بشروط

<sup>2</sup>- شهاب احمد جاسم العنبيكي، المبادئ العامة للتأمين، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 37-38.

<sup>3</sup>- محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 126.

<sup>4</sup>- فاضل إدريس، المرجع السابق، ص 79.

<sup>5</sup>- عبد الرزاق احمد السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام) المرجع السابق، ص 342.

<sup>6</sup>- عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص 77.

<sup>7</sup>- فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 96.



الوثيقة والتي قد تتضمن شروطا تعسفية عالج المشرع أثارها لمصلحته، وفي التأمين البحري تحديدا فإن المؤمن له غالبا ما يكون شركة، وبالتالي تتمتع بمركز قوي<sup>1</sup>، أما المؤمن فقد يقع في غلط جوهري فيكون عقد التأمين البحري قابلا للإبطال لمصلحته، ويكون ذلك إذا قام المؤمن له بكتمان أمر، أو إعطاء بيان غير صحيح بدون أن يكون سيئ النية، وعندئذ يكون المؤمن قد وقع في غلط جوهري إذا كان من شأن هذا الكتمان أو البيان غير الصحيح أن يدفعه إلى التعاقد، ومن المفترض هنا تطبيق أحكام الغلط في هذا الصدد، فيقع العقد قابلا للإبطال لمصلحة المؤمن إذا وقع في غلط أو تدليس، لكن المشرع أورد أحكاما خاصة في هذا الصدد تعدل من أحكام القواعد العامة، وبخاصة ما قرره المشرع من أحكام خاصة تنظم جزاء إخلال المؤمن له بواجبه بالإدلاء بالبيانات الصحيحة عن الخطر المؤمن منه<sup>2</sup>.

وعقد التأمين البحري هو عقد رضائي، لأنه يتطلب السرعة والحركة المستمرة، والزمن فيه عنصر هام ومؤثر، لذلك لا بد من تجريده من الشكلية، كما أن هذا العقد هو من العقود الدولية التي غالبا ما تتم بين أطراف تتواجد في بلدان مختلفة مما يجعل اشتراط الرسمية عرقلة للتأمين البحري وكذا التجارة الدولية، كما أن أطراف عقد التأمين البحري هم تجار كبار ينظمون في جمعيات ونقابات لا تتساهل أمام من يخل بالثقة، وأخلاق المهنة وقوانينها إذ هناك جزاءات تأديبية، والمس بالسمعة، وهي من المسائل الذاتية التي توفر الحماية للمتعاقدين بدلا من الرسمية والكتابة المذكورة سواء في القانون المتعارف أو في التشريع الجزائري بإجماع الفقه والقضاء ليست شرطا لانعقاد عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع، وإنما اشترطها الأمر 95-07 في المادة 97 من اجل الإثبات<sup>3</sup>، إذ أنه في حالة قيام تعارض بين الشروط العامة المطبوعة والشروط الخاصة المكتوبة يتعين الأخذ بهذه الأخيرة، لأنها أدل في التعبير عن إرادة الطرفين، حيث أنها تعتبر نتاج المناقشة بينهما، هذا فضلا على أن الخاص يقيد العام<sup>4</sup>.

والمادة 97 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات التي اشترطت إثبات عقد التأمين البحري بالكتابة ليست من النظام العام لعدم ذكرها ضمن النصوص الآمرة الواردة في المادة 96 من نفس الأمر، ويستخلص من ذلك إمكانية الاتفاق على إثبات التأمين البحري بغير الكتابة.

<sup>1</sup> - أبي الفضل هاني بن فتحي آل الحديدي المالكي الإسكندري، التأمين أنواعه المعاصرة، الطبعة الأولى، دار العصماء ، سورية، 1998، ص 68.

<sup>2</sup> - رمضان أبو السعود، شرح أحكام القانون المدني- المسماة، البيع، المقايضة، الإيجار، التأمين، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص 134.

<sup>3</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 132-133.

<sup>4</sup> - محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 136.

---

إذا فعقد التأمين البحري على السفينة والبضائع يتم بمجرد توافق الإيجاب والقبول، لكنه لا يعتبر نافدا إلا من وقت إمضاء وثيقة التأمين<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجدد عقود المقامرة و الرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، الجزء السابع، الطبعة الجديدة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2000، ص 1175.

## الفرع الثاني: المحل في عقد التأمين البحري

الاحتمال هو المحل في عقود التأمين عموماً، وفي عقود التأمين البحري خصوصاً<sup>1</sup> والاحتمال هنا هو الخطر، أما القسط فهو محل التزام المؤمن له، ومبلغ التأمين هو محل التزام المؤمن، ومن ثمة يجب أن يتوفر الخطر وإلا انتفى المحل، وبطل العقد<sup>2</sup>.

فالخطر هو العنصر الأساسي في عقود التأمين عامة، وهو سمة عقد التأمين البحري بصفة خاصة، لأن ضمان الأشياء المؤمن عليها ضد الأخطار البحرية هو بحق الطابع المميز للتأمين البحري، فطبيعة محل التأمين البحري هي التي صنعت الفرق، وخصت التأمين البحري بمجموعة من القواعد والأحكام التي انفرد بها عن باقي التأمينات الأخرى<sup>3</sup>.

وبالتالي فالخطر هو إذن من وراء القسط ومبلغ التأمين، وهو المقياس الذي يقاس به كل منهما، ووجود محل عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع وهو الخطر يقتضي توافر شروط معينة وهي على التوالي، أن يكون الخطر محتمل الوقوع<sup>4</sup>، وتعد صفة الاحتمال بالخطر العنصر الجوهرى والأساسي في عقد التأمين البحري، وتبرز هذه الصفة بشكل واضح وجلي لأنها جوهر وكنه الخطر<sup>5</sup>، وهي حقيقة ملازمة على الدوام، إذ تتصف الحوادث القابلة للتأمين البحري بأن وقوعها غير محتم، إذ من المحتمل أن تقع، وربما لا تقع، ومثال ذلك التأمين على السفينة من خطر الغرق أو التصادم، وغيرها من المخاطر التي تهددها أثناء قيامها برحلتها، فاحتمال وقوع حادث من هذه الحوادث موجود إلا أنه غير مؤكد بشكل قاطع، فيمكن أن تنهي السفينة رحلتها سالمة دون أن يتحقق أي خطر من الأخطار المشمولة بالضمان، وهنا نجد أن التأمين البحري يتصف بحالة احتمالية وبيتعد تماماً عن الحالة الحتمية، في حين نجد الحتمية تتجلى في المثال التالي، وهو أن منطقة المحيط الهادي في فصل الصيف تتعرض لهبوب رياح موسمية ممطرة لذلك فإن جميع الشحنات المنقولة على سطح السفينة في هذه المنطقة وفي موسم الصيف ستعرض وبالتأكيد إلى التضرر بماء المطر، وبذلك يتصف الخطر في هذه الحالة بصفة الخطر الحتمي ومؤكد الوقوع، كما أن هناك أخطار مستحيلة الوقوع، ومثال ذلك التأمين على البضائع في التأمين البحري، في حين أن هذه البضائع قد وصلت سالمة إلى جهة

<sup>1</sup> - Yves-Marie le jean, op, cit, p17.

<sup>2</sup> - أنور طلبية، العقود الصغيرة، عقد التأمين، المكتب الجامعي الحديث، 2004، ص 14.

<sup>3</sup> - سعيد البكوري، الخطر في التأمين البحري بالمغرب، رسالة لنيل درجة الدكتوراه، الرباط، السنة الجامعية 2001-2002، ص41.

<sup>4</sup> - جديدي معراج، (محاضرات في قانون التأمين الجزائري) المرجع السابق، ص 61-62.

<sup>5</sup> - أحمد سالم ملحم، التأمين التعاوني الإسلامي، الطبعة الأولى، المكتبة الوطنية، 2000، ص19.

الوصول، وهنا تكون البضاعة خارجة عن نطاق تأثير أخطار النقل أو التعرض إلى ضرر الأمطار، وتكون هذه الأخطار مستحيلة بعد وصول البضاعة.

ووقوع الخطر هو درجة الفرق بين حتمية الوقوع واستحالته، ووفقا للمنظور الإحصائي ما بين الصفر والواحد حيث يمثل الصفر تكامل صفة الاستحالة، ويمثل الواحد تكامل صفة الحتمية.<sup>1</sup>

وأن يكون الخطر مشروعا غير مخالف للنظام والآداب العامة، وفكرة النظام العام والآداب العامة تتسم بالمرونة، وهي فكرة تتغير بتغير الزمان والمكان، وتختلف من بلد إلى آخر، ومثال ذلك البضاعة المتمثلة في الخمر والتي تعتبر بضاعة عادية في الدول الغير مسلمة، وعلى النقيض من ذلك في الدول المسلمة.

ويدخل في نطاق ما يسمى بالنظام العام جميع القواعد التي تهدف إلى تحقيق المصالح العليا والتي تتصل بكيان الجماعة، فهي قواعد خاصة بالمصالح السياسية، أو الاجتماعية، أو الاقتصادية للجماعة، ويدخل في الآداب العامة القواعد الأخلاقية التي تسود في العلاقات الاجتماعية باعتبارها قواعد أساسية في المجتمع يحرص عليها الأفراد في علاقاتهم.<sup>2</sup>

ويكون الخطر مشروعا إذا كان متولدا عن نشاط المؤمن له غير المخالف للنظام العام والآداب العامة، لذلك لا يجوز للشخص أن يؤمن نفسه من الخطأ العمدي، حيث أنه لو أجاز ذلك لكان شأنه تشجيع المؤمن له على تعمد الأضرار بالناس وأن المؤمن سيدفع في النهاية، وهذا ما يعد مخالف للنظام العام والآداب العامة، كما لا يجوز التأمين من الغرامات المالية أو المصادرات التي يمكن أن يحكم بها في المسؤولية، حيث تعد الغرامة أو المصادرة عقوبة شخصية ويجب أن تضل كذلك، والتأمين منها يعد مخالف للنظام العام والآداب، كذلك لا يجوز التأمين من الأخطار المترتبة على الاتجار في البضائع الممنوعة أو نقلها مثل المخدرات والسلاح، أو الأخطار المترتبة عن أعمال تهريب السلع والبضائع خلافا لما تقضي به القوانين واللوائح.<sup>3</sup>

وإذا يتعلق الخطر بمحض إرادة احد المتعاقدين خصوصا المؤمن له، إذ يجب أن يكون الخطر خاضعا فقط إلى عامل المصادفة، وأن الطبيعة بعواملها الطبيعية هي المسيطرة على وقوع الخطر، أو عامل إرادة الغير، أي الفعل الضار العمدي المتأتي من الغير، وألا يكون ذلك كله أو على نحو منفرد متعلقا بمحض إرادة احد طرفي عقد التأمين سواء كان المؤمن له أو المؤمن له والسبب في ذلك أنه لو

<sup>1</sup> - شهاب احمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 128.

<sup>2</sup> - فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 106-107.

<sup>3</sup> - رمضان أبو السعود، أصول التأمين، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 323-324.

---

كان الخطر تحت تصرف المؤمن فبالتأكيد أنه سيعمد إلى منع وقوعه لكي لا يتحمل تبعات تحقق هذا الخطر، ويأخذ قسط التأمين بدون دواعي أي حق لاستحقاقه لعدم وجود الخطر، وبالتالي عدم وجود التعويض، وإذا تعلق الخطر بالمؤمن له فإنه سيلجأ إلى تحقق الخطر متى شاء بهدف الحصول على مبلغ التأمين بدون وجه حق، ومن هنا لا يمكن للمؤمن له أن يؤمن على أفعاله العمدية لأنها تتصف بصفة الحتمية ووقوعها بيد المؤمن له وحده، والتأمين البحري يشمل فقط أفعال المؤمن له المبررة، مثل رميه لبضاعة عن قصد في البحر لإنقاذ البضاعة الأخرى، أو لمنع غرق السفينة، فتحقق الخطر ووقوع الحادث بمحض إرادة احد الطرفين يخرج التأمين البحري من صفة الاحتمال، و يفقد الخطر إمكانية التأمين عليه<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - شهاب احمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 130-131.

## الفرع الثالث: السبب في عقد التأمين البحري

تعرف النظرية التقليدية السبب الذي هو ركن من أركان العقد بأنه: " الغرض المباشر الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء التزامه"، وتعرفه النظرية الحديثة بأنه: " الباعث الدافع إلى التعاقد".

ويميز رجال القانون بين سبب العقد وسبب الالتزام، فيقولون إن " سبب العقد هو ما يدفع الشخص إلى التعاقد، والدافع الباعث على التعاقد ليس واحد بالنسبة لمختلف العقود، بل هو ليس واحد بالنسبة للعقد الواحد، لأنه يختلف باختلاف العقد، أما سبب الالتزام فهو واحد لا يتغير في كل نوع من أنواع العقود".

فسبب الالتزام هو غرض المتعاقد المجرد من تعاقد، ويسمى السبب القسدي أو الغرض المباشر<sup>1</sup>، وسبب العقد هو شيء ذاتي يقوم في نفس العاقد، ويختلف من عاقد إلى آخر، ويسمى السبب الدافع الباعث، والمشرع الجزائري قد تأثر برأي الفقه الذي جمع بين السبب في العقد والسبب في الالتزام، ففي المادة 97 من القانون المدني الجزائري اسند السبب إلى العقد، وفي المادة 98 الفقرة الأولى من القانون المدني اسند السبب إلى الالتزام بالمعنى الحديث، أي الباعث الدافع الذي دفع المتعاقدين إلى إبرام العقد.<sup>2</sup>

ويذكر رجال القانون أن السبب كركن من الأركان يختلف عن الإرادة، ولكنه متلازم معها بحكم كونه الهدف الذي اتجهت الإرادة لتحقيقه، والإرادة البشرية لا يمكن أن تتحرك دون أن تتجه إلى سبب، أي دون أن ترمي إلى غرض لتحقيقه، لذلك كان السبب، فحيث توجد الإرادة يوجد السبب، ولا يتصور إرادة لا تتجه إلى سبب إلا إذا صدرت عن غير وعي كإرادة المجنون، ولكننا رأينا أن الإرادة لا يعتد بها إلا إذا صدرت عن وعي وتميز، فالإرادة المعتبرة قانوناً لا بد لها من سبب، وبهذا نجد أن السبب ركن في العقد غير ركن الإرادة، لكن الركنين متلازمين لا ينفك أحدهما عن الآخر.

ورجل القانون الفرنسي أودو (Audot) قد اشتهر بمقولة نقلها عنه الكثيرون فيما بعد وهي قوله: "إن المحل هو جواب من يسأل بماذا التزم المدين؟ وإن السبب هو جواب من يسأل لماذا التزم المدين."<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص 139.

<sup>2</sup> - فاضلي إدريس، المرجع السابق، ص 111-112.

<sup>3</sup> - عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص 140-141.

ويرى غالبية الفقهاء أن السبب في عقد التأمين عموماً وعقد التأمين البحري خصوصاً هو المصلحة المراد حمايتها من المخاطر التي تحيط بها وتهدها، وذلك هو السبب المباشر الذي يدفع بالمتعاقدين إلى إبرام عقد التأمين البحري على السفينة أو على البضائع المحملة على ظهر السفينة، ولولا المصلحة لما أقدم المؤمن له على إبرام عقد التأمين، فمصلحة المؤمن له في التأمين البحري هي حماية السفينة، أو حماية البضاعة المحملة على متن هذه السفينة من جميع المخاطر التي تهدد سلامتها خلال طول فترة الرحلة التي تقوم بها السفينة، فالمصلحة تتحقق إذا كان في بقاء ذلك الشيء المؤمن عليه منفعة مادية للمؤمن عليه، أو كان في فوائده وهلاكه خسارة مادية له<sup>1</sup>، وكما هو الحال في العقود الملزمة للجانبين، إذ يعتبر إلتزام أحد طرفي العقد سبباً لالتزام المتعاقد الآخر، فالمؤمن له يدفع القسط من أجل حماية مصالحه، وفي المقابل يحصل على الأمان ومبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر المؤمن منه<sup>2</sup>.

لكن المصلحة يجب أن تكون مشروعة وهذا ما أخذت به معظم التشريعات الحديثة ومن بينها التشريع الجزائري، حيث نصت المادة 161 من القانون المدني " لتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة"<sup>3</sup>، وقد أكدت المادة 26 من قانون التأمين على هذا المبدأ حيث نصت على أنه: "لكل شخص مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو عدم وقوع خطر أن يؤمنه"<sup>4</sup>، والمصلحة تكون مشروعة عندما لا تخالف القوانين والنظام العام والآداب العامة، لأن مخالفة القوانين أو النظام العام أو الآداب العامة يؤدي إلى بطلان عقد التأمين البحري، وورد في شأن ذلك أحكام عامة في القانون المدني وأحكام خاصة في قانون التأمين، وفي هذا الصدد نصت المادة 7 من القانون المدني على أنه إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو مخالف للنظام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - محمد جودت ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية و التطبيق، الطبعة الأولى، دار مجدلوي للنشر، الأردن، 1998 . ص35.

<sup>2</sup> - سمير صادق عادي، التأمين من الحريق، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2010، ص241.

<sup>3</sup> - القانون المدني، المعدل و المتمم آخر طبعة، الجريدة مصححة ومنقحة، 2011-2012 منشور في القانون المدني في دور الممارسة القضائية، فرتي، الجزائر. 2011-2012.

<sup>4</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>5</sup> - جديدي معراج، ( محاضرات في قانون التأمين الجزائري) المرجع السابق، ص 63-64.

## المطلب الثاني: أطراف عقد التأمين البحري ومراحل إبرامه

عقد التأمين كسائر العقود الأخرى لا بد له من أطراف، ولا بد من توافق هذه الأطراف حتى ينعقد، وانعقاده يمر بمراحل متتالية، ويتطلب توفر شروط معينة حتى يتم تكوين عقد تأمين بحري على السفينة والبضائع.

وهذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين الفرع الأول تحت عنوان: أطراف عقد التأمين البحري والفرع الثاني تحت عنوان: مراحل إبرام عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع.

### الفرع الأول: أطراف عقد التأمين البحري

وبالرجوع إلى نص المادة 2 من الأمر 07-95 نجد أن المشرع قد حدد أطراف العقد وهم المؤمن والمؤمن له، وفي بعض الحالات يتدخل الوسطاء، وسنتطرق بنوع من التفصيل إلى كل طرف.

#### أولاً: المؤمن

وهو الطرف الأول في عقد التأمين المخول بموجب القانون أن يمنح غطاء التأمين إلى الطرف الآخر وهو المؤمن له مقابل القسط<sup>1</sup>، والتأمين يقوم على فكرة المساهمة في الخسائر بين عدد من الأشخاص، والمؤمن هو الذي يتدخل لتنظيم هذه المساهمة في الخسائر، ويتطلب هذا التنظيم تقنيات وفنيات خاصة ومعقدة لا يمكن أن يقوم بها شخص طبيعي بمفرده، لهذا لا يمكن أن يكون إلا شركة تتخذ الأشكال المنصوص عليها قانوناً<sup>2</sup>، كما أن عقد التأمين البحري ينعقد على مبالغ طائلة، ويواجه أخطار جسيمة، لذلك يتطلب رؤوس أموال كبيرة لا يقوى عليها الأفراد وحتى الشركات في بعض الحالات، ولهذا السبب فإن التأمين البحري لا تباشره اليوم إلا الشركات فالمؤمن كما يقال بائع الضمان أو الأمان<sup>3</sup>.

والمادة 215 من الأمر 07-95 تنص على ما يلي: " تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ احد الشكليات الآتية:

- شركة ذات أسهم.

<sup>1</sup> - شهاب احمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 11.

<sup>2</sup> - مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص 50.

<sup>3</sup> - عبد الله محمد علي الزبيدي، إلزام المؤمن له في المحافظة على مصالح المؤمن وفق أحكام عقد التأمين وإعادة التأمين، دكتوراه دولة في القانون الخاص، الرباط، 1996، ص 65.



- شركة ذات شكل تعاضدي.

غير أنه عند صدور هذا الأمر، يمكن الهيئات التي تمارس عمليات التأمين دون أن تكون عرضها الربح أن تكتسي شكل الشركة التعاضدية.<sup>1</sup>

ومن خلال هذا النص نجد أنه يمكن لشركة التأمين في الجزائر أن تتخذ شكلا من الشكلين المذكورين، فإما أن تكون شركة أسهم فتخضع بذلك لأحكام القانون التجاري الخاصة بالشركات ذات الأسهم، وللأحكام التي ينص عليها الأمر 95-07، وإما أن تكون شركة تعاضدية وهي شركة مدنية لا تهدف للربح، ونشاطها غير تجاري، وهدفها توفير الأمان لأعضائها.

والمؤمن قد يكون شركة واحدة أو عدة شركات، يتحمل كل منها جزء من الخطر المؤمن منه ويلتزم عند وقوع الخطر بتحمل جزء من التعويض بحسب نسبة الخطر المؤمن منه، وفي هذه الحالة نكون أمام تأمين جزئي من كل مؤمن، وليس بصدد تعدد التأمينات بمعناه الحقيقي، ويلجأ المؤمن لهذه الصورة من التأمين عندما تكون قيمة الشيء المؤمن عليه ضخمة، ويرفض كل مؤمن تغطيتها على حدى بمفرده، وهذا ما نجده يتجسد في التأمين البحري على السفن في كثير من الحالات، أو تجنباً لسوء العواقب، كما لو أفلس هذا الأخير، أو تم تأمين خطر لدى مؤمن وعلى خطر آخر لدى مؤمن آخر على نفس الشيء.

أما تعدد التأمينات الممنوع هو الذي يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين، ويعني إبرام أكثر من عقد تأمين بحري على الشيء بنفس القيمة وضد نفس المخاطر لدى مؤمنين مختلفين، بغية الحصول على تعويضات تتجاوز في مجموعها القيمة الحقيقية للشيء محل التأمين<sup>2</sup> وهناك صورة أخرى لتعدد المؤمنين، وهي تتمثل في التأمين المشترك، وهي طريقة سائدة في ميدان التأمين البحري، وذلك لفوائدها الجمة بالنسبة لكلا طرفي عقد التأمين، سواء المؤمن أو المؤمن له، وهذه الطريقة نصت عليها المادة 3 من الأمر 95-07 وتنص على ما يلي: "التأمين المشترك هو مساهمة عدة مؤمنين في تغطية الخطر نفسه في إطار عقد تأمين وحيد، يوكل تسيير وتنفيذ عقد التأمين إلى مؤمن رئيسي يفوضه قانونا المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر"<sup>3</sup>، ومن خلال نص هذه المادة نجد

<sup>1</sup>- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup>- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني والثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004-2005، ص 384-385.

<sup>3</sup>- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

أنه يجب تعيين ممثل أو نائب عن جماعة المؤمنين ويسمى المؤمن الرئيسي ويكون مؤهلاً لأن يتلقى كل الوثائق والإثباتات من المؤمن له نيابة عن الجماعة، وذلك في إطار تسيير وثيقة التأمين وتنفيذها.

و إستعمال لفظ "المؤمن" للدلالة على الشركة التي تقوم بأعمال التأمين لا يثير أية إشكالات لأن هذه التسمية جرى عليها العمل في مختلف الأعراف والتشريعات العالمية، وفي مجال التأمين البحري نجد أن إستعمال هذا اللفظ هو الأنسب والأفضل، لانتشار استعماله بين القوانين والعاملين في قطاع التأمين في مختلف دول العالم، وتجنب كثرة التسميات الأخرى<sup>1</sup>.

### ثانياً: المؤمن له

جرى العمل على تسمية الطرف الذي يتعاقد مع شركة التأمين "بالمؤمن له"<sup>2</sup>، وهو الذي يتحمل جميع الالتزامات الناشئة عن عقد التأمين، والمقابلة للالتزامات المؤمن، وهو الشخص المهدد بالخطر المؤمن منه، وهو الشخص الذي يتقاضى من شركة التأمين التعويض في حالة تحقق الخطر المبين في العقد<sup>3</sup>.

والمؤمن له قد يكون شخص طبيعى أو معنوي<sup>4</sup>، ويمكن أن يكون أي شخص له مصلحة في المحافظة على سلامة الأموال المؤمنة من مخاطر السير في البحر أي الشخص الذي يهدده الخطر<sup>5</sup>، كمالك السفينة، والدائن المرتهن لها، أو مالك البضاعة، أو كل شخص له مصلحة مشروعة، كالوكيل بالعمولة للنقل، أو الناقل الذي يتعهد بنقل البضاعة<sup>6</sup>، وهذا ما أكدته المادة 93 من الأمر 07-95 بقولها: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه"<sup>7</sup>.

لكن قد يحدث أن تتوزع صفات المؤمن له على عدة أشخاص، كأن يكون طالب التأمين المتعاقد شخص والمستفيد شخص آخر<sup>8</sup>، ومثال ذلك البائع في بيع سيف حيث يؤمن البضائع البائع لحساب المشتري، وقد يكون التأمين لحساب شخص غير معروف وقت التعاقد ولكنه سيعرف فيما بعد عند

<sup>1</sup> - عبد الله محمد علي الزبيدي، المرجع السابق، ص 66.

<sup>2</sup> - عبد الله محمد علي الزبيدي، المرجع نفسه، ص 67.

<sup>3</sup> - عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص 68.

<sup>4</sup> - خديجة بقال، التأمين البحري على البضائع، رسالة دكتوراه، الرباط، 2003-2004، ص 26.

<sup>5</sup> - أبي الفضل هاني بن فتحي آل الحديدي المالكي الاسكندري، المرجع السابق، ص 67.

<sup>6</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 383.

<sup>7</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>8</sup> - رمضان أبو السعيد، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 521.

وقوع الحادث، وتحقق الخطر المبين في عقد التأمين البحري، ويسمى هذا التأمين بالتأمين لحساب من يثبت له الحق فيه، وهو تأمين كثير الوقوع وشائع بالنسبة للتأمين على الشحنات بواسطة الوثيقة العائمة، وذلك لكثرة التعاملات الواردة على البضائع أثناء نقلها في البحر، ويعتبر هذا التأمين من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير، لكن يشترط فيه أن يكون للمؤمن له أو للمستفيد مصلحة في عدم حصول الخطر المشمول بالضمان<sup>1</sup>.

كما يمكن للمؤمن له أن يتعاقد مع شركة التأمين إما بالأصلالة عن نفسه، وإما عن طريق نائب له، وهذا النائب قد يكون وكيلًا عن المؤمن له، فتطبق عليه أحكام الوكالة في العلاقة بين المؤمن له والوكيل، وينصرف اثر العقد مباشرة إلى الموكل دون الوكيل<sup>2</sup>، لكن قد يكون النائب فضولياً دون وكالة، فيبرم تأميناً عاجلاً، وطالما توافرت شروط الفضالة فإن اثر عقد التأمين البحري ينصرف إلى المؤمن له إذا اقره لاحقاً، لأن الإقرار اللاحق كالإذن السابق<sup>3</sup>.

فالمؤمن له قد يقصد به طالب التأمين المتعاقد المكتتب في الوثيقة، أي الشخص الذي يتعهد بتنفيذ الإلتزامات المقابلة للمؤمن، وقد يقصد به الشخص المستفيد، أي الذي يؤدي إليه مبلغ التأمين<sup>4</sup>.

### ثالثاً: الوسطاء

وسطاء التأمين في الأمر 07-95 هم الوكيل العام، والسمسار، وبصدور قانون 04-06 تم إضافة البنوك والمؤسسات المالية الأخرى إلى قائمة الوسطاء.

#### أ- الوكيل العام

لا يكون إلا شخص طبيعى، وهو وكيل شركة التأمين المكلف بإبرام وتسيير عمليات التأمين لحساب شركة أو عدة شركات تأمين، ويقوم ببيع وثائق التأمين لحسابها، كما يقوم بتقديم المشورة التأمينية السليمة للمؤمن لهم، وإعلامهم بضرورة تغطية الأخطار عن طريق الوثائق الصادرة من طرف الشركة التي يمثلها<sup>5</sup> بموجب عقد تعيين، وقد ورد تعريف هذا العقد الذي يعين بموجبه الوكيل العام في المادة 7 من المرسوم 341-95 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 المتضمن القانون الأساسي

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص383.

<sup>2</sup> - Hubert Croutel, le contrat d'assurance, 2<sup>e</sup> édition, Dalloz, P 23.

<sup>3</sup> - رمضان أبو السعيد، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 522.

<sup>4</sup> - فتحي عبد الرحيم عبد الله، التأمين قواعده أسسه ومبادئه العامة، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1997، ص207.

<sup>5</sup> - مريم عمارة، المرجع السابق، ص60.

للكيل العام، وتنص على أنه: " اتفاقية مكتوبة تحدد الشروط التي يمارس بموجبها الكيل العام مهامه "، كما ورد ذكر عقد التعيين طبقا للمادة 254 من الأمر رقم: 07-95.

والمشروع قد أعطى لعقد التعيين صفة الوكالة عندما نص في المادة 253 الفقرة 2 من المرسوم 95-341 على أنه: " يضع الكيل العام بصفته وكيلًا :

- كفاءته التقنية تحت تصرف الجمهور قصد البحث عن عقد التأمين واكتتابه لحساب موكله،
- خدماته الشخصية وخدمات الوكالة العامة تحت تصرف الشركة أو الشركات التي يمثلها بالنسبة للعقود التي توكل له إدارتها.<sup>2</sup>

وتضيف المادة 255 الفقرة الثانية من نفس المرسوم على أنه: " يجب على الكيل العام للتأمين أن يخصص إنتاجه للشركة أو الشركات التي يمثلها بخصوص عمليات التأمين التي أعتمد من أجلها. "

والعمليات التي يبرمها الكيل تلزم الشركة الموكلة باعتبارها مسؤولة عنه مدنيا، كما أن مسؤولية الكيل المدنية يمكن أن تقوم في مواجهة الشركة الموكلة في حالة ارتكابه أخطاء مهنية وطبقا للمادة 3 من المرسوم التنفيذي 95-341 فإن الكيل العام يجب أن يخصص كل إنتاجه إلى الشركة التي وكلته وفق عقد التعيين، وأنه لا يمثل شركة التأمين إلا بعمليات التأمين التي وكل بشأنها.

فيما يخص مهام ومسؤولية شركات التأمين عن أخطاء الكيل العام للتأمين، وكيفية انتهاء مهامه فقد نظمها المرسوم التنفيذي رقم: 95-340 المؤرخ في 30-10-1995 المحدد لشروط منح وسطاء التأمين الاعتماد، والأهلية المهنية، وسحبها منهم، ومكافئتهم، ومراقبتهم.

و للالتحاق بمهنة الكيل العام لابد من الحصول على الاعتماد، لكن هذا الاعتماد يتوقف على شروط خاصة نصت عليها المادة 16 من المرسوم التنفيذي 95-340، طبقا لهذه المادة يجب أن يكون طالب الاعتماد حسن الخلق، جزائري الجنسية، بالغا من العمر 25 سنة، وأن تكون لديه الكفاءة المهنية المطلوبة، وأن يمتلك الضمانات المالية اللازمة، كما عليه أن يودع كضمان مالي كفالة لدى الخزينة العمومية، أو كفالة مصرفية تقدر بخمسمائة ألف دينار (500.000 د ج).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 95-341 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416، الموافق ل30 أكتوبر 1995 يتضمن القانون الأساسي للكيل العام للتأمين، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / العدد 65.

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 95-341 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416، الموافق ل30 أكتوبر 1995 يتضمن القانون الأساسي للكيل العام للتأمين، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / العدد 65.

<sup>3</sup> - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 61-62.

ودائرة اختصاص الوكيل العام للتأمين تحدد بموجب عقد التعيين، وتتمثل في دائرة إدارية من الإقليم الوطني سواء كانت ولاية، أو دائرة، أو بلدية، وتتماشى مع آخر تقييم إداري تعترف به السلطات الإدارية المختصة، ولا يمكن تغيير دائرة الاختصاص إلا باتفاق بين شركة التأمين والوكيل، وذلك طبقاً للمادة 16 من المرسوم التنفيذي 95-341.

وفي مادة التأمين البحري شركة التأمين يمكن أن تكلف وكيل مكتب في تمثيلها في دولة معينة، أو منطقة معينة من دولة معينة.

وفي مقابل الخدمات التي يؤديها الوكيل العام المتمثلة في إبرام وتسيير عمليات التأمين المسندة إليه فإنه يتقاضى عمولة تحدد نسبتها في عقد التعيين، وهذه العمولة تشمل عمولة المساهمة كمكافئة على الإنتاج، زائد عمولة التسيير عن الأعمال المنصوص عليها في عقد التعيين، وذلك طبقاً لنص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 95-341، والوكيل العام يجب ألا يمثل إلا شركة تأمين واحدة لعمليات التأمين ذاتها.

#### ب- السمسار

سمسار التأمين يمكن أن يكون شخص طبيعي أو معنوي، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين وشركة التأمين، وهو وكيل المؤمن له ومسؤول اتجاهه، ولذلك يجب أن يتحرى رغباته، كما عليه أن يحصل له على أفضل العروض والأسعار، ومهمة سمسار التأمين يجب أن تكون مهمة الصديق لعملائه الذين أولوه ثقتهم للقيام بهذا العمل.<sup>1</sup>

ويعتبر سمسار التأمين تاجراً في مفهوم القانون التجاري، إذن فهو يخضع لهذا القانون على أساس أن نشاطه تجاري، ويترتب على ذلك وجوب التسجيل في القانون التجاري.

وتنص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم : 95-340 المتعلق بشروط منح الإعتماد بأنه : " تتوقف ممارسة مهنة سمسار التأمين على اعتماد يمنحه إياه الوزير المكلف بالمالية بقرار بعد استشارة المجلس الوطني للتأمينات.<sup>2</sup>"

وفيما يتعلق بشروط منح الإعتماد، فإن الأمر يختلف بين الأشخاص الطبيعية و الأشخاص المعنوية، فإذا كان سمسار التأمين شخصاً طبيعياً فإنه تشترط فيه نفس الشروط المتعلقة بالوكيل العام

<sup>1</sup> - جمال الحكيم، التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1955، ص 19-20.

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم: 95 - 340 مؤرخ في 6 جمادى الثانية عام 1416، الموافق لـ 30 أكتوبر 1995 يحدد شروط منح وسطاء التأمين الإعتماد و الأهلية المهنية و سحبه منهم، ومكافأتهم، ومراقبتهم، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / العدد 65.

للتأمين، أما إذا كان سمسار التأمين شخصا معنويا فإنه توجد شروط تتعلق بمسيرى شركات السمسرة من جهة، وشروط تتعلق بالشركاء في شركة السمسرة من جهة أخرى.

وبالنسبة لمسير شركة السمسرة فحتى يحصل على الإعتماد يجب أن يكون حسن الخلق، بالغا 25 سنة على الأقل من العمر، جزائري الجنسية، حائزا على الكفاءة المهنية المطلوبة.

أما بالنسبة للشريك في شركة السمسرة، فيجب أن يكون ذا خلق حسن، جزائري الجنسية مقيما في الجزائر، ولم يشترط فيه سنا معينة، ويشترط امتلاكه للضمانات المالية المطلوبة، وأن يكون رأسمال الشركة التي يكون شريكا فيها محررا حسب النظام المعمول به في الجزائر<sup>1</sup>.

مما سبق نستشف أنه لممارسة مهنة سمسار التأمين لابد من توفر ثلاثة شروط هي:

1- التدوين في السجل التجاري، وتحمل التزامات التاجر طبقا للمادة 259 من الأمر 07-95 التي

تنص: "مهنة سمسار التأمين نشاط تجاري، وبهذه الصفة يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري كما يخضع للالتزامات الأخرى الموضوعة على عاتق كل تاجر."

2- الحصول على اعتماد من وزير المالية وفقا للمادة 260 من الأمر 07-95 التي تنص: "فضلا

عن الشروط المنصوص عليها في المادة 259 أعلاه، لا يمكن لسمسار التأمين أن يمارس نشاطه إلا بعد الحصول على اعتماد تسلمه له إدارة الرقابة."

3- اكتتاب عقد تأمين المسؤولية المدنية المهنية طبقا للمادة 261 من الأمر 07-95 التي تنص:

"يجب على كل سمسار للتأمين أن يكتتب تأمينا لتغطية التبعات المالية التي قد تتعرض لها مسؤوليته المدنية المهنية."<sup>2</sup>

وتعود صلاحية سحب اعتماد السمسار إلى الوزير المكلف بالمالية، الذي يصدر قراره بعد استشارة المجلس الوطني للتأمين.

ويكافئ سمسار التأمين على شكل علاوات تتمثل في نسب مئوية حسب مبلغ القضايا التي يحضرها للشركة.

### ج- البنك والمؤسسات المالية

<sup>1</sup> - مريم عمارة، المرجع السابق، ص 63.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الجزائرية لسنة 1995 / رقم 13 .

---

يتم تسويق منتوجات التأمين عن طريق البنوك والمؤسسات المالية المختلفة، وهذا التسويق تم استحداثه بموجب القانون 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 حيث تنص المادة 252 " ... يمكن شركات التأمين توزيع منتوجات التأمينات عن طريق البنوك والمؤسسات المالية وما يشابهها، وغيرها من شبكات التوزيع.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق الفقرة الأخيرة من هذه المادة عن طريق التنظيم.<sup>1</sup>

وتطبيقا لهذا القانون تم استحداث مكاتب تعنى بتسويق منتوجات التأمين داخل هذه المؤسسات المالية المختلفة، حيث تقوم هذه المكاتب بعرض المنتوجات المخولة بتسويقها على الزبائن المتوافدين على مؤسساتهم ، وترغيبهم في هذه المنتجات وبيان ايجابياتها .

---

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة 1995/ رقم13، المعدل و المتم بالقانون 06- 04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة2006 /رقم: 15.

## الفرع الثاني: مراحل إبرام عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع

إكتتاب عقد التأمين البحري يمر بمرحلتين أساسيتين، أولهما خاصة بجمع المعلومات الخاصة بالمؤمن له، وكذا المعلومات المتعلقة بالشيء المؤمن عليه والظروف المحيطة به، والمرحلة الثانية تتعلق باتخاذ قرار حول طلب التأمين، وفي حالة قبوله تحرير وثيقة التأمين.

تبدأ مراحل إبرام عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع بتقديم المؤمن طلب التأمين الذي أعده مسبقاً إلى المؤمن له، الذي يرغب في تأمين نفسه ضد خطر معين، ويمكن للمؤمن له أن يخاطب المؤمن بشكل مباشر عن طريق وكيل له، والغالب أن المؤمن هو الذي يرسل مندوبيه إلى الأشخاص في موطنهم لحثهم على إبرام عقود التأمين من خلال بيان مزاياها، والأنواع المناسبة منها، وما يمكن الحصول عليه من تسهيلات، فإذا اقتنع قدم له الوسيط نموذجاً مطبوعاً لطلب التأمين ليقوم بملء بياناته<sup>1</sup>.

وفي التأمين البحري فإن الوسيط البحري يعد وجوده ضرورياً إن لم يكن إلزامياً في بعض الحالات، حيث أن معظم إجراءات إصدار وثائق التأمين البحري تبدأ عن طريق السمسار البحري، ودوره يتجسد ويتضح في السوق الانجليزي، والأوربي والأمريكي<sup>2</sup>.

وغالبا ما يأخذ طلب التأمين شكل استمارة تحتوي على عدد من الأسئلة يجب عليها طالب التأمين بوضوح ودقة وصدق<sup>3</sup>، ومهما اختلف شكل الاستمارة أو الأسئلة المدونة بها يكون الهدف منها واحد دائماً وهو إعطاء شركة التأمين البيانات الضرورية عن موضوع التأمين، حتى يقرر ما إذا كان يقبل أو يرفض الطلب، وفي حالة قبوله للطلب، وما هي الشروط التي تراها ضرورية لقبوله<sup>4</sup>.

واهم البيانات التي يجب أن يحتويها طلب التأمين ما يلي:

- تحديد الخطر المطلوب التأمين عليه بشكل واضح وجلي، والعوامل المؤثرة في احتمالاته أو جسامته.
- جميع الظروف المحيطة بالخطر الذي يهدد السفينة أو البضائع.
- كيفية دفع الأقساط ومواعيد الدفع.

<sup>1</sup> - محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 127.

<sup>2</sup> - إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، جامعة الإسكندرية، عدم وجود دار النشر، 2006، ص 367.

<sup>3</sup> - محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 101.

<sup>4</sup> - عبد العزيز فهمي هيكل، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، 1985، ص 63.



- مدة التأمين ووقت بدئها وتاريخ انتهائها.<sup>1</sup>

- وصف شامل لمحل التأمين، فإذا كان المحل سفينة بين طالب التأمين اسمها، وجهة وسنة صنعها، وترتيبها في السجلات الدولية، والخط أو الخطوط الملاحية التي تعمل عليها اسم صاحب السفينة وجنسيته، واسم الربان الذي يعمل عليها، والشهادات الحاصل عليها وبيان نوع الرحلة التي يرغب طالب التأمين في التأمين عليها، وبيان اسم السمسار البحري إذا كان يوجد.

أما إذا كان محل التأمين هو البضاعة، فيبين طالب التأمين نوع البضاعة، وقيمتها وطريقة تغليفها، ورقم الاعتماد المستندي المفتوح بالبنك، وبيان سعر تقويمها، ثم بيانات عن رسم المؤمن له، واسم المستفيد من التأمين في حالة وقوع خسارة، يلي ذلك ذكر بيانات عن اسم السفينة التي سيتم شحن البضاعة عليها، ومكان بدء ونهاية سريان التأمين، واسم سمسار التأمين إذا كان موجوداً.<sup>2</sup>

وطلب التأمين لا يعد بالنسبة للمؤمن ملزماً، سواء حين يسلمه إلى راغب التأمين أو حين يتسلمه منه بعد التوقيع عليه، وإلا لجعلنا المؤمن في حالة إيجاب دائم مراعاة لوضعه المهني<sup>3</sup> فطلب التأمين مجرد عرض تمهيدي يمثل دعوة للتعاقد، يكون لشركة التأمين الحرية في قبوله أو رفضه<sup>4</sup>، وهذا العرض التمهيدي يوزع على عدد كبير من راغبي التأمين للتعرف على الأخطار المراد تأمينها، ودراسة مدى إمكانية تغطيتها وانتقاء المناسب منها، ومن جهة فـلشركة التأمين الحرية التامة في قبول التأمين أو رفضه دون أي مسؤولية عليها.

كما لا يعتبر طالب التأمين ملزماً بطلب التأمين، سواء كان هذا الطلب في صورة أجوبة عن الأسئلة المطبوعة بالنموذج المقدم من المؤمن، أو في صورة طلب تم تحريره على ورقة عادية لأن طلب التأمين مجرد استعلام عن شروط التعاقد، ومن هنا يجوز لطالب التأمين الرجوع عنه في أية لحظة، وإذا وصل رد شركة التأمين فلا يكون طالب التأمين ملزماً بإبرام العقد، بل له حرية الرفض أو القبول دون أدنى مسؤولية، وهذا ما استقر عليه العرف التأميني.<sup>5</sup>

<sup>1</sup>- شهاب احمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 53.

<sup>2</sup>- إبراهيم عبد ربه، المرجع السابق، ص 368.

<sup>3</sup>- نبيل إسماعيل رسلان، التأمين في مجال المعلومات والشبكات، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص 202.

<sup>4</sup>- خديجة بقالي، المرجع السابق، ص 29.

<sup>5</sup>- محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 128.

ولكن ورغم كون طلب التأمين غير ملزم في المرحلة الأولى إلا أنه يتعين عدم التقليل من أهميته، لأنه إذا كانت تصريحات طالب التأمين لا تسمح بإنشاء العقد إلا أنها تعد عنصراً لإنشائه<sup>1</sup>.

والدور الحقيقي والاهم لطلب التأمين يتجلى ويتضح بعد انعقاد عقد التأمين البحري، لكونه يتضمن ما يلي:

- الإيجاب البات لطلب التأمين.
- يتضمن تفاصيل الخطر المشمول بالضمان.
- يتضمن الظروف المحيطة بهذا الخطر.
- يكون بمثابة مرجع للمؤمن بجميع ما يتعلق بالخطر المؤمن منه.
- تكون البيانات الموجودة في طلب التأمين مأخوذة بعين الاعتبار، ويكون المؤمن له مسؤولاً عن صحتها.

وعلى ضوء ذلك يكون طلب التأمين في هذه المرحلة ملزماً للمؤمن له بجميع بياناته<sup>2</sup>.

وطلب التأمين عندما يصل إلى المؤمن يحتاج إلى وقت ليس بالقليل من أجل إجراء دراسة معمقة، والتأكد من بياناته وتفحصها بتمعن، وذلك ما يؤدي إلى مرور فترة طويلة بين تقديم الطلب وصدور قرار من المؤمن بشأن هذا الطلب المقدم، وطالب التأمين خلال هذه الفترة لا يعلم ما إذا كان المؤمن سيقبل طلبه أم لا، وهذا ما يترك طالب التأمين في حالة قلق وترقب لرد شركة التأمين، وذلك ما يمنعه من التفاوض مع شركة أخرى انتظاراً لرد الشركة التي أودع طلب التأمين لديها، وخلال كل هذه المدة، يكون الخطر موجوداً، وتتملك طالب التأمين الخشية من مباغاة الخطر المقدم الطلب بشأنه في أثناء فترة الانتظار وقبل توقيع وثيقة التأمين البحري، وهذا ما يدفع طالب التأمين إلى تحمل خسارة لا قبل له بها، ومراعاة لكل هذه الظروف التي تحيط بطالب التأمين يمكن له الحصول على ضمان مباشرة بعد تقديم طلب التأمين إلى شركة التأمين، وذلك عن طريق مذكرة التغطية المؤقتة.

من خلال المذكرة المؤقتة يتعهد المؤمن بأن يتحمل مباشرة وعلى الأقل بصفة مؤقتة نتائج الخطر المقدم بشأنه طلب التأمين<sup>3</sup>، وتسمى أيضاً بمذكرة الضمان أو رسالة الضمان، ويجب أن تكون مطابقة

<sup>1</sup> - نبيلة إسماعيل رسلان، المرجع السابق، ص 23.

<sup>2</sup> - شهاب احمد جاسم العنكي، المرجع السابق، ص 52.

<sup>3</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 536.

للشروط الجوهرية الواردة في طلب التأمين<sup>1</sup>، والمذكرة المؤقتة تصدر من المؤمن وعليها توقيعها، ومع ذلك تعتبر تسجيلاً لاتفاق يكون قد تم بين الطرفين ولكن بشكل مؤقت<sup>2</sup>، فهي تشهد على رضا المؤمن في هذا الاتفاق، أما رضا المؤمن له فيشهد عليه طلب التأمين المقدم منه، ثم تسلمه للمذكرة، ودفعه لقسط التأمين<sup>3</sup>، ويقصد بها تعهد المؤمن بضمان المؤمن له وإعطائه التغطية الضرورية بصورة مؤقتة<sup>4</sup>.

ولصحة المذكرة المؤقتة لا بد أن تتضمن العناصر الرئيسية للتأمين، خاصة الخطر المؤمن منه ومبلغ التأمين، والقسط، ومدة التأمين، ولكن شرطها الأساسي الوحيد أن يوقع المؤمن عليها<sup>5</sup> ويمكن أن يرجع بعد ذلك في شأن البيانات، والشروط التفصيلية إلى البيانات، والشروط العامة التي يضعها المؤمن في نماذج وثائق التأمين المطبوعة، والتي يتعامل على أساسها<sup>6</sup>.

ومذكرة التغطية المؤقتة تعبير عن التزامات متبادلة، فالطرفين يلتزم كل منهما في مقابل الآخر، وهي يمكن أن تكون دليل مؤقت على اتفاق نهائي، وقد تكون وسيلة إثبات نهائية لعقد مؤقت<sup>7</sup>.

وتختلف طبيعة المذكرة المؤقتة ومدى حجيتها باختلاف الغاية منها، فقد يقصد منها أن تكون دليلاً مؤقتاً على حصول اتفاق نهائي، وإما أن تكون مجرد اتفاق مؤقت، ففي حالة الاتفاق المؤقت يكون القصد من تسليم المذكرة المؤقتة لطالب التأمين أن تكون بمثابة دليل مؤقت على حصول الاتفاق على التأمين مع احتفاظ كل طرف بحقه في العود عن هذا الاتفاق بعد إتمام العقد النهائي وفي هذا الفرض لم يبق للمؤمن بالبت نهائياً في طلب التأمين قبولاً أو رفضاً، إذ يحتاج إلى الوقت لكي يتثبت من حقيقة الخطر، أو لم يكن الوسيط مزوداً بسلطة إبرام العقد، حيث يتعين عليه الرجوع إلى المركز الرئيسي للشركة، وفي هذه الحالة وأمثالها يتم إعطاء طالب التأمين مذكرة تغطية حتى يتضح موقف الشركة النهائي، وإذا وقع الحادث المؤمن منه خلال المدة التي تمضي حين تسليم المذكرة المؤقتة ووصول رد شركة التأمين بالرفض التزمت هذه الأخيرة بدفع عوض التأمين<sup>8</sup>، أما في حالة قبول شركة التأمين

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (الوجيز في قانون التأمين) المرجع السابق، ص 114-115.

<sup>2</sup> - Didier Krajieski, droit des assurance, 2<sup>e</sup> édition, Editions Montchrestien, 2<sup>e</sup> édition, Paris. 2008, P122.

<sup>3</sup> - فتحي عبد الرحيم عبد الله، المرجع السابق، ص 208.

<sup>4</sup> - إدريس الضحال، الوجيز في حوادث السير، دار النشر المغربية، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، 1980، ص 49.

<sup>5</sup> - فتحي عبد الرحيم عبد الله، المرجع السابق، ص 223.

إدريس الضحال، المرجع السابق، ص 205.

<sup>7</sup> - Mireille Berbari... exts, Les marchés publics d'assurance, éditions l'argus, P 218.

<sup>8</sup> - رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 422.

تأمين الخطر بصورة نهائية غير أن إعداد وثيقة التأمين كمحرر أصلي للعقد يستغرق فترة من الزمن، ويكون المؤمن له بحاجة إلى مستند لإثبات وجود العقد أو تقديمه لجهة معينة، يمنحه المؤمن مذكرة التغطية المؤقتة كدليل لإثبات مؤقت على وجود العقد النهائي إلى حين تحرير الوثيقة النهائية، وتقوم الوثيقة مقام العقد النهائي في خلال تلك الفترة.

وفي هذه الحالة تلحق صفة التأمين المذكورة ذاتها أي المحرر الكتابي الذي يتضمنها وليس الضمان الذي تمنحه، لأن هذا الضمان مستمد من العقد الذي تم إبرامه نهائياً وليس بصورة مؤقتة لذلك فإن المذكرة تتضمن القواعد الأساسية، والعناصر التي يقوم عليها العقد، وتنشأ عنها كافة الالتزامات والحقوق المترتبة على عقد التأمين<sup>1</sup>.

وعند الاتفاق على جميع الشروط والظروف المحيطة بالخطر وإعداد وثيقة التأمين تكون هذه الوثيقة هي النموذج النهائي المثبت لعقد التأمين، ولم يتطلب القانون شكلاً معيناً يفرغ فيه عقد التأمين، فيمكن أن يحرر مطبوعاً أو مكتوباً باليد، غير أن العرف قد جرى على إعداد نماذج مطبوعة تتضمن شروطاً متماثلة بالنسبة للخطر الواحد، ولا تختلف من شركة إلى أخرى، لذلك يكفي المؤمن بإضافة الشروط والبيانات الخاصة بوثيقة التأمين للتوقيع عليها، ووثيقة التأمين هي عقد التأمين ذاته لكن جرت العادة بأن يتخذ صورة وثيقة، والبيانات التي تضاف إليها هي التي تخص وثيقة التأمين باعتبارها عقداً مبرماً مع مؤمن له معين ومحدد<sup>2</sup>.

ووثيقة التأمين البحري على السفينة أو البضائع تتضمن نوعين من الشروط، شروط عامة ومطبوعة على النموذج الذي يعده المؤمن، وتكون موحدة بالنسبة للنوع الواحد من التأمين، وهذه الشروط لا بد أن يؤشر عليها من قبل إدارة الرقابة، ولقد أكدت على ذلك المادة 227 من الأمر 07-95 حيث تنص: " تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها لتأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفرض العمل بشروط نموذجية "، وهناك شروط خاصة بكل عقد تأمين بحري على حدى، وتختلف من وثيقة إلى أخرى بحسب الخطر المؤمن منه والقسط ومبلغ التأمين، ومدته وأطرافه، لذلك تكتب بخط اليد، أو بالآلة الكاتبة لتمييزها عن الشروط العامة، وإذا تعارضت الشروط العامة مع الشروط الخاصة، فإن العبرة تكون بالشروط الخاصة باعتبارها تعديلاً للشروط العامة، أو نسخاً للحكم المخالف فيها، ويجب أن تكون بيانات وثيقة التأمين البحري مطابقة لما تم الاتفاق عليه،

<sup>1</sup>- محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 130.

<sup>2</sup>- عبد الرزاق السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني الجديد. عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة والتأمين) المرجع السابق، ص 130.

<sup>3</sup>- محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 131.

فإذا وجد المؤمن له في الوثيقة بعد تسليمها بياناً مخالفاً كأن له أن يطلب تصحيحه، ووجب على المؤمن إجراء التصحيح متى اثبت المؤمن له صحة ما يدعيه، لكن سكوت المؤمن له عن طلب التصحيح مدة طويلة يمكن أن يأخذ مأخذ القبول الضمني بالشروط المدونة في الوثيقة<sup>1</sup>.

والأصل أن تحرر وثيقة التأمين البحري باللغة العربية، إلا أن ذلك لا يمنع ترجمتها إلى أية لغة أجنبية، وفي حالة اختلاف النصين يأخذ بالنص العربي، كما يجب أن تكتب وثيقة التأمين بحروف واضحة وظاهرة<sup>2</sup>، وهذا ما أكدت عليه المادة 7 من الأمر 07-95.

كما أوجب المشرع الجزائري أن تكون شروط البطلان والسقوط بارزة بشكل ظاهر يوجه إليها النظر، وإلا كانت باطلة لا يحتج بها المؤمن.

وأوجب أيضاً أن يكون شرط التحكيم وارداً في صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة، أما إذا لم يندرج في الشروط الخاصة المطبوعة فإنه يكون باطلاً لا يحتج به على المؤمن له، ومادام شرط التحكيم قد ورد في صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة، فإنه يكون صحيحاً، مكتوباً كان أو مطبوعاً، وهذا ما نصت عليه المادة 622 من القانون المدني ووضحته.

ويرتبط شكل وثيقة التأمين البحري بإمكانية تداولها، فيجوز أن تكون الوثيقة اسمية لمصلحة شخص معين، وفي هذه الحالة لا بد لانتقال الحق فيها من شخص إلى آخر من إتباع قواعد حوالة الحق، ويجوز أن تكون وثيقة التأمين البحري لحاملها فيتم تداولها عن طريق المناولة اليدوية<sup>3</sup> ولا يوجد ما يمنع من أن تكون وثيقة التأمين البحري في صورة وثيقة إيدنية وعندئذ تنتقل بالطرق المقررة لانتقال الوثائق الإيدنية، أي تنتقل بالتظهير ولو كان التظهير على بياض<sup>4</sup>.

ومها كانت الصورة التي اتخذتها وثيقة التأمين البحري، فإنها تكتب في عدد من النسخ يساوي عدد الأطراف ذو المصالح المتميزة، ويستلم كل طرف نسخة، وتكون هناك عادة نسخة إضافية يحتفظ بها

<sup>1</sup> - مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 209.

<sup>2</sup> - محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 132.

<sup>3</sup> - مصطفى محمد الجمال، التأمين البحري- دراسة علمية، عملية، قانونية، (د ط)، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1955، ص

209.

<sup>4</sup> - Cesar Ancy et Lucien sicot, La loi sur le contrat d' assurance, Troisième édition, Librairie générale , Paris , 1955, P60.

الوسيط، فإذا لم يتعدد المؤمن والمؤمن له فإن الوثيقة تكتب من ثلاث نسخ، يحتفظ المؤمن بواحدة منها، ويسلم الوسيط نسختين، فيحتفظ هذا بواحدة منها لنفسه ويسلم الأخرى للمؤمن له<sup>1</sup>.

وأما بيانات وثيقة التأمين التي ينبغي على الطرفين المكتتبين التوقيع عليها إجبارياً فيجب أن تكون بحروف واضحة<sup>2</sup>، وقد نصت عليها المادة 98 من الأمر 95-07 بقولها: "يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي:

- 1- تاريخ ومكان الاكتتاب.
- 2- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد أو لحساب من سيكون له الحق.
- 3- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.
- 4- الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.
- 5- مكان الأخطار المؤمن عليها.
- 6- مدة الأخطار المؤمن عليها.
- 7- المبلغ المؤمن عليه.
- 8- مبلغ قسط التأمين.
- 9- الشرط الأدنى لحامله إذا اتفق عليه.
- 10- توقيع الطرفين المتعاقدين.<sup>3</sup>

فوثيقة التأمين البحري لا بد من تحديد تاريخ ومكان اكتتابها، لأن تاريخ توقيع المؤمن على الوثيقة هو الذي يحدد الوقت الذي قبل فيه المؤمن نهائياً إبرام العقد، ولكن قد لا يتم العقد إذا اتفق على أن يكون إتمامه من وقت وصول الوثيقة الموقعة من المؤمن إلى طالب التأمين، وعلى ذلك فإن تحديد وقت تمام العقد هو الذي يحدد اللحظة التي لا يجوز بدءاً منها الرجوع عن العقد لا من قبل المؤمن، ولا من جهة طالب التأمين<sup>4</sup>، كما تبدو أهمية هذه اللحظة في أنها هي اللحظة الأخيرة التي يتعين على طالب التأمين قبل حلولها أن يبادر إلى الإدلاء بسائر البيانات الكفيلة بتمكين المؤمن من تقدير وتكوين فكرته

<sup>1</sup> - عبد الرزاق احمد السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني الجديد. عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة والتأمين) المرجع السابق، ص1198-1199.

<sup>2</sup> - Cesar Ancey et Lucien sicot, Op, cit, p54.

1- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>4</sup> - محمد التغويني، القانون البحري والتأمين البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الأمنية، الرباط، 2010، ص35.

عن الخطر بشكل واضح، فإذا كان يعلم بيانا متعلقا بالخطر قبل هذه اللحظة ولم يدلي به فإنه يتعرض للجزاءات التي نص عليها القانون في هذا الشأن، كما أن تاريخ إتمام العقد في لحظة معينة يعد أساسا لترتيب العقود عند تعدد التأمين من ذات الخطر<sup>1</sup> وكذا تحديد مكان اكتتاب وثيقة التأمين البحري من أجل تحديد القوانين الواجب تطبيقها، لأن التأمين البحري ذو طابع دولي ليس محصورا بإقليم دولة معينة.

ويذكر في وثيقة التأمين بشكل مفصل اسم الأطراف المتعاقدة، فيذكر عادة إلى جانب اسم المؤمن له، لقبه وموطنه ومهنته<sup>2</sup>، وإذا كان المؤمن له شركة يذكر اسمها والمكان الذي توجد به الشركة، وفيما يتعلق بالمؤمن يذكر اسم الشركة ومقر أعمالها الرئيسي<sup>3</sup>، وعند الاقتضاء يشار إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

كما يحدد في وثيقة التأمين البحري الشيء أو المنفعة المؤمن عليها، إذ يجب أن تعين الأشياء المؤمن عليها بشكل جوهري، بحيث أن التمييز بين الوثائق يتم على أساس التمييز بين الأشياء المؤمن عليها<sup>4</sup>.

وفي وثيقة التأمين البحري على السفينة يجب أن تعين السفينة وتحدد ذاتيتها، ويذكر اسمها وحمولتها، وجنسياتها، والنوع، والغرض من الملاحة، والدرجة، وتعيين السفينة ضروري لتمكين المؤمن من تقدير بعض الأخطار التي تتعرض لها السفينة، وبالتالي من تحديد قسط التأمين وتقدير المؤمن لهذه الأخطار يستند إلى تصنيف السفن، وتصنيف السفن يكون عادة بحسب طبيعة بنائها، وأدائها المسيرة، وعمرها، وجنسياتها، وتقسّم إلى درجات ثلاث هي، درجة أولى تكون ضمنها السفن المصنوعة من الحديد أو الصلب، ومزودة بمحركات ميكانيكية، ولا يزيد عمرها عن 20 أو 25 سنة، ودرجة ثانية تكون ضمنها السفن التابعة لبعض البلدان، أو التي تنقص حمولتها عن 500 طن، ودرجة ثالثة وهي السفن المبنية من الخشب، والسفن الشراعية المزودة بمحرك مساعد.

وأما وثيقة التأمين البحري على البضائع فيجب أن تتضمن بيان جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها، ويكفي في هذا الصدد ذكر بيانات سند الشحن في الوثيقة، وتعين السفينة التي ستشحن بها البضائع المؤمن عليها، أما البضائع المغطاة بالوثائق العائمة أو وثائق الاشتراك فإنها لا تتضمن تعيينا

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، ( شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 545.

<sup>2</sup>- محمد التغدويني، المرجع السابق، ص 42.

<sup>3</sup>- عبد الرزاق السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة والتأمين)

المرجع السابق، ص 1190.

<sup>4</sup>- محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 110.

للسفينة، وإنما يتم تحديد نوع أو فئة السفن التي يمكن أن تشحن عليها البضائع، أو تستثنى بعض أنواع أو فئات هذه السفن.

ويبين أيضا في وثيقة التأمين البحري على السفينة أو البضائع الأخطار التي يشملها التأمين ويغطيها، وفي حالة تحققها يكون للمؤمن له الحق في المطالبة بالتعويض نظرا للضرر الذي لحقه نتيجة لتحقق وقوع الخطر المشمول بالضمان في عقد التأمين البحري.

كما يجب ذكر وتبيان الأخطار التي تكون مستثناة من الضمان<sup>1</sup>، إضافة إلى هذا يجب تحديد مكان الأخطار، أي تحديد نطاق الأماكن التي قد تتواجد فيها السفينة المؤمنة، أو البضائع المؤمنة وذلك بتبيان الموانئ التي تتوقف فيها السفينة المحملة بالبضائع، والطرق المعتادة التي تسلكها أثناء رحلتها.

كما يتم تحديد مدة الأخطار المؤمن عليها، لأنه إذا حصل الخطر المؤمن منه في وقت يقع قبل نفاذ التأمين أو بعد تاريخ انتهائه لا يكون الخطر عندئذ مشمولا بالتأمين، ولكن عدم شموله لا يرجع إلى طبيعة الخطر بل لوقوعه خارج فترة نفاذ عقد التأمين البحري<sup>2</sup>، ولا يغفل عن ذكر عوض التأمين، أي المبلغ الواجب على المؤمن دفعه إلى المؤمن له أو الغير المتضرر في تأمين المسؤولية عند تحقق الخطر المؤمن منه، وقد يذكر مبلغ التعويض بشكل محدد ودقيق، كما يمكن أن يذكر حده الأقصى فقط، ويمكن أن يكون التزام المؤمن بالتعويض بمقدار الضرر الذي لحق بالمؤمن له عند تحقق الخطر فقط<sup>3</sup>، ويعين في وثيقة التأمين البحري مبلغ قسط التأمين، وهو مقدار المبلغ النقدي الذي يلتزم طالب التأمين دفعه إلى المؤمن، وذلك مقابل الحماية التأمينية التي يضمنها المؤمن للمؤمن له، ولقسط التأمين أهمية إذ أنه لا يعتبر عقد التأمين نافدا إلا بعد تسليم وثيقة التأمين، ودفع القسط الأول أو التعهد بدفعه ويبقى دينا في ذمة المؤمن له، وإذا تحقق الخطر المؤمن منه ولم يكن قسط التأمين مسددا جرت العادة على استقطاع مبلغ القسط من مبلغ التعويض كما أن المؤمن يقوم بتجميع القسط في صندوق خاص تتكون منه محفظة التأمين في التأمين البحري، والتي يدفع منها مبالغ التعويضات الخاصة بنوع التأمين البحري<sup>4</sup>، كما يتم إدراج الشرط الأدنى لحامله إذا اتفق الطرفان المتعاقدان على ذلك ورضيا به، وأخيرا يتم التوقيع على عقد التأمين البحري على السفينة أو البضائع من قبل كلا الطرفين، وهذه البيانات ليست على سبيل الحصر بل قد تذكر بيانات أخرى في وثيقة التأمين البحري إذا كانت داخلة في شروط العقد كطريقة الإدلاء بالبيانات، وميعاد تسوية مبلغ التأمين، وطرق تقدير الأضرار .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 42-43.

<sup>2</sup> - شهاب احمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 68.

<sup>3</sup> - رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 429.

<sup>4</sup> - شهاب جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 69-70.



وعقد التأمين البحري هو عقد رضائي، لم يتطلب المشرع شكلاً خاصاً لانعقاده، لكنه يتميز بأنه عقد شديد التعقيد، ويشتمل على كثير من الشروط المتنوعة، ويبقى لمدة طويلة حيث يكون هذا العقد ساري المفعول لفترة من الزمن، لهذا يتطلب توفر سند لإثبات هذا العقد، ومن أجل ذلك نجد أن مهمة وثيقة التأمين تتمثل في إثبات العقد وليست للانعقاد، لأن انعقاد عقد التأمين البحري يتم بوقت مبكر، وذلك بمجرد حصول قبول للإيجاب المقدم من الطرف الأول للعقد<sup>1</sup>، أما في الوقت الذي يسبق تحرير وثيقة التأمين فإنه يجوز إثبات عقد التأمين بوسائل أخرى كالخطابات المتبادلة بين الطرفين .

وفي حالة وجود المذكرة المؤقتة تكون دليلاً قاطعاً و دامغاً على وجود عقد تأمين بحري<sup>2</sup>، وهذا ما أكدت عليه المادة 97 من الأمر 07-95 .

ويجب أن يكون عقد التأمين البحري موقفاً من قبل المؤمن له أو سمسار التأمين لحساب المؤمن له إلا أن ذلك لا يجعل عقد التأمين البحر شكلياً<sup>3</sup>.

ويفرق الفقهاء بين وقت انعقاد العقد، وبين تاريخ البدء في تنفيذه، فقد انعقد العقد في تاريخ معين فيرتبط به الطرفان نهائياً من هذا الوقت، ولكن يتأخر تنفيذه إلى وقت لاحق، والأصل هو مبدأ سريان عقد التأمين البحري بمجرد انعقاده، أي أن يتعاصر تنفيذ العقد مع تاريخ انعقاده فيلتزم الطرفان كل في مواجهة الآخر، فيلتزم المؤمن بتحمل الخطر والوفاء بعوض التأمين عند تحقق الخطر، ويلتزم المؤمن له بأداء قسط التأمين في الأجل المحددة.

ولكن ليس بالضرورة أن يتلزم بدء التنفيذ مع تاريخ الانعقاد، فقد ينعقد التأمين دون أن يبدأ في تنفيذ هذا الانعقاد فوراً، فقد يتفق الطرفان على إرجاء سريان التأمين إلى وقت لاحق على إبرام العقد، والشائع في العمل لدى شركات التأمين هو تضمين الوثيقة شرطاً بمقتضاه يرجأ تنفيذ العقد إلى ما بعد تسليم الوثيقة والوفاء بالقسط عند استلامه للوثيقة بينما يتحقق سريان التزامه بدفع التعويض فور إبرامه للعقد<sup>4</sup>.

وتظهر أهمية تحدد تاريخ بدء سريان الوثيقة في أنه هو أساس بدء التزام المؤمن بالضمان<sup>5</sup> فإذا حدث الخطر قبل بدء سريان الوثيقة، ولو بعد إبرام العقد لا يلتزم المؤمن بتغطيته، كما تظهر أهميته

<sup>1</sup>-شهاب جاسم العنبيكي، المرجع نفسه، ص80.

<sup>2</sup>-رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص43.

<sup>3</sup>- شهاب احمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 81.

<sup>4</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 431.

<sup>5</sup>- محمد حسن منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص111.

في تحديد مواعيد حلول الأقساط<sup>1</sup>، وتنص المادة 99 من الأمر 07-95 على ما يلي: "لا يترتب عن التأمين أي اثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد، أو من التاريخ المحدد لبدء اثر الأخطار إلا إذا وقع الاتفاق على اجل جديد.

ولا يطبق هنا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للتمويل الأول.

يتمثل التمويل الأول في مفهوم هذه المادة في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجه مفعولا لوثيقة الاشتراك"<sup>2</sup>.

ويسري في تفسير وثيقة التأمين المبادئ العامة في تفسير العقود، ولا تتميز في الأصل في تطبيق هذه المبادئ العامة بين الشروط العامة المطبوعة والشروط الخاصة المكتوبة بالآلة الكاتبة أو البيد، فجميع هذه الشروط كل لا يتجزأ، وهي شروط التعاقد، فهي من القوة بمنزلة سواء، على أن الشروط العامة المطبوعة إذا تضمنت التزاما يترتب في ذمة المؤمن فقد كانت المبادئ العامة تقتضي عند الشك بتفسر هذا الالتزام في مصلحة المدين، أي في مصلحة المؤمن، لكن وبما أن جميع الشروط المطبوعة هي من عمل وإعداد المؤمن، إذ هو الذي وضعها مقدما وضمنها وثيقة الالتزام، فإن القاضي يستطيع أن يفسرها عند الشك ضد من وضعها أي ضد المؤمن، لأنه هو المخطئ في صياغتها في عبارات غامضة مبهمه.

وقاضي الموضوع عند تفسيره لوثيقة التأمين يأخذ بالمبادئ العامة في التفسير كما سبق القول وبالتالي إذا كانت العبارة واضحة المعنى ولا تحتمل معنى آخر أو تأويلا آخر، لم يجز له بدعوى تفسيرها أن ينحرف عن معناها الواضح البين، وإلا كان هذا مسخا للعقد، أما إذا كانت العبارة غامضة، فإن لقاضي الموضوع السلطة التامة في استخلاص نية المتعاقدين، ولكن في جميع الحالات يجب أن يطبق ما اتفق عليه الطرفان المتعاقدان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع نفسه، ص 135.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق احمد السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني الجديد عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة والتأمين) المرجع السابق، ص 1207-1208.

ولكن ينبغي أن تكون جميع وثائق التأمين محل اعتبار عند البحث عن الإرادة الحقيقية للمتعاقدين، إذ أن وثيقة التأمين النهائية يسبقها طلب التأمين، وقد يسبقها أيضا ما يعرف بمذكرة التغطية المؤقتة، هذا بالإضافة إلى ملحق الوثيقة الذي قد يصدر لاحقا عليها حاملا بعض التعديلات فيها.<sup>1</sup>

وإذا قام تعارض بين نسخ وثيقة التأمين، وتناقضت الشروط المدونة في نسخة مع الشروط المدونة في نسخة أخرى، فالنسخة التي يعتد بها هي النسخة التي بيد المؤمن له ويحتج بها على المؤمن، ذلك لأن المؤمن هو الذي قام بتحرير هذه النسخ فهو المسؤول عن التعارض الذي يقوم بينها، كذلك إذا قام تعارض بين شرط عام مطبوع، وشرط خاص مكتوب بالآلة الخاصة بالكتابة أو باليد اعتد بالشرط الخاص واعتبر نسخا للشرط العام، لأن الشرط الخاص هو الذي ناقشه الطرفان المتعاقدان وقبلاه بعد أن تم تحرير الجزء المطبوع من الوثيقة، فيقصد بذلك نسخ ما سبقه وكان معارضا له من الشروط المطبوعة.

ومنه فإنه إذا تم تحرير الوثيقة فإن حقوق أطرافها والتزاماتهم تتحدد وفقا لما ورد في هذه الوثيقة، لكن قد يجد بعد انقضاء العقد وتحرير الوثيقة ما يقتضي إدخال تعديلات في شروط الوثيقة، ويتم إفراغ تلك التعديلات في محرر خاص يطلق عليه مصطلح "ملحق الوثيقة".<sup>2</sup>

وملحق التأمين هو اتفاق إضافي يبرم بين أطراف العقد الأصلي، ويتضمن شروطا جديدة تقتضي تعديل مضمون العقد الأول، بالزيادة أو النقصان، وهذا نظرا لظروف استجدت بعد إبرام العقد ولم تكن في الحسبان، كتوقع كارثة لم تكن منتظرة وقت إبرام العقد، الأمر الذي يؤدي بالمؤمن له إلى إدخال ذلك في نطاق التأمين<sup>3</sup>، أو وقوع تغيير في الخطر المؤمن منه مما يستدعي الطرفان لتعديل شروط العقد بما يتفق والمخاطر الجديدة، وقد يكون ذلك في شكل اتفاق بين الطرفين على إجراء تعديل في القسط أو في مبلغ التأمين، وفي مثل هذه الحالات جرى العمل على أن يحرر الطرفان ملحق يضاف إلى العقد الأصلي، ويخضع هذا الملحق مهما كانت الظروف إلى الشروط التي يخضع لها العقد الأصلي<sup>4</sup>، والملحق ذكرته المادة 9 من الأمر 07-98 حيث تنص "لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان".

<sup>1</sup> - محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 136.

<sup>2</sup> - رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 438.

<sup>3</sup> - إدريس الضحال، المرجع السابق، ص 50.

<sup>4</sup> - جديدي معراج، (محاضرات في قانون التأمين الجزائري) المرجع السابق، ص 69-70.

ومن هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري لم يأخذ بمبدأ السكوت الذي يعني القبول، واشترط تحرير الملحق كتابيا وتوقيع طرفي العقد عليه.<sup>1</sup>

والتعديل يتقدم به عادة المؤمن له إلى المؤمن، ويقتضي اتفاق الطرفين عليه، أي قبول المؤمن به<sup>2</sup>، فإذا كان التعديل لا يقتضي قبول المؤمن به، ولا يكون حرا في قبوله أو رفضه، بل تم بحكم القانون أو تم بإرادة المؤمن له المنفردة، لم يعتبر هذا التعديل ملحقا للوثيقة الأصلية، بل هو تعديل يلحق الوثيقة الأصلية دون أن يعتبر ملحقا لها مثل التعديل الذي يتم بحكم القانون، وتكون وثيقة التأمين البحري موقوفة لعدم دفع القسط في ميعاد استحقاقه، ثم تعود الوثيقة إلى السريان بدفع القسط المتأخر، ويتم ذلك بحكم القانون دون حاجة إلى قبول المؤمن، ولا يعتبر هذا تعديل فالتعديل الذي يطراً على وثيقة التأمين البحري يجب أن يثبت بمحرر كتابي أو بالتأشير به على هامش وثيقة التأمين بشرط أن يوقع المؤمن على هذا التأشير.<sup>3</sup>

ولكي لنكون بصدد ملحق التأمين يجب أن تكون هناك وثيقة تأمين بحري قائمة، لكن لا يشترط أن تكون الوثيقة نافذة، فيمكن أن يتم ذلك على وثيقة تأمين موقوفة وفي هذه الحالة يصبح الملحق موقوفا ويسري مفعوله عندما تعود وثيقة التأمين البحري إلى النفاذ فيعدلها عند ذلك ملحق الوثيقة.

وإذا أضيف ملحق التأمين إلى وثيقة تأمين بحري قبل انقضائها، فتكون هذه الإضافة ملحقا لوثيقة التأمين البحري، أما إذا وضعت الإضافة بعد انقضاء الوثيقة فيعد اتفاقا جديدا يستلزم تثبيته في الوثيقة الأصلية الجديدة.<sup>4</sup>

ولا يعدل الملحق في شروط الوثيقة الأصلية إلا الشروط التي قصد تعديلها، وأما سائر الشروط التي لم يلحقها تعديل مكتوبة كانت أو مطبوعة فتبقى سارية كما كانت من قبل، أما إذا وجد تعارض بين شروط الملحق وشروط وثيقة التأمين البحري اعتبرت شروط الملحق نساخة لشروط الوثيقة الأصلية.

ومن حيث اثر الملحق، فإنه وبرغم الاندماج المشار إليه، يبقى لتاريخ الملحق أهميته الخاصة فالأصل ألا يترتب على الملحق أثره فيما أضافه من تعديل لنص العقد إلا من وقت إجرائه لأنه لا يعتمد

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (الوجيز في قانون التأمين) المرجع السابق، ص 116.

<sup>2</sup> - Cesar Ancey et Lucien. Op, cit, p53.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق احمد السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني الجديد عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة والتأمين) المرجع السابق، ص 1213.

<sup>4</sup> - شهاب احمد جاسم العنبيكي، المرجع السابق، ص 99-100.

في أثره على تاريخ انعقاد العقد الأصلي أو إلى تاريخ سريانه، وإنما يتم تنفيذ الشروط الواردة في الملحق المضاف ابتداءً من تاريخ انعقاده، وبناءً على ذلك فإذا كان موضوع الملحق زيادة المخاطر، فإن المؤمن له لا يستفيد من الشروط الجديدة الواردة في ملحق التأمين إلا بالنسبة للحوادث المستقبلية فقط، كما أنه في المقابل لا يلتزم بدفع الزيادة في القسط الناتجة عن تطبيق الشرط الوارد في الملحق إلا بدءاً من هذا التاريخ.

ومع ذلك فإنه عند اتفاق الأطراف على تعديل العقد الأصلي بموجب ملحق يضاف إلى هذا العقد قد يتضح من خلال هذا الاتفاق أن نية أطرافه قد اتجهت إلى تكوين أثر رجعي بملحق يستند إلى تاريخ سريان الوثيقة الأصلية، وذلك في حالة تصحيح خطأ وجد في الوثيقة الأصلية أو إذا كان تفسيراً للعبارة الغامضة فيها.

وفي شأن مدى سريان الملحق على الغير، فهناك رأي يرى أنه لا يكون لتاريخ الملحق حجية على الغير وبخاصة في حق المضرور في حالة التأمين عن المسؤولية إلا إذا كان الملحق ثابت التاريخ، وسابق للواقعة المنشئة لحق الغير، أما الرأي الآخر فيرى أن القواعد العامة لا تجعل المضرور في حالة التأمين من المسؤولية معتبراً من الغير من حيث وجوب إثبات التاريخ ولذلك فإن التاريخ العرفي لهذا الملحق يسري في حق هذا المضرور، ما لم يثبت هذا أن هناك غش من جانب المؤمن له، أو تواطاً بينه وبين المؤمن<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق احمد السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني الجديد عقود المقامرة والرهن والمرتب مدى الحياة والتأمين) المرجع السابق، ص 1217.

## المبحث الثاني: خصائص عقد التأمين البحري وآثاره

لعقد التأمين البحري مجموعة من الخصائص التي تميزه وتعبّر عن طبيعته وخصوصيته، كما أن هذا العقد يرتب على عاتق كلا من المؤمن و المؤمن له مجموعة من الإلتزامات يجب على كل منهما تأديتها بالكيفية المحددة، وهذا من أجل أن يستمر هذا العقد ويحقق الغاية المرجوة من وجوده.

وهذا المبحث تم تقسيمه إلى مبحثين، المطلب الأول بعنوان: خصائص عقد التأمين البحري والمطلب الثاني بعنوان: آثار عقد التأمين البحري.

### المطلب الأول: خصائص عقد التأمين البحري

لقد اختلف فقهاء القانون الباحثون في عقد التأمين البحري حول عدد الخصائص التي يتمتع بها، فذهب معظمهم إلى أنها ستة خصائص، وهي أنه عقد رضائي، ملزم للجانبين، ومن عقود الإذعان، ومن عقود المعاوضة، ومن العقود الاحتمالية ومن العقود الزمنية، ومن العقود التجارية.

هذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: الخصائص التي يشترك فيها عقد التأمين البحري مع غيره من العقود، والفرع الثاني بعنوان: الخصائص التي تميز عقد التأمين البحري.

### الفرع الأول: الخصائص التي يشترك فيها عقد التأمين البحري مع غيره من العقود

هناك سبعة خصائص يشترك فيها عقد التأمين البحري مع العقود الأخرى وسيتم التفصيل فيها كما يلي:

#### أولاً: صفة الرضائية في عقد التأمين البحري

العقد الرضائي عند فقهاء القانون هو: كل عقد يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدان و اقتران الإيجاب بالقبول، فالتراضي وحده هو الذي يكون العقد<sup>1</sup>.

ولا ينافي كون العقد رضائياً اشتراط إثباته في شكل مخصوص، إذ يجب التمييز بين وجود العقد وطريقة إثباته، فمادام يكفي في وجود العقد رضاء المتعاقدين، فالعقد رضائي، حتى لو اشترط القانون لإثباته كتابة أو نحوه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية- دراسة مقارنة، الطبعة الثانية، دائرة المكتبة الوطنية، المملكة الأردنية الهاشمية، 2016، ص27-29.

<sup>2</sup> - عصام أنور سليم، عقد التأمين، المكتبة الوطنية، بيروت، دون سنة، ص104.

والكتابة إذا كانت لازمة للإثبات فإن العقد غير المكتوب يجوز إثباته بالإقرار أو اليمين أما إذا كانت الكتابة ركنا شكليا في العقد فإن العقد غير المكتوب يكون غير موجود حتى مع الإقرار واليمين.<sup>1</sup>

وبالنسبة لعقد التأمين البحري على السفينة والبضاعة فإنه يعد من العقود الرضائية التي لا تحتاج في انعقادها إلى شكل خاص، حيث يكفي الإيجاب والقبول من أطراف العقد لانعقاده.

فهذا العقد أساسه هو توافق الإيجاب مع القبول الصادرين من قبل طالب التأمين وشركة التأمين واتفاقهما على إنشائه أو اتفاق ممثليهما.<sup>2</sup>

ولا يشترط في انعقاد هذا العقد إجراءات جوهرية، ولا القيام بأية أفعال مادية والكتابة من أجل الإثبات حيث تنص المادة 97 من الأمر 95-07 على: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".<sup>3</sup>

ويتضح جليا من خلال هذا النص أن الكتابة ليست شرطا لصحة العقد وانعقاده بل هي شرط للإثبات، وذلك ما يؤكد الطابع الرضائي لعقد التأمين البحري<sup>4</sup>، والتأمين قد خالف أحكام المادة 49 من القانون البحري الجزائري (الأمر رقم 76-80) التي اشترطت الكتابة الرسمية في العقود المنشأة، أو الناقلة، أو المسقطة لحق الملكية، أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها كالبيع، والتنازل، والرهن، ولاشك أن التأمين قد يتم بمبالغ تتجاوز خمس قيمة السفينة ولرحلة واحدة.

ورغم أهمية التأمين البالغة، واقترابه من التصرفات الأخرى كالبيع والرهن فقد اكتفى المشرع بالرضائية، وفي هذا محاولة لتوحيد أحكام التأمين البحري وتداوله، لأن التأمين البحري يتطلب السرعة، وهذا ما يفرض حتمية تجريده من الشكلية، كما أن هذا العقد يتم بين أطراف تتواجد في بلدان مختلفة مما يجعل اشتراط الرسمية عرقله للتأمين البحري وبالتالي للتجارة البحرية الدولية.

والكتابة تظهر وظيفتها عند النزاع، لذلك اشترطت للإثبات في حالة نكران احد المتخاصمين إذا وقع نزاع، وهنا وقف المشرع الجزائري بين مزايا الرضائية في انعقاد العقد، وبين مزايا الكتابة في الإثبات، وتجنب عيوبهما في حالة العكس.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - الحكيم عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، المرجع السابق، ص 230.

<sup>2</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني)، المرجع السابق، ص 225.

<sup>3</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>4</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 120.

<sup>5</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 131-132.

## ثانياً: عقد التأمين البحري ملزم للطرفين

العقد الملزم للجانبين في نظر فقهاء القانون هو العقد الذي ينشئ التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين كالبيع، يلتزم البائع فيه بنقل ملكية المبيع في مقابل أن يلتزم المشتري بدفع الثمن والظاهرة الجوهرية في العقد الملزم للجانبين هو هذا التقابل القائم ما بين التزامات احد الطرفين والتزامات الطرف الآخر<sup>1</sup>، وبعبارة أخرى أن كل طرف ملزم بشيء ما اتجاه الطرف الآخر.

وتترتب على هذه الظاهرة الجوهرية نتائج منها:

- الفسخ بمعنى أن لكل متعاقد في العقود الملزمة للجانبين أن يطلب فسخ العقد وإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل التعاقد إذا امتنع المتعاقد الآخر عن تنفيذ التزامه، لذا يقال أن العقد الملزم للجانبين يتضمن دائماً شرطاً فاسخاً.
  - الدفع بعدم التنفيذ بمعنى أن لكل متعاقد إذا طالبه المتعاقد الآخر بالتنفيذ، ولم يكن هو نفسه نفذ التزامه، أو أبدى استعداداً لتنفيذه أن يدفع هذا الطلب بما يسمى بالدفع بعدم التنفيذ.
- وفي العقد الملزم للجانبين يطبق المبدأ القاضي بأن تحمل التبعة يكون على المتعاقد الذي استحال تنفيذ التزامه، ويتلخص هذا المبدأ في أنه إذا استحال على احد المتعاقدين تنفيذ التزامه لسبب خارج عن إرادته فإن الالتزام ينقضي بسبب استحالة التنفيذ، وينقضي معه الالتزام المقابل فيفسخ العقد من تلقاء نفسه، ويكون المتعاقد الذي استحال تنفيذ التزامه قد تحمل تبعه هذه الاستحالة<sup>2</sup>.

وعقد التأمين البحري على السفينة والبضائع من العقود الملزمة للجانبين، وهنا تتجلى الصفة التبادلية، إذ أنه هناك التزامان متقابلان، حيث يلتزم احد أطراف العقد بدفع أقساط التأمين، ويلتزم الطرف الثاني بدفع عوض التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه، فهو بذلك من العقود الملزمة للجانبين، ولكن هناك اختلاف بارز بين التزامات طرفي العقد، فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين إما دفعة واحدة أو على آجال معينة، وهذا الالتزام محقق في تنفيذه، أما المؤمن فهو يلتزم بدفع عوض التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه، وقد لا يتحقق هذا الخطر فلا يدفع شيئاً، ولذلك رأى البعض أن التزام المؤمن هنا يعد التزاماً معلقاً على شرط واقف، لأن تحقق الخطر ركن قانوني في الالتزام وليس مجرد شرط عارض، ولو كان تحقق الخطر شرطاً واقفاً لأمكن تصور قيام التزام المؤمن بدونه التزاماً بسيطاً منجزاً، وهذا لا يمكن تصوره لأن التزام المؤمن مقترن دائماً بتحقق الخطر، ولا يمكن فصل

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 79.

<sup>2</sup> - الحكيم عبد الهادي السيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 238-239.



الاثنين احدهما عن الآخر، ولكن قد لا يقع الخطر المؤمن منه، فلا يدفع المؤمن شيئاً للمؤمن له، فهل يصح أن يقال في هذه الحالة أن عقد التأمين لازال ملزماً للجانبين؟

الواقع أنه يجب ألا ننسى أن عقد التأمين من العقود الاحتمالية، والاحتمال هنا ينصرف إلى الخطر المؤمن منه، فقد يتحقق، وقد لا يتحقق، فإذا لم يتحقق، لم يحصل المؤمن له على عوض التأمين المتفق عليه، ولكنه في المقابل حصل على شيء آخر، وهو ذلك الأمن والطمأنينة اللذين كان يبيغيهما من وراء إبرامه لعقد التأمين البحري، وبهذا تكون الغاية من إبرام هذا العقد قد تحققت حتى وإن انقضت المدة ولم يتحقق الخطر، لأن التعويض ليس هو الغاية الوحيدة ولا الفائدة الوحيدة المرجوة من عقد التأمين البحري، وإنما مجرد الشعور بالأمان من الخسائر المنجرة عن تحقق الخطر والطمأنينة المنجرة عن الشعور بالتغطية التأمينية كل هذا يعتبر فائدة من فوائد عقد التأمين البحري، وغاية ترجى من وراء إبرام هذا العقد، ولذلك يظل عقد التأمين البحري تبادلياً وبناءاً على ذلك لا يجوز للمؤمن له عند عدم تحقق الخطر مطالبة المؤمن برد ما سبق له دفعه من أقساط، لأن تلك الأقساط كانت مقابل لضمان المؤمن للخطر، والتزام المؤمن بذلك كان موجوداً وحقيقياً منذ الدقائق الأولى لإبرام العقد، واستمر طيلة فترة سريان عقد التأمين البحري، وإلى غاية اللحظات الأخيرة لانقضائه<sup>1</sup>.

إذن فالتزام المؤمن له واحد لا يتغير طيلة مدة سريان عقد التأمين البحر على السفينة والبضائع، ويتمثل في أدائه لقسط التأمين في الأجل وبالطرق المتفق عليها مع المؤمن، ولكن التزام المؤمن متغير إذ يلتزم بأداء مبلغ التعويض عند تحقق الخطر المذكور والمبين في عقد التأمين البحري، لكن هذا الخطر محتمل الوقوع وليس أكيداً، والمؤمن له يعلم بهذه الاحتمالية ويبرم هذا العقد رغم علمه باحتمالية عدم وقوع الخطر وتحققه، ولكن هدفه في ذلك هو حصوله على الشعور بالأمان والراحة والطمأنينة طيلة فترة سريان عقد التأمين البحري، وإذا لم يتحقق الخطر كان هذا الشعور هو بديلاً عن التعويض، وبالتالي كان هو الالتزام الذي يلتزم المؤمن ببذله طيلة فترة العقد، وكان هو المقابل الذي يعطيه للمؤمن له في مقابل الأقساط التي دفعها، فالتزام المؤمن الذي يلتزم ببذله هو على نوعين إما إعطاؤه للتعويض عند تحقق الخطر، فإن لم يتحقق الخطر فأعطائه للطمأنينة والأمن والراحة للمؤمن له، وفي كلا الحالتين فإن المؤمن له قد استوفى المقابل لالتزاماته.

### ثالثاً: عقد التأمين البحري من عقود المعاوضة

يعرف عقد المعاوضة عند فقهاء القانون بأنه: "العقد الذي يأخذ فيه كل من المتعاقدين مقابلاً لما أعطاه، فالبيع عقد معاوضة بالنسبة إلى البائع لأنه يأخذ الثمن في مقابل إعطاء المبيع، وبالنسبة

<sup>1</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 509-510.

للمشتري لأنه يأخذ المبيع في مقابل إعطاء الثمن<sup>1</sup>، فالمتعاقد لا يقصد أن يعطي أو أن يقوم بعمل أو أن يتمتع عن عمل إلا بشرط أن يتلقى شيئاً أو أداء<sup>2</sup>.

وعقد التأمين يعتبر من عقود المعاوضة، لأن الالتزامات في هذا العقد متبادلة، وكل من الطرفين يأخذ مقابل لما أعطاه، فالمؤمن له يقوم بدفع أقساط التأمين المتفق عليها في المواعيد المحددة لدفعها للمؤمن في مقابل حصول المؤمن له على عوض التأمين عند تحقق الخطر المضمون بموجب عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع.

وهذا الأمر يكون سهلاً وميسوراً في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، ولكن الخلاف يثور في حالة انتهاء مدة عقد التأمين البحري والخطر المؤمن منه لم يقع ولم يتحقق، ففي هذه الحالة هل نحن أمام حالة تنتفي فيها الصفة التعويضية عن عقد التأمين البحري<sup>3</sup>؟

لقد اختلف فقهاء القانون في ذلك، فذهب بعضهم إلى أن: "قسماً من المضمونين لا بد أن يحصل على التعويض نتيجة حلول الخطر بالنسبة إليهم."

ويضيفون أنه: "إذا تحللنا من النظرة القاصرة على بحث العلاقة الفردية القائمة فيما بين المؤمن والمؤمن له إلى النظرة الشاملة للعلاقة القائمة بين المؤمن والمؤمن لهم جميعاً لوضحت أمامنا حقيقة طبيعة الالتزام الذي يقع على عاتق المؤمن."

وهو توجيه غير تام: "لأن كل مستأمن يعقد عقداً منفرداً مع المؤمن ويختلف عن غيره في محل التأمين وقسطه وشروطه ومبلغه ومدته والمستفيد منه."<sup>4</sup>

وذهب الأهم الأغلب من القانونيين والفقهاء المعاصرون إلى أن هذا العقد ورغم تحقق الخطر إلا أنه يظل مع ذلك من عقود المعاوضة، لأن مبلغ التأمين ليس هو الأساس الوحيد الذي سيستفيد منه المؤمن له من التأمين البحري، وإنما الاستفادة الأبلغ والأعظم من هذا العقد تكمن في الأمان الذي أعطاه المؤمن للمؤمن له، بمعنى أن المؤمن له من وقت عقده للتأمين ألقى على عاتقه الخوف من حدوث الخطر ليحل محله الأمان.

<sup>1</sup> - الحكيم عبد الهادي. السيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 244.

<sup>2</sup> - عصام أنور سليم، المرجع السابق، ص 140.

<sup>3</sup> - احمد محمد لطفي احمد، نظرية التأمين المشكلات العملية والحلول الإسلامية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص

22.

<sup>4</sup> - الحكيم عبد الهادي السيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 246-247.

ويقول الدكتور مصطفى الزرق: "إن المعاوضة الحقيقية في التأمين بإقساط هي بين القسط الذي يدفعه المستأمن وبين الأمان الذي يحصل عليه، وهذا الأمان حاصل للمستأمن بمجرد العقد دون توقف على وقوع الخطر المؤمن بعد ذلك، لأنه بهذا الأمان الذي حصل عليه واطمأن إليه لم يبق بالنسبة إليه فرق بين وقوع الخطر أو عدمه، فإنه إن لم يقع الخطر ظلت أمواله وحقوقه ومصالحه سليمة، وإن وقع الخطر عليها أحيائها التعويض، فووقع الخطر وعدمه بالنسبة إليه سيان بعد عقد التأمين."<sup>1</sup>

فالمقابل الذي يضمن المؤمن أداءه دائماً هو تحمله الخطر، وعواقبه إن حدثت طيلة مدة عقد التأمين البحري، وهذا التحمل يعود على المؤمن له بفائدتين، أولهما أنه يكون مطمئن على السفينة أو البضائع طيلة مدة سريان عقد التأمين البحري، لأنه لن يواجه الخسارة وحده وهناك من سيعوضه عند حدوثها، والفائدة الثانية تتجلى عند تحقق الخطر المبين في العقد، حيث يحصل المؤمن له على التعويض الذي ينتج عن الضرر الذي لحق به اثر تحقق الخطر المبين في العقد وبالتالي نجد أن المؤمن يعطي دائماً في عقد التأمين البحري نظير ما يأخذه من المؤمن له، وبهذا يكون عقد التأمين البحري هو عقد معاوضة يبدل فيه كلا طرفيه مقابلاً لما يأخذه.

#### رابعاً: عقد التأمين البحري من عقود حسن النية

لقد طبق المشرع الجزائري في التأمين بصفة عامة، وفي التأمين البحري بصفة خاصة القاعدة المنصوص عليها في القواعد العامة الواردة في المادة 107 الفقرة الأولى من القانون المدني الجزائري حيث تنص: "يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية."<sup>2</sup>

كما أن المادة 41 من القانون المدني الجزائري التي نصت على عدم جواز التعسف في استعمال الحق، وحددت معاييرها، ومنها يمكن استخلاص وجوب حسن النية حتى أثناء التعاقد.

ومبدأ حسن النية يتجلى أكثر في التأمين البحري سواء أثناء تكوين العقد أو أثناء تنفيذه وتطبيقه، وبذلك يوصف هذا العقد بأنه من عقود حسن النية، ويجب أن يسود هذا المبدأ في جميع مراحل انعقاده وتنفيذه<sup>3</sup>، وذلك ما يقتضي من جانبي طرفي العقد مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقائق الرئيسية المتعلقة بالتأمين، ليكون كلا طرفي العقد على درجة واحدة من الإلمام بهذه الحقائق، وخاصة المؤمن الذي يعتبر أكثر الأطراف حاجة إلى معرفة الحقائق الكاملة والصحيحة عن الخطر الذي سيتكفل

<sup>1</sup> - احمد محمد لطفي احمد، المرجع السابق، ص 23.

<sup>2</sup> - القانون المدني، المعدل و المتمم آخر طبعة، الجريدة مصححة ومنقحة، 2011-2012 منشور في القانون المدني في دور الممارسة القضائية، فرتي، الجزائر. 2011-2012.

<sup>3</sup> - محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 89.

بتغطيته، وتحمل النتائج والأعباء المالية المنجرة عن تحققه، ولذلك لا بد من معرفة الظروف المحيطة بالخطر من أجل اتخاذ المؤمن القرار الصحيح والصائب بشأن الخطر وضمانه، وكذا كيفية تسييره خلال فترة الضمان، وذلك كله يعتمد على تطبيق خاصية حسن النية وخاصة من قبل المؤمن له، وعلى أساس هذه الخاصية يتم حساب قسط التأمين.

ولا يجوز إتمام عقد التأمين والمؤمن له على علم بأن الخطر قد تحقق، كما أن مبلغ التأمين يجب ألا يتجاوز قيمة الأشياء المؤمن عليها سواء كانت سفينة أو بضائع، لأن التأمين البحري ليس وسيلة للإثراء، وإنما هو تعويض لما يلحق من خسارة، وهذا ما يستوجب أن يكون التعويض مساوي لقيمة الخسارة اللاحقة بالأشياء المؤمن عليها، وألا يتجاوز تلك القيمة، ولا يتأتى ذلك إلا من خلال معرفة القيمة الحقيقية لهذه الأشياء عن طريق التصريح الصحيح الذي يدلي به المؤمن له.

ويجب تحديد الظروف المكانية والزمانية التي تتعرض فيها الأشياء المؤمن عليها للأخطار فالنقل الذي يتم في الصيف حيث البحر هادئ يختلف عن النقل في الشتاء والبحر هائج، والأمواج المدمرة، والحرارة المنخفضة، والرحلة عبر البحر الأبيض المتوسط تختلف عن الرحلات في المحيطات والبحار في المناطق الشمالية والجنوبية حيث تتجمد المياه، والجبال الجليدية العائمة وتكثر الخلجان والمضائق الصعبة، مما يؤدي إلى تضاعف فرص وقوع المخاطر، وكلها معلومات دقيقة لا بد من تحديدها وإعلام المؤمن بها حتى يشكل صورة كاملة عن الالتزام الذي يتحمله، وعن العبء الذي يتكفل به<sup>1</sup>.

وخاصية حسن النية تلعب دوراً هاماً أساسياً أثناء تنفيذ العقد، أي أثناء سريان وثيقة التأمين البحري، حيث يجب على المؤمن له أن يعمل على إبقاء الخطر كما كان عليه قبل إبرام العقد، وألا يساهم في زيادة التعرض له، وألا يكون سبباً في التفاقم الذي قد يحدث، وأن يبذل كل جهده من أجل تفادي زيادته، ويمتنع عن كل تصرف أو فعل يمكن أن يسبب أو يساهم في هذه الزيادة، كما يجب على المؤمن له أن يخطر المؤمن بكل تغير يطرأ على الخطر، وبكل تفاقم أو زيادة، أو أية ظروف مستجدة من شأنها أن تؤدي إلى الخطر، وتزيد من احتمال وقوعه، أو تزيد في درجة جسامته<sup>2</sup>.

كما يجب على المؤمن له أن يمتنع عن كل تصرف أو فعل أو قرار من شأنه أن يسبب وقوع الكارثة ويحقق الخطر، وأن يمتنع عن إحداث الخطر أو افتعاله بنفسه، وأن يبذل كل ما يستطيعه من أجل التقليل من حجم الكارثة والخسائر، أو على الأقل حصر أبعادها ونتائجها في أضيق مساحة ممكنة

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 162-163.

<sup>2</sup> - محمد حسين منصور، (مبادئ عقد التأمين) المرجع السابق، ص 99.

من اجل التقليل من أثرها، وانقاد ما يمكن إنقاذه من الأشياء المؤمن عليها واستعمال الوسائل المتوفرة لذلك<sup>1</sup>.

إن حسن النية خاصة تلعب دورا هاما وحساسا في التأمين البحري، لأن المؤمن يقبل ولا يطلب تقديم أدلة رسمية على التصريحات المقدمة له<sup>2</sup>، فخاصية حسن النية تفرض على كلا طرفي عقد التأمين البحري الصدق والأمانة في جميع التصريحات، أو التصرفات، أو الإجراءات الصادرة عن كلا الطرفين، كما أن ذلك يقتضي افتراض عدم وجود أية محاولة غش أو تدليس أو خداع من الجانبين. واعتماد هذه الخاصية وتطبيقها وتجسيدها على أرض الواقع يعطي دفعة، ونشاطا، ومصداقية للتأمين البحري، ويعزز من مكانته، ويرفع من مداخله، ومن مستويات تداوله، واكتتاب عقوده في الجزائر.

#### خامسا: عقد التأمين البحري من العقود الاحتمالية

يعرف العقد الاحتمالي من طرف فقهاء القانون بأنه: "العقد الذي لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين أن يحدد وقت تمام العقد القدر الذي يأخذ أو القدر الذي أعطى.

ولا يتحدد ذلك إلا في المستقبل تبعا لحدوث أمر غير محقق الحصول أو غير معروف وقت حصوله"<sup>3</sup>

وعقد التأمين البحري على السفينة والبضائع يتصف بأنه عقد احتمالي، لأنه رابطة قانونية بمقتضاها يلتزم المؤمن إذا تحقق الحادث المحتمل الوقوع وغير المستبعد أن يدفع مبلغ التعويض المتفق عليه للمؤمن له مقابل القسط، الذي يدفعه هذا الأخير عند الإبرام.

فالطابع الاحتمالي في هذه الحالة موجود ومجسد بشكل حقيقي، وعقد التأمين وفي وقت متأخر لم يستطع أن يظهر بشكله القانوني المستقل بسهولة، بل بقي يتصل بقرض المخاطرة الكبرى ومن الصعب فصله عنه حيث أن الفقيه أميرجون (Emergon) سماه بأخيه التوأم، ولقد بقي عقد التأمين البحري وفرض المخاطرة البحرية إلى غاية القرن الثامن عشر مترابطين، لأنه غالبا ما يقدمان معا، رغم أن لعقد التأمين البحري طابع واضح وأن محله تعويض الخطر البحري والهدف من التأمين البحري هو القيام بنقل الأخطار اتفاقا، فيكون المتعاقدان قد أبرما عقدا احتماليا، ذلك أن المجهز يفضل

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 400-401.

<sup>2</sup>- علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 164.

<sup>3</sup>- الحكيم عبد الهادي السيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 249.

التضحية الفورية بالقسط على احتمال تحمله لخسارة معتبرة والمؤمن يفضل مبلغا من النقود في الحين، ويقبل احتمال الخسارة.

وعنصر الاحتمال ظهر وذكر في النصوص القانونية بصفة واضحة وجليّة لأول مرة من خلال المادة 1604 من القانون المدني الفرنسي لسنة 1804.

فالعقد المبرم بين المتعاقدين ينتظر الصدفة أو القدر الذي يحدد الربح من هذه الصفقة، لأن القدر هو الذي يحدد مكان وزمان وقوع الخطر المحتمل الوقوع، ويتحقق هذا الاحتمال بتحقيق خسارة احد طرفي عقد التأمين البحري وهو المؤمن، ويربح الطرف الآخر وهو المؤمن له، أما إذا تحقق احتمال عدم وقوع الخطر طيلة مدة عقد التأمين البحري فإن المؤمن والمؤمن له يتبادلان الأدوار فيصبح الطرف الرباح هو المؤمن، والطرف الخاسر هو المؤمن له.<sup>1</sup>

فالمقابل الذي يأخذه كل طرف، والمقابل الذي يعطيه الطرف الآخر غير محدد، ويبقى احتمالي لا يتحدد، ولا يتبين إلا من خلال الأحداث المستقبلية التي تتسم بالطابع الاحتمالي المحض ولا يكون بيد أي طرف حصولها، أو عدمه، ولا تكون مرتبطة بإرادة احد الطرفين.

فهما كان مبلغ القسط الذي يعطيه المؤمن له للمؤمن فإنه عند تحقق الخطر البحري سيحصل على مبلغ التأمين كاملا، وهو لا يتناسب مع ما قدمه من قسط، وذلك ما سيشكل ضربة حظ وريح وفير للمؤمن له وخسارة للمؤمن، أما إذا لم يتحقق الخطر البحري طوال مدة عقد التأمين البحري فإنه سيشكل خسارة للمؤمن له إذ سيخسر مبلغ القسط الذي قدمه لأنه لن يحصل على مبلغ التأمين وذلك ما يشكل ربحا ومكسبا للمؤمن الذي حصل على قيمة القسط ولم يدفع مبلغ التأمين، وهذا ما يمكنه من الحصول على غنيمة كبيرة.

واستنادا لما ذكر نجد أن عقد التأمين البحري، جوهره هو الاحتمال، وعلى ذلك إذا انتفى الاحتمال وقت العقد وقع التأمين باطلا، وإذا زال الاحتمال أثناء سريان العقد انقضى التأمين بقوة القانون، وهذا الزوال ينفي إمكانية تحقق الخطر، والخطر من شروط ضمانه أن يكون محتمل الوقوع وليس أكيدا، أو قد وقع فعلا<sup>2</sup>، وهذه نظرة قانونية خالصة ومحضة لعقد التأمين البحري.

لكن إذا نظرنا إلى عقد التأمين البحري على السفينة أو البضائع نظرة اقتصادية نجد أن التأمين البحري يجب أن ننظر إليه كمجموعة من العمليات لضمان الأخطار المتشابهة، وتكون محل دراسة

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 149.

<sup>2</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 511.

بالاستعانة بعلوم الإحصاء والاحتمالات، وتطبيق قانون الأعداد الكبرى والمقاصة وتجري هذه الدراسة من قبل الخبراء والمختصين و الاكتواريين المتمكنين من هذه العلوم وتطبيقاتها.

فالتأمين البحر ابتعد عن الاحتمالية، وذلك لارتكازه على العلوم والمختصين، وإذا كان الطابع الاحتمالي يقل بالنسبة للمؤمن بصفة عامة دون المؤمن له الذي عادة لا يسيطر على هذه الفنيات المستعملة وهذا في التأمين البري، لكن الأمر على خلاف ذلك بالنسبة للمؤمن لهم في التأمين البحري، إذ أنهم تجار يمتلكون إمكانيات مادية، وبشرية، وتجهيزات، ومعدات، وعلى علم بالتقنيات الفنية للتأمين، فملاك السفن والتجار المتهنون للاستيراد والتصدير يدركون نسبة احتمال الخطر وحدوثه، وجسامته وخطورته، ويقدرّون مسبقا الربح الممكن تحقيقه حتى وإن حدث الخطر وتحقق لأنهم لا يؤمنون ضمن عقد واحد بل يكتتبون عدة عقود مما يؤدي إلى تخفيف حدة الصفة الاحتمالية، ويعلق العميد روبير قائلا: "صحيح أن المؤمنين لا يستسلمون دائما للصدفة، فهم يبحثون في نواديهم على الحصول على المعلومات الدقيقة عن السفن المؤمن عليها وطوروا معلوماتهم الفنية، ويقومون حتى بالتحريات الضرورية، ونوعوا العقود المبرمة بتقسيم الأخطار، فاختيار الأخطار هو يقلل من الطابع الاحتمالي للعقد.

فمن خلال الدراسات التي قام بها الخبراء تم تقسيم الأخطار حسب الأحوال الجوية السائدة والمميزة للفصول، وكذلك حسب المناطق الجغرافية، والطرق البحرية المعتمدة خلال الفصول الأربعة، وحسب البضائع ونوعها، ودرجة السفن.

فخطر الاصطدام بجبل جليدي عائم فوق سطح الماء في البحر المتوسط يندم، وخطر العواصف والغرق يتضاعف في الشتاء على خلاف الصيف، وكذلك المسافة المقطوعة خلال الرحلة حيث كلما طالت زادت الأخطار وتضاعفت، وبديق مدة الرحلة وقصر المسافة تنحصر الأخطار وتقل، وكذلك درجات الحرارة المؤثرة على البضائع والتي تختلف باختلاف فصول السنة.

وتتميز الأخطار في مجموعات متقاربة ومتشابهة تقنية لم تقتصر على المؤمنين بل استفاد منها ومن استعمالها المؤمن لهم لكونهم في معظمهم تجار كبار ومنظمين في نقابات، ولم يدخروا جهدا ليجعلوا من التأمين البحري الذي هو حاجة لابد منها نشاطا عرفوا فنياته ليقدموا عليه بأساليب عصرية قائمة على الدقة والتوقع، وهذا ما قلل من الطابع الاحتمالي لعقد التأمين البحري.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 151.

ومن خلال النظر إلى الجانب الفني للتأمين البحري نجد أن عقد التأمين ليس احتماليا بالنسبة للمؤمن ولا بالنسبة للمؤمن لهم، فبالنسبة للمؤمن ومن خلال اعتماده على التقنيات التي يمتلكها المختصين يضع تقديرات تقريبية تبين مقدار الخسارة الكلية بشكل تقريبي، والتي يتوقع تحققها خلال فترة من الزمن محددة من جراء خطر مؤمن عليه، والمؤمن هنا يقوم بتوزيع هذه الخسائر التي تصيب مجموعة من المؤمن لهم على جميع جمهور المؤمن لهم، بهدف توزيعها وتجزئتها لتكون صغيرة في حجمها بشكل يستطيع الفرد الواحد من كامل المجموعة أن يتحمل هذا العبء والجزء الذي كان من نصيبه، وذلك على قدر استطاعته، ولكن الشيء الذي يبقى احتماليا هو هوية ذلك الفرد، إذ لا يمكن تحديد أيا من المؤمن له سيتعرض للخسارة الناتجة عن تحقق الخطر المضمون، فيقوم المؤمن بتعويض المتضرر بدفع مبلغ التعويض، والخسارة تكون أكيدة الحدوث لدى واحد من مجموعة المؤمن لهم الذين اكتتبوا عقد تأمين بحري لدى نفس المؤمن.<sup>1</sup>

فالمؤمن إنما يأخذ الأقساط من المؤمن لهم ليعيد توزيعها على من وقعت الكارثة به منهم وذلك بعد أن يخصم مصروفات الإدارة والتسيير، فالمؤمن إذا أحسن التقدير وحساب الاحتمالات والتزام الأسس الفنية الصحيحة في التأمين البحري، يتمكن من إدارة عقود التأمين التي يسيرها دون أن يتأثر مجموع المؤمن لهم بالخسائر التي تلحق بعضهم، فالمؤمن عندما لا يتحقق الخطر لدى واحد من المؤمن لهم فإنه في هذه الحالة لا يكون في حالة ربح وثناء لأن عدم تحقق الخطر لدى هذا المؤمن له لا ينفي تحققه لدى مؤمن له آخر، ولذلك فإن المؤمن لا يستفيد بشكل شخصي ومباشر من عائدات الأقساط التي لم يقابلها تحقق الخطر البحري ودفع التعويض في مقابلها، ومنه إن عدم حصول المؤمن له على مبلغ التأمين لا يعن تحقق احتمال ربح المؤمن، والمؤمن لم يحقق ربحا صافيا مطلقا وخالصا من جراء عدم دفعه لتعويض مؤمن له معين.

كما أن عقد التأمين البحري ليس احتماليا بالنسبة للمؤمن له، وذلك لأن المؤمن له يتعاون مع غيره من المؤمن لهم على توزيع شرور ما يبيته الحظ لهم جميعا، حيث لا ينال أيا منهم من هذه الشرور إلا مقدارا يسيرا يستطيع تحمله في غير عناء، فالخطر إن لم يتحقق لدى مؤمن له معين لا يعني خسارته، لأن بذله لتلك الأقساط في هذه الحالة يكون تعاونا مع غيره من المؤمن لهم الذين يدفعون أيضا أقساطا رغم احتمالية عدم وقوع الخطر وتحققه لديهم، ولكن تعاونا منهم مع سائر مجموع المؤمن لهم الذين ينتمون إلى نفس المجموعة، وهذا ما ينفي الخسارة عن جميع المؤمن لهم الذين لم تتحقق الكارثة لهم.

<sup>1</sup> - شهاب جاسم احمد العنبيكي، المرجع السابق، ص 119.



أما في حالة تحقق الخطر البحري لدى المؤمن له فإن ذلك لا يعني تحقيقه لربح مطلق واغتائه، لأنه من قواعد التأمين البحري عدم الإثراء بلا سبب، كما أن التأمين البحري يسوده المبدأ التعويضي، أي أن مبلغ التأمين الذي يحصل عليه المؤمن له يكون جبراً للضرر الذي لحقه وتعويضاً لما تكبده من خسارة جراء تحقق الخطر المضمون، فلا يمكن أن يفوق التعويض قيمة الشيء المؤمن عليه، أو قيمة الضرر اللاحق بالشيء إن كان هذا الضرر لم يتلفه بشكل كامل وبالتالي فإن التعويض يخفف وقع الخسارة التي تلحق بالمؤمن له، وذلك بإعادته إلى الحالة المالية التي كان عليها قبل وقوع الخسارة، وهذا ما لا يدع فرصة للربح أو الاغتناء بأي شكل من الأشكال.<sup>1</sup>

وإن القول بأن عقد التأمين البحري هو عقد احتمالي ليس زعم مطلق وتام، لأن المؤمن له يلتزم بدفع مبلغ قسط التأمين إلى المؤمن، وهو التزام نافذ منجز وليس احتمالي، أما المؤمن فيتعهد بدفع مبلغ التعويض إلى المؤمن إذا تحقق الخطر، وهو التزام نافذ أيضاً ومنجز، إذ أنه لا يمكن للمؤمن التنصل منه والادعاء بعدم دفع هذا التعويض، ولكن الاحتمال الموجود القائم يكمن في الخطر الذي لا يمكن تحديد إمكانية حدوثه من عدمها، كما لا يمكن تحديد زمان، ومكان، وكيفية حدوثه، فهو يبقى احتمالاً وارداً وليس مؤكداً، ولا يتدخل في حدوثه ووقوعه أحد الطرفين، كما يتجلى الاحتمال في عدم إمكانية تحديد هوية المؤمن له، وعدم القدرة على تعيينه بشكل قاطع من مجموع المؤمن لهم المكتتبين لدى شركة التأمين الواحدة، فاحتمالية تحقق الخطر لدى المؤمن لهم تكون موزعة على الجميع، ولا يمكن معرفتها إلا عند تحقق الكارثة لدى واحد منهم.

#### سادساً: عقد التأمين البحري من العقود الزمنية

يعرف العقد الزمني عند فقهاء القانون بأنه: "العقد الذي يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه بحيث يكون هو المقياس الذي يقدر به محل العقد".

ذلك أن هناك أشياء لا يمكن تصورها مقترنة بالزمن، فالمنفعة لا يمكن تقديرها إلا بمدة معينة والعمل إذا نظرنا إليه في نتيجته، أي إلى الشيء الذي ينتجه العمل، كان حقيقة مكانية ولكن إذا نظرنا إليه في ذاته فلا يمكن تصوره إلا حقيقة زمنية مقترنة بمدة معينة."

<sup>1</sup> - رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 396.

كما أن: "هناك من الأشياء ما يتحدد في المكان فيكون حقيقة مكانية، ولكن المتعاقدين يتفقان على تكرار أدائه مدة من الزمن لسد حاجة تتكرر فهو في ذاته يقاس بالمكان، ولكن المتعاقدين اتفقا على أن يقاس بالزمن."<sup>1</sup>

والعقد الزمني عندما يتوقف تنفيذه يترتب عليه النقص في كفه، وزوال جزء منه، إذ تمحى أثره في خلال المدة التي وقف تنفيذه فيها، لأن هذه المدة لا يمكن تعويضها بعد أن فاتت، والعقد الزمني الإعذار ليس ضروريا فيه إذا تأخر الملتزم عن تنفيذ التزامه الزمني، وتتقابل فيه الالتزامات تقابلا تاما، لا في الوجود فحسب، بل أيضا في التنفيذ، فما تم منها في جانب يتم ما يقابله في الجانب الآخر.<sup>2</sup>

وعقد التأمين من العقود الزمنية المستمر في الزمن الممتدة خلاله، إذ يلعب الزمن دورا مهما فيه سواء في تكوينه، أو في تحديد ما ينشأ عنه من التزامات، فالزمن هو العنصر الجوهرى الأساسى الذى يتضمنه عقد التأمين البحرى<sup>3</sup>، ويسير وفق منهجه ومقتضياته، حيث أن المؤمن يلتزم لمدة معينة في التأمين البحرى، وهى مدة الضمان المتفق عليها عند إبرام هذا العقد بتحمل تبعات وأثار الخطر المؤمن منه، وذلك بدءا من تاريخ معين، وانتهاء إلى تاريخ معين هو تاريخ انتهاء التأمين<sup>4</sup>، وهذا الامتداد الزمنى الذى يحضى به عقد التأمين البحرى مهم جدا وضرورى وهذا لأن امتداد المخاطر على فترة من الزمن يترك المجال واسع أمام المؤمن لإجراء المقاصة بين المخاطر التى يتكفل بتغطيتها<sup>5</sup>، حيث أن امتداد المخاطر التى يغطيها المؤمن على فترة من الزمن يقلل من إمكانية حدوثها فى نفس الفترة الزمنية عند جميع المؤمن لهم، فالخطر البحرى وإن تحقق لدى مجموعة معينة من المؤمن لهم لكنه بالتأكد لن يقع لدى جميع المؤمن لهم، ولن يكون حدوثه كذلك فى الساعة، واليوم، والشهر ذاته، وهذا ما يعطى الفرصة للمؤمن من أجل جمع الأقساط التى يقوم المؤمن لهم بدفعها من أجل تغطية الخطر الذى يقع لمجموعة من المؤمن لهم، فالزمن يعطى للمؤمن القدرة على تحمل تبعات الأخطار التى تكفل بضمانها، والموازنة بين الأقساط التى حصل عليها، ومصاريف الإدارة، ومبالغ التعويض التى يدفعها للمؤمن لهم.

كذلك المؤمن له يلتزم لنفس المدة التى يلتزم لها المؤمن، حيث يلتزم المؤمن له خلال فترة التأمين البحرى بسداد قسط التأمين خلال فترات زمنية تتكرر عبر مدة العقد بشكل منتظم، وهنا يكون هناك

<sup>1</sup> - الحكيم عبد الهادى السيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 255.

<sup>2</sup> - الحكيم عبد الهادى السيد محمد تقي، المرجع نفسه، ص 257.

<sup>3</sup> - عصام أنور سليم، المرجع السابق، ص 146.

<sup>4</sup> - شهاب احمد جاسم العنكي، المرجع السابق، ص 120.

<sup>5</sup> - الحكيم عبد الهادى السيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 259.

تقابل في الأعباء لكلا طرفي عقد التأمين البحري في طول فترة سريان هذا العقد وبالتالي يكون لكل لحظة من الزمن جزؤها من الضمان<sup>1</sup>، وضمان الخطر يمتد طوال فترة العقد ويشمل كل اللحظات دون استثناء لأي لحظة، أو يوم، أو ساعة، فالتزامات الطرفين هنا متواصلة ومستمرة، ومتتابعة، ومتقابلة.

ولكن يحدث أن يوفي المؤمن له بالتزاماته دفعة واحدة فيدفع قسط التأمين مرة واحدة عن طول مدة التأمين، لكن يبقى الرأي الراجح أن العقد يبقى مستمرا بالنسبة للمؤمن له لأن مبلغ القسط الذي قام بدفعه المؤمن له لا يشمل فقط تلك الفترة التي دفع فيها، وإنما تم حسابه وضبط مبلغه على اعتبار أن المؤمن قد شمل كل الفترة المذكورة في العقد، فهذا القسط الوحيد المدفوع لو قسم على فترة سريان العقد لشمّلها كلها، وإحاطتها، والمؤمن له لم يدفع هذا القسط خلال فترات زمنية إلا أنه قد أدى التزامه بأن يدفع كل القسط المترتب عن المدة الزمنية التي يغطيها عقد التأمين البحري، والمؤمن لم يضمن الخطر البحري دون التزام مقابل من قبل المؤمن له، لأنه حصل على ما يقابل التزامه بالضمان، وهو مبلغ القسط عن كامل مدة الضمان التي تمتد من تاريخ سريان عقد التأمين البحري إلى غاية انتهاء هذا العقد، فالقسط الوحيد الذي يدفع عند بداية عقد التأمين البحري تم حسابه ليضمّل ويغطي كل لحظات عقد التأمين البحري، وهو التزام مقابل لالتزام المؤمن بضمان كل لحظات عقد التأمين البحري، كما أن المؤمن له يلتزم على الدوام وطيلة فترة عقد التأمين البحري بالامتناع عن أي تصرف، أو فعل، أو إجراء من شأنه أن يؤدي إلى زيادة الخطر المضمون وتفاقمه، وهذا الالتزام هو التزام مستمر يستمر إلى غاية انتهاء العقد في كل لحظة من لحظات عقد التأمين البحري، لكنه لا يعتبر التزاما رئيسيا لأن الالتزام الرئيسي هو التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين.<sup>2</sup>

وعقد التأمين البحري يعتبر من العقود الزمنية حتى ولو دفع القسط جملة واحدة، لأنه لا يشترط أن تكون جميع الالتزامات متقابلة بين الطرفين في نفس الفترة ونفس الوقت، وإنما يكفي أن تكون التزامات احد الطرفين من الالتزامات المستمرة حتى يوصف العقد بأنه من العقود المستمرة.<sup>3</sup>

ويترتب على كون عقد التأمين البحري من العقود الزمنية ما يلي:

- لا يكون لفسخ عقد التأمين البحري اثر رجعي، فإذا لم يقم المؤمن له بتنفيذ التزامه بدفع الأقساط وتم فسخ العقد لعدم التنفيذ لم يكن لهذا الفسخ أثرا رجعي كما هو معروف في العقود الملزمة للجانبين، وإنما ينتهي العقد بالنسبة للمستقبل فقط، إذ أن الأقساط التي دفعها المؤمن له

<sup>1</sup> - احمد محمد لطفي احمد، المرجع السابق، ص 27.

<sup>2</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 512.

<sup>3</sup> - الحكيم عبد الهادي السيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 261.

مسبقا كانت مقابلا للضمان الذي يحصل عليه من قبل المؤمن عن كل تلك الفترة الماضية، حيث لو أن الخطر وقع لحصل المؤمن له على مبلغ التعويض، وفي حالة عدم وقوع الخطر فإنه يتمتع بالحماية التامة من هذا الخطر، كما يتمتع بالراحة والطمأنينة، وذلك لحصوله على ضمان مستمر ومتواصل طول الفترة التي تسبق توقفه عن دفع القسط الذي أدى إلى الفسخ.

• كما أن في حالة استحالة تنفيذ التزام احد الطرفين بسبب قوة قاهرة أو حادث مفاجئ، فإن ذلك يؤد إلى سقوط الالتزام المقابل للطرف الآخر مستقبلا، وعلى ذلك فإذا هلك الشيء المؤمن عليه بحادث غير مؤمن منه، برئت ذمة الطرفين فوراً ويصبح التأمين منتها من تلقاء نفسه وبقوة القانون.<sup>1</sup>

### سابعا: عقد التأمين البحري من عقود الإذعان

يعرف عقد الإذعان عند فقهاء القانون بأنه: " العقد الذي يسلم فيه المقابل بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها .

وذلك فيما يتعلق بسلعة أو مرفق ضروري تكون محل احتكار قانوني أو فعلي أو تكون المنافسة محدودة النطاق في شأنها " <sup>2</sup>.

وعقود التأمين عموما هي عقود إذعان في الأصل، لأن المؤمن يضع شروط العقد في وثيقة التأمين ولا يكون للمؤمن له سوى قبولها أو رفضها، وذلك ناتج عن القوة والسيطرة والهيمنة التي يملكها ويتمتع بها المؤمن<sup>3</sup>، ومن هنا لا يملك المؤمن له إلا أن ينزل عند رغبة المؤمن، نظرا لحاجته الماسة إلى التأمين، والمؤمن لا يملك الحرية في هذا النوع من العقود لأن شروطه ووثائقه تكون معدة مسبقا ومطبوعة ومعرضة من قبل المؤمن، وبهذا لا يملك المؤمن له مناقشة هذا العرض، والخوض في تفاصيله والتعديل فيها.

أما بالنسبة للتأمين البحري فإن بعض الفقهاء قالوا بأنه عقد إذعان، لأن العقد لا يناقش بكل حرية، ولا تكون المفاوضات في كل جزئيات وحيثيات العرض المقدم من قبل المؤمن إذ أن المؤمنون يتفقون على أن يقدموا لعملائهم عقودا أو وثائق موحدة يعدونها، والتعديلات التي يتوصل إليها الطرفين ليست إلا مسائل ثانوية، ولا يمكن أن يشمل التغيير رغم النقاش والمفاوضات التي تحدث جوهر العقد أو الوثائق المكتملة له، وهذا ما يفتح الباب أمام الإذعان حيث أن الوثائق النموذجية المعروضة مفروضة

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 397.

<sup>2</sup>- الحكيم عبد الهادي والسيد محمد تقي، المرجع السابق، ص 263.

<sup>3</sup>- عصام أنور سليم، المرجع السابق، ص 155.

ويجب على المؤمن له التقيد بها، ويكتتب وفقها عقد التأمين البحري، والإذعان أمر واضح جلي في التأمين على البضائع، بينما تخف حدته في التأمين على السفن، إلا أن هناك رأي مخالف لأحد كبار الفقهاء حيث يقول بأن الإذعان في عقد التأمين البحري قد تلاشى واختفى لسببين:

1- السبب الأول هو أن المؤمن لهم في التأمين البحري يتعاقدون مع المؤمنين وهم على علم ودراية، ومعرفة واقتناع بجميع الشروط والبنود الموجودة والمتضمنة في العقد والوثائق النموذجية، كما أنهم يدركون معاني هذه الشروط ومراميتها وأثارها ونتائجها وأبعادها القانونية فهي ليست شروط مبهمة مفروضة دون علم، ووعي مثلما هي في باقي فروع التأمين الأخرى، وذلك راجع إلى أن المؤمن لهم في التأمين البحري هم مجهزين تجار ومتهنيين يعرفون جميع الشروط الواردة في عقد التأمين البحري نتيجة الخبرة والسنين الطويلة في المهنة وممارستها، والاعتماد على المختصين ورجال القانون.

2- والسبب الثاني أن التأمين البحري ذو طابع دولي لا تحده الحدود الجغرافية أو التقسيمات السياسية، وهذا ما جعل المؤمنين يأخذون هذا العامل بعين الاعتبار، وجعلهم يخفون من حدة سيطرتهم، وجعلهم يتقبلون المناقشة والتفاوض، ويقللون من الشروط التي لا تكون في صالح المؤمن لهم حتى يحافظ مؤمنوا البلد الواحد على العملاء الخاصين بهم ويمنعوهم من التوجه إلى مؤمنين آخرين أكثر ليينا في شروطهم وبنود عقودهم.

وفي فرنسا بعد صدور التقنين الحديث صدرت خمس وثائق للتأمين على السفن والبضائع لسنة 1983-، 1984 من إعداد الاتحادية الفرنسية لتأمين النقل FFAT التي تضم المؤمنين والمؤمن لهم فيشارك الطرفان في إعداد العقد النموذجي، وهذا ما خفف من حدة شروط الإذعان في فرنسا.<sup>1</sup>

لكن لا يمكن القول بأن عقد التأمين البحري هو عقد خالي من الإذعان تماما لأن المؤمن لهم مهما امتلكوا من خبرات وإمكانيات فهم غير قادرين على إدراك كل شروط العقود والوثائق النموذجية المعروضة عليهم، إلا أنه مع ذلك المؤمنون يمتلكون في الجانب المقابل إمكانيات وخبراء ومختصين يتمتعون بحرفية عالية ومهنية كبيرة، ولا يمكن أن يكونوا على نفس الدرجة والمساواة مع المؤمن لهم، ويبقى المؤمن دائما في مركز قوة وهيمنة يمنحه القدرة على فرض شروطه وبنوده لكن في التأمين البحري يكون بشكل نسبي، لأن حدة الإذعان تناقصت في عقود التأمين البحري خاصة لأن المؤمن لهم يوظفون سماسرة التأمين لينتقون من المؤمنين من يقدم مزايا وعروضا أكثر ملائمة، مما يخفف من اثر الشروط التعسفية، ولكن كل هذا لا يلغي وجودها وأثرها بشكل نهائي، فالمؤمن له ومهما تمتع بنفوذ وقوة لا يستطيع أن يضع مع المؤمن كل شروط عقد التأمين البحري وبنوده بالاتفاق التام، ولكن يتفق

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 152-153.

---

الطرفان على بعضها ويخضع المؤمن له للمؤمن في البعض الآخر، وبالنسبة لي فوجود الإذعان في التأمين البحري قليل جدا وأثره يكاد ينعدم.

## الفرع الثاني: الخصائص التي تميز عقد التأمين البحري

وهنا نجد أن عقد التأمين البحري يتميز عن بقية العقود بخاصيتين اثنتين تجسدان إنفراده بأحكام خاصة به في معظم جوانبه.

### أولاً: عقد التأمين البحري عقد تجاري

عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع عمل تجاري، وهذا ما قرره التشريعات الجزائرية المتعاقبة، حيث أن المادة الثالثة من القانون التجاري (أمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم) تنص بأنه عمل تجاري كل عقد تعلق بالتجارة البحرية، ولا شك في أن التأمين البحري يكون عملاً تجارياً بالنسبة للمؤمن لأنه يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين، ولكن الفقرة الخامسة من المادة الثالثة المذكورة تركت المجال واسعاً فيما يتعلق باعتبار كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية عقود تجارة، فكان على المشرع أن يكون أكثر دقة في تعداد هذه الأعمال التجارية، وهو الشيء الذي قام به في تعديل القانون التجاري بموجب الأمر 96-27 المؤرخ في 9 ديسمبر 1996 حيث عدل بموجب المادة الرابعة منه المادة الثانية من القانون التجاري (الأمر 75-59) وجاء في الفقرة الرابعة منها: "... كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية...".

كما أن المادة الثانية من القانون التجاري (الأمر 75-59) اعتبرت كل مقولة للتأمين عملاً تجارياً بحسب الموضوع، وقد نصت المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين:

• شركة ذات أسهم.

• شركات ذات شكل تعاضدي."

فممارسة نشاط التأمين البحري إذا اتخذ شكل شركة المساهمة هو مقولة طبقاً للمادة الثانية من التقنين التجاري الجزائري، وتجارية بحسب الشكل لاعتبار المشرع شركات المساهمة من الأعمال التجارية بحسب الشكل طبقاً للمادة الثالثة من نفس التقنين، وأمام صراحة هذه النصوص فلا مجال للاجتهاد والتأويل، فالتأمين البحري بالنسبة للمؤمن سواء اتخذ شكل شركة المساهمة وهذا هو الغالب، أو شكل تعاضدي كما هو الحال بالنسبة لنوادي الحماية والتعويض هو تجاري لأنه يرد على العمليات البحرية، ولأنه نشاط يقوم به تاجر هو المؤمن من أجل تجارته، فهو تجاري بالتبعية، ولأنه يتخذ شكل مقولة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 397.

أما بالنسبة للمؤمن له فلا يعد التأمين البحري تجارياً بالنسبة له إلا إذا كان هو نفسه تاجراً وكان التأمين البحري الذي يكتتبه متعلقاً بأعماله التجارية ومرتبطاً بها، أما إذا أبرم التأمين شخص غير تاجر، أو قام به تاجر لغير ما هو متصل بتجارته فإن عقد التأمين البحري الذي اكتتبه يعد عملاً مدنياً.

وأهمية تحديد الصفة التجارية أو المدنية لعقد التأمين البحري تتجلى عند تحديد الاختصاص النوعي للمحاكم بشأن نظر المنازعات الناشئة عن هذا العقد<sup>1</sup>، والاختصاص يكون دائماً للقسم أو الغرفة التجارية وليس المدنية.

والمؤمن له في التأمين البحري إذا كان مجهزاً فهو تاجر أو صاحب مقاوله أو يقوم بعمليات التجارة البحرية، فالتأمين على سفينة ضروري لحاجات تجارته، كما أنه إذا كان المؤمن له تاجرًا يصدر بضاعته أو يستوردها، فالتأمين البحري تجاري لأنه عقد يرد على التجارة البحرية، ولأنه ضروري لتجارته، فهو أيضاً عمل تجاري شكلاً بالتبعية.

أما إذا كان المؤمن له شخصاً ليس بتاجر آمن على بضاعته لنقلها عن طريق البحر فلعدم توفر الشروط المذكورة سابقاً لا يدخل في عمليات التجارة البحرية هذا العقد لأنه لم يقم به من أجل تجارته، فليس عملاً تجارياً لا بحسب الشكل ولا بحسب التبعية، ويكون التأمين البحري بالنسبة إليه عملاً مدنياً، ومثال ذلك كمزارع يستورد الأبقار والمواد الغذائية لأنه يقوم بتربية الماشية وبذلك ينطبق عليه القانون المدني، لكن هذه الحالات في الحياة العملية قليلة في ميدان الشحن، والاستيراد، والتصدير.<sup>2</sup>

### ثانياً: صفة تجريد الخدمة التأمينية

المادة 93 من الأمر 07-95 تبين أنه يحق لكل شخص له مصلحة أن يبرم عقد التأمين البحري فالمؤمن له يكون له دائماً مصلحة في حفظ الشيء المؤمن عليه، و التجارة البحرية تتميز بتغير الظروف والأحوال وتتطلب السرعة في اتخاذ الإجراءات والقرارات، هذا ما يؤدي في بعض الحالات إلى تثبيت المصلحة في التأمين لشخص آخر غير المؤمن له المتعاقد مع المؤمن.

هذا ما فرض تجسيد نوع من التجريد للخدمة التأمينية، وذلك وفقاً لعدد من الصيغ والآليات التي تسمح بدفع التعويض لصاحب المصلحة في التأمين عند تحقق الخطر حتى ولو لم يكن هو نفسه المؤمن له الذي وقع على العقد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - رمضان أبو السعود، (أصول التأمين)، المرجع السابق، ص 147.

<sup>2</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 147.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 262.



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

❖ قابلية وثيقة التأمين البحري للتداول:

إن المادة 97 من الأمر 07-95 تشترط الكتابة للإثبات، وحددت المادة 98 البيانات الواجب ذكرها في عقد التأمين البحري.

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

وتتعدد الكيفيات و الطرق التي يتم بموجبها تداول وثيقة التأمين على البضائع، فيمكن أن تكون الوثيقة اسمية لمصلحة شخص معين، وفي هذه الحالة لا بد لانتقال الحق فيها من شخص إلى آخر من إتباع قواعد حوالة الحق، ويجوز أن تكون وثيقة التأمين البحري لحاملها فيتم تداولها عن طريق المناولة اليدوية<sup>2</sup>، ولا يوجد ما يمنع من أن تكون وثيقة التأمين البحري في صورة وثيقة إيدنية، وعندئذ تنتقل بالطرق المقررة لانتقال الوثائق الإيدنية، أي تنتقل بالتظهير ولو كان التظهير على بياض<sup>3</sup>.

❖ التأمين لمصلحة شخص غير معين:

التأمين لمصلحة شخص معين هو ذلك التأمين الذي يعقده شخص باسمه ولكن لحساب شخص آخر غير معين وقت إبرام العقد، ولكنه يستفيد من هذا العقد دون أن يكسب صفة الطرف المتعاقد مع المؤمن.

والشخص غير المعين أو المحدد عند إكتتاب عقد التأمين هو من ستكون له مصلحة مستقبلا وذلك عند تحقق الخطر ووقوع الأضرار، وهذا النوع شائع في التأمين على البضائع، وهذا من خلال تداول سند الشحن، مما يجعل مالك البضائع غير معروف إلا وقت وقوع الخطر البحري وفي هذه الحالة يكون للمستفيد حق شخصي ومباشر إتجاه المؤمن، ويلتزم هذا الأخير بدفع كامل مبلغ التأمين.

<sup>1</sup> - هاني دويدار، المرجع نفسه، 263.

<sup>2</sup> - مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 209.

<sup>3</sup> - Cesar Ancy et Lucien sicot, OP, cit , P60.

---

وكل الإلتزامات التي تنتج عن عقد التأمين البحري تكون على عاتق المؤمن له وحده، و المستفيد لا دخل له فيها، لكن في حالة إخلال المؤمن له بأي من التزاماته الناشئة عن العقد فإن للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - هاني دويدار، المرجع السابق، ص264.

## المطلب الثاني: آثار عقد التأمين البحري

في هذا المطلب يتم عرض أحكام عقد التأمين البحري، والآثار المترتبة عنه عند انعقاده، هذه الآثار تتمثل في التزامات المؤمن، والتزامات المؤمن له التي يستوجب على كلاهما أدائها وبذلها.

وهذا المطلب قسم إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: إلتزامات المؤمن له، والفرع الثاني تحت عنوان: إلتزامات المؤمن.

### الفرع الأول: التزامات المؤمن له

يتوجب على المؤمن له عدة التزامات يجب أن يؤديها، منها ما يكون قبل انعقاد العقد، ومنها خلال سريانه، ومنها عند تحقق الكارثة.

#### أولاً: الإلتزام بالإدلاء بالبيانات الصحيحة عند اكتتاب العقد

بما أن عقد التأمين من عقود حسن النية فإن هذه الخاصية تفرض على المؤمن له التزام المصدقية مع المؤمن حتى يكون المؤمن على وعي، وعلى قناعة عند تحمله الخطر، فالمؤمن له عندما يتقدم إلى شركة التأمين لابد من أن يحيطها بجميع الظروف المحيطة بالخطر التي يعلمها ويدلي بجميع المعلومات التي تخص الشيء المؤمن عليه، وهذا حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة شاملة ومهمة، وبالتالي اتخاذ القرار المناسب والملائم، ورغم ما يتمتع به من إمكانيات ومؤهلات، وخبرات، وعمال يتمتعون بمهنية عالية، فإن ذلك لا يمكنه من معرفة جميع المعلومات، وتحديد جميع الظروف التي تحيط بالخطر، ودرجة جسامته، هذا ما يفرض عليه حتمية اللجوء إلى المؤمن له، والاعتماد عليه من أجل معرفة المعلومات الضرورية التي هو في حاجة ماسة لها من أجل تكوين صورة واضحة، وكاملة، وملمة بجميع الأبعاد والحيثيات الضرورية للوصول إلى اتخاذ قرار قبول تحمل الخطر وضمانه، أو رفضه وعدم قبوله.

وإدلاء المؤمن بالمعلومات يكون في معظم الأحيان عن طريق الإجابة عن الأسئلة المحددة التي يضعها المؤمن، ويصيغها في نماذج مطبوعة معدة مسبقاً ومعروضة لجمهور طالبي التأمين، الذين يريدون اكتتاب عقد تأمين بحري، إذ يكون هناك مثلاً أسئلة عن عمر السفينة ودرجتها، وحمولتها، والطرق المعتادة التي اعتادت السير خلالها، فهذه الأسئلة تكون مشتركة بين فرع التأمين الواحد مثل التأمين البحري، أو التأمين الجوي، وغيرها من فروع التأمين الأخرى<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - خديجة بقالي، المرجع السابق، ص108.

والإجابات التي يدلي بها المؤمن له لابد أن تكون دقيقة، ومحددة، وصادقة، وتكون على قدر المسؤولية والأمانة الملقاة على عاتقه، والتصريح في البداية يساهم في تقليل فرص تعرض المؤمن له للإخلال بالتزام الصدق والأمانة بحسن النية، وزيادة احتمال إثبات إخلاله بهذا الالتزام كلما تعمد الكتمان أو الإدلاء بمعلومات غير صحيحة بنية سيئة ترتفع، لكن هناك معلومات كثيرة لا يتضمنها النموذج المعد، لأنها معلومات خاصة تتعلق بكل مؤمن له على حدى، وبالتالي لابد أن يدلي بها هو من تلقاء نفسه حتى ولو لم تكن هناك أسئلة بخصوصها، وهذا هو الفرق الجوهرى الموجود بين التأمين البري، و التأمين البحري، حيث نجد بأنه في التأمين البري تنص الفقرة الأولى من المادة 15 من الأمر 07-95 " يلزم المؤمن له :

1- بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها. "

ووفقا لمنظور هذه المادة فإن المؤمن له لا يلزم إلا بالإجابة عن الأسئلة التي توجد ضمن استمارة الأسئلة المعدة مسبقا من قبل شركة التأمين فقط.

أما بالنسبة للتأمين البحري فالمادة 108 من الأمر 07-95 تنص " : يترتب على المؤمن له:

1- أن يقدم تصريحا صحيحا بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر،"<sup>1</sup>

ووفقا لهذه المادة نجد أن المؤمن له مطالب بالإدلاء بجميع الظروف التي يعلمها، حتى ولو لم تكن ضمن استمارة الأسئلة، فالمؤمن مطالب في حالة التأمين البحري بالتصريح التلقائي بالظروف المحيطة، وهذا ما يتناسب كثيرا مع السرعة، والتحول الكبير في الظروف المحيطة بالتجارة الخارجية ومقتضيات ممارستها، وهي نقطة جد ايجابية في التأمين البحري مقارنة بالتأمين البري، وهي الطريقة الأمثل للوصول للمصداقية، والشفافية المرجوة في هذا المجال.

وفي التأمين البحري غالبا ما تكون مهمة الإدلاء بهذه البيانات من نصيب مسار التأمين الذي يتولى اخبار المؤمن بجميع الظروف والمعلومات المهمة، والمتعلقة بالخطر والظروف المحيطة لأن السمسار على دراية تامة وكاملة بجميع المعلومات الضرورية اللازمة لاكتتاب عقد التأمين البحري،

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 07-95 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

وذلك بحكم خبرته، لذلك يكون عدم الإدلاء بالبيانات، أو الكذب، أو المراوغة فيها يكون غالباً من سوء نية<sup>1</sup>.

ويراعى أن التزام المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الخاصة بالظروف المؤثرة في تكوين فكرة المؤمن عن الخطر إنما يقتصر وينحصر في البيانات التي تكون معلومة ومعروفة لدى المؤمن له، أما إذا كانت مجهولة فمن الطبيعي أن يعفى من الالتزام بالإدلاء بها، فلا تكليف بمستحيل غير أن المؤمن له لا يعفى من ذكر هذه البيانات إذا كان باستطاعته معرفتها، أو باستطاعته أن يبذل بعض الجهد لمعرفة، لأنه لا بد عليه من ذكر أية معلومات يعلمها قبل التعاقد، وإلا عد مقصراً متحماً تبعاً لتقصيره، وعلى ذلك يجب على المؤمن له أن يبذل قدراً معقولاً من العناية في العلم بالخطر البحري الذي يريد المؤمن تغطيته، لأن جهل المؤمن له بواقعة أو معلومة متعلقة بالخطر البحري المراد تأمينه لا يعفيه من هذا الالتزام إلا إذا كان من المنطق والعقل أن يكون جاهلاً بها.

وفي حالة علم طالب التأمين بظروف غير متأكد من حقيقتها، وغير متيقن من مدى صحتها فإنه يجب عليه أن يخبر المؤمن بكل الظروف والمعلومات التي وصلت إلى علمه، مع ذكره لعدم تيقنه من صحة هذه الأخبار، وكل الشكوك التي تساوره بشأن هذه الصحة.

ويميز بين جهل المؤمن له للظروف المتعلقة بالخطر البحري، وبين المؤمن له الذي يعلم بهذه الظروف، ولكنه لم يعلنها إلى المؤمن بحسن نية معتقداً أنها لا تؤثر في الخطر، فالمؤمن له الذي يجهل ظروف الخطر، ويكون معذوراً في جهلها فإنه يعفى من الالتزام بتقديم بيان عنها، حيث لا يؤخذ بجهله إلا إذا وقع المؤمن في غلط مما يجيز له أبطال العقد، أما المؤمن له حسن النية فهو ذلك الشخص الذي يعلم بالظروف المحيطة بالخطر البحري، ومن ثمة يلتزم بإعلانها، ولكن بالنظر إلى أنه يجهل أهميتها فإن ذلك غير راجع إلى سوء نية، وعدم إعلان الظروف يكون بغير نية الأضرار أو الغش، وبرغم إخلاله بالالتزام إلا أنه يستحق جزاء أخف من ذلك الذي يكون سيء النية فيستحق تعويضاً منخفضاً، وهذه الحالة يمكن أن توجد عندما لا يكون المؤمن له تاجراً أو شركة شحن، أو مجهز سفن، وإنما قام بالاستيراد لاستعماله الخاص مما يجعله أقل خبرة في إجراءات التأمين البحري، والبيانات التي يجب على المؤمن له ذكرها يجب أن تؤدي إلى إعلام المؤمن بظروف وأخبار لم يكن يعلمها من قبل، وبذلك لا يكون المؤمن له مخلاً بالالتزام إذا لم يعلم المؤمن بظروف هو ليس عالماً بها أصلاً، وفي هذه الحالة لا يتعرض المؤمن له لأي جزاء لأن عدم الإعلان لم يكن سيؤثر على قرار المؤمن أو على الشروط

<sup>1</sup> - مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 307.

الموضوعة في العقد ويستوي إعلام المؤمن بظروف الخطر البحري أن يكون قد علم بها عن طريق إعلان شفوي من المؤمن له، أو عن طريق وسيط، أو سمسار التأمين<sup>1</sup>.

ويراعي أن الذي يعتد بعلمه بظروف الخطر البحري هو المؤمن، ولكنه قد يستخدم أشخاصا كثيرين في إبرام عقد التأمين، فهل يستوي هنا علم هؤلاء مع علم المؤمن؟

يفرق في هذا الصدد بين أنواع مختلفة من معاوني المؤمن، فإذا تم التأمين بواسطة وكيل للمؤمن وله الصلاحية في إبرام عقود التأمين البحري، فإن معرفة هذا الوكيل بظروف متعلقة بالخطر البحري المؤمن عليه يتساوى تماما مع علم ومعرفة المؤمن.

ولكن قد يتم العقد عن طريق وسطاء التأمين الذين تقتصر مهمتهم على التوسط في إبرام العقد، ووسطاء التأمين نجد أن مهمتهم تقتصر على التوسط بين طالبي التأمين وشركة التأمين وبذلك يكون علمه بظروف الخطر دون ذكرها للمؤمن لا يتساوى مع علم المؤمن<sup>2</sup>.

والمعلومات التي يهتم المؤمن معرفتها تنقسم إلى قسمين متميزين من المعلومات، القسم الأول هي المعلومات التي تعين المؤمن على تقدير المخاطر التي يأخذها على عاتقه، ومن هذه المعلومات المهمة التي يجب على المؤمن له ذكرها وبيانها للمؤمن في حالة التأمين على السفينة اسم السفينة، وجنسياتها، ودرجتها، وعمرها، وحمولتها، وقوتها المحركة، وما إذا كانت شراعية أم تسير بمحرك ميكانيكي، والأضرار التي سبق أن أصابتها إن لم تكن قد أصلحت بعد، أو كان من شأنها رغم إصلاحها تغيير فكرة الخطر، ونوع الملاحة التي تقوم بها والرحلة المقررة وتاريخها.

وفي حالة التأمين على البضائع يلتزم المؤمن ببيان طبيعة البضاعة، ومصدرها، وما إذا كانت قابلة للتلف أو النقصان بطبيعتها، وكمية البضاعة وقيمتها، وكيفية تغليفها، وتاريخ شحن البضاعة، وإذا شحنت البضاعة على سطح السفينة فيجب إبلاغ المؤمن بذلك، ويتم بيان تاريخ سفر السفينة.

ويعد سكوتا عن إعلام المؤمن إذا كان المؤمن له قد ذكر بأن الرحلة محددة وفقا لخط سير ثابت، مع أن سند الشحن الذي وقع عليه يجيز للناقل الرسو في أي ميناء ولو كان خارجا عن خط السير المعتاد والمحدد، وجب تعيين ميناء الشحن وميناء التفريغ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 457.

<sup>2</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع نفسه، ص 458.

<sup>3</sup>- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 153-154.

وإعلام المؤمن بكل المعلومات التي من المفترض أن يعرفها، تمكنه من تبيان درجة احتمال الخطر، ودرجة جسامته، فهذه المعلومات لازمة لحساب القسط، ولذلك يمكن تسميتها بالمعلومات الموضوعية المحددة للخطر البحري.

أما القسم الثاني، فهو المعلومات التي ليست من أجل تقدير معدل الخطر، وإنما تلزم لاتخاذ قرار في شأن قبول التأمين أو رفضه، وهي عادة معلومات تتعلق بالمؤمن له ذاته والظروف المحيطة به، ولذلك تسمى بالمعلومات الشخصية<sup>1</sup>.

### ثانياً: الالتزام بإخطار المؤمن بتفاقم الخطر

إن القواعد العامة تقتضي بأنه لا يجوز لأحد المتعاقدين أن يجعل التزام المتعاقد الآخر أثقل عبئاً عما كان عليه وقت التعاقد، أي يجب أن يظل الخطر، طول مدة التأمين بالحالة التي كان عليها وقت إبرام العقد، وذلك حتى يظل التوازن قائماً بين الالتزامات المتقابلة للمتعاقدين، وهذا هو المنطق الذي تفرضه العقود المستمرة، وعقود التأمين البحري منها.

والاستمرارية في الزمن تفرض على المؤمن عدم القدرة على الاستمرارية في تحمل تبعه الخطر البحري وتغطيته إذا طرأت بعد التعاقد ظروف من شأنها أن تجعل التزامه أثقل، وأشد كلفة عما كان عليه وقت إبرام العقد.

فالتزام المؤمن بتغطية الخطر البحري وتحمل نتائجه والخسائر المنجزة عنه مرهون ومتوقف على بقاء الخطر البحري على الحالة التي كان عليها عندما قبل المؤمن تحمله، وبفس الظروف المحيطة به، وبالتالي كل تغيير قد يلحق بالخطر البحري أو الظروف المحيطة به يؤدي إلى اختلال التوازن في الالتزامات، وهذا ما سيؤثر على التزام المؤمن بالضمان.

ويجب ألا يكون التغيير الذي يطرأ على الخطر البحري وظروفه بفعل احد المتعاقدين، وألا يكون متعلقاً بإرادته، إذ لا يجوز للمؤمن له تغيير الخطر البحري من أجل جعل التزام المؤمن أثقل، وبالتالي الزيادة في مبلغ التعويض الذي سيدفعه المؤمن، فلا بد أن يكون القسط متماشياً ومتوافقاً مع المبلغ الذي يعوض الخسائر، وبناءً على ذلك يتوجب على المؤمن له أن يخطر المؤمن بكل التغييرات والتطورات المستجدة التي تلحق بالخطر المضمون خلال كل فترة سريان العقد، إذا كانت هذه التغييرات من شأنها

<sup>1</sup> - مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 303-304.

أن تزيد من العبء الذي يتحمله المؤمن<sup>1</sup>، وفي هذه الحالة يطلق على هذه التغييرات مصطلح تفاقم الخطر.

ويقصد بتفاقم الخطر تغيير في الظروف يطرأ بعد انعقاد العقد، وأثناء سريانه، ويكون من شأنه زيادة درجة احتمال الخطر أو جسامته، بحيث يترتب على ذلك أن يظهر الخطر في صورة لو كانت موجودة وقت إبرام التأمين لامتنع المؤمن عن التعاقد أو لتعاقد مقابل قسط أكبر، وبعبارة أخرى يعني تفاقم الخطر وقوع أمر ترتب عليه أن يجعل ضمان المؤمن أثقل وطأة، أي يكون من شأنه زيادة فرص وقوع الحادث أو اتساع مدى النتائج على وقوعها، ولكن ليس من الضروري أن يكون لهذا الأمر دخل في وقوع الحادثة ذاتها بل يكفي أن يؤدي هذا الأمر إلى زيادة تواتر الحادثة أو زيادة الخسائر التي قد تترتب عليها، فالالتزام بالإخطار عن تفاقم الخطر قائم في هذه الحالة<sup>2</sup> ويسأل المؤمن له عن الإخطار بتفاقم الخطر في حالة حدوثه إذا لم يقم بأدائه، حتى ولو ثبت أن هذا التفاقم لم يكن له اثر في وقوع الكارثة، أو في استفحال أثارها ومدى بالفعل، وعدم الإبلاغ وحده كافي لتوقيع الجزاء المترتب على عدم الإخطار.

وهناك فارق ملحوظ بين تفاقم الخطر، وزيادة الخطر، وتفاقم الخطر يعني زيادة عبئ الخطر على المؤمن بازدياد درجة المخاطر أو زيادة جسامتها، بحيث يصبح القسط غير متناسبا مع الخطر الذي يقع عبئ تغطيته على المؤمن، أما زيادة الخطر فتعني زيادة قيمة الخطر دون أن يترتب على ذلك زيادة في العبء الملقى على عاتق المؤمن، والزيادة في الخطر تتواجد في تأمينات الأضرار، وذلك إما بزيادة قيمة الأشياء المؤمن عليها مثلا، أو زيادة قدرتها، ومثال ذلك لو أن المؤمن له على سفينة ثم أعاد تجهيزها أثناء رحلته بأحد الأجهزة التكنولوجية الحديثة أو بمحرك جديد فإن ذلك لم يزد من احتمال الخطر، ولم يرتفع العبء الملقى على كاهل المؤمن، بل ظل الخطر البحري كما هو دون أي تغيير أو زيادة، وبالتالي فالتزام المؤمن بقي كما هو لأن محله هو تعويض المؤمن له عن الضرر الذي سيقع فعلا في حدود المبلغ المعين في العقد، وإذا كان المبلغ الذي امن به اقل من قيمة السفينة الحقيقية فإنه يتم استعمال قاعدة التخفيض النسبي.

كما يوجد فرق بين تفاقم الخطر واستبعاد الخطر، حيث أنه يمكن أن يتفق المؤمن له على تغطيته المخاطر البحرية إذا ما تحققت في ظروف عادية، وعدم شمل نفس المخاطر البحرية بالضمان، وعدم

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 578- 579 .

<sup>2</sup>--Didier Krajieski, Op, cit, P121.



تغطيتها إذا تحققت وحدثت في ظروف معينة<sup>1</sup>، و خير مثال على ذلك ضمان السفن والبضائع في حالة تعرضها للغرق أو الأضرار الناتجة عن العواصف، أو الجبال الثلجية العائمة، وعدم ضمانها إذا كانت في منطقة الحرب فيها وغرقت أثناء تواجدها في تلك المنطقة ولا يتم ضمان السفن أو البضائع أثناء الحرب حتى ولو كان سبب الغرق أو الحادث هو خطر بحري وليس حادث حربي.

وهناك شروط ينبغي توفرها في الظروف التي من شأنها أن تسبب وتؤدي إلى تفاقم الخطر وأهمها:

1- أن تكون الظروف التي أدت إلى تفاقم الخطر البحري لاحقة على العقد وليست قبله أي تكون بعد توقيع العقد وانعقاده وليس قبل ذلك، وبمعنى آخر تكون أثناء سريان عقد التأمين البحري، فالظروف السابقة على الانعقاد أو المعاصرة للفترة التي يتم فيها الانعقاد لا تعتبر تفاقما للخطر، وإنما ظروف محيطة بالخطر البحري المترقب تغطيته وشمله بالضمان، وهي الواقع الأولي والوحيد الموجود في هذه الفترة، لكن بعد استكمال إجراءات اكتتاب عقد التأمين البحري إما على السفينة أو البضاعة فإنه ونظرا لكونه يمتد خلال فترة من الزمن وليس من العقود الفورية فإن الخطر البحري في بعض الحالات لا يبقى كما هو خلال كل فترة سريان عقد التأمين البحري، وإنما قد يتفاقم في فترة معينة، وذلك ما يستوجب إعلام المؤمن بما استجد وبحالة هذا التفاقم الذي يؤثر في تقدير الخطر البحري.

2- كما يجب أن تؤدي هذه الظروف اللاحقة على العقد إما إلى زيادة احتمال الخطر البحري، وإما إلى زيادة جسامته إذا وقع، بحيث يصبح أهدح عبئا، فزيادة احتمال الخطر البحري يجعله اقرب إلى التأكيد، وهذا ما يضع على المؤمن عبئا ثقيلا، ويؤثر على مركزه المالي وتنسيقه للمخاطر التي يغطيها، وبالتالي يؤثر على تسييره لجميع العقود الأخرى وليس العقد الذي تفاقم فيه الخطر البحري فقط، ومثال ذلك أن تغيير السفينة للطريق الذي سلكته وأخذها لطريق مملوء بالجبال الثلجية العائمة في فصل الشتاء يؤدي بشكل أكيد إلى تعرضها للاصطدام مع احد الجبال خلال طريقها، أو وضع البضائع على سطح السفينة وليس داخلها مما يكون من المؤكد أنها ستتعرض للتلف لو سقطت الأمطار أو كان هناك عاصفة.

ومن الممكن أن تكون هناك زيادة في جسامته الخطر البحري عند تحققه، ومثال ذلك رسو سفينة في ميناء فيه مستودع مملوء بالمواد المتفجرة، أو وضع مواد قابلة للانفجار على متن السفينة ولو بكميات قليلة مما يؤدي إلى عواقب وخيمة إذا ما حصل حادث.

<sup>1</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 581-582.

وهذا التفاقم الذي يحدث يؤثر وبشكل مباشر على سعر القسط الذي يدفعه المؤمن له، حيث ينتج عن التفاقم الحاصل زيادة مقابلة في قسط التأمين، ولكن هذه الزيادة في القسط تكون عن دراسة دقيقة فهي متناسبة مع نسبة التفاقم الحاصل ولا تفوقه<sup>1</sup>، ولذلك يجب على المؤمن له إخطار المؤمن بجميع الظروف التي تؤد إلى تفاقم الخطر، ويعلمه بجميع حيثيات التفاقم الحاصل حتى يتمكن المؤمن من إعادة التناسب بين الخطر البحري بعد تفاقمه، ومبلغ القسط الذي يدفعه المؤمن له في المقابل، وكل ذلك على ضوء الظروف الجديدة الحاصلة التي تم إخطار المؤمن بها.

3- ويجب أن يكون المؤمن له عالماً بهذه الظروف المستجدة حتى يقوم بإخطار المؤمن بها فإذا كان جاهلاً هو نفسه بها فلا مسؤولية عليه، وإذا كان غير عالم بها فهذا يعني أن تلك الظروف المستجدة ليست من فعل المؤمن له، وهنا المؤمن له مطالب بالإخطار عن الظروف التي تكون في علمه أو التي تصل إلى علمه، فلو كان الغير هو سبب هذه الظروف وعلم فيما بعد المؤمن له بها يجب عليه في وقت علمه بها أن يعلم المؤمن، وألا يسكت عن إخباره بها بحجة أنه ليس هو سبب التفاقم وليس طرفاً فيه، أما إذا كان يجهل ظروف التفاقم لأن الغير هو الذي تسبب في التفاقم والمؤمن له لم يعلم مطلقاً بوجود هذه الظروف، كأن تشحن بضائع المؤمن له على سطح السفينة دون علمه أو الرجوع إليه رغم أنه اتفق على شحنها داخل السفينة، أو قيام ربان السفينة بتغيير طريق الرحلة دون إعلام مالك السفينة المؤمن عليها<sup>2</sup>

4- كما يشترط في الظروف الواجب الإخطار عنها عدم علم المؤمن بهذا التفاقم الحاصل، فإذا كان المؤمن قد علم بما استجد من ظروف ووقائع فإن علمه هذا قد يكون له فكرة واضحة عن الحالة التي أصبح فيها الخطر البحري الذي يضمنه، وبالتالي لا ضرورة لإخطاره بظروف يعلمها هو حقيقة، ومثال ذلك قيام حرب أهلية في منطقة معينة وعبرها تمر السفينة المؤمن عليها مما اضطر كل السفن المارة من تلك الطريق تغيير طريقها، وهذه معلومة لا تخفى على أحد والمؤمن قد علم بها، مما يجعله يكون فكرة كاملة عن ظروف تغيير السفينة لطريقها، ووقت هذا التغيير<sup>3</sup>.

وعند وفاء المؤمن له بالتزام إخطار المؤمن بالتفاقم الحاصل وظروفه، فإن المؤمن له عندئذ يبقى محتفظاً بالتأمين، ويتحلل من الزيادة الفورية للقسط أو التخفيض الفوري لمبلغ التأمين، إذ يبقى مغطى بالتأمين بشكل مؤقت إلى حين اتخاذ المؤمن القرار وتحديد موقفه تحديداً نهائياً وبالتالي ظل المؤمن ملتزماً بتغطية الخطر المؤمن منه في صورته الجديدة، دون زيادة القسط حيث يلتزم بالضمان إذا ما

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 467.

<sup>2</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع نفسه، ص 468.

<sup>3</sup>- رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 585.

وقع الخطر المؤمن منه حتى ولو كان وقوعه نتيجة الظروف المستجدة، ويظل الحال كذلك إلى حين اتخاذ المؤمن الموقف النهائي، وهذا ما يعرف بالتغطية المؤقتة.

فالإخطار بتفاقم الخطر يقتضي إعادة النظر في علاقة الطرفين لمواجهة الموقف الجديد والحكم المقرر في المرحلة السابقة لا يعدوا أن يكون حكماً مؤقتاً ينتهي باتخاذ موقف إزاء الظروف الجديدة<sup>1</sup>.

وفي حالة دراسة المؤمن للخطر البحري وقرر المؤمن نسبة القسط التي ستضاف نتيجة تفاقم الخطر البحري، فإن هذه الزيادة تسري بأثر رجعي من وقت قيام الظروف الجديدة التي أدت إلى تفاقم الخطر، أو من وقت وقف الأخطار بها.

ويلتزم المؤمن له بالتصريح عند تفاقم الخطر خلال مدة عشرة أيام على الأكثر، وهذه المدة حددها القانون بموجب المادة 108 من الأمر 95-07.

وللمؤمن بعد تلقيه الأخطار أن يختار بين فسخ العقد، أو الإبقاء عليه، مع زيادة في القسط أو أن يبقى العقد دون زيادة.

إن الأصل ووفقاً للقواعد العامة أن أي تغيير، أو تعديل في شروط العقد يحدث دون موافقة الطرف الآخر عليه يمنح حق للأخير إما أن يطالب بالتنفيذ العيني، أو يطلب الفسخ، ومعنى التنفيذ العيني أن يعيد المؤمن له إلى الحالة التي كانت عليها وقت إبرام العقد، فيزيل الظروف الجديدة التي كان من شأنها زيادة الخطر، ولكن هذا مستحيل إذا كانت الظروف الجديدة لا يد للمؤمن له في إحداثها، أما إذا كان هو سبب التفاقم فإنه لا يبقى أمام المؤمن إلا طلب الفسخ، إذ أنه تم تغيير إحدى شروط العقد دون رضا المؤمن، والمؤمن حتى لو لم يستبعد بشكل مطلق احتمال ضمانه للخطر البحري المتفاقم، إلا أنه لم يقبل مقدماً ضمانه، وإنما احتفظ بحرية التقدير والتقرير وللمؤمن حق طلب الفسخ لتغيير أحد شروط العقد الأساسية دون رضائه ما لم ينزل عن هذا الحق صراحة أو ضمناً، والمؤمن لا يلتزم بتحمل الأخطار البحرية التي قد تقع بعد الفسخ، كما يتحرر المؤمن له من الأقساط للفترة التي تلي تاريخ الفسخ، ويجب على المؤمن أن يرد للمؤمن له ما تقاضاه مقدماً من الأقساط عن مدة تكوين تالية لتاريخ الفسخ، حيث أن المؤمن لا يغطيها لكن في حالة كون المؤمن له هو سبب تفاقم الخطر فيمكنه طلب تعويض متمثل في الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة.

وإذا كانت ظروف تفاقم الخطر قد حدثت دون تدخل من المؤمن له، فيرى البعض أن المؤمن لا يكون له حق إنهاء العقد إلا إذا كان المؤمن له قد رفض ما اقترحه المؤمن من زيادة<sup>(1)</sup> في القسط

<sup>1</sup> - مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 333-334.

تجعله متناسبا مع الخطر في وضعه الجديد، ومع الظروف التي زادت في درجة احتمال وقوع الخطر، أو في درجة جسامته إلى الحد الذي كان المؤمن يرفض معه قبول التأمين لو أن هذه الظروف كانت موجودة وقت إبرام العقد، ولا يستحق المؤمن تعويضا عن الفسخ في هذه الحالة إذا كان الفسخ نتيجة رفض المؤمن له للزيادة المقترحة في القسط، كما أنه لو كان المؤمن له هو سبب التفاقم وقبل المؤمن تغطيته مع زيادة القسط، وقبل المؤمن له بهذه الزيادة كان ذلك.

وقد يقرر المؤمن أن يحافظ على استمرارية العقد مع تعديل في شروطه تعديلا تتلاءم مع الوضع الجديد للخطر، فيقوم بزيادة القسط بقدر يتناسب مع زيادة الخطر وتفاقمه، ولكن لا تسري هذه الزيادة في القسط إلا إذا قبلها المؤمن له، حيث له الحق في رفضها، وعندئذ لا يكون للمؤمن سوى خيار الفسخ، ومعنى ذلك أن الزيادة في القسط تعد بمثابة اتفاق جديد، أو تعدل لاتفاق سابق بموافقة الطرفين.

فإذا حدث الاتفاق بين طرفي عقد التأمين البحري على استمرارية التأمين بالقسط الجديد، فإن ذلك يتم غالبا عن طريق ملحق للوثيقة، ولكن إذا رفض المؤمن له قبول الزيادة في القسط فإن العقد لا يفسخ من تلقاء نفسه، حيث لا يجوز أن يكون للمؤمن له الحق في الإنهاء بإرادته المنفردة وإنما لا يقع الفسخ إلا بناء على طلب المؤمن.

أما في حالة قبول المؤمن له بالزيادة في قسط التأمين البحري الناتجة عن تفاقم الخطر البحري، وبالتالي إبقاء العقد مستمرا، فإن القسط بمعدله الجديد يسري من وقت التغيير الذي أدى إلى زيادة الخطر البحري، أو من وقت علم المؤمن بهذه الظروف.

وقد يرى المؤمن استبقاء العقد دون زيادة في القسط، كما لو كانت الزيادة طفيفة، أو لأسباب تجارية أو أسباب أخرى<sup>2</sup>.

### ثالثا: التزام المؤمن بدفع مبلغ القسط

يلتزم المؤمن له في مقابل حصوله على التغطية التأمينية للخطر البحري والأمان من نتائجه والخسائر الناتجة عن تحققه، بأن يدفع أقساط التأمين في المواعيد المتفق عليها، فهذه الأقساط التي يلتزم المؤمن له بدفعها هي ثمن الخدمة التي يتلقاها، ويحصل عليها من المؤمن الذي يتكفل بضمان الخطر البحري طيلة مدة سريان عقد التأمين البحري، فالقسط هو سبب ضمان المؤمن للخطر البحري

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 588-589.

<sup>2</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 474-475.

وغالبا ما يكون قسط التأمين عبارة عن مجموعة من الأقساط موزعة على طول فترة عقد التأمين<sup>1</sup>، لكي يكون هناك تقابل في الالتزامات المبذولة من كلا طرفي العقد، ولكن في بعض الحالات يكون من الأفضل أن يدفع قسط التأمين دفعة واحدة، وخاصة في تأمين النقل البحري أثناء رحلة واحدة، حيث تكون مدة الرحلة محددة ومعينة، والقسط يحدد على أساس الخطر البحري ومدى جسامته، واحتمال وقوعه، وبالتالي فإن قسط التأمين يتغير بتغير الخطر البحري، نزولا عند مبدأ تناسب القسط مع الخطر، وتحقيق التوازن في عقد التأمين البحري.<sup>2</sup>

ويلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين بوصفه المتعاقد مع الشركة سواء بنفسه، أو من خلال ممثله القانوني، وينشأ الالتزام في ذمته حتى ولو لم يكن هو المستفيد من التأمين، فالمتعاقد مع المؤمن هو الذي يتحمل الالتزامات الناشئة عن عقد التأمين، وخصها الالتزام بدفع القسط.

وقد يتغير الشخص المدين بالقسط أثناء العقد في حالة انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه من المؤمن له إلى خلفه العام، (الوارث) فهناك يصبح الخلف ملتزما بدفع القسط، فعندما يموت المؤمن له يلتزم الورثة بدفع القسط أو الأقساط المستحقة، لأنها تعد ديونا على التركة، ويلتزم بها الورثة بشكل كامل إذا اتفقوا مع المؤمن على إبقاء عقد التأمين البحري كما هو عليه في المستقبل وإذا تصرف المؤمن له في الشيء المؤمن عليه إلى شخص آخر من الخلف الخاص، هنا تنتقل إليه الحقوق والالتزامات الناشئة عن التأمين إذا ما توافرت شروط الخلافة الخاصة، ويكون الخلف الخاص ملزما بدفع القسط من وقت التصرف، ولكن الانتقال لا يكون نافذا في حق المؤمن إلا بإخطاره به، ومن ثمة فإن المؤمن له الأصلي يظل ملتزما بالأقساط السابقة عن الإخطار ويلتزم الخلف الخاص بالأقساط اللاحقة على الإخطار.

وفي حالة إفلاس المؤمن له تكون جماعة الدائنين ملزمة بالأقساط التي تستحق من يوم صدور الحكم بنشر الإفلاس، أما الأقساط المستحقة قبل ذلك فتكون على المؤمن له، ومن ثمة فهي تعد ديونا على التفليسة يطالب بها المؤمن شأنه في ذلك شأن سائر الدائنين<sup>3</sup>، والمؤمن هو الدائن بالقسط ويتم الوفاء له أو لمن يمثله.

ومكان الوفاء بقسط التأمين كما في باقي العقود هو موطن المدين، أو محل إقامته، إذ يطبق في ذلك القاعدة المعروفة والتي تنص على أن: الدين مطلوب لا محمول، وتطبيقا لذلك فإن الوفاء بالقسط يكون

<sup>1</sup> - André Martin, les techniques d'assurance, dunod, Paris , 2010, p 54.

<sup>2</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 623.

<sup>3</sup> - محمد حسين منصور، (أحكام التأمين) المرجع السابق، ص 157-158.

في موطن المؤمن له، إلا أن هذه القاعدة من القواعد المكملّة التي يجوز الاتفاق على خلافها، وهو ما يطبق في عقود التأمين، حيث يقوم المؤمن له هو بنفسه بتسليم مبلغ القسط إلى المؤمن، وغالبا ما يشترط دفع القسط عندما يبدأ العقد بالسريان<sup>1</sup>، وبالنسبة لزمان الوفاء بالقسط فإنه يتحدد وفقا للاتفاق الوارد بالعقد، ويستقر العمل في وثائق التأمين على وجوب دفع القسط مقدما ويتم تقدير القسط بمبلغ إجمالي وحيد يدفع مرة واحدة في التأمين ضد مخاطر النقل البحري في عقود التأمين لرحلة واحدة، سواء بالنسبة للسفينة أو البضاعة، أما في التأمين لعدة رحلات أو الوثيقة العائمة فإنه يتم التأمين لمدة من الزمن تنسم بالطول مما يمكن تقسيم القسط وتجزئته، لكن القسط في الوثيقة العائمة لا يحدد وقت إبرام العقد بل يتحدد حسب طبيعة، ومقدار البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له خلال فترة معينة.

وبما أن غالبية أقساط التأمين تكون محددة بنسبة، فهل يكون القسط مستحقا بأكمله أم يتم تجزئته إذا طرأت خلال مدة التأمين أشياء تمنع من تنفيذ العقد، أو انتهاء التأمين خلال مدة السنة لسبب من الأسباب كالفسخ أو استحالة تحقق الخطر.

فلو فرضنا أن سفينة مؤمن عليها لمدة معينة من الأخطار البحرية العادية فقط دون الأخطار الحربية ثم غرقت بعد ذلك بفعل العدو وقبل انقضاء التأمين، أو أن بضاعة مستوردة مؤمن عليها ثم حضر استيرادها فأوقفت أثناء السفر، فهل يحق للمؤمن في الحالتين أن يطالب المؤمن له بالقسط كاملا باعتباره كل لا يتجزأ، أو يتحتم عليه أن يخفض منه لزوال موضوع التأمين، فذهبت شركات التأمين في البداية إلى عدم قابلية القسط للتجزئة، وتستند في ذلك إلى السنة وهي الوحدة الزمنية المعتمدة أساسا لتحديد القسط، إذ يبني المؤمن حساباته على أساس ما يحصله من الإقساط عن كل السنة بأكملها، وحتى في حالات اتفاق الطرفين على تجزئة القسط السنوي فإن المؤمن لا يعتبر هذه التجزئة إلا وسيلة لتيسير الوفاء على المؤمن له، فلا يقيم لها وزنا عند تقدير الرصيد المشترك، ويظل القسط السنوي هو أساس حساب الرصيد المشترك، ولذلك يمكن للمؤمن أن يقبل تقسيم القسط السنوي إلى أجزاء، يدفع كل جزء على حسب الاتفاق، إما كل شهر، أو كل ثلاثة أشهر، أو كل ستة أشهر، ولكن ليس ذلك إلا تسييرا للوفاء على المؤمن له، وبذلك يبقى القسط سنويا، بحيث إذا تحقق الخطر في أول السنة كان على المؤمن له أن يفي بكافة أجزاء القسط السنوي المتبقية أو تخصم من مبلغ التأمين<sup>2</sup>.

ويجوز الاتفاق على عدم تجزئة القسط، وعندئذ يجوز للمؤمن أن يطالب أو يحتفظ بقسط السنة كلها، ويكون من مقتضى هذا الشرط أن يصبح الالتزام بالقسط احتماليا، كما يجوز ذلك أيضا حتى ولو

<sup>1</sup> - هيثم حامد المصاروة، المتقي في شرح عقد التأمين، الطبعة الأولى، مكتبة إثراء ومكتبة الجامعة، الأردن، 2010، ص 250.

<sup>2</sup> - رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 627-628.

لم يتضمن الاتفاق شرطاً بهذا المعنى إذ أمكن أن يستند إلى إلغاء العقد إلى خطأ المؤمن له حيث يستطيع المؤمن أن يحتفظ بفرق القسط على سبيل التعويض، أما محكمة النقض الفرنسية فقد رأت بأنه إذا كان انقضاء التأمين ناشئاً عن قوة قاهرة<sup>1</sup>، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بعدم قابلية القسط المقابل للمدة الباقية التي لم يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر للتجزئة، وذلك لأنه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحال التنفيذ، ووجوب أن ينقضي معه القسط.

من خلال ما سبق التعرض له نلاحظ أن قابلية القسط للانقسام فيها تضارب لمصالح الطرفين المؤمن والمؤمن له، فمصلحة المؤمن تتوقف على عدم قابلية القسط للتجزئة حرصاً على مصلحته والمحافظة على رصيده المالي الذي ينشأ ويتزايد بتزايد المؤمن لهم، أما المؤمن له فإن مصلحته تتوقف على استرداد الجزء المقابل للمدة الباقية التي لم يتعرض فيها الشيء المؤمن عليها للخطر.

يتم الوفاء بالقسط نقداً، وذلك بأن يقوم المؤمن له بتسديد قيمة القسط إلى خزانة شركة التأمين مقابل استلام الإيصال الدال على الوفاء، غير أن الوفاء من الممكن أن يتم بطريقة أخرى، كحالة بريدية أو كمبالة، أو شيك، وهنا لا يكون الوفاء أو تبرء ذمة المؤمن له إلا إذا تم قبض هذه الأوراق فعلاً.

ومن بين الطرق التي يتم بها الوفاء المقاصة أيضاً، إذ تحتل أهمية كبيرة في العديد من الحالات، إذ يتم عقب تحقق الخطر المؤمن منه صرف مبلغ التأمين المستحق للمؤمن له، ولكن بعد تنزيل قيمة القسط المستحق عليه، وذلك إذا كان مبلغ التأمين يفوق قيمة الأقساط المستحقة وإلا فإن على المؤمن له دفع ما بقي من قيمة القسط، إذ يبقى هذا المبلغ ديناً في ذمته<sup>2</sup>.

وقيمة القسط تتحدد باتفاق بين الطرفين ويتضمنه عقد التأمين، وهذه القيمة التي يتم الاتفاق عليها تتضمن عنصرين هما ما يعرف بالقسط الصافي، وما يعرف بعلاوات القسط أو أعباء القسط، والقسط الصافي يتحدد على أساس معدل الخطر من حيث درجة الاحتمال، ودرجة جسامته، ولذلك فإن تغير معدل الخطر يفتح الباب أمام تعديل القسط، والقسط يمكن أن يكون مقداراً على أساس بيانات غير صحيحة، أو غير كاملة نتيجة لإخلال المؤمن له بالتزامه بتقرير الخطر، وحالته عند التعاقد، وفي هذه الحالة فإن المؤمن يطلب زيادة القسط، ويتم الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على زيادة القسط بما يقابل زيادة معدل الخطر، وتتم الزيادة إذا قبلها المؤمن له.

ومن ناحية أخرى فقد يكون تقدير القسط قد روعيت فيه اعتبارات خاصة تزيد من معدل الخطر، واحتمالات وقوعه، أو جسامته، ثم تزول هذه الظروف خلال مدة العقد، وفي هذه الحالة يكون من حق

<sup>1</sup> - رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 512.

<sup>2</sup> - هيثم حامد المصاروة، المرجع السابق، ص 251.

المؤمن له المطالبة بتخفيض القسط عن الفترة اللاحقة على زوال هذه الاعتبارات ووفق لتعريفه التأمين المعمول بها عند إبرام العقد<sup>1</sup>.

وفي حالة عدم دفع المؤمن له قسط التأمين المتوجب عليه دفعه في آجاله المحددة له بموجب العقد الذي وقعه مع المؤمن، حيث نصت المادة 111 من الأمر 07-95 على ما يلي: "إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية (8) الموالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان، ويجوز فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام.

ويكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ"<sup>2</sup>.

إن فعند تأخر المؤمن له عن دفع قسط التأمين يبدأ المؤمن بتبنيه المؤمن له إلى تأخره في سداد ما عليه من أقساط مستحقة الدفع، ويكون هذا التبنيه بإعذاره بالوفاء، وتذكيره بما يترتب عليه من آثار إن لم يبادر بالوفاء بالقسط المستحق، والإعذار هو حق للمؤمن له ولا يمكن إعفاء المؤمن منه بموجب شرط في وثيقة التأمين البحري، ويتم الإعذار بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام، ويرسل هذا الإعذار إلى المؤمن له، أو من يمثله في موطنه المبين في وثيقة التأمين البحري، أو موطنه الحالي إذا كان قد اخطر المؤمن بتغيير موطنه.

ويجب أن تتضمن الرسالة المراسلة إلى المؤمن- وهي بمثابة إنذار - عدة بيانات واضحة ولا لبس في فهمها، إذ يجب أن يذكر مقدار القسط المستحق والتاريخ<sup>3</sup>، وتوضيح مهمة هذه الرسالة وأنها تمثل إعذار للمؤمن له بدفع القسط، وتذكر النتائج المترتبة على عدم دفع القسط، وأهمها وقف الضمان، وفسخ العقد نهائيا إذا بقي المؤمن له متخلفا عن السداد.

وإذا قام المؤمن بإعذار المؤمن له ولم يكن لهذا الإعذار نتيجة، ولم يقم المؤمن له بسداد القسط يقوم المؤمن بإيقاف سريان العقد، وذلك بعد مرور 8 أيام من إرسال الإعذار، وخلال مدة الثمانية أيام التي تلت إرسال الرسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام، ويبقى الضمان ساريا وقائما فإذا تحقق

<sup>1</sup>- مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص 361-362.

<sup>2</sup>- الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 /رقم: 13 .

<sup>3</sup>- Maurice Picard et André Besson, Les assurance terrestres en droit français (le contrat d'assurance), troisième édition, L .G.D.J, P178.



الخطر في خلال هذه المدة وجب على المؤمن تقديم التعويض مخصصاً منه مقدار القسط المستحق الدفع، وإذا انقضت مدة الثمانية أيام التي تلي الإصدار ولم يدفع المؤمن له القسط توقف الضمان دون الحاجة إلى إجراء آخر وبشكل تلقائي، وإيقاف الضمان لا يعني إيقاف العقد بشكل نهائي وفسخه، ومعنى ذلك أن يتخلص المؤمن من عبئ تحمل نتائج الخطر في مدة 10 أيام التي تلي 8 أيام، دون تخليص المؤمن له من التزام سداد القسط المستحق.

وجزاء الإيقاف هذا يتلاءم وينسجم مع القواعد العامة في الدفع بعد التنفيذ الخاص بالعقود المتبادلة الملزمة للجانبين، وبذلك يسمح للمتعاقد بالامتناع عن تنفيذ التزامه حتى يوفي الطرف الآخر بالالتزام المقابل، فهو إذن وسيلة لعمل المتعاقد على تنفيذ ما التزم به، وفي حالة قيام المؤمن له بسداد القسط في خلال مدة 10 أيام يعود العقد إلى السريان<sup>1</sup>.

وبعد انقضاء مدة 10 أيام بإمكان المؤمن أن يطلب فسخ العقد في أي وقت، وإذا استعمل المؤمن حقه في الفسخ، فإن هذا الفسخ يجب أن يتم بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام ترسل إلى المؤمن له في موطنه المبين في عقد التأمين البحري، أو في الموطن الذي انتقل إليه المؤمن له إذا كان قد أخطر المؤمن بموطنه الجديد، لكن الإيقاف أو الفسخ الذي يحصل يكون عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيداً من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ<sup>2</sup>.

#### رابعاً: التزام المؤمن له بأن يصرح بالعقود التي اكتتبها

يجب على المؤمن له أن يصرح للمؤمن بجميع العقود التي تؤمن السفينة أو البضاعة، والتي تضمنها من الخطر ذاته سواء كان لدى مؤمن واحد أو لدى عدة مؤمنين، ويبين المبالغ المؤمن عليها، وذلك فور اطلاعه على ذلك، لأن التأمين البحري هو من تأمينات الأضرار، ويهدف إلى جبر الخسارة اللاحقة فقط، وفي حدود تلك الخسارة، ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن يتعدى التعويض سقف الخسارة الحاصلة من جراء تحقق الخطر البحري المضمون، والمبين في العقد وبالتالي فعقد التأمين البحري ليس مصدراً من مصادر الإثراء أو الاغتناء وتحقيق الثروة واكتتاب أكثر من عقد على نفس المال، ومن نفس الخطر البحري يؤدي إلى حصول المؤمن له على عدة تعويضات، ومجموعها يفوق قيمة الضرر الذي حصل، ويتعدى الخسارة الناتجة، وهذا ما يجعل عقد التأمين البحري وسيلة لتحقيق الربح السريع وجمع الثروة، وذلك ينافي ويعاكس المبدأ التعويضي الذي هو ركيزة من ركائز التأمين البحري.

<sup>1</sup>- رمضان أبو السعود، (أصول التأمين) المرجع السابق، ص 522 - 523 - 524.

<sup>2</sup>- رمضان أبو السعود، (شرح أحكام القانون المدني) المرجع السابق، ص 643.

#### خامسا: التزام المؤمن له بمراعاة الالتزامات المتفق عليها وبدل الجهد لاتقاء الأضرار وتقليلها

يجب على المؤمن له أن يؤدي كل الالتزامات التي اتفق على تأديتها مع المؤمن، وكذلك يجب على المؤمن له تأدية كافة الالتزامات والواجبات المحددة في التنظيم الساري المفعول، وكذلك أن يبذل قصار جهده وإمكانياته من اجل اتقاء الأضرار، والتقليل من إمكانية حدوثها، وكذلك بدل كل ما في وسعه من اجل التقليل من النتائج المترتبة على تحقق الخطر المبين في العقد، إذ يكون المؤمن له متواجدا في محل الحادث إما بشخصه أو من خلال تابعيه، وهذا ما يقتضيه مبدأ حسن النية<sup>1</sup>، وبالتالي هو اقدر من المؤمن على اتخاذ التدابير المناسبة للحد من الأسباب المؤدية لوقوع وتحقيق الخطر البحري، أو التقليل من نتائجه، والأضرار المترتبة على وقوعه في حالة تحققه وبهذا يكون المؤمن له ملتزما بإنقاذ الأشياء الغارقة المؤمن عليها عند الاقتضاء وان يقوم بالإصلاحات المؤقتة، بأن يقوم بتغيير البضائع من السفينة وتخزينها وإعادة شحنها على السفينة ثانية<sup>2</sup>.

#### سادسا: التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسؤول

إن تحقق الخطر المضمون في عقد التأمين البحري ووقوع الحادث قد يكون بخطأ من الغير كالتصادم بخطأ، وغيرها من الأخطاء التي تحصل، وتؤدي إلى وقوع الحوادث، والمؤمن له ومتى حصل على التعويض من المؤمن ليست له مصلحة في الرجوع على الغير المسؤول، لكن المؤمن الذي قام بدفع التعويض للمؤمن له يحل محل المؤمن له في حقوقه و دعاويه اتجاه الغير المسؤول عن الحادث، ولذلك يلتزم المؤمن له في حالة وقوع الحادث بسبب خطأ الغير أن يتخذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه اتجاه الغير المسؤول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها.

والالتزام المؤمن له إنما يقتصر على اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول، ولكن المؤمن له لا يلتزم بإقامة الدعوى على الغير المسؤول، إذ أن ذلك من اختصاص المؤمن شرط أن يقدم له المؤمن له كافة المستندات والمساعدات اللازمة لإقامة الدعوى ومتابعتها.

<sup>1</sup>- يوسف حسن يوسف، النقل والشحن و التأمين في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية،

القاهرة، دون سنة، ص276.

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 162.

ويتضمن واجب حفظ حقوق الادعاء على المسؤولين أن المؤمن له لا يمكن أن ينزل مسبقا عن الادعاء على المسؤولين عند تعاقدته معهم.<sup>1</sup>

عندما يعلم المؤمن له بأي حادث ناتج عن خطر بحري مضمون يجب أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه عليه، ويزوده بكافة المعلومات والتفاصيل عن الحادث، وكيفية حدوثه والظروف المحيطة به وسبب حصوله، ويساعد على كل تحقيق يتعلق بذلك، ويعين مبلغ الأضرار الحاصلة وجميع الخسائر ويحصيلها، ويدلي بكل هذه الخسائر في خلال مدة 7 أيام على الأكثر.

### سابعا: الجزاءات المترتبة على عدم التقيد بالالتزامات السالفة الذكر

إذا أخل المؤمن له بالتزاماته بالتصريح بجميع البيانات، والظروف المعروفة لديه والصحيحة التي تفيد المؤمن في تقدير الخطر، أو بالتزام التصريح خلال 10 أيام على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد، كان من حق المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في قسط التأمين، وذلك لأنه لو علم المؤمن بالظروف التي أغفلت قبل انعقاد العقد لاختلف تقديره للخطر، وبالتالي تختلف قيمة القسط التي تحدد بناء على الخطر البحري والظروف المحيطة به.

وكذلك الحال بالنسبة لتفاقم الخطر، فإن أي تفاقم يحدث يعني تغير قيمة القسط التي توازي هذا التفاقم الحاصل، وبالتالي فإنه لا بد من زيادة قسط التأمين، أما إذا وقع الحادث، وتحقق الخطر البحري المضمون قبل أن يتمكن المؤمن من الحصول على الزيادة في القسط، فإنه يحق له أن يطالب بتخفيض التعويض بمعدل يساوي معدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا فيحصل المؤمن على تلك الزيادة في القسط عن طريق خصمها من التعويض الذي سيدفعه إلى المؤمن له جراء تحقق الخطر البحري المضمون.

غير أنه بإمكان المؤمن إبطال عقد التأمين البحري سواء كان على السفينة أو البضاعة إذا اثبت المؤمن أنه لا يمكن ليقبل تغطية هذا الخطر البحري لو كان عالما ومطلعا على وضعيته وظروفه، ودرجة جسامته، واحتمال وقوعه، عند اكتتاب وثيقة التأمين، أو عند تفاقم الخطر، أي أن الظروف أو المعلومات التي أغفلت ولم تصل إلى علم المؤمن كانت مهمة ومؤثرة على قرار المؤمن وموقفه من الخطر البحري الذي قام بضمانه، وتغطيته، وتحمل النتائج المنجزة عنه<sup>2</sup>، وهذا ما أكدته المادة 109 من الأمر 07-95.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص 165-166 .

<sup>2</sup> - خديجة بقالي، المرجع السابق، ص 109.

أما في حالة إقدام المؤمن له على غش المؤمن وتضليله بهدف الحصول على التعويض الذي لا يتلاءم مع القسط، أو جميع حالات الغش الأخرى التي يمكن أن يقدم المؤمن له على ارتكابها فإن التأمين يعتبر لاغيا، وذلك ما أكدته المادة 110 من الأمر 07-95.

وإن لم يحترم المؤمن له التزامه القاضي بمراعاة جميع الالتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة عن طريق التنظيم الساري المفعول، ولم يؤدي الالتزام الذي يفرض عليه، ويبدل الجهد والإمكانيات من أجل اتقاء الأضرار، أو على الأقل حصر مداها، والحد من اتساعها، وعدم تأدية المؤمن لهذه الالتزامات قد سبب ضرر، أو أدى إلى اتساع هذا الضرر فإن للمؤمن حق اللجوء إلى القضاء من أجل تخفيض مبلغ التعويض بقدر الأضرار، أو بقدر الاتساع الذي يسببه عدم مراعاة الالتزامات المتوجبة على المؤمن له، وفي حالة كون عدم مراعاة المؤمن له لهذه الالتزامات هو السبب الرئيسي والأساسي لوقوع الأضرار، أو اتساع مداها ونتائجها، ولو التزم المؤمن له بهذه الالتزامات لما نتجت الأضرار الحاصلة، أو لما كانت اتسعت هذه الأضرار فإنه من حق المؤمن رفض دفع التعويض كليا، وهذا ما ورد في المادة 112 من الأمر 07-95.

وإذا اثبت أن المؤمن له قد قدم تصريحا غير صحيح بحصول حادث ما، وذلك عن سوء نية وليس عن حسن نية بغية الحصول على التعويض عن حادث لم يقع، وضرر لم يحصل، وخسارة لم تنتج، ورافق هذا التصريح الكاذب سوء النية، وتمكن المؤمن من إثبات ذلك وتأكيد، فإنه يترتب عن ذلك سقوط التأمين، وهذا ما أكدته المادة 113 من الأمر 07-95.

وإذا أخل المؤمن له بالتزامه الذي يفرض عليه اتخاذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة، وفي حدود المبلغ الذي من حقه أن يسترجعه من الغير المسؤول لو لم يؤدي المؤمن له التزامه فللمؤمن أن يتحرر من التزاماته<sup>1</sup>، وهذا ما ذهب إليه المادة 119 من الأمر 07-95.

وفي حالة فقد المال المؤمن عليه وحصول المؤمن له على التعويض عن هذا الفقد ثم يتم العثور على المال المفقود دون أن يكون متضررا وجب على المؤمن له أن يعلم المؤمن بأنه عثر على المال المفقود، وأن يرد إلى المؤمن التعويض الذي قد يحصل عليه من قبل، ولا يحتفظ إلا بمبلغ التكاليف الضرورية لاستلام هذا المال.

<sup>1</sup> - خديجة بقالي، المرجع السابق، ص 117.

---

أما إذا وجد المال المؤمن عليه و به ضرر لا يؤثر على استعماله، يتحمل المؤمن مبلغ الضرر حسب الشروط المحددة في العقد، أما في حالة كون الضرر بالغ ويؤثر على الاستعمال يمكن للمؤمن له أن يختار التخلي، وذلك ما نصت عليه المادة 120 من الأمر 07-95

## الفرع الثاني: التزامات المؤمن

إن عقد التأمين البحري الذي يبرم بين المؤمن والمؤمن له يولد التزاما على عاتق المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج عن تحقق الخطر المؤمن منه، بشرط ألا يتجاوز ذلك المبلغ التقديري مبلغ التأمين<sup>1</sup>، إذن فإن قيام المؤمن بإصدار وثيقة التأمين هو تعهد من قبله بالقيام بتعويض المؤمن له عما أصابه من ضرر<sup>2</sup>، ولا بد أن يكون أداء هذا التعويض في الآجال المبينة والمحددة في العقد دون تماطل<sup>3</sup>.

وعقد التأمين يقوم على مبدأ التعويض، ومبدأ حسن النية، والمؤمن يلتزم بتعويض الخسائر اللاحقة بالأشياء المؤمن عليها الناتجة عن وقوع الخطر البحري المضمون<sup>4</sup>، ولكن قد يحدث ويختلف مبلغ التعويض، ومبلغ التأمين، ولكن يجب أن يكون مبلغ التعويض الذي يدفع إلى المؤمن له نتيجة وقوع الحادث المؤمن في حدود مبلغ التأمين وألا يتجاوزه<sup>5</sup>.

والأصل أن المؤمن له يحتفظ بعد وقوع الكارثة بملكية الشيء المؤمن عليه ومطالبة المؤمن بالتعويض تقتصر على جبر الضرر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه فقط، إلا أنه في التأمين البحري ومنذ القدم للمؤمن له الحق في التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن مقابل الحصول على مبلغ التأمين كاملا، متى كان الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه ضررا جسيما، وبالرجوع إلى نص المادة 108 الفقرة 7 من الأمر 07-95 نجد أنه يتعين على المؤمن له أن يقدم للمؤمن ملفا كاملا بكل المعطيات، وأن يسهل كل تحقيق عليه، ومتى حصل المؤمن على هذه المستندات تعين عليه ووجب تسوية نتائج الكارثة، ودفع التعويض للمؤمن له في اقرب الآجال، والوثيقة الجزائية قد حددت في البند 21 منها الوقت اللازم لدفع التعويض، وحددته بـ 6 أشهر وهذه المهلة طويلة مقارنة بالطبيعة التجارية لعقد التأمين البحري، ومقارنة بما استقر عليه التشريع المقارن.

وبالنسبة للتشريع الجزائري نص في المادة 117 من الأمر 07-95 على أنه: "يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين.

<sup>1</sup> - André martin, Op, cit, p57.

<sup>2</sup> - يوسف حسن يوسف، النقل والشحن و التأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013، ص219.

<sup>3</sup> -- Hubert Croutel, Op, cit, p123.

<sup>4</sup> - محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، مطبعة النصر، مصر، دون سنة، ص312.

<sup>5</sup> - André martin, Op, cit, p58.

عند انتهاء هذا الأجل يجوز للمؤمن له أن يطلب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق.<sup>1</sup>

ولما كان الغرض من التعويض هو جبر الضرر، فإن هذا الغرض هو الغاية المنشودة عند إكتتاب عقد التأمين البحري على السفينة أو البضاعة، وهذا ما يفرض على المؤمن دفع مبلغ التعويض، حيث أن الغاية من التأمين إرجاع المؤمن إلى الحالة التي كان عليها قبل وقع الحادث وتحقق الخطر وحصول الضرر.<sup>2</sup>

وعلى طالب التعويض أن يثبت أولاً حقه في التأمين، وهذا الإثبات يكون عن طريق تقديم وثيقة التأمين أو وثيقة الإشعار بالتغطية المؤقتة، وانطلاقاً من الشروط العامة لرفع الدعوى التي تقضي أنه لا دعوى بدون مصلحة، ويجب على طالب التعويض أن يثبت أن له مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها ليس فقط لحظة وقوع الخطر البحري، ولكن في لحظة المطالبة بالتعويض أيضاً.<sup>3</sup>

والمطالب بالتعويض يمكن أن يكون المؤمن له صاحب البضاعة، أو مالك السفينة، أو مجهزها، أو الغير نتيجة الضرر اللاحق به بسبب المؤمن له، وهذا ما نصت عليه المادة 132 من الأمر 07-95: "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".<sup>4</sup>

ولكي يضمن الخطر البحري لابد أن يكون قابلاً للتحقق في الزمان والمكان المحددان في عقد التأمين، فإذا تحقق الخطر البحري ووقع الضرر جاز للمؤمن له مطالبة المؤمن بتعويضه في حدود مبلغ التأمين وبالنظر إلى قيمة الضرر الحاصل فعلاً.

وإثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر يتم من قبل الخبراء و محافظو العوريات، وذلك طبقاً لأحكام المادتين 269 و 270 من الأمر 07-95، حيث تنص المادة 269: "يعد خبير كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينة والبحث عن الأسباب وطبيعة وامتداد الأضرار تقييمها والتحقق من ضمان التأمين".

<sup>1</sup>- الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup>- يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 291.

<sup>3</sup>- بهجت عبد الله فايد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984، ص 412.

<sup>4</sup>- الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

---

وتنص المادة 270: "يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينة والبحث عن أسباب وقوع الأضرار والخسائر والعوريات اللاحقة بالسفن والبضائع المؤمن عليها وتقديم التوصيات بشأن الإجراءات التحفظية والوقاية من الأضرار."<sup>1</sup>

كما يجب على طالب التعويض أن يثبت وقوع الكارثة، وحجمها وسببها، والظروف التي حصلت خلالها، وهذا الإثبات يشكل الإجراء الأول الذي يتخذه من أجل الحصول على التعويض ويتم هذا الإثبات عن طريق الوثائق التي يقدمها المؤمن له، أو طالب التأمين إلى المؤمن في المدة المحددة لذلك، والتي تتضمن الحادث والتقييم الأولي له.

---

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.



من خلال كل ما سبق في هذا الفصل نجد أن عقد التأمين البحري على السفينة أو البضاعة هو عقد رضائي ينعقد بمجرد اقتران الإيجاب بالقبول، والكتابة لم تذكر في القانون إلا بغية حفظ حقوق طرفي عقد التأمين، والخطر البحري هو جوهر هذا العقد ولبه لكونه يشكل المحل فيه والمصلحة هي اللبنة التي تجمع شمل أطراف عقد التأمين البحري.

والمؤمن و المؤمن له هما طرفا عقد التأمين البحري، وفي هذا النوع من التأمين تكون هناك حتمية تدخل الوسيط في اغلب العقود التي يتم اكتتابها، وعملية الاكتتاب تمر بعدة إجراءات، وأول خطوة فيها هو طلب التأمين ثم دراسة واتخاذ القرار حوله، وخلال فترة الدراسة يمكن أن تكون هناك مذكرة تغطية مؤقتة، وتنتهي هذه الإجراءات بإعداد الوثيقة النهائية وتوقيعها من الطرفين.

ولهذا العقد خصائص تميزه وتشكل كنهه، وباجتماعها يتشكل الإطار العام لهذا العقد، ويتجسد على ارض الواقع، وتجسيد هذا العقد يؤدي إلى حصول آثار تتمثل في الالتزامات الملقاة على عاتق كلا طرفي العقد، والتزام كل طرف بما يجب عليه يؤدي إلى استمرارية العقد، وتحقيق الغاية المرجوة من انعقاده، أما إذا اخل احد الأطراف بالتزاماته، وخاصة المؤمن له فإن ذلك قد يؤدي في بعض الحالات إلى انتهاء العقد.

إن كنه وجوهر التأمين البحري هو الخطر البحري، لذلك نتساءل ما هو الخطر البحري؟، وكيف يتم ضمانه؟.

## الفصل الثاني: الخطر البحري في التأمين البحري

يشكل الخطر العنصر الأساسي و الجوهرى فى التأمين، فهو الذى يضىف على العملية سمتها الخاصة بها والمميزة لها، لأنه من أجل الحصول على الحماية ضد الأخطار يتعاقد المؤمن له مع المؤمن و الجدير بالملاحظة كما أشار الكثير من الفقهاء أن فكرة الخطر هي فكرة أصيلة وخاصة بقانون و علم التأمين وتختلف كثيرا عن مفهوم الخطر المستعمل فى القانون المدنى.

وتظهر أهمية عنصر الخطر بالنسبة لعملية التأمين فى كون التأمين يدور مع الخطر وجودا و عدما، فحيث لا خطر لا تأمين، ذلك أن الخطر ينصب عليه الضمان، وهو يشكل المحل المباشر للعقد الذى بتخلفه يكون العقد باطلا و منعدما لانتفاء المحل، هذا مايفرض ضرورة تحديد مفهوم الخطر البحري تحديدا دقيقا فى القانون الجزائرى، و المرور على مفهومه فى القانونين الإنجليزى ثم الفرنسى، و الأصل أن المؤمن لا يسأل إلا عن الأضرار التى تنتج عن الخطر البحري إلا أن الملاحظ أن وثائق التأمين اتجهت بصورة صريحة إلى بسط نطاق التأمين البحري على كل الأخطار التابعة للملاحة البحرية و النقل البحري، وهذا ما يعرف بنظرية إمتداد التأمين البحري.

ومن خلال تحديد مفهوم الخطر البحري يمكن تحديد الأخطار التى تكون نتائجها محلا لضمان المؤمن خاصة و أن القانون لم يعدد الأخطار المضمون، و اكتفى بتعداد الأخطار المستثناة من الضمان.

و أهمية تحديد الزمان بالنسبة للخطر البحري بالغة، ذلك أن الخطر البحري إذا تحقق خلال الفترة الزمنية التى يسرى فيها عقد التأمين البحري يكون موضوعا للتعويض، أما إذا حصل خارج هذا النطاق الزمنى فلا تقوم مسؤولية المؤمن، و لا يلتزم بالتعويض، وهو شرط لابد من تحديده فى وثيقة التأمين، إضافة لهذا الشرط هناك شرط آخر لابد من تحديده فى العقد و لابد أن يحدث الخطر البحري فى إطاره حتى يكون مضمونا، وهو الحيز المكاني أو الجغرافى.

فى حالة وقوع الحوادث و حصول الخسائر لابد على المؤمن أن يسعى إلى تحديد السبب الحقيقى وراء الحادث، و بالتالى تبيان ما إذا كان سبب الخسارة خطر مضمون أو مستثنى، و إذا أسهم أكثر من خطر فى وقوع الحادث تحديد نسبة كل خطر، و نجد أنه ظهر فى هذا عدة نظريات.

و هذا الفصل قد تم تقسيمه إلى مبحثين، المبحث الأول تحت عنوان: ماهية الخطر البحري و نطاقه الزمانى و المكاني، و المبحث الثانى تحت عنوان: ضمان الأخطار البحرية و وثيرة حدوثها.

### المبحث الأول: ماهية الخطر البحري و نطاقه الزمانى و المكاني

حتى تصل السفينة والبضاعة سالمة لابد أن تحصل على الحماية الكافية وتتمتع بها، وذلك يكون إذا كان الخطر البحري مضمون ومغطى بموجب عقد تأمين بحري، لكن هذا العقد يؤطره إطار زمني ومكاني، والخطر البحري لابد أن يتحقق خلاله<sup>1</sup>.

وهذا المطلب تم تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول بعنوان: مفهوم الخطر البحري وإمتداده والمطلب الثاني بعنوان: زمان ومكان الأخطار البحرية.

### **المطلب الأول: مفهوم الخطر البحري وإمتداده**

لتحديد مميزات الخطر البحري وفهمها لابد من استعراض مفهومه، وتكوين فكرة عنه، وبذلك يمكن تحديد الأخطار البحرية التي تكون أصلية بالفعل، وتحديد الإخطار الأخرى التي امتد إليها التأمين البحري.

وهذا المطلب قد تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: مفهوم الخطر البحري، و الفرع الثاني تحت عنوان: امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية.

### **الفرع الأول: مفهوم الخطر البحري**

لتحديد مفهوم الخطر البحري لابد من استعراض مفهومه في القانون الإنكليزي، لأن إنجلترا هي مهد التأمين عموماً، والتأمين البحري خصوصاً، وأهم الأسواق، والأعراف، والهيئات التي لها صلة بالتأمين البحري توجد في هذا البلد، ثم سنتطرق إلى مفهوم الخطر البحري في القانون الفرنسي، لأنه المصدر التاريخي لقانون التأمين الجزائري، ثم سنتناول مفهومه في القانون الجزائري.

### **أولاً: مفهوم الخطر البحري في القانون الإنكليزي**

إن محاولة تحديد فكرة شاملة وموحدة للأخطار البحرية أمر ضروري، ويكتسي من الأهمية الشيء الكثير رغم ما يكتنف ذلك من صعوبات وعراقيل، حيث أنه عندما يتم وضع مفهوم محدد ودقيق للأخطار البحرية، فإن هذا يسهل على المؤمن تحديد الأخطار البحرية التي يشملها الضمان، والالتزام فعلاً بتعويضها إذا حدثت دون أي تهرب من المسؤولية، كما أنه يبين الأخطار التي لا تعد خطراً بحرياً، وتكون مستثناة من الضمان، ويكون المؤمن في حل من مسؤولية تعويضها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- محمد كامل أمين ملش، المرجع السابق، ص312.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، (د ط)، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص 126.

والتمييز بين أخطار البحر والأخطار الأخرى التي تصيب الأشياء المؤمن عليها خلال تواجدها في البحر هو قديم، إذ يرجع إلى الحكم الذي أصدره اللورد هرشل سنة 1887، وقد جاء على لسان اللورد هرشل في هذه القضية التي طرحت على غرفة اللوردات: "أرى أن اصطلاح أخطار البحر لا يشمل كل الحوادث والكوارث التي تحصل للشيء المؤمن عليه خلال تواجده في البحر فلا تعد بالتالي هذه الحوادث من أخطار البحر، إذ المسلم به أن أخطار البحر لا تنصرف إلى كل خسارة أو ضرر يكون البحر السبب المباشر في حصوله.

فاصطلاح أخطار البحر مثلا لا يسري على الفعل العادي للرياح والأمواج وإن كان لا يمكن تفاديه، كأن تصاب السفينة بهلاك نتيجة البلى الحاصل لها من القدم والاستعمال، إذن فلا بد من حصول عارض ما أو أي شيء لا يمكن توقعه يكون هو السبب فيما حصل من ضرر، فالهدف من التأمين هو التعويض عن الحوادث التي يحتمل وقوعها، لا الحوادث التي يتأكد حصولها."

ولقد استرسل اللورد هرشل قائلا: "هناك من كان يؤيد الفكرة القائلة بضرورة اقتصار مفهوم أخطار البحر على الخسائر الناتجة عن عنف استثنائي للرياح والأمواج، إلا أن القول بهذا الرأي تضيق في تفسير هذا المصطلح والذي لم يعد يقول به لا الفقه ولا العامة، ومما لا مجال للشك فيه أن السفينة التي تصطدم بجسم مغمور في المياه أثناء الملاحة في بحر هادئ يعد ما أصابها نتيجة ذلك من أخطار البحر، كما يدخل في فئة أخطار البحر التصادم الذي يؤدي إلى غرق السفينة والذي يحصل مع غيرها من السفن حتى وإن كان ناتجا من إهمال السفينة"

وهذا التطور الحاصل من الفقه والقضاء الانكليزي قننه المشرع الانكليزي لأول مرة في قانون 1606، حيث جاء في الفقرة الأخيرة من المادة الثانية تعريفا للأخطار التي تكون محلا للتأمين البحري: "والأخطار البحرية تعني الأخطار التي تكون ناشئة من الملاحة في البحر أو المرتبطة به، ويعتبر كذلك اخطار البحر الحريق والأخطار الحربية والقرصنة والسرقعة وأوامر القبض والمصادرة والحجز والإيقاف التي تصدر عن الأمراء والسلطات الحاكمة والرمي في البحر وخيانة الربان أو الطاقم وجميع الأخطار التي تعتبر من نفس النوع والتي قد تحددها الوثيقة".

كما أن المادة السابعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين الواردة بالجدول الأول في قانون التأمين البحري الانكليزي لعام 1906 تنص بأنه: " يقتصر اصطلاح " اخطار البحر " على الحوادث القهرية أو حوادث البحر فعلا، فلا يشمل الفعل العادي للرياح والأمواج".

بالتالي لا يمكن اعتبار كل الحوادث التي تقع اثناء وجود الأشياء المؤمن عليها في البحر أو كل المخاطر التي تهددها، أو كل الخسائر التي يمكن حصولها هي من مخاطر البحر، ولهذا لا بد من التفريق بين أخطار البحر وبين الأخطار التي تحدث في أثناء وجود السفينة في البحر<sup>1</sup>.

وفكرة الخطر البحري تقوم على ثلاثة دعائم، وباجتماع هذه الدعائم الثلاثة نحصل على فكرة محددة للخطر البحري، وهذه العناصر الثلاثة هي:

#### أ- أن يكون الفعل ناتجا عن فعل البحر

حتى نكون أمام خطر بحري لا بد أن يتحقق والسفينة متواجدة في عرض البحر، ويجب أن تكون الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة هي سبب تحقق هذا الخطر البحري، ولو أن سفينة أفرغت شحنتها وأصابها ضرر في مكان لا يزيد عمق المياه فيه عن ثلاثة أقدام، فإن هذا الضرر لا يمكن أن يكون سببه أخطار البحر، إذ يجب أن تكون الأضرار ناتجة عن فعل الرياح والأمواج في البحر، وقد قضت محكمة الاستئناف البريطانية في سنة 1914 بأن اصطلاح أخطار البحر يعني الأخطار التي يتعرض لها المؤمن له بسبب أن رحلته بحرية، أو بعبارة عكسية الخطر الذي ما كان ليتعرض له المؤمن له لو لم تكن هناك رحلة بحرية، فيجب أن يكون الخطر متعلقا برحلة بحرية<sup>2</sup>.

فالضرر اللاحق بالمؤمن له لا بد أن يكون ناتجا عن مياه البحر وخلال تواجد الشيء المؤمن عليه في البحر، ونتيجة لحادث قهري قد يتمثل في عامل من عوامل الطبيعة، كالرياح، والأمواج أو حتى فعل الغير الذي يأخذ حكم الحادث الفجائي.

وبالنسبة للأستاذ علي بن غانم فإن مجرد توفر الصفة الفجائية في الحادث الحاصل كاف لانتمائه إلى فئة " أخطار البحر " دون اشتراط نشوئه من فعل البحر، فالتصادم بين سفينة وسفينة أخرى نتيجة إهمال من الأخيرة يعد من أخطار البحر بالنسبة للسفينة الأولى، لأن الحادث الذي حصل لها ما كان ليحدث لولا وجودها على البحر من جهة، ومن جهة ثانية فقد حصل ما حصل بعيدا عن إرادة المؤمن أو الربان.

ومنه فإن أخطار البحر لا تعد ولا تحصى لأنها تمتد وتحدث طيلة فترة تواجد السفينة في البحر أي طيلة مدة الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة، ومدة هذه الرحلة قد تمتد أسابيع أو أشهر وبالتالي لا يمكن أن تعد قائمة من الحوادث وتحصر أخطار البحر ضمن هذه الحوادث والشروط فقط، وإنما لا بد

<sup>1</sup> - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص128.

أن يكون هناك خاصية وميزة تجمع بين كل الحوادث وتواجدها يتحقق الخطر البحري، وبيانته ينتفي، وهذه الميزة هي ميزة الفجائية، أي أن تتوفر صفة الفجائية في الحوادث التي تتحقق أثناء الرحلة البحرية، وبشكل مؤكد كل الحوادث التي ستتحقق والسفينة في البحر وفي وسط مياه البحر المالحة، ولذلك قضت غرفة اللوردات بأن مياه البحر المتسربة إلى السفينة عبر ثقب أحدثته الفئران فيها خلال الملاحة يعد من أخطار البحر، بينما لا يعد الخطر من أخطار البحر في حالة صيرورة السفينة غير صالحة للملاحة نتيجة ثقب تسربت عبره المياه حدث خلال رسو السفينة في أحد الموانئ لمرض أصاب أعضاء الطاقم<sup>1</sup>.

فالخطر يكون بحريا إذا تحقق أثناء قيام السفينة بالرحلة البحرية، أي أثناء تواجد هذه السفينة في وسط مياه البحر المالحة، ويستثنى من ذلك المياه العذبة.

### ب- أن نكون بصدد فعل ناشئ عن البحر

كان الأستاذ ارنلد في الطبعة الأولى من مؤلفه يشترط أن يكون فعل الرياح والأمواج متسما بالعنف حتى يكون هناك خطر من اخطار البحر، غير أن هذه الفكرة التي ذكرها أرنلد وتحمس لها لم يلتفت إليها الفقهاء أو القضاء ولم يطبقوها، واستقر الرأي على اعتماد فكرة فعل الرياح والأمواج غير العادي، وذلك ما يبين أن الفعل العادي للرياح أو الأمواج لا يدخل ضمن فكرة أخطار البحر، وبذلك حلت فكرة الحركة الغير عادية للرياح والأمواج محل فكرة الحركة العنيفة في تعريف أخطار البحر في القانون الإنجليزي.

ولقد أكدت الفقرة الأخيرة من القاعدة السابعة لتفسير وثيقة التأمين البحري النص على أن اصطلاح " أخطار البحر" لا يشمل الحركة العادية للرياح والأمواج.

وقد عبر الأستاذ بلي عن هذا العنصر بقوله: " إنه عندما يكون الضرر ناتجا عن الحركة غير العادية لعوامل الطبيعية، فإن هذا الضرر يعتبر ناشئا عن خطر من أخطار البحر متى كانت هذه الحركة غير العادية لعوامل الطبيعية تعتبر من أخطار البحر"<sup>2</sup>.

وقد قضت غرفة اللوردات أن غلق النوافذ لسوء الأحوال الجوية، و الذي أدى إلى خسارة لحقت شحنة من الأرز لارتفاع درجة الحرارة يعد من أخطار البحر<sup>1</sup>.

1- علي بن غانم، ( التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 246 - 245.

2- محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 130-131.

وبالنسبة لتصادم السفن يذهب رأي إلى اعتبار التصادم من أخطار البحر حتى لو كان ناتجا عن إهمال إحدى السفينتين، وهذا الرأي لا يأخذ بفكرة الحركة العنيفة أو الحركة الغير عادية للرياح و الأمواج، لأنها تؤدي إلى مفهوم ضيق لاصطلاح أخطار البحر، وهناك رأي آخر يرى بأن التصادم لو كان ناتجا عن إهمال إحدى السفينتين فإنه لا يجوز اعتبار هذا الحادث من أخطار البحر بالمعنى الفني لهذا الاصطلاح، وإنما التي يمكن أن تحدث في خلال تواجد السفينة في البحر وبالتالي فإن اصطلاح أخطار البحر لا يشمل التصادم الناتج عن إهمال إحدى السفينتين عندما لا تسهم عوامل الطبيعية في إحداثه، وبناء على ذلك فإنه يعتبر من أخطار البحر التصادم الذي ينتج عن العوامل الطبيعية غير العادية وإن أسهم إهمال إحدى السفينتين في وقوعه، كما أن ليس من الضروري أن يكون تأثير الرياح والأمواج على الأشياء المؤمن عليها مباشر، وإنما يعتبر الضرر ناشئا عنى خطر من أخطار البحر إذا كان فعل الرياح والأمواج غير مباشر كما في حالة جبال الجليد التي تكون في البحار وتعوق الملاحة، وأيضا كما لو حملت الرياح والتيارات سفينة على أن تصطم بالسفينة المؤمن عليها، أو إذا ترتب على فعل الرياح والتيارات البحرية أن ترتطم السفينة بصخور أو تجنح على الشاطئ<sup>2</sup>، كما أن الصعوبات الملاحية التي قد تصادف السفينة في البحر فجأة تعتبر من أخطار البحر.

### ج- يجب أن يكون الفعل الناشئ عن البحر غير متوقع

فجب أن يكون الخطر البحري غير متوقع، أي وقوعه محتمل كما أن عدم وقوعه متوقع أيضا والاحتمال هو جوهر الخطر البحري، وكنهه، ولبه، لذلك تعتبر الأضرار العادية التي ستحصل بشكل أكيد مثل الاستهلاك الذي يلحق السفينة نتيجة استعمالها وملاستها لمياه البحر المالحة أضرار متوقعة، لذلك لا تدخل في مفهوم الخطر البحري<sup>3</sup>.

والخطر البحري المتوقع الحصول لا يمكن أن يشمل بالضمان، ومثال ذلك إغلاق الميناء في الشتاء نتيجة الجليد ووجود ما يعوق السفينة عن وصولها إلى هذا الميناء، وتعطيل الملاحة في الميناء الذي يحدث سنويا وبانتظام في الشتاء نتيجة الجليد لا يعتبر بأي حال حادث، بل إنه جزء من المجرى العادي للأشياء مثل ارتفاع مياه البحر وانخفاضها نتيجة ظاهرة المد و الجزر، وهذا الإغلاق للميناء الذي يحدث عادة في فصل الشتاء لا يمكن اعتباره من أخطار البحر بالمعنى المقصود في وثيقة التأمين.

<sup>1</sup>- علي بن غانم، ( التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص246.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 133-132.

<sup>3</sup>- علي بن غانم، ( التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 248.

ومنه فقد لا تعتبر واقعة ما خطر من اخطار البحر إذا حدثت في ظروف متوقعة، بينما تعتبر نفس الواقعة من أخطار البحر إذا حدثت في ظروف غير متوقعة، فالاحتمال هو المقياس والعنصر الفاصل بين الحادثتين، ومثل ذلك وجود الجليد في بحار منطقة القطب الشمالي في فصل الشتاء أمر مألوف وجد عادي، ويكون متوقعا بحيث لا تكون الأضرار التي تنجم عنه ناشئة عن أخطار البحر، بينما وجود مثل هذا الجليد في شهر أغسطس في عام من الأعوام لا يمكن أن يكون متوقعا ومألوا بأي حال من الأحوال، ومن ثمة فهو يعتبر من اخطار البحر طالما توافرت العناصر الأخرى، وهي نشوء الحادث عن فعل البحر، وكون الفعل غير عادي وناتج عن التيارات البحرية، والرياح الشمالية الغير عادية<sup>1</sup>.

#### د- وجود صلة بين الفعل الناشئ عن البحر والأشياء المؤمن عليها

في عام 1815 عرض على القضاء الانكليزي قضية توضح العلاقة بين الفعل الذي يكون خطر البحر، وبين الأشياء المؤمن عليها، وهي قضية كان التأمين فيها ضد أخطار البحر على شحنة من التبغ، وكانت السفينة محملة أيضا بشحنة من الجلود، وفي اثناء رحلتها تعرضت لتقلبات جوية سيئة مما أدى إلى دخول كمية كبيرة من ماء البحر إليها، وترتب على ذلك تبلل شحنة الجلود وتعفنها، لكن ماء البحر لم يصل إلى شحنة التبغ أو إلى الصناديق التي تحمل هذا التبغ، لكن التبغ تلف نتيجة الرائحة المنبعثة من الجلود المتعفنة، ورغم ذلك حكم بأن الضرر يعتبر ناشئا عن أخطار البحر، وبالتالي فالخطر البحري يمكن أن تكون صلته بالضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه مباشرة، كما يمكن أن تكون غير مباشرة.

وفي قضية أخرى كانت هناك شحنة من الأرز محل تأمين بحري ضد أخطار البحر وعند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ وجد أن الأرز قد تلف نتيجة الحرارة، وطالب المؤمن له شركة التأمين بتعويض هذا الضرر، ووجد المحلفون أن الأرز قد تلف نتيجة الحرارة الناتجة عن غلق فتحات التهوية في عنابر السفينة من وقت إلى آخر أثناء الرحلة، غير أن المحلفين لم يسألوا إذا كانت أخطار البحر هي سبب غلق فتحات التهوية أم لا، وأرادت الشركة المؤمنة أن تتحلل من دفع مبلغ التأمين بحجة أن أخطار البحر لم تكن هي السبب المباشر لتلف الأرز وإنما كان السبب هو غلق فتحات التهوية عمدا مما أدى إلى تلف الأرز نتيجة طبيعته الذاتية.

<sup>1</sup>- محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 136-137.



وحكمت المحكمة في 24 سبتمبر 1940 بأنه عندما يدخل ماء البحر إلى جزء من السفينة ويكون دخوله هذا غير متوقع وفقا للمجرى العادي للأمر فإن ذلك يعتبر خطرا من أخطار البحر، وعلى هذا يعتبر تلف الأرز الذي لم ينتج عن دخول ماء البحر وإنما نتيجة الإجراء الحتمي والمعقول بفعل فتحات التهوية في السفينة لمنع دخول ماء البحر إليها ضرر ناتجا عن أخطار البحر<sup>1</sup>.

غير أن تحقق الضرر نتيجة خطر من أخطار البحر لا يستتبع دائما مسؤولية المؤمن عن التعويض، إذ يورد القانون الإنجليزي استثناءا عاما على هذه القاعدة، فيرد في وثائق التأمين شرط يقضي بعدم قبول أي مطالبة بسبب الأضرار الناشئة عن ضياع الوقت سواء كان ذلك بسبب خطر من أخطار البحر أو لسبب آخر، حيث تقضي المادة 2/55/ب قانون التأمين البحري الانكليزي بأنه: "لا يسأل المؤمن على السفينة أو البضاعة عن أي خسارة تنشأ مباشرة عن التأخر ولو كان هذا التأخر ناتجا عن خطر مؤمن ضده ما لم تقضي وثيقة التأمين بغير ذلك"<sup>2</sup>.

ومنه فالخطر البحري في القانون الإنجليزي لا بد أن يكون ناتجا عن فعل ناشئ عن البحر، وأن يكون فعلا غير عادي، أو ناشئ عن صعوبات ملاحية، وألا يكون هذا الفعل متوقعا وأن يكون هناك صلة مباشرة أو غير مباشرة بين هذا الفعل والأشياء المؤمن عليها.

### ثانيا: مفهوم الخطر البحري في القانون الفرنسي

إن التقنين التجاري الفرنسي الصادر في 1807 لم يعرف الأخطار التي تكون محلا للتأمين البحري فقد اكتفى بالنص في المادة 350 على تعداد لمختلف أسباب الخسارة التي يلتزم بتعويضها المؤمن، واتضح للعديد من الفقهاء والقضاة أن التعداد الوارد في هذه المادة جاء على سبيل المثال وليس الحصر<sup>3</sup>، الأمر الذي يهدم مضمون التعداد بدليل اختتامه بعبارة "عموما من جميع أخطار البحر الأخرى"<sup>4</sup>، مما يدل على أن هناك أخطار بحرية أخرى يرد ذكرها في هذا النص من جهة ومن جهة أخرى ليس لهذا التعداد طابع النظام العام، وللمتعاقدين الحرية في ضبط وتحديد الأخطار محل

<sup>1</sup> - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 139 - 140.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشرفاوي، المرجع نفسه، ص 143.

<sup>3</sup> - Alain Bessé, Assurance maritime sur corps, Librairie général de droit et de jurisprudence , paris , 1957, P15 -16 .

<sup>4</sup> - Abdelaziz Erchidi, tout sur le domaine des assurances au Maroc, 1<sup>ère</sup> édition , 2013, P405.

التأمين<sup>1</sup>، وفكرة أخطار البحر مرتبطة بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذ تعتبر أخطار البحر أسباب إعفاء الناقل.

وقد تضمنت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن التي عقدت في بروكسل سنة 1924 النص في مادتها 4 فقرة 2 ب 3 " على أن يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها" ولقد استخدم النص أكثر من كلمة للتعبير عن فكرة أخطار البحر حتى يوفق بين الاتجاهات المتعارضة للدول المتعاقدة"، وعبرة "مخاطر البحر أو حوادثه" أضيفت إلى النص في مؤتمر لاهاي بناء على طلب مندوب المجهزين الإنجليز، وعندما صدر في فرنسا القانون الخاص بنقل البضائع بحرا في 2 أبريل 1963 وتضمنت المادة 4 من هذا القانون حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وجاء في نص الفقرة الثالثة من هذه المادة إعفاء الناقل إذا نشأ الضرر عن فعل يعتبر حادثا فجائيا أو قوة قاهرة، وقد أدى هذا النص إلى انقسام الفقه الفرنسي إلى فريقين، الفريق الأول يرى أنه إذا كانت المعاهدة تعتبر أخطار البحر في حد ذاتها سبب لإعفاء الناقل، فإن صياغة نص المادة 4 من قانون سنة 1936 تؤكد الأخذ بمعنى أكثر ضيقا، إذ يجب أن يكون الحادث الذي يؤدي إلى الإعفاء غير الممكن دفعه وغير ممكن توقعه في الوقت نفسه، أما الفريق الثاني فيرى على العكس أن المشرع في قانون 1932 لم يقصد سوى أن يدخل أحكام معاهدة بروكسل في القانون الداخلي وعلى هذا فإن عبارة " الحادث الفجائي أو القوة القاهرة" التي استخدمها القانون يكون لها معنى أوسع من المعنى الذي يعرفه القانون المدني، وهذا ما يبرر في نظر هذا الفريق الذاتية الخاصة التي يتمتع بها القانون البحري، وعلى هذا تكون أخطار البحر دائما مسألة قوة قاهرة ولو كانت متوقعة<sup>2</sup>.

ورغم محاولة الفقهاء المتكررة لوضع تعريف شامل جامع لفكرة أخطار البحر إلا أن هذه المحاولات لم تصل إلى التعريف الشامل الكامل المرجو، ولم تسلم من الانتقاد نظرا للنقائص والتغيرات التي كانت تحتوي عليها.

وكان للقضاء دور كبير في إرساء بعض المبادئ القانونية، باعتباره الجهاز المكلف بتطبيق القانون وتفسيره والذي يعايش الواقع، وقد ساهم في تطوير فكرة الخطر البحري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، ( التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 127-128.

<sup>2</sup> - محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، 15-151.

<sup>3</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 153-152.

وتؤكد أحكام القضاء الفرنسي تبنيه لفكرة القوة القاهرة، أي عدم القدرة على دفع الحادث وعدم توقعه، والقوة القاهرة يعرفها فقهاء القانون المدني بأنها الاستحالة المطلقة التي تنتج عن عقبة يستحيل بالنسبة للكافة دفعها مثل الصاعقة، أو العاصفة القوية، ويشترط لكي تكون هناك قوة القاهرة أن تكون ناتجة عن سبب أجنبي لا يد للمدين فيه، وأن يكون السبب لا يمكن تفاديه أو توقعه ولا يمكن دفعه.

ولقد أصدر القضاء الفرنسي حكم بأن الاضطرار التي تترتب على العاصفة لا تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا توافرت لها صفتا عدم التوقع وعدم إمكان دفعها حتى يمكن أن تعتبر قوة القاهرة، أما العاصفة التي يتوقع حدوثها خاصة إذا كانت نشرة التوقعات الجوية قد أعلنت عنها والتي يفترض أن الربان قد أطلع عليها قبل إبحاره فإنها لا تكون قوة القاهرة بالمعنى الذي يتطلبه قانون 2 إبريل 1932، وتكون العاصفة غير متوقعة إذا كانت ذات عنصر استثنائي، أما إذا كان من الممكن تفادي النتائج التي قد تترتب على حدوث العاصفة باتخاذ الاحتياطات اللازمة مقدما وبالتالي لا يمكن أن تكون حالة قوة القاهرة<sup>1</sup>.

لكن مسلك القضاء هذا قد يؤدي في النهاية إلى القضاء على فكرة أخطار البحر، وبالتالي إلغاء الإعفاء الذي قرره للناقل، كما يؤدي إلى عدم مسؤولية المؤمن عن أخطار البحر إذا كانت وثيقة التأمين لا تضمن النتائج المترتبة عليها، وفي النهاية يجد المجهز نفسه يتحمل نتائج أخطار البحر وحيداً، وهذا ما يلغي التأمين البحري ودوره، وهذا أمر غير مقبول لأن التأمين البحري هدفه حماية السفن وما عليها من بضائع من الأخطار المتوقع أنها ستوجهها خلال فترة الرحلة البحرية والأخذ بهذا الموقف يسيء إلى المجهزين الفرنسيين مقارنة مع غيرهم من المجهزين في الدول الأخرى<sup>2</sup>.

وأمام هذا العجز الموجود والاختلاف في الآراء، والمواقف، والنقائص التي يتضمنها كل الآراء كان لزاماً على المشرع أن يتدخل من أجل حل هذه المشكلة، لذلك عدلت الأحكام الواردة في التقنين التجاري، والمتعلقة بالتأمين البحري خاصة، فصدر قانون 3 جويلية 1967 الذي أتبعه مرسوم في 19 جانفي 1968، واللدان يشكلان جزءاً هاماً من تقنين التأمين الفرنسي، وبصدور هذا القانون ثم وضع تعريف شامل كامل للخطر محل التأمين البحري، والذي أثار الكثير من الجدل في ما مضى، ومع كل ذلك الجدل إلا أن الفقه قد فشل في وضع تعريف كامل لهذا النوع من الخطر، ولكن أغلب الآراء قد أخذت فكرة الرسالة البحرية كأساس لتحديد الخطر محل التأمين في هذا المجال، لكن هذه الفكرة كانت تتضمن نقائص لا يمكن أن يتغاضى عنها، هذا ما أدى إلى البحث عن فكرة أكثر اتساعاً ومرونة حتى

<sup>1</sup>- محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 153 - 152.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 155.

يمكن تحديد الخطر البحري من خلالها، وهذا ما أدى إلى إصدار هذا القانون، ولقد عرف القفيه روني رديار محل التأمين في ظل القانون الجديد بقوله: "الخطر عنصر مستقبلي ( بالنسبة لزم من انعقاد العقد) وغير مؤكد فهو احتمال أخذ بعين الاعتبار لأنه قد ترتب عنه أضرار يسعى المؤمن إلى تخفيف أثارها المالية الوخيمة وهو بحري لأنه ذو علاقة بعملية بحرية التي خلالها قد يتحقق أو لا يتحقق".

و يضيف انه ليس من الضروري أن يحدث على البحر، وإن كان ذلك هو الغالب، فالسفينه وهي في جوف قاري من أجل الإصلاح أو البناء يجوز أن تكون موضوعا للتأمين البحري ( المادة 173-16 من التقنين الجديد)، وكذلك الحال بالنسبة للتأمين على البضائع من المخزن إلى المخزن، فالطابع البحري للخطر يمتد إلى الأخطار غير البحرية مادامت تابعة لعملية نقل بحري الأمر الذي يضيف على المجموع الطابع الواحد، وهذا التغيير الذي طرأ في ظل هذا القانون يتمثل في استبدال معيار الملاحة والرسالة البحرية التي كان يقول بها الفقه و القضاء في الماضي كأساس لتحديد الخطر البحري بمعيار أكثر اتساعا ومرونة وفاعلية وهو معيار العملية البحرية الذي نصت عليه المادة الأولى صراحة بقولها: " يسري هذا الباب على كل عقد تأمين محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما".

فهذا المفهوم الجديد هو أكثر فعالية ومرونة، لأنه يمتد إلى مختلف العمليات الناتجة عن ممارسة نشاط الملاحة البحرية، كالإرشاد، والقطر، والإصلاح، والشحن، والإصلاح، والتفريغ وبالتالي تم حسم الجدل الذي استمر طويلا حول هذه العمليات وبشكل قاطع ونهائي، وقد نصت على ذلك المادة 173-119.

### ثالثا: مفهوم الخطر البحري في القانون الجزائري

لقد أتت الأحكام المتضمنة للتأمين البحري في قانون 80-07 الصادر في 9 أوت 1980 المتعلق بأنواع التأمين والملغى بموجب الأمر 95-07 مطابقة في غالبيتها لأحكام قانون 67-03 جويلية 1967 الفرنسي المتعلق بالتأمين البحري، ومن الملاحظ أن الأمر 95-07 تضمن تعريفا للتأمين البحري وذلك كان بخلاف التأمين البري الذي لم يرد تعريف له في هذا الأمر، ولا في القانون المدني، وهذا إن دل على شيء إنما يدل على الأهمية البالغة للتأمين البحري، وخاصة أهمية إعطاء تعريف قانوني لهذا النوع من التأمين، في حين أنه عادة ما يتولى الفقه هذه المهمة.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، التأمين البحري، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 139 - 138.

والمادة 92 من الأمر 07-95 تنص على ما يلي: "تطبق أحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية."<sup>1</sup>

فالمشرع الجزائري قد أخذ بمعيار العملية البحرية، وابتعد تماما عن معيار الرسالة البحرية الضيق والمحدود، واختار مسابرة ومواكبة التطور الحاصل في مجال التجارة البحرية، وتلبية حاجة النقل البحري للضمان والأمان من خلال التأمين البحري، الذي أصبح يشمل جميع العمليات المتعلقة بالنقل البحري والمرتبطة به، وليس فترة أو مرحلة النقل البحري فقط، أي فترة الرسالة البحرية فقط، فالأضرار التي تلحق السفينة أو البضاعة أثناء الملاحة البحرية، أو الشحن، أو التفريغ، أو البناء، أو القطر، أو الإسعاف تكون كلها مغطاة ومشمولة بالضمان، وذلك لكونها تدخل وتنطوي ضمن مفهوم العملية البحرية، فعملية النقل البحري فكرة تتسع لتشمل المراحل السابقة للرحلة البحرية، وكذا المراحل التي تليها أو تتخللها، وهذا ما يجعل عقد التأمين البحري أكثر فاعلية لأنه يشمل جميع المراحل التي تنطوي عليها العملية البحرية، وهذا ما دفع بالمشروع الجزائري للتخلي عن فكرة الرحلة البحرية واعتماد فكرة العملية البحرية كبديل عنها، وكأساس لتحديد المخاطر البحرية?<sup>2</sup>

كما أنه من الصعب تقسيم العملية البحرية، وتطبيق نوعين من التأمين عليها، إذا أن ذلك سيعرقل النقل البحري ويحد من سرعته وفاعليته، ويعطل التجارة العالمية، لهذا لا بد من توحيد جميع أجزاء عملية النقل البحري تحت نوع واحد من التأمين وهو التأمين البحري، وبالتالي خضوع كل العمليات التي تحصل بمناسبة الملاحة البحرية إلى التأمين البحري، وهذا ما يسهل عملية النقل البحري، ويسهل عملية تأمينها.

فالأخطار التي تهدد السفينة أو البضاعة أثناء الملاحة البحرية، والأخطار التي تهددها أثناء العمليات المتصلة بالملاحة البحرية، هي كلها أخطار تدخل في مفهوم الخطر البحري الذي يغطيه عقد التأمين البحري ويضمه.

والمشرع الجزائري بتركه فكرة الرسالة البحرية، وتبنيه لمعيار العملية البحرية في التأمين البحري يكون قد حذى حذو المشرع الفرنسي وسابره في التطور الحاصل، حيث أن قانون التأمين الفرنسي يعتبر مصدرا تاريخيا مباشرا للتشريع الجزائري.

<sup>1</sup> الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 251 - 250.

## الفرع الثاني: امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية

إن التأمين البحري يكون من الخطر البحري أي الحوادث التي تحدث في البحر، وفي أثناء الملاحة البحرية، إلا أن وثائق التأمين البحري الفرنسية سواء على البضائع أو على السفن اتجهت بصورة صريحة إلى بسط نطاق التأمين البحري على كل الأخطار التابعة للملاحة البحرية أو النقل البحري.

غير أن هذا التطور نحو امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية لم يكن وليد الصدفة حيث قامت في هذا المجال فكرتان، الأولى بوجود اقتصار نطاق التأمين البحري في كل الحالات والظروف التي تحصل على تغطية الأخطار البحرية المذكورة في صلب وثيقة الويدز، أما الفكرة الأخرى فترى إمكان التأمين ضد أي خطر حقيقي تتعرض له البضاعة أو السفينة، ويتجه التجار إلى تأييد هذه الفكرة الأخيرة، إذ أن اقتصار نطاق التأمين البحري في كل الحالات و الظروف التي تحصل على تغطية الأخطار البحرية يؤدي إلى إحداث أضرار تجارية كبيرة، لهذا تم تمديد نطاق التأمين البحري ليشمل أخطار غير بحرية، وأهم صور هذا الامتداد مايتفق عليه شاحنوا البضاعة مع المؤمنين البحريين اتجاه الأخطار التي تتعرض لها كل من البضاعة والسفينة<sup>1</sup>.

والمشرع الجزائري لم يتجاهل هذا التطور الحاصل في العالم، ولم يكن بمعزل عنه، حيث واكبه وسايره واستفاد من حصوله، وبذلك لم يقتصر الخطر محل التأمين البحري على تلك الأخطار التي تكون ناتجة عن فعل البحر أو الناتجة في البحر بمناسبة القيام برسالة بحرية، أي على الأخطار البحرية التي تقع نتيجة القيام بعملية بحرية ما فقط.

بل إن المشرع الجزائري قد جعل فكرة التأمين البحري أكثر اتساعا لتشمل إلى جانب الأخطار البحرية الأخطار البرية، أو الجوية، أو النهرية، لكن بشرط أن تكون هذه الأخطار تابعة للنقل البحري، وبهذا يكون المشرع الجزائري قد أخذ بما استقر عليه القضاء الفرنسي ونادى به الفقه في هذا البلد وتبناه المشرع في قانون 3 جويلية 1967، وبهذا تجسدت فكرة وحدة عقد التأمين البحري، وذلك من خلال تطبيق أحكام القانون البحري على جزء الرحلة الذي تم في الجو، أو في النهر، أو على البر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 192.

<sup>2</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 254.

فالعقد التأمين البحري يغطي أجزاء عملية النقل التي تتم على البر، أو في البحر، أو في النهر لأنها أجزاء مكملة لجزء النقل الذي يتم في البحر ومرتبطة به<sup>1</sup>، وباتحاد هذه الأجزاء تتم الرحلة البحرية وتكتمل، لذلك يغطيها التأمين البحري لأنها تمثل عملية متكاملة، ووحدة واحدة لعملية النقل البحري، وهذا ما يفرض ضرورة امتداد التأمين البحري ليشمل كل هذه الوحدات، ويشمل كل أجزاء عملية النقل، ومرآحها ويغطيها.

وإن الأساس القانوني لهذا الامتداد هو نظرية التبعية، وهذه النظرية ليست فكرة مستحدثة وإنما هي قاعدة تضرب بجورها في القدم، وتمتد إلى الحكمة القانونية القديمة المعروفة: "الأكثر يتضمن الأقل دائماً، أو الفرع يتبع الأصل"، فامتداد التأمين البحري للمراحل التي تلي النقل في البحر، وللأخطار التي تحصل في أثناء العمليات المكملة لمرحلة النقل يجد تبريراً له في نظرية التبعية<sup>2</sup>.

فالمؤمن البحري عندما يقبل أن يبسط ضمانه ليشمل جميع نتائج الأخطار غير البحرية مقابل زيادة في القسط يتقاضاها من المؤمن له، فهو في هذه الحالة يقدم ضماناً كاملاً، حيث يمتد التأمين البحري ليعطي جميع أخطار النقل.

فالضمان الذي يمنحه المؤمن ليس محصوراً على الأخطار البحرية الأصلية، وإنما يمتد إلى جميع أخطار النقل التابعة للرحلة البحرية أياً كانت طبيعتها، وهذا ما جعل وثيقة التأمين البحري يصدق عليها تماماً وصف وثيقة التأمين ضد أخطار النقل، كما أصبح التأمين البحري تأمين نقل<sup>3</sup>.

وهذا الامتداد قد سهل عمليات النقل البحري، وزاد نشاطها، ومكن من تكريس الأمن والأمان بشكل أكبر، وعزز دور وثيقة التأمين البحري في الحماية.

<sup>1</sup> - Pierre Lureau et Pierre Olive, Commentaires de la police française d'assurance maritimes sur facultés, , Deuxième édition , Librairie General de droit et de jurisprudence, paris, 1952, P29.

<sup>2</sup> - محمد سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 207.

## أولاً: امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية أصلاً في التأمين على البضائع

تنص المادة 136 من الأمر 07-95 على أنه: "تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكمله له."<sup>1</sup>

ومن خلال هذه المادة نجد أن الأخطار البرية، أو النهرية، أو الجوية الحاصلة خلال نقل تبقي أو ضروري للنقل البحري تكون خاضعة لأحكام التأمين البحري، وهذا ما ذهبت إليه المادة الأولى من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع إذا جاء فيها: "إن ضمان هذه الوثيقة يسري على البضائع التي تكون محلاً لنقل بحري، وعند الاقتضاء لنقل بري أو نهري أو جوي سابق و/أو تكمله لنقل بحري مغطى بهذه الوثيقة والعقد تحكمه في مجموعته قواعد التأمين البحري والأحكام التالية".

فالمشروع الجزائري وكذلك الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع قد طبقوا فكرة وحدة العقد حيث تسري أحكام التأمين البحري مهما كان مختلطاً مادام تابعا للنقل البحري.<sup>2</sup>

ويتم ضمان الأخطار غير البحرية عن طريق شروط تورد في وثيقة التأمين البحري، ويرد في مقدمة هذه الشروط ما يعرف بشرط من "المخزن إلى المخزن"، ويعتبر هذا الشرط أبرز صور امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية، ولم يكن هذا الشرط معروفاً في سوق التأمين البحري بشكل عام ومنظم حتى فترة قريبة، فلم يظهر مثلاً في الوثيقة النموذجية للتأمين البحري الفرنسية على البضائع الصادرة سنة 1928، إذ كانت تحدد المادة الثانية من هذه الوثيقة الفترة التي يشملها ضمان المؤمن البحري، بحيث تشمل الرحلة البحرية البحتة فقط، ثم ظهر شرط "من المخزن إلى المخزن" في المادة التاسعة من الوثيقة الحالية الصادرة سنة 1933.<sup>3</sup>

وهذا الشرط يضمن الأخطار البحرية والأخطار البرية على السواء، والملاحظ أنه عندما لا يذكر هذا الشرط بين شروط وثيقة التأمين البحري فإن البضائع المؤمن عليها لرحلة معينة يبدأ ضمان المؤمن بالنسبة إليها منذ وضع البضاعة على ظهر السفينة فعلاً، ولا يسأل المؤمن عما يحدث للبضاعة في أثناء نقلها من الشاطئ إلى السفينة، وقد تغطي البضاعة في أثناء وجودها في المخازن بمقتضى وثيقة تأمين أخرى مستقلة، وهذا الوضع من شأنه جعل البضاعة عارية من أي ضمان في أثناء شحنها

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 256 - 257.

<sup>3</sup> - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 211-212.



في الوقت الذي تكون معرضة لأخطار جسمية، وهذا ما استدعى وضع شرط "من المخزن إلى المخزن" لمواجهة هذه الظروف، وبموجب هذا الشرط يكون في استطاعة الشاحن أن يؤمن على بضاعته بمقتضى وثيقة تأمين واحدة منذ اللحظة التي تغادر فيها مخازنه وحتى وصولها إلى مخازن المرسل إليه، وذلك بدلا من التأمين على هذه البضاعة بموجب وثائق تأمين مختلفة ومستقلة عن الفترات التي تسبق الشحن، والفترات التي تكون بين التفريغ والتسليم وذلك من أجل حماية المؤمن من الآثار المترتبة على إطالة فترة النقل البحري بعد إتمام الرحلة البحرية، وبالتالي استغلال المؤمن بشكل سيئ، إذن فإن شرط "من المخزن إلى المخزن" يقتضي بأن ضمان المؤمن ينتهي بعد مدة محددة تبدأ من وقت تفريغ البضاعة على ظهر السفينة ولو لم تصل البضاعة إلى المكان النهائي للوصول<sup>1</sup>.

غير أن هذا الشرط لا يضيف شيئا جديدا إلى الأخطار التي نصت وثيقة التأمين البحري على ضمان نتائجها، والأخطار التي تكون مستبعدة بموجب هذه الوثيقة، أو وفقا للقانون تظل مستبعدة رغم وجود شرط "من المخزن إلى المخزن"، ومنه فإن هذا الشرط لا يغير نطاق ضمان المؤمن ولا يغير نوع التأمين فيجعله مثلا تأمين مع ضمان كل الأخطار، وإنما يقتصر أثره على مد زمان ومكان التأمين، وبنفس الشروط والحدود المتفق عليها في وثيقة التأمين البحري، إذن فالشيء الذي يغيره هذا الشرط هو امتداد النطاق الزماني والمكاني لضمان المؤمن، ليشمل مراحل من الرحلة وفترات لا يمكن ليغطيها لولا هذا الشرط، وهذه المراحل تكون ضمن حيز مكاني معين وحيز زمني محدد، ولكن هذا الامتداد في الضمان لا يغير من طبيعته أبدا، لهذا فإنه وبرغم ضمان البضائع في أثناء نقلها برا أو بحرا فإن الأخطار التي تؤمن البضائع ضد نتائجها تقتصر في هذه الحالة على الأخطار التي يضمها الشكل العام لوثيقة التأمين وما قد يتفق طرفا التأمين على إضافته من أخطار.

فهذا الشرط ورغم ضمانه للبضائع في خارج الحدود التي تتضمنها النصوص الموجودة في وثيقة التأمين البحري، إلا أن ذلك لا يعني إيجاد اتساع في الأخطار المؤمن ضدها ذاتها، ولكن بموجب هذا الشرط يتم تمديد فترة سريان التأمين البحري دون إضافة أخطار جديدة لوثيقة التأمين البحري<sup>2</sup>.

فضمان المؤمن إذن لا يقتصر على ما يترتب على هذه الأخطار أثناء وقوعها في المرحلة البحرية للرحلة فقط، وإنما يسأل المؤمن أيضا عن الأضرار التي تحدث للبضاعة نتيجة وقوع هذه الأخطار في المراحل غير البحرية التي تسبق الرحلة أو التي تليها حتى تسلم البضاعة إلى المرسل إليه، أو حتى تنقضي المدة المنصوص عليها في هذا الشرط، والمقدرة بخمسة عشر يوما أو ثلاثين يوما حسب

<sup>1</sup>- محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 216.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشراقوي، المرجع نفسه، ص 234.

الأحوال، دون أن يضيف شرط "من المخزن إلى المخزن" أخطار جديدة إلى الأخطار المذكورة في وثيقة التأمين التي اتفق عليها الطرفان عند التوقيع<sup>1</sup>.

وهذا الامتداد في الزمان والمكان قد طور عقد التأمين البحري، وفي نفس الوقت زاد من فعالية وثيقة التأمين البحري، وعاد بمنافع جمة على المؤمن له الذي وجد الملجأ والملاذ في هذا الشرط حيث تمكن من الحصول على وثيقة تأمين واحدة للأخطار البحرية، والبرية في وقت واحد.

إضافة إلى شرط "من المخزن إلى المخزن" فإنه يوجد شرط آخر هو شرط "استعمال القوارب وما يماثلها"، وهو تجسيد آخر لفكرة امتداد التأمين البحري في الحيز الزماني والمكاني.

ففي بعض الأحيان لا تستطيع السفينة الوصول إلى الميناء، وذلك إما لأسباب تتعلق بالميناء مثل عدم عمقه بشكل كافي، أو لسبب يتعلق بالسفينة نفسها مثل حجمها الكبير، وذلك ما يستدعي استعمال القوارب أو الصناديل من أجل شحن البضاعة على السفينة أو إفراغ البضائع منها<sup>2</sup>.

وإذا كان الأمر يتعلق بتفريغ البضاعة من السفينة على متن الصناديل أو القوارب في ميناء الوصول وكانت السفينة تقف بعيدا عن الميناء، فإن النصوص الواردة في الشكل العام لوثيقة التأمين البحري لضمان مرحلة نقل البضاعة من السفينة التي تقف بعيدا عن رصيف الميناء وحتى تصل إلى رصيف الميناء، تقضي بأن التأمين البحري لا ينتهي سريانه وفقا للقاعدة العامة الواردة في صلب وثيقة التأمين إلا بتفريغ البضاعة ووضعها بسلام على رصيف ميناء الوصول ما لم تقضي وثيقة التأمين بغير ذلك.

أما بالنسبة للبضاعة التي تنقل بالقوارب أو الصناديل من رصيف ميناء الشحن إلى السفينة التي تبعد عن الرصيف، فالأصل أن المؤمن لا يضمن ما يترتب عن الأخطار التي قد تتعرض لها البضاعة أثناء وجودها في القوارب التي تنقلها إلى السفينة، حيث أن نصوص الشكل العام لوثيقة التأمين البحري لا تغطي البضاعة في هذه الفترة، إذ أن التأمين البحري وفقا لوثيقة التأمين البحري لا يبدأ سريانه وفقا لنصوص الوثيقة إلا لحظة وضع البضاعة فعلا على ظهر السفينة ولا يسأل المؤمن عما يصيب البضاعة أثناء نقلها من الشاطئ إلى السفينة بقصد شحنها، وأثناء نقلها من السفينة إلى الشاطئ في ميناء التفريغ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 235.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشراقوي، المرجع نفسه، ص 235.

<sup>3</sup> - محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 236.

---

فهذا الشرط يشمل مرحلة النقل التي تتم بالقوارب، والمواعين، والصنادل من السفينة وإليها وبموجب هذا الشرط يتم امتداد نطاق سريان التأمين الأصلي إلى هذه المرحلة من النقل دون أن يضاف إلى وثيقة التأمين أخطار جديدة، وهذا الشرط يعني فقط شمول الضمان الذي تقدمه وثيقة التأمين البحري لفترة وجود البضاعة على القوارب أو ما يماثلها أثناء ذهابها من الشاطئ إلى السفينة أو عودتها بالبضاعة من السفينة إلى الشاطئ<sup>1</sup>، وهذا الشرط ينتهي متى وصل القارب أو ما يماثله إلى السفينة، أو متى وصل إلى رصيف الميناء، غير أنه لا يضمن هذه البضاعة خلال تواجدها في القوارب وما يماثلها في فترة انتظار وضعها على السفينة، لأن ما يضمنه شرط "ضمان أخطار القوارب" هو عملية نقل البضاعة في هذه الصناديل، أو القوارب إلى السفينة الناقلة وليس فترة الانتظار في القوارب إلى حين وصول السفينة التي يتم شحن البضاعة عليها، أو في انتظار أن يتم شحن البضاعة على السفينة<sup>2</sup>.

هذا بالنسبة للصور التي يتجسد فيها امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية، أو امتداد الأخطار التي تضمنها وثيقة التأمين البحري في الزمان والمكان، حيث تشمل فترات سابقة ولاحقة للرحلة البحرية، أو لكلا الفترتين.

---

<sup>1</sup> - محمود سمير الشراقي، المرجع نفسه، ص 238.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشراقي، المرجع نفسه، ص 240-241.

## ثانيا: امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلا في التأمين على السفينة

إن المادة 124 من الأمر 95-07 تنص على أنه: " فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الأجل المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير".<sup>1</sup>

فالمؤمن يضمن السفينة طيلة فترة البناء، ويستمر الضمان حتى تمر مرحلة الرحلات التجريبية وإلى غاية تسليم السفينة إلى مكانها، إذ أن السفينة لا تدخل في ملكية صاحبها إلا بتسليمها إليه.<sup>2</sup>

ويرى ربير أن التأمين على السفينة أثناء البناء هو تأمين بحري، والخطر في هذا الضمان يعتبر بحريا بطريق الامتداد، إذ أن السفينة في أثناء فترة البناء لم تصبح سفينة بعد، لكن التأمين عليها يجب اعتباره بحريا باعتبار ما سيكون لها فيما بعد من وصف السفينة، وأن التأمين في هذه الحالة يضمن الأجزاء المخصصة لبناء السفينة.

أما الأستاذ لوج فبذهب إلى أبعد من ذلك، إذ يرى أن التأمين على السفينة أثناء بناءها لا يشمل السفينة فحسب وإنما يشمل إضافة إلى ذلك المواد التي تدخل في بنائها، ويعتبر لوج هذا النوع من التأمين بحريا ولو لم تكن عملية البناء ذاتها قد بدأت، إذ أن القطع المعدنية التي تستخدم في بناء السفينة والتي تصنع في مصانع المعادن لم تخلق إلا لكي توضع في سفينة، لهذا لا يمكن القول بعدم بحرية هذا التأمين، لأن البناء لم يبدأ بعد طالما أن القطع التي يجب أن تكون من السفينة موجودة ولا يهم المكان الذي تشغله هذه القطع مؤقتا، والتأمين ضد أخطار التعويم يعتبر بحريا من باب أولى.

كما يرى الأستاذ دسميه أن السفينة أثناء البناء يمكن أن تكون محلا لتأمين بحري، إذ أن السفينة أثناء البناء تأخذ الوصف القانوني للسفينة، وإن كان صحيحا أنها لا تتعرض لأخطار الملاحة فإن صفتها القانونية تبرير امتداد الأحكام الخاصة بالتأمين البحري.

غير أن الدكتور محمود سمير الشراوي يرى أن هذا التأمين لا يمكن أن يعتبر بحريا لأن الخطر محله لا يعتبر بحريا، لا بصفة أصلية، ولا بطريقة الامتداد.

<sup>1</sup> الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 244.

والخطر في هذا الضمان ليس خطرا بحريا بصفة أصلية إذ أن معيار الخطر البحري الأصلي هو حدوث هذا الخطر اثناء رحلة بحرية، والخطر هنا لا يحدث أثناء رحلة بحرية، كما أن السفينة أثناء البناء لا تتعرض وهي في هذا الدور للأخطار الاستثنائية التي تتعرض لها السفينة في البحر<sup>1</sup>.

لكنه بالتمعن في هذه الفكرة يمكن القول أن هذا التأمين لا يمكن إلا أن يكون بحريا، وذلك لعدة اعتبارات منها أن الهدف من بناء السفينة هو الإبحار، والقيام بالرحلات البحرية فقط، وهو هدف وسبب هذا البناء، إذن فإن مرحلة البناء هي مرحلة تسبق عملية الإبحار والرحلات البحرية وبالتالي فعملية البناء هي مرحلة ما قبل القيام بالرحلة البحرية، وذلك ما يبرر التأمين على هذه المرحلة بوثيقة تأمين بحري، وهذا باعتبار ما سيحدث لاحقا، كما أن القانون أطلق على هذه المنشأة أثناء البناء اسم السفينة، وعاملها معاملة السفينة في مسألة الرهن البحري.

والخطر في هذا التأمين ليس بحريا بالأصل، وإنما هو بحري باعتبار ما سيكون في المرحلة التي تلي عملية البناء وقيام السفينة بالرحلة البحرية، لأنها الوسيلة الوحيدة التي في إمكانها القيام بالملاحة البحرية ونقل البضائع بحرا، وأول مهمة أو وظيفة ستقوم بها السفينة بعد البناء هو الإبحار في البحر، فمرحلة البناء ومرحلة الإبحار هما مرحلتان مترابطتان ومتلازمتان ولا يمكن فصلهما عن بعضهما البعض، لذلك تعامل السفينة هكذا، وهذا ما يمكننا من حمايتها والحفاظ عليها من مختلف الأخطار التي تهددها، وذلك منذ بداية الشروع في بنائها إذ أن قيمتها المالية كبيرة جدا.

كما يمكن التأمين على السفينة في أثناء وجودها في الميناء، إما بسبب مرورها بهذا الميناء أثناء رحلتها باعتباره ميناء متوسط ويمكن أن تقف السفينة فيه، أو بقصد إنزال ركاب، أو استقبال آخرين، أو لتفريغ بضاعة، أو شحن بضاعة، وإما أن توجد السفينة في الميناء بعد وصولها إلى نقطة نهاية الرحلة بقصد التأهب لرحلة العودة.

والسفينة حين تواجدها في الميناء وبقائها هناك لفترة من الزمن، فإنها تكون معرضة خلال تلك الفترة إلى عدة أخطار، لذلك فإن من مصلحة المجهز أن تكون السفينة أثناء وجودها في الميناء مؤمنا عليها مما قد يصيبها بأضرار تنتج عن تحقق خطر من الأخطار المحدقة بها<sup>2</sup>.

وهذا التأمين قد يأخذ إحدى الصورتين:

<sup>1</sup>- محمود سمير الشرقاوي، المرجع نفسه، ص 250 - 249.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 252.

---

إما بالاتفاق صراحة في وثيقة التأمين الأصلية على استمرار التأمين البحري على السفينة أثناء رسوها في أحد الموانئ ، ونطاق سريان هذا الاتفاق في الواقع هو وجود السفينة في ميناء متوسط قبل بلوغها ميناء الوصول، ويجوز هذا الاتفاق سواء في التأمين بالرحلة، أو في التأمين لمدة معينة طالما انه في التأمين على الرحلة يكون الميناء الذي تقف فيه السفينة داخلا في حدود خط سيرها المحدد في وثيقة التأمين على الرحلة، أما في حالة التأمين لمدة معينة فيجب أن تكون فترة وقوف السفينة في الميناء داخلة في النطاق الزمني للتأمين لمدة معينة، ويلجأ المؤمن له لهذه الصورة متى كانت فترة وقوف السفينة في ميناء ما قصير نسبيا.

ويمكن أن يتم هذا التأمين بموجب وثيقة مستقلة، وهي وثيقة التأمين على أخطار الميناء، ويلجأ إلى هذه الوثيقة عندما يتوقع أن تبقى السفينة في ميناء الوصول فترة من الزمن قبل بدء رحلة جديدة<sup>1</sup>.

ويستمر هذا التأمين طالما أن السفينة لا تزال باقية في حدود الميناء الذي يتفق على ضمان السفينة في أثناء رسوها فيه استعداد للرحلة<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>-محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 253 .

<sup>2</sup>- محمود سمير الشرقاوي، المرجع نفسه، ص255.

## المطلب الثاني: زمان ومكان الأخطار البحرية

من أجل أن يكون للمؤمن له حق في طلب جبر الخسائر الحاصلة لابد أن تكون هذه الخسائر نتيجة لخطر بحري مضمون، لكن هذا وحده غير كافي، لأنه يشترط كذلك أن يتحقق هذا الخطر ضمن الإطار الزماني والمكاني المحدد في وثيقة التأمين البحري، وألا يحيد عنه.

هذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: زمان الأخطار البحرية، والفرع الثاني بعنوان: مكان الأخطار.

### الفرع الأول: زمان الأخطار البحرية

بموجب عقد التأمين البحري يمكن تحديد الزمن الذي يكون فيه المؤمن مسؤولاً عن الأخطار البحرية التي تواجهها السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية، أو خلال إحدى العمليات المرتبطة بها، ويجب التمييز في هذا الشأن بين التأمين بالرحلة، والتأمين لمدة محددة، والتأمين بوثيقة عائمة.

#### أولاً: التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات

يضمن المؤمن في التأمين بالرحلة المخاطر التي تهدد الشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية، أو خلال إحدى العمليات المتصلة بها، وهنا يستفيد المؤمن له من الضمان طوال الوقت الذي تستغرقه الرحلة خاصة وأن الوقت الذي تستغرقه الرحلة يختلف من رحلة إلى أخرى<sup>1</sup>.

والمادة 123 من الأمر 95-07 تنص: "فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها، وخلال خمسة عشر يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.

إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة تضمن الأخطار ابتداءً من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول"<sup>2</sup>.

إذن إذا كانت السفينة محملة بالبضائع وكان العقد لرحلة واحدة فإن الضمان يبدأ في السريان منذ البدء في شحن البضائع إلى غاية نهاية التفريغ الخاص بهذه الرحلة، ونفس الأمر ينطبق على عقد تأمين لعدة رحلات معينة متتالية، ويستمر هذا الضمان سارياً لمدة خمسة عشر (15) يوماً على الأكثر

1- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 152.

2- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

من وصول السفينة إلى الميناء المقصود<sup>1</sup>، وإعلان الربان استعداد السفينة لتفريغ الشحنة حتى ولو لم ينتهي التفريغ، ومع ذلك فإن ضمان المؤمن يتوقف عن السريان في الوقت الذي يبدأ فيه شحن بضائع جديدة في المكان المقصود لرحلة جديدة خلال مهلة الخمسة عشر يوماً.

وبالنسبة لانتهاؤ سريان ضمان عدة رحلات فإنه يكون في المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاؤ الرحلة الأخيرة، وبانتهاؤ هذه الرحلة الأخيرة ينتهي الضمان، وينتهي عقد التأمين البحري.

كما أنه طبقاً للمادة 123 فالسفينة إذا كانت فارغة ولا تحتمل أية بضائع فإن ضمان الأخطار في هذه الحالة يبدأ من وقت تحرك السفينة للسفر، حيث يبدأ هذا التحرك برفع المرساة، ويمتد الضمان إلى غاية رسو السفينة في المكان المقصود، أو إلقاء المرساة لدى الوصول.

أما إذا كان التأمين على البضائع وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن المخاطر تسري من وقت ترك البضائع على البر بقصد شحنها، وإلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول.

على أن وثائق التأمين غالباً ما تتضمن شرط يقضي بضمان المؤمن للأخطار التي تلحق البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه، وهذا الشرط يعرف بشرط "من المخزن إلى المخزن"<sup>2</sup>.

فالأخطار التي يضمنها المؤمن ويتحمل عواقبها، ونتائجها تكون في نطاق الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة، ويمتد الضمان بامتداد الرحلة وينتهي بانتهائها، فالضمان إذن يمتد ويستمر خلال الفترة الزمنية التي تستغرقها الرحلة، وكل لحظة من لحظات الرحلة تكون مغطاة ومضمونة حتى اللحظة الأخيرة التي تنتهي فيها الرحلة، وهذا أيضاً يطبق عندما تكون هناك عدة رحلات متتالية وتكون الفترة الزمنية التي تستغرقها مجمل الرحلات مضمونة، والأخطار التي قد تحصل خلالها مغطاة إلى غاية اللحظة الأخيرة التي تنتهي فيها آخر رحلة من تلك الرحلات المضمونة، والمؤمن لا يتحمل نتائج أي خطر قد يحصل خارج النطاق الزمني للرحلة الواحدة أو للرحلات المتعددة وتغطيته للخطر البحري متوقفة على زمن حصول هذا الخطر، فإذا تحقق الخطر البحري خلال زمن الرحلة أو الرحلات المتتالية كان المؤمن ملزماً بتغطية نتائجه، وتحمل تبعاته، وتعويض الخسائر المنجزة عنه، أما إذا تحقق الخطر البحري خارج زمن الرحلة أو الرحلات المتتالية فإن المؤمن غير ملزم بأي تغطية أو تعويض.

<sup>1</sup> - حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين، دار الخلدونية، دون سنة، ص 160.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 153 - 154.



## ثانياً: التأمين لزمن معين

وهذا التأمين هو الأكثر شيوعاً في العصر الحاضر لضمان السفن، ويبدأ عادة بعد توقيع العقد<sup>1</sup>، ويلجأ إليه المؤمن لهم لتفادي التأمين على كل رحلة في كل مرة تبحر فيها السفينة، حيث يتم اكتتاب هذا العقد ليشمل رحلات متعددة تمتد خلال مدة معينة.

ومن خلال هذا التأمين يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار البحرية التي تهددها خلال فترة زمنية محددة وغالبا ما تكون سنة، وذلك نظراً للنقص السريع الذي يطرأ على قيمة السفينة وينتهي هذا العقد بانتهاء الزمن المحدد، ولا يسأل المؤمن إلا عن الأخطار التي تتحقق خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، أما الأخطار التي تتحقق بعد انقضاء زمن التأمين فلا يسأل عنها المؤمن إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادث بحري يطرأ خلال الزمن الذي كان التأمين سارياً فيه.

وينتهي ضمان المؤمن بانتهاء المدة المحددة في وثيقة التأمين، حتى ولو كانت السفينة لا تزال خلال الرحلة البحرية، وذلك يعني أن المؤمن له لا يحق له الحصول على أية تعويضات إذا اكتشفت أضرار عند الوصول، ولم يتمكن المؤمن له من إثبات أن سبب الضرر يعود إلى الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه، ومن أجل تفادي هذه المشكلة فإنه عادة ما يذكر في وثائق التأمين أنه إذا انتهت مدة التأمين المحددة في العقد خلال الرحلة التي تقوم بها السفينة فإن التأمين يمتد حتى وصول السفينة إلى المكان المقصود مقابل قسط إضافي، ولا يمتد التأمين بشرط أن تكون السفينة قد غادرت ميناء القيام قبل انتهاء مدة عقد التأمين، غير أن هذا التمديد ليس إلزامياً لشركة التأمين ويمكن أن ترفض إدراج هذا الشرط حتى مع وجود قسط إضافي<sup>2</sup>.

والتأمين لمدة زمنية محددة تتخلله بعض الصعوبات، وخاصة في حالة انقطاع أخبار السفينة إذ يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة للمؤمن، ويحصل على تعويض التأمين كاملاً إذا مضى ميعاد معين<sup>3</sup>، حددته المادة 134 من الأمر 07-95 بثلاثة أشهر (3) في الحالات العادية، وحالة وجود حرب فيمدد الأجل إلى (6) أشهر.

## ثالثاً: التأمين بوثيقة التأمين المفتوحة (العائمة)

1- هشام فرعون، القانون البحري، (د ط)، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 349.

2- هشام فرعون، المرجع نفسه، ص 352.

3- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 156.

إن هذا التأمين مفيد جدا في الحياة العملية، ويعقد هذا العقد لمدة محددة تمتد لسنة قابلة للتجديد<sup>1</sup> وبموجب الوثيقة العائمة يتفق طرفا عقد التأمين على التزام المؤمن بتغطية جميع ما يشحنه المؤمن له أو يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة، ومنه فالمؤمن له لا يقوم بتحديد ما سيشحنه من بضائع، أو وقت الشحن، أو كمية أو قيمة البضائع التي يتم استيرادها أو تصديرها، وهذا ما ينتج عنه أن قسط التأمين في هذه الحالة لا يتحدد وقت إبرام هذا العقد وإنما يتأخر تحديده، وذلك حسب مقدار ونوع الشحنات، وبالتالي فالقسط يتحدد عندما تتحدد الشحنة، وتتضح معالمها، حيث يقوم المؤمن له بإخطار المؤمن بجميع شحناته، وتوارىخها عند علمه بها<sup>2</sup>.

وقد أكد القضاء الإنجليزي في العديد من القضايا أن الوثيقة العائمة هي التي تشمل جميع الشحنات التي يقوم بها المؤمن له، وعلى غرار ذلك لا يجوز استبعاد شحنة أو شحنات بعينها وذلك لمنع التحايل والغش، وهذه القاعدة مطبقة في الجزائر أيضا<sup>3</sup>.

فالمؤمن له يجب عليه أساسا إخطار المؤمن بجميع الشحنات التي تتم لحسابه أو تنفيذها لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، وأيضا جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها، بشرط أن يكون للمؤمن له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلًا بالعمولة، أو أمينا على البضائع، أو غير ذلك، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت الإخطار بها<sup>4</sup>.

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزآن الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 392.

2- جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 20.

3- حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 163.

4- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزآن الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 393.

## الفرع الثاني: مكان الأخطار

إن قيام التزام المؤمن بأداء التعويض الذي ينتج عن تحقق خطر بحري ليس مرتبطا فقط بزمان وقوع هذا الخطر، وإنما هو مقيد أيضا بالمكان الذي يمكن أن يقع فيه، إذ يجب أن يقع الخطر البحري في المكان الذي يشملته الضمان، وفقا لوثيقة التأمين البحري، حيث أن الملاحة البحرية تواجه أخطارا بحرية كثيرة، ومتعددة، ومختلفة، تختلف باختلاف المناطق الجغرافية والأماكن التي تمارس فيها الملاحة البحرية<sup>1</sup>، وهناك ممرات بحرية تنسم بالخطورة مثل البحار الجامدة، وبعض الرؤوس، والمضايق، والخلجان...إلخ.

ويترك للسفينة الحرية الضرورية في التحركات التي تتطلبها الملاحة البحرية، مما جعل وثائق التأمين توضح المياه أو المناطق التي يرخص فيها للسفينة بالملاحة، فإذا خرجت السفينة عن الحدود المحددة في وثيقة التأمين تصبح الأخطار غير مضمونة، ويتم تحرير شروط التأمين بعدة أشكال، فأحيانا تحدد الحدود الجغرافية التي تتم داخلها الملاحة حتى يكون الضمان ساريا ومنتجا لأثاره، وفي بعض الأحيان تمنع السفينة من بعض الملاحات، وفي حالات أخرى يمزج بين الشرطين السابقين معا.

ومنه فالتأمين لمدة محددة يجب أن يتفق الطرفان عليه، ويحدد الأماكن التي تمارس فيها السفينة الملاحة البحرية، والتي من الممكن أن يتحقق الخطر البحري فيها ويكون مضمونا، أما إذا كان التأمين لرحلة محددة ومعينة فيجب على السفينة أن تسلك الطريق المعتاد، والمعين في الوثيقة خلال هذه الرحلة ضمانا لسريان التأمين عند تحقق الخطر المؤمن ضده<sup>2</sup>.

فالمؤمن يلتزم بضمان الأخطار البحرية التي تقع في المكان المحدد في العقد، ومهما كان نوع التأمين الساري المفعول، لكن التساؤل يثور إذا كان هناك تغير للرحلة، أو للطريق، أو للسفينة حول نتائج هذا التغيير؟.

### أولا: تغيير الرحلة

يجب على المؤمن له القيام بالرحلة المحددة في العقد حيث أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة أو البضائع تختلف تبعا لنوع الرحلة، والمؤمن يقوم بحساب المخاطر المتوقع حدوثها أو التعرض لها وفقا لنوع الرحلة، وبناء على ذلك يتم حساب قسط التأمين الذي يتلاءم وهذه المخاطر المحتمل وقوعها، وحصول أي تغيير ولو كان بسيطا في الرحلة البحرية المقررة يؤدي إلى اختلال في الحسابات التي قام

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزء الثاني والثالث) المرجع السابق، 425.

<sup>2</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 281-282-287.

بها المؤمن وفقا للمعلومات المتوفرة له عن الرحلة التي كانت أساسا في حساب القسط، وبالتالي تغيير الرحلة يؤدي إلى عدم تناسب قسط التأمين مع الظروف التي استجدت وطرات.

فحصول أي تغيير في الرحلة البحرية المقررة ينتج عنه بشكل مباشر وأكد تغيير في المخاطر التي أخذها المؤمن على عاتقه، وهذا ما ينتج عنه عدم مسؤولية المؤمن عن الأخطار الجديدة إذا كان تغيير الرحلة بالإطالة عن قصد، وهذا لما يترتب عن الإطالة من زيادة في المخاطر والتي لم تكن لتحصل لو التزم المؤمن له بمدة الرحلة المقررة في عقد التأمين البحري<sup>1</sup>، ولم يذهب إلى ميناء أبعد من الميناء المتفق عليه، وهذا يترتب عنه إعفاء المؤمن من الضمان مع احتفاظه بأقساط التأمين، وهذا بالنسبة للتغيير الاختياري للرحلة.

أما بالنسبة للتغيير الاضطراري كما لو أغلق ميناء القيام، أو الوصول، أو وجود حالة حرب أو سوء الأحوال الجوية، أو الاضطرابات، وإلى غير ذلك من الظروف التي تكون عقبة أمام السفينة، وتجبرها على تغيير الرحلة لسبب أو لآخر، فإن هذا التغيير الاضطراري ليس له أي أثر على مسؤولية المؤمن في ضمان الأخطار المتفق عليها في وثيقة التأمين البحري<sup>2</sup>، لأنه لا يمكن أن يحتج المؤمن بتغيير الرحلة الاضطراري كسبب لعدم دفع التعويض في حالة وقوع خطر مضمون لأن المؤمن له ليس حرا في اختيار هذا التغيير، وإنما هو مجبر عليه ومضطر له، وذلك ما يعطيه الحق في التعويض، والمؤمن ملزم بتعويض الأخطار المضمونة بموجب وثيقة التأمين رغم التغيير الاضطراري للرحلة.

### ثانيا: تغيير الطريق أو الانحراف

عندما تقوم السفينة برحلتها وتنطلق من ميناء القيام وصولا إلى ميناء الوصول يفترض بها أن تسلك الطريق المعتاد، أو الطريق المعين في وثيقة التأمين البحري، أما إذا لم تسلك الطريق المقرر لها فإنها تكون قد غيرت طريقها وانحرفت عنه، والطريق الذي تسلكه السفينة ذو أهمية كبيرة في تقييم المخاطر التي يمكن أن تواجهها السفينة، وبالتالي حساب قسط التأمين بشكل دقيق.

واحترام الطريق المفترض أن تسلكه السفينة يمكن السفينة من تقادي عدة مخاطر مثل التصادم وحطام السفن، والجبال الجليدية، وغير ذلك من المخاطر.

1- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 136 - 137.

2- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزء الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 326.

فإذا كان تغيير الطريق جبريا اضطراريا أملتة القوة القاهرة ضل المؤمن مسؤولا عن كل هلاك أو ضرر يحصل للشيء المؤمن عليه، أما إذا كان تغيير الطريق الجزئي اختياري وبشكل طوعي ووقع الخطر البحري إثر هذا التغيير وخلال جزء الطريق الذي شمله التغيير فإن المؤمن يعفى في هذه الحالة من المسؤولية، ولا يسأل عن أي تعويض للخسائر الحاصلة، أما إذا تم تغيير الطريق جزئيا ثم عادت السفينة إلى المسار المحدد لها والمتفق عليه ثم وقع الخطر البحري بعد التغيير وعند رجوع السفينة إلى مسارها فإن الرأي الراجح أنه يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المقررة، وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسؤولا عنه، ومادام ليس لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر كأن تتعرض السفينة لعاصفة ما كانت لتتعرض لها لو سارت في طريقها المعتاد دون أن تنحرف عنه، وبعبارة أخرى أن مسؤولية المؤمن لا تنتفي لمجرد تغيير الطريق بل يجب لذلك أن يكون تغيير الطريق هو السبب الوحيد والمباشر في حدوث الخطر وتحققه، أي لا بد أن تربط بين الخطر وبين التغيير في الطريق علاقة سببية، وإذا انتفت هذه العلاقة القائمة بين التغيير والخطر كان المؤمن مسؤولا عن هذا الخطر<sup>1</sup>.

فالإعفاء من المسؤولية يجب أن يقتصر على جزء الطريق الذي كان مخالفا للاتفاق أو للعادات الملاحية بشكل اختياري وطوعي.

### ثالثا: تغيير السفينة

بالنسبة للتأمين على السفينة يعتبر تغيير السفينة تغييرا لمحل التأمين، وهذا ما يؤدي بالضرورة إلى بطلان عقد التأمين البحري، أما بالنسبة للتأمين على البضائع فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيه هلاك البضائع أو تلفها، بذلك فإن تغيير السفينة الناقلة اختياريًا يعتبر تعديلا لمكان الأخطار، مما يمكن أن يؤدي إلى زيادة احتمال تعرض البضائع لمخاطر لم تكن لتتعرض لها لو لم يتم تغيير السفينة الناقلة، وهذا ما يترتب عليه بطلان العقد ما لم يتفق على خلاف ذلك، كما يشبه بتغيير السفينة إذا ما تم شحن البضائع المؤمن عليها في غير المكان الذي كان يجب أن تشحن فيه، فإذا تم شحن البضائع على سطح السفينة بدلا من العنابر المخصصة لها داخل السفينة كان المؤمن غير مسؤول عن المخاطر نظرا لما تتعرض له البضائع المشحونة بهذه الطريقة من مخاطر كبيرة وجسيمة ما كانت لتتعرض لها لو شحنت في العنابر المخصصة لها داخل السفينة حيث تتضاعف المخاطر، وتكثر على سطح السفينة مثل خطر التعرض لمياه البحر أو السرقة، أو السقوط في البحر، أو التبلل بمياه الأمطار.

1- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 137 - 138.

---

كما أن البضائع المشحونة على السطح هي أول ما يطرح في البحر من أجل السلامة العامة ولا تدخل في عداد الخسائر المشتركة إذا ضحى بها، ولكنها تلتزم بالاشتراك في الخسائر إذا هي أنقذت، وذلك إذا لم يوافق المؤمن على الشحن على سطح السفينة.

كما أن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن البضائع المشحونة على سطح السفينة عندما لا تتضمن وثيقة التأمين ذلك ولم تسمح به، وحتى لو كانت شروط سند الشحن تسمح بذلك، إذ أن العبرة في تنظيم العلاقة بين المؤمن والمؤمن له تعود إلى شروط وثيقة التأمين البحري فقط.

أما إذا كان تغيير السفينة لظروف جديدة استجبت وفرضت على المؤمن له لتغيير السفينة، ولم يكن له الخيار في ذلك، فإن المؤمن يكون مسؤولاً عن كل هلاك، أو تلف يحصل للبضاعة.

وفي حالة مطالبة المؤمن بمبلغ التأمين وجب عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وإثبات أن هذا الخطر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه من جراء الخطر البحري المؤمن عليه. وإذا قام المؤمن له بهذا الإثبات يفترض أن هذا الخطر قد تحقق في الزمان، والمكان اللذان يسري فيهما التأمين، لكن يحتفظ المؤمن بحق يخص هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في ذلك الزمان، أو ذلك المكان المحدد في عقد التأمين البحري<sup>1</sup>.

---

1- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 139 - 140.

## المبحث الثاني: ضمان الأخطار البحرية ووثيرة حدوثها

إن الخطر البحري يحتل مكانة رئيسية وأساسية في عقد التأمين البحري، لذلك لابد من تحديد الأخطار البحرية التي تكون قابلة للضمان بموجب وثيقة التأمين، إضافة إلى ذلك لابد من السعي إلى معرفة كيفية وقوع هذه الأخطار وتسلسل هذه الوقوع، وتحديد الخسائر المنجزة عن كل خطر.

هذا المبحث تم تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول تحت عنوان: الأخطار البحرية المضمونة والمستثناة، والمطلب الثاني تحت عنوان: الأخطار البحرية المتسببة في الأضرار وكيفية حصولها.

### المطلب الأول: الأخطار البحرية المضمونة والمستثناة

إن السفينة والبضائع المحملة على متنها أثناء قيامها بالرحلة البحرية تتعرض لعدد لا يعد ولا يحصى من المخاطر البحرية التي تهدد سلامتها، لكن لا يمكن لعقد التأمين البحري أن يغطي جميع تلك المخاطر، لهذا تكون هناك مخاطر يشملها الضمان، ومخاطر أخرى مستثناة من الضمان، ولضمان الأخطار أو استبعادها مصدران هما القانون والاتفاق، أي النصوص القانونية التي تحكم التأمين البحري، أو وثائق التأمين البحري.

هذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: الأخطار البحرية المضمونة والفرع الثاني تحت عنوان: الأخطار المستبعدة.

### الفرع الأول: الأخطار البحرية المضمونة

إن المشروع الجزائري قد خالف المشرع الفرنسي ولم يورد تعداد للأخطار البحرية المضمونة في الأمر 95-07، وبما أن القانون لم يذكر الأخطار البحرية المضمونة فعلى الأطراف الاتفاق على أنواع الأخطار التي سيشملها العقد عند اكتتاب وثيقة التأمين، وعمليا نجد أن هناك قائمة بالأخطار البحرية المضمونة منصوص عليها مسبقا في الشروط العامة لوثائق التأمين البحري

ولكن يمكن للأطراف أن يضيفوا، أو ينقصوا منها في وثائق التأمين البحري، والطرفان غير مقيدان بتلك الأخطار البحرية التي تتضمنها الشروط العامة، ويتمتع كل طرف بحرية اقتراح أخطار أخرى، ومناقشة إمكانية ضمانها بموجب عقد التأمين البحري، والأخطار البحرية التي تكون عادة مضمونة من قبل شركات التأمين هي خطر العاصفة، والجنوح، والتصادم، والإرساء الجبري، و الرمي في البحر، الإسعاف والإنقاذ، التصادم، النهب والسرقة، الحريق.

### أولا: العاصفة والغرق والجنوح

العاصفة هي اضطراب الجو اضطرابا عنيفا تمثل في رياح شديدة مصحوبة غالبا برعود وأمطار غزيرة، ويستتبع ذلك ارتفاع في الأمواج ارتفاعا غير معتاد، وعندما تتعرض السفينة أو البضاعة للضرر بسبب هذه الظروف تعتبر هذه الأضرار ناتجة عن خطر بحري، ومن المتفق عليه أن حركة الرياح تعد من قبيل العاصفة إذا بلغت سرعتها من 18 إلى 30 متر في الثانية.

ولابد من التفرقة بين العاصفة وبين سوء الأحوال الجوية الناتج عن التغيرات الجوية العادية التي تحدث بشكل عادي، ومتكرر، ودائم في الطقس، إذ أن العاصفة تتميز بالعنف والقوة وبالتالي عدم قدرة السفينة والبضاعة على مواجهة هذا العنف الذي تتميز به العاصفة خاصة مع وجود الأمواج العملاقة في البحر نتيجة حصول العاصفة، ورغم أن العواصف في الوقت الحالي أصبحت من الممكن توقعها، وتوقع وقت حدوثها، لكن هذا التوقع يبقى نسبيا وليس مطلقا، خاصة في الرحلات التي تمتد عبر مدة زمنية طويلة حيث يكون توقع العواصف على المدى القريب وليس البعيد، وبالتالي فالرحلات طويلة المدة لا يمكن تحديد العواصف التي يمكن أن تحدث خلالها أولا، والعواصف تبقى احتمال يمكن أن يقع ويمكن ألا يقع، والأهم من هذا أن العواصف تبقى تتمتع بقوة تدميرية لا يمكن تفادي أضرارها، فالعاصفة حادث استثنائي وليس عادي يترتب عنه أضرار يتكفل المؤمن بضمانها وتغطيتها، لأن العاصفة خطر من المخاطر البحرية المضمونة.

أما الغرق فهو اختفاء السفينة تحت سطح الماء، وفقدانها القدرة على الطفو على السطح، وهو من المخاطر التي يتحمل المؤمن نتائجها، ويعوض الأضرار المنجزة عنها<sup>1</sup>.

والجنوح والتنشيب هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن، لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه، أو الصخور، أو الشعب، أو حطام السفن الغارقة، أو أية عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها، وإمكانياتها الخاصة<sup>2</sup>.

ولكن المؤمن لا يكون ضامنا لخطر الغرق والجنوح إلا إذا كان ناتجا عن القوة القاهرة التي لا يمكن تفاديها أو رد ضررها، أما إذا كانا ناتجين عن خطأ المؤمن له فإن المؤمن يتحلل من هذا الضمان، ولا يكون مسؤولا عن تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة أو البضائع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد كامل أمين ملش، المرجع السابق، ص320.

<sup>2</sup> - طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص84-85.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص102 – 103.



كما أن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن الجنوح والتنشيب على البر الذي يكون سببه حركة المد والجزر الطبيعية والمعتادة، والتي تحدث بشكل دوري ومتكرر ومنتظم، ولا يسأل المؤمن أيضاً عن الجنوح الذي يحدث في الأفنية البحرية، والأنهار، والسواقي فوق المناطق التي يبلغها المد والجزر<sup>1</sup>.

### ثانياً: الإرساء الجبري

الإرساء الجبري هو الذي يضطر إليه ربان السفينة بسبب حادث غير متوقع، فيضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر<sup>2</sup>، وهذا نتيجة سبب استجد وطراً بشكل مفاجئ وغير متوقع، ولم يكن في الحسبان عند انطلاق الرحلة، وهذا التوقف أثناء الطريق يمكن السفينة من تفادي خطر جدي تتعرض له الرحلة البحرية، ومثال ذلك أن تضطر السفينة للابتعاد عن المرفأ المقصود تفادياً لوباء أو زلزال يجتاح المنطقة، أو إقامة السفينة في محجر صحي، أو لإصلاح السفينة من ضرر أصابها نتيجة عاصفة أو حادث ما.

ولابد من التفريق بين الإرساء الجبري ومجرد تأخر السفينة في الوصول إلى بلد المقصد خلال الفترة المحددة لها.

ويعتبر الإرساء الجبري من الأخطار البحرية التي تلتزم شركة التأمين بالتعويض عنها، لأن ذلك التوقف أثناء الطريق يرجع إلى أسباب خارجة عن إدارة وسيطرة ربان السفينة، أما مجرد التأخر فقط فلا تسأل شركة التأمين عنه<sup>3</sup>.

والرسو الجبري في الطريق يتطلب نفقات استثنائية ومختلفة كرسوم الدخول، والخروج في الميناء، ورسوم الإرشاد والقطر، ونفقات الغذاء، وأجور البحارة، هذا بالنسبة إلى السفينة.

أما بالنسبة للبضائع فقد يلحق المؤمن له ضرر من جراء تلف البضاعة أو بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة شحن، أو للمحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو في ميناء التوقف<sup>4</sup>.

### ثالثاً: تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة

<sup>1</sup> - هشام فرعون، المرجع السابق، ص 336.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 103.

<sup>3</sup> - هشام فرعون، المرجع السابق، ص 337.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 104.

يتم تغيير الطريق إذا سلكت السفينة طريقاً آخر غير الطريق المألوف الذي تسلكه السفن الأخرى أي المعروف، والذي لا يحتاج إلى تحديد.

أما تغيير السفرة فهو أن تتغير نقطة البدء والانطلاق أي أن تنطلق السفينة من مرفأ غير المرفأ المقررة لبدء رحلتها والمحدد سلفاً، أو أن تغير نقطة وصولها ذلك بأن تتجه إلى مرفأ غير المرفأ المحدد لنهاية رحلتها وتقوم السفينة بإنهاء رحلتها في مرفأ آخر.

أما تغيير السفينة فيتمثل في نقل البضاعة من السفينة التي كانت محملة على متنها في الأصل إلى سفينة أخرى، دون أن يكون قد سمح بذلك في وثيقة التأمين ويشترط لاعتبار هذه الطوارئ التي قد تحصل مشمولة بالضمان أن تكون قد جرت تحت تأثير ضغط له صفة الإكراه، ولا يمكن للربان تفاديه أو دفعه وهذا ما أجبر الربان على اتخاذ قرار التغيير، ومثال ذلك أن يغير ربان السفينة خط سيره لتجنب منطقة نشب فيها قتال أو لاجتبابها أعاصير بحرية، أو لإجراء بعض الإصلاحات الاضطرارية، أو لوجود جبل جليدي، ونتيجة كل ذلك يكون تغيير الطريق، أو تغيير الرحلة، أو تغيير السفينة خطر من الأخطار البحرية التي يتحملها المؤمن على عاتقه، ويشملها بالضمان، ويلتزم بتعويض الأضرار الناتجة عنها<sup>1</sup>.

#### رابعاً: الرمي في البحر

ويتمثل الرمي في البحر في إلقاء بعض أجهزة السفينة وتجهيزاتها في سبيل إنقاذ الرحلة البحرية<sup>2</sup>، أو في إلقاء بعض البضائع في البحر لتخفيف السفينة، وبالتالي إنقاذ الرحلة البحرية<sup>3</sup> وإن كان هذا العمل الذي يقوم به الربان يبدو في الظاهر بأنه اختياري، إلا أنه وبمجرد التعمق في حيثياته وملابساته وظروف حصوله نجد أنه عمل اضطراري، والربان مجبر على أدائه ولا إرادة له فيه ولا خيار، لأن الخطر الذي يهدد الرحلة البحرية هو الذي أملى على الربان القيام بالرمي فالربان لا يقوم برمي البضاعة أو تجهيزات السفينة عبثاً أو لهواً، وإنما هو يقوم بالتضحية بجزء قليل ليحمي وينقذ الجزء الأكبر، لكي يتمكن الربان من إنهاء الرحلة البحرية، ولهذا يكون المؤمن مسؤولاً عن هذه الخسارة التي تنتج عن الرمي، لأنه لو لم يكن الرمي لما سلمت الرحلة البحرية من الخطر الذي يهددها ولما اكتملت.

1- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 333-334.

2- هشام فرعون، المرجع نفسه، ص 338.

3- طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 89-90.

فالقوة القاهرة السابقة على الرمي تسبغ عليه وصف الحادث القهري، وعمل الربان وقراره بالرمي يجب أن يعد بالنسبة للشاحن كعمل الغير المشبه بالقوة القاهرة، لكن الرمي لا بد أن يكون نتيجة لوجود خطر مضمون يهدد سلامة الرحلة البحرية، والرمي يشمل جميع الأضرار التي يحدثها الربان اختياريا بالسفينة، أو البضائع لأجل سلامة الرسالة البحرية، أي جميع الخسائر المشتركة<sup>1</sup>.

#### خامسا: الحريق والانفجار

الحريق هو اشتعال النار في الأشياء المؤمن عليها، والحريق يشمل جميع الأضرار التي تنشأ عن إضرار النار، أو اشتعالها، أو الاحتراق البسيط، وليس من الضروري أن يشتعل حريق كامل بل يكفي أن تكون هناك بداية حريق لم تتحول بعد إلى حريق كامل مادامت هذه البداية يمكن أن تصبح حريق كاملا فسارع الناس إلى إطفائها، فنجمت أضرار عن ذلك<sup>2</sup>.

ويقوم المؤمن بتغطية خطر الحريق والانفجار وضمانيهما رغم أنهما مستقلان تماما عن البحر ولكن علة هذا الضمان أن خطر الحريق يحدث في البحر أثناء الرحلة البحرية، كما أن الأضرار التي تنتج عن خطر الحريق في البحر تكون أكثر جساما، واتساعا، وتدميرا من تلك التي تحدث إذا كان الحريق على البر.

والمؤمن لا يسأل إلا عن الحريق الذي يحدث بسبب قهري، أي الحريق الذي لا يرجع إلى خطأ المؤمن له، كأن ينشأ الحريق عن قوة القاهرة مثل الصاعقة، أو عن فعل الغير مثل امتداد الحريق من سفينة أخرى، أو عن سبب مجهول، ويفترض حينئذ أن الحريق قد حدث بسبب قهري وللمؤمن إذا أراد درء مسؤوليته أن يثبت خطأ المؤمن له<sup>3</sup>، وكذلك الحال بالنسبة للانفجار.

والضمان لا يقتصر على ما أتلفه الحريق فقط، وإنما يشمل أيضا الأضرار التي تسببها عمليات إطفاء الحريق، كأن تؤدي مياه إطفاء الحريق إلى إلحاق الأضرار بأجهزة السفينة، ومعدات، أو الأضرار للبضائع المحملة على متن السفينة.

#### سادسا: الإسعاف والإنقاذ

1- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 105.

2- عبد الرزاق أحمد السنهوري، (الوسيط في شرح القانون المدني الجديد عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التامين) المرجع السابق، ص 1579.

3- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 106.

إن الأخطار البحرية التي تتربص بالسفينة أو البضاعة في أثناء الرحلة البحرية، أو في أثناء إحدى العمليات المكتملة للرحلة البحرية، قد تتحقق وينتج عنها عواقب وخيمة، وهلاك للأفراد وضياع للأموال، وفي هذه اللحظات العصبية تكون السفينة وما عليها من أموال وأفراد في أمس الحاجة إلى مد يد العون، والمساعدة، والإنقاذ<sup>1</sup>.

والإسعاف البحري عرفته المادة 332 من القانون البحري الجزائري بأنه: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو الأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها"<sup>2</sup>.

ويختلف الإسعاف عن الإنقاذ في أن الإسعاف هو تقديم المعونة للسفينة المعرضة للخطر قبل هلاكها، بحيث يأتي الإسعاف عوناً لها لتجنب ذلك الخطر، أما الإنقاذ فيتمثل في مديد المعونة للسفينة بعد هلاكها، ويكون دور السفينة المنقذة انتشاراً ما قد تستطيع إنقاذه من أشخاص وأموال.

والإسعاف والإنقاذ هو خدمة تقدمها سفينة لسفينة أخرى بسبب ظروف أحاطت بها، وليس تنفيذاً للالتزام رتبته عقد قائم بين الطرفين<sup>3</sup>.

وعلى إثر ازدياد حالات التصادم وخطورة الحوادث البحرية فرضت ضرورة توسيع نطاق الالتزام القانوني بالإنقاذ، بحيث أصبح لا يقتصر على حالات التصادم بل امتد إلى جميع الحالات التي تتعرض فيها السفن للخطر، وهذا ما أدى إلى توقيع معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ في 23 سبتمبر سنة 1910م، حيث صادقت عليها الجزائر في سنة 1964م، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-71.

كما أن الجزائر قد صادقت على الاتفاقية الدولية للإنقاذ بلندن لسنة 1989م التي حررت في 28 أبريل سنة 1989م، وذلك من خلال المرسوم الرئاسي رقم 11-385 في 23 نوفمبر 2011 وتعرف هذه المعاهدة عملية الإنقاذ في مادتها الأولى في الفقرة (أ) بأنها "عملية الإنقاذ: هي أي عمل أو نشاط

1- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 263.

2- الأمر رقم: 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/ العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/ العدد 47، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المعدل و المتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الجزائرية لسنة 2010/ العدد 46.

3- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 264.

متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو أية مياه أخرى مهما كانت".

والأفراد يلتزمون عن إتيان أي أفعال تضر بعضهم البعض الآخر، لكن القواعد المطبقة كانت لا تلزم الأفراد بتقديم المعونة لبعضهم البعض عند تعرض أحدهم أو أمواله للخطر، وكان نتيجة ذلك أن الالتزام بالإنقاذ مجرد التزام أدبي لا يتعرض من أخل به إلى جزاء قانوني، ولكن نظرا لثبوت تقاعس ربانية السفن عن القيام بإنقاذ السفن التي تتعرض للخطر، وذلك ما أدى إلى كثرة الخسائر في السفن جعل الدول تلجأ إلى فرض التزام قانوني بموجب المعاهدات الدولية، وكانت اتفاقية بروكسل للتصادم البحري من أول الاتفاقيات التي فرضت الالتزام بالإنقاذ في حالة التصادم بين السفن، ثم تلتها اتفاقية بروكسل للمساعدة، وكل من معاهدة لندن وبروكسل قد أوجبت على ربان كل سفينة بقدر ما يكون في استطاعته وبدون أن يعرض سفينته وطاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك، حتى ولو كان من الأعداء، ولا يترتب على إنقاذ الأشخاص أية أتعاب وهو واجب إنساني محض لا يستوجب مقابل فهو مجاني.

غير أن إنقاذ الأموال والممتلكات التي تكون على متن السفينة ليس مجاني، وإنما هو عمل مأجور حيث يعطى لمن قدمها الحق بمبلغ يدفع على سبيل المكافأة، وهذه المكافأة تستحق سواء تم إنقاذه هو أو سفينته أو تفرعاتها أو حمولتها.

وعندما يتم إنقاذ الأشخاص ويتوافق ذلك مع إنقاذ الأموال أو الممتلكات فإن المنقذ يحق له أخذ المكافأة، أما إذا فشلت عملية الإنقاذ وكانت دون جدوى فإن المنقذ لا يتلقى المكافأة.

والمادة 13 من معاهدة لندن لسنة 1989م تنص في فقرتها الأولى ما يلي: "تحدد المكافأة على نحو يكفل تشجيع عمليات الإنقاذ ويراعي الاعتبارات الآتية دون الاهتمام بالترتيب المدرجة أدناه:

أ- قيمة الممتلكات المنقذة.

ب- مهارات وجهود المنقذين في منع إلحاق ضرر بالبيئة أو تقليله إلى الحد الأدنى.

ج- درجة النجاح التي حققها المنقذ.

د- طبيعة ودرجة الخطر.

هـ- جهود المنقذين في إنقاذ السفينة والممتلكات الأخرى والأرواح.

و- الوقت المتفق وما تحمله المنقذون من تكاليف وخسائر.

ز- مخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي يتحملها المنقذون أو معداتهم.

ح- سرعة الخدمات المقدمة.

ط- مدى توافر واستخدام السفن أو المعدات الأخرى المخصصة لعمليات الإنقاذ.

ي- مستوى جاهزية معدات المنقذ وكفاءتها وقيمتها."

والمؤمن يلتزم تطبيقاً لنص المادة 101 بتغطية تكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها لكن هذه التكاليف تكون مغطاة بشرط ألا تكون قد نتجت عن خطر مستبعد في وثيقة التأمين، والمؤمن يلتزم فقط بالتكاليف المبذولة لإنقاذ الأموال المؤمن عليها فقط وليس الأفراد لأن إنقاذهم واجب إنساني فقط لا يستوجب المكافأة.

### سابعا: التصادم البحري

التصادم من المخاطر التي يكون حدوثها وفقاً لسبب معين سابق عليها، وقد يكون هذا السبب طبيعياً، أو إرادي، أو بسبب خطأ ربان، أو بحارة<sup>1</sup>.

والتصادم من الأخطار التي يترتب عليها أساساً إلحاق ضرر بالسفينة لأنها هي الواجهة التي تتلقى الضربة وبالتالي الأضرار<sup>2</sup>، لكن البضائع التي تكون على متن هذه السفينة تكون هي الأخرى معرضة للأضرار الناتجة عن التصادم الذي يقع، وهي ليست بمعزل عن أضرار التصادم<sup>3</sup>.

وتحديد المقصود بالتصادم البحري في مجال التأمين البحري أهمية كبيرة، لكن هذه الأهمية أثرها لا يظهر إذا كان التأمين ضد جميع الأخطار، إذ أن التصادم يعتبر في هذه الحالة خطراً بحرياً دائماً<sup>4</sup>، لكن أهمية تحديد مفهوم التصادم تتجلى عندما يكون التأمين ضد أخطار معينة من بينها التصادم، أو كان التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخاصة<sup>5</sup>.

وفي القانون الفرنسي قد اختلف الرأي حول المقصود بالتصادم في التأمين البحري، فذهب رأي إلى أن معنى التصادم في التأمين البحري يختلف عن معناه كحادث من الحوادث البحرية، إذ لا يقصد به

1- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 268 - 269.

2- يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 317.

3- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 30.

4- محمد سمير الشوقاوي، المرجع السابق، ص 325.

5- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 103.

فقط اصطدام سفينتين وإنما أيضا اصطدم السفينة المؤمن عليها بأي جسم ثابت كرصيف أو سد، أو بأي جسم عائم ليس له الوصف القانوني كبرطوم أو حطام.

ويرى رأي آخر بأن التصادم لا يختلف معناه في التأمين البحري عنه كحادث من الحوادث البحرية، فيقصد به في كل الأحوال التصادم بين سفينتين، فلا يكفي مجرد ارتطام السفينة بجسم معين وإنما يجب أن ترتطم بمنشأة لها وصف السفينة قانونا، ولا يكفي أن يكون هذا الارتطام بجسم السفينة وإنما يجب أن يكون على درجة من العنف.

ولكن يرى أنصار هذا الرأي أن اصطدام السفينة بجسم ثابت وإن كان لا يكون تصادما إلا أنه يعتبر تصادما بحريا غير مسمى، وقد تنص وثيقة التأمين على ضمان نتائجه، وتظهر أهمية هذه التفرقة في أنه متى ورد اصطلاح التصادم في وثيقة التأمين فإنها لا تعني بذلك سوى التصادم الذي يقع بين سفينتين، لهذا يجب حتى يضمن المؤمن نتائج ارتطام السفينة بجسم ثابت أو عائم دون السفينة أن ينص صراحة على ذلك في وثيقة التأمين البحري، ويتضمن الشرط الرابع من الشروط الإضافية في وثيقة التأمين الفرنسية على السفن النص على ضمان نتائج هذا الخطر ويؤكد هذا النص أن الوثيقة الفرنسية تأخذ في مجال التأمين البحري للتفرقة بين التصادم والارتطام بجسم آخر لا يعتبر سفينة، لكن متى نصت وثيقة التأمين على شرط يقضي بضمان ما ينتج عن ارتطام السفينة بجسم ثابت أو عائم فإنه يتعين أن تكون السفينة في حالة حركة سائرة في البحر، ولا يطبق هذا الشرط إذ كانت السفينة راسية في الميناء ثم حدث أن انتزعت سفينة أخرى مرساة هذه السفينة في أثناء خروج الأولى من الميناء الذي ترسو فيه السفينة المضرورة.

والقضاء الفرنسي تردد بين الرأيين، إذ حكم بأن التوسع في فكرة التصادم في التأمين البحري يقضي بأن يعتبر ما يصيب السفينة من أضرار ناتج عن وقوع في دوامة عنيفة بسبب سير سفينة أخرى في البحر ناشئا عن التصادم، أي أن هذا الحكم قد أخذ بالرأي الأول من أن المقصود بالتصادم في التأمين البحري يختلف عن معنى التصادم كحادث من الحوادث البحرية.

وذهبت أحكام أخرى إلى تأييد الرأي المخالف، فحكم أنه متى تعلق الأمر بتأمين وفقا لشرط الإعفاء من الخسارة الخصوصية ما لم ينتج من أخطار معينة وكان التصادم بين هذه الأخطار فإن المؤمن له لا يحق له طلب تعويض عن الأضرار التي تحدث للسفينة بسبب اصطدامها بحاجز<sup>1</sup>.

1- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 326 - 327.

إذن فتحديد المقصود بالتصادم يتوقف على إذا ما كان اصطلاح التصادم، قد ورد في وثيقة التأمين بصفة مطلقة دون تحديد، فيقصد به عندئذ التصادم بين سفينتين أو بين سفينة ومنشأة بحرية عائمة، فلا يختلف بذلك معنى التصادم في التأمين البحري عن معناه الفني كحادث من الحوادث البحرية، أما إذا ورد في وثيقة التأمين شرط يقضي بضمان ما نتج عن ارتطام السفينة بأي جسم عائم أو ثابت فإن هذا لا يعتبر معنى جديد للتصادم يختلف عن معناه الفني، إنما يعتبر اتفاقاً بين طرفي التأمين على ضمان نتائج ارتطام السفينة بأي جسم آخر، فالتصادم إذن له معنى واحد<sup>1</sup>، ولكن كيفية وطريقة ضمانه هي تختلف من وثيقة تأمين بحري إلى أخرى، حيث يمكن إضافة اتفاق خاص يتضمن تغطية ارتطام السفينة بأي جسم مهما كانت ماهيته.

أما بالنسبة للتصادم في القانون الجزائري فقد ورد تعريفه في المادة 273 من القانون البحري حيث تنص: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"<sup>2</sup>.

ثم تضيف المادة 274 في الفقرتين الثانية والثالثة: " يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة<sup>3</sup> وواقعة في الأملاك العمومية البحرية.

وتشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى، وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة، أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة"<sup>4</sup>.

ومن خلال هذه المواد نجد أن المشرع الجزائري قد اتجه بنفس اتجاه معاهدة بروكسل في تعريف التصادم البحري، ولا يأخذ فقط بالأضرار التي تحصل عند اصطدام السفينة بسفينة، وإنما شمل الأضرار التي تحدث عند ارتطام السفينة بمنشأة ثابتة أو أي شيء ثابت في نقطة معينة أو الأضرار

1- محمود سمير الشراقوي، المرجع نفسه، ص 184.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 80-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/ العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/ العدد 47، و القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010، المعدل و المتمم للأمر 80-76 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة 2010/ العدد 46.  
<sup>3</sup> - محمد التغدويني، المرجع السابق، ص 131.

<sup>4</sup> - الأمر رقم: 80-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/ العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/ العدد 47، و القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010. المعدل و المتمم للأمر 80-76 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة 2010/ العدد 46.



التي تحصل بسبب إهمال مناورة أو إثر تنفيذها، وبهذا يكون المشرع الجزائري قد وسع نطاق التصادم البحري، وسائر الاتفاقيات الدولية.

تختلف المسؤولية عن التصادم البحري بحسب نوع هذا التصادم، هل هو تصادم قهري، أم هو تصادم ناشئ عن خطأ مشترك<sup>1</sup>.

#### أ- التصادم الناشئ عن خطأ منفرد

ونص على هذا النوع من التصادم المادة 277 وتنص: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ.

وتعد السفينة بصفة خاصة مرتكبة للأخطاء إذا حصلت هذه الأخيرة من جراء تجهيزها وعدة السفينة، وفي القيادة الملاحية، وفي تنفيذ المناورات، وكذلك عن عدم مراعاة الأنظمة من أجل الوقاية من تصادم السفن في البحار أو تدابير السلامة الأخرى المفروضة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل أو التطبيق البحري السليم"<sup>2</sup>.

فالتصادم الناشئ عن خطأ إحدى السفينتين هو ما يطلق عليه الخطأ الناشئ عن خطأ وحيد وفي هذا الغرض تقع المسؤولية كاملة على السفينة المخنئة وحدها، فهي التي تسأل دون غيرها عن كافة الأضرار الناشئة عن التصادم سواء كانت في الأموال أو الأشخاص<sup>3</sup>.

#### ب- التصادم الناشئ عن خطأ مشترك

وتنص المادة 278 من القانون البحري: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منهما.

غير أنه إذا لم يمكن تحديد النسبة نظرا لظروف أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية."

والقانون الجزائري قد أخذ في التصادم بخطأ مشترك بالعادات السائدة في التشريع الفرنسي والمعاهدات الدولية، حيث تبنى قاعدة النسبية عند توزيع المسؤولية بين السفن المتصادمة، ومعنى ذلك

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزآن الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 286.

2- لأمر رقم: 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/العدد 47، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المعدل و المتمم للأمر 80-76 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة 2010/العدد 46.

3- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزآن الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 294.

أن تتحمل كل سفينة في حالة التصادم الناتج عن خطأ مشترك جزء من الأضرار بحسب جسامه الأخطاء التي صدرت عنها وكانت سببا في وقوع التصادم، لكن استثناء على هذا الأصل إذا تعذر تحديد نسب الخطأ الصادر عن السفن المتصادمة توزع المسؤولية بالتساوي، وكذلك المال إذا كانت الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية<sup>1</sup>.

### ج- التصادم بسبب القوة القاهرة

وتنص المادة 281 على ما يلي: "إذا كان التصادم قهريا أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"<sup>2</sup>.

ويراد بالقوة القاهرة كل حادث لا يمكن توقعه ويستحل دفعه<sup>3</sup> ومن أمثلة القوة القاهرة العوامل الجوية الرياح الشديدة والعواصف، أو الغيوم، أو الضباب الكثيف الذي تستحيل معه الرؤية، أو ارتفاع المياه المفاجئ، أو أوامر السلطات مثل أمرها أثناء الحرب بالسير في قوافل وإطفاء الأنوار.

ولا يكفي لتحقيق صفة القوة القاهرة في التصادم أن يكون الحادث غير متوقع بل يجب إضافة إلى ذلك أن يكون الحادث من المستحيل دفعه<sup>4</sup>.

وفي هذه الحالة من التصادم يتحمل الأضرار من تعرض للتصادم.

### ثامنا: النهب والسرقه

النهب هو السرقة المصحوبة بعمل من أعمال العنف ترتكبه جماعة مسلحة، وإذا كان السبب وراء النهب هو الرغبة في الكسب فإنه لا يندرج ضمن الفتن والاضطرابات الشعبية إذا كانت مستبعدة من الضمان في وثيقة التأمين البحري<sup>5</sup>.

والقانون الفرنسي قد ذكر النهب على أنه من الأخطار البحرية التي يضمن المؤمن نتائجها لكنه لم يذكر السرقة ضمن الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن، ولقد أثار المؤمنون الجدل حول طبيعة

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزء الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 296.

<sup>2</sup> - لأمر رقم: 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/العدد 47، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المعدل و المتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الجزائرية لسنة 2010/العدد 46.

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 38.

4- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزء الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 287 - 288.

5- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 107.

خطر السرقة بقصد التهرب من ضمان هذا الخطر، حيث يكثر وقوعه أثناء عملية النقل البحري، وذلك بسبب تعدد البضائع المنقولة وأهميتها، وكثرة الأشخاص الذين يتصلون بها في أثناء نقلها، واستحالة وضع الرقابة الكافية عليها.

إلا أن هذا كله لا يجب أن يثير الشك في طبيعة السرقة البحرية لهذا الخطر إذ أن خطر السرقة يدخل بشكل عام بين الأخطار البحرية طالما يحدث على البحر وبمناسبة الرحلة البحرية، وتهرب المؤمنون من تغطية هذا الخطر لا يعني نفي الصفة البحرية عن خطر السرقة طالما أن شروط الخطر البحري تنطبق عليه<sup>1</sup>.

ووجود الخطر البحري لا يكفي وحده بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا لهذا الخطر، إذ أنه إذا حدثت عاصفة هائلة وكانت الأمواج عاتية لكن السفينة وما عليها من بضائع قد تمكنت من تحمل هذا الخطر، واستطاعت أن تخرج منه سليمة وليس بها أي ضرر فإن المؤمن لا يترتب عليه أية التزامات، وكذلك الحال بالنسبة لكل المخاطر التي تهدد السفينة والبضاعة طوال فترة الرحلة البحرية، فمجرد وقوع الخطر البحري لا يستوجب أداء مبلغ التأمين، ولكن لا بد لهذا الخطر أن يسبب أضرارا وخسائر حتى يترتب على المؤمن التزامات<sup>2</sup>.

وفي حالات يقوم المصدر بالتأمين على بضاعة وفي نيته القيام بإرسالها، فإذا لم يتم إرسالها فإن البضاعة باعتبارها القيم المؤمن عليها لم تتعرض للأخطار المؤمن ضدها مما يترتب على ذلك زوال التأمين لانقضاء المحل.

وشرط التعرض للأخطار قد ورد في المادة 99 من الأمر 95-07 التي جاء فيها: "لا يترتب على التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطاء إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد.

ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للتمويل الأول، ويتمثل التمويل الأول في مفهوم هذه المادة في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك"<sup>3</sup>.

1- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 184.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 93.

3- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13، المعدل و المتم.

وفي هذا السياق نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في فقرتها الثانية من المادة 17 على أنه: "لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين لا تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر".<sup>1</sup>

وإن الأجل المشار إليه في هذه الأحكام ليس من النظام العام، ويجوز للمتعاقدين الاتفاق على أجل آخر.

وبما أن التعرض للأخطار هو أساس عقد التأمين البحري فإنه يجب على المؤمن له أن يثبت بأن الشيء المؤمن عليه قد تعرض للخطر البحري، وعليه أن يقيم الدليل على صحة الأضرار التي حدثت والخسائر، وأن هذا التعرض حقيقي وفعلي، وعلى المؤمن له أن يثبت أن الأضرار الحاصلة والخسائر الناتجة سببها الخطر البحري المضمون بكل وسيلة متاحة، ففي التأمين على السفينة إثبات التعرض للخطر البحري يتم بتحريك السفينة وهي واقعة معروفة للكافة، كما يتم الإثبات بواسطة سجلات ميناء القيام، وبدفتر يومية السفينة.

وفي التأمين على البضائع يجب على المؤمن له أن يثبت أنه قام بالشحن في السفينة المعينة في الوثيقة، أو أنه قام بالشحن فقط إذا لم يعين السفينة في الوثيقة، ويتم هذا الإثبات بسند الشحن على أن سند الشحن يكون غير كافي إذا تضمن شروطا تحد من قوته في الإثبات كشرط "الوزن أو الكمية مجهول".

أو أن البيانات غير معتمدة، وفي هذه الحالة يجب على المؤمن له أن يقدم مستندات أخرى مثبتة للشحن كفواتير الشراء، وإيصالات دفع الرسوم الجمركية وسند الشحن يكون حجة على المؤمن مع عدم الإخلال بحق المؤمن في الإثبات العكسي.<sup>2</sup>

ويمكن أن ينعدم التعرض للأخطار البحرية لعدم تمكن السفينة القيام بالرحلة المؤمن عليها وقد سهل التشريع الفصل في هذه المسألة، وذلك بتحديدته لأجل بدء سرعان عقد التأمين البحري أي بدء الأخطار خلال شهرين من الالتزام، أو من التاريخ المحدد في العقد للسريان، وفي حالة عدم بدء الأخطار يكون العقد مفسوخا لأنه أثناء انعقاده توفرت جميع شروط صحته، إذ أن الخطر البحري المضمون كان احتمال وقوعه وتحققه موجودا وليس منعما لأن الرحلة البحرية كانت في ذلك الوقت مقررة، لكن الخلل وقع فيما بعد وذلك ما أدى إلى إلغاء الرحلة البحرية، وبالتالي زوال احتمال وقوع الخطر البحري، ولذلك استعمل المشرع كلمة "لا ينتج أي أثر" بدلا من كلمة "باطل".

1- علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانون) المرجع السابق، ص 261 - 262.

2- مصطفى كامل طه، المرجع السابق، ص 94.

كما أنه يمكن أن تنعدم إمكانية التعرض للخطر البحري لأن الأشياء المؤمن عليها لم تتعرض للأخطار إلا بعد انقضاء المدة القانونية أو المدة المتفق عليها كشرط لسريان العقد، وبدعم تعرضها في خلال تلك المدة يكون العقد مفسوخا بأثر رجعي لتحقيق الشرط الفاسخ، الذي هو عدم تعرض الأشياء المؤمن عليها خلال المدة المنصوص عليها في وثيقة التأمين، ويعتبر هذا الحكم تطبيقا للمادة 207 من القانون المدني التي جاء فيها: "يزول الالتزام إذا تحقق الشرط الفاسخ و يكون الدائن ملزما برد ما أخذه فإذا استحال الرد لسبب هو مسؤول عنه وجب عليه تعويض الضرر.

غير أن أعمال الإدارة التي تصدر من الدائن تبقى نافذة رغم تحقق الشرط"

و في هذه الحالة يسترد المؤمن له الأقساط المدفوعة، و هذا ما أكدت عليه المادة 99 من الأمر 07-95 و التي قررت عدم إنتاج أي أثر قانوني للعقد إذا لم تبدأ الأخطار خلال المدة المذكورة في المادة.

### تاسعا: الخطر الضني

في بعض الحالات يمكن أن ينعدم الخطر من الناحية المادية لكنه يكون لا يزال موجودا من الناحية المعنوية، وهنا الخطر يكون غير موجود فعليا على أرض الواقع، وإنما هو قائم في ذهن المتعاقدين فقط، وفي هذه الوضعية يسمى الخطر بالخطر الضني، و في هذا النوع من الأخطار تكون الكارثة قد تحققت فعلا قبل انعقاد عقد التأمين البحري، ويشترط لجواز التأمين في هذه الحالة ألا يكون المؤمن له على علم بتحقيق الكارثة وقت انعقاد عقد التأمين البحري<sup>1</sup>.

وفي هذا الصدد تقضي المادة 36 من القانون الفرنسي بأن: "كل تأمين يعقد بعد هلاك أو وصول الأشياء المؤمن عليها يعتبر باطلا إذا وجدت قرينة على أنه قبل توقيع العقد كان في وسع المستأمن أن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها".

و من خلال هذا النص نجد أن التأمين الذي يعقد بعد وقوع الخطر يعتبر صحيحا إذا لم يثبت أن المستأمن كان في استطاعته أن يعلم بتحقيق الكارثة، و أن المؤمن كان في إمكانه أن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها و قد استقر القضاء الفرنسي على هذا.

و بينت المادة 366 الأحوال التي تتوافر فيها قرينة العلم، و ذلك بتحديد الوقت الذي يفترض فيه وصول خبر الهلاك أو الوصول إلى محل التعاقد، و يختلف هذا الوقت تبعا للمسافة بين مكان الهلاك أو الوصول، وهذا دون الإخلال بوسائل الإثبات الأخرى، و بذلك تكون المادة 366 قد سهلت على

<sup>1</sup>- محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص69.

الطرف الذي يتمسك بعلم الآخر أن يثبت ما يدعيه بمجرد إثبات توافر القرينة المقررة في هذه المادة، كما أنه من حقه أن يقيم هذا الإثبات بأي وسيلة أخرى تكون لديه.

أما المادة 367 فقد قررت إمكان اتفاق الطرفين على استبعاد القرينة القانونية و ذلك بالتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة، فهذا النوع من التأمين لا يبطل إلا إذا ثبت علم الطرف الذي يتمسك بعلم الآخر، و أن يقيم الدليل على ذلك.

فالتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة يكون صحيحا، أي يعتبر التأمين في هذه الحالة صحيحا متى كان الخطر قد تحقق قبل العقد دون علم أي من الطرفين.<sup>1</sup>

قد يختلط الأمر بين شرط الأخبار الحسنة و السيئة و بين شرط التأمين على سلامة وصول السفينة و الذي يعتبر تأمين يتفق فيه الطرفين على تحديد مبلغ معين يقوم المؤمن بدفعه للمؤمن له في حالة عدم وصول السفينة سالمة إلى جهة الوصول.<sup>2</sup>

و هذا النوع من التأمين يتهرب منه المجهز لأن القسط مرتفع، كما أن هذا النوع لا يضمن سوى حالة الهلاك الكلي أو الحالات التي تجيز التخلي على السفينة، و عليه فإن الأضرار المادية الأخرى التي تصيب السفينة غير مضمونة.

و المجهز يلجأ إلى هذا التأمين كضمان تكميلي يعقده بعد أن يكون قد عقد تأمينا أصليا على السفينة بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية، و هذا حتى يدفع قسطا منخفضا.<sup>3</sup>

أما بالنسبة لوثيقة التأمين الفرنسي على السفن في القسم الأول من المادة 9 الفقرة الأولى قد استغنت عن القرينة القانونية التي ذكرتها المادة 365 و المادة 366 ، و ذلك عندما افترضت دائما أن طرفي التأمين على علم مباشر فيه، بل يفترض علمهما و لو وصلت هذه الأخيرة إلى أحد من الغير الذي لا يكون معروفا لطرف التأمين.

وبهذا تقيم وثيقة التأمين على السفينة قرينة تحل محل القرينة القانونية المنصوص عليها في المادة 366 على علم طرفي التأمين المباشر و الشخصي بالأخبار المتعلقة بالسفينة، و تنطبق هذه القرينة

<sup>1</sup> - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 73- 74.

<sup>2</sup> - Pierre lureau, les assurances maritimes, encyclopédie commerciale, dalloz N05, paris, 1972. p 138.

<sup>3</sup> - Emanuel du pantavice, op, cit, p 547

حتى و لو لم يثبت العلم الحقيقي لطرفي التأمين و يكفي في هذا الشأن أن يثبت علم أحد من الغير في مكان وجودها، و لو كان يجهله طرفا التأمين.<sup>1</sup>

وكذلك الحال بالنسبة لوثيقة التأمين الفرنسية على البضائع حيث أخذت بنفس الفكرة التي أخذت بها وثيقة التأمين على السفن فيما يتعلق بضمان الخطر الضني، سواء بالنسبة لاستبعاده القرينة القانونية المنصوص عليها في المادة 366، و افتراض العلم المباشر للمؤمن و المؤمن له بالنسبة للأخبار المتعلقة بالأشياء المؤمن عليها، أو السفينة، أو العربة الناقلة لها، و التي تكون قد بلغت بطريقة ما إلى مكان وجود أحد الطرفين، و لو لشخص من الغير غير معروف لهم.

و قد حكم بأن الخبر قد بلغ في حكم المادة 30 من وثيقة التأمين الفرنسية على البضائع إذا وصل الخبر بطريقة ما إلى شخص ما في المكان الذي يوجد فيه صاحب المصلحة فلا يشترط أن يكون الخبر من الأخبار المؤكدة و المعلومة للكافة، كما تعتبر هذه الوثيقة التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة باطلا، و بذلك تأيد أن خبر وصول الأشياء المؤمن عليها أو السفينة أو العربة الناقلة لها قد عرف في المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل إصدار الأمر بالتأمين أو في مكان التأمين على الأخطار دون حاجة إلى تقديم أي دليل مباشر على هذا العلم و ذلك خلافا لما تقضي به المادة 367 من القانون التجاري.

و قد قررت المادة 30 من وثيقة التأمين على البضاعة هذه المبادئ بنصوص تكاد تكون مماثلة لما تقضي به المادة 19 من وثيقة التأمين على السفينة.<sup>2</sup>

وهذا كان موقف المشروع الفرنسي ووثائق التأمين الفرنسية من الخطر الضني، فما هو موقف المشروع الجزائري من هذا النوع من الأخطار؟

موقف المشروع الجزائري اتجاه هذا الخطر يتجلى من خلال نص المادة 100 من الأمر 95-07 و التي تنص: " لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، و يبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل ....

<sup>3</sup>"

ومن خلال هذا النص نفهم و للوهلة الأولى أن التأمين في حالة الخطر الضني باطل رغم أن المشروع الجزائري قد استقى نصوصه من القانون الفرنسي و يتبع خطواته في جميع نصوصه و قد

<sup>1</sup>- محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 76-77.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشرفاوي، المرجع نفسه، ص 79.

<sup>3</sup>- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

اعتبر المشروع الجزائري أن التأمين في حالة الخطر الضني يجعل العقد من دون محل وهو بالتالي باطل و لم يفرق في هذا بين علم أو عدم علم أطراف العقد، و الأستاذ علي بن غانم يؤيد هذه الفكرة ويرى بأن المشروع الجزائري لم يأخذ بفكرة تأمين الخطر الضني .

لكن بالرجوع إلى الفقرة الثانية من نفس المادة و التي تنص: " يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار."

وهذا ما يشير إلى وجود تناقض واضح بين الفقرة الأولى و الثانية، وبأن الفقرة الثانية قد جردت الفقرة الأولى من معناها، لأن الغاية من التأمين هو الحصول على التعويض عند حصول الضرر، و إذا كان العقد باطلا فكيف سيكون هناك تعويض.

لكن بالرجوع إلى نص المادة 100 باللغة الفرنسية نجد أنها تنص:

« Toute assurances souscrite après la réalisation d'un sinistre ou après l'arrivée des liens assurés au lieu de destination est sans effet, si l'assuré en avait déjà eu toute connaissance, et la prime reste acquise à l'assureur. »<sup>1</sup>

ومن خلال الاطلاع على نص المادة 100 باللغة الفرنسية يزول اللبس و الغموض الذي يكتنف نص هذه المادة باللغة العربية، حيث أن النص باللغة الفرنسية يعتبر عقد التامين باطل إذا ما كان المؤمن له على علم بتحقق الخطر، و هذا ما يعني ضمنيا و بشكل معاكس أن عقد التأمين البحري عقد صحيح رغم تخلف عنصر الخطر بشرط حسن نية الأطراف، و عدم علمهم بوقوع الخطر، وإذا كان هناك سوء نية فإن العقد باطل، و يحتفظ المؤمن بقسط التأمين.

و بالتالي من خلال التمعن لنص المادة 100 باللغة العربية و الفرنسية نجد أن المشروع الجزائري أخذ بفكرة الخطر الضني، و لكن لم يصرح بذلك بشكل صريح و مطلق.

لكن ما زاد في الغموض الموجود هو الخطأ في الترجمة، ولكن ما يؤكد تبني المشروع لمفهوم الخطر الضني هو ما جاء في وثيقة التامين على السفينة في البند 17 الفقرة الأولى التي اعتبرت أن العقد باطل في حالة ما إذا كان المؤمن له على علم بتحقق الخطر، و اعتبرت أن للمؤمن الحق في استحقاق القسط رغم بطلان العقد كجزاء على سوء النية.

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.



---

و لهذا من الضروري أن يتدخل المشرع الجزائري لتوضيح هذه المادة بشكل قاطع لا يترك للشك مجال، لأن المادة 100 تعتبر من النظام العام حسب المادة 96 من الأمر 07-95 الشيء الذي يستوجب التدقيق في إرادة المشرع في هذا الموضوع.

وبما أن النص الفرنسي هو الأصح نظرا للأخطاء العديدة التي تحدث أثناء الترجمة يتبين أن المشرع أجاز التأمين على الخطر الضني، و أخذ به.

وفيما يخص سلامة وصول السفينة نجد أن المادة 125 من الأمر 07-95 و التي تنص: "يمكن للمؤمن و المؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد."<sup>1</sup> فالمشرع الجزائري قد أقر بهذا النوع من التأمين، و ترك الحرية للمتعاقدين في الأخذ به أو استبعاده في وثيقة التأمين.

---

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 07-95 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

## الفرع الثاني: الأخطار المستبعدة:

إن استبعاد الأخطار البحرية من الضمان يكون إما بالاتفاق بين الطرفين، و إما بنص القانون والأمر 07-95 قد عدد المخاطر البحرية التي تكون مستبعدة من الضمان على عكس الأخطار المضمونة التي لم يرد تعداد لها في هذا الأمر، و لكن هناك من الأخطار البحرية ما استبعد بصفة مطلقة، و هناك ما تم استبعاده و لكن تركت الحرية للأطراف في مخالفة ذلك.

و تنص المادة 102 من الأمر 07-95 على أنه: " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها:

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة.

2- الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن:

- مخالفة أنظمة الاستيراد و التصدير و العبور و النقل و الأمن.

- الغرامات و المصادرات الموضوعة تحت الحراسة و الاستيلاء و التدابير الصحية أو التطهيرية.

3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة و غير المباشرة للانفجار و إطلاق الحرارة و الإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية و كذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات"<sup>1</sup>.

و لقد اعتبرت المادة 96 المادة 102 من النظام العام، و بالتالي لا يجوز مخالفتها إطلاقاً و نصت المادة 126 من الأمر 07-95: " لا يضمن المؤمن الأضرار و الخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة"<sup>2</sup>، و هي مادة من المواد المذكورة ضمن المادة 96، أي أنها من النظام العام.

و بما أن عقد التأمين البحري من العقود الاحتمالية فإنه يقوم على احتمال تحقق الخطر أو عدم تحققه، و إذا سمح للمؤمن له أن يتسبب بفعله في تحقق الخطر الذي يعطيه الحق في التعويض لا تنفي الاحتمال بالنسبة إليه.

لكن هذا التبرير لا ينطبق إلا على خطأ المؤمن له المتعمد أو الجسيم، لأن التأمين من خطأ المؤمن له المتعمد و الجسيم مخالف للنظام العام و مناف لطبيعة عقد التأمين لأنه في هذه الحالة الخطر يتوقف على إرادة المؤمن له وحده فينتقي عنصر الاحتمال و هو قوام عقد التأمين.

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

وقد رأى البعض قديما بطلان الاتفاق على ضمان المؤمن لأخطاء المؤمن له مهما كانت لأنه يجب ألا يخلق المؤمن له حقا له بخطئه، و أن نجاسة هذا الشرط تحمل المؤمن له على عدم مراعاة تدابير الحيطة و الحذر.

غير أن خطأ المؤمن له الغير عمدي هو شيء حتمي في النشاط الإنساني كما أن إرادته قد تسهم في بعض الحالات في تحقيق الخطر مع عوامل أخرى غير متوقعة، فيوجد الاحتمال و يقوم الخطر، و لذلك استقر الفقه على جواز التأمين من خطأ المؤمن له غير المتعمد.<sup>1</sup>

والمشرع الجزائري قد اشترط لعدم ضمان الخطأ أن يكون عمديا أو جسيميا، وكذلك بنود وثيقة التأمين على السفينة التي كانت أكثر وضوحا، حيث نص البند الخامس الذي أكد البند الأول فيما يخص استبعاد الخطأ العمدي والجسيم، ونجد أنه دقق في الخطأ من حيث من صدر منه، و من حيث صفته، فالخطأ يصدر من الربان، و المجهز، و تابعي المجهز، و عددهم، والذين على السفينة ووصف خطأهم بالعمدي والجسيم، بشرط أن يكون خطأهم ناتج عن غش أو تدليس.

إذن فالبند الخامس ترك الحرية للأطراف من اجل ضمان الخطأ الغير عمدي و غير الجسيم ويؤكد هذا البند الأول الذي نص بأن الأخطار البحرية مضمونة حتى مع وجود خطأ الربان وتابعيه وحتى تابع الشاحن الموجود على البر.

و يقول البعض أن اصطلاح " أخطاء الربان أو البحارة Baraterie "، و هو اصطلاح مقصور على القانون البحري يرجع أصله إلى الكلمة الفرنسية القديمة Barat ، و التي يقصد بها الغش أو الكذب ثم استخدمت في القانون القديم لتدل على الأفعال، التي تتسم بنية الغش في جانب فاعلها، بل أكثر من ذلك الأفعال التي تتصف بطابع الجريمة، و يفترض هذا الاصطلاح بالضرورة أن هناك تخلفا إراديا عن أداء واجب يقصد به الإضرار بالغير، خاصة من جانب ربان السفينة بقصد الإثراء على حساب مالك السفينة.

و هذا الخطر يمثل في الماضي نسبة كبيرة من الأخطار التي تتعرض لها السفينة و البضاعة حيث لم تكن وسائل الاتصال، لكن حاليا قد خف هذا التأثير.<sup>2</sup>

و في القانون الفرنسي يعطى لاصطلاح " أخطاء الربان أو البحارة Baraterie " معنى أوسع فيشمل هذا الاصطلاح كل خطأ قد يصدر من الربان أو البحارة و لو لم يكن عمديا، و هذا المعنى يأخذ به القانون الإيطالي و القانون المصري.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 100.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 359.

و المشروع الجزائري قد استثنى خطأ الربان العمدي من الضمان شأنه في ذلك شأن خطأ المؤمن له العمدي أو الجسيم، لكنه لم يبين كيف نفرق بين خطأ المجهز أو الشاحن كما فعل المشرع الفرنسي الذي دقق في مفهوم الخطأ بشكل في منتهى الدقة، وخاصة بخصوص الربان والطاقم الذي يطلق عليه "Baraterie"<sup>2</sup>.

كما لا يشمل بالضمان كل الخسائر المادية التي يمكن أن تنتج عن مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير، و العبور، و النقل، و الأمن الجاري العمل بها.

إضافة إلى ذلك لا يشمل بالضمان كل الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة و غير المباشرة للانفجار، و إطلاق الحرارة، و الإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة، أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات.

و كل هذه الأخطار هي مستثناة بشكل نهائي و مطلق و لا يمكن ضمانها بأي حال من الأحوال لأن ذلك مخالف للنظام العام، و لا يمكن الاتفاق على مخالفة نص المادة 102 لكونه من النصوص الآمرة.

غير أن هناك أخطار أخرى قد استبعدتها القانون لكن بشكل نسبي و ليس مطلق، حيث أجاز للأطراف الاتفاق على ضمانها، و هذه الأخطار منصوص عليها في المادة 103 من الأمر 95-07 حيث تنص على ما يلي: " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف: 1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.

2- الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و اعمال التخريب و الإرهاب.

3- القرصنة و الاستيلاء و الحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.

4- الاضطرابات الشعبية و إغلاق المصانع و الاضطرابات.

5- اختراق الحصار.

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

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

8- كل ضرر لا يتدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

<sup>2</sup>- محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 365.

<sup>2</sup>- René Rodier, droit maritime, Librairie Dalloz, Paris, 1963, P 441.

كما تنص المادة 127 من الأمر 95-07 على ما يلي : " لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك الخسائر و الأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة"<sup>1</sup>.

و العيب الذاتي ينتج عادة عن التكوين المعيب للشيء المؤمن عليه الذي يلحق هذا الشيء قبل أن يتعرض لخطر ما، ببذور فساده، فالعيب الذاتي إذن هو كل تلف طبيعي يكون الشيء السليم قابلا له، بشرط ألا يحدث هذا التلف أو يزيد نتيجة حوادث البحر.

فالعيب الذاتي للشيء المؤمن عليه يكمن إذن في عيب داخلي و دائم في تكوين هذا الشيء على أن العيب الذاتي يعتبر بالضرورة فكرة نسبية، و كل الأضرار التي تقوم فيها طبيعة الشيء المؤمن عليه بدورها لا يمكن اعتبارها ناشئة عن عيب ذاتي، فالزجاج مثلا مادة قابلة للكسر وضعيفة الاحتمال، فمتى وصلت شحنة من الزجاج مكسورة فإن هذا لا يعني اعتبارا هذا الكسر نتيجة العيب الذاتي للبضاعة، كذلك الفواكه التي تفسد بعد مضي فترة معينة فإن وصول الفاكهة تالفة لا يكفي لاعتبار الضرر ناتجا عن العيب، إذ أن قابلية البضاعة للتلف و الكسر معروفة لطرفي عقد التأمين، و تمثل خطرا مقبولا منهما ، فحتى يمكن القول أن هناك عيبا ذاتيا يجب أن نبحت فيما إذا كان الشيء المؤمن عليه يتمتع بدرجة معقولة من المقاومة تمكنه من تحمل الرحلة العادية أم لا<sup>2</sup>.

و المؤمن لا يعفى من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي، و بعبارة أخرى يجب أن يكون العيب الذاتي هو السبب الوحيد للضرر دون اشتراك من أي خطر بحري يضمنه المؤمن، فإذا ثبت أن الشيء المؤمن عليه كان سيصل سليما إلى ميناء الوصول لولا تحقق خطر بحري مضمون فهنا لا محل لإعفاء المؤمن، ويلتزم بتعويض الضرر الحاصل.

أما إذا كان الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه نتيجة عيب الشيء الذاتي في جزء منه ونتيجة خطر بحري مضمون في الجزء الآخر، يتم في هذه الحالة تعيين نصيب كل من هذين السببين في إحداث الضرر، و يلتزم المؤمن بتعويض جزء الضرر الناتج عن الخطر البحري المضمون.

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص393.

و يبرر عدم ضمان المؤمن للعيب الذاتي للضرر الناتج عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه بأن الضرر ليس ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه نفسه، فلا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن.<sup>1</sup>

و العيب الذاتي للبضاعة إما أن يكون عيباً ذاتياً خارجياً، ومثال ذلك التغليف السيء للبضاعة أو داخلياً و هذا العيب يرجع إلى زيادة حساسية البضاعة للتلف، ومثال ذلك زيادة نضج الفاكهة عند شحنها.<sup>2</sup>

و فيما يتعلق بالعيب الذاتي للبضاعة يجب النظر إلى البضاعة في مجموعها دون التفرقة بين ما إذا كان سبب تعرضها للضرر يعتبر سبباً داخلياً أو خارجياً، أي سواء كان السبب متعلقاً بطبيعة البضاعة أم بطريقة تغليفها.

و العيوب الذاتية في البضاعة متعددة و متنوعة، تتنوع بتنوع أنواع البضاعة، مثال ذلك صدأ الحديد، وبلل الخشب، و مرض الحيوانات، و احتراق الفحم نتيجة تكدسه و تراكمه، و تعرض السوائل للتبخر، أو التخمر، أو التسرب، و قابلية الفواكه الناضجة للتلف، و يعتبر النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق نوعاً من العيب الذاتي في البضاعة، و لا يسأل عنه المؤمن حيث يمكن أن تنقص البضاعة حجماً، أو وزناً أثناء الطريق، و ذلك ناشئاً عن طبيعة البضاعة الخاصة، و هذا النقص شائع في البضائع التي تشحن صبا دون تغليف كالحبوب، أو البضائع التي تجف مع الزمن كاللحوم، أو التي تتبخر كالسوائل، و يختلف هذا النقص الذي يحصل باختلاف طبيعة البضاعة، و طول الرحلة البحرية، و مدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق، وكذا الطريقة المتبعة في الشحن و التفريغ، و تبعاً لذلك تختلف النسبة المئوية التي يسمح بفقدانها أثناء الطريق و لا يكون المؤمن مسؤولاً عنها لأنها تعتبر عيباً ذاتياً في البضاعة، أما فقدان البضاعة غير العادي أو الاستثنائي الراجع إلى صعوبات ملاحية فيعد خطراً بحرياً مؤمناً منه.

و قد تصاب البضاعة بأضرار ناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخير في النقل البحري، و يرى البعض أن المؤمن لا يضمن هذه الأضرار لأن التأخير في ذاته ليس من الأخطار البحرية، و أنه لا يعد كذلك إلا إذا كان ناشئاً عن خطر بحري كالإرساء الجبري أو الانحراف الجبري عن الطريق، و يرى البعض الآخر أن الأضرار الناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخر تقع على عاتق المؤمن.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 117.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 403.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 120.

أما العيب الذاتي للسفينة فهو كل سبب يؤدي إلى حدوث خسارة أو هلاك للسفينة يكون ناتجا عن حالتها أو عن طريقة اعدادها، أو كل عيب في بناء السفينة أو في الإصلاحات التي قد تتم فيها، أو عيب في الأجهزة التي تستعمل فيها أو عدم كفاية تجهيزات السفينة للرحلة.

غير أنه لا يعتبر من قبل العيب الذاتي قدم السفينة نتيجة مرور الزمن عليها و استعمالها لأن هذا الضرر حتمي لابد أن يحدث بسبب مرور الزمن و استعمال السفينة، لهذا يطلب المؤمن عند التأمين على السفينة قسطا أكبر كلما زاد عمر السفينة، لأن قدم السفينة يزيد من فرص وقوع الخطر فلا يضمن المؤمن عادة ضرر تآكل السفينة بسبب استعمالها، و ما تتركه الرياح و الأمواج فيها من آثار، و هذا الضرر يعرف بالاستهلاك نتيجة الاستعمال، و التأمين لا يضمن ضررا وقوعه حتمي، و إنما يضمن الأضرار المحتملة فقط.

و متى ثبت الضرر الذي لحق بالسفينة كان نتيجة لعيب في بنائها، فإن هذا الضرر يعتبرها ناتجا عن العيب الذاتي للسفينة و لا يضمنه المؤمن، و العيب الذاتي يشمل العيب الذي يكون في التركيب الميكانيكي للدقة.

كذلك لا يسأل المؤمن عن الأضرار التي تحدث للسفينة نتيجة إعادة تركيب المحرك الذي قام به مصلح السفينة، إذ يعتبر هذا الضرر ناتجا عن عيب ذاتي في السفينة.<sup>1</sup>

أما بالنسبة للعيب الخفي للسفينة فإنه مشمول بالضمان، و المؤمن يتحمل مسؤوليته، و ذلك بنص المادة 127 من الأمر 07-95، و سبب هذا الضمان أن السفينة الحديثة تحتوي على أجهزة معقدة بحيث يتعذر على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها و أن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية و أن يتقيها كلها.<sup>2</sup>

و المؤمن لا يضمن العيب الخفي في ذاته، و إنما يضمن ما يترتب على هذا العيب من نتائج مباشرة، أي أن المؤمن لا يلتزم بإصلاح الأجزاء التي يلحقها العيب الخفي في السفينة، و إنما يضمن ما يحدث من أضرار بسبب وجود هذا العيب الخفي في السفينة، و لا يعتبر العيب الخفي إلا إذا كان المجهز يجهل بوجوده في السفينة، و كان هذا العيب لا يمكن الكشف عنه إلا ببذل العناية المعقولة، و بناء على ذلك إذا كان المجهز يعلم أن سفينته في حاجة إلى بعض الإصلاحات و لكنه فضل أن لا تتم هذه الإصلاحات في الميناء الذي رحلت فيه السفينة، و إنما في ميناء آخر حيث تكلفه هذه الإصلاحات مبلغا أقل، ثم وقع حادث و ثبت أنه نتيجة العيب الذاتي للسفينة في هذه الحالة لا يضمن المؤمن الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة هذا الحادث، و لو كان يضمن العيب الخفي، لكن حين يثبت أن

<sup>1</sup> - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 412.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 121-122.

إصلاحات قديمة قد أجريت في السفينة و لم يثبت المؤمن علم المجهز بأجراء هذه الإصلاحات فإن الضرر الذي ينتج بسبب عدم كفاية هذه الإصلاحات يعتبر ناتجا عن عيب خفي.

أما إذا أصبح العيب الخفي مكشوفاً فلا يضمن المؤمن ما يترتب على هذا العيب من أضرار للمؤمن له.<sup>1</sup>

بيد أن عدم ضمان نتائج العيب الذاتي ليس من النظام العام، إذ يجوز الاتفاق على ضمان المؤمن للأضرار التي تنتج عن العيب الذاتي، و الاتفاق على ضمان نتائج العيب الذاتي يجب أن يكون صريحا، على أنه ليس ثمة ما يمنع أن يكون هذا الاتفاق ضمنيا بشرط أن يدل بوضوح على اتجاه نية الطرفين إلى ضمان نتائج هذا الخطر، على أن صحة ضمان المؤمن لنتائج العيب الذاتي مشروطة بالألا يكون سبب العيب خطأ عمدي من المؤمن له، أو إخلالا جسيما بالتزام من التزاماته.

و إذا تم ضمان العيب الذاتي فإن التأمين في هذه الحالة يعتبر تأميناً بحريا، لأن هذا التأمين لا يغطي فقط الأخطار الناشئة عن البحر، و إنما كل خطر يمكن أن يحدث في أثناء الرحلة البحرية.

كما تستثني المادة 103 من الأمر 95-07 من الضمان إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف للحروب الأهلية أو الأجنبية، و الألغام، و جميع معدات الحروب، و أعمال التخريب، و الإرهاب، و قيام حالة الحرب وفقا لمبادئ القانون الدولي يجب أن يسبقه إعلان من الدولة المحاربة إلى الدولة المعادية، غير أن انتفاء الإعلان و بإجماع الفقه و القضاء لا يرفع عن الحرب صفتها الحقيقية وبالتالي تعتبر الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها خلالها ناشئة عن أخطار حربية.

ولا يقصد بالحرب الصراع المسلح بين دولتين أو أكثر فقط، بل يتم التسوية بين الحروب الخارجية و الأهلية، و بالتالي تعتبر كل الحوادث التي تقع خلال الحروب الأهلية و كذلك كل أعمال التخريب و الإرهاب من الأخطار الحربية.

و إن مخالفة أحد المتحاربين لقوانين الحرب لا يرفع عن العمل صفة الخطر الحربي، و رغم أن هذا العمل غير قانوني إلا أنه يصدر عن قوة نظامية مسلحة فيعتبر بهذا عملا من أعمال الحرب<sup>2</sup>، و الخطر الحربي يكون نتاج لعمل حربي، و يعد خطرا حربيا كل إصابة للسفينة نتيجة طرديد، أو قذيفة، أو اصطدامها بلغم بحري، أو بالشبكة الواقية من الغواصات، و توقيف السفينة عن السفر بأمر السلطة العامة بشرط أن يكون هذا التوقيف إجراء تطلبه الدفاع الوطني، كحضر التجارة مع دولة متحاربة، أو اغتنام السفينة، أو اغتنام البضاعة المشحونة بوصفها مملوكة للأعداء، كما يعد خطرا حربيا التجاء

<sup>1</sup> - محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 400-401.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 126.



السفينة إلى ميناء، أو تغييرها لطريقها خشية تدميرها أو وقوعها في يد العدو و لو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه إلى السفينة.

و حكم القضاء الفرنسي بأن الأعمال الحربية لا تقتصر فقط على الأعمال العدائية بمعنى الكلمة، بل تشمل أيضا كل التدابير التي تضطر الدولة إلى اتخاذها لتوفير الأمان لسفنها الحربية أو التجارية من أجل حمايتها من الأعمال العدائية.

كما أن حالة الحرب لا تقتصر فقط على إيجاد مخاطر خاصة للسفينة و الحمولة من البضاعة، بل أنها تزيد أيضا في الأخطار البحرية المعتادة التي تهدد الرحلة البحرية نتيجة لإجراءات الدفاع والتدابير العامة التي تتخذها الدول المتحاربة و تفرضها على السفن حالة الحرب بصرف النظر عن أية عملية حربية، و مثال ذلك إطفاء المنائر، و الأمر بإطفاء أنوار السفن عند ملاحظتها والأمر بسير السفن التجارية في قوافل تحت حراسة السفن الحربية، أو سلوك طريق معينة، أو حظر الاتصال بالتلغراف اللاسلكي مما يزيد في صعوبات و أخطار الملاحة، و بخاصة خطر التصادم والجروح، فهل يعتبر الهلاك أو التلف الذي يلحق الشيء المؤمن عليه عندئذ ناتج عن خطر بحري أم حربي؟

و الراجح أن الخطر يظل في هذه الحالة خطرا بحريا يتحملة مؤمن الأخطار البحرية، لأن مجرد ازدياد فرص تحقق الخطر البحري بسبب حالة الحرب لا يغير من حقيقته و طبيعته وتطبيقا لذلك لا يعد خطرا حربيا تصادم سفينتين تبحران في قافلة إذ أن هذه الملاحة تتطلب عناية أكبر و لكن الخطر يظل بحريا رغم ازدياد احتمال وقوعه في حالة الحرب.

و إثبات الخطر الحربي يكتسي أهمية كبيرة في مجال التأمين البحري، إذ أنه لو ثبت أن الأضرار اللاحقة بالشيء المؤمن عليه يرجع سببها إلى خطر حربي فإن ذلك يعفي المؤمن من نتائج هذا الخطر إذا لم يكن محل شرط خاص في عقد التأمين البحري، و قد نصت المادة 104 من الأمر 95-07: " يفترض في حالة انعدام الدليل الذي يمكن من إسناد الحادث إلى خطر حربي أنه ناتج عن خطر بحري".<sup>1</sup>

وعبئ إثبات الخطر الحربي على عاتق المؤمن الذي يتمسك بالإعفاء، و خاصة في حالة انقطاع أخبار السفينة أثناء الحرب، أو عدم معرفة السبب الذي أدى إلى هلاكها، و هل هو خطر بحري كالعاصفة، أم هو خطر حربي كالضرب بالنار، و بالتالي فالمشرع الجزائري لم يخرج عن القاعدة العامة في الإثبات، و التي تقضي بان عبئ الإثبات يقع على المدعي، و المشرع هنا قد افترض أن

1- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية

الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13

الخطر الذي يحدث و يصيب الأشياء المؤمن عليها خلال الرحلة البحرية و العمليات المرتبطة بها هو خطر بحري إلى أن يثبت العكس، و ذلك بإقامة الدليل على أن الضرر الحاصل سببه خطر بحري و ليس بحري.

كما أنه يقع على المؤمن له إثبات الخطر الحربي، و ذلك في حالة إذا تعلق الأمر بتأمين على أخطار الحرب.<sup>1</sup>

كما استتنت المادة 103 من الأمر 07-95 القرصنة و كانت فيما مضى من أهم الأخطار التي تتعرض لها السفينة أو البضائع، و كونها اليوم أصبحت من الأخطار النادرة الوقوع و لذلك لم يتكلم التقنين التجاري الفرنسي عنها، و لكن القانون الجزائري ذكرها، كما لا زالت تظهر في وثائق التأمين كأحد الأخطار المستثناة من ضمان الأخطار البحرية.

و القرصنة عمل يصدر من أشخاص يستولون بقوة السلاح على سفينة، أو على حمولتها لحسابهم الخاص لا لحساب دولة معينة دون أن يكون ذلك لاعتبار حربي أو سياسي، بل قصد الإثراء و الكسب فحسب، إلا أن هذا الخطر قد عاد إلى واجهة الظهور في السنوات الأخيرة في بعض المناطق البحرية. و في جميع الأحوال فإن القرصنة أيا كان الدافع إليها لا تكون مضمونة اليوم إلا مقتضى اتفاقات خاصة مع الأخطار الحربية، إما بوصفها خطرا حربيا إذا كانت متعلقة بالحرب، و إما بسبب طبيعتها الخاصة إذا لم تكن ثمة حرب.<sup>2</sup>

و كذلك الاستيلاء و الحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات كيفما كان نوعها.

إضافة إلى هذا استتنت المادة 103 من الأمر 07-95 الفتن، و الاضطرابات، و الحركات الشعبية وإغلاق المصانع، و الإضرابات، أو الفتن وهي كل حركة يقوم بها جانب من الشعب ضد السلطة للحصول عن الطريق التهديد، أو العنف عن الاستجابة لمطالب اقتصادية، أو اجتماعية، أو سياسية، و يكون من شأنها تعرض الأمن، و النظام العام للخطر، و لا يلزم لقيام الإضرابات أن يكون الغرض منها قلب السلطة القائمة، و هذا ما يميزها عن الحرب الأهلية، بل يكفي لقيامها أن يقاوم الشعب القوات النظامية.

و الحركات الشعبية هي المظاهرات العنيفة التي يقوم بها الشعب، و تتميز بالفوضى والأعمال غير المشروعة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 131.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 138 – 139.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 137.

---

و ذكرت المادة 103 ضمن استثناءاتها حالة اختراق الحصار، و الحصار يفرض بأمر من السلطة على منظمة بحرية معينة، و السفينة التي تمارس الملاحة في هذه المنطقة تكون قد خالفت النظام العام. كما استثنت المادة 103 كل الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.

كذلك جميع النفقات و التعويضات المبنية على الحجز، أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون، و ذلك وفقا للمادة 103 من الأمر 07-95. و أخيرا استثنت المادة 103 من الأمر 07-95 كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

## المطلب الثاني: الأخطار البحرية المتسببة في الأضرار و كيفية حصولها

إن الأخطار البحرية التي تهدد السفينة أو البضائع أثناء الرحلة البحرية، أو في أثناء العمليات التابعة للرحلة البحرية إذا ما تحققت يمكن أن تخلق خسائر كبيرة، و أضرار جسيمة، و المؤمن يضمن مجموعة من الأخطار، لكن مجموعة أخرى تكون مستثناة، إما بنص القانون، أو بنص وثيقة التأمين، هذا ما يستدعي من المؤمن التدقيق في سبب الأضرار و الخسائر بدقة، وما إذا كان هو الخطر المضمون أو الخطر المستثنى، فتحديد الخطر البحري المتسبب في الأضرار هو شيء ضروري خاصة إذا أسهم أكثر من خطر في إحداث الضرر، و ذلك بحدوث هذه الأخطار في وقت واحد، أو بحدوثها في أوقات متقاربة، أو عندما تحدث متعاقبة.

هذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: تعاقب الأخطار، و الفرع الثاني بعنوان: تزامم الأخطار.

### الفرع الأول: تعاقب الأخطار

يقصد بتعاقب الأخطار أن يسهم أكثر من خطر في إلحاق الضرر بالشيء المؤمن عليه، مع التحقق من أن كل خطر من هذه الأخطار قد أسهم في إحداث الضرر بقدر معين، أي أن الأضرار و الخسائر الحاصلة للشيء المؤمن عليه ليست نتيجة تحقق خطر واحد، و إنما يدخل في إحداث هذه الخسائر عدد من الأخطار، و قد تكون هذه الأخطار مضمونة كلها، و قد يكون واحد منها مضمونا و الآخر غير مضمون، و هذا ما يستدعي التفصيل في كل ذلك.

حيث أنه يمكن أن يقع خطر من الأخطار التي تغطيها وثيقة التأمين و يلحق بالشيء المؤمن عليه نسبة معينة من الأضرار، ثم يلي ذلك وقوع خطر آخر من الأخطار المستبعدة، و يترتب على ذلك وقوع أضرار أخرى للشيء المؤمن عليه، و في هذه الحالة لا يكون المؤمن مسؤولا إلا على الأضرار التي حصلت بسبب الخطر البحري المضمون، أما النسبة التي تكون بفعل الخطر المستثنى من الضمان فلا يسأل عنها المؤمن إطلاقا، و لا يتحمل أية التزامات اتجاهها بتاتا.

غير أنه ليس من اليسير تحديد هذه النسب بشكل دقيق و واضح في كل الحالات، و كل حالة لها تقييم خاص بها من أجل تحديد النسبة الخاصة بكل خطر، و مثال ذلك تضرر السفينة من عاصفة واجهتها ثم بعد ذلك زادت الأضرار الحاصلة، فالمؤمن من هنا لا يسأل إلا عن الأضرار التي حصلت نتيجة العاصفة و لا يعوض إلا الخسائر التي تترتب عن وقوع العاصفة، أما الأضرار التي زادت بفعل

الحرب فإنها ليست مضمونة، و المؤمن هنا لا يتحمل إلا ما نتج من ضرر عن خطر مضمون و ليس له أية مسؤولية عن الزيادة الحاصلة في المخاطر.<sup>1</sup>

أما إذا كان الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه هو نتيجة وقوع خطر مستبعد من نطاق ضمان المؤمن ثم تلي هذا الضرر حصول ضرر آخر، وكان نتيجة خطر بحري مضمون، فإن التساؤل هنا يثور حول مدى نطاق مسؤولية المؤمن في هذه الظروف؟

ومن المتفق عليه أن المؤمن لا يسأل إطلاقاً عن مثل هذا الضرر الذي يلحق المؤمن له، و قد عرض على القضاء الإنجليزي قضية تتلخص وقائعها في أنه بمقتضى وثيقة تأمين ضد أخطار البحر، واتفق طرفا التأمين على ضمان الخسارة الكلية، مع استبعاد خطر الاستيلاء بواسطة الادعاء، و كان التأمين على سفينة محايدة في أثناء الحرب بين روسيا و اليابان، ثم استولت اليابان على هذه السفينة في أثناء إبحارها نحو محكمة الغنائم، ثم تحطمت السفينة و هلكت هلاكاً كلياً، ثم قضت محكمة الغنائم بعد ذلك بالاستيلاء عليها، لذلك طالب المؤمن له بأن يؤدي له مبلغ التأمين مدعياً أن الخسارة الكلية التي لحقت بالسفينة كانت نتيجة خطر من أخطار البحر، و بالتالي يضمن المؤمن نتائجه وفقاً للوثيقة، و الضرر الذي لحق السفينة نتيجة الاستيلاء عليها لم يكن سوى خسارة جزئية لأن حكم محكمة الغنائم بالاستيلاء و ليس الاستيلاء في حد ذاته هو الذي يحقق الخسارة الكلية للسفينة، لأنه قبل ذلك يكون هناك أمل في نجات السفينة من الاستيلاء عليها نهائياً، لهذا فإن الخسارة الكلية التي لحقت بالسفينة تعتبر نتيجة خطر من أخطار البحر، لأن هذا الخطر حدث قبل صدور حكم محكمة الغنائم للاستيلاء، و لكن مجلس اللوردات قضى في 3 يوليو 1908 بان الخسارة الكلية للسفينة تعتبر أنها تحققت بالاستيلاء قبل تحقق خطر البحر، لهذا فلا يضمن المؤمن هذا الخطر تأسيساً على أنه وقت وقوع خطر البحر كانت السفينة قد هلكت هلاكاً كلياً بالاستيلاء عليها، فيكون خطر البحر قد ورد على غير موضوع التأمين، أي السفينة التي انقضت بالاستيلاء عليها، و ليس من تاريخ حكم محكمة الغنائم.

ومنه فمتى تحقق أن هناك ضرراً قد لحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة خطر مستبعد حدث بعد ذلك ضرر نتيجة خطر مضمون، فإن المؤمن له لا يعرض مطلقاً في مثل هذه الحالة.<sup>2</sup>

كما يمكن أن تحصل الأضرار نتيجة تعاقب الأخطار، و يضمن المؤمن نتائجها، و في هذه الحالة يوجد فرضين، الأول أن يتوالى وقوع المخاطر و حصول الأضرار جراء هذه المخاطر و وقوع خسارة جزئية، و في هذه الحالة يسأل المؤمن عن تعويض كل ضرر يصيب الشيء المؤمن عليه حتى و لو تجاوز مجموع المبالغ التي قد يدفعها المؤمن مبلغ التأمين ما لم يتفق في وثيقة التأمين على غير

<sup>1</sup> - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 294.

<sup>2</sup> - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 296-297.

---

ذلك، و يلاحظ أن هذا المبدأ مقصور على التأمين البحري، و يخفض مبلغ التأمين تلقائيا كلما دفع المؤمن جزءا منه بمناسبة وقوع ضرر ما للشيء المؤمن.

والفرض الثاني أن يترتب على وقوع الخطر المضمون خسارة جزئية للشيء المؤمن عليه ولا يتم إصلاح هذا الضرر أو التعويض عنه، ثم يتبع حصول هذا الضرر حصول خسارة كلية نتيجة تحقق خطر آخر مضمون، و هنا لا يقوم المؤمن بتعويض إلا الخسارة الكلية فقط، غير أنه إذا لحق بالشيء المؤمن عليه خسارة جزئية نتيجة خطر مؤمن ضد نتائجه و لم يتم تعويض هذا الضرر ثم بعد ذلك هلك الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع خطر مستبعد من الضمان فإن المؤمن له لا يحق له الحصول على أي تعويض، و المؤمن ليس مسؤولا، و لا يتحمل نتائج هذا الهلاك وذلك وفقا لوثيقة التأمين<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - محمود سمير الشراوي، المرجع نفسه، ص 298.

## الفرع الثاني: تزامم المخاطر

إن تزامم الأخطار هو تداخل عدد من الأخطار و اشتراكها في إحداث الأضرار و الخسائر التي تصيب الأشياء المؤمن عليها، وهذا التداخل الحاصل يكون نتيجة عدم وجود فترة زمنية كبيرة فاصلة بين هذه الإخطار أثناء تحققها، بحيث يصعب تحديد الخطر المسؤول فعلا عن الضرر الحاصل، وما هي نسبة تدخل هذا الخطر في الحادث، و ذلك نظرا لتقارب فترات وقوع هذه الأخطار، والإشكال يثور حينما يكون أحد هذه الأخطار مضمونا و الآخر مستبعدا.

و بالنسبة لهذا الإشكال فإن الرأي الفرنسي يرى ضرورة تحديد النسب المئوية لكل خطر من الأخطار المشتركة في إحداث الأضرار الحاصلة، و ذلك من أجل تحديد مسؤولية كل طرف من أطراف عقد التأمين، حيث أن المؤمن يتحمل كل الإضرار التي تتحقق نتيجة وقوع الخطر المضمون في وثيقة التأمين البحري، و يبقى على عاتق المؤمن له تحمل نسبة الضرر الحاصلة نتيجة الأخطار المستبعدة من الضمان في وثيقة التأمين البحري، هذا بالنسبة لرأي القانون الفرنسي.

و هناك رأي آخر للقانون الانجليزي و هو جدير بالاهتمام، حيث يأخذ بنظرية تسمى نظرية السبب القريب أو المباشر، و فحوى هذه النظرية يتمثل في أنه لو ثبت اشتراك أكثر من خطر في إحداث الضرر للأشياء المؤمن عليها، وكان من بين هذه الأخطار خطر مستبعد فإنه يجب الاعتماد بالخطر الذي يكون سببا مباشرا للضرر، و هذا ما قننه قانون التأمين البحري الانجليزي سنة 1906 عندما قرر الأخذ بهذه النظرية.

و تهدف هذه النظرية إلى إقامة حد فاصل بين الأضرار التي يمكن أن يسأل عنها المؤمنون والأضرار التي يعفون من السؤال عنها، ويعبر عن هذه النظرية بالحكمة اللاتينية: "causaproxima non remotaspectateur"، أي أن السبب المباشر لا السبب البعيد هو الذي يكون محل اعتبار، و العلة من خلق هذه القاعدة هو حماية المؤمن له ضد حرمانه من حقوق بلا مبرر، إذ أنه في حالة وجود سبب بعيد، و الذي يفترض أنه خطر مستبعد، و تدخله في الضرر يحرم المؤمن له من التعويض في الوقت الذي يكون سبب الضرر المباشر خطر مؤمنا ضده، كما تحمي هذه القاعدة المؤمن حينما يطالب بتعويض ضرر بينما يرجع حصوله إلى سبب بعيد، وسببه القريب خطر مستثنى<sup>1</sup>.

و وفقا لهذه النظرية متى تقرر أن هناك سبب مباشر لضرر، فلا أهمية لإشراك أسباب أخرى معه في إحداث هذا الضرر، و حينما يساهم عدد من الأسباب في إحداث الضرر، و متى كان واحد أو أكثر من هذه الأسباب يرد ضمن الأخطار المؤمن ضدها بينما لا تكون الأسباب المتبقية كذلك، فإنه من

<sup>1</sup>- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 300-301.

الضروري أن نبحث على قاعدة لمعرفة السبب الذي يجب أن يعتد به و استبعاد غيره من الأسباب، لأنه حينما يكون هناك أكثر من سبب للضرر و لم يعرف أي الأخطار هو المتسبب في الضرر، فلا أهمية لتحديد السبب المباشر إلا في حالة واحدة و هي حالة وجود خطر مستثنى من الضمان ضمن الأخطار المتسببة في الضرر، و في بداية تكوين هذه النظرية و نشأتها كان يقصد بالسبب المباشر هو السبب الأخير. أي الخطر الذي يقع أخيرا في الفترة الزمنية الموائية للضرر، و بذلك يعتبر هذا الخطر هو السبب المباشر لحصول الضرر مما ينتج عنه ضرورة ضمان المؤمن للضرر إذا ثبت أن هذا الخطر الحاصل أخيرا هو خطر مضمون بموجب وثيقة التامين.

و تطبيقا لذلك إذا كان هناك وثيقة تأمين على البضاعة، و نصت على عدم ضمان نتائج الأعمال الحربية، و في أثناء قيام حالة الحرب و بسبب إطفاء أنوار الموانئ اصطدمت سفينة بكتلة من الصخور مما أدى إلى تحطمها فإنه يتم اعتبار هذا الضرر من الأضرار الناتجة عن أخطار البحر، و يجب على المؤمن تحمل الخسائر المنجرة عن وقوعه، نظرا لكونه خطر مضمون بموجب وثيقة التامين، و الأخطار الحربية ليست سبب هذا الضرر.<sup>1</sup>

و فكرة السبب المباشر التي طبقت في مجال التامين البحري قد تم استوحاؤها من نظرية العالم الانجليزي جون ستيوارت ميل، و مفادها باختصار شديد أنه إذا كان الحادث (أ) هو سبب الحادث (ب) و كان الحادث (ب) لا يمكن وقوعه عند انعدام (أ) بحيث يقال أن (أ) سبب حتمي للحادث (ب) فالسبب المباشر هو السبب الذي لولاه لما وقع الضرر، و انطلاقا من هذا عدل الفقه والقضاء عن الأخذ بفكرة السبب الأخير باعتباره السبب المباشر للضرر، إذ أنه من العسير في كثير من الأحيان أن نجد على وجه الدقة السبب المباشر للضرر متى كان هناك أكثر من خطر قد أسهم في إحداث الضرر، والخطر الأخير ليس وحده الفعال و المؤدي إلى وقوع الضرر و حصوله في أغلب الأحيان.

و لهذا تبنى الفقه و القضاء فكرة جديدة للسبب المباشر، حيث أصبح يقصد به السبب الفعال الكافي لحدوث الضرر، فمتى كانت وثيقة التامين تضمن أخطار البحر فإنه يجب لكي يسأل المؤمن عن الأضرار الناتجة عن خطر من هذه الأخطار أن يكون هذا الخطر هو السبب الكافي والفعال لحصوله، و لو انتفى لانتفت الأضرار نتيجة انتفائه، و هو ليس مرهون بفترة وقوعه، إذ لا يشترط أن يقع أخيرا حتى يعتبر سببا مباشرا، و هناك أمثلة حية و عديدة على عدول الفقه والقضاء عن الأخذ و التمسك بالسبب الأخير كسبب مباشر للضرر في التامين البحري، و بالتالي أصبح يعتمد لتحديد سبب الضرر على البحث في جميع الأخطار التي حصلت، و اشتركت في حدوث الضرر، و اعتماد أي هذه

<sup>1</sup> - محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص 302.



الأخطار كان سببا فعالا و كافيا لحصول الضرر، و اعتباره السبب الحقيقي و الفعلي لوقوع الأضرار الحاصلة لأنه لولا وجوده لما وجد الضرر.

إلا أنه لا يمكن الأخذ بهذه النظرية في الإجمال و لا يمكن تطبيقها كما هي عليه، لأنه لا يمكن أن نأخذ بخطر واحد فقط و نعتبره سببا للضرر الحاصل في حين نتجاهل بقية الأخطار الأخرى المشاركة خاصة إذا كان هناك خطر مستثنى من الضمان.

لكن هذه النظرية مفيدة في جانب هو أنه لا بد من تحديد الخطر الرئيسي و الحقيقي الذي سبب الأضرار، و الذي كان كافيا لحدوثها بالشكل الذي هي عليه، بحيث لولاه لما كانت الأضرار و تحديد نسبة تدخله في حدوث هذه الأضرار خاصة إذا كان خطر مستثنى، و بالتالي تحمل المؤمن لمسؤولية الأضرار المشمولة بالضمان حسب نسبة تدخلها في حصول الضرر، وإعفاؤه من النسبة الناتجة عن الضرر المستثنى حتى و لو إذا كان السبب الحقيقي للضرر هو خطر بحري مضمون.

و نظرية السبب المباشر بما هي عليه اليوم هي أكثر دقة مما كانت عليه و أقرب للمنطق حيث أنه لا بد من تفصي السبب الحقيقي المؤثر فعلا في حصول الضرر، و عدم الأخذ بالخطر القريب دون التدقيق في مدى إسهامه في حدوث الضرر، و بالفعل في بعض الحالات نجد أن سبب الضرر الفعال و الحقيقي هو خطر واحد، و الأخطار الأخرى نسبتها تكاد لا تذكر، و من هنا لا بد من تحديد الخطر المستثنى في الضرر بشكل أساسي لكي يتحدد موقف المؤمن من التعويض بشكل حاسم، سواء كان مضمون أو مستثنى.

غير أن نظرية السبب المباشر ليست صالحة في كل زمان و مكان، و لا يمكن تطبيقها على جميع حالات التأمين البحري، إذ في بعض الحالات يكون الرأي الفرنسي القائل بتحمل المؤمن لنسبة الضرر الناتجة عن تحقق خطر بحري مضمون، و تحمل المؤمن له لنسبة الضرر الناتجة عن تحقق خطر مستثنى هي الحل الأنسب<sup>1</sup>.

إن للخطر في عقد التأمين عموما مكانة خاصة و مميزة لأنه محله، و للخطر البحري في عقد التأمين البحري مكانة أكثر تميزا و خصوصية، إذ لا بد أن تتوفر فيه صفات معينة، و مقاييس محددة حتى يمكن أن نسمي الخطر بأنه بحري، إذ لا بد من أن يكون مرتبطا بالملاحة البحرية.

و المؤمن يتحمل تبعات الأخطار البحرية المضمونة بموجب وثيقة التأمين، و الأمر 95-07 و على خلاف القانون الفرنسي لم يورد تعداد للأخطار المغطاة بالضمان، لكنه أورد تعداد للأخطار المستثناة

<sup>1</sup> - سعيد الباكوري، المرجع السابق، ص196.

---

من الضمان بشكل مطلق، كما أورد تعداد بالأخطار التي تكوم مستثناة من الضمان إلا في حالة اتفاق مخالف.

والتأمين البحري يمكن أن يمتد ليشمل أخطار غير بحرية، وذلك بشكل استثنائي، وهذا لخصوصية هذا النوع من التأمين، وحاجة التجارة البحرية الماسة لمثل هذه الاستثناءات، والمؤمن يكون مسؤولاً بشكل كامل على الأضرار والخسائر التي تحصل في حالة تغير الرحلة، أو الطريق أو السفينة إذا كان المؤمن له مجبراً على ذلك.

والخطر البحري لكي يكون مغطى بعقد التأمين البحري لابد أن يكون ضمن الحيز الزمني والمكاني المحدد، إما بالعرف الملاحي، أو بموجب وثيقة التأمين البحري.

كما أن المؤمن يجب أن يبذل جهده في حالة وقوع عدة أخطار متعاقبة ومتزامنة في تحديد نسب الأضرار الناتجة عن كل خطر، وإن استعصى ذلك فعلى الأقل لابد من تحديد نسب الأضرار الناتجة عن الأخطار المضمونة، والتي يكون من واجبه تعويضها<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - سعيد الباكوري، المرجع السابق، ص197.

من خلال هذا الفصل نخلص إلى أن كل التشريعات حاولت ضبط مفهوم الخطر البحري، ونجد في إنجليترا أن المحاولات تعددت من قبل الفقهاء والقضاة ولكن دون جدوى، ولذلك تدخل قانون 1906 وإشترط وجود ثلاثة شروط هي: أن يكون الخطر ناتجا عن البحر، أن يكون فعلا غير عادي أو ناشئا عن صعوبات ملاحية، وألا يكون هذا الفعل متوقعا، وأن يكون هناك صلة بين هذا الفعل و الأشياء المؤمنة.

وفي القانون الفرنسي نجد أن الفقهاء حاولوا أيضا أن يضعوا تعريفا دقيقا للخطر البحري لكنهم لم يوفقوا في ذلك، وتدخل القضاء كذلك في بعض الحالات، لكن لم يستقر الرأي على تعريف محدد ومقبول إلا عند تدخل المشرع، وذلك من خلال القانون التجاري في 3 جويلية 1967، وبهذا تم وضع التعريف المنتظر، وفي هذا التعريف تم اعتماد معيار العملية البحرية، والتخلي عن معيار الرسالة البحرية الضيق والمحدد.

وبالنسبة للمشرع الجزائري وفي غياب الكتابات الفقهية، فإنه تولي مهمة وضع تعريف فعال ومحدد حيث اعتمد معيار العملية البحرية، والتي تشمل جمع العمليات المتعلقة بعملية الإبحار التي تقتضيها الرحلة البحرية، وبهذا كان مساهرا للتطورات، ووفر حماية كبيرة للتجارة البحرية.

كما أن نظام التأمين البحري يتضمن أحكاما وقواعد تتيح تغطية أخطار غير بحرية، ولكن بشرط أن تكون هذه الأخطار تابعة لعملية نقل بحري، وبهذا نجد أن المشرع قد راع خصوصية هذا التأمين وميزه بأحكام تراعي ذاتيته.

و المؤمن يكون مسؤولا فقط عن الأخطار البحرية التي تقع خلال الزمان و المكان المتفق عليه و المحدد في وثيقة التأمين، وأي تغيير في الزمان أو المكان يرفع مسؤولية المؤمن و لا يلزمه بالتعويض، إلا إذا كان هذا التغيير إجباريا فرضته ظروف قاهرة .

إلا أن المشرع الجزائري لم يذكر أو يعدد الأخطار التي يمكن ضمانها، وترك ذلك لشركات التأمين في حين عدد الأخطار التي تكون مستثناة.

وفي حالة تعاقب الأخطار أو تزامنها في إحداث الأضرار فلا بد على شركات التأمين الحرص على تحديد الأضرار الناتجة عن كل خطر من أجل حفظ الحقوق وتجنب الخسائر.

من خلال هذا الباب نخلص إلى ما يلي:

إن عقد التأمين لا يخرج عن القاعدة العامة ويقوم على ثلاثة أركان ألا وهي الرضا، و المحل والسبب، ولكن ما ميز هذا العقد وأعطاه خصوصيته هو الخطر البحري، وهو المحل في عقد التأمين البحري.

وفي عقود التأمين البحري نجد أنه لا بد في أغلب الأحيان من تدخل الوسيط بالإضافة للطرفين الأصليين وهما المؤمن و المؤمن له.

عقد التأمين البحري يتميز بانفرادية في الأحكام وذاتية نظرا لخصوصية الخطر البحري، وكذا الطبيعة الخاصة للتجارة البحرية، لذلك نجد أنه يمكن لطالب التأمين في أثناء مرحلة تقديمه لطلب التأمين الحصول على تغطية مؤقتة بموجب مذكرة التغطية المؤقتة في انتظار رد شركة التأمين وفي حالة قبولها لطلب التأمين يتم تحرير وثيقة التأمين النهائية وتوقيعها من الطرفين.

وهذا العقد نجد أنه يتميز بعدد من الخصائص، منها ما يشترك فيها مع سائر العقود الأخرى ومنها ما تميزه وتثبت ذاتيته، كما يترتب على قيام هذا العقد مجموعة من الإلتزامات يتعين على كل من المؤمن و المؤمن له القيام بها وتأديتها إلى غاية نهاية هذا العقد، ويترتب على الإخلال بها جزاءات نص عليها القانون.

تسارع الفقهاء والتشريعات في العالم لوضع تعريف جامع مانع للأخطار البحرية، والمشرع الجزائري في غياب الآراء الفقهية الجزائرية أخذ بأفضل الإتجاهات في العالم وعرف الأخطار البحرية بمعيار العملية البحرية الذي يشمل جميع المراحل المتعلقة بالرحلة البحرية وهذا ما وفر حماية كبيرة وعزز الأمن و الأمان، وبهذا أصبح التأمين البحري وسيلة فعالة عمليا.

إن عقد التأمين البحري يحكمه إطار زمني ومكاني يجب التقيد به دائما، لكن القانون قد ألزم المؤمن بتغطية الأخطار التي تحدث خارج هذا الإطار في حالة القوة القاهرة.

المشرع قد حدد الأخطار التي تكون مستثناة بشكل قطعي، والأخطار التي تكون مستثناة بشكل نسبي، إلا أنه لم يذكر الأخطار التي يمكن ضمانها ولو على سبيل المثال، وفي هذا خالف سائر التشريعات الأخرى.

ويقع على عاتق شركات التأمين تقصي حقيقة الخسائر الحاصلة، والسبب الحقيقي في حدوثها خاصة في حالة وقوع عدة أخطار في فترة زمنية واحدة، وكون هذه الأخطار بعضها مضمون

---

وبعضها الأخر مستثنى، وظهر في هذا الشأن عدة نظريات في العالم، ولشركات التأمين تبني النظرية التي ترى بأنها الأقرب للصواب من أجل الحفاظ على مصالحها ومصالح المؤمن لهم.

ولكن نتساءل عن ماهية القيم التي تضمن؟، والضمانات الممنوحة؟، وعن ماهية إعادة التأمين وكيفية؟، وطرق الحصول على التعويض؟.

## الباب الثاني: صور الأضرار المضمونة ودعاوى تعويض التأمين

إن الجانب المادي، والحاجة إلى حفظ الأموال كان السبب الحقيقي لابتكار وسائل حماية، رغم أنها كانت بسيطة، ومحصورة في حيز ضيق من الأشخاص، لكن مع الاستمرار في تطوير هذه الوسائل تم توجيه الحماية نحو الخسائر المادية، وبهذا أصبح نظام التأمين البحري يمتلك فعالية أكبر .

ولعقد التأمين البحري شأنه شأن بقية عقود التأمين الأخرى شروط عامة تحكمه، وتتضمن مختلف الضمانات المتاحة من خلال هذا العقد، حيث نجد أنه يوفر ضمانات بشكل ثابت لكافة المؤمن لهم، و ضمانات أخرى يتم تكييفها حسب ظروف المؤمن لهم، ولكل نوع منها ميزات تجذب فئة معينة من المؤمن لهم.

إن التأمين البحري من التأمينات التي تتطلب رؤوس أموال ضخمة، لأن الخسائر غالبا ما تكون كبيرة، وهذا ما يدفع شركات التأمين إلى التنازل عن جزء من القيم التي قامت بتأمينها لدى الشركات المتخصصة في هذا المجال، ووفقا للطريقة التي تناسب ظروفها المالية، وغالبا ما تكون هذه العملية في دول أجنبية، وهذه العملية تسمى إعادة التأمين، وإن أصل إعادة التأمين مرتبط بشكل مباشر بالتأمين وتطوره، وهو قديم قدم التأمين ذاته، حيث أن إعادة التأمين هو ثمرة من ثماره، وكان نتيجته، غير أن فكرة إعادة التأمين بدأت في صورة بسيطة، إذ اعتمدت عليها شركات التأمين ووجدت فيها السبيل للتخلص من كل زيادة عن طاقتها الاستيعابية، وبمرور الوقت تم وضع تقنيات متعددة، وقسمت هذه العملية إلى أنواع وطرائق كثيرة، وأنشئت شركات تخصصت في هذا المجال، والمشرع الجزائري قد عرف هذه العملية في قانون التأمينات الجزائري، إلا أنه لم يفصل في كيفيتها، ولم يذكر أنواعها.

ونجد انه بظهور بوادر التأمين البحري الأولى والتي كانت عبارة عن عقد القرض على السفينة، ظهر معه مجموعة من الإجراءات كان البحارة يتخذونها من اجل تفادي الخسائر التي تحصل عند القيام بالرحلة البحرية، وهذه الإجراءات تمثلت في إستعمال البضائع أو بعض أخشاب السفينة كوقود، أو رمي بعض البضائع من أجل تخفيف وزن السفينة، أو استهلاك البعض الآخر في حالة نفاذ المواد الغذائية، وفيما بعد يتضامن كل من استفاد من الرحلة لسداد الخسائر، وبمرور الزمن تم تقنين هذه الإجراءات، وكذا تنظيمها، لتظهر بشكلها الحالي وهي ما يعرف بالخسائر المشتركة وأصبحت حاليا، الطريق الأول المتبع للحصول على التعويض في التأمين البحري.

---

وإضافة إلى الطريق السابق ذكره نجد أن هناك طريق استثنائي يتم اللجوء إليه في حالات معينة، وهو يعرف بنظام التخلي، وهذا النظام هو الآخر عريق ويضرب بجذوره في أعماق التاريخ و اقترن ظهوره بحالة فقدان الأخبار عن السفينة، لكن المؤرخون لم يستطيعوا أن يحددو الفترة الزمنية بدقة التي ظهر فيها، أو الظروف التي أدت يقينا لظهوره، وبمرور الوقت تم ضبط قواعده وشروطه ليكون نظام التخلي على ما هو عليه اليوم.

وقد تم تقسيم هذا الباب إلى فصلين، الفصل الأول تحت عنوان: صور الأضرار المضمونة والفصل الثاني بعنوان: دعوى الخسارة ودعوى التخلي.

## الفصل الأول: صور الأضرار المضمونة

إن الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة يمكن أن تكون بشكل مباشرة، أو غير مباشر والمؤمن يوفر التغطية التأمينية لكلا نوعي الأضرار، وذلك عن طريق مجموعة متنوعة من وثائق التأمين، سواء كان هذا التأمين خاص بالسفينة، أو تأمينا خاصا بالبضائع، وهذه الوثائق مذكورة ومبينة في قانون التأمينات.

والخسائر النقدية هي الأخرى أصبحت تحضا بالاهتمام، ورغم أن بعضها كان حضورا فيما مضى، إلا أنه تم تدارك ذلك وأصبحت تضمن بموجب وثائق التأمين البحري، وهو أمر إيجابي عزز الأمان في عالم التجارة البحرية المملوء باحتمال التعرض للمخاطر البحرية و الحوادث والخسائر النقدية المؤمنة هي أربعة أنواع تتمثل في: التأمين على الربح المأمول، والتأمين على الأجرة، والتأمين على المسؤولية المدنية، والتأمين على الديون.

والضمانات التي تتاح من قبل شركات التأمين نجد أن منها ما يخص التأمين على السفينة وهي تنقسم إلى قسمين، قسم يتاح بنفس الشكل لكل المؤمن لهم، وقسم يتم ضبطه على حسب ظروف المؤمن لهم، وكذلك الحال فيما يخص التأمين على البضائع المنقولة بحرا، وعند وقوع الضرر يتم خصم نسبة من مبلغ التعويض الذي يتم دفعه، وهذه النسبة تسمى بالإعفاء أو المسموحات، ونجد أن لها عدة أنواع، والتشريعات الأجنبية قد فصلت فيها، لكن المشرع الجزائري لم يتطرق لها على الإطلاق.

إن التأمين البحري من أنواع التأمين التي تغطي قيم مالية جد ضخمة مما يفرض ضرورة اللجوء إلى إعادة تأمين القيم التي تزيد على طاقة شركة التأمين الاستيعابية، بموجب عقد إعادة تأمين، ووفقا للطريقة التي تناسب المؤمن و معيد التأمين، حيث أن لعملية إعادة التأمين ثلاثة طرق أساسية، وتقوم على ثلاثة مبادئ.

وهذا الفصل تم تقسيمه إلى مبحثين، المبحث الأول بعنوان: الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة والبضاعة، والمبحث الثاني بعنوان: الخسائر غير المباشرة (النقدية) وإعادة التأمين.



## المبحث الأول: الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة و البضاعة

الأضرار المادية منذ القدم كانت هي الباعث الذي جعل المالكين والمجهزين يلجؤون إلى التأمين، ولكن مع التطورات التي طرأت فيما بعد أصبحت الخسائر المالية الناجمة عن هذه الأضرار ضخمة ومدمرة، لذلك أصبح من غير الممكن وجود سفينة دون وجود تأمين على الأضرار المادية، والأضرار المباشرة تتمثل في الخسائر المادية التي تلحق السفينة أو البضاعة، أما الأضرار غير المباشرة فهي تتمثل في الخسائر النقدية، و يتم تغطية كلا النوعين وفقا للضمانات التي يتفق عليها كلا طرفي عقد التأمين البحري، و يذكرانها في وثيقة التأمين.

وفي هذا المبحث سنتطرق لكيفية تأمين السفينة وكذا ملحقاتها، مع تبيان الوثائق التي يتم من خلالها منح الضمان، كما سنبين البضائع التي يتم ضمانها مع ذكر أنواع الوثائق التي يتيحها القانون.

### المطلب الأول: الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة

حماية السفينة هي الباعث على الذي أدى إلى وجود التأمين البحري في العالم، لكن هذه السفينة تتكون من جزأين، الجزء الأول هو الهيكل، و الجزء الثاني هو الملحقات، لهذا سنبين كيفية تأمين كلا الجزأين، وأنواع الوثائق المتاحة في هذا النوع من التأمين.

وقد تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: تأمين الأضرار اللاحقة بهيكل السفينة ولواحقها، والفرع الثاني بعنوان: أنواع وثائق التأمين على السفينة.

### الفرع الأول: تأمين الأضرار اللاحقة بهيكل السفينة ولواحقها

وتأتي السفينة علي رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها، ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط بل يشمل ملحقاتها<sup>1</sup>، فالسفينة تشمل على وجه الخصوص الهيكل، والآلات المحركة وتوابعها، أو ملحقاتها، والملحقات لا تتمثل في الزوارق و الحبال فقط، و إنما يتسع مفهوم اللواحق ليشمل كل ما يستخدمه المجهز في الملاحة البحرية من أدوات، و تجهيزات، و أيضا كل ما يوضع على ظهر السفينة، مثل الفحم، و الوقود، و المواد الغذائية للطاقم، و الركاب المتواجدين على متن السفينة، وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري وحدده من خلال المادة 182 من الأمر 95-07 في الفقرة 1 حيث

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص51.

تنص: "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة و الأجهزة المحركة لها و لواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما في ذلك تموينها، و الأشياء الموضوعه خارجها"<sup>1</sup>.

و الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة قد نصت في المادة 11 على أنه: " تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافا ويمتنع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة، وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل و أجهزة المحرك و التوابع واللواحق التي يكون المؤمن له مالكا لها بما في ذلك تموينها و الموضوعات خارجها"، والاستثناء الوارد في المادتين 24 و 25 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن يتعلق بالمساهمة في الخسائر المشتركة ومصاريف المساعدة التي لا تدخل ضمن الخسائر الخاصة في التأمين على السفينة .

و قد ورد مبدأ عام يمكن تطبيقه على حالات غش المؤمن له أثناء التصريح بقيمة السفينة يستشف من نص المادة 110 التي تنص: " يعتبر التأمين لا غيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له"<sup>2</sup>.

ولكن هذه المادة جاءت بمعنى واسع و فضفاض على عكس القانون الفرنسي، الذي كان أكثر دقة و تحديدا في المادة 173-6 التي تتعلق بحالة سقوط حق المؤمن له من الاستفادة بالتأمين نتيجة التصريح الكاذب من الكارثة الذي قد يصدر منه، أما المادة 172-6 و تتعلق ببطلان التأمين وحق المؤمن بالاحتفاظ بالأقساط المدفوعة إذا ثبت غش المؤمن له أثناء التصريح بقيمة السفينة و لو كانت هذه القيمة المقبولة<sup>3</sup>.

و التأمين البحري لا يشمل السفينة فقط في مرحلة قيامها بالرحلة البحرية، بل يشمل السفينة في أثناء مرحلة الإنشاء و البناء، كالحريق، و مخاطر إنزال السفينة في البحر، و المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر، و لا شك في أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر هي أخطار ذات صفة بحرية محضة، كما يجب اعتبار المخاطر التي تحيط بعملية الإنزال مخاطر بحرية.

أما شمول التأمين البحري للمخاطر التي تحدث قبل إنزال السفينة والتي تتخلل فترة البناء فإنه يعد امتداد لفكرة التأمين البحري، و تطبيقا لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكسب فيما بعد الوصف

<sup>1</sup>- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup>- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>3</sup>- علي بن غانم، (التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 173.

---

القانوني للسفينة حتى ولو لم تكن في هذه المرحلة قد مارست الملاحة البحرية، ولو لم تتعرض بعد للمخاطر البحرية، إلا أن المشرع قد عاملها معاملة السفينة باعتبار ما سيكون وما سيلي مرحلة البناء<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني) المرجع نفسه، ص 74.

## الفرع الثاني: أنواع وثائق التأمين على السفينة

إن المادة 122 تنص على ما يلي: " يمكن التأمين على السفن:

1- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية.

2- لزمان معين<sup>1</sup>.

فوثيقة التأمين البحري على السفينة يمكن أن تغطي رحلة واحدة، و يمتد الضمان طيلة الرحلة البحرية و لا ينتهي إلا بانتهاء هذه الرحلة، أما إذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن<sup>2</sup>، فالضمان في حالة تعدد الرحلات البحرية يشمل جميع الرحلات التي تقوم بها السفينة، و يغطي جميع فترات الزمنية إلى غاية آخر لحظة تنتهي فيها الرحلة الأخيرة .

كما يمكن أن تكون وثيقة التأمين البحري على السفينة وثيقة لمدة زمنية محددة، تبدأ في تاريخ معين مسبقاً، وهذه الفترة الزمنية تمتد لمدة سنة في أغلب الأحيان<sup>3</sup>.

والمؤمن يكون مسؤولاً عن الأخطار<sup>4</sup> البحرية التي تهدد السفينة خلال هذه الفترة المحددة في عقد التأمين، إلا أنه يعفى من مسؤولية الأخطار التي تتحقق بعد انقضاء زمن التأمين، إلا في حالة وجود أضرار ترجع في أصلها إلى حادث بحري تحقق خلال سريان عقد التأمين البحري<sup>5</sup>.

و تتضمن المادة 124: " فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الأجل المحددة في العقد ويغطي التأمين اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور<sup>6</sup>.

ومنه فعندما يكون التأمين على السفينة بموجب وثيقة لمدة محددة فإن التأمين يسري طيلة لحظات تلك المدة ولا ينقطع، و بذلك يشمل السفينة حتى ولو لم تكن مبحرة في المياه، وإنما متوقفة إذ أن السفينة لا يمكن أن تبحر سنة مثلاً كاملة دون توقف، فلا بد أن تتوقف إما لإجراء إصلاحات أو التزود

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 152.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 153.

<sup>4</sup> - عبد العزيز فهمي هيكل، مبادئ في التأمين، الدار الجامعية، 1985، ص 34.

<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 155.

<sup>6</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

---

بالمؤونة والوقود وإلى غير ذلك من الأسباب التي تدفع بالسفينة للتوقف سواء كان هذا التوقف في موانئ، أو أي مكان مائي أو جاف، لكن يشترط أن يكون كل ذلك خلال فترة سريان عقد التأمين البحري، ويكون اليوم الأول والأخير من سريان هذا العقد مشمولاً بالضمان ويحمل المؤمن مسؤولية الأخطار التي يمكن أن تحدث خلال هذين اليومين إضافة للمدة المحددة .

كما يمكن للمؤمن و المؤمن له الاتفاق على ضمان سلامة وصول السفينة وفقاً لما يحدده من شروط في وثيقة التأمين، و هذا ما أكدته المادة 125 من الأمر 95-07.

وقد جرى العمل في وثائق التأمين على تحديد نطاق ضمان الأخطار، وهذا التحديد يتخذ أحد الشكلين :

- شرط التأمين الشامل لكل الأخطار.
- كما يمكن للمؤمن أن يؤمن على السفينة وفق وثيقة تتضمن الأخطار التي يتفق عليها الطرفين فقط<sup>1</sup>.

فالسفينة من أهم القيم المادية و أغلاها و أكثرها أهمية، و التي بدأ التأمين عليها منذ زمن بعيد وهي الوسيلة التي تنقل البضائع عبر البحر.

---

<sup>1</sup>- الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

## المطلب الثاني: الأضرار المادية التي تلحق البضاعة

إضافة إلى التأمين على السفينة، تعتبر البضاعة من القيم المادية الهامة التي يتم التأمين عليها أثناء نقلها بحرا، وهذا التأمين يتم بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة، وإما بمقتضى وثيقة التأمين العائمة.

ويعتبر التأمين على البضائع المنقولة بحرا من أهم أنواع التأمين وأكثرها انتشارا، ويوفر مداخل هائلة وواسعة النطاق، وذلك راجع إلى العلاقة الوطيدة لهذا النوع من التأمين بالتجارة الدولية.

و تنص المادة "139" من الأمر 7-95 على ما يلي: "يمكن التأمين على البضائع بوثيقتين

1. وثيقة التأمين سفريه صالحة لرحلة واحدة .

2. وثيقة التأمين مفتوحة.<sup>1</sup>"

وقد تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: التأمين على البضائع بوثيقة تأمين صالحة لرحلة واحدة، والفرع الثاني تحت عنوان: الوثيقة العائمة.

### الفرع الأول: التأمين على البضاعة بوثيقة تأمين صالحة لرحلة واحدة

ويسمىها بعض الفقهاء وثيقة التأمين البحرية الاعتيادية<sup>2</sup>، و في هذه الوثيقة يتم تأمين بضاعة ضمن إرسالية واحدة، و في إطار سفريه واحدة، وعلى متن سفينة معينة، و في هذا النوع من التأمين يجوز التأمين على البضائع أيا كان نوعها، وأيا كانت طريقة نقلها، أي سواء كانت منقولة بمقتضى سند إبحار، أو بمقتضى سند شحن، ويمكن أن تستبعد بعض البضائع و الأشياء التي لا يريد المؤمن تغطيتها.

و التأمين على البضائع هو في الأصل تأمين على البضائع التي تكون محلا للنقل البحري، لكن الوثائق توسع من نطاق تطبيقها، بحيث تشمل البضائع التي تكون محلا لنقل بري أو نهري أو جوي تابع لنقل بحري تغطيه وثيقة التأمين البحري.

والمؤمن له يجب عليه أن يقدم للمؤمن سند شحن ليسمح لهذا الأخير بتحديد نوع البضاعة وقيمتها، وكذا مكان انطلاق الرحلة و مكان الوصول.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق و القانون و القضاء، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2007، ص165.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص54.

---

وبموجب هذه الوثيقة يحدد المؤمن و المؤمن له الأشياء و البضائع التي يغطيها عقد التأمين البحري، وعادة ما يقوم طرفي العقد بتحديد وقت بداية و نهاية الرحلة، إذ ينص في الوثيقة على التزام المؤمن وموافقة على بداية التأمين من وقت شحن البضائع على السفينة ويستمر التأمين أثناء نقل البضائع وحتى إتمام تفريغها بسلام على البر في جهة الوصول<sup>1</sup>.

وقسط التأمين في هذا النوع من الوثائق يتم حسابه وتعيينه عند اكتتاب عقد التأمين، وذلك بالاعتماد على المعلومات و المعطيات المتوفرة لدى المؤمن عن الرحلة و ظروفها، والطرق الملاحية المتبعة، و كذا نوع البضائع المشحونة و كميتها و نوعيتها، ومدة الرحلة، كما يتم تحديد مواعيد وأوقات دفع الأقساط بشكل متقن وبتواريخ محددة عند الاكتتاب، ويبين مبلغ التأمين في الوثيقة منذ البداية وذلك وفقا لقيمة البضائع المؤمن عليها.

---

<sup>1</sup> - جلال و فاء محمدين، المرجع السابق، ص 16.

## الفرع الثاني: الوثيقة العائمة (وثيقة الاشتراك)

الأصل أن يرد عقد التأمين البحري على عناصر محددة بأن يتضمن مثلا تحديد البضائع المشحونة، و مدة التأمين، و مبلغه، وقيمة الأقساط التي تدفع من قبل المؤمن له و مواعيد دفعها ولا شك أن لهذا التحديد فائدة كبرى و جمّة، إذ تكون الصورة واضحة بجميع أبعادها و أطرافها أمام المتعاقدين، فالمؤمن و المؤمن له لا بد أن يكون كل واحد منهما عالما بحقيقة ومدى التزامات كل واحد منهما الناشئة عن العقد، و بما يسمح بتقدير منضبط للأقساط التي تدفع مقابل التأمين على بضائع معينة تشحن على سفينة محددة .

لكن بموجب الوثيقة العائمة يتفق طرفا عقد التأمين على التزام المؤمن بتغطية ما يشحنه المؤمن له أو يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة، فالوثيقة العائمة لا تتضمن أي تحديد للبضائع أو الأشياء المؤمن عليها، و يترتب على هذا أن قسط التأمين لا يكون محددًا أو معلوم المقدار في لحظة التعاقد و إنما يتحدد لاحقا على حسب مقدار و نوع البضائع التي سيقوم المؤمن له بشحنها خلال مدة عقد التأمين البحري، و لكن على المؤمن له أن يقوم بإخطار المؤمن بالبضائع ونوعها في كل مرة يرسل أو يستلم شحنة ما، ووفقا لهذه المعلومات يقوم المؤمن بتحديد أقساط التأمين الواجب دفعها من قبل المؤمن له في كل مرة ووفقا للمعطيات المتوفرة في ذلك الحين وليس قبل ذلك<sup>1</sup> .

وللوثيقة العائمة مزايا كثيرة و منافع كبيرة، حيث أن طول المدة التي قد تستغرقها وثيقة الاشتراك يساعد المؤمن على احتساب قيمة الأقساط بدقة، ووفقا للمخاطر التي تتعرض لها الشحنات المختلفة للعملاء المؤمن لهم، و ذلك ما يسمح له بتخفيض قيمة القسط و عرض شروط أفضل على المؤمن لهم لكونه متأكدا من الحصول على الأقساط لفترة طويلة، و هذا لأن الوثيقة تتضمن توزيعا للمخاطر على عددا كبير من الرسائل البحرية بما يتيح للمؤمن اكتساب مركزا متميزا في سوق التأمين البحري.

كما أن انخفاض قيمة قسط التأمين وثباته يمكن المؤمن له سواء كان مصدرا للبضائع أو مستوردا لها من الحفاظ على استقرار أسعارها، و ذلك ما يزيد أرباحه، كما أن هذه الوثيقة توفر ضمان تلقائي للمؤمن، إذ يحدث هذا الضمان أثره بمجرد إبرام عقد التأمين طبقا للشروط المنصوص عليها في الوثيقة ذاتها، إذ تكون البضاعة مغطاة بمجرد شحنها طالما كانت معرضة للمخاطر البحرية لكن بشرط إعلام المؤمن بها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 20-21.

<sup>2</sup>- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 22.



---

وهذه الوثيقة تعفي الأطراف من إبرام وثيقة خاصة بكل رسالة بحرية حيث يكفي الإخطار بالشحنة فقط مما يساهم في اقتصاد الوقت و النفقات.

فوثيقة التأمين العائمة وهي عقد تأمين بحري للبضائع، بموجبها يلتزم كل من المؤمن له والمؤمن بكافة الالتزامات التي يرتبها هذا العقد بصفة عامة، وفيما لا يتعارض مع جوهر وطبيعة التأمين البحري، وعليه يلتزم المؤمن بتغطية المخاطر البحرية التي تتعرض لها البضائع في كل مرة تشحن فيها طول مدة سريان الوثيقة إلى جانب التزامه الأساسي بدفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن ضده، على الجانب الآخر يلتزم المؤمن له بتخصيص جميع الشحنات للوثيقة العائمة، والإخطار عن الشحنات في المواعيد المعينة والمحددة لذلك، وعدم إغفال هذا الإجراء الهام جدا في مجال التأمين بالوثيقة العامة، حيث يشكل جوهرها وأساسا من أساسياتها والركيزة التي تقوم عليها، ويلتزم المؤمن له بدفع أقساط التأمين وفقا للطرق المتفق عليها، كما يلتزم بإخطار المؤمن عند حصول الكارثة في حالة تحقق الخطر المؤمن منه إضافة إلى التزامه العام بإتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من حجم الأضرار و المحافظة على حقوق المؤمن<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمد، المرجع نفسه، ص. 60.

## المبحث الثاني: الخسائر غير المباشرة (النقدية) وإعادة التأمين

لقد تنوعت القيم المادية التي يمكن اكتتاب عقود تأمين لتأمينها، لكن هذا لم يعد مقتصرًا على الأضرار المادية بل تعدها ليشمل الأمر التأمين على الخسائر النقدية، أي الخسائر غير المباشرة التي تمس السفينة و البضائع، حيث أصبحت هي الأخرى ذات قيمة مالية ضخمة وضياعها جراء وقوع الأخطار البحرية يؤدي إلى وقوع خسائر مالية كبيرة، هذا ما فرض ضرورة تغطيتها بموجب عقود التأمين البحري.

وشركات التأمين البحري تتيح مجموعة متنوعة من الضمانات عند إكتتاب عقد التأمين البحري وللمؤمن له الحق في اختيار الضمان الذي يناسبه، ويلاءم ظروفه ومتطلباته.

إن التأمين البحري يعرف بأنه تأمين من المخاطر الكبرى، والأشياء المؤمن عليها ذات قيمة مالية ضخمة، هذا ما فرض اللجوء دائمًا إلى إعادة تأمين القيم التي تم تأمينها بموجب عقد إعادة تأمين، ولعملية إعادة التأمين أسس وتقنيات، وضوابط أحكام تحكمها.

وهذا المبحث تم تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول بعنوان: الخسائر المتصلة بالسفينة والبضاعة و الضمانات و الإعفاءات، و المطلب الثاني بعنوان: إعادة التأمين.

### المطلب الأول: الخسائر المتصلة بالسفينة والبضاعة والضمانات والإعفاءات

إن الخسائر النقدية في القديم لم يتم تأمينها بل إن ضمانها كان ممنوعًا ومحرمًا في بعض الدول لكن مع التطورات التي مر بها التأمين البحري أصبحت شركات التأمين تقبل التأمين عليها، ونجد أنها أخذت حيزًا كبيرًا في عقود التأمين البحري، وهذه الخسائر منها ما يتصل بالسفينة ومنها ما يتصل بالبضاعة .

وفي الوقت الحالي نجد أن هناك عدة أنواع من الضمانات التي يمكن أن تقدمها شركات التأمين في مجال التأمين البحري سواء بالنسبة للتأمين البحري على السفينة، أو التأمين البحري على البضائع، ولطالب التأمين أن يختار ما يناسبه، لكن جرى العمل لدى جميع شركات التأمين على خصم ما يسمى بالإعفاءات أو المسموحات في حالة تحقق الخطر وهذا عند دفع التعويض.

وتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: الخسائر المتصلة بالسفينة و البضائع و الفرع الثاني بعنوان: الضمانات و الإعفاءات في عقد التأمين البحري.

## الفرع الأول: الخسائر المتصلة بالسفينة والبضائع

هذه الخسائر هي أربعة أنواع وتتمثل في: التأمين على الربح المأمول، والتأمين على الأجرة والتأمين على المسؤولية المدنية، و التأمين على الديون.

التأمين على الربح المأمول كان محظورا في القانون الفرنسي قبل 12 أوت 1885 ثم أصبح جائزا ومعمولا به بعد هذا القانون، وهذا التأمين مضمونه أن الشاحن يستطيع أن يؤمن على البضاعة ليس بقيمتها عند الشراء وإنما بقيمتها عند الوصول، فيضيف إلى القيمة المؤمن عليها زيادة عن ثمنها أجرة نقلها، و سعر التأمين عليها، وغير ذلك من المصاريف، بالإضافة إلى ما يأمل تحقيقه من ربح عند بيع البضائع، والعديد من وثائق التأمين على البضائع حددت نسبة زيادة تقدر ب 20 % كربح كما جاء في المادة 12 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع سنة 1968 م، وكذلك الوثيقة الجزائرية في المادة 12 حيث جاءت فقرتها الأولى تنص على: " بالرغم عن جميع القيم المقبولة يستطيع المؤمن عند مطالبته عن كل ضرر أو خسارة أن يطالب بتبرير القيمة الحقيقية مضافا إليها 20 % " <sup>1</sup>.

والقيمة الحقيقية للبضائع تحدد بفاتورة الشراء، أو عند غيابها بالسعر الساري على الأشياء المؤمن عليها في وقت و مكان الإرسال، وكذلك بجميع المصاريف و أقساط التأمين المدفوعة عند التأمين على الرحلة.

وقد نص المشرع الجزائري على ضمان الربح المأمول في الجملة الأخيرة للمادة 93 من الأمر 07-95 حيث جاء فيها: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع الخطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة من ذلك" <sup>2</sup>.

ورغم إجازة التشريعات الحديثة للتأمين على الربح المأمول فإن البعض انتقده بأنه تأمين من الأخطار التجارية وليس من الأخطار البحرية، ولكن هذا الانتقاد في غير محله لان سبب فقد الربح هو الخطر البحري، فالخسارة ليست راجعة إلى تقلبات السوق التجاري بل إلى مخاطر الملاحة ومن العدل تعويض الشاحن بطريقة كاملة <sup>3</sup>.

إن الأجرة هي الثمن الذي يتسلمه المجهز عن رحلة معينة، سواء تعلقت بالمسافرين أو بالبضائع ويدخل ضمنها المصاريف التي ينتظر دفعها من أتعاب الطاقم، و المواد المستهلكة، وتعد كلها ضمن

<sup>1</sup>- علي بن غانم، (التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني ) المرجع السابق، ص 188-189.  
<sup>2</sup>- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>3</sup>- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 55.

القيمة المضمونة، و لهذا قد تؤمن تحت هذه الصفة لكن لا يدخل الربح في ذلك، وقد اعتادت وثائق التأمين أن تقبل جزافيا بان هذه الأجرة الصافية تساوي أو تزيد عن 60% من الأجرة الإجمالية، إذ تمثل الأجرة رأس مال قابل للتأمين و مستقلا عن السفينة، و الأمر 07-95 لم ينص عليها، كما لم تنص عليها الوثيقة الجزائية للتأمين على السفن<sup>1</sup>.

و إذا كان التأمين على الأجرة هو صورة من صور التأمين على الحقوق فإنه تجدر الإشارة إلى أن المجهز لا يستطيع أن يؤمن سوى الأجرة الصافية، لأن تأمين مصاريف التجهيز تشتمل عليها وثيقة التأمين على السفينة، فإذا أراد المجهز أن يؤمن على الأجرة الإجمالية يجب عليه أن يستبعد في التأمين على السفن مصاريف التجهيز حتى لا يكون قد أمن مصلحة واحدة بأكثر من تأمين وهي مسألة محظورة توصف بالتأمين الجمعي أو تعدد التأمين على شيء واحد.<sup>2</sup>

والأجرة لا تكون مستحقة فعلا إلا إذا وصلت البضائع إلى المكان المقصود، ويفقد المجهز الأجرة إذا فقدت البضائع و لحقت بها خسارة، و جرت العادة على تخفيض الأجرة نسبيا إذا توقفت السفينة في ميناء اللجوء لعدم صلاحيتها، لهذا فإنه من مصلحة المجهز أن يؤمن على الأجرة أثناء التأمين على السفينة، والطبيعة القانونية للأجرة في هذه الحالة هو تأمين على دين مستحق ينتظر تحققه، وفقدانه يؤدي إلى تفويت كسب له، ومادام هذا الكسب معين و مشروع فليس هناك ما يبرر منع التأمين على الأجرة<sup>3</sup>، وفي هذا السياق تتضمن المادة 93 من الأمر 07-95 " يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمن بما في ذلك الفائدة المرجوة منه " .

كما تنص المادة 103 في فقرتها الثامنة على مايلي: " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة"<sup>4</sup>.

وأجرة النقل من النفقات، وإذا هلكت السفينة فأنها تضيع بهلاكها، وبالتالي تعتبر من الخسائر التي ستلحق بالمؤمن له، هذا ما يجيز التأمين عليها.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 182.

<sup>2</sup> - Emmanuel du pantavice, op, cit, p507

<sup>3</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 181.

<sup>4</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

إن التأمين على السفينة هو تأمين على الأشياء، يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها وفي نفس الوقت التأمين من المسؤولية يغطي الأضرار اللاحقة بالغير، والتي تحدثها السفينة<sup>1</sup> غير أن التأمين من المسؤولية لم يكن سائدا من قبل، لأن التأمين كان يشمل فقط الأضرار المادية التي تتعرض لها السفينة أثناء قيامها بالرحلة البحرية هذا في الوثائق القديمة، لكن مع التطور الحاصل والتغيرات التي طرأت على القوانين الحديثة أصبح هذا النوع الجديد من التأمين قائما ومعمولا به، وهذا ما نجده تجسد في التقنين الفرنسي الجديد، وكذا في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الجزائري، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن هناك مسؤولية تضمنها وثيقة التأمين على السفن، و حالات أخرى تضمن بموجب وثائق خاصة .

ولقد نصت المادة 173-8 من تقنين التأمين الفرنسي على حالات رجوع الغير المضمونة بموجب وثيقة التأمين على السفينة، و التي تضمن في حدود القيمة المقبولة أو مبلغ التأمين<sup>2</sup>، وهذا ما يتضح في نص المادة 173-8: " باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص فإن المؤمن يضمن تعويض كل الأضرار التي يكون ملتزم بها عند رجوع الغير في حالة التصادم بالسفينة المؤمن عليها أو تلاطم هذه السفينة بمنشآت أو بجسم ثابت أو متحرك أو عائم ."

وفي هذا السياق قد أخذت الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن وكذلك الوثيقة الجزائرية بهذه القاعدة، بحيث تضمن في حدود القيمة المقبولة للسفينة مجموعة الأضرار الناتجة عن نفس الحادث الخسائر سواء كانت خاصة، أو كانت عامة، أو خسائر المصروفات، أو تعويضات المساعدة، أو رجوع الغير في الحدود المذكورة باستثناء الأضرار الجسمانية، وهذا ما نصت عليه المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة، و في فرنسا قضت محكمة النقض الفرنسية في 3 فيفري 1987 بأن الدعوى من طرف المدعي ضد المؤمن له مالك السفينة التي ألحقت ضررا بسلك cable في قعر البحر هي مقبولة ما دامت المادة 177-8 من تقنين التأمين تنص بأن المؤمن على السفينة يضمن تعويض جميع الأضرار مهما كانت طبيعتها باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص والتي يكون المؤمن مسؤولا عنها، على أساس رجوع الغير في حالة عدم تصادم السفينة المؤمن عليها، أو ارتطامها بمنشأة، أو جسم ثابت، أو متحرك أو عائم<sup>3</sup>، والتأمين على المسؤولية المدنية يكون محدود في مبلغ القيمة المقبولة، فإذا كان الضرر أكثر وزع بين الخسائر الخاصة باللاحقة بالسفينة وبين ما لحق الغير بالتناسب .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 52.

<sup>2</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 190

<sup>3</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 90.

وفيما يخص الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن فإن طريقة معالجتها لهذا النوع من التأمين تحتاج إلى مزيد من التفحص والمراجعة، حيث أنها ذكرت ضمن نطاق تأمين السفينة رجوع الغير والمساهمة في الخسائر ومصاريف الإسعاف، وهما مسألتان عالجتها الوثيقة الجزائرية في المادتين 24 و 25 بنوع من الغموض والإبهام .

وهذا بالنسبة للمسؤولية المضمونة بموجب عقد التأمين على هيكل السفينة، لكن هذا العقد يبقى المبلغ الذي يغطيه محدود، و ذلك ما فرض ضرورة تغطية المسؤولية بموجب عقود مستقلة، وهذا ما حصل فعلا حيث سمح القانون للمجهز باكتتاب عقود تأمين تغطي مسؤوليته اتجاه الغير المتضرر، ومثال ذلك ضمان مسؤوليته اتجاه المسافرين عن الضرر الشخصي نتيجة الاصطدام أو ضمان السباحين والمتسابقين الذين يمكن أن يلحقهم ضرر من السفينة<sup>1</sup>.

والمشرع الجزائري قد نص على هذا النوع من التأمين في المواد 145 إلى 150 إذ نجد أن المادة 145 تنص: " يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحق بالغير أو التي تنتج جراء استغلالها غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف "<sup>2</sup>.

ونجد المادة 132 تنص: " يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بمبنى أو بجسم ثابت أو متحرك " <sup>3</sup>.

والتعويض عن المسؤولية طبقا للمادتين 145 و 146 في القانون الجزائري يغطي ويشمل الأضرار المادية، والجسمانية اللاحقة بالغير، وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة .

والمشرع الجزائري لا يشترط سوى عدم كفاية مبلغ التأمين في وثيقة التأمين على السفن لتعويضه، في حين نجد أن المشرع الفرنسي قد قيد ضمان هذه المسؤولية بأكثر من شرط :

<sup>1</sup> - على بن غانم، (التأمين البحري و ذاتيته نظامه القانوني ) المرجع نفسه، ص 191- 192 .  
<sup>2</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>3</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

- أن تكون ناتجة عن تصادم سفينة بسفينة أخرى أو ارتطامها بجسم عائم أو ثابت.
- أن يكون مبلغ التأمين على السفن غير كاف لتعويض الغير المتضررة.
- لم يدرج التعويض عن الأضرار الجسمانية ضمن نطاق هذه المسؤولية .
- أن هذه المسؤولية محددة بقانون 5-67 الصادر في 03-01-1967 المتعلق بالقانون الأساسي للسفن و المنشآت البحرية .

وفي حالة حصول حادث مثلا ووقوع تصادم أدى إلى هلاك كلي للسفينة والبضائع، وأدى إلى إلحاق أضرار بسفينة فإن مبلغ التأمين لا يكفي لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة ورجوع الغير المتضرر، الأمر الذي يقضي تأمينا خاصا على ما لحق الغير من ضرر نتيجة هذا الحادث فالتأمين على المسؤولية هو تكملة الفارق بين ما لحق المؤمن له المجهز من ضرر، وما عوض عنه بمقتضى التأمين على هيكل السفينة.

وفي هذا الصدد نجد أنه هناك فرق معتبر بين القانون الفرنسي و القانون الجزائري فيما يخص أسباب و نتائج المسؤولية المضمونة .

وبالنسبة للتأمين على الديون نجد أنه يقصد بالديون أي مبلغ يجب على المؤمن له دفعه أو سبق أن دفعه لكونه قد لحق به ضرر كأثر مباشر لحصول الخطر، وإذا كان ظهور الدين كنتيجة لحصول خطر أو إذا كان الدين قد ظهر من قبل فإن الخطر من شأنه أن يحرمه من المقابل الذي يستحقه أصلا كتعويض، وهكذا يستطيع الشاحن أن يؤمن على الأجرة المكتسبة مهما كان الحادث لأنه ملزم بدفعها حتى و لو كانت الرسالة التي التزم بسببها لم تنته بسلامة، كما يستطيع المجهز أن يؤمن على الرواتب المدفوعة مسبقا لأعضاء الطاقم والتي تكون غير قابلة للاسترداد حتى و لو كانت الخدمة التي تمثلها هذه المسابقات لم تقدم له وينطوي ضمن هذا النوع من التأمين على القسط، و كلما تعددت التأمينات على القسط أصبح المؤمن له يدفع مبلغا ضئيلا، ولقد جرت العادة لدى شركات التأمين البحري أن لا تعوض هذا التأمين<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>- على بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 185.

## الفرع الثاني: الضمانات و الإعفاءات في عقد التأمين البحري

هناك ضمانات متعددة ومتنوعة، منها ما يكون متاح لجميع المؤمن لهم بنفس الشكل، وهذا ما يعرف بالنماذج الرئيسية أو الأساسية، وهناك ما يتم ضبطه حسب مقتضى ظروف المؤمن لهم وهذه الضمانات تتضمن نسبة يعفى المؤمن من ضمانها تسمى الإعفاءات .

### أولاً: أنواع الضمانات الممنوحة

في التأمين على السفينة يوفر المؤمن مجموعة متنوعة من الضمانات والتغطيات التي يمكن للمؤمن له أن يختار منها ما يناسبه وهي كما يلي بالنسبة لتأمين السفينة :

#### • ضمان جميع الأخطار (الضمان الشامل) ، **tous risques**

ويضمن المؤمن في إطار هذه التغطية وحسب الشروط العامة المعروفة لوثيقة التأمين جميع الأخطار التي تقع خلال الرحلة البحرية، والمتمثلة في الأضرار والخسائر اللاحقة بالسفينة المضمونة، وتجدر الإشارة أن هذا النوع يضمن فقط هيكل السفينة، أما ما يتعلق بملاحقها فإنها لا تدخل ضمن هذا النوع من التغطية.

#### • ضمان الإعفاء من الخسارة باستثناء تلك الحوادث المذكورة في العقد ، **risque**

#### **caractérisé FAP SAUF**

حسب الشروط العامة للعقد يتم ضمان على مستوى هذه التغطية الأضرار و الخسائر الناتجة عن اصطدام السفينة المؤمنة بسفينة أخرى، والارتطام بأي جسم ثابت أو متحرك أو عائم، الجنوح وغرق السفينة، الحريق<sup>1</sup>.

كما يضمن المؤمن في هذا النوع من التغطية الأضرار اللاحقة بالمحرك الرئيسي أو الأساسي، و تجهيزات السفينة جراء الفيضان اللاحق بعنابر الآلات الكهربائية، و كذا الخسائر المتعلقة بالسفينة المضمونة والمتمثلة في الحوادث التي تتعرض لها السفينة من جراء حمولتها، أو شحنتها التي لم تدرج ضمن الخسائر المشتركة<sup>2</sup>.

ويعتبر هذا النوع من التغطية التأمينية الأكثر شهرة بعد ضمان الأخطار أو التأمين الشامل، والمجهز إذا أراد الاحتماء من الحوادث الكبرى فقط وأن يتحمل الخسائر قليلة الأهمية، فإنه يختار

<sup>1</sup> - الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

<sup>2</sup> - الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.



هذا النوع من التغطية، و الذي بموجبه يذكر صراحة أن الخسائر الخاصة اللاحقة بالسفينة مستثناة إلا إذا نتجت عن الحوادث المذكورة<sup>1</sup>.

• **ضمان الإغفاء الكلي من الخسائر الخاصة ، FAP- Absolument**

حسب الشروط العامة لعقد التأمين لهذه التغطية، تضمن الخسائر الكلية و التخلي، والخسائر المشتركة التي تلحق بالسفينة، إضافة إلى طعن رجوع الغير، و مصاريف المساعدة و الإنقاذ.

• **الإغفاء الكلي من الخسائر ، fa – absolutement**

في إطار هذه التغطية و حسب الشروط العامة المنصوص عليها في العقد فإن هذا الضمان يستثني الخسائر الخاصة و الخسائر المشتركة<sup>2</sup>، إنما يضمن فقط الخسارة الكلية و التخلي، بالإضافة إلى طعن رجوع الغير، و مصاريف المساعدة و الإنقاذ.

• **تأمين الخسائر الكلية و المشتركة، perte totale et avaries commune**

هذه التغطية كما يدل عليها اسمها، حسب الشروط العامة للعقد تضمن الخسارة الكلية و التخلي و الخسائر المشتركة التي تلحق بالسفينة محل الضمان، أما بالنسبة لضمان طعون الغير فهي مستثناة من هذا الضمان .

• **تأمين الخسارة الكلية و التخلي ، perte totale et délaissement**

حسب الشروط العامة لعقد التأمين يضمن هذا النوع من التغطية الخسائر الكلية و التخلي عن السفينة، بالإضافة إلى مصاريف الإنقاذ و المساعدة، أما فيما يتعلق بالخسائر الخاصة و المشتركة و طعون رجوع الغير فهي مستثناة من التغطية.

• **تأمين وصول السفينة سالمة**

يغطي بموجب هذا الضمان الرأسمال المختلف عن القيمة المؤمنة لجسم السفينة و المحددة من طرف مؤمن آخر، يدفع الرأسمال كلياً للمجهز في حالة عدم وصول السفينة إلى ميناء الوصول المتفق عليه و المحدد في العقد، أما في حالة عودة السفينة إلى الميناء و مهما كانت حالتها عند الوصول فإن المؤمن لا يدفع أي مبلغ .

<sup>1</sup>- الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

<sup>2</sup>- عبد العزيز فهمي هيكل، المرجع السابق، ص35.

وتجدر الإشارة إلى أن المؤمن يحددون الرأسمال المؤمن على وصول السفينة سالمة ما بين 10 و20 من القيمة المقبولة لجسم السفينة .

#### • تأمين مصاريف حطام السفينة

يهدف هذا الضمان إلى تغطية الأضرار الناتجة عن غرق السفينة ووجود حطامها في مكان يعيق بها الملاحة، و تعتبر هذه السفينة غير قابلة للاسترجاع من طرف مالكيها أو مؤمنها، ويلتزم المالك بموجب إعدار اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لإخراج السفينة المحطمة في المدة المحددة وفي حالة عدم الامتثال يتحمل المصاريف المنجزة عن هذه العملية إذا تم القيام بها من طرف السلطات الإدارية، وهذه التغطية تهدف إلى تغطية المالك ضد الخسارة المذكورة، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن المؤمن قبل أن يأخذ على عاتقه عملية السحب فإنه يطلب من المالك أو المجهز إثبات إعداره للقيام بهذه العملية .

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن لكل ضمان من هذه الضمانات المعروضة على المؤمن لهم خصوصية تتعلق به، وما على المؤمن له إلا اتخاذ القرار المناسب، واختيار ما يناسبه من أنواع التغطية التي يراها مناسبة لحفظ أمواله من الخسائر والأضرار اللاحقة بالسفينة أثناء قيامها بالرحلة البحرية .

وبالنسبة لتأمين البضائع فإن المؤمن يعرض أيضا مجموعة من التغطيات والضمانات وللمؤمن له الحق في انتقاء ما يناسبه لضمان بضائعه تبعا لنوع وطبيعة البضائع المراد التأمين عليها، فمنهم من يختار نموذج التأمين الشامل لكونه يصلح لجميع المخاطر المحتملة كيفما كان حجمها وشأنها وهذا بهدف كسب راحة البال والطمأنينة وتجنب المشاكل، ومنهم من يرغب في التأمين على البضائع من المخاطر المهمة والجسمية فقط فيختار المؤمن له نمودجا أقل شمولية ولا شك في أن لنوعية البضاعة تأثير حاسم على اختيار الضمان<sup>1</sup> .

#### • الضمان بنموذج التأمين الشامل ( tous risques )

في بعض الأحيان تقتضي مصلحة المؤمن بأن تكون بضائعه مضمونة بدون انقطاع بواسطة نفس الوثيقة، وإن اختلفت وسائل النقل المستعملة بصفة متتابعة ولهذا نجد أن وثائق التأمين البحري تحقق الوحدة واستمرارية التغطية، حتى و لو أن الشق البحري ليس السفر الوحيد الذي ستقوم به هذه البضائع، إلا أن عقد التأمين البحري يمكن من ضمان البضائع خلال كامل المدة وفي أي مكان يخشى أن تتعرض فيه للمخاطر<sup>2</sup> .

<sup>1</sup>- الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة عن الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

<sup>2</sup>- محمد بومدين أوراغ، آلية الضمانات في التأمين البحري والنقل، دار الأمان، الرباط، 2007، ص 176.

وهناك حمولات هشة في بعض الحالات ينبغي تغطيتها بنموذج فعال مقابل أداء أقساط بنسب جد عالية و أبرز الأمثلة للبضائع الهشة الزهور، وبالعكس هناك حمولات أخرى لا تشكل عملية النقل عليها أي خطورة ولا تؤثر عليها بشكل مباشر إلا ما ينشأ عن القوة القاهرة أو مخاطر البحر ومثالها السبائك المعدنية.

والضمان بنموذج شامل لا يقصد القول بأن القاعدة هي التأمين بموجبه دائما و لكن على من يختار التأمين وفقه أن يكون ملزما بالتصريح تفصيليا بالبضائع التي يريد التأمين عليها، ولكن هذا لم يمر دون انتقادات إلا أن ذلك لا يشكل إلا سلبية جد محدودة وهي في حالة التأمين بوثيقة الاشتراك إذ أن المؤمن له أثناء الاكتتاب لا تتوفر لديه تفاصيل كل البضائع والتي ستكون موضوع التطبيق للوثيقة التي اكتتبها<sup>1</sup>.

والمؤمن لهم كثيرا ما يتصورون بأنهم من خلال هذا الضمان سيتمتعون بتغطية عامة وشاملة لكل ما قد يواجههم من خسائر و أضرار، وكيفما كان الحادث و طبيعة الضرر والظروف المحيطة بالخطر وتحققه، وأي كانت المبررات التي سيتمسكون بها فإنه من الضروري والمفيد أن يعرف كل واحد بوضوح تام ماهية الحدود لمثل هذه الضمانات، وحتى المحاكم نفسها لم تسلم من الانزلاقات أو كادت أن تقع فيها أحيانا بفعل تأثير عبارة التأمين الشامل، إلا أن محكمة النقض في فرنسا لم تتهاون في وضع العبارة أو النموذج في إطاره الصحيح، ورد المياه إلى مجاريها.

حيث قررت بشكل قاطع بأن عبارة التأمين الشامل لا تحول دون تطبيق الاستثناءات خاصة فيما يتعلق بالخطأ والعيب الذاتي<sup>2</sup>.

والبضائع لا تعتبر مضمونة إلا في حدود الظروف المكانية و الزمانية المنصوص عليها في وثيقة التأمين، وضمن هذه الحدود فإن ضمان التأمين الشامل يغطي المخاطر المتعلقة بالنقل البحري، باستثناء تلك الاستثناءات التي نص عليها القانون و التي اتفق عليها طرفا عقد التأمين البحري، ويغطي هذا الضمان الخسائر في الكمية والوزن التي تلحق بالبضائع المؤمنة جراء حوادث مشمولة بالضمان وغير مستثناة، بالنظر إلى هذا الضمان نجد أنه شامل حقيقة وعام إجمالا وليس له حدود من حيث المبدأ إلا تلك الاستثناءات المقررة<sup>3</sup>، و يشمل النقل الذي يتم في البر أو النهر أو الجو، وفي هذه الحالات الأخيرة لا يمكن أن نتحدث عن الأخطار البحرية<sup>4</sup>، لهذا أضيفت عبارة "أو حوادث القوة

<sup>1</sup> - محمد بومدين أوراغ، المرجع نفسه، ص 177.

<sup>2</sup> - محمد بومدين أوراغ، المرجع نفسه، ص 178.

<sup>3</sup> Pierre Lureau et Pierre Olive, Op, cit, p35.

<sup>4</sup> - محمد بومدين أوراغ، المرجع السابق، ص 179.

القاهرة " للدلالة على تغطية الأخطار التي تقع للبضائع في البر أو الجو فعبرة "أو حوادث القوة القاهرة " تقصد الجزء المكمل لعملية النقل البحري لأن عبارة حوادث البحر كافية للتعبير عن الأخطار البحرية، كما أن هذا الضمان يشمل البضائع فقط وليس شخص المؤمن له، حيث يغطي الأضرار المادية التي تلحق البضائع فقط ولا يتم تعداد الأخطار كلها التي تكون مغطاة وحصرها، وإنما تذكر على سبيل المثال لأن كل الأخطار تكون مغطاة إلا ما تم استثناءه.

وفي حالة الخسارة لا يترتب على المؤمن له إلا إثبات مبلغ الضرر، وكذا التصريح بأن هذه الأخيرة حدثت أثناء مدة التأمين، والدفع بعدم المسؤولية يتوجب على المؤمن أن يبرهنوا بالحجة على أن هذه الخسائر كانت بسبب خطر مستثنى من قبل عقد التأمين.

#### • الضمان بنموذج ضمان الإعفاء من الخسارة الخاصة باستثناء تلك الحوادث المذكورة في

##### العقد

وبموجب هذا الضمان فإن المؤمن نجد أنهم يريدون البقاء بعيدين عن أي التزام اتجاه الخسائر الخصوصية إلا إذا كانت هذه الأخيرة ناجمة عن إحدى الحوادث المتفق عليها والمذكورة في وثيقة التأمين<sup>1</sup>، وهذا النموذج وعلى خلاف النموذج السابق فإنه لا يضمن الأضرار الناجمة عن الخسائر المادية للأشياء المؤمنة، ولا الخسائر في الأوزان أو المكييل إلا إذا ترتبت عن حوادث جد محصورة، ومحددة بشكل دقيق في وثيقة التأمين، إلا أنه في هذا النوع من الضمان لا تغطي الخسائر الخصوصية ولا تضمن.

وهذا النموذج في البداية كان يغطي بشكل حصري ومحدد ثلاثة حالات فقط هي التصادم أو الاصطدام بين سفينتين، والجنوح وذلك بتوقف السفينة لكونها تمس قاع البحر، و الحريق، لكن المؤمنون اضطروا فيما بعد إلى قبول حالات أخرى إما عن طريق المماثلة مع الحالات الأولى أو عندما تكون ضمانات وثائق التأمين تمتد لتشمل الرحلات الأولية أو التكميلية، وكان من الضروري تغطيتها لأن البضائع المؤمنة ضد الحوادث المحددة يمكن أن تتضرر خلال الرحلات التبعية للنقل البحري<sup>2</sup>، وإضافة إلى التصادم، والجنوح، والحريق، فإنه يتم تغطية غرق السفينة الناقلة أو اصطدامها مع جسم ثابت أو متحرك أو عائم.

<sup>1</sup>- محمد بومدين اوراغ، المرجع نفسه، ص180.

<sup>2</sup>- محمد بومدين اوراغ، المرجع السابق، ص181.

وفي هذا النموذج من الضمان نجد أن الثقل بخصوص إثبات سبب الخسارة يتحمله المؤمن له وعليه الإثبات بالحجة ليس فقط لأهمية الخسارة و مبلغها، وبأنها حصلت اثناء مدة التامين، وأيضا الإثبات بالحجة الحادث الذي تسبب فيها أي الخسارة<sup>1</sup>.

وهناك مصاريف مشتركة ما بين النموذجين هي:

المصاريف التي أنفقت من اجل حفظ الأشياء المؤمنة من الضرر أو الخسارة، وتسمى بالخسائر الخاصة، ولكن لكي يتحملها المؤمن لابد من شرطين، أولهما أن يكون مصدرها خطرا مضمونا وثانيهما أن يكون هذا الضرر أو الخسارة المراد تفاديها هي نفسها مضمونة بموجب وثيقة التامين أما بالنسبة للعوريات أو الخسارة العمومية فيتم ضمانها، والمشاركة فيها تقع على عاتق شركة التامين ولكن بشرط ألا يكون مصدرها خطر مستبعد بشكل صريح من الضمانات .

والبضائع تكون مؤمنة من اجل أسفار ورحلات محددة، وعلى طريق معينة، وعلى متن سفن معروفة، وهذه الخصوصية يمكن تعديله، والمخاطر التي يتكفل بها المؤمنون تعتبر مضمونة حتى في حالة الرسو الإجباري، والتغيير الإجباري للطريق، أو للرحلة أو للسفينة، وليس فقط في حالة السفر أو الرحلة المطابقة في جميع نقاطها للبيانات المتوقعة و المحددة مسبقا، وفي مثل هذه الحالات أو الفرضيات يستمر التامين ثابتا في مبدئه أي منتجا لأثاره، وهذا فرضته الحاجات التجارية التي تتطلب المواكبة والتيسير والسهولة والتكيف.

كما يتم ضمان الخسائر العمومية و لكن في حالة توفر الشروط التالية :

- أن تكون التضحية بشكل حر .

- أن تكون التضحية مبدولة من اجل درء خطر حقيقي و معتبر.

- أن تكون التضحية تحقق الصالح العام ومن اجل انقاذ السفينة و الحمولة .

- أن تعطي نتائج .

إضافة إلى ضمان الأضرار المادية المسببة للبضائع، يتم ضمان مختلف المصاريف والنفقات المعقولة التي يتكبدها المؤمن له عند توقف أو انتهاء الرحلة البحرية، والمتمثلة في مصاريف الإنزال للبضائع والتخزين، ونقل البضائع إلى مكان التسليم<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع نفسه، ص 183 .

## الضمانات التكميلية

إن النموذجين "التامين الشامل" و "ضمان الإغفاء من الخسارة الخاصة باستثناء تلك الحوادث المذكورة في العقد"، هما النموذجين الرئيسيين و الأساسيين، إلا أنهما لا يشكلان بديلا آمرا، وإلى جانب هذه النماذج الرئيسية توجد نماذج أخرى من الضمانات و لكنها تكميلية، والقصد منها التكيف مع الرغبات والحاجيات الخاصة للمؤمن له وذلك حسب طبيعة ونوعية البضائع المراد تأمينها وهذه الخيارات المتاحة نابعة من محاولة المؤمنين مراعاة مصالح زبائنهم وتلبية رغباتهم ومسيرة التطورات الحاصلة في ميدان التصدير والاستيراد .

ولأطراف التامين البحري الحق و الحرية في الاتفاق على أي نموذج آخر من التامين، ومن أمثلة النماذج المعروضة، نموذج " ضمان الخسارة الكلية و التخلي " أو نموذج " ضمان الخسائر العامة "، أو التوسيع في الضمانات الرئيسية عن طريق البنود الإضافية، و ذلك حسب الحاجة وحسب طبيعة البضائع في حالات معينة<sup>2</sup>.

ونجد أن الضمانات الممنوحة في مجال التامين البحري تتضمنها الشروط العامة الموجودة على مستوى شركات التامين، والقانون الجزائري لم يورد أي ذكر أو تعداد لها، وترك المجال واسعا لشركات التامين ووثائق التامين البحري.

أما بالنسبة للاستثناءات فنجد أن المشرع الجزائري أوردتها وعددها، وهذا من خلال مواد الأمر 95-07 المتعلق بالتامين، وقد صنفها إلى صنفين منها ما تكون مستثناة بشكل مطلق وقطعي ومنها ما تكون مستثناة بشكل نسبي، ويمكن الاتفاق على ضمانها بموجب اتفاق خاص، وقد تم ذكرها بالتفصيل في الباب الأول.

<sup>1</sup> - الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.  
<sup>2</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع السابق، ص 185.

## ثانيا : الإعفاءات (المسموحات)

إن قانون التأمين الجزائري لم يذكر الإعفاءات التي ترد على ضمان السفينة، وترك ذلك للممارسة العملية لشركة التأمين، و في الحياة التطبيقية نجد انه من النادر جدا أن يبرم عقد تأمين يضمن في نفس الوقت كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، وعلى هذا الأساس جرت العادة على تحديد الإعفاءات منذ بداية إبرام عقد التأمين، حتى لا يقع كل من المؤمن و المؤمن له في لبس و إشكال في حالة تحقق الخطر، وهي عبارة عن المبالغ المالية التي يتحملها المؤمن له في حالة تحقق الخطر المضمون، ويتم تحديد هذه الأخيرة على شكل نسب، أو في شكل مبالغ مالية، وذلك على حسب نوع التغطية المختارة، أو على حسب مدة التأمين<sup>1</sup>.

وبالنسبة للخسائر المتعلقة بالتصادم فقد حددت 10 % من مبلغ الخطر، أما بالنسبة للخسائر الأخرى فقد حددت بواسطة نسب مرتبطة بمدة اكتتاب العقد و المتمثلة في ما يلي :

- خلال السنة الأولى من اكتتاب العقد .....12% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة الثانية من اكتتاب العقد .....16% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة الثالثة من اكتتاب العقد .....20% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة الرابعة من اكتتاب العقد .....24% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة الخامسة من اكتتاب العقد .....28% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة السادسة من اكتتاب العقد .....32% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة السابعة من اكتتاب العقد .....36% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة الثامنة من اكتتاب العقد .....40% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة التاسعة من اكتتاب العقد .....45% من مبلغ الضرر.
- خلال السنة العاشرة فما فوق .....50% من مبلغ الضرر.

<sup>1</sup>- الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

وهناك إعفاءات حددت على أساس حمولة السفينة في شكل مبالغ و قد قسمت إلى إعفاءات دنيا وقصوى.

الإعفاءات الدنيا كما يلي :

- بالنسبة للسفن التي تبلغ حمولتها 25 طن .....500-دج.
- بالنسبة للسفن التي تبلغ حمولتها ما بين 25 و 100 طن .....800-دج.
- بالنسبة للسفن التي تبلغ حمولتها ما بين 101 و 350 طن.....3.000-دج.
- بالنسبة للسفن التي تفوق حمولتها 350 طن.....4.500-دج.

الإعفاءات القصوى :

- بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن 100 طن .....50.000-دج.
- بالنسبة للسفن التي تكون حمولتها ما بين 100 و 350ن.....75.000-دج.
- بالنسبة للسفن التي تكون حمولتها أكثر من 350 طن.....100.000-دج<sup>1</sup>.

وفيما يخص الخسارة الكلية و التخلي لا تطبق عليهما قاعدة الإعفاءات، وعليه فالمؤمن يتحمل وحده كامل مبلغ التعويض دون خصم أية نسبة منه .

وبالنسبة للإعفاءات في مجال التأمين على البضائع المنقولة بحرا نجد أن قانون التأمينات أيضا لم يشر إلى قاعدة معينة في هذا المجال، وتركها خاضعة في تطبيقها إلى اتفاق الأطراف المتعاقدة لكن في التشريع المقارن نجد أن المادة 5-173 art-L من مدونة التأمين الفرنسية تنص أن : " السموح مستقل دائما عن السيلاان والفضلات أو سكب الطريق وحساسية البضاعة اتجاه مخاطر البحر " .

فالبضائع وبفعل مخاطر النقل لا تصل إلى وجهتها النهائية إلا بتسجيل نسبة دنيا دائما من الخسائر، وذلك حسب طبيعة البضاعة، وتكون هذه الطبيعة هي سبب الخسارة وليست الأخطار والحوادث، وهذا ما يظهر في السوائل حيث انه في الغالب ما يسجل انسكاب كمية من السوائل المنقولة أو تبخرها، وهو

<sup>1</sup>- الشروط العامة للتأمين البحري الصادرة من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.



أمر من المستحيل تفاديه، كما أن الحبوب مثل القمح والشعير و الأرز والذرة وما يماثلها، والكاكاو، والتمر، وغيرها من البضائع الأخرى التي تتعرض للنقص، إما بانسكاب كمية منها أو بجفافها، تسمى هذه الخسائر بضياع الطريق<sup>1</sup>.

ونجد أن هذه الخسائر حتمية، ولذلك تحدد نسبة مئوية من الانسكاب والضياع، والخسارة التي تتغير بحسب الفصول والرحلات، وهي أمر حتمي لا يمكن بأي شكل من الأشكال تفاديه، ولهذا هي غير قابلة للتأمين، لأنه من خصائص عقد التأمين انه من العقود الاحتمالية، والمؤمن لهم وهم التجار يعرفون جيدا وجود هذه النسب من ضياع الطريق، لذلك فإنهم يشيرون إليها في صفقاتهم وغالبا ما يعبرون عنها في عقود البيع<sup>2</sup>، وان لم يتم الإشارة إليها فان الأعراف صارمة ويحتج بها أمام المعنيين، هذا من جهة، ومن جهة ثانية فان المؤمن له يستفيد من التعويضات عن الأضرار المادية المعتبرة أما الخسائر القليلة والبسيطة فلا يمكن أن يستفيد من تعويضها لان المطالبة بالتعويض تستوجب تقديم مجموعة من الوثائق الإثباتية، والتحقق منها بما في ذلك الفواتير وسندات الشحن وغيرها، وهذا ما يفرض على المؤمن والمؤمن له عدة مراسلات، وتحمل نفقات تفوق مبلغ التعويض، وهو الشيء الذي يفرض على الطرفين التنازل عن مثل هذه المطالبات التي تستدعي مجهودات كبيرة من اجل مردودية قليلة، خاصة وأن المؤمن له لن يخسر في ضياع الطريق إلا مبلغا زهيدا.

إذن فالبضائع تتعرض اثناء نقلها لأضرار يسيرة يمكن للطرفين الاتفاق على استبعادها من الضمان من اجل تفادي مصاريف المعاينة وغيرها<sup>3</sup>، كما أننا نجد مثيلا لهذا في التأمين على السفينة كذلك، وهي الأضرار التي تحدث للسفينة بفعل مرور الوقت والاستعمال، وهذه الأضرار أيضا لا تعوض بموجب وثيقة التأمين البحري إذ أنه من الأكيد والحتمي أن تتعرض السفينة لمثل هذه الأضرار بفعل الاستعمال و الاستغلال، مما ينقص من قيمتها، و لكن المؤمن لا يكون مسؤولا عن ذلك .

والإعفاء هو نسبة مئوية لا يتكفل بها المؤمن، وبالنظر إلى العلة الأساسية التي تفسره فان الإعفاء يأخذ احد الشكلين الآتيين :

الإعفاء الذي لن يأخذ بعين الاعتبار مطلقا و لن يتم احتساب التعويض إلا عندما تتجاوز الخسارة و تتعداه، و هنا نكون بصدد الإعفاء المدرك أو ما يعرف " la Franchise atteinte " <sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع السابق، ص 278.

<sup>2</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع نفسه، ص 279.

<sup>3</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع نفسه، ص 280.

<sup>4</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع السابق، ص 279.

والشكل الثاني هو الإعفاء الذي تحجز نسبته دائما عند كل تسوية يقوم بها المؤمن، وهذا ما يعرف بالإعفاء المطروح أو ما يعرف " la franchise dedinte " <sup>1</sup> ، والمقصود بالإعفاءات عموما هو إدخال بعض التعديلات على التزامات المؤمن في حالة وقوع الحادث المؤمن منه وتحميل المؤمن له لنسبة معينة من الأضرار التي تحصل <sup>2</sup>.

فالإعفاء هو تحديد يرد على مسؤولية المؤمن عن أضرار نشأت عن فعل خطر بحري مضمون والإعفاء النسبي في المقابل ليس تحديدا للحوادث المضمونة، وإنما هو تحديد للخسارات المترتبة عنها.

كما أن الإعفاءات تساعد على تخفيض معدل الأقساط، وتجعلها متوسطة الارتفاع، وذات قيمة متوسطة بحيث يقبل بها كل من المؤمن والمؤمن له، وتساهم في تخفيف الخلافات والمشاكل وتساعد المؤمن في التخلص من تحمل الأضرار الطفيفة، وتمنع المطالبات بالتعويض عن الخسائر قليلة الأهمية، حيث أن المطالبة بتعويض هذه الخسائر من شأنه عرقلة نشاط التامين.

وإعفاء المؤمن من الالتزام بضمان هذه النسب البسيطة من الخسائر التي قد تمس البضائع المؤمنة هو تطبيق للمبدأ القديم الذي يقضي بان القاضي لا يهتم بالصغائر، ومن تم قد وضع للمؤمن دفعا بعدم قبول دعوى المطالبة بالتعويض عن الحوادث الصغيرة، وتساعد وتساهم الإعفاءات النسبية على حث المؤمن له على بدل العناية و الجهد الكافي للمحافظة على الأشياء المؤمنة وتقادي الأخطار البحرية، أو الحد من أثارها، ما دام سيتحمل في النهاية جزءا منها، أو سيتحملها كلها عندما تكون الخسائر قليلة، ولهذا فانه سيجتهد في بدل العناية اللازمة من اجل الحفاظ على السفينة أو البضائع المؤمنة .

وإن الأصل في التامين البحري أن يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الخسائر التي تلحقه نتيجة تحقق حادث بحري مضمون بمقتضى الوثيقة أو القانون، بشرط ألا يتجاوز مبلغ التامين، ولا يلتزم المؤمن على الإطلاق بما يجاوز المبلغ المحدد في العقد مهما كان الضرر الحاصل، و يعتبر الإعفاء قيد يرد على مسؤولية المؤمن عن أضرار نشأت عن حوادث بحرية يلتزم بضمانها <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع نفسه، ص 280 .

<sup>2</sup> - المختار عطار، المرجع السابق، ص 396.

<sup>3</sup> - محمد بومدين اوراغ، المرجع السابق، ص 398.

## المطلب الثاني : إعادة التأمين

إعادة التأمين هي شكل من أشكال التأمين، و لكن لمعرفة أسباب و دواعي ظهوره لابد من تتبع تاريخه، والكيفية، والظروف التي ظهر بها أول مرة، وإعادة التأمين تتخذ عدة أشكال و أنواع وهي تمثل خيارات مفتوحة، ومتاحة أمام شركة التأمين.

إن عدم قدرة شركة التأمين على تغطية الخطر الذي أخذته على عاتقها يدفعها أحيانا إلى تأمين جزء منه، أو كله لدى شركة تأمين أخرى تمتلك إمكانيات مالية كافية لتغطيته، وهذا ما يعرف بإعادة التأمين.

وهذا المطلب قسم إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: تاريخ إعادة التأمين وأنواعه، و الفرع الثاني تحت عنوان: المبادئ القانونية لعقد إعادة التأمين.

### الفرع الأول: تاريخ إعادة التأمين و أنواعه

إن المتتبع لتاريخ إعادة التأمين يجد أن تاريخه يضرب بجذوره في أعماق التاريخ، وهو ليس وليد اليوم، لذلك لابد من استعراض تاريخه منذ بدايته الأولى، مروراً بجميع الفترات الزمنية التي مر بها تطوره.

وكذا التطرق لأنواعه وطرقه بالشرح و التفصيل، ونجد أنها ثلاثة طرق رئيسية هي على التوالي: طريقة إعادة التأمين الاختياري، طريقة إعادة التأمين الإتفاقي ( وهذه الطريقة تظم هي الأخرى نوعين رئيسيين هما، الاتفاقية النسبية، والاتفاقية غير النسبية)، وطريقة إعادة التأمين الإلزامي، وسنفصل فيها كلها فيما بعد.

إن أول فكرة يمكن اعتبارها بادرة من بوادر إعادة التأمين تعود إلى عام 1370 بين مؤمنين من مدينة جنوة الايطالية، بموجبها أعيد تأمين خطر الرحلة البحرية إلى جزيرة "سلايس" الواقعة في المحيط الأطلسي، ولكنها لم تتم على الأسس الفنية والتقنية الحالية الخاصة بإعادة التأمين، وكانت اقرب إلى الرهان منها إلى إعادة التأمين.

كذلك وجدت صياغة لإعادة التأمين البحري في مدينة "ريون" عام 1546، وفي هولندا عام 1575<sup>1</sup>.

وقد أجاز لويس الرابع عشر إعادة التأمين في فرنسا بقرار أصدره عام 1681، وفي عام 1720 حولت شركة تأمين في مدينة روتردام الهولندية أربع حالات تتعلق بإعادة التأمين إلى لندن.

<sup>1</sup> - عبد الله محمد علي الزبيدي، المرجع السابق، ص303.

ونظرا لكون إعادة التأمين كان يقوم على المضاربة، وعلى أساس غير فنية، أصدر البرلمان البريطاني عام 1746 قانونا يمنع إعادة التأمين البحري إلا في حالات نادرة تكمن في العجز المالي للمؤمن، أو إفلاسه، أو وفاته، و استمر المنع حتى عام 1864، وترتب على منع إعادة التأمين في إنجلترا خلال الفترة السابقة ازدهار وتطور التأمين المشترك الذي كانت تمارسه شركة اللويدز.

وصدرت قوانين محلية في ألمانيا، وبالتحديد في مدينة "هامبورغ" سنة 1731 تسمح بإعادة التأمين كذلك أجاز مرسوم التأمين السويدي إعادة التأمين سنة 1750.

وكانت إعادة التأمين تمارس إلى غاية هذه الفترة من قبل فروع تابعة لشركات التأمين المباشرة ذاتها، بمعنى لم يكن هناك شركات إعادة تأمين متخصصة ومستقلة، وفكرة إنشاء شركات إعادة تأمين متخصصة بدأت إثر حريق هامبورغ سنة 1842، حيث تأسست شركة كولون عام 1846 لإعادة التأمين الألمانية<sup>1</sup>، إلا أنها لم تمارس أعمالها إلا في عام 1852 وتعتبر أول شركة لإعادة التأمين.

وتبعا لذلك ظهرت عدة شركات ألمانية متخصصة مثل فرانكفورت عام 1856، وشركة magdeburger عام 1862.

وفي سويسرا تأسست أول شركة لإعادة التأمين عام 1863 وبقيت ناشطة حتى يومنا هذا.

لكن نظرا لانطواء الشركات السابقة داخل البلد الذي أنشأت فيها، أنشئت عام 1880 شركة ميونيخ لإعادة التأمين، وتعد أول شركة تمارس أعمال إعادة التأمين على النطاق الدولي، ووفقا لأسس فنية ورياضية، ولهذا يعتبر إنشاء هذه الشركة بداية التحول الهائل في عمليات إعادة التأمين وتوالى بعد ذلك ظهور شركات إعادة التأمين في ألمانيا حتى بلغت 44 شركة متخصصة في إعادة التأمين<sup>2</sup>.

وامتد التطور السريع إلى أمريكا حيث أنشئت أول شركة متخصصة في إعادة التأمين عام 1890، تلاها إنشاء عدة شركات، وكذا الأمر في روسيا، و النمسا، وباقي الدول الأوروبية الصناعية الأخرى

<sup>3</sup>

وتميز إنشاء شركات إعادة التأمين في إنجلترا بالبطء، ويعود ذلك للطبيعة الخاصة لهيئة اللويدز وللنظام المتبع فيها، فكانت الشركة التي تؤسس ما تلبث أن تنقضي، ومن الشركات الإنجليزية التي أنشئت في فترة لاحقة شركة mercantile and General عام 1970.

<sup>1</sup> - احمد سالم ملحم، (التأمين التعاوني) المرجع السابق، ص38.

<sup>2</sup> - عيد الله محمد علي الزبيدي، المرجع السابق، ص304.

<sup>3</sup> - احمد سالم ملحم، إعادة التأمين و تطبيقاتها في شركات التأمين الإسلامي، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2005، ص 113 .

وشهدت فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية عمليات اندماج بين شركات إعادة التأمين لأسباب ترجع إلى ارتفاع مصاريف الإدارة، وتكاليف الإنتاج<sup>1</sup>.

و يمكن تعريف عملية إعادة التأمين بأنها عملية تأمين المسؤوليات التي قبلتها شركة التأمين وتعاقبت عليها مع المؤمن له الأصلي المباشر لدى شركات متخصصة في إعادة التأمين، سواء كانت محلية، أو عربية، أو عالمية، مقابل تسديد أقساط بنسب معينة من الأخطار المؤمنة، وحسب نوع كل محفظة من هذه الأخطار، و التي تمثل مجموع المسؤولية من أقساط، وتعويضات لكل نوع من التأمين، مثل محافظ البحري، و محافظ الحريق، و أنواع التأمين الأخرى .

فالمراد بإعادة التأمين هو قيام شركة التأمين (المؤمن المباشر) بالتأمين لدى شركة أو شركات إعادة تأمين الخطر المؤمن مع المؤمن المعيد، فهي عقد تأمين جديد بين المؤمن و المؤمن المعيد.

وعرفها الأستاذ محمد كامل مرسي بأنها: "عقد بمقتضاه تلتزم إحدى شركات التأمين في تحمل أعباء المخاطر المؤمنة لدى شركة أخرى".

وعرفها الأستاذ زياد رمضان بأنها: "اتفاق بين هيئتين من هيئات التأمين (أي شركتين) تتعهد بمقتضاه إحدى الهيئتين (أي شركة إعادة التأمين) بتحمل جزء من العقد الذي تلتزم به الثانية (أي شركة التأمين المباشر) لأحد الأشخاص في مقابل مبلغ تدفعه الهيئة الثانية إلى الهيئة الأولى"<sup>2</sup>.

أما الدكتور سليمان بن تنيان فعرفها: "عملية فنية يقوم بموجبها المؤمن المباشر بتأمين جزء من الأخطار التي تعهد بتأمينها عند مؤمن آخر خوفا من عجزه عن تعويضها".

أما الدكتور الستار أبوغدة فيبين المراد بإعادة التأمين بأنها: "دفع شركة التأمين جزءا يتفق عليه من أقساط التأمين التي تحصل عليها من المؤمن له لشركة إعادة التأمين، تضمن لها نظير أقساط إعادة التأمين هذه مقابلة جزء من الخسائر فإذا وقع الخطر المؤمن ضده وطالب المؤمن له بتعويض ما لحقه من أضرار تدفع شركة التأمين كل الخسارة ثم تطالب شركة إعادة التأمين بدفع حصتها من التعويض حسب الاتفاق معها".

و يعرفها الدكتور محمد عثمان شبير بأنها: "قيام شركة التأمين الإسلامي بالتأمين على الأخطار التي يتعاون المؤمن لهم على ترميمها فيما بينهم لدى شركات إعادة التأمين العالمية مقابل أقساط تدفعها

<sup>1</sup> - عبد الله محمد علي الزبيدي، المرجع السابق، ص305.  
<sup>2</sup> - أحمد سالم ملحم، (التأمين التعاوني الإسلامي) المرجع السابق، ص43.

للشركة العالمية و تتحمل الأخيرة عن الأولى التعويضات التي يستحقها المؤمن لهم في حال وقوع الأخطار ."

وعرفها الدكتور سليمان بن ثنيان بأنها: "عملية فنية يقوم بموجبها المؤمن المباشر بتأمين جزء من الأخطار التي تعهد بتأمينها عند مؤمن آخر خوفا من عجزه عن تعويضها."

ومنه فانه يمكن تعريف إعادة التأمين بأنها: "عقد بين شركة التأمين المباشرة وشركة إعادة التأمين تلتزم بمقتضاه شركة التأمين المباشرة بدفع حصة من أقساط التأمين المستحقة من المؤمن لهم لشركة إعادة التأمين مقابل التزام شركة إعادة التأمين بتحمل حصة من المخاطر التي تلتزم بها شركة التأمين المباشر<sup>1</sup>."

والمشرع الجزائري قد أورد في الامر 95-07 تعريفا لعملية إعادة التأمين حيث تنص المادة 4 على ما يلي: "إن عقد أو معاهدة إعادة التأمين اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق شخص معيد للتأمين أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن عليها أو على جزء منها ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له ."

فالمشرع الجزائري يعتبر عقد إعادة التأمين اتفاقية بين شركة التأمين ومعيد التأمين، وإعادة التأمين هي عملية للتخلص من الأعباء، والمسؤوليات، والواجبات، التي تكون ملقاة على عاتق المؤمن الأصلي، حيث يقوم بوضعها على عاتق وكاهل معيد التأمين، سواء كان ذلك العبء جزئي أو كلي.

لكن في كل الأحوال والظروف يعتبر عقد التأمين الذي يربط المؤمن والمؤمن له مستقل تماما عن عقد إعادة التأمين الذي يربط شركة التأمين ومعيد التأمين، حيث أن المؤمن يقوم بكل التزاماته مع المؤمن له وفق ما جاء في العقد الذي وقع عليه الطرفين، والمؤمن يلجا إلى إعادة التأمين لكي يتجنب آثار الكوارث الكبيرة، كما أن قسط إعادة التأمين يكون اقل من قسط التأمين<sup>2</sup>، فإذا كان قسط التأمين 5% فان قسط إعادة التأمين يكون حوالي 3 أو 4%، بحيث يتبقى للمؤمن ربح 2% أو 1% و علة ذلك أن معيد التأمين يتحمل مصروفات و نفقات اقل من تلك التي يتحملها المؤمن .

فالمؤمن عليه أن ينفق مبالغ كبيرة في الإعلان و السمسرة، كما يجب أن يكون له وكلاء في الموانئ المختلفة للبحث عن المجهزين، والشاحنين، والمتعاقدين معهم، أما معيد التأمين فليس في حاجة إلى كل هذه النفقات، إذ يكفي أن يرسل منشورا إلى المؤمنين، وهم قليلو العدد مما يجعل مصروفاته ضئيلة، ويجعل قسط إعادة التأمين اقل من القسط الأول، وشركات التأمين تحدد مبلغا معيناً يكون حداً أعلى لا

<sup>1</sup> - احمد سالم ملحم، (إعادة التأمين و تطبيقاتها في شركات التأمين الإسلامي) المرجع السابق، ص 109 - 110 - 111 .

<sup>2</sup> - أحمد سالم ملحم، (التأمين التعاوني الإسلامي) المرجع السابق، ص 35-36.

يصح تجاوزه في التأمين على خطر واحد، و لكنها لا ترفض الأخطار التي تزيد على هذا الحد، بل تقبل جميع الأخطار التي تعرض عليها مهما بلغت قيمتها، وتعيد التأمين بما زاد عن الحد الأعلى، فإذا عقدت الشركة تأميناً بمبلغ يجاوز هذا الحد الأعلى حتى لا تفوت على نفسها صفقة رابحة، فإنها تلجأ إلى شركة أخرى للتأمين على الفائض.<sup>1</sup>

وأن الباعث على إعادة التأمين عجز شركات التأمين المباشر عن التأمين على الممتلكات ذات القيم المالية الضخمة كالسفن العملاقة، والتجهيزات الغالية، لأن تعويضاتها عند وقوع الخطر المؤمن منه تتجاوز إمكانياتها المالية، ولهذا فإنها تقوم بإعادة التأمين على تلك الأشياء ذات القيمة المالية الكبيرة لدى شركات إعادة التأمين للتغلب على الأخطار الجسيمة التي تتهددها، فإعادة التأمين تقدم لشركات التأمين المباشر الحماية عند حصول خسائر كبيرة في حال وقوع الخطر المؤمن منه، والذي تفوق تعويضاته المالية قدراتها وطاقاتها، و تعجز عنه إمكانياتها .

كما أن إعادة التأمين تمكن من زيادة الطاقة الاستيعابية لشركات التأمين المباشر في مجال قبول الأخطار لزيادة مكاسبها، ففي حالة قيام شركة التأمين المباشر بإعادة التأمين فإن العلاقة تتحدد فقط بين شركة التأمين المباشر وشركة إعادة التأمين، أما الطرف المؤمن لدى شركة التأمين المباشر فلا يتمتع بأية حقوق لدى شركة إعادة التأمين، وتنحصر علاقته بالشركة التي أمنت له فيما يتعلق بجبر الضرر عند حدوث الخطر المؤمن منه.<sup>2</sup>

فإعادة التأمين تهدف إلى حماية شركة التأمين الأصلية من الخسائر المحتملة لوثائقها، والخسارة المقصودة هي مبلغ التعويض الذي يتكفل المؤمن بإعطائه للمؤمن له إذا تحقق الخطر المضمون بموجب وثيقة التأمين، حيث انه عندما يدفع المؤمن هذا المبلغ فإنه يسجل خسارة في الجانب المالي له، أما إذا لم يتحقق الخطر فإنه يسجل ربحاً بعدم دفعه للتعويض، وبالتالي فشركة التأمين تحمي نفسها بتحويلها لتلك الخسائر المحتملة إلى معيد التأمين، إذ انه عندما يتحقق الخطر تأخذ شركة التأمين مبلغ التعويض من معيد التأمين، وبالتالي تتجنب تحمل مبالغ لا طاقة لها بتحملها.<sup>3</sup>

وقيام شركة التأمين بإسناد أعمالها أو نسبة منها لشركات إعادة التأمين الهدف منه المحافظة على سلامة مركزها المالي، والإيفاء بالتزاماتها التعاقدية اتجاه المؤمن له في حالة نشوء مطالبات بالتعويض.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 64.

<sup>2</sup> - احمد سالم ملحم، المرجع السابق، ص 115-116.

<sup>3</sup> - نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، عدم وجود السنة، ص 2.

ونجد انه مهما بلغت الطاقة المالية لشركة التامين، ومهما كبر حجم أعمالها، وخبرتها، فلا بد في بعض الحالات أن تلجا إلى إعادة تامين جزء من أعمالها لتحقيق الموازنة، والاستقرار في تلك الأعمال.

وعند قيام المؤمن بإعادة التامين لابد أن يكون للمؤمن المباشر مصلحة في إعادة التامين مثله في ذلك مثل المؤمن له الذي لابد أن تكون له مصلحة في التامين على الشيء المؤمن عليه.

وتلزم شركة التامين الأصلية بإعطاء كل البيانات المتعلقة بالشيء المراد إعادة التامين عليه ويبطل عقد إعادة التامين إذا ثبت أن المؤمن أخفى بيانات جوهرية عن معيد التامين.

كما يجب أن يكون موضوع إعادة التامين موجودا وقت إبرام عقد إعادة التامين، لان موضوع العقد الأخير ما هو إلا موضوع عقد التامين الأصلي، وسريان عقد إعادة التامين الأصلي لابد أن يكون بوجود الشيء المؤمن عليه.

وتعتبر جميع عقود التامين البحري من عقود التعويض، وعقد إعادة التامين لا يخرج عن هذا الاعتبار.<sup>1</sup>

وعقد إعادة التامين عقد مستقل و منفصل تماما عن عقد التامين الأصلي، و لكن إذا كان هناك تعديلات ما في عقد التامين الأصلي فانه يجب أن يتم بموافقة معيد التامين، فإذا ظهر لمعيد التامين أن عقد التامين الأصلي أدخلت عليه تعديلات اعتبرت في نظره جوهرية و لم يبلغ عنها، فله الحق في إبطال عقد إعادة التامين.

إن إعادة التامين أصبحت عملية منظمة وتقوم على قواعد و أسس فنية، و تقنيات ثابتة، و حددت طرق معينة يتم وفقها إعادة التامين.

#### أولاً: طريقة إعادة التامين الاختياري

تعتبر هذه الطريقة هي الأساس الذي بني عليه نظام إعادة التامين، وقد وصفت هذه الطريقة من إعادة التامين بعبارة (Facultative) التي تعني باللغة العربية (الاختيار، الإرادي) للدلالة على أن كل طرف من طرفي العلاقة يملك كامل حريته، فالمؤمن حر في انتقاء الخطر الذي ينوي عرضه على معيد التامين، كما انه ليس ملزماً بإسناد جميع ما لديه من اخطار إلى ذات المعيد نفسه، وشركة التامين المعيدة إذا تكفلت بإعادة تامين كل ما أسندت إليها شركة التامين هنا تعتبر عملية إعادة التامين قد

<sup>1</sup> - جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 326 – 327.



انتهت، وفي حالة قبول معيد التامين لجزء فقط فان شركة التامين تقوم بعرض ما تبقى لديها على شركة أخرى من شركات إعادة التامين، وهكذا تستمر العملية حتى تستطيع شركة التامين الأصلية إعادة تامين كامل النسبة التي تزيد عن طاقتها، وشركة التامين المباشر لها أن تنتقل بأخطارها من معيد تامين لأخر، وفي هذه الحالة المهم أن يتمكن من إعادة تامين كل النسبة التي تزيد عن طاقته، وهو الهدف الذي ينبغي تحقيقه بغض النظر عن الشركة التي تعيد التامين، وما إذا كانت شركة واحدة أم عدة شركات .

ومعيد التامين بدوره يملك كامل الحق في قبول الخطر المعروض عليه أو رفضه<sup>1</sup>، كما له أن يطلب من المؤمن المباشر أن يصرح له بجميع الظروف المادية المؤثرة في الخطر، والتي اعتمدها في تحديد شروط التامين، والسعر الذي احتسب قسط التامين على أساسه، و ذلك لتمكينه من دراسة الخطر، واتخاذ القرار بقبوله أو رفضه، و يترتب على هذه الحرية المتاحة والتي يتمتع بها كلا الطرفين أن كل خطر يراد إسناده لمعيد التامين الاختياري يجب أن يعامل بشكل مستقل عن الأخطار الأخرى التي ينوي المؤمن المباشر إسنادها إلى ذات المعيد، وعندما يقبل معيد التامين تغطية خطر معين فان العقد الذي ينشأ يتمحور حول هذا الخطر فقط دون سواه .<sup>2</sup>

ومن مزايا هذه الطريقة أنها تمكن شركة التامين من قبول الأخطار مهما كانت كبيرة، ما دامت لن تتحمل مسؤولية تعويض تلك الأخطار إن وقعت لوحدها، فهي تقوم من خلال إعادة التامين بتقاسم التعويضات مع واحدة أو أكثر من شركات إعادة التامين، وهذا يمكنها من قبول اخطار عديدة في وقت واحد مما يدر عليها أرباح كثيرة .

لكن من عيوبها أنها طريقة مطولة ومعقدة، بحيث يضطر المؤمن إلى عرض عملياته على أكثر من شركة إعادة تامين.

وتتم عملية إعادة التامين الاختياري بطلب يتقدم به المؤمن المباشر إلى معيد التامين الاختياري يتضمن وصفا للخطر المراد تغطيته، وقيمة تأمينه، والسعر الذي احتسب قسط التامين على أساسه واسم المؤمن له الأصلي، وفترة التغطية المطلوبة.

وفي حال قبول معيد التامين تغطية الخطر، عليه إصدار وثيقة لإعادة التامين، وتكون هذه الوثيقة مطابقة في شروطها لوثيقة التامين الأصلية، وتتضمن بيان نسبة الخطر المسند، وسقف التغطية.

<sup>1</sup> - إبراهيم محمد مهدي، التأمين ورياضياته( الخطر والتأمين)، الطبعة الأولى، المكتبة العصرية ، مصر، 2010، ص429.  
<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري، إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2008، ص 59.

ويستمر سريان وثيقة التامين الاختياري لنفس فترة سريان الوثيقة الأصلية، ويجوز الاتفاق على أن تجدد تلقائيا كلما جددت الوثيقة الأصلية، ما لم يقر المؤمن المباشر بإخطار معيد التامين بخلاف ذلك، ويجب أن يكون الإخطار مكتوب، وقبل نهاية فترة العقد<sup>1</sup>.

إعادة التامين الاختياري مرهون بشرطين اثنين هما:

- أن تكون الخسارة المعوض عنها من قبل المؤمن المباشر خسارة مشمولة بغطاء وثيقة التامين الأصلية، وأن يكون المؤمن المباشر مسؤولا عن تعويضها طبقا لتلك الوثيقة .
- أن تكون الخسارة المذكورة مشمولة بغطاء وثيقة إعادة التامين الاختياري، وقد قام القضاء الانجليزي بتفسير مدلول هذين الشرطين، بان شروط وثيقة إعادة التامين الاختياري يجب الالتزام بها بدقة، فلا تنهض مسؤولية معيد التامين الاختياري إذا قام المؤمن المباشر بدفع تعويض هو غير مسؤول عن دفعه بمقتضى شروط وثيقة التامين الأصلية، وأن معيد التامين ملزم بان يعوض المؤمن المباشر فقط في حالة كون هذا الأخير مسؤولا عن التعويض بموجب الوثيقة التي ابرمها .

وفي قضية خلاصتها أن المؤمن المباشر في وثيقة تامين تغطي سفينة قد قصر إعادة التامين فيها على حالة الخسارة الكلية التقديرية، وقد نصت وثيقة التامين الأصلية على أن تعتمد قيمة التامين باعتبارها تمثل كلفة الإصلاح لتقدير ما إذا كانت الخسارة الكلية التقديرية متحققة أم لا، غير أن وثيقة إعادة التامين لم تتضمن مثل هذا التحديد، وأثناء سريان وثيقة التامين الأصلية تعرضت السفينة لحادث بحري ألحق بها أضرار جسيمة، فقرر المؤمن له ترك السفينة والتخلي، معتبرا قيمتها الفعلية قبل تعرضها للحادث وليس قيمة تأمينها المشروطة في وثيقة التامين مقياسا لكلفة التصليح، فدفع التعويض عن الخسارة الكلية التقديرية، غير أن التعويض على أساس الخسارة الكلية التقديرية وفقا لشروط وثيقة التامين، وعند عرض النزاع على القضاء قضت المحكمة برد دعوى المؤمن المباشر لأن التعويض الذي دفعه لم يكن عن خسارة كلية تقديرية وفقا للمقياس المحدد في وثيقة التامين<sup>2</sup>.

وفي حالة ما إذا حصل خلاف بين المؤمن المباشر و المؤمن له حول مقدار مبلغ التعويض أو حول ما إذا كانت الخسارة المتحققة هي خسارة جزئية أم تدخل في عداد الخسائر الكلية، ثم توصل الطرفان إلى حل وسط بأن تنازل كل منهما عن بعض مطالبه، وعقدت مصالحة بينهما على هذه الأسس، فهل تلزم مثل هذه المصالحة معيد التامين الاختياري؟

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التامين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 59-60.  
<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التامين بين النظرية و التطبيق) المرجع نفسه، ص 62-63.

الجواب على هذا التساؤل هو: أن معيد التأمين الاختياري يعتبر ملزماً بنتائج هذه المصالحة لأن الخلاف لا يتعلق بمسؤولية أو عدم مسؤولية المؤمن عن دفع التعويض، فمسؤوليته ثابتة بموجب شروط وثيقة التأمين وأن الخلاف ينحصر بمبلغ التعويض فقط، وهذا نفس ما قضت به إحدى المحاكم الانجليزية، إذ جاء في قرارها في قضية حسمت من قبل خلاصتها: أن المؤمن المباشر استلم إخطاراً بالتخلي من المؤمن له على أساس تحقق حالة الخسارة الكلية التقديرية للسفينة وبعد أن تثبت من الأجر بأحقية المطالبة، عقد صلح مع المؤمن له بأن يدفع له 66% من قيمة التأمين ويتخلى له عن حطام السفينة، وعند مطالبة معيد التأمين بنصيبه من مبلغ التعويض رفض الدفع بحجة أن التعويض المطالب به كان عن خسارة جزئية، فقضت المحكمة بالإزام معيد التأمين بدفع نصيبه من مبلغ التعويض و قد جاء في قرار الحكم " إن على المدعى عليه أن يتبع المصالحة التي أبرمها المدعي بدفعه 66% من قيمة التأمين عن خسارة كلية تقديرية متحققة فعلاً " <sup>1</sup>.

#### ثانياً : إعادة التأمين الاتفاقي

إن هذه الطريقة هي أحدث الطرق، وأكثرها تطوراً لإعادة التأمين، إذ يجعل من عملية الإسناد عملية تلقائية، لا تتطلب التفاوض مع معيد التأمين عن كل خطر يريد المؤمن المباشر إسناده، وهذه الطريقة مفيدة جداً في تغطية جميع الأخطار من الصنف المشمول بحكم الاتفاقية<sup>2</sup>، وهذا الأمر يبسر مهمة الشركة المسندة، ولذلك نجد أن جميع محافظ أخطار شركات التأمين المباشر مغطاة في الوقت الحاضر بإعادة التأمين الاتفاقي، ولا تشد عن هذه القاعدة إلا بعض الأخطار التي يرى المؤمن المباشر أن استبعادها من غطاء الاتفاقية وإعادة تأمينها اختياريًا يحقق مصلحة له ولمعيد التأمين الاتفاقي، وتنوعت صيغها لكي تتلاءم مع مختلف أصناف الأخطار، ولكي ينتقي المؤمن المباشر منها ما يكون ملائم له متماشياً مع مصلحته .

وعقد التأمين الاتفاقي يغطي مجموعة ضخمة من الأخطار بصرف النظر عن اختلاف طبيعتها وقيم تأمينها، وقابلية وعائها للتعرض، وتخضع تغطية جميع هذه الأخطار لشروط محددة لا تتغير بالنسبة لكل خطر من الأخطار المسندة، ويترتب على هذه الميزات التي يمتاز بها إعادة التأمين الاتفاقي آثار إيجابية بالنسبة لطرفي الاتفاقية، فشركة التأمين المباشر تكون على ثقة بأن جميع الأخطار التي تكفلت بتغطيتها بموجب العقود التي وقعتها من المؤمن لهم ستكون مغطاة تلقائياً بإعادة التأمين، بصرف النظر عن طبيعتها، وقيمة تأمينها إلا ما كان منها يتجاوز سقف الاتفاقية، أو ما استثنته بنص صريح فيها، وهو ما يمكن أن يغطي عن طريق إعادة التأمين الاختياري حتى يبقى ذلك

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 65 - 66 - 67 .  
<sup>2</sup> - إبراهيم محمد مهدي، المرجع السابق، ص 431.

الجزء بلا تغطية، وبالنسبة لمعيد التأمين فإن هذا التنوع في طريقة إعادة التأمين الاتفاقي يساعده على تكوين محافظ أخطار متوازنة، يتحكم فيها قانون الأعداد الكبرى<sup>1</sup>.

فهذا النوع يوفر تسهيلات تلقائية سريعة لشركة التأمين لقبول الأخطار التي يتم التأمين عليها وإعادة التأمين الاتفاقي يضم نوعين رئيسيين هما : الاتفاقية النسبية، والاتفاقية غير النسبية .

### أ- الاتفاقية النسبية

يمكن أن نعرف هذه الاتفاقية بأنها قائمة على أساس التعامل النسبي من حيث الالتزامات والحقوق ما بين شركة التأمين ومعيد التأمين، فيما يتعلق بالأقساط والتعويضات<sup>2</sup>، سواء كان الاحتساب وفق مبالغ، أو نسبة مئوية، وبالطرق التالية :

#### 1. طريقة المشاركة

إن اتفاقية المشاركة تقسم الخطر حسب قيمة تأمينه ، وتتم عملية المقاسمة على أساس نسبة مئوية من قيمة تأمين كل خطر من أخطار المحفظة التأمينية المشمولة بالاتفاقية، فالمؤمن المباشر يحتفظ لحسابه الخاص بنسبة مئوية محددة، والتي يرى أنه قادر على التكفل بها، وتغطية تعويضها في حالة تحقق الخطر، والنسبة المئوية المتبقية من قيمة الخطر هي نسبة لا طاقة للمؤمن المباشر على تحملها، وتزيد عن إمكانياته وقدراته المالية، لذلك تنازل عن هذه النسبة إلى معيد التأمين حتى يشارك معه في تحمل أعباء هذه الأخطار، وكذا تقاسم المسؤولية كل بنسبته عن نتائج الخطر، وعند تحقق الخطر ووقوع الخسارة يتحمل المؤمن المباشر الخسارة التي تساوي النسبة المئوية التي احتفظ بها لنفسه، و يتحمل معيد التأمين ما تبقى من خسارة بمقدار النسبة المئوية التي أخذها على عاتقه<sup>3</sup>.

واتفاقية المشاركة من الاتفاقيات المفضلة من قبل معيد التأمين، لأنها تجعل الطرفين متشاركين في الوقوف على أرضية واحدة، وبموجبها لا تملك الشركة المسندة الحق في انتقاء الأخطار، بل تكون ملزمة في أن تحتفظ لنفسها بالنصيب المحدد لها من جميع الأخطار الجيدة منها والرديئة سواء كانت قيم تأمينها عالية أم منخفضة، وأن تسند إلى معيد التأمين نصيبه المحدد من جميع هذه الأخطار، إضافة إلى ذلك فإن معيد التأمين في حالة تضمن الاتفاقية شرطا يحدد حدا أعلى لمبلغ الحصة المسندة له فإنه بهذا يدفع عن نفسه عبئ المسؤولية الثقيلة الناجمة عن الأخطار التي تتميز بقيم تأمين عالية،

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 75 – 76 .

<sup>2</sup> - إبراهيم محمد مهدي، المرجع نفسه، ص 435-436.

<sup>3</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 77 .

وهو بذلك يكون قد حدد حداً أعلى لمسؤوليته في الوقت الذي تكون فيه مسؤولية الشركة المسندة محددة بالمبلغ الذي يغطي كامل نسبتها المئوية من قيمة تأمين الخطر .

أما بالنسبة لعيوب هذه الاتفاقية فأهمها: أن الشركة المسندة تخسر جزءاً كبيراً من أقساط التأمين المقابلة للأخطار ذات قيم التأمين المنخفضة، والتي بإمكانها حسب قدراتها المالية أن تحتفظ بها كاملة لحسابها، إذ أنها تتقاسم حصيلة أقساط التأمين الإجمالية الصافية مع معيد التأمين بنفس نسبة تقاسم الخطر، وبذلك تخسر جزءاً كبيراً من أقساط التأمين المقابلة للأخطار ذات قيم التأمين المنخفضة، وليس هناك قاعدة ثابتة ومحددة تحدد النسبة المئوية التي يحتفظ بها المؤمن المباشر لحسابه الخاص، ومسؤوليته عن نتائج الخطر ليست ثابتة ومعينة بشكل قاطع ونهائي في كل الحالات والظروف، إذ تتصاعد كلما تصاعدت قيمة تأمين الخطر، وتنخفض بانخفاضها.

وهذا النوع من الاتفاقيات لا يكون ذا جدوى بالنسبة للمحافظ التي تضم أعداداً قليلة من الأخطار عالية القيمة وعالية التعرض، أو عند وجود أعداد كثيرة من الأخطار المنخفضة أو المعتدلة القيمة والتعرض، حيث أن هذه الاتفاقية تعمل فقط على تحجيم المحفظة دون أن تؤثر في نفقات قيم الأخطار، وهذا يبقى عدم التوازن قائماً بالنسبة لمقدار احتفاظ المؤمن المباشر، فهو إن غالى وبالغ في زيادة نسبة احتفاظه عرض نفسه في هذه الحالة لخسارة قد لا تساعد مقدرته المالية على تحملها، أو بالغ في المقابل في تخفيض هذه النسبة فإنه سيخسر جزءاً كبيراً من أقساط التأمين.

وفي بعض الحالات فإن معيد التأمين إذا وجد أن المؤمن المباشر قد احتفظ بنسبة ضئيلة فهو الآخر يلجأ إلى المبالغة في تخفيض سقف مسؤوليته، ويشترط ألا تتجاوز النسبة التي يغطيها مبلغاً معيناً، وهذا ما يضطر ويَجبر المؤمن المباشر إلى اللجوء إلى إعادة التأمين الاختياري لتغطية تلك النسبة المتبقية، والتي لم يقبل معيد التأمين تحملها بموجب الاتفاقية<sup>1</sup>، وتخضع العلاقة بين المؤمن المباشر و معيد التأمين بموجب اتفاقية المشاركة للضوابط التالية :

\* تبدأ مسؤولية معيد التأمين عن جزء و نسبة الخطر المسندة إليه في نفس الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية المؤمن المباشر، وتكون المسؤوليتين متطابقتين من جميع الوجوه كل بمقدار نسبته المئوية من قيمة تأمين الخطر، وضمن سقف الإسناد، ويكون معيد التأمين ملزماً بجميع الشروط والأحكام المنصوص عليها في وثيقة التأمين الأصلية، وتستمر مسؤوليته طيلة فترة سريان عقد التأمين الأصلي

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 79 - 80 .

\* يجب على المؤمن المباشر أن يزود معيد التأمين بشكل دوري بكشف يتضمن عمليات الإسناد التي قام بها، و أن يزوده بكشف يبين معدل لكل ما يحصل من إلغاء، أو تغيير، أو تعديل للأخطار المسندة.

\* وللمؤمن المباشر كامل الحق في أن يدفع التعويض أو يبرم صلحا بخصوصه، و له أن يدفع ويعارض ويباشر أي إجراء قانوني أو قضائي، و أن ينفق أي مصاريف يراها ضرورية لعملية التسوية، ومعيد التأمين يتبع قرار المؤمن المباشر، ويتحمل ما يصيبه من مصاريف، والنفقات بنسبة النسبة المئوية التي يتحملها .

\* يلتزم معيد التأمين أن يدفع للمؤمن المباشر عمولة بالنسبة المتفق عليها، من أصل صافي أقساط التأمين المقابلة لجزء الأخطار التي أسندت إليه<sup>1</sup>.

## 2. اتفاقية الفائض

وتعتبر هذه الاتفاقية من أكثر الاتفاقيات ملائمة لتغطية أغلب المحافظ، وتختلف هذه الاتفاقية عن اتفاقية المشاركة في أن المؤمن المباشر لا يلتزم بمقتضاها بأن يسند لمعيد التأمين جميع الأخطار التي اكتتبت بها أيا كانت قيمة تأمينها، بل ينحصر التزامه بأن يسند جزء من الأخطار التي تتجاوز قيم تأمينها مبلغا معيناً .

ولا يشترط أن يكون احتفاظ المؤمن المباشر واحد بالنسبة لجميع أصناف أخطار المحفظة التأمينية، بل يجوز له أن يحدد احتفاظا لكل صنف من الأخطار حسب طبيعتها، وفي هذه الحالة يجب أن يلحق بالاتفاقية جدول بأصناف الأخطار، ومقدار الاحتفاظ، وخط الفائض، وسقفه لكل صنف.

وفي هذه الطريقة يجب على المؤمن المباشر أن يشترط الفائض إلى عدد من الخطوط يمثل مضاعفات مبلغ الاحتفاظ، و يتم تحديد عدد الخطوط التي تفيض عن خط الاحتفاظ طبقا لحاجته مع الأخذ بعين الاعتبار قيم<sup>2</sup> تأمين الأخطار التي يتوقع الاكتتاب بها، وأعلى قيم تأمين تحتويها محفظته، وهنا يقوم المؤمن المباشر بالاحتفاظ بجزء من مبلغ التأمين، وهذا الجزء يسمى الخط، أما باقي مبلغ التأمين فيسمى بالفائض، ويتم تقسيمه إلى عدة خطوط على أساس الجزء المحتفظ به لدى المؤمن المباشر، ويتم توزيع هذه الخطوط لدى معيد التأمين الذي تشمله اتفاقية إعادة التأمين<sup>3</sup>.

وتحديد خطوط الفائض الأول بعشرة خطوط ليس قاعدة ثابتة لا يمكن الخروج عنها، وإنما هذا التحديد يعتمد على عاملين، أولهما مقدار مبلغ الاحتفاظ، إذ أنه كلما قل مبلغ الاحتفاظ زاد عدد خطوط

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 85 - 86 - 87 .

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع نفسه، ص 90 - 91 .

<sup>3</sup> - إبراهيم محمد مهدي، المرجع السابق، ص441.

الفائض ضمن سقف معين، والعامل الثاني هو حجم المحفظة التأمينية، ومقدار قيمة أعلى خطر فيها، إذ أنه كلما زادت قيم تأمين أخطار المحفظة ارتفع سقف الاتفاقية، والأمر الذي يؤدي إلى زيادة عدد خطوط الفائض.

ولكي لا يضطر المؤمن المباشر إلى اللجوء إلى إعادة التأمين الاختياري فإن بإمكانه أن يجزئ فائض الخطر إلى فائض أول وفائض ثاني، وبهذا يبرم المؤمن المباشر اتفاقية ثانية لتغطية الفائض الثاني الذي يتجاوز سقف اتفاقية الفائض الأول، وتعرف هذه الاتفاقية باتفاقية الفائض الثاني، ويجب أن يكون الفائض الثاني من مضاعفات مبلغ الاحتفاظ أيضاً، لكن لا يشترط أن يكون عدد خطوطه بمقدار خطوط الفائض الأول، بل يتحدد عدد هذه الخطوط وفقاً للحاجة التي يفرضها مقدار تجاوز قيمة الأخطار لسقف اتفاقية الفائض الأول .

وتتصف اتفاقية الفائض بتدرج المسؤولية بين المؤمن المباشر ومعيد تأمين الفائض الأول والفائض الثاني، وذلك بأن يتحمل المؤمن المباشر المسؤولية الكاملة و بمفرده عن جميع الأخطار التي قيمة تأمينها ضمن شريحة احتفاظه، أما بالنسبة للأخطار التي يتجاوز مبلغ تأمينها هذه الشريحة فإن المؤمن المباشر يتحمل المسؤولية عنها بمقدار مبلغ احتفاظه، و يتحمل معيد تأمين الفائض الأول ما يفيض عن ذلك وضمن حدود خطوط هذا الفائض، وتأتي مسؤولية معيد تأمين الفائض الثاني بعد أن يتم استغراق مبلغ الاحتفاظ وسقف اتفاقية الفائض الأول .

وبنفس الطريقة التي يتم فيها تجزئة الخطر وتحديد مقدار الفائض الأول، والفائض الثاني، حيث يتم مقاسمة حصيلة أقساط التأمين بين المؤمن المباشر ومعيد التأمين، فيحتفظ المؤمن المباشر بمقدار يتناسب مع شريحة احتفاظه، ويدفع لكل من معيد تأمين الفائض الأول والثاني المقدار الذي يتناسب مع خطوط الفائض المسندة إليهم، ونجد أنه من مميزات اتفاقيات الفائض على اختلاف أنواعها تتمثل في كونها عاملاً مؤثراً جداً في تحقيق توازن المحفظة التأمينية، فهي تعمل على قطع الرؤوس العالية لأخطار المحفظة، وجعل الخط البياني لمسؤولية المؤمن المباشر خطأ أفقياً لا يتجاوز رقماً معيناً، أياً كانت قيمة تأمين الخطر<sup>1</sup> .

كما أن خطوط الفائض تستوعب أخطاراً عديدة، حيث أن لكل خط حدود مسؤولية بمبلغ معين وبالتالي تستطيع الاتفاقية أن تمتص عمليات التأمين تباعاً مهما بلغت كثرتها العددية، وبشكل متوازن ضمن خطوطها .

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 93-94-95 .

وينفرد التأمين البحري باتفاقية فائض خاصة به، ويطلق عليها اتفاقية تجاوز خط الاحتفاظ وبموجبها لا يتجزأ الفائض إلى خطوط تمثل مضاعفات مبلغ الاحتفاظ، بل أن ما يتجاوز مبلغ الاحتفاظ من مبالغ تأمين الأخطار يعتبر هو الفائض، ويتم إسناد هذا الفائض بكامله إلى معيد تأمين واحد، أو يسند إلى عدد معيدي التأمين بنسب مئوية، والغالب أن تبرم هذه الإتفاقية لتغطية فرع البضائع، و أحيانا لتغطية هياكل السفن، ولا يشترط في هذا النوع من الاتفاقيات أن يكون مبلغ الاحتفاظ واحدا بالنسبة لجميع الأخطار، بل أنه قد يختلف الاحتفاظ، وكذلك مبلغ الفائض القابل للإسناد من قيمة تأمين كل وثيقة تأمين، وباختلاف السفن الناقلة للبضائع حسب ارتباطها بخط بحري منتظم، ومستوى كفاءة إدارتها، وتصنيفها وفقا لنظام تصنيف السفن التجارية، لهذا يلحق بالاتفاقية جدول يتضمن تفاصيل الاحتفاظ، والفائض الذي يجب إسناده<sup>1</sup>.

وفي هذا النوع أيضا تبدأ مسؤولية معيدة التأمين مع بدأ مسؤولية المؤمن المباشر، وتستمر طيلة فترة العقد الأصلي .

ويجب على المؤمن المباشر أن يزود معيد التأمين بجميع المعلومات المتعلقة بالتغيرات والتعديلات التي تطرأ على عقد التأمين الأصلي .

#### **ب- الاتفاقية غير النسبية**

إن هذا النوع من الاتفاقيات يعتبر من الصيغ المتقدمة في أعمال التأمين، و تلجأ إليه شركات التأمين للحماية من الخسائر الجسيمة في بعض الحالات لأنه يتضمن شقين من الخسائر الاعتيادية والكوارثية، و في حالة تراكم الأخطار، والاتفاقية غير النسبية تتضمن نوعين هما :

#### **1- اتفاقية زيادة الخسارة**

تعتبر طريقة زيادة الخسارة من أحدث الطرق لإعادة التأمين، و أكثرها ملائمة لمتطلبات المؤمن المباشر، فهي فضلا عن كونها تصلح لتغطية كافة فروع التأمين خصوصا تلك الفروع التي تتضمن أخطارا شاذة، و شديدة التدمير، أو أخطارا تتصف بخسائر كارثية منتشرة، أو ذات أوعية على درجة عالية من التعرض، أو حالات من تجمع و تراكم الأخطار، فإن هذه الطريقة تعتبر أقل كلفة من بقية طرق إعادة التأمين .

وتتميز هذه الطريقة بأنها لا تقوم على أساس مقاسمة الخطر بين المؤمن المباشر و معيد التأمين حسب قيمة تأمينه، إذ يحتفظ المؤمن المباشر لنفسه بكامل أخطار محفظته، وبذلك يكون من نصيبه

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع نفسه، ص 97- 98 .



الجزء الأكبر من حصيلة أقساط التأمين لتلك المحفظة، أو الفرع المغطى بالاتفاقية، كما يوفر على نفسه الكثير من الأعمال المكتبية، و ما تنطوي عليه من نفقات، و تنحصر العلاقة بينه و بين معيد التأمين في تقاسم الخسارة الناتجة عن هذه الأخطار وفقا للمقدار المحدد في الاتفاقية، و ذلك مقابل نسبة ضئيلة من مجموع أقساط تأمين المحفظة، أو الفرع المغطى بها <sup>1</sup>.

وبموجب اتفاقية إعادة تأمين تجاوز الخسائر تكون إستردادات الشركة المتنازلة من المعيد متاحة وممكنة عندما تزيد الخسارة الأصلية أو التعويض الذي تدفعه شركة التأمين إلى المؤمن له عن حد معين، و متفق عليه في عقد تجاوز الخسائر، ولذلك فإن المعيد سيكون مسؤولا عن مبلغ الخسارة الذي يزيد عن احتفاظ الشركة المتنازلة، و بحد أقصى متفق عليه، و محدد في عقد تجاوز الخسائر و من هنا جاءت تسمية هذا النوع من إعادة التأمين، لأن الاحتفاظ و مسؤولية المعيد يعتمدا على أساس الخسارة .

وفي إعادة التأمين النسبي يكون أساس توزيع الخسارة هو حصة كل طرف من مبلغ التأمين منسوبة إلى مبلغ التأمين الكلي، الأمر الذي لا يحدث في إعادة التأمين اللانسبي، لأن أساس توزيع الخسارة هو مبلغ ثابت و متفق عليه في عقد تجاوز الخسارة يسمى التحمل أو الاحتفاظ، تتحمله الشركة المتنازلة أولا ثم يتحمل المعيد ما زاد عن التحمل، أو الاحتفاظ، و بحد أقصى متفق عليه في عقد تجاوز الخسائر، و في مقابل تلك الحماية فإن المؤمن المباشر يدفع إلى معيد التأمين قسط أو مبلغ من المال يتم تحديده طبقا لطرق التسعيرة المعتمدة، و معيد التأمين لا يكون مسؤولا طالما كانت الخسارة الأصلية أقل من التحمل أو الاحتفاظ، فإذا زادت الخسارة الأصلية عن التحمل أو الاحتفاظ فإن المعيد يدفع ما زاد على هذا التحمل، و بحد أقصى متفق عليه في العقد يسمى حد المسؤولية <sup>2</sup>.

والمؤمن المباشر غير ملزم بإخطار معيد التأمين دوريا بعمليات التأمين التي يجريها كما هو الحال في إعادة التأمين بموجب اتفاقيات المشاركة و الفائض، إلا أنه يلتزم بأن يشعر معيد التأمين خلال فترة معقولة بأي مطالبة بتعويض يتجاوز مبلغها حدود الاحتفاظ الأساسي للمؤمن المباشر .

وتبدأ مسؤولية معيد التأمين اتجاه المؤمن المباشر عن الخسارة الزائدة عن شريحة الاحتفاظ الأساسي فور قيام مسؤولية هذا الأخير اتجاه المؤمن له عن تعويض الخسارة المتحققة، و لا يملك معيد التأمين أي حقا في مناقشة شروط و وثائق التأمين التي تم اعتمادها من قبل المؤمن المباشر أو الاعتراض، و يترتب على ذلك أن يصبح معيد التأمين ملزما بإتباع قرار المؤمن المباشر في تسوية طلبات التعويض أيا كان مبلغها لكن بتوفر الشروط التالية :

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 113 .  
<sup>2</sup> - نبيل مختار ، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، دون سنة، ص 115 - 116 .

- يشترط أن يكون تصرف المؤمن المباشر في إجراء هذه التسوية أو رفض طلب التعويض قد تم بنفس الطريقة كما لو كان سيتحمل مبلغ التعويض بمفرده.

- إذا كان هناك شك لدى المؤمن المباشر في أحقية المطالبة بتعويض يتجاوز حدود احتفاظه الأساسي، فعليه قبل الدخول في خصومة مع المؤمن له حول ذلك أن يحصل على موافقة معيد التأمين على الدخول في مثل هذه الخصومة.

- إن بعض صور اتفاقيات زيادة الخسارة تتضمن ما يعرف بشرط الكلفة، و يتعلق هذا الشرط بالمصاريف القضائية التي قد تنفق في حالة ما إذا رفع نزاع حول التعويض إلى القضاء، و بموجب هذا الشرط يجب على المؤمن المباشر أن يحصل على موافقة معيد التأمين مسبقاً على دفع أي مصاريف قضائية، و إن صدور هذه الموافقة يعتبر أساساً لتحمل معيد التأمين نصيبه من هذه المصاريف، و في حالة الموافقة فإن هذه المصاريف يتحملها كلا الطرفين بشكل نسبي حسب نسبة مسؤوليته من أصل مبلغ التعويض<sup>1</sup>.

## 2 – اتفاقية وقف الخسائر

إن الغرض من اتفاقية وقف الخسائر هو حماية الشركة المتنازلة ضد التكرار الشديد و غير المتوقع للخسائر العادية اليومية خلال سنة واحدة، و معيد التأمين يجب أن يدفع مبلغ الخسائر الذي يزيد عن التحمل<sup>2</sup>.

وفي هذا النوع يجب أن يكون تحمل المؤمن المباشر في مستوى مرتفع حتى يكون المؤمن المباشر في حالة خسارة حقيقية قبل أن يحصل أي مبالغ من المعيد، و يلجأ إلى هذه الاتفاقية في حالة التذبذبات الكبيرة في نسبة الخسائر من سنة إلى أخرى<sup>3</sup>.

وفي إعادة تأمين وقف الخسائر يمكن تقسيم مسؤولية المعيد إلى عدة شرائح أو طبقات أو عقود، و كل معيد يمكن أن يشارك في شريحة أو أكثر، و يطلق على الشريحة الأولى مصطلح (الشريحة التحتية) أو الأولية أو الابتدائية، أو إعادة تأمين أولى أو ابتدائية بالنسبة للشريحة الثانية لأن الشريحة الأولى تقع تحت الشريحة الثانية و تستجيب للخسارة أولاً قبل الشريحة الثانية، فإذا لم يكفي غطاء الشريحة الأولى لسداد كامل الخسارة تستجيب الشريحة الثانية، كما يعرف على الشريحة الثانية بأنها

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري، (إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق) المرجع السابق، ص 124-125-126-127.

<sup>2</sup> - نبيل محمد مختار، المرجع السابق، ص 166.

<sup>3</sup> - نبيل محمد مختار، المرجع نفسه، ص 170.

شريحة تحتية أو أولية، أو إعادة تأمين أولي أو ابتدائي بالنسبة للشريحة الثالثة لأنها تقع تحت الشريحة الثالثة وتستجيب للخسارة قبلها وهكذا .

وتكون الشريحة الأولى هي أكثر تعرضا للخسارة لأن كل الخسائر الصغيرة والكبيرة سوف تقع على هذه الشريحة، أما الشريحة الأعلى منها فلن يستطيع أن يصل إليها إلا الخسارة الكبيرة، ولذلك تسمى الشريحة العليا<sup>1</sup>.

### ثالثا : إعادة التأمين الإلزامي ( الإلزامية )

بمقتضى هذه الطريقة تكون هناك اتفاقية معقودة مسبقا بين كل من الشركة المسندة ومعيد التأمين توضح النسبة أو الأجزاء التي يقبلها معيد التأمين من كل عملية تتعاقد عليها الشركة المسندة في فرع معين، أي أن الاتفاقية تكون ملزمة لكلا الطرفين في حدود النسبة أو الجزء المتفق عليه<sup>2</sup>.

وشركة التأمين ملزمة بأن تسند حصة أو نسبة من كل خطر يقع داخل نطاق و شروط الاتفاقية كما أن معيد التأمين ملزم بأن يقبل تلك الحصة، والتغطية تلقائية من جانب معيد التأمين حيث يكون مسؤولا عن كافة الوثائق التي تصدرها شركة التأمين دون أن تعرض عليه تلك الوثائق ما دامت الأخطار داخل نطاق وشروط الاتفاقية الموقعة بين المؤمن المباشر ومعيد التأمين، والمؤمن المباشر لا يرسل أية تفاصيل لمعيد التأمين، و هذا الأخير يكون مسؤولا عن حصته بمجرد صدور وثيقة التأمين و توقيعها من قبل المؤمن المباشر و المؤمن له<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - نبيل محمد مختار، المرجع نفسه، ص 172- 174 .

<sup>2</sup> - فؤاد معلا، الوسيط في قانون التأمين، دار الأمان، الرباط، دون سنة، ص72.

<sup>3</sup> - باسل عزيز صقر، شركات التأمين و إعادة التأمين و الدور المزدوج في سوق المال، رسالة دكتوراه، ص51.

## الفرع الثاني: المبادئ القانونية لعقد إعادة التأمين البحري

المشروع الجزائري ذكر عقد التأمين البحري في المادة 4 من الأمر رقم: 07-95 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم، و اعتبره إتفاقيه، لكن لم يذكر ولم يفصل في تقنيات هذا العقد، أو القواعد، أو الأسس التي يقوم عليها، وترك هذه المهمة للفقهاء.

لإعادة التأمين مبادئ قانونية تحكمه، وأسس فنية تسييره، وضعت من أجل حماية مصلحة كلا طرفي عقد إعادة التأمين.

### أولاً: المصلحة التأمينية

هي حق شركة التأمين القانوني في التأمين و إعادة التأمين، وفي حالة قيام شركة التأمين بإعادة تأمين الأخطار التي قامت بتأمينها لابد أن تكون هناك علاقة قانونية بين هذه الشركة وبين الشيء موضوع عملية إعادة التأمين، وهذا يعني أن شركة التأمين تتحمل خسارة ومسؤولية قانونية نتيجة حدوث ضرر أو خسارة للشيء المؤمن.

وبالتالي فإن بقاء الشيء المؤمن عليه سليماً يعود على الشركة بالمنفعة المادية ويمكنها من تحقيق الربح الذي تسعى إليه من خلال ممارسة نشاط التأمين، فالمصلحة التأمينية يكون هدفها عدم وقوع الأضرار وتحقيقها، و المحافظة على الأقساط المدفوعة، وبالتالي تحقيق الفائدة والأرباح المرجوة لكلا الطرفين.

### ثانياً: مبدأ منتهى حسن النية

وهذا المبدأ نجده مطبقاً في كافة العقود، وفي عقود التأمين عموماً مهما كان نوعها، وعقد إعادة التأمين خصوصاً نجد أنها لابد أن تكون مبنية على مبدأ منتهى حسن النية، وشركة التأمين لابد أن تعلم معيد التأمين بجميع الحقائق المتعلقة بالشيء محل عملية إعادة التأمين، كما يجب أن تعلم معيد التأمين بجميع الظروف المتعلقة بالخطر المراد إعادة تأمينه، وكذا ظروف الرحلة البحرية، وكل المعلومات التي تحصلت عليها من المؤمن له عند اكتتاب عقد التأمين<sup>1</sup>.

وشركة التأمين عند قيامها بعمليات إعادة التأمين مطالبة بالتقيد بمنتهى حسن النية، والالتزام بعدم إخفاء أية معلومة عند إكتتاب العقد أو عند التعويض، و إلتزام هذا المبدأ مشدد في حقها لأنها تدرك

<sup>1</sup> - بواسطة موقع عبد الفتاح إسماعيل غراب، المقال بعنوان القواعد القانونية لعقد إعادة التأمين، 3 جانفي 2014، ص 1.

---

مقدار أهمية الإدلاء بالحقائق بشكل عملي، وتعلم الإجراءات وكيفية تطبيقها، وتملك الخبرة واليد العاملة المؤهلة، و المتخصصة لإنجاز ذلك على أكمل وجه.

### ثالثاً: الصفة التعويضية

إن الهدف من التأمين هو وضع المؤمن له بعد تحقق الضرر في نفس المركز المالي الذي كان عليه قبل تحققه، ويسمى ذلك " بالتعويض".

ويعرف التعويض في بعض المعاجم اللغوية بأنه: حماية ضد الضرر أو الخسارة، وضد المسؤولية القانونية، وفكرة الحماية توضح معنى التعويض، حيث يعتبر آلية تتحصل من خلالها شركة التأمين على التعويضات المالية في حالة وقوع الضرر وتحقق الخسارة، من أجل العودة إلى المركز المالي الذي كانت عليه قبل وقوع الحادث المؤمن، ويجب ألا يكون عقد إعادة التأمين سبباً لتحقيق الثروة، بل يجب أن يكون التعويض المدفوع مساوياً لقيمة الضرر الحاصل، وألا يزيد عن هذه القيمة!

ويترتب على مبدأ التعويض عدة نتائج هامة:

- عدم جواز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد على قيمته الحقيقية.
- عدم جواز الجمع بين تعويض التأمين و تعويض المسؤول عن الضرر.

---

<sup>1</sup> - بواسطة موقع عبد الفتاح إسماعيل غراب، المقال بعنوان القواعد القانونية لعقد إعادة التأمين، 3 جانفي 2014، ص 2.

من خلال هذا الفصل نجد أن الباعث إلى وجود التأمين البحري كان في البداية هو تغطية الأضرار المادية المباشرة التي تمس السفينة أو البضاعة التي تجوب البحار، لكن مع التطور الذي حصل فيما بعد أصبحت الخسائر غير المباشرة ( النقدية ) هي الأخرى مغطاة، ويتم تأمينها بموجب عقد التأمين البحري، وهي تتمثل في الربح المأمول، و الأجرة، والمسؤولية المدنية، والديون، وهذا أضاف الكثير من الازدهار لعالم التجارة البحرية، وربما كان الدافع الذي أدى إلى الازدهار الذي تعرفه التجارة البحرية.

وشركات التأمين تتيح للزبائن مجموعة من الضمانات منها ما هو أساسي، ورئيسي يكون بمقاييس ثابتة لكل الزبائن، ومنها ما يتم تعديله بحسب ظروف وحاجة المؤمن له، لكن هناك إعفاءات لا بد من خصمها من مبلغ التعويض، ويتم تحديدها وفق نسب أو مبلغ محدد، وذلك عند اكتتاب عقد التأمين البحري رغم أن القانون الجزائري لم ينص عليها، إلا أنها في بعض الحالات تجنب كلا الطرفين خسائر أكبر، وتحث المؤمن على بدل العناية اللازمة لأنه سيتحمل جزء من الخسارة التي تحصل.

وبالنظر إلى القيمة الضخمة للأشياء المؤمنة فإن شركات التأمين منذ القدم لجأت إلى إعادة تأمينها، لكن في البداية كانت إعادة التأمين بسيطة ولم تعتمد على معايير، أو أسس فنية معقدة كالتي أصبحت تطبق اليوم، حيث نجد أنها اليوم تنقسم إلى عدة أنواع ووفق قواعد محددة، والمشرع الجزائري ذكر إعادة التأمين في المادة الرابعة من الأمر 07-95 ، إلا أنه لم يفصل في أحكامها أو أنواعها، وترك ذلك لما هو معمول به دولياً، ونجد أن الجزائر لا تمتلك شركات لها القاعدة المالية الضخمة التي تؤهلها لإعادة التأمين، لذلك يلجأ المؤمنون في الجزائر إلى القيام بعملية إعادة التأمين لدى الشركات الأجنبية في الدول الأوروبية.

لكن في حالة تحقق الخطر كيف تتم عملية التعويض؟، وما هي الطرق التي يجب سلوكها للحصول عليه؟.

## الفصل الثاني: دعوى الخسارة و دعوى التخلي

القاعدة العامة في القانون كل من تسبب في ضرر للغير ملزم بالتعويض وهذا ما نصت عليه المادة 124 من القانون المدني الجزائري، والأضرار التي تقع عند تحقق الخطر البحري المضمون لابد من تعويضها وهذا التعويض يمكن الحصول عليه بطريقة ودية، وذلك إذا اتفق المؤمن والمؤمن له على مبلغ التعويض ورضيا به، أما إذا وقع خلاف بين المؤمن و المؤمن له ولم يقبل هذا الأخير بالتعويض الذي اقترحه المؤمن فإن له أن يطالب بتعويضه عن طريق إحدى الدعويين إما دعوى الخسارة أو دعوى التخلي.

ودعوى الخسارة هي الأصل الذي يجب أن يتبعه المؤمن له أو من له الحق في التعويض من أجل المطالبة بالتعويض، ولذلك لا بد من معرفة ماهية هذه الخسائر، وما يدخل ضمنها حيث أننا نجد أن هناك نوعين من الخسائر، منها ما هي عامة ومنها ما هي خاصة، وقد أقر المشرع الجزائري بأن قواعد (يورك و أنفرس) مصدرا من مصادر أحكام الخسائر المشتركة، إذ تنص المادة 327 من القانون البحري على أنه يتم تسوية الخسائر بتطبيق أحكام القانون في حالة عدم وجود إتفاقية بين الأطراف المعنيين، وإلا فبالرجوع إلى القواعد و الأعراف الدولية المتبعة عالميا في هذا الشأن في العلاقات الدولية البحرية، كما أن المشرع قد ضمن القانون البحري الجزائري بعض القواعد التي ذكرت في (يورك و أنفرس)<sup>1</sup>.

ولهذه الخسائر شروط حددها القانون، وكيفيات مبينة، ويتم تقييمها عن طريق خبراء مختصين في هذا المجال، ووفقا لحساباتهم يتم تقييم المبالغ المالية الواجبة الأداء من قبل المؤمن.

لكن في بعض الحالات عندما يقوم المؤمن بدفع التعويض للمؤمن له يكون للمؤمن الحق في الرجوع على من تسبب في الضرر، أي يحل المؤمن محل المؤمن له بما دفعه من تعويض لمطالبة المتسبب في الضرر بمبلغ الخسائر الحاصلة، وذلك عن طريق دعوى الحلول، وهذا المبدأ قديم وليس وليد اليوم .

كما أنه هناك طريق استثنائي للتعويض وهو نظام التخلي أو ما يعرف بالترك في بعض التشريعات الأخرى، وهو نظام فريد من نوعه و إستثناء، ينفرد به التأمين البحري مند القديم، ولا يتم اللجوء إليه إلا في الحالات التي حددها القانون وحصرها، ووفق الشروط التي تتيح ذلك، لكن المؤمن له ليس

<sup>1</sup> - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص53.

---

مجبرا على إتباعه فله الحرية في إتباع دعوى الخسارة رغم إمكانية الحصول على التعويض عن طريق دعوى التخلي، وهذا النظام من مميزاته أنه ناقل للملكية.

وهذا الفصل قسم إلى مبحثين، المبحث الأول تحت عنوان: الخسائر المشتركة والحلول والمبحث الثاني تحت عنوان: نظام التخلي.



## المبحث الأول: الخسائر المشتركة والحلول

دعوى الخسارة هي الطريق العادي والمفترض إتباعه للحصول على التعويض في حالة وقوع الخطر البحري المضمون وحصول الخسارة، و الخسارة المشتركة تشمل التضحيات التي تصيب السفينة، أو التي تصيب البضاعة، أو التي تصيب أجرة الشحن، ولدعوى الخسارة شروط وضوابط وأحكام لا بد من مراعاتها عند اللجوء إلى هذه الدعوى.

وللمؤمن أيضا دعوى يمكنه اللجوء إليها في الحالات التي حددها القانون ألا وهي دعوى الحلول، والحلول يكون عندما يحل المؤمن مكان المؤمن له الذي استوفى تعويضه منه على المتسبب في الضرر، ولهذه الدعوى أيضا شروط وضوابط لا بد من مراعاتها.

وهذا المبحث قد تم تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول بعنوان: ماهية الخسائر المشتركة وشروطها وكيفية بذلها، والمطلب الثاني بعنوان: حساب التعويضات واستعمال دعوى الخسارة والحلول.

### المطلب الأول: ماهية الخسائر المشتركة وشروطها وكيفية بذلها

لفهم الخسائر المشتركة لا بد من تحديد تعريف شامل ومفصل لها، وتتبع تطورها في الماضي وهذا ما يمكننا من تحديد التضحيات التي تدخل ضمن الخسائر المشتركة، وشروط بذل هذه الخسائر.

وهذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: تعريف الخسائر المشتركة وأصلها التاريخي، والفرع الثاني تحت عنوان: شروط الخسائر المشتركة والتضحيات التي تدخل ضمنها.

### الفرع الأول: تعريف الخسائر المشتركة وأصلها التاريخي

يعرف القاضي بلا كيرن "blackburn" الخسائر المشتركة كما يلي: " أن تكون التضحية اختيارية من أجل أكثر من واحد من ذوي الشأن في الرسالة البحرية، وليست تضحية حتمية وإلا انعدم الغرض المطلوب، ولا فرق في أن تكون التضحية بجزء من السفينة أو البضاعة أو بإنفاق مال من أجل السلامة العامة فذلك سواء أمام المبدأ".<sup>1</sup>

ويعتبر اللورد "Kings down". أن التضحية التي تتم بقصد سلامة السفينة أو البضاعة يجب أن يتحملها من استفاد منها، ولذلك اوجب القانون اشتراك الجميع في تحمل ما ينشأ من هذه التضحية من خسارة أو أضرار .

<sup>1</sup> - جمال الحكيم، كتاب التأمين البحري دراسة علمية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة ، 1955، ص188 .

أما اللورد أيشر "Esher" فقد قال: " أن الذي قام بإنفاق المال في ظروف استثنائية بقصد سلامة السفينة والبضاعة له الحق في الرجوع على ذو الشأن في الرسالة البحرية لمطالبتهم بالاشتراك في تحمل هذا المال كل بنصيبه "

ويتضح من تعريف الشراح الانجليزي للخسارة العمومية أن هذه التعاريف لم تصل إلى مستوى ودقة ووضوح التعريف الأصلي للخسارة العمومية بمقتضى قانون رودس، الذي وبالرغم من أنه ينحصر في كلمات معدودة إلا أنه تضمن مبدأ الخسارة العمومية وسبب وضعه، وفي هذا يقول القاضي " blackburn " أن أساس الخسارة العمومية هو قانون رودس الذي لم يأخذ بشيء سوى حالات الرمي من السفينة، ولو أنه أخذ أيضا بحالات التضحيات الاختيارية بقصد السلامة العامة إذا كانت التضحية قد بذلت في محلها، أو أنها بذلت في الوقت المناسب<sup>1</sup>.

كما أوردت قواعد يورك و أنفرس تعريفا للخسارة المشتركة، وهذه القواعد هي خلاصة المؤتمرات التي انعقدت في منتصف القرن التاسع عشر بين أصحاب السفن، وأصحاب البضائع وخبراء تسوية الخسائر المشتركة، ورجال القانون، و مكنتبي التأمين في اللويدز، والشركات وكان مكان انعقاد هذه المؤتمرات تارة في جلاسجو، ولندن، ويورك، وتارة أخرى في أنفرس وليفربول، و جنوه.

وكان غرض المؤتمرات محاولة إعداد موسوعة مناسبة و مقبولة لجميع المهتمين بشؤون البحر بعدما لوحظ أن قوانين الخسارة المشتركة المعمول بها في مختلف الدول البحرية غير ملائمة في كثير من الأحيان<sup>2</sup>.

وهذه العادات هي اتفاقيات دولية يتم العمل بها عند خلو النصوص الوطنية من تنظيم الخسارة المشتركة، أو عند رغبة المتعاقدين العمل بهذه القواعد تجنباً لمشاكل تنازع القوانين، وقد جاء تعريف الخسائر المشتركة في المادة "أ" من قواعد مؤتمر هامبورغ لسنة 1974 حيث تنص: " يوجد فعل الخسائر المشتركة عندما فقط عندما تتم تضحية استثنائية أو مصروفات استثنائية عن قصد وبشكل معقول من أجل السلامة المشتركة بغرض اتقاء خطر يهدد الأموال المعرضة لمخاطر بحرية مشتركة "

وجاء تعريف المشرع الجزائري مطابقاً للتعريف الوارد في قواعد مؤتمر هامبورغ لسنة 1974<sup>3</sup> والمعروفة باسم قواعد يورك و أنفرس، حيث جاء تعريف الخسائر المشتركة في التقنين البحري الجزائري في المادة 300 بقوله: " تعد خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه

<sup>1</sup> - جمال الحكيم، المرجع السابق، 189 .

<sup>2</sup> - جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 228 .

<sup>3</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق. ص 67 .

الربان أو شخص آخر قام مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها "

فالخسارة المشتركة يقصد بها إقدام ربان سفينة بالتضحية قصدا ببعض تجهيزات السفينة أو البضاعة المشحونة تأميناً لسلامة الرحلة البحرية من خطر مشترك يهددها، فهي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة والبضائع، وجميع المصاريف الاستثنائية المصروفة على السفينة أو البضاعة فكلمة الخسارة لها معنى واسع جداً، إذ تدل على جميع الأضرار، وكل الخسائر التي يمكن أن تحدث أثناء الرحلة البحرية، سواء كانت الخسائر كلية، أو أضرار مادية تلحق السفينة والبضائع .

ومن جهة أخرى تشمل كلمة الخسائر كل المصاريف الاستثنائية، أو غير العادية، حيث يمكن اللجوء إلى إجراء أثناء الرحلة البحرية من أجل الوصول، أو سلامة هذه الرسالة.

ويقابل مصطلح الخسائر المشتركة مصطلح الخسائر الخاصة، وهي الخسائر والمصاريف التي يتحملها المؤمن له أو المعرض لها، والتي لا تعطي الحق لأي رجوع من أطراف الرسالة البحرية لأنها تنتج عن الغير حيث يكون الرجوع بدعوى المسؤولية على هذا الغير، وفي المقابل نكون أمام خسائر مشتركة عندما يكون هناك محل لمساهمة جميع المعنيين بالرسالة البحرية سواء من جهة المجهز، أو من جهة الشاحنين<sup>1</sup>.

ويقول "lowneds" في أصل كلمة عوارية في كتابه عن الخسارة العمومية أن لفظ "average" باللغة الانجليزية و"avarie" باللغة الفرنسية مشتق من الكلمة الإيطالية "avere" ومعناها الشيء الممتلك، وفي قاموس مصطلحات جنوه الصادر في عام 1341 يوجد لفظين (averia) أو (avaria) والنطق فيهما واحد، ومعناها مصاريف، أو خسارة في سبيل السلامة العامة، وفي بعض القواميس الأخرى القديمة يوجد لفظ (varea)، ويعني اشتراك، أو اكتتاب، أو معاونة .

غير أن بعض الكتاب يرى أن كلمة (avaria) منقولة من اللفظ العربي (عوار)، ومعناه خسارة أي أن البضاعة ذات العوار هي البضاعة التي لحقها تلف، أو ضرر، أو خسارة .

ويتفق الجميع في أنها أضرار تحصل اختيارياً في حالة وجود خطر حقيقي، وذلك من أجل انقاذ السفينة وحمولاتها، وذلك تحقيقاً للصالح العام<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع نفسه، ص 65 - 66 .  
<sup>2</sup> - عايض بن مقبول بن حمود، الحوادث البحرية والخسائر المشتركة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2012، ص278.

والخسائر المشتركة لم تكن في يوم من الأيام وليدة لفكرة التأمين البحري بل وجدت قبل نشأة التأمين البحري، وهي عبارة عن الخسارة التي يشترك في تحملها ذوي الشأن في المخاطرة أو الرسالة البحرية سواء أبرموا تأمينات بحرية أم لا<sup>1</sup>.

فنظام المساهمة في الخسائر المشتركة من أقدم الأنظمة القانونية عامة والبحرية خاصة، ويرى الكثير أنه من ابتداع الفينيقيين الذين يعدون من أقدم الشعوب التي مارست الملاحة البحرية في العصور القديمة، وكانت الحاجة إلى التخفيف من أثار الأخطار البحرية هي الباعث والحافز لظهور هذا النظام، إذ كانت السفن الشراعية تبحر وهي محملة بالبضائع والتجار الذين يصحبون هذه البضائع، إلا أنه في كثير من الحالات يضطر الربان إلى رمي بعض البضائع للتخفيف من حمولة السفينة من أجل السلامة المشتركة، فتحدث الشجارات بين التجار والاعتراضات، إذ أن كل واحد يرفض رمي بضاعته رغم مدهامة الخطر للسفينة، ورغم ضرورة الإسراع في اتخاذ إجراء الرمي، فهذه الظروف أدت إلى قيام نظام المساهمة في الخسائر المشتركة، حيث يساهم كل من المجهز أي مالك السفينة، ومالك البضائع المنقذة في تعويض البضاعة المضحى بها، فلو لا تلك التضحية لما تحققت السلامة المشتركة.

وباحتلال الفينيقيين لجزيرة رودس انتقل إليها نظام المساهمة في الخسائر المشتركة<sup>2</sup>، ويعتبر قانون رودس أول من نظم توزيع الضرر على ذوي الشأن في الرسالة البحرية إذا ما أقيمت شحنة بضائع لتخفيف حمولة السفينة وقت وقوع الخطر.

ثم جاء بعد ذلك الرومان وكانوا بطبيعتهم يقومون بتحسين كل فكرة جديدة، أو كل مخترع جديد وفرقوا بين إلقاء البضاعة الاختياري، والذي يعتبر من قبيل الخسائر المشتركة، وبين الخسارة الحتمية التي لا تعتبر في نظرهم إلا خسارة خصوصية.

وعقب سقوط الإمبراطورية الرومانية ظهرت بعض قوانين الخسارة المشتركة في فجر العصور الوسطى، نذكر منها ما جاء في مرشد البحر، وورد فيه أول تعريف مكتوب للخسائر المشتركة وهو كما يلي: " يتعهد المؤمن بتعويض التاجر عن المصروفات والخسائر والفقد والتلف الذي يلحق البضاعة من وقت وضعها على السفينة، وجميع الضرر يعرف باسم عوارية (avaria) وينقسم إلى عدة أقسام: أولها ما يعبر عنه بالخسارة الكبيرة، أو العوارية العامة التي تنشأ من الرمي أو التضحية، أو الاقتداء، أو باقتلاع الشراع، وغيره بقصد سلامة السفينة والبضاعة، ويتحمل عبئ تعويض السفينة وما عليها ولذلك سميت عامة وعمومية "

<sup>1</sup> - جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 182 - 183.

<sup>2</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 65 - 66.

وفي عام 1681 ظهر قانون لويس الرابع عشر الذي أعطى قوة لتعريف الخسائر المشتركة على نفس أساس تعريف مرشد البحر .

وفي عام 1721 ظهر قانون روتردام و به تعريف للخسائر المشتركة وجاء مماثلا تقريبا لما سبقه من قبل، وكانت انجلترا في ذلك الوقت لا تملك موسوعة بحرية خاصة بها، أي أن تشريعاتها التجارية في بادئ الأمر نظمها التجار أنفسهم الذين عرفوا وقتئذ بتجار "اللومبارد"، ومصطلح الخسارة العمومية لم يظهر في انجلترا قبل عام 1799<sup>1</sup> ، هذا بالنسبة للتطور الذي حصل خلال القرون القديمة والوسطى .

أما بالنسبة للتطور الحالي، فإنه بدأ عند استبدال السفن حيث أن هذا التغيير فرض ضرورة إعادة النظر في نظام الخسارة، فعقد أول مؤتمر للجمعية الدولية للقانون البحري في مدينة يورك سنة 1964 ، وشملت هذه القواعد 18 قاعدة معظمها ينظم مسائل معينة لها علاقة بالخسائر العمومية فيما عدا القاعدة الأخيرة، فهي قاعدة عامة توضح أن المسائل التي لا تدخل في نطاق هذه القواعد يجب معاملتها طبقا لقانون المكان الذي انتهت فيه الرحلة، أي لا تسري قواعد يورك و أنقرس في حالة كهذه.

والنقد الشديد الذي نالته قواعد 1864 هو لأنه كان يشوبها بعض النقص، ولم تشتمل هذه القواعد على أي تفسير للخسائر العمومية أو غيرها، ولكنها اشترطت ماهية الخسائر التي يمكن تعويضها، كما نصت على القيم الاشتراكية وما شاكلها .

ثم تبعه مؤتمر آخر في مدينة أنفرس، ووضعت قواعد توسع من نطاق النظرية لتشمل المصروفات العمومية والاختيارية نتيجة وجود خطر من أجل إنقاذ الرسالة، وقد قرر حذف القاعدة 18 (القاعدة العامة في قواعد 1864) واستبدلت بسبعة قواعد تبدأ بالحرف "A"، وتنتهي بحرف "G"، واستبدلت أيضا القواعد الثمانية عشر بثلاثة وعشرين قاعدة تنظم تطبيق هذه المبادئ .

ثم أعيد تنقيحها خلال المؤتمر الذي عقدته اللجنة البحرية الدولية في أمستردام في عام 1949 وانتهى عملها في عام 1950 وأصبحت تسمى بقواعد يورك و أنفرس لعام 1950، والتعديل الجوهري الذي أدخلته اللجنة البحرية الدولية التي قامت بتنقيح هذه القواعد، هو إضافة قاعدة تمهيدية لتفسير القواعد التي تطبق في تسوية الخسارة العمومية، إلا فيما يتعارض معها من قوانين أخرى أو أعراف تجارية<sup>2</sup> .

<sup>1</sup>- جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 184 - 185 - 186 .  
<sup>2</sup>- جمال الحكيم، المرجع نفسه، ص 228 - 229 - 230 .

---

وفي عام 1974 عقد مؤتمر هامبورغ ونظم نظرية الخسائر المشتركة في قاعدة تفسيرية تحدد القانون الواجب التطبيق، وفي قواعد تتضمن المبادئ العامة، ورتبت حسب الحروف الهجائية من "A" إلى "I"، ثم تلتها 22 قاعدة تفصيلية حسب الحروف اللاتينية، وأخذت بها الكثير من التشريعات الحديثة مثل القانون البحري الجزائري في المواد من 299 إلى 311، في حين يشير إليها الأطراف المتعاقدين في عقودهم، وإذا لم يشير إليها يمكن العمل بها باعتبارها عرفا تجاريا دوليا وقد ساهمت هذه القواعد في توحيد القانون الدولي في هذا الصدد ضمن النشاطات التي تقوم بها الجمعية الدولية للقانون البحري<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 74 - 75 .

## الفرع الثاني : شروط الخسائر المشتركة و التضحيات التي تدخل ضمنها

إن نظرية الخسائر المشتركة نظرية عريقة، و ليست وليدة اليوم، وتطورت لتصل إلى ما هي عليه اليوم لكن تطبيقها يتطلب توفر شروط معينة:

الشرط الأول : هذا الشرط يقتضي أن تكون التضحية التي تبذل هي تضحية اختيارية، فالاختيار هو شرط أساسي عند التضحية، حتى تعتبر هذه التضحية من الخسائر المشتركة، حيث أنه عندما يقوم الربان أو من يقوم مقامه بتضحية اختيارية في صورة رمي لبعض البضائع أو إتلاف لها، أو استعمالها كوقود لإتمام الرحلة أو اللجوء الاضطراري إلى الرسو في ميناء غير منصوص عليه درءا للخطر المحقق بالسفينة و البضاعة، أو طلبا للمساعدة و الإسعاف أو القطر أو القيام بإصلاح العطب، و الأمثلة كلها يمكن أن تترتب عنها مصروفات و نفقات .

فالتضحيات التي تبذل يجب ألا تكون بصفة إجبارية، و ألا تكون مفروضة بحيث يكون الربان أو من يقوم مقامه مكرها و مجبرا على رمي بضاعة معينة، أو التضحية بأحد أجزاء السفينة، و إنما يجب أن تتوفر صفة الاختيار، و تكون هي أساس قراره و ليس الإجبار .

وعندما يكون عمل الربان اختياريا، فإن كل النتائج المباشرة لهذا العمل تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة لأنه قصد منها إنقاذ الرحلة البحرية من الخطر الذي هددها<sup>1</sup>.

الشرط الثاني : و يقتضي أن تكون التضحية الاختيارية ناتجة عن خطر جدي، فقيام ربان السفينة أو من يقوم مقامه بالتضحية مهما كان شكل هذه التضحية يجب أن تكون وفق مبرر يبرر حصول هذه التضحية، إذ أنه لا بد أن تواجه السفينة و البضاعة خطرا حقيقيا يهدد سلامتها أثناء تواجدها في عرض البحر، و لا سبيل للنجاة إلا من خلال بدل التضحية التي هي سبيل النجاة، فالربان يكون أمام خيار التضحية، و تحمل نتائج الضرر الأقل في سبيل دفع الخطر الأكبر، وهو مثلا هلاك السفينة و ما عليها نتيجة الخطر الذي يهدد سلامة السفينة، لكن لا يجوز القيام بالتضحية لمجرد الاعتقاد بوجود خطر فقط و عدم التأكد من قيامه حقيقة، فلا بد من وجود خطر حقيقي و فعلي على أرض الواقع و ليس وهمي، هذا الخطر محقق فعلا بالسفينة و البضاعة، و أن يكون الخطر هو سبب التضحية و ليس شيء آخر، فمتى كانت التضحية نتيجة خطر حقيقي محقق فعلا بالسفينة و البضاعة اعتبرت هذه التضحية من الخسائر المشتركة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- عايض بن مقبول بن حمود، المرجع السابق، ص296.

<sup>2</sup>- عايض بن مقبول بن حمود، المرجع نفسه، ص 297.

الشرط الثالث : ويقتضي هذا الشرط أن تكون التضحية الاختياري من أجل نجاة و سلامة الرحلة كلها، فلو لا التضحية المبذولة لكانت الخسارة عامة، و ليست خاصة ببضاعة دون أخرى ولا بالسفينة دون البضائع<sup>1</sup>، فلو كانت مثلا التضحية ببضاعة ما من أجل فقط إبعاد خطر معين عن باقي البضاعة من نفس الصنف لما اعتبرت هذه التضحية من الخسائر المشتركة لأن البضائع الأخرى و السفينة كانت بمعزل عن ذلك الخطر و لم يكن ليهدها، و بالتالي اعتبرت هذه التضحية من قبيل الخسائر الخاصة، ومثال ذلك أن يتسرب الماء إلى كمية الأرز فتتلف، و تتعفن، و نتيجة تعفنها يرمي بالكمية الفاسدة خشية أن تتسبب في فساد ما تبقى من الأرز و البضائع الأخرى ليست معنية بهذا الخطر .

و يجب أن يكون الخطر المتسبب في التضحية المبذولة مضمونا، و هذا ما أكدته المادة 101 من الأمر 95 – 07 حيث تنص الفقرة الثانية من هذه المادة على ما يلي : "كما يغطي :

أ – الإسهام في الخسائر العامة و تكاليف مساعدة و إنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين

ب – المصاريف الضرورية و المعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوجود أو التخفيف من أثاره .

يعني بعبارة " البضائع المشحونة " البضائع المنقولة<sup>2</sup> .

و نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع على ضمان المساهمة في الخسائر المشتركة في المادة 4 في فقرتها الأولى و الثانية، في حين نصت على ضمانها المادة 1 للوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على السفن<sup>3</sup> .

والخسائر التي يمكن اعتبارها من الخسائر المشتركة نجد في مقدمتها التضحية بالبضاعة والتضحية بالبضاعة أمر شائع و قديم، و يقصد بالتضحية رمي أو إلقاء جزء من البضاعة المنقولة على متن السفينة بقصد تخفيف حمولتها عندما يستلزم الأمر هذا الرمي أو الإلقاء، أو استعمال البضاعة كوقود عندما تكون صالحة لذلك .

و يقول اللورد ( stowell ) عام 1801 عن وظيفة الربان و صفته كوكيل عن أصحاب البضائع ما يأتي : " يعتبر الربان غريبا عن البضاعة إلا فيما يتعلق بعملية الحراسة و النقل، و لكن في الأحوال

<sup>1</sup> - عايض بن مقبول بن حمود، المرجع السابق، ص 298-299.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13، المعدل و المتم.

<sup>3</sup> - علي بن غانم، ( التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ) المرجع السابق، ص 76 - 77 - 78 .



الضرورية غير المتوقعة تنقلب صفة الربان رغما عنه، و لا يأتي ذلك بقرار من صاحب السفينة و لكن بتطبيق مقتضيات القانون إلا إذا افترضنا أن القانون يتطلب أن يتخلى الربان عما في عهده من مال ذا قيمة دون حماية أو رعاية منه، ولا يمكن إزاء هذا الرأي إلا التسليم بأن الربان ملزم ببذله كوكيل مفوض عن أصحاب البضائع كما يفعل تماما بالنسبة لتنفيذ الرحلة البحرية و يدخل في ذلك الرخصة المخولة له للالتجاء عند اللزوم إلى ميناء آخر لم يكن من الموانئ المتفق عليها في خط السير، و كذلك حالات الرمي، و لاشك أن للربان مطلق الحرية في التصرف بما يراه عند وجود خطر وشيك الوقوع، وله أن يختار الأشياء التي سيضحي بها، و له أيضا أن يحدد كمياتها، و لا حدود لتصرفه، فله أن يضحى بالربع أو النصف أو بثلاثة أرباع البضاعة أو بكل ما على السفينة من بضائع، إذا رأى أن بغير ذلك سيعرض حياة طاقم السفينة للهلاك، و لكن في كل هذا لا يفوتنا أن نذكر أن التزام السفينة بالاشتراك في هذه الخسائر واجب محتم ."

و في نظام الخسارة العمومية ( المشتركة ) لا يدخل رمي البضاعة المشحونة على ظهر السفينة في اعتبار الخسائر المشتركة، و بالعكس فإن البضاعة المشحونة على ظهر السفينة تشترك في أي خسارة عمومية لحقت بالآخرين ( أي السفينة و البضائع المشحونة بالعنابر و أجرة الشحن )، و ذلك باعتبارها استفادت من عدم وقوع ضرر لها، و سبب هذا الاستبعاد أنه لا يعتبر ظهر السفينة مكانا صالحا لنقل البضاعة<sup>1</sup> ، حيث لا تكون بأمان كاف كما لو شحنت في العنابر المخصصة للشحن والخطر الذي يهدد البضاعة في العنابر يتضاعف عندما تتواجد البضاعة على السطح .

وهذا الاستبعاد أكدت عليه المادة 316 من القانون البحري الجزائري ، كما أن هذه المادة قد استبعدت الأضرار التي تصيب البضاعة عندما لا يجرر لهذه البضاعة وثيقة شحن، أو وصل من الربان كما استبعدت البضائع التي صرح بأقل من قيمتها الحقيقية عمدا ، إلا أن هذه البضائع تساهم في الخسائر المشتركة إذا تم إنقاذها، لأنها قد استفادت من التضحية التي بذلت .

و إذا كان رمي البضاعة المنقولة نتيجة لخطورة البضاعة فإن المقرر لقواعد خبراء تسوية الخسائر العمومية ألا يكون لصاحب البضاعة أي حق في طلب اشتراك الآخرين في تحمل نصيبهم من الضرر الذي لحق به، و مثال ذلك القنب أو الكتان المشحون و به بلولة، و حرارة يعقبها حريق في أغلب الأحيان، فاضطرار الربان إلى رمي هذه البضاعة المشحونة بهذه الحالة أي بهذا العيب الذاتي الطبيعي لا يعطي لصاحبها أي حق في طلب اشتراك الآخرين في تحمل الضرر الذي لحق به من جراء الرمي، و يعلق القاضي ويليس ( willes ) على ذلك في قضية عام 1865 بقوله : " إن الرمي

<sup>1</sup> - جمال الحكيم ، المرجع السابق ، ص 203 - 204 .

الذي يعطي الحق في طلب اشتراك الآخرين في تحمل الضرر الناشئ منه، يجب أن يكون الدافع له خطرا عاما كخطر بحري يهدد السلامة العامة، فالقطن المشبع بالרטوبة الذي يتولد منه الحريق أثناء النقل مما يضطر الربان لإلقائه في البحر بسبب حالته هذه لا يعتبر خطرا عاما ولذلك يتحمل عواقبه من قام بشحنه بهذه الحالة، و هو صاحب البضاعة بلا شك".

أما إذا كان التلف الذي أصاب البضاعة سيؤثر بشكل أكيد على البضائع الأخرى و حتى على السفينة فإن هذا الضرر وهذه البضاعة تدخل ضمن الخسائر المشتركة، ومثال ذلك شحنة فحم اشتعلت النيران فيها من جراء تولد الحرارة فيها نتيجة للعيب الذاتي في الفحم، فاضطر الربان إلى إخماد هذا الحريق بالماء لأنه لو استمر الحريق لهلكت السفينة و ما عليها، و بالتالي فالخسائر التي تنتج و تلحق الشحنة تدخل فيها في اعتبار الخسائر المشتركة<sup>1</sup>.

و من بين التضحيات التي تدخل في اعتبار الخسارة المشتركة، التضحية بالبضاعة باستعمالها كوقود للسفينة عندما يتضح للربان مثلا أن الوقود اللازم لاستكمال الرحلة لا يكفي، بشرط أن تكون كمية الوقود عند الإقلاع من آخر ميناء كافية لإتمام الرحلة، و ألا يكون هناك إهمال أو خطأ من الربان في أخذ كفايته من الوقود، و قبل التفكير بالتضحية بالبضاعة كوقود للسفينة لا بد من التأكد من أن هناك خطرا على الرسالة البحرية، و انه لا سبيل لاستكمال الرحلة البحرية دون استعمال البضاعة كوقود<sup>2</sup>.

وفي حالة كون الحادث الذي وقع، و سبب تضحية أو إنفاق مصاريف من أجل التقليل من آثار الحادث و نتائجه سببه خطأ ارتكب من الغير أو من أحد آخر ملتزم بالرحلة، فإن هذه التضحيات المبذولة أو المصاريف تدخل ضمن الخسائر المشتركة، لكن مع حفظ حق الرجوع على الشخص الذي سبب الخطأ، و هذا ما أكدته المادة 305 من القانون البحري .

هذا بالنسبة للتضحية بالبضائع، و من جهة أخرى فإنه من الشائع أن يقوم الربان بالتضحية بأجزاء من السفينة، و ليس هناك تميزا جوهريا بين التضحية بالبضاعة و التضحية التي تكون بجزء من أجزاء السفينة، مثل قطع الصاري، أو إلقاء جزء من أجزاء السفينة بقصد تحقيق السلامة العامة<sup>3</sup>، ففي بعض الأحيان يكون إلقاء أجزاء من السفينة ضروريا و إجراء جد مهم من أجل تخفيف وزن السفينة، أو من أجل استعماله لتحقيق السلامة العامة، والحفاظ على الرسالة البحرية و ضمان وصولها سالمة و بأخف الأضرار الممكنة إن اقتضت الضرورة .

<sup>1</sup> - جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 206 - 207 .

<sup>2</sup> - جمال الحكيم، المرجع نفسه، ص 210 - 211 .

<sup>3</sup> - جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 212 .

ولا تقبل ضمن الخسائر المشتركة الأضرار و الخسائر التي تنتج بشكل غير مباشر، والتي كان سببها تأخر السفينة، و مهما كان سبب هذا التأخر، و هذا ما أكدت عليه المادة 302 من القانون البحري الجزائري.

و الخسارة العمومية أو المشتركة تشمل بذل التضحية أو إنفاق مصروف في سبيل السلامة العامة للرسالة البحرية، غير أنه كي يعتبر إنفاق المصروف من الخسائر المشتركة لا بد أن يكون إنفاقه استثنائياً، و في ظروف غير عادية، فمثلاً ما ينفقه صاحب السفينة خلال الرحلة لإنجاز التزامه بموجب سند الشحن يدخل ضمن أجرة الشحن التي يحصل عليها من أصحاب البضائع المنقولة بالسفينة، و يعتبر من المصروفات العادية، أما ما يصرف في سبيل السلامة العامة كأن يختار الربان اختياراً غير اضطراري إجراء من شأنه أن يكلف إنفاق مصروفات أكثر من الإنفاق العادي، فإن هذه الزيادة في المصروفات التي أنفقت بقصد السلامة العامة تدخل ضمن الخسارة العمومية<sup>1</sup>.

فالخسائر المشتركة تشمل التضحيات و المصاريف التي تنفق من جانب البضاعة، كما تشمل التضحيات التي تبذل من جانب السفينة، و كذا التضحية التي تشمل أجرة الشحن، حيث تبذل أجرة الشحن من أجل المساهمة في انقضاء الرحلة، فالتضحية المبذولة من أجل السلامة العامة سواء تعلق الأمر بالبضاعة أو بالسفينة لا بد أن يشترك الجميع فيها، لأنها حالت دون وقوع الكارثة، وحققت الصالح العام لكل الأطراف، وقللت من الخسائر، و الأضرار إلى حدها الأدنى، لذلك يعتبر نظام الخسائر المشتركة من أكثر الأنظمة تميزاً و فائدة لجميع المشتركين في الرسالة البحرية .

<sup>1</sup> - جمال الحكيم، المرجع نفسه، ص 215 - 216 .

## المطلب الثاني : حساب التعويضات و استعمال دعوى الخسارة و الحلول

يقوم خبير الخسائر البحرية بتقدير الأضرار، وحساب التعويضات الناتجة عن ذلك، و لكن لإقامة دعوى الخسارة لابد بأن يثبت المؤمن له حقه فيها، وعندما يدفع المؤمن هذه التعويضات يحق له في بعض الأحيان الحلول محل المؤمن له في الدعاوي القضائية.

وهذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول بعنوان: تسوية الخسائر المشتركة، والفرع الثاني بعنوان: إستعمال دعوى الخسارة ودعوى الحلول.

### الفرع الأول : تسوية الخسائر المشتركة

في حالة كون السفينة هي المتضررة فإن تقدير التعويض يكون كما يلي :

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المؤمن له لدرء ضرر محقق أو التخفيف من نتائج وأثر هذا الضرر فلا صعوبة في الأمر، إذ يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين .

فالمؤمن يجب أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في الخسائر المشتركة، و مصروفات الإنقاذ بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن له، و ذلك إن وجدت<sup>1</sup>.

السفينة يمكن أن تصاب بهلاك جزئي فقط، أما في أحيان أخرى فإن السفينة تصاب بأضرار بالغة تؤدي إلى هلاك كلي، فإن للمؤمن له أن يطالب بالتعويض عن الضرر بكامله بما أن السفينة قد هلكت كلياً إذا كانت مضمونة بكامل قيمتها، أما إذا كان الضمان جزئياً فإن التعويض يكون في حدود ذلك الجزء المضمون في وثيقة التأمين ولا يتعدى ذلك<sup>2</sup>، و في الحالتين يجب أن يتم التعويض على ضوء قيمة السفينة كما اعتمدت في عقد التأمين البحري، أو حسب قيمتها في المكان والوقت اللذان انتهت فيهما الرحلة<sup>3</sup>.

أما إذا كان الهلاك جزئياً كأن تقتصر إصابة السفينة على مجرد أضرار أصيبت بها فإن طريقة حساب التعويض تختلف باختلاف طبيعة هذا الضرر، و ما إذا كان من النوع الذي يمكن إصلاحه أم لا

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 169 .

<sup>2</sup> - هشام فرعون، المرجع السابق، ص 378 .

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 170 .

و المؤمن يتحمل نفقات الإصلاحات الوقتية التي يضطر الربان إليها حتى يمكن السفينة من مواصلة سيرها للميناء الذي يمكن أن يجري فيه الإصلاح، و في هذه الحالة قد تصرف نفقات كثيرة نتيجة التفريغ، و التخزين، و إعادة الشحن، و إلى ما ذلك، و كل هذه النفقات يجب أن يتحملها المؤمن، و يكون مسؤولاً عنها<sup>1</sup>.

فإذا كانت الإصابة من النوع الذي يجعل الإصلاح أمر متعذر بحيث يجب بيع السفينة كحطام ففي هذه الحالة يتحدد مبلغ الضرر بحاصل طرح قيمة السفينة بعد بيعها حطاماً من قيمتها الأصلية قبل وقوع الخطر، إلا أن تحديد قيمة الحطام يطرح أحياناً بعض المشكلات و خاصة في حالة بيع الحطام بسعر بخس لقلّة التجار الراغبين في المنافسة و الشراء .

أما إذا كان الضرر الذي أصيبت به السفينة من النوع الذي يمكن إصلاحه، و كان المؤمن له يرغب في إجراء هذه الإصلاحات فإن تحديد مبلغ التعويض الذي سيدفعه المؤمن يكون وفقاً لقيمة الإصلاحات الحقيقية التي تقتضيها إعادة السفينة إلى ما كانت عليه قبل الحادث، و تقدير مبلغ الإصلاحات يكون إما باللجوء إلى الخبراء المختصين لتقدير قيمة الإصلاحات التي يجب أن يتم إجراؤها، أو من خلال طلب عروض لمعرفة السعر الأقل الذي يمكن أن تتقدم به الشركات المتخصصة في هذا العمل، و لكن هذا إذا كان مذكوراً مسبقاً في وثيقة التأمين بأن شركة التأمين هي من ستتولى إجراء أعمال الإصلاح، هذا إن قرر إنجاز الإصلاحات فعلاً، أما إذا لم يقرر القيام بأعمال الإصلاح فيكون المبلغ وفقاً للتكاليف التقديرية، وهذا ما أكدته المادة 313 من القانون البحري الجزائري، و القيام بأعمال الإصلاح في غالب الأحيان يؤدي إلى زيادة في قيمة السفينة مقارنة للوضع الذي كانت عليه قبل الحادث و إجراء الإصلاح .

وفي غالب الأحيان تكون القطع التي تم نزعها و استبدالها قديمة و متآكلة، في حين تكون القطع الجديدة قيمة و قيمتها المادية كبيرة، و لكي يقتصر دور الضمان على إعادة السفينة إلى ما كانت عليه قبل الحادث لابد من طرح فرق القيمة الذي تمثله عملية التجديد<sup>2</sup>، و حتى لا يكون التأمين وسيلة للإثراء، و عادة يحدد هذا الحسم في وثائق التأمين، وهو يتفاوت حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة جداً فإنها ستستفيد كثيراً من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جداً و لم يمضي عليها مثلاً أكثر من سنة فلا محل للحسم، إذ ليس ثمة فرق بين القطع القديمة و القطع الجديدة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 201 .

<sup>2</sup> - هشام فرعون، المرجع السابق، ص 379 - 380 - 381 .

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 200 .

إلا أنه في بعض الحالات لا تعود السفينة إلى قيمتها كما كانت عليها قبل الحادث، وهذا يحدث إذ تم استخدام قطع غيار مستعملة، أو كانت هذه القطع من نوعية أدنى جودة من القطع التي جرى تبديلها، وهذا ما يؤدي إلى نقص القيمة بالمقارنة مع القيمة التي كانت عليها قبل الحادث، ولذلك فإنه من واجب شركة التأمين في هذه الحالة أن تعوض عن الفارق ما لم تشترط وثيقة التأمين خلاف ذلك .

أما إذا مس الضرر البضاعة فتقدير التعويض لا صعوبة فيه إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها للمؤمن له، ولا صعوبة في الأمر أيضا إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا، إذ أنه من حق المؤمن له في هذه الحالة أن يطالب بقيمة البضاعة، ويجب أن يحسم من مقدار التعويض النفقات التي اقتصدت بسبب الحادث كأجرة النقل، و الرسوم الجمركية، إذ أن المؤمن له يعفى من دفعها بسبب الهلاك الذي أصاب البضائع، و تحتسب قيمة البضاعة على حسب قيمتها التجارية عند شحنها وهذا ما أكدته المادة 314 من القانون البحري الجزائري، أما إذا أصاب البضاعة تلف فقط فإن الخسارة الناتجة عن هذا التلف تسوى بإحدى الطريقتين، إما بالفرق، و إما بالنسبة .

فالتسوية بالفرق تنحصر في تحديد قيمة البضاعة إن هي وصلت سليمة في يوم التفريغ وتم تحديد قيمتها تالفة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمؤمن له، و طريقة التسوية بالفرق تكون عادلة و مقبولة إذا كانت البضاعة تباع في يوم التفريغ ذاته، و لكن الغالب أن البضاعة لا تفرغ و لا تباع إلا بعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر، و في خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار بالانخفاض أو بالارتفاع، و في هذه الحالة إما يتحمل المؤمن انخفاض سعر البضاعة أو يستفيد من ارتفاعها، و في عقد التأمين لا بد أن تعوض الخسارة دون زيادة أو نقصان، و لهذا السبب جرى العمل منذ مدة طويلة على تبني طريقة التسوية بالنسبة، إذ تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة يوم البيع و قيمتها تالفة في يوم البيع ذاته ثم تطبيق النسبة على القيمة المؤمن بها .

و تعتبر طريقة التسوية بالنسبة أكثر دقة و أدنى من العدالة من طريقة التسوية بالفرق، إذ يجب ألا يكون لتقلب الأسعار تأثير في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن، و حساب التعويض لا يكون صحيحا إلا إذا روعي تاريخ واحد لقيمة البضاعة تالفة و قيمتها سليمة، إلا أنه في حالة التسوية بالنسبة فإنه يثور التساؤل عما إذا كان يجب الاعتماد بالقيمة القائمة للبضاعة، أو بقيمتها الصافية أو المرسل إليه يتحمل نفقات تفريغ البضاعة و الرسوم الجمركية المترتبة عليها، و إذا كانت التسوية حسب القيمة القائمة و جب الاعتماد بهذه النفقات عند الوصول، أما إذا كانت حسب القيمة الصافية و جب حسم هذه النفقات<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 172 - 173 .

وأحيانا يتم التصريح بقيمة أقل من القيمة الحقيقية للبضائع، لكن ذلك دون قصد أو سوء نية وفي هذه الحالة يتم تقييم التعويض على أساس القيمة التي صرح بها، وليس على أساس قيمتها الحقيقية أما بالنسبة لمساهمتها في الخسائر المشتركة إذا ما أنقذت فإنها تساهم على حسب قيمتها الحقيقية وليس على أساس القيمة المصرح بها، وهذا ما أكدته المادة 315 من القانون البحري الجزائري.

أما البضائع التي يتعمد مالكيها التصريح بقيمة أقل من قيمتها، فإنها لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة، إلا أنه في حالة إنقاذ هذه البضائع فإنها تساهم في الخسائر المشتركة حسب قيمتها الحقيقية.

كما لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة ولا تعوض كل الأضرار، و الهلاك، والمصاريف التي تصيب البضائع التي لم يحرر لها وثيقة شحن، أو وصل من الربان، في حين تساهم هذه البضاعة في الخسائر المشتركة إذا ما تم إنقاذها.

كذلك البضائع المشحونة فوق سطح السفينة لا تعوض حين التضحية بها، في حين تساهم في الخسائر المشتركة إذا ما تم إنقاذها، وهذا ما أكدته المادة 316 من القانون البحري الجزائري.

وفي حالة استعادة جزء أو كل الأموال المضى بها فإنه يتم توزيعها كما جاء في نص المادة 320 من القانون البحري الجزائري: " إذا تم استرجاع كل أو جزء من الأموال المضى بها من طرف مالكيها بعد التوزيع، ولكن قبل دفع حصص المساهمة، أعيد النظر في التوزيع وذلك لحساب قيمة الأموال المسترجعة بعد خصم مصاريف التحصيل .

وإذا جرى هذا التحصيل بعد دفع المساهمة فإن قيمة الأموال المسترجعة توزع بين المساهمين بنسبة حصصهم، ويتم تحديد قيمة الأموال المسترجعة حسب قيمتها التجارية وبعد خصم مصاريف التحصيل ومصاريف البيع".<sup>1</sup>

وكيفية تسوية الخسائر المشتركة نص عليها القانون البحري الجزائري، حيث أنه يجب أن تصنف الخسائر وتحدد بدقة، وتوزع الأضرار والهلاك، وكذا مصاريف الخسائر المشتركة، كما يتم تحديد و تعيين مساهمة المعنيين بالمساهمة في الخسائر المشتركة، وهذا كله يتم من طرف خبراء الخسائر البحرية .

<sup>1</sup>- الأمر رقم: 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/ العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/ العدد 47، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، المعدل و المتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة 2010/ العدد 46.

و تسوية الخسائر المشتركة تكون وفقا لقوانين و أعراف المكان الذي انتهت فيه الرحلة البحرية إلا  
إذ كان هناك اتفاق مخالف.

و تسوية الخسائر المشتركة يكون بموجب طلب يوجهه المجهز إلى خبير الخسائر البحرية وذلك  
في اجل أقصاه ( 15 ) خمسة عشر يوما من تاريخ انتهاء الرحلة البحرية، أما إذا تأخر هذا الأخير في  
تقديم هذا الطلب فيحق لأي طرف آخر تتعلق به الخسائر المشتركة أن يقدم طلبا لخبير الخسائر  
البحرية يطلب من خلاله تسوية الخسائر المشتركة، ولا بد لأي شخص معني بأمر الخسائر المشتركة  
أن يسلم خبير الخسائر البحرية دون تأخير جميع الوثائق الضرورية للتسوية و التوزيع وإعلام الخبير  
كتابيا بجميع مطالبه، واطلاعه على جميع المعلومات المقيدة، وبعد أن يطلع الخبير البحري على جميع  
المعلومات، و يتفحصها، ويستلم جميع الوثائق، و يراجعها، يقوم بوضع تسوية للخسائر المشتركة بشكل  
مفصل، وذلك طبقا لقواعد القانون البحري الجزائري، إذا لم يكن هناك اتفاقية بين الأطراف المعنيين،  
أو حسب القواعد و الأعراف الدولية المتبعة والمطبقة في العالم فيما يخص العلاقات البحرية .

وهذه التسوية التي يضعها خبير الخسائر البحرية يجب أن تتضمن تحديدا للمدة التي يستطيع فيها  
أي شخص رفع القضية إلى المحكمة المختصة عندما لا يقبل التوزيع الذي تم، و يقوم الخبير بتسليم  
نسخا من تسوية الخسائر المشتركة إلى كل واحد من المعنيين بالأمر الذين يريدون الحصول عليها  
وهذه الإجراءات أكدت عليها المواد من المادة 323 إلى المادة 328 من القانون البحري .

المادة 329 من القانون البحري تبين الأجل الذي يتم خلاله عرض النزاع على القضاء حيث تنص:  
"إن النزاع في تسوية الخسائر المشتركة، يجب أن يقدم للمحكمة المختصة في أجل شهر واحد ابتداء  
من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر.

تنظر المحكمة في القضية وفقا لقواعد الإجراءات الجاري العمل بها .

فإذا لم يقع نزاع في تسوية الخسائر المشتركة أمام المحكمة أصبحت هذه التسوية نافذة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/ العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/ العدد 47، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، المعدل و المتمم للأمر 76-80 و المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة 2010/ العدد 46.



## الفرع الثاني : إستعمال دعوى الخسارة و دعوى الحلول

يجب على المؤمن له الذي يطالب المؤمن بالتعويض أن يثبت أمور أربعة هي: الحق في التأمين مصلحته في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، و تعرضه للخطر، و تحقق الحادث المضمون.

### ➤ أولاً: إثبات الحق في التأمين

يجب على من يطالب بالتعويض عن الضرر أن يثبت حقه في التأمين، و يثبت أساس لحق التمسك بالتأمين والمطالبة بالتعويض<sup>1</sup>، فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الذي وقع على وثيقة التأمين البحري فإن إثبات حقه في التعويض يستفاد و يستشف من وثيقة التأمين ذاتها، أو من تقديم الوثيقة إذا كانت الوثيقة لحاملها، أو من التظهير إذا كانت لأمر، و إذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا و مباشرة اتجاه المؤمن يتميز عن حق المؤمن له الموقع على الوثيقة .

و في حالة الوثيقة الاسمية يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت أن الوثيقة قد انتقلت إليه بمقتضى إجراءات حوالة الحق، أو أن ملكية السفينة قد انتقلت إليه أو أجرت إليه غير مجهزة، إذ أن التأمين يستمر لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط إخطار المؤمن بذلك .

### ➤ ثانيا: إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه

والمطالب بالتعويض يجب أن يثبت و جود مصلحة له وقت الحادث في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، وصفته كمؤمن له موقع على وثيقة التأمين، و حيازته لهذه الوثيقة لا تكفي لإثبات هذه المصلحة، إذ يمكن أن تكون لموقع الوثيقة مصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت إبرم العقد، ثم يفقد هذه المصلحة قبل وقوع الحادث، وبالمثل فإن حائز الوثيقة أو المستفيد من التأمين لمصلحة الغير قد لا تكون له وقت الحادث أية مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها التي كانت له في وقت معين .

و المؤمن له الذي يدعي مصلحته في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها استنادا إلى حق الملكية عليه أن يثبت صفته كمالك، و إثبات ملكية المؤمن له للسفينة يتم بتقديم سند ملكية السفينة وإثبات ملكية البضائع يتم بتقديم عقد البيع، و الفواتير المثبتة للشراء، و سند الشحن، و يعتبر سند الشحن هو الطريق العادي لإثبات ملكية البضائع المؤمن عليها .

<sup>1</sup> - سعيد الباكوري، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 141.

### ➤ ثالثاً: إثبات التعرض للخطر

يقع على عاتق المؤمن له أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المضمونة المبينة في وثيقة التأمين البحري، و يكون هذا الإثبات في التأمين على السفينة من خلال دفتر يومية السفينة أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، و من المعلومات المنشورة في الصحف، أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية، و يكون في غالب الأحيان بسند الشحن حيث يكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات حتى يقيم المؤمن الدليل على العكس .

أما إذا تضمن سند الشحن شروطاً لا تحدد البضائع على وجه الدقة كشرط الجهل بالوزن أو الكمية أو أن بيانات الشاحن غير معتمدة، فيجب الالتجاء إلى طرق إثبات أخرى كبيان الحوالة، أو إيصال سداد الرسوم الجمركية .

### ➤ رابعاً: إثبات وقوع الحادث و تحقق الخطر

يجب على المؤمن له عند المطالبة بالتعويض أن يثبت أن الخطر المضمون تحقق و أن الحادث وقع و ذلك بكافة طرق الإثبات، كما يجب أن يثبت بأن هذا الخطر المضمون قد تحقق خلال الزمان و المكان اللذان يسري فيهما التأمين، و يجب الاعتداد بالوقت الذي وقع فيه الحادث و ليس الوقت الذي ظهرت فيه آثاره لاعتبار المؤمن مسؤولاً عن الحادث و الخطر الذي وقع، فإذا تحقق الخطر و وقع الحادث خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، فإن المؤمن يلزم بالتعويض عنه و لو كان الضرر لم يظهر إلا بعد انقضاء زمن التأمين، فلو أن حريق قد بدأ بعد انتهاء مدة سريان التأمين فإن للمؤمن له الحق في المطالبة بالتعويض، و بالمثل فإن الأضرار التي تظهر خلال سريان التأمين و لكنها نشأت عن خطر تحقق قبل التأمين فإنها تظل على عاتق المؤمن له<sup>1</sup> .

وإن من أهم الدعاوى التي نجدها متعلقة بالتأمين البحري نجد دعوى الحلول، حيث أن المؤمن عندما يقوم بدفع تعويض التأمين للمؤمن له، يحل بما دفعه من تعويض في حقوق المؤمن له والدعاوى التي تكون للمؤمن له اتجاه من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن.

وتعرض هذه المسألة في حالتين : الحالة الأولى إذا ضحى بالشئ المؤمن عليه في سبيل السلامة العامة، فإن للمؤمن له دعوى الاشتراك في الخسائر المشتركة، وأما الحالة الثانية فإنه إذا هلك الشئ المؤمن عليه أو تلف بسبب خطأ الغير كما في حالة التصادم بسبب الخطأ، أو كما في حالة هلاك

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 176 - 177 - 178 .

البضاعة أو تلفها بسبب خطأ الناقل فإن للمؤمن له دعوى المسؤولية اتجاه الناقل، والغير لا يبرأ من التزامه بسبب قيام الدائن بالتأمين البحري، وقد جرى العرف البحري مند القدم على حلول المؤمن في الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له اتجاه الغير، و يأخذ بهذا الحل القانون الإنجليزي للتأمين البحري، والقانون الفرنسي للتأمين البحري<sup>1</sup>.

ويذكر الدكتور مصطفى كمال طه في مؤلفه أصول القانون البحري بأنه جرى العرف البحري منقديم على حلول المؤمن بقوة القانون في الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل الغير.

كما يقول الدكتور محمد علي في كتابه شرح القانون المدني الجديد بأنه اتجه التفكير إلى الاستفادة من تقليد جرى بصدد التأمين البحري، وهو يقضي بحلول المؤمن محل المؤمن له في سائر الدعاوى التي تنشأ له قبل الغير الذي تسبب بخطئه في وقوع الحادث<sup>2</sup>.

وقد عرف رجال الفقه الإنجليزي مبدأ الحلول، فعرفه اللورد كيرنز بأنه حق نشأ في المبدأ القانوني الذي يقضي بأنه إذا تعهد شخص بأن يعوض آخر فإن من حقه بعد أن يوفى بالتعويض أن يخلفه في جميع النواحي والوسائل التي يمكن بها الرجوع على الغير المتسبب في الضرر، كما يرى أنه بمقتضى هذا المبدأ يكون للمؤمن على السفينة المفقودة الحق في وضع يده عليها إذا ظهرت بعد أن يكون قد وفى التعويض الكلي كما يكون له نفس الحق الذي كان للمؤمن له في الرجوع على من كان سببا في فقدان السفينة.

أما اللورد بلا كيرنن يقول بأن القواعد العامة في القانون تقتضي بأن يناقص التعويض عن خسارة استحققت بموجب عقد تعويض بالمقدار الذي تقل به الخسارة، ولا يطالب المؤمن إلا بوفاء التعويض عن الضرر الفعلي الذي لحق المؤمن له، وبالتالي إذا حصل المؤمن له على تعويض ما من الغير بعد أن يكون قد حصل فعلا على التعويض الكامل من المؤمن فإنه يلتزم برد ما حصل عليه من الغير إلى المؤمن<sup>3</sup>.

فمبدأ الحلول يتجلى دوره عند حدوث الخطر المؤمن منه بسبب أشخاص آخرين تسببوا بإلحاق الخسارة بالمؤمن له، فيقضي هذا المبدأ بقيام شركة التأمين بأداء التعويض تأسيسا على ما التزمت به

<sup>1</sup>- مصطفى كمال طه وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 180.

<sup>2</sup>- جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 252.

<sup>3</sup>- جمال الحكيم، المرجع نفسه، ص 255.

في عقد التأمين، ثم تحل شركة التأمين محل المؤمن له في الرجوع على الذين تسببوا في الخسارة و تحصيل المبلغ الذي دفعته للمؤمن له دون زيادة أو نقصان<sup>1</sup>.

ومبدأ الحلول تضمنته المادة 305 من القانون البحري الجزائري حيث تنص : " تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى ولو كان الحادث الذي انجرت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملتزمين بالرحلة ولكن دون الإخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ<sup>2</sup> .

والحلول يعتبر مبدأ قرينا لمبدأ التعويض، و المقصود بهذا المبدأ أن يكون للمؤمن الحق بما يدفعه من تعويض للمؤمن له في الحلول في الحقوق و الدعاوي التي تكون للمؤمن له قبل من سبب وقوع الخطر أو الخسارة الناتجة عنه<sup>3</sup>، ولما كان الحلول يفترض الوفاء فإنه يشترط أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، وإلا كانت دعوى المؤمن على من أحدث الضرر غير مقبولة .

وبما أن رجوع المؤمن على الغير المسؤول أساسه و مبناه الحلول فإنه تترتب على ذلك النتائج التالية :

\* أن المؤمن لا يلتزم بإبلاغ حقه للغير المسؤول أو الحصول على قبوله لجعله نافدا في مواجهته .

\* متى حل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه أمكن للغير المسؤول أن يحتج في مواجهته بالدفع التي تكون له اتجاه المؤمن له، ومن ثمة يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن متى كانت صحيحة وجائزة، كما يمكن لمحدث الضرر التمسك إتجاه المؤمن بكافة الدفع التي كان يستطيع التمسك بها اتجاه المؤمن له، كإنقضاء حق المؤمن له أو المقاصة أو ما شابه من طرق إنقضاء الالتزام .

\* إن رجوع المؤمن على محدث الضرر بدعوى الحلول يمنحه حق إستعمال نفس الحق الثابت للمؤمن له في ذمة محدث الضرر، من حيث المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية العقدية، وذلك حسب طبيعة الحق الذي للمؤمن له في ذمة محدث الضرر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - محمد جودت ناصر، المرجع السابق، ص42.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة1977/ العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/ العدد 47، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، المعدل و المتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة2010/ العدد46.

<sup>3</sup> - عبد العزيز فهمي هيكل، المرجع السابق، ص42.

<sup>4</sup> - محمد جودت ناصر، المرجع السابق، ص43.

\* كما أنه يحق للمؤمن أن يأخذ على المؤمن له عدم محافظته على حقه في الرجوع على الغير المسؤول، ويكون المؤمن له مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره<sup>1</sup>.

فبالرجوع إلى قانون التأمين والقانون البحري نجد المشرع ينص على إمكانية المؤمن ممارسة دعوى الرجوع حيث تؤكد ذلك المادة 118 من قانون التأمينات حيث تنص: " يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له .

يجب أن يستفيد المؤمن له أولوياً من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة"<sup>2</sup>.

وبالتالي فإن المؤمن متى قام بدفع التعويض فإنه يحل بما دفعه من تعويض في محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه التي تكون للمؤمن له اتجاه الغير المتسبب بفعله في الضرر الذي رتب مسؤولية المؤمن<sup>3</sup>.

وهذا ما استقر عليه اجتهاد المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 06-05-1997 ملف رقم 151318 ، الذي جاء فيه : "...حيث أنه يتبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف رفضوا دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفينة، على أساس أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 وأن عقد الحلول مؤرخ في 5 جوان 1991 أي خارج مهلة الثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744 من القانون البحري .

وحيث أنه ينبغي التذكير أنه يمكن رفع دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو خسائر لاحقة بالبضائع المنقولة في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة عملاً بأحكام المادة 743 من القانون البحري .

وحيث أنه يمكن أيضاً رفع دعوى الرجوع وفقاً لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري وذلك في مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين .

ويتضح من القرار المطعون فيه أن قضاة الاستئناف أبرزوا أن تسليم البضائع للمرسل إليه تم يوم 08 ديسمبر 1990 وأن دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل رفعت يوم 30 نوفمبر 1991.

<sup>1</sup>- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص181 . 182 .  
<sup>2</sup>- الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>3</sup> - أحمد عبد الرحمان، أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، دون دار نشر، دون سنة، ص379.

وضمن هذه الظروف فإن مقتضيات المادة 743 من القانون البحري هي التي تطبق في قضية الحال لأن دعوى شركة التأمين رفعت داخل مهلة السنة ... " .

وفي قرار صادر عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا بتاريخ 06-12-2006 ملف رقم 371786 ، الذي قضى بنقض وإبطال القرار الصادر عن مجلس قضاء مستغانم في 27-01-2004-الرامي إلى المصادقة على الحكم المعاد القاضي برفض دعوى المدعية الطاعنة على الحال والرامية إلى المطالبة بالمبلغ المدفوع للمرسل إليها بموجب عقد الحلول ومقابل الفوائد التأخيرية لمدة سنتين من يوم الاستدعاء والتعويض عن جميع الأضرار، وبدون إحالة القضية ، والذي جاء فيه : " ... حيث سبب القضاة رفضهم هذا على أساس أن للمؤمن الحق في الحلول لطلب التعويض عما دفعه للمؤمن له، لكن لا يمكن له طلبه من الناقل بموجب دعوى الحلول بل بعقد الشحن الذي يربطه بالمؤمن له، ولا يوجد بالملف ما يفيد أن المرسل إليه قدم رسالة التحفظات للناقل مفادها أن البضاعة وصلت في حالة عطب أو ناقصة، وعملا بالمادة 790 من القانون البحري تعتبر كأنه سلمت للمرسل إليه سالمة من أي عطب .

ومثل هذا التسبب مخالف للقانون ذلك لأن عقد الحلول يمنح الصفة لشركة التأمين لتحل محل المرسل إليه في حقوقه ودعاواه بعد تعويضها له وفي حدود المقدار الممنوح له بموجب المادة 118 من قانون التأمينات رقم 95-07 المؤرخ في 25 - 01 - 1995، فتقيم دعوى الرجوع المقررة بالمادة 744 من القانون البحري ضد الناقل على أساس المسؤولية المفترضة بالمادة 802 من القانون البحري، أو على أساس المسؤولية التقصيرية المبنية على الخطأ .

حيث يحل المؤمن محل المؤمن له في طلب التعويض الذي دفعه له بموجب عقد الحلول، وليس عقد الشخص الذي يربط الناقل بالمؤمن له كما جاء بالقرار خطأ...<sup>1</sup> .

<sup>1</sup> - مجلة الحكمة العليا ( قسم الوثائق )، العدد 02، الجزائر، سنة 2006، ص 399 .

## المبحث الثاني: نظام التخلي

التخلي نظام خاص بالتأمين البحري لا وجود له في حالات التأمين الأخرى، ويعتبر من الأنظمة القانونية الخاصة بالتأمين البحري باعتباره إحدى طرق الحصول على التعويض من قبل المؤمن له. وهذا المبحث تم تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول تحت بعنوان: مفهوم التخلي وشروطه والمطلب الثاني بعنوان: حالات التخلي وأثاره.

### المطلب الأول: مفهوم التخلي وشروطه

نظرا للأهمية الكبيرة التي يكتسبها هذا النظام في مجال التأمين البحري لابد من تحديد ماهية التخلي، ومعرفة أصوله، وكيفية نشوئه، وكذا شروط تطبيقه على أرض الواقع. وهذا المطلب تم تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: مفهوم التخلي، والفرع الثاني تحت عنوان: شروط التخلي.

### الفرع الأول: مفهوم التخلي

لقد عرف العميد ربيير التخلي بأنه تلك الوسيلة التي تمنح للمؤمن له حق الحصول على كامل مبلغ التأمين بترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن، ويصفه بأنه إجراء للتسوية استثنائي، لأن الأصل هو ممارسة دعوى التعويض، وأنه لا يوجد قانونا إلا في التأمين البحري، وغير ممكن إلا في حالات معينة، والقانون لا يسمح به إلا في الحالات التي يلحق المؤمن عليه أحد الكوارث الكبرى حيث يفترض أن الخسارة كبيرة مما جعل الشيء المؤمن عليه لم يعد نافعا للمؤمن له<sup>1</sup>.

في حين عرفه الفقيه روديار بأنه نظام أصيل بالقانون البحري، بمقتضاه يتلقى المؤمن له مبلغ التأمين متخليا عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن.

فالتخلي عملية بمقتضاها يطلب المؤمن له ضحية بعض الفئات من الكوارث تدعى بالكوارث الكبرى تعوضه بكامل مبلغ التأمين مقابل نقل ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن، وهذا ما ذهب إليه القضاء الفرنسي وقضى به منذ أكثر من قرن من الزمن.

<sup>1</sup> - Alain Bessé, Op,cit,p30- 31.

نظام التخلي عرف لدى الكثير من القوانين المقارنة باسم الترك، وهو الاسم المستعمل في أمر 1681 للويس الرابع عشر للتجارة البحرية، وتستعمل بعض القوانين العربية مصطلح الترك كما هو الحال في القانون المصري، في حين أن الجزائر تبنت مصطلح التخلي.<sup>1</sup>

والمشروع الجزائري قد تطرق إلى نظام التخلي في الباب الخاص بالتأمينات البحرية في المواد 115 و 134 و 153 من الأمر 07-95، كما نص عليه في المادة 20 من وثيقة التأمين على السفينة.

فالتخلي ليس هو الطريق العادي الذي يفترض سلوكه عند وقوع الخطر البحري وحصول الأضرار، وإنما هو استثناء يرد على القاعدة العامة في التعويض، يلجأ إليه المؤمن له في حالات خاصة معينة، ومحددة، ومبينة في القانون، وكذا في وثيقة التأمين البحري، وعند تحقق حالة من هذه الحالات التي تم تحديدها يحق للمؤمن له تطبيق نظام التخلي، وبالتالي حصوله على كامل مبلغ التأمين، لكن بشرط أن يتخلى المؤمن له عن ملكية الشيء المؤمن عليه، وكافة حقوقه المتعلقة به لصالح المؤمن، أو عن كل ما تبقى منه بعد تحقق الخطر المؤمن ضده .

والتخلي ليس طريقاً استثنائياً فحسب بل هو طريق اختياري أيضاً، فالمؤمن له هو الذي يقرر اللجوء إليه من عدمه دون تدخل من المؤمن، فيجوز للمؤمن له رغم توفر شروط التخلي أن يلجأ إلى دعوى الخسارة، غير أن المؤمن له إذا أراد أن يتبع دعوة التخلي فيجب عليه إعلام المؤمن بذلك صراحة<sup>2</sup>.

أما في غير أحوال المخاطر الجسمية أو البليغة فليس للمؤمن له إلى دعوى الخسارة، ولا يملك الخيار في ذلك، وإنما هو مجبر على إتباع هذا الطريق فقط.

فالتخلي نظام بحري أصيل خاص بالتأمين البحري وحده، وهو سبب خاص لنقل الملكية في القانون البحري لا نظير له في التأمين البري، ومن هذا الوجه تتجلى ذاتية التأمين البحري واستقلاله بقواعده القانونية الخاصة به عن غيره من أنواع التأمين الأخرى<sup>3</sup>.

ويرى البعض أن التخلي نظام عريق يضرب بجذوره في أعماق التاريخ، حيث ارتبط في نشأته بحالة هلاك السفينة بسبب انقطاع أخبارها، إذ كان المؤمن يدفع تعويضا مؤقتا للمؤمن له يسترده إذا وصلت السفينة سالمة خلال مدة معينة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 80 - 81 .

<sup>2</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 472 .

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه ووائل نور بندق، المرجع السابق، ص 185 - 186 .



إلا أنه هناك من يستبعد هذه الفرضية وينفي صلتها بنظام التخلي القائم حالياً والمنصوص عليه في التشريعات الحالية، حيث أن تلك الفرضية تنص على أنه في حالة ظهور السفينة يسترجعها المؤمن له ويرد مبلغ التعويض الذي تلقاه، في حين أن التخلي كطريق استثنائي للحصول على التعويض قائم على أساس وقاعدة رئيسية هي ضرورة تنازل وتخلي المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه لصالح المؤمن، وهذا من أجل انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن، وهذا الشرط الخاص بانتقال ملكية الشيء المؤمن عليه لم يعثر عليه ولم تقدم الشهادات على وجوده تقنيا لأول مرة إلا في " مرشد البحر "، "Guidon de la mer" في القرن الخامس عشر، حيث نص على التخلي الذي يترتب عنه في نفس الوقت انتقال الملكية عندما توجد الحالات التي تسمح بذلك، وعلى رأس تلك الحالات انعدام الأخبار .

وفي سنة 1681 م صدر أمر التجارة البحرية، حيث سمح باستعمال التخلي في الحالات التي يغلب فيها اليقين بفقدان الأشياء المؤمن عليها مثل : الاستيلاء، والغرق في الشواطئ البعيدة، وقد ذهب أمر 1681 بعيدا في تطوير نظام التخلي القانوني بسماحه التخلي عن الخسائر الكبرى التي لا تبقى على أية قيمة جديدة للأشياء المؤمن عليها، وهو المفهوم الذي أخذ به الإنجليز في قانون 1906.<sup>2</sup>

فنظام التخلي نشأته قديمة ورغم عدم تمكننا من تحديد الفترة الأولى لظهوره بشكل دقيق ومحدد إلا أن الأكيد أن التخلي قد ارتبط ظهوره بممارسة الملاحة البحرية في العصور القديمة، وهذا إن دل على شيء إنما يدل على الأهمية البالغة التي يكتسبها التخلي منذ القدم وإلى غاية اليوم، ولا يزال التخلي محتفظا بفائدته في حالة انقطاع أخبار السفينة، وفي حالة الهلاك الحكمي المشبه بالهلاك الحقيقي، إذ يحصل المؤمن له على مبلغ التأمين بأكمله دون أن يلزم بإثبات هلاك السفينة في الحالة الأولى، ومع أن الشيء لم يهلك هلاكا تاما في الحالة الثانية على أن فائدته الرئيسية هي في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريق الخسارة، حيث أنه يكفي المؤمن له أن يثبت توافر حالة من حالات التخلي ويبدى رغبته في التخلي حتى يحصل على التعويض المتفق عليه بالكامل دون خصم أية مسموحات.

وللتخلي مزايا مهمة تتمثل في التسوية السريعة لمبلغ التأمين<sup>3</sup>، وأن التسوية في حالته أكثر بساطة من التسوية الممكن الحصول عليها عن طريق دعوى الخسارة، حيث يقتضي الأمر في دعوى الخسارة إثبات الخسارة وتقديرها من طرف الخبراء، وهي أمور معقدة من الصعب التوصل إليها وتتطلب الكثير من الوقت، كما أنه من المزايا أيضا حصول المؤمن له على مبلغ التعويض كاملا عندما تبلغ

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد أمين فايد، المرجع السابق، ص 472 .

<sup>2</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص 82 - 83 .

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 186 - 187 .

---

الخسارة حدا معيناً من الجسامة ويتوفر فيها شرط التخلي ولا يمكن الحصول عليه عن طريق دعوى الخسارة<sup>1</sup>، وفي هذا السياق تنص المادة 114 من الأمر 07-95 على ما يلي: "تعويض الأضرار و الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيار التخلي وفقاً لأحكام المواد 115 و134 و143 من هذا الأمر"<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - علي بن غانم، (التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني) المرجع السابق، ص84 .  
<sup>2</sup> - الأمر رقم: 07-95 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

## الفرع الثاني : شروط التخلي

إن حق التخلي لا يثبت إلا لمالك الشيء المؤمن عليه، لأن التخلي ناقل للملكية، وبالتالي فإن المؤمن له الذي لا يكون مالكا للشيء المؤمن عليه كالدائن الممتاز، أو الدائن المرتهن ليس له حق التخلي، ويجب أن يقتصر على دعوى الخسارة البحرية لأنها السبيل الوحيد المتاح أمامه .

والتخلي يجوز من وكيل عن مالك الشيء المؤمن عليه ، بيد أنه لا يجوز للربان أن يقوم بالتخلي لأنه وكيل عام عن المالك ليس له الحق إلا في أعمال الإدارة دون أعمال التصرف، والتخلي عمل من أعمال التصرف وليس له علاقة بالإدارة، وهذا ما لم يكن الربان حاصلا على وكالة تسمح له بالتصرف، وبالتالي جواز استعماله حق التخلي وممارسته.

كما لا يجوز التخلي من قبل المدير المجهز لسفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوخ، إذن له أن يقوم بأعمال الإدارة المعتادة دون أعمال التصرف ما لم يكن مزودا بوكالة خاصة مثله في ذلك مثل الربان.

واستعمال حق التخلي يبقى اختياريًا للمؤمن له وليس مفروضا عليه، حيث لا يمكن إجباره على استعماله، والمؤمن له يتمتع بالحرية في اختيار الدعوى التي تناسبه سواء كانت دعوى الخسارة البحرية أو دعوى التخلي للحصول على التعويض عن الضرر الذي لحقه، لكن هذا إذا لم يكن الحادث منحصرا في انقطاع الأخبار، إذ أن هذه الحالة هي التي تفرض طريقا واحدا للحصول على التعويض وهو طريق التخلي، حيث يكون من المستحيل الاعتماد على دعوى الخسارة للحصول على تعويض<sup>1</sup>، فمصلحة المؤمن له هي التي تملي عليه أي الطريقين يسلك للحصول على التعويض عن الضرر الذي لحقه.

فالتخلي حق مقرر لمصلحة المؤمن له دون سواه، ولا يتم استعماله إلى وفقا لشروط ومواعيد محددة، لقد نص المشروع الجزائري على ذلك بمقتضى المادة 115 من الأمر 95-07 والتي جاء فيها: " إذا اختار المؤمن له التخلي، كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و143 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاما وبدون أية شروط، على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول، أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة (3) أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 234 - 235.

ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي، أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية .

في حالة قبول التخلي، يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن<sup>1</sup> .

انطلاقاً من نص المادة 115 يمكن أن نستخلص الشروط الواجب توفرها في استعمال حق التخلي وهي:

- أن ينصب على جميع الأموال المؤمن عليها .
- أن يكون التخلي غير معلق على شرط .
- التخلي لا يقبل الانقسام .
- أن يقبل المؤمن التخلي أو يقضي بصحته .

وستنطبق لهذه الشروط بشيء من التفصيل، كل شرط على حدى كما يلي .

#### ➤ أولاً: أن ينصب على جميع الأموال المؤمن عليها

التخلي يشمل جميع الأشياء المؤمن عليها والتي كانت محلاً للتأمين، فإذا كان التأمين حاصلًا على السفينة ولم تعدد التأمينات بشأنها فإن التخلي ينصب عليها أو على حطامها الذي تخلف بعد وقوع الحادثة البحرية، وكذلك يشمل التخلي ملحقات السفينة، كالتعويضات المستحقة على الغير بسبب الأضرار التي أصابت السفينة، وكحصّة مالك السفينة في الخسارة البحرية المشتركة إذا اقتضت سلامة الرحلة تضحية جانب السفينة، وذلك متى تقرر الحق في ذلك قبل وقوع الحادثة البحرية التي استتبع التخلي.

كما تعتبر أجرة النقل من الأمور التي يشملها التخلي أيضاً، إلا أن التخلي لا يشمل الإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة، وكذلك لا يشمل التخلي المكافأة المستحقة للسفينة بسبب المساعدة البحرية<sup>2</sup> التي قدمتها لسفينة أخرى قبل وقوع الخطر الذي استتبع التخلي، لأن هذه المكافآت تقررت

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13، المعدل و المتم.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 235 - 234.

للمجهز مقابل الخدمات التي بذلها لمساعدة سفينة أخرى، ولذلك يكون لها طابع شخصي ولا تعتبر من ملحقات السفينة التي ينصب عليها التخلي للمؤمن<sup>1</sup>.

فالتخلي عن السفينة يشمل ملحقاتها المؤمن عليها، وكذلك جميع الحقوق التي تكون له بسبب الشيء المؤمن عليه، كالحقوق التي تكون له اتجاه الغير المسؤول عن التصادم بسبب الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة، والحقوق المترتبة له اتجاه المشتركين في الخسائر المشتركة<sup>2</sup>.

أما إذا كان التخلي متعلقا بالبضائع فيشمل البضائع المؤمنة، وما يتم إنقاذه منها، أو ثمن ما تم بيعه من البضائع المنقذة.

فلو فرضنا أن المؤمن له عقد تأمينات منفصلة لدى عدة مؤمنين على بضائع مختلفة تكون رسالة واحدة، فيمكن عند وقوع الحادث أن يطلب من بعض المؤمنين التسوية بطريق الخسارة وأن يتخلى إتجاه الآخرين، ولا يجوز أن يتخلى للآخرين إلا عن البضائع الداخلة في نطاق الوثيقة المبرمة معهم.

وبالمثل إذا قام المؤمن له بإبرام وثائق تأمين منفصلة مع مؤمن واحد على بضائع مختلفة تكون رسالة واحدة، فيمكنه أن يتخلى عن البضائع المغطاة بإحدى الوثائق دون الأخرى.

كذلك الحال إذا قام مؤمن له بالتأمين على جزء من الأشياء التي يملكها، مثل أن يشمل التأمين جزء من البضاعة، أو جزء من السفينة فإنه لا يلزم إلا بالتخلي عن الجزء المؤمن عليه فقط.

أما إذا كان الشيء المؤمن عليه بمقتضى عقود تأمين منفصلة لدى مؤمنين مختلفين فإن التخلي لا يتم إزاء كل منهم إلا في حدود المصلحة المؤمن بها لديه، بحيث يستطيع المؤمن له أن يقرر التخلي إزاء بعض المؤمنين، ويقتصر على التسوية بطريقة الخسارة إزاء البعض الآخر.

وفي حالة قيام المؤمن له بتأمين جزء من السفينة أو البضاعة وأبقى الجزء الآخر غير مؤمنا فإنه يحتفظ بالجزء غير المؤمن ويتخلى عن الجزء المؤمن، والتخلي لا يشمل الأشياء المؤمن عليها التي لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث، فلا يجوز أن يكون ذلك وسيلة إثراء للمؤمن له، ولا يجوز للمؤمن له أن يتسلم المبلغ المقابل لقيمة الأشياء المؤمن عليها، ويحتفظ في نفس الوقت بملكية الأشياء التي لم تكن مستهدفة للخطر ولا تدخل في نطاق التخلي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 482.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 246 - 247.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه وأنور بندق، المرجع نفسه، ص 207 - 208.

## ➤ ثانيا: أن يكون التخلي غير معلق على شرط

انطلاقا من نص المادة 115 السالفة الذكر نجد وجوب أن يكون التخلي تاما وبدون أية شروط من هنا نجد أنه لا يجوز أن يكون التخلي معلقا على شرط، فالمؤمن له لا يجوز له أن يشترط في التخلي لانقطاع الأخبار فسخ التخلي إذا رجعت السفينة سالمة إلى ميناء آمن ، و تعليق التخلي على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فحسب بل إن التخلي ذاته يكون باطلا، ولا يجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله للتخلي على شرط، و الحكمة من تقرير بطلان التخلي الشرطي هي أن الشروط التي يوردها المؤمن له أو المؤمن على إعلان الرغبة في التخلي أو قبوله قد تكون مثار لمنازعات عديدة، وهي على أية حال قد تؤدي إلى تأخير التسوية السريعة و النهائية للحادث، وهو ما يتنافى مع الغاية من التخلي<sup>1</sup>.

وبطلان التخلي الشرطي يعتبر بطلانا مطلقا لاعتباره من النظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفته وهذا بالرجوع إلى نص المادة 96 من الأمر 95-07 التي تعتبر أن المادة 115 هي من النظام العام ويجب على المتقاعدين الالتزام بأحكامها ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

## ➤ ثالثا: التخلي غير قابل للتجزئة

يقصد بعدم قابلية التخلي للانقسام أن المؤمن له لا يكون له التخلي عن جزء من الأشياء المؤمن عليها في مقابل جزء من تعويض التأمين على أن يحتفظ بالحق في ممارسة دعوى الخسارة بالنسبة للجزء الباقي، على أنه إذا قسمت البضاعة في الوثيقة إلى مجموعات جاز للمؤمن له أن يقتصر التخلي على مجموعة دون أخرى .

ومنه فإن المؤمن له لا يمكنه الجمع بين دعوى التخلي ودعوى الخسارة في نفس الوقت، وإنما يجب عليه أن يختار أي الدعويين سيختار، وأي الطرفين سيسلك من أجل المطالبة بالتعويض عن الضرر الحاصل .

## ➤ رابعا: أن يقبل المؤمن التخلي أو يقضي بصحته

بالرجوع إلى الفقرة الثانية والثالثة من نص المادة 115 السالفة الذكر نجد أنه يتعين على المؤمن في حالة اختيار المؤمن له التخلي أن يدفع المبلغ المؤمن عليه بكامله، إما بقبول التخلي، أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه و أنور بندق، المرجع السابق، ص 203 .

وباعتبار أن التخلي لا يقع بقوة القانون وإنما هو رخصة تقررت لمصلحة المؤمن له الذي يكون له الخيار بين التمسك بالتخلي أو الاكتفاء بطلب تعويض الضرر الذي أصابه مع الاحتفاظ بالشيء المؤمن عليه ، لذلك لا بد أن يفصح المؤمن له عن رغبته في التخلي، غير أن التخلي لا يقع بناء على ذلك ، بل لا بد من موافقة المؤمن، فإذا حصلت هذه الموافقة أصبح التخلي باتاً، ولا يجوز لأي واحد من الطرفين الرجوع فيه .

وقبول المؤمن للتخلي يمكن أن يكون صريحاً، كما يمكن أن يكون ضمناً، ويستفاد القبول الضمني من ظروف الحال ، فإذا نازع المؤمن في حصول التخلي وجب على المؤمن له رفع الأمر إلى المحكمة من أجل الفصل في صحته ، ومتى قضت المحكمة بوقوع التخلي وصار هذا الحكم حائزاً لقوة الشيء المقضي به أصبح التخلي نهائياً، ولا يجوز لأحد الطرفين الرجوع فيه، لكن يحق للمؤمن له حق الرجوع عن التخلي واللجوء إلى دعوى الخسارة إذا لم يصبح التخلي نهائياً، كما هو الشأن في الفترة السابقة على قبول التخلي من قبل المؤمن، أو طالما أن الحكم الصادر بصحة التخلي لم يحز قوة الشيء المقضي به<sup>1</sup>.

إلا أن استعمال حق التخلي لا يكون إلا بإتباع إجراءات حددها التشريع، أو الفقه، أو القضاء ولا بد من تحديد أهم الإجراءات المعتمدة .

#### أ- إعلان الرغبة في التخلي

بالرجوع إلى المادة 115 السالفة الذكر نجد أن المشرع تطرق إلى هذه النقطة بقوله : " على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة (03) أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الأجل التي تسوغه"<sup>2</sup>.

يجوز للمؤمن له بعد إبداء رغبته في التخلي أن يعود ويطلب التسوية بطريق الخسارة، و بالمثل يستطيع المؤمن له أن يحل التخلي محل دعوى الخسارة، وللمؤمن له أن يتنازل عن حقه في التخلي وهذا التنازل قد يكون صريحاً أو ضمناً، فإنه يجب أن تتجلى رغبة المؤمن له في التنازل بوضوح من الظروف والملابسات .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه وأنور بندق، المرجع السابق، ص 203 .  
<sup>2</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

ويعد تنازلاً عن التخلي بوجه خاص إذا علم المؤمن له بالحادث البحري الذي يجيز له التخلي وطلب التسوية بطريق الخسارة، وقبل جزءاً من تعويض التأمين ولهذا لا بد للمؤمن له أن يعلن رغبته في التخلي للمؤمن صراحة<sup>1</sup>.

وذلك يكون عن طريق إعلان بواسطة رسالة مضمونة الوصول، أو بعقد غير قضائي، ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي يجيز التخلي، أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادة 134 من الأمر 95-07 والمتعلقة بحالات التخلي .

### ب- تقديم المؤمن له لجميع البيانات اللازمة عند طلب التخلي

يجب على المؤمن له عند إبداء رغبته في التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين التي قام باكتتابها على الشيء المؤمن عليه أو التي يعلم بوجودها، وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية إلى حصول المؤمن له على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق بذلك إثراء ونفعاً يفوق الضرر اللاحق به، أو أن مجموعهما لا يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، وأيضاً من أجل أن يعرف المؤمن ما إذا كان يستطيع أن يطالب بإبطال التأمين في حالة غش المؤمن له أو تخفيض التأمين إذا كان تعدد التأمينات من غير غش أو تدليس.

كما أن إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي لا يعفيه من التزامه بتخفيف آثار الحادث المؤمن منه، ومثال ذلك انقراض السفينة الغارقة أو الجانحة، وبدله قصار جهده في تخليص الأشياء المؤمن عليها<sup>2</sup>، وذلك لا يؤثر على حقه في طلب التخلي عن الأشياء المؤمنة مادام قد قام بذلك وفقاً للإجراءات والمواعيد المقررة قانوناً، وتشجيع المؤمن له على بدل قصار جهده في حماية الأشياء المؤمن عليها ومحاولة إنقاذها، أو التقليل من الخسائر أثناء وقوع الخطر المضمون هدفه حماية مصلحة المؤمن الذي تنتقل إليه ملكية الشيء .

<sup>1</sup>- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 237 .  
<sup>2</sup>- بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 444.



## المطلب الثاني: حالات التخلي و آثاره

إن التخلي طريق استثنائي لا يعمل به إلا في حالات المخاطر الكبرى، أو الجسمية، أو البالغة وقد حددت هذه الحالات بموجب القانون سواء كان التأمين على السفينة أو على البضاعة، و الأخذ بهذا الطريق يخلف أثر و نتائج تنعكس على المؤمن و المؤمن له.

هذا المطلب قسم إلى فرعين، الفرع الأول تحت عنوان: حالات التخلي، والفرع الثاني تحت عنوان: آثار التخلي.

### الفرع الأول: حالات التخلي

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 114 من الأمر 07-95 على أنه: " تعوض الأضرار و/ أو الخسائر في حدود التلف الحاصل، ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقا لأحكام المواد 115،134،135 من هذا الأمر. "

من خلال نص هذه المادة نجد أن التخلي طريق استثنائي لا يجوز اللجوء إليه إلا في حالات محددة و هذا ما أشارات إليه المادة 134 من الأمر 07-95، و باعتبار أن نص المادة 134 لا يعتبر من النظام العام طبقا لأحكام المادة 96 من نفس الأمر فإنه يمكن لوثائق التأمين أن تعتمد على تعداد مختلف لحالات التخلي، كأن توسع أو تضيق فيها، و بالتالي لا نعود إلى نص المادة 134 إلا في حالة عدم ذكر وثيقة التأمين لحالات التخلي، أما إذا تطرقت لها، و ذكرتها، و عدتها فلا محل للرجوع إلى نص المادة 134 باعتبار أن الخاص يقيد العام، و أن العقد هو شريعة المتعاقدين .

### أولا- حالات التخلي عن السفينة

ونجد أن وثيقة التأمين على السفن قد نظمت حالات التخلي بمقتضى المادة 20 منها، و المادة تبين حالات التخلي حيث تنص على ما يلي : " ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار يضمنها العقد يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية :

- 1- فقدان الكلي للسفينة .
- 2- عدم أهلية السفينة للملاحة و استحالة إصلاحها .
- 3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (3/4) القيمة المتفق عليها .
- 4- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاثة (3) أشهر، و إذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر. "

## أ- الفقدان الكلي للسفينة

حالة الهلاك الكلي للسفينة تشمل كل حالة تهاك فيها السفينة هلاكا فعليا، بحيث يتعذر معه استعمالها مرة أخرى، و يدخل في هذه الحالة غرق السفينة<sup>1</sup> من جراء عاصفة أو تصادم أو انفجار الآلات.

كما يدخل ضمن مفهوم الفقدان الكلي جنوح السفينة مع كسر رئيسي فيها يمنعها من متابعة السفر فتنحول إلى حطام.

وهناك فارق بين الاختفاء الناتج عن الغرق و انغمار السفينة في المياه، و بين الإلتلاف الكلي الناتج عن الجنوح و الكسر الذي يلحق السفينة، ففي حالة الغرق تختفي السفينة تماما في مياه البحر بحيث لا يتخلف عنها أي حطام، أما في حالة الإلتلاف الكلي فتنحول السفينة إلى حطام وتفقده صفتها كسفينة<sup>2</sup>.

## ب- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها

عدم الصلاحية للملاحة هو عدم قدرة السفينة على متابعة السفر بسبب حالتها المادية، ويجب أن يكون عدم الصلاحية للملاحة ناشئا عن خطر بحري يضمه المؤمن حتى يجوز التخلي.

ومن الثابت أن عدم الصلاحية للملاحة لا يمكن أن يشبه بالهلاك الكلي، وبالتالي لا يجوز التخلي إلا إذا كان محققا بصفة نهائية، فعدم الصلاحية هو استحالة إصلاح السفينة وإعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل الحادث.

ولا يعتد في حساب نفقات الإصلاح بفرق التجديد، أي بزيادة قيمة السفينة لاستبدال أجزاء جديدة بأجزاء قديمة مستعملة، إذ أن حسم فرق التجديد واجب إذا تعلق الأمر بتحديد مقدار التعويض المستحق للمؤمن له بمقتضى دعوى الخسارة البحرية حتى لا يتم إثراء المؤمن له من خلال التأمين، أما فيما يتعلق بالتخلي فينتفي احتمال إثراء المؤمن له لأنه يتخلى عن السفينة للمؤمن دون إصلاحها.

وتعتبر السفينة أيضا غير صالحة للملاحة إذا كانت قابلة للإصلاح، ولكن تعذر إجراؤه في ميناء الإرساء المؤقت لعدم توافر وسائل الإصلاح فيه، لكن بشرط أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان، حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها إلى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح، وكذلك بشرط أن يثبت أن المجهز لم يكن باستطاعته إيصال قطع التبدل الضرورية إلى ميناء الإرساء.

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص473  
<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص224.

وعدم الصلاحية للملاحة يجب أن يكون ناشئاً عن حادث بحري يضمه المؤمن ويغطيه، أما إذا كان عدم الصلاحية ناشئاً عن قدم السفينة أو عيب خاص بها، أو كان راجع إلى خطأ المجهز المؤمن له، فإنه لا يجيز التخلي ويفترض أن عدم الصلاحية للملاحة ناشئ عن حادث بحري مضمون، وإذا ادعى المؤمن أن عدم الصلاحية راجع إلى عيب خاص أو إلى فعل شخصي من المؤمن له فعليه إثبات ما يدعيه<sup>1</sup>.

### ج- تجاوز قيمة إصلاح السفينة الضروري (3/4) القيمة المتفق عليها

إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين، أي 75 % من القيمة الإجمالية، وفي هذه الحالة يتعين على المؤمن له حتى يحصل على قبول المؤمن للتخلي وموافقه عليه أن يقيم الدليل على أن نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تصل إلى ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة على السفينة وهو ما يعادل 75%<sup>2</sup>.

### د- انعدام اخبار عن السفينة لمدة معينة

إن انقطاع أخبار السفينة هو أقدم حالات التخلي وأكثرها فائدة ومنفعة للمؤمن له، حيث أنه إذا لم يرد خبر على السفينة المؤمن عليها خلال مدة معينة افترض هلاكها، ومن ثمة جاز للمؤمن أن يتخلى عن السفينة المؤمن عليها ويطلب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاك السفينة .

على أن انقطاع الأخبار لا يجيز التخلي إلا إذا مضت مواعيد معينة ومحددة، حددتها المادة 134 من الأمر 07-95 بـ 3 أشهر في الأحوال العادية، أما إذا تعلق الأمر بالحوادث الحربية فيمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر، وهذه المواعيد تحسب من وقت قيام السفينة بالسفر إذا لم ترد عنها أخبار منذ إقلاعها وانطلاقها من الميناء، أو من تاريخ آخر خبر وصل عن السفينة، ولا يشترط أن تكون الأخبار مقدمة من السفينة بل يعتد حتى بالأخبار اللاحقة عن السفينة من طرف الغير<sup>3</sup>.

وفي حالة انقطاع الأخبار عن السفينة يجوز للمؤمن له دون حاجة لإثبات هلاك السفينة أن يتخلى عنها للمؤمن دون الحاجة إلى حجج أو دلائل أو إثباتات أخرى<sup>4</sup>، حيث أن انقطاع الأخبار لمدة 3 أشهر أو 6 أشهر في حالة الحرب، وإثبات هذا الانقطاع دليل دامغ وحجة كافية للمؤمن له من أجل المطالبة بالتخلي والحصول عليه .

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 190 - 191 - 192 .

<sup>2</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 473 .

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 188 - 189 .

<sup>4</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 473 .

هذا بالنسبة لحالات التخلي الخاصة بالسفينة والتي حددها قانون التأمينات الجزائري.

## ثانيا- حالات التخلي عن البضائع

حددت المادة 143 من الأمر 07-95 حالات التخلي الخاصة بالبضاعة، وتنص المادة 143 على:  
" ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية :

- 1- فقدان الكلي للبضائع ،
- 2- خسارة أو تلف يفوق (3/4) قيمة البضائع ،
- 3- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي،
- 4- عدم قابلية السفينة للملاحة وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة (3) أشهر ،
- 5- انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة (3) أشهر<sup>1</sup>.

وستنطبق لكل حالة من هذه الحالات المذكورة في المادة 143 بنوع من التفصيل والشرح.

### أ- فقدان الكلي للبضائع

إن فقدان الكلي للبضائع يشمل كل حالة تهلك فيها البضاعة هلاكاً كلياً بحيث لا يتبقى منها شيء ولا ينجو أي جزء من البضاعة، وتكون نسبة الهلاك كلية.

ولا يقصد بالهلاك هنا الهلاك المادي، أي فقد الملكية فقط ، وإنما يشمل أيضاً فقد حيازة الشيء المؤمن عليه بصفة نهائية، ومثاله سقوط البضائع في الماء واستحالة استعادتها، وبذلك يخسر المؤمن له كل بضاعته ولا ينفد منها شيء، وهذا ما يجيز له طلب التخلي من المؤمن<sup>2</sup>.

### ب- خسارة أو تلف يفوق (3/4) قيمة البضائع

وتعتبر هذه الحالة من أقدم حالات التخلي بعد حالة انقطاع أخبار السفينة، فقد عرفت في ظل مرشد البحر في القرن السادس عشر، وكل ما طرأ عليها من تعديل بعد ذلك قد انصب على نسبة التلف أو الهلاك التي تجيز طلب التخلي، فقد أصبحت هذه النسبة ثلاثة أرباع بدلاً من النصف .

<sup>1</sup>- الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13، المعدل و المتم.

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 197 .

وتحتل هذه الحالة مكانة مهمة في التأمين على البضائع، إذ أن معظم حالات التخلي عن البضاعة تنطوي تحت هذه الحالة، وهي على خلاف ذلك لا تحتل أهمية كبيرة في التأمين على السفن لأن حالات التخلي غالبا ما ترتبط بعدم الصلاحية في تأمين السفن .

ولا يكفي فقط هلاك ثلاثة أرباع البضاعة من أجل طلب التخلي، وإنما يجب أن يكون الخطر الذي كان الهلاك أو التلف نتيجة له من الأخطار التي يغطيها التأمين، فمثلا لو أن البضاعة هلكت ثلاثة أرباعها ولم يكن ذلك نتيجة مخاطر البحر وإنما نتيجة عيب ذاتي في البضاعة المؤمنة فإنه لا يحق للمؤمن له طلب التخلي .

ويجب عند حساب نسبة الثلاثة أرباع القيمة المؤمنة الاعتماد بالهلاك أو التلف المادي للشيء المؤمن عليه، دون الاعتماد بما ينفق عليه من مصروفات<sup>1</sup> .

### ج-بيع البضاعة أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي والجزائي

قد تصاب البضاعة المؤمن عليها بتلف مادي خلال الرحلة البحرية بسبب وقوع حادث بحري يقع على عاتق المؤمن دون أن تصاب السفينة أو أن تصاب إصابة جسيمة، وحينئذ يتم بيع البضاعة التالفة خلال الرحلة لأنه من المستحيل أن تصل البضاعة إلى الميناء المقصود سالمة، وهذا ما يجيز للمؤمن له التخلي عنها<sup>2</sup> .

وتعتبر هذه الحالة من أحدث حالات التخلي من حيث الظهور، إذ لم ترد في أمر البحرية ولا في مرشد البحر، كذلك جاء التقنين التجاري الفرنسي خالي من النص على هذه لحالة، والوثائق الفرنسية تنص على هذه الحالة ابتداء من سنة 1888، ووثيقة سنة 1919 كانت أكثر وضوحا إذ أجازت التخلي في حالة بيع البضائع بسبب التلف المادي للأشياء المؤمن عليها، وذلك على إثر حادث يضمنه التأمين .

وجواز التخلي في حالة بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي، ولكن يكون بتوفر شروط هي على التوالي:

- أن يكون سبب البيع هو التلف المادي الذي لحق بالبضائع.
- يجب أن يقع البيع في موضع يختلف عن ميناء الرحيل أو ميناء الوصول شريطة ألا تضطر السفينة بعد مغادرتها ميناء الرحيل إلى الرجوع إليه مرة أخرى لسبب أو لآخر.

<sup>1</sup>- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 477 - 478 .

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 232 .

- يجب أن يكون التلف اللاحق بالبضائع والذي يبرر البيع قد وقع نتيجة حادث يغطيه التأمين.

- ولا يجوز المطالبة بالتخلي إلا عندما تتعرض البضائع للتلف والبيع أثناء الرحلة ويكون المؤمن بالتالي مجبرا ولا يملك حرية التصرف في بضائعه<sup>1</sup>.

#### د-انعدام الأخبار على السفينة

وهي حالة من أقدم حالات التخلي سواء بالنسبة للسفينة أو بالنسبة للبضاعة، والمؤمن له يعجز عن إثبات الهلاك الفعلي للسفينة وما عليها من بضائع ويعتبر انقطاع أخبار السفينة لمدة معينة قرينة على هلاك السفينة وما عليها من ضائع، وانطلاقا من ذلك يجوز للمؤمن له بمقتضاها التخلي عن البضاعة والمطالبة بحقه الكامل في التعويض .

إلا أن قرينة هلاك السفينة لا تعمل إلا بعد مضي 3 أشهر في الظروف العادية ومضي 6 أشهر في أثناء الحوادث الحربية.

#### و-عدم قابلية السفينة للملاحة

تعتبر هذه الحالة من أقدم حالات التخلي عن البضائع بعد حالة انقطاع أخبار السفينة وعدم صلاحية السفينة للملاحة تشمل في معناه الواسع كل حادث تتعرض له السفينة أثناء رحلتها ويؤدي إلى عجزها الدائم أو المؤقت عن مواصلة هذه الرحلة، وعلى رأس الحوادث التي تؤدي إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة الغرق، والجنوح مع الكسر، وغيرها من الأعطال التي تتعرض لها السفينة أثناء سيرها في البحر، فعدم صلاحية السفينة سبب كاف لجواز التخلي عن البضائع ما دامت البضائع لم يتم البدء في إعادة نقلها بأي طريقة أخرى إلى جهة الوصول خلال ثلاثة أشهر لكن يشترط في عدم صلاحية السفينة كسبب للتخلي عن البضائع أن تكون نتيجة حادث يغطيه التأمين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 478 - 479

<sup>2</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 474 - 475 - 476 .

## الفرع الثاني: آثار التخلي

إن تطبيق نظام التخلي والأخذ به من قبل المؤمن له والمؤمن عند وقوع الخطر وحصول الأضرار يترتب عنه نتائج وأثار وعواقب يمكن حصرها في نقطتين، الأولى نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها من المؤمن له إلى المؤمن، والثانية حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملاً .

### أولاً: نقل الملكية

إن التخلي طريق استثنائي للحصول على التعويض، كما أنه طريق من طرق انتقال الملكية حيث أن الشيء المتخلي عنه تنتقل ملكيته من المؤمن له لصالح المؤمن، فالتخلي سبب من أسباب اكتساب الملكية في القانون البحري، وهي خاصية خاصة بالقانون البحري دون غيره .

وانتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها أو ما تبقى منها عن طريق التخلي من المؤمن له إلى المؤمن نتيجة منطقية لطابع التعويض في عقد التأمين، إذ أن المؤمن له يحصل بفضل التخلي على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه، إلا أنه لا يصح له أن يحتفظ في نفس الوقت بالشيء المؤمن عليه، أو بما تبقى منه وإلا تحقق إثراء وغنى من جراء التأمين، حيث أن المؤمن له قد تحصل على تعويض كامل يعادل قيمة الشيء المتخلي عنه، وبالتالي فإن السفينة، أو البضاعة، أو ما تبقى من أي منهما لا يمكن أن يبقى في حوزة المؤمن له لأن بقاء أي منهما بعد الحصول على التعويض يحقق ربها وثرته لا ينبغي أن تكون، والتأمين ليس مصدراً للإثراء ولا يهدف إلى ذلك بأي شكل من الأشكال فالتخلي عن ملكية السفينة أو البضاعة هو الحل الأنسب، وهو الإجراء الذي يمكن من تحقيق هدف التأمين البحري ومقصده .

على أن نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها من المؤمن إلى المؤمن لا يتم بمجرد إرادة المؤمن له المنفردة، بل هو معلق على قبول المؤمن للتخلي أو الحكم بصحته، فنقل الملكية ليس متعلقاً بالمؤمن له وحده ورغبته فيه، وقبوله له لا يكفي لنفاذه، حيث أنه لا بد أن يحصل على موافقة المؤمن على هذا النقل، وفي حالة وقوع نزاع فإن الحصول على حكم بصحته من المحكمة كاف لنقل الملكية .

وبالنسبة للغير فلا بد لنقل الملكية من استيفاء الإجراءات اللازمة لنقل الملكية ونفاذها اتجاه الغير، وهذه الإجراءات هي القيد في دفتر تسجيل السفينة بالنسبة إلى السفينة المتروكة إذا لم تكن قد هلكت، وحياسة البضاعة المتروكة بواسطة سند الشخص لمنع الغير من إمكان الاحتجاج بقاعدة الحياسة في المنقول سند الملكية<sup>1</sup>، و المؤمن يكتسب بالتخلي الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير بسبب

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 211 .

الأشياء المؤمن عليها، وقد جرت العادة أن التخلي يوجب بذاته انتقال الحقوق التي تقررت للمؤمن له على الغير إلى المؤمن، وهذا ما أكدته الفقرة الثالثة من المادة 115 من الأمر 07-95 التي تنص: " في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن."<sup>1</sup>

وانتقال الملكية يحدث أثره بين المؤمن و المؤمن له من يوم إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي إلى المؤمن، لا من تاريخ وقوع الحادث وتحقق الخطر ذلك لأن للمؤمن له عند تحقق الخطر وحصول الأضرار الخيار بين دعوى الخسارة وهو الإجراء الطبيعي المعتاد وبين دعوى التخلي وهو طريق استثنائي، والمؤمن له يجب أن يعلن عن رغبته في التخلي للمؤمن حتى تتضح إرادته الصريحة في إتباع هذا الطريق الاستثنائي، وتبعاً لذلك يجب ألا تتعد آثار التخلي إلى أبعد من تاريخ إعلان الرغبة في التخلي.

غير أنه هناك رأي يذهب إلى أن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكاً للمؤمن من وقت تحقق الخطر ووقوع الحادث الذي يجيز التخلي، ويعبر عن هذا الرأي بالأثر الرجعي للتخلي، وسند هذا الرأي أنه ابتداء من وقت تحقق الخطر يثبت للمؤمن له الحق في الحصول على التعويض الكامل بشرط التخلي، فإذا أقام التخلي اعتبر الشرط قد تحقق ويعتبر المؤمن مالكا للشيء المؤمن عليه من وقت تحقق الخطر ووقوعه، إلا أن هذا الرأي منتقد ويعيد عن الصحة<sup>2</sup> ويتعارض وحق المؤمن له في إتباع دعوى الخسارة كوسيلة للحصول على التعويض، وهي الطريق العادي الذي يفترض إتباعه في حين يعتبر التخلي طريق استثنائي لا يحق إتباعه إلا في حالات معينة ومحددة في القانون، فدعوى الخسارة هي الطريق الأصلي وليس التخلي، وهذا ما جعل المشرع الجزائري ينحاز إلى الرأي الأول القاضي بأن أثر التخلي لا يكون إلا من تاريخ إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي إلى المؤمن، وتنص الفقرة الثالثة من المادة 115 من الأمر 07-95 على أنه: " في حالة قبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن."<sup>3</sup>

وتنص وثائق التأمين الحديثة على أن حق المؤمن في الخيار بين تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه مع عدم تملكه للشيء كله أو ما تبقى منه وبين اختيار التخلي ويصاحبه نقل ملكية الأشياء المتخلى عنها للمؤمن، وهذا الحل يوفق بين مصلحة المؤمن في عدم تملك الأشياء

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 251 .

<sup>3</sup> - الأمر رقم: 95- 07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.



المتخلى عنها وتجنب ما يثيره له هذا التملك من أعباء، سواء فيما يتعلق بمصروفات رفع الحطام أو في تعويض الغير عن الضرر الذي يلحقه من الارتطام بهذا الحطام ومصلحة المؤمن له في الحصول على مبلغ التأمين كاملا غير منقوص، وذلك عن طريق تسوية الكارثة باعتبارها من قبيل الخسارات الكلية، وكذا تجنب الأضرار الناتجة عن عدم قدرة المؤمن على تصريف البضائع المتخلى عنها لأنه لا يحترف التجارة وما ينجر عن ذلك من خسائر مادية، وقد نصت على هذا الحل وثائق التأمين الفرنسية على السفن، ووثائق التأمين الفرنسية على البضائع<sup>1</sup> ونص على ذلك المشرع الجزائري من خلال المادة 115 في فقرتها الثانية من الأمر 07-95 والتي تنص: "ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية"<sup>2</sup>.

### ثانيا: حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملا

إن العمل بدعوى التخلي يترتب عنه إلزام المؤمن بأن يدفع للمؤمن له مبلغ التأمين كاملا إذ يعتبر الشيء المؤمن عليه قد هلك حكما، ولذلك يعتبر أن طريق دعوى التخلي هو أبسط وأسرع في تسوية التعويض من دعوى الخسارة، والمؤمن لا يلزم بدفع مبلغ أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة أيا كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها<sup>3</sup>.

فمبلغ التأمين يقوم المؤمن بدفعه للمؤمن له لكن دون زيادة، حيث أنه لو قام مالك البضاعة أو السفينة بإنفاق بعض المصروفات لوقاية أو صيانة الشيء المؤمن عليه ثم هلك بعد ذلك وتم التخلي عنه للمؤمن وتجاوزت هذه المصروفات مضافة إلى قيمة الشيء المؤمن عليه قيمة مبلغ التأمين ففي هذه الحالة عند التخلي لا يدفع المؤمن إلا مبلغ التأمين لا أكثر، في حين لا يتحمل مسؤولية المصاريف الإضافية<sup>4</sup>.

وبالنسبة للتقادم فإن القاعدة العامة بالنسبة لدعاوى التأمين عموما يكون وفقا للقاعدة الثلاثية، أي تتقادم كل الدعاوى المتعلقة بعقد التأمين بمرور ثلاثة سنوات<sup>5</sup>، أما بالنسبة للتقادم في التأمين البحري فيخضع للقاعدة الثنائية، أي تقادم الدعاوى المتعلقة بعقد التأمين البحري بمرور سنتين وجاء هذا التغيير

<sup>1</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 486 - 487.

<sup>2</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلقة بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 248.

<sup>4</sup> - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، (الجزءان الثاني والثالث) المرجع السابق، ص 485.

<sup>5</sup> - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 86-87.

مراعاة لخصوصية الملاحة والتجارة البحرية، إذ أنها تتطلب السرعة في الإجراءات، وكذا في تحصيل وتصفية الحقوق، والزمن يلعب دورا هاما وحاسما في المعاملات التجارية.

بالنسبة للخسائر المشتركة فتتضمن المادة 331 من القانون البحري الجزائري على مايلي: "كل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة تتقدم بمضي سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة .

و ينقطع هذا التقادم ببداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر المشتركة أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة .

ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء ."<sup>1</sup>

والمادة 121 من الأمر 07-95 تنص: " يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين (2).

يبدأ سريان أجل التقادم ابتداء من :

- 1- تاريخ الاستحقاق بالنسبة لدعاوى دفع القسط .
- 2- تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة
- 3- فيما يخص البضائع المشحونة ابتداء من :
  - أ- تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى .
  - ب- التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى، إن لم يكن ذلك .
  - ت- تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب إذا وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى .
- 4- تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي .
- 5- تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة أو أجر المساعدة والإنقاذ أو الطعن من طرف الغير .
- 6- تاريخ الدفع غير المستحق، فيما يخص أية دعوى، من أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 80-76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1977/ العدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1998/ العدد 47، و القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، المعدل و المتمم للأمر 80-76 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية لسنة 2010/ العدد 46.

---

من خلال هذا الفصل نخلص إلى أن للمؤمن له في عقد التأمين البحري طريقين للحصول على التعويض عن الضرر الذي يصيبه وهما: إما طريق دعوى الخسارة، أو طريق دعوى التخلي.

بالنسبة لنظام الخسائر المشتركة فهي كانت ضرورة من ضرورات الحفاظ على سلامة الرحلة وكذا السفينة وما عليها، ذلك ما فرض ضرورة بذل التضحيات في سبيل السلامة العامة، وبالتالي وجوب مشاركة الجميع في جبر الخسائر التي تحصل نظرا للاستفادة والسلامة التي يحققها الجميع ودعوى الخسارة هي الطريق العادي والأول من طرق الحصول على التعويض في مجال التأمين البحري.

وهناك دعوى الحلول وهي دعوى خاصة بالمؤمن عندما يدفع للمؤمن له تعويضات عن الخسائر والأضرار التي كانت بفعل خطأ الغير، وبالتالي حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له الذي حصل على التعويض في حقوقه و دعاويه اتجاه الغير المسؤول عن الضرر، وفي هذا تسهيل لأموال المؤمن له ولأمر التجارة البحرية، وحفظ لحقوق المؤمن.

والتخلي نظام عريق ليس وليد اليوم وله شروط معينة وحالات محددة حددها القانون وفي غير هذه الحالات لا يمكن استعمال هذا النظام، لأن طريق التخلي طريق استثنائي وليس عادي، تم وضعه نظرا لخصوصية الظروف والمكان الذي يقع ضمنه الخطر البحري، وهو خاص بالتأمين البحري دون سواه من فروع التأمينات الأخرى، وهذا ما أضفى على التأمين البحري خصوصية وذاتية، وتميزا وفعالية.

---

<sup>1</sup> - الأمر رقم: 95-07 المؤرخ في مؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1995 / رقم 13.

من خلال هذا الباب إجمالاً نخلص إلى أن الخسائر المادية التي تصيب السفينة أو التي تصيب البضاعة كانت الدافع و الباعث لظهور التأمين البحري وتطوره، لكن مع ضخامة الخسائر النقدية في حالة تحقق الخطر البحر، ووقوع الأضرار، كل هذا فرض وجب تغطيتها بموجب عقود التأمين البحري، وهذا ما أسهم في تعزيز الأمن والأمان، وهو الغاية الأولى المرجوة من التأمين البحري كما حقق مبدأ جبر الضرر، وجسد نظرية إعادة المؤمن له للحالة التي كان عليها قبل الحادث حقيقة على أرض الواقع، وزاد من فعالية عقود التأمين البحري، وأعطاه دوراً فعالاً في عملية تعويض الخسائر والأضرار.

بالنسبة لوثائق التأمين نجد أنها تتنوع بالنسبة للسفينة وكذا بالنسبة للبضائع، والوثيقة العائمة في التأمين من البضائع نجد أنها جسدت إنفراد وتميز نظام التأمين البحري، حيث تميزت بأحكام انفرد بها هذا النوع من الوثائق، ومن خلالها تم مراعاة متطلبات التجار البحرية، وحاجتها لتخفيف الإجراءات و السرعة و الحاجة الملحة للحماية المستمرة.

إن شركات التأمين تتيح في مجال التأمين البحري سواء على السفينة أو على البضائع مجموعة متنوعة من الضمانات، منها ما هو بمقاييس ثابتة لكل الزبائن، ومنها ما يتم تعديله على حسب ظروف كل زبون، وكل ذلك من أجل إرضاء متطلبات الزبائن، وسعياً لحماية مصالحهم بأفضل الطرق و الوسائل، إلا أنه عند دفع التعويض فإنه لا بد من خصم مبلغ محدد يعرف باسم الإعفاءات.

وبما أن التأمين البحري يعرف بأنه تأمين من المخاطر الكبرى فإنه يتطلب في أغلب الأحيان قيام المؤمن بإعادة تأمين المبلغ الذي يزيد عن طاقته الاستيعابية لدى شركات متخصصة في عمليات إعادة التأمين، وإعادة التأمين نجد أنه قديم ويضرب بجذوره في أعماق التاريخ، لكن كان في البداية بشكل بسيط ومع مرور الزمن تطور وتعددت تقنياته وأنواعه.

عند وقوع الأضرار البحرية المضمونة، وحصول الخسائر فإنه يحق لطالب التعويض أن يلجأ إلى دعوى الخسارة للمطالبة بالتعويض، والمشرع قد بين شروط وكيفية حساب الخسائر وطرق تعويضها، للحفاظ على حقوق جميع الأطراف، وللمؤمن عندما يقوم بدفع التعويض اللجوء إلى دعوى الحلول في حالة توفر الشروط التي تسمح بتطبيقها، فدعوى الخسارة ودعوى الحلول هما آليتين لحفظ الحقوق في التأمين البحري.

إن التأمين البحري ينفرد بنظام التخلي، وهو طريق استثنائي لا يمكن اللجوء إليه إلا في الحالات المحددة في قانون التأمين، وتطبيق هذا النظام يترتب عليه الحصول على مبلغ التعويض وانتقال ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن.

---

من خلال ما سبق يتبين أن المشرع الجزائري قد بذل قصار جهده من أجل وضع أحكام وقواعد قانونية تتماشى مع متطلبات النقل البحري و التجارة البحرية، وذلك من أجل ضمان فعالية الحماية التي يوفرها التأمين البحري، وتحقيق الأمان المنشود.

## خاتمة

التأمين البحري على السفينة وعلى البضائع يعتبر من أهم المواضيع في الوقت الراهن، كما يعد الدعامة الأساسية لبناء الإقتصاد، وتحقيق المداخيل المالية الكبيرة، وحماية الثروات المالية الضخمة، والهائلة القيمة التي تجوب البحار والمحيطات.

وبحثنا لموضوع التأمين البحري على السفينة والبضائع، وتحديدًا نظام التأمين البحري الجزائري مقارنة بتشريعات بحرية أجنبية، وخاصة تشريع التجارة البحرية الإنجليزي، قد قابل إلى جملة من النتائج، أهمها مايلي:

إن المتتبع لتاريخ التأمين البحري يجد أنه نظام قديم، وأنه يمثل الثمرة الأولى لجميع أنواع التأمين الحالية، وذلك للأخطار والصعوبات والخسائر التي ارتبطت بالإبحار في عرض البحار.

هو يقوم على شقين، الشق الأول يوفر الحماية لمجهز السفينة التي تقوم بعملية الإبحار في البحر، والشق الثاني يوفر الحماية من الأضرار التي تصيب البضائع المشحونة و المنقولة على متن السفينة.

إن المشرع الجزائري بتحديد تعريف التأمين البحري في قانون التأمينات بين الأهمية البالغة والخصوصية التي يكتسبها هذا النوع من التأمين، حيث أن هذه المهمة هي من اختصاص الفقه وبذلك قد أخذ بأفضل الاتجاهات الموجودة في العالم من خلال تبنيه لمعيار العملية البحرية وبالتالي نجد أن معنى التأمين البحري في الجزائر واسع بشكل كافي لتلبية متطلبات التجارة البحرية .

إن المشرع الجزائري في قواعده القانونية المتعلقة بهذا العقد جمع بين ميزات الرضائية تيسيرا للإجراءات، وبين ميزات الكتابة وضرورة حفظ حقوق أطراف عقد التأمين البحري على السفينة.

إن إضافة البنوك و المؤسسات المالية كوسيط من وسطاء التأمين إضافة للوكيل العام والسمسار أسهم في توسيع دائرة نشاط التأمين عموما، والتعريف به، وبفوائده، وأكد التأمين البحري كذلك.

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

إن إشتراط المشرع ذكر بيانات محددة عند إكتتاب عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع كان من أجل الحفاظ على المصادقية بين الأطراف، تبياناً للحقائق التي يتوجب معرفتها بينهم، كما أن المشرع إشتراط أن تكون أي مستندات موثقة بملحق كتابي، وذلك حماية وحفاظاً على حقوق كل الأطراف، وكذا الغير.

لعقد التأمين البحري خصائص يشترك فيها مع سائر العقود الأخرى، و باجتماعها كلها يتشكل الإطار العام لعقد التأمين البحري على السفينة و البضائع، وبالإطلاع عليها يتم فهم هذا العقد، لكن هناك خاصيتين تميزانه، وتبينان إنفراده وتميزه عن باقي العقود الأخرى.

وفي هذا العقد نجد أن المشرع قد ألزم كلا طرفيه بواجبات و إلتزامات، ووضع هذه الإلتزامات غرضه ضبط العلاقة بين المؤمن والمؤمن له، وتبيان معالمها وحدودها ورتب على الإخلال بهذه الإلتزامات عقوبات وجزاءات صارمة لردع المتهاون في تأديتها.

إن الخطر البحري هو السبب و الباعث الذي أدى إلى ظهور التأمين البحري إلى الوجود وهو يكتسي أهمية بالغة، و المشرع لم يعدد الأخطار المضمونة أو يذكرها، وذلك من أجل ترك المجال واسعاً أمام أطراف العقد لذكر وتعداد ما يناسبهما، لكنه في المقابل ذكر وعدد الأخطار التي تكون مستثناة .

إن تعميم المشرع لأحكام عقد التأمين البحري على جميع مراحل النقل التي تكون تابعة لعملية النقل البحري، كان الغرض منه التقليل من الإجراءات، واختصاراً الوقت والجهد وتقديم التسهيلات الكافية التي تحتاجها التجارة البحرية، لكنه اشترط لضمان الخطر البحري أن يقع ضمن الحيز الزماني و المكاني الذي تم تحديده في العقد، إلا في حالات القوة القاهرة.

في بعض الحالات تتزاحم الأخطار في حدوث الحادث، فلا يمكن تحديد الخطر المتسبب في حصول الأضرار حقيقة، هذا ما أدى إلى ظهور عدت نظريات وفرضيات في هذا الخصوص في العالم، لكن المشرع لم يتبنى أياً من هذه النظريات.

مند قيام التأمين البحري تم ضمان الأضرار المادية التي تلحق السفينة أو البضائع وتنوعت أشكال وأنواع وثائق التأمين بالنسبة للسفينة، أو بالنسبة للبضاعة، وذلك ما يوسع من خيارات المؤمن له، ويمكنه من اختيار النوع الذي يخدم مصلحته وإمكانياته.

مع التطورات التي مست التأمين البحري بات المؤمنون يضمنون الخسائر النقدية على اختلاف أنواعها التي يمكن أن تمس المؤمن لهم عند تحقق الخطر المضمن وهذا ما دعم الأمن والأمان، وأعطى للتأمين البحري فاعلية أكثر في أرض الواقع.

المؤمنون يتيحون للمؤمن لهم مجموعة متنوعة من الضمانات، والتغطيات لاختيار ما يناسبهم ويلاءم تجارتهم وسفنهم، وهذا التنوع يعطي للمؤمن له الحرية، والراحة في انتقاء الأفضل بالنسبة إليه، وهذه ميزة تدعم التأمين البحري، إلا أن هناك نسبة تسمى إعفاء يتم اقتطاعها عند دفع مبلغ التعويض، والإعفاء وضع من أجل حث المؤمن له على بدل العناية اللازمة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه، والمشرع الجزائري لم يحدد الإعفاءات ولم يتطرق إليها.

بما أن عقد التأمين البحري يغطي ثروات هائلة القيمة، وعليه فإن شركات التأمين تلجأ عادة إلى إعادة تأمين الأخطار التي تحملتها، والمادة 4 من الأمر 07-95 عرفت عقد إعادة التأمين وهناك عدة طرق وكيفيات لإعادة التأمين على أرض الواقع، لكن المشرع لم يذكرها، ولم يحددها ولم يفصل فيها، واكتفى بتعريف عقد إعادة التأمين فقط.

في حالة تحقق الخطر ووقوع الحادث المضمن بموجب عقد التأمين البحري فإن للمؤمن له حق المطالبة بالتعويض، و الحصول عليه بطريقة ودية، وإذا تعذر ذلك فللمؤمن له اللجوء إلى أحد الطريقتين المتاحين وهما: إما استعمال دعوى الخسارة، وهي الطريق العادي والأصلي في طلب التعويض، لكن لا بد من التقيد بشروطها، وإما استعمال دعوى التخلي، وهي الطريق الاستثنائي يتم اللجوء إليها في حالات معينة عددها المشرع وبينها.

بهذا ترى الطالبة أن المشرع الجزائري وفق إلى حد كبير في وضع نظام تأمين بحري يستجيب لمقتضيات عمليات التجارة البحرية، وأدرج فيه خصوصية التأمين البحري، وراعى في أحكامه وقواعده الطبيعة الخاصة للتجارة البحرية، ومتطلباتها واتساع مداها.

هذا لا يعنى عدم وجود بعض النقائص التي ترى الطالبة أنه ينبغي تداركها، والمضي أيضا في مواكبة التطورات العالمية التي تتصل بالنشاط، ولسد النقص الملحوظ تقدم الاقتراحات التالية:

1. لا بد لشركات التأمين أن تكثف من الحملات الإعلانية، وتعرف بمنتوج التأمين البحري

وبالخدمات التي تمنحها عند إكتتاب هذا العقد، حتى تستقطب الزبائن وتحفزهم على إكتتاب

عقود تأمينهم البحري في الجزائر .



2. يجب محاولة تجنب الأخطاء في الترجمة في النصوص القانونية، واجتناب التعارض الذي

يقع في بعض الأحيان بين النصوص القانونية باللغة الفرنسية و العربية.

3. إنه من المفيد ذكر وتعداد الأخطار التي يمكن لشركة التأمين تغطيتها، لأن هذا يبعث شعور

الطمأنينة أكثر حتى لو كان هذا التعداد على سبيل المثال وليس الحصر، ونجد أيضا أن

المشرع لم يذكر الإعفاءات وماهيتها، وكيفية حسابها، في حين أنها أمر لا بد من وجوده في

التأمين البحري، وقد أصبحت من الأمور المهمة و الحساسة التي لا بد من تنظيمها و البث

فيها .

4. لا بد أن يكون المشرع أكثر وضوحا فيما يتعلق ببعض القواعد الموجودة في نظام التأمين

البحري والمتأصلة فيه منذ القدم، وخاصة في حالة كون القاعدة القانونية من القواعد الآمرة

التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وأبرزها تأمين الخطر الضنى الذي لا نجد فيه موقفا

واضحا وحاسما، بل موقفا غامضا ومبهما، وكل يفسره على حسب منظوره.

5. لا بد من تجديد القواعد القانونية باستمرار، لأن التجارة البحرية تتميز بالتجدد أمام التطور

العلمي، و التقني، والصناعي المتزايد، وانفتاح الأسواق، وأمام سعي الجزائر للإنضمام

لمنظمة التجارة الدولية، والتغيرات الكبيرة التي ستلي هذه الخطوة.

---

6. لابد على شركات التأمين أن تسعى لتبادل الخبرات مع الشركات الأجنبية، وأن تمنح إطاراتها تربصات في الشركات الأجنبية لصفق معارفهم، ومواكبة المستجدات في طرق جلب الزبائن، و طرق الحفاظ عليهم.

7. ضرورة توظيف التقنيات التكنولوجيات المعاصرة، وخاصة الانترنت في إكتتاب عقد التأمين البحري وتسييره و تعويض الخسائر الحاصلة .

8. لابد على شركات التأمين أن تعمل على التخفيف من الإجراءات عند إكتتاب العقد أو عند دفع التعويضات، والتزام السرعة فيها.

# قائمة المصادر و المراجع باللغة العربية

## 1- الكتب العامة

1. أبو السعود رمضان ، أصول التأمين، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
2. أبو السعود رمضان، شرح أحكام القانون المدني- العقود المسماة، البيع، المقايضة، الإيجار، التأمين، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010.
3. أبو عرابي غازي خالد، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية- دراسة مقارنة، الطبعة الثانية، دائرة المكتبة الوطنية، المملكة الأردنية الهاشمية، 2016.
4. احمد السنهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، المجلد الثاني، ( د ط)، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1964.
5. احمد السنهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، المجلد الثاني، ( د ط)، دار إحياء التراث العربي، بيروت، دون سنة نشر.
6. احمد جاسم العنبيكي شهاب، المبادئ العامة للتأمين، ( د ط)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
7. أنور سليم عصام، عقد التأمين، ( د ط)، المكتبة الوطنية، بيروت، (د س).
8. إبراهيم محمد مهدي، التأمين ورياضياته- الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، المكتبة العصرية، مصر، 2010.

9. إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، (د ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، 2009.
10. إسماعيل رسلان نبيل، التأمين في مجال المعلومات والشبكات، (د ط)، دار الجامعة الجديدة، 2007.
11. التغدويني، القانون البحري والتأمين البحري، الطبعة الأولى، مطبعة الأمنية، الرباط، 2010.
12. الضحال إدريس، الوجيز في حوادث السير، الطبعة الأولى، دار النشر المغربية، الدار البيضاء، 1980.
13. السيد محمد تقي الحكيم عبد الهادي، عقد التأمين حقيقته ومشروعيته، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
14. الغنيمي حمدي، القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
15. بهجت عبد الله أمين قايد محمد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003-2004.
16. بهجت عبد الله أمين قايد محمد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزءان الثاني و الثالث، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، (د س).
17. بهجت عبد الله قايد محمد، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984 .
18. بن غانم علي، الوجيز في قانون التأمين، (د ط)، (د د)، الجزائر، 2006.
19. بن وارث محمد، دروس في قانون التأمين الجزائري، (د ط)، دار هومة للطباعة و النشر، الجزائر، 2011.
20. جبر كوماني لطيف، القانون البحري، الطبعة الثانية، الدار العالمية الدولية للنشر و التوزيع، الأردن، 2003.

21. جميلة حميدة، الوجيز في عقد التأمين، (د ط)، دار الخلدونية، (د س).
22. جودت ناصر محمد، إدارة أعمال التأمين بين النظرية و التطبيق، الطبعة الأولى، دار مجدلاوي للنشر، الأردن، (د س) .
23. حامد المصاروة هيثم، المتقي في شرح عقد التأمين، الطبعة الأولى، مكتبة إثراء ومكتبة الجامعة، الأردن، 2010.
24. حبيب ثروت ، دراسة في قانون التجارة الدولية مع الاهتمام بالبيوع الدولية ، (د ط)، (د د)، 1974.
25. حسين منصور محمد، أحكام التأمين، (د ط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، (د س).
26. حسن قاسم محمد، محاضرات في عقد التأمين، (د ط)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1999.
27. حسين منصور محمد، أحكام التأمين، (د ط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، (د س).
28. حلمي عباس، القانون البحري، (د ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
29. حي أحمد، قضاء النقض البحري، الطبعة الثانية، منشئة المعارف، الإسكندرية، (د س).
30. سالم ملحم أحمد، التأمين التعاوني الإسلامي، الطبعة الأولى، المكتبة الوطنية، 2000.
31. سالم ملحم احمد، إعادة التأمين و تطبيقاتها في شركات التأمين الإسلامي، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2005.
32. سوافطة ريم إحسان موسى، الموجز في شرح أحكام عقد التأمين على ضوء قانون التأمين الفلسطيني- دراسة نقدية تحليلية من الناحية النظرية والعلمية، الطبعة الأولى، الشامل للنشر و التوزيع، عمان، 2018.
33. شكري بهاء بهيج، التأمين في التطبيق و القانون و القضاء، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2007.

34. شكري بهاء بهيج، إعادة التأمين النظرية و التطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2008.
35. شوقي محمد عبد الرحمن احمد، الدراسات البحثية في نظرية العقد، (د ط)، منشورات المعارف، 2006.
36. صادق عادي سمير، التأمين من الحريق، الطبعة الأولى، دار الثقافة، 2010.
37. طلبة أنور، العقود الصغيرة، عقد التأمين، (د ط)، المكتب الجامعي الحديث، 2004.
38. عبد الرحيم عبد الله فتحي، التأمين- قواعده، أسسه، ومبادئه العامة، (د ط)، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1997.
39. عبد الرحمان أحمد، أثر التأمين على الالتزام بالتعويض، (د ط)، (د د)، (د س).
40. عبد ربه إبراهيم، مبادئ التأمين، جامعة الإسكندرية، (د ط)، (د د)، 2006.
41. عمارة مريم ، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، (د ط)، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
42. فرعون هشام، القانون البحري، (د ط)، مطبعة كرم، دمشق، 1976.
43. فريد العريني محمد و السيد الفقي محمد، القانون البحري والجوي، (د ط)، منشورات الحلبي الحقوقية، 2003.
44. فهمي هيكل عبد العزيز، مبادئ التأمين، (د ط)، الدار الجامعية، 1985.
45. كامل أمين ملش محمد، شرح القانون البحري، (د ط)، مطبعة النصر، مصر ، (د س).
46. محمد الفقي عاطف، قانون التجارة البحرية، (د ط)، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، 2008.
47. محمد لطفي احمد احمد، نظرية التأمين المشكلات العملية والحلول الإسلامية، (د ط)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
48. مختار نبيل، إعادة التأمين، (د ط)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، (د س).
49. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، (د ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004-2005.

- 
50. معراج جديد، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، (د ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
51. معلا فؤاد، الوسيط في قانون التأمين، (د ط)، دار الأمان، الرباط، (د س).
52. محمد دويدار هاني، موجز القانون البحري، (د ط)، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1997.
53. محمد دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، (د ط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
54. هاني بن فتحي آل الحديدي المالكي الإسكندري أبي الفضل، التأمين أنواعه المعاصرة، الطبعة الأولى، دار العصماء، سورية، 1998 .

## 2- الكتب المتخصصة و الرسائل

1. الحكيم جمال ، التأمين البحري- دراسة علمية، عملية، قانونية، (د ط )، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1955.
2. الحكيم جمال، كتاب التأمين البحري- دراسة علمية قانونية، (د ط )، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1955.
3. الشرقاوي محمد سمير، الخطر في التأمين البحري، (د ط )، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة ، 1966.
4. العكليي عزيز عبد الأمير ، دور سند الشحن في عقد البيع كاف أو سيف، رسالة دكتوراه، القاهرة، 1971.
5. باسل عزيز صقر، شركات التأمين و إعادة التأمين و الدور المزدوج في سوق المال، رسالة دكتوراه، (د س).
6. - بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، (د ط)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
7. بن مقبول بن حمود عايض، الحوادث البحرية والخسائر المشتركة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد ، المملكة العربية السعودية، 2012.
8. ترك محمد عبد الفتاح، التصادم البحري، (د ط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
9. جمعة سيف طارق، تأمين النقل الدولي، (د ط)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
10. حسن يوسف يوسف، النقل والشحن و التأمين في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013.
11. خديجة بقال، التأمين البحري على البضائع، رسالة دكتوراه، الرباط، 2003-2004.



---

12. سعيد البكوري، الخطر في التأمين البحري بالمغرب، رسالة لنيل درجة الدكتوراه، الرباط،

السنة الجامعية 2001-2002.

13. عبد الله محمد علي الزيبيدي، إلتزام المؤمن له في المحافظة على مصالح المؤمن وفق أحكام

عقد التأمين وإعادة التأمين، دكتوراه دولة في القانون الخاص، الرباط، 1996.

14. كمال طه مصطفى ووائل أنور بندق، التأمين البحري، (د ط)، دار الفكر الجامعي،

الإسكندرية، 2005.

15. محمد بن وفاء، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك، (د ط)، دار الجامعة

الجديدة، الإسكندرية، 2004.

16. محمد علي الزيبيدي عبد الله، إلتزام المؤمن له في المحافظة على مصالح المؤمن وفق أحكام

عقد التأمين وإعادة التأمين، دكتوراه دولة في القانون الخاص، الرباط، 1996.

17. كمال طه، التأمين البحري، (د ط)، الدار الجامعية، 1996.

### 3- تقارير أو مستندات أو أحكام

- 1- الشروط العامة لوثائق التأمين البحري، الشركة الجزائرية لتأمينات النقل، الجزائر (دس).
- 2- مجلة المحكمة العليا، (قسم الوثائق)، الغرفة التجارية والبحرية، الجزائر، 2006، العدد 02، الصفحة 399 .
- 3- الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية عدد خاص، قسم الوثائق للمحكمة العليا، الجزائر، 2001، الصفحة 199.

---

## liste des sources et des ouvrages

### 1- ouvrages générant

1. Abdelaziz Erchidi , tout sur le domaine des assurances au Maroc, 1<sup>ère</sup> édition, 2013.
2. André Martin, les techniques d'assurance, dunod, Paris ,2010 .
3. Emmanuel du Pantavice, droit maritime, precis Dalloz 12eme edition, edition Dalloz paris , 1997.
4. Cesar Ancey et Lucien sicot. La loi sur le contrat d' assurance, Librairie générale, Troisième édition, Paris, 1955.
5. Didier Krajieski, droit des assurance, Editions Montchrestien, 2<sup>e</sup> édition, Paris, 2008 .
6. Jean Bigot avec Jean Beauchard et Vincent Heuzé et Jérôme Kullmann et Luc Mayaux et Véronique Nicolas , traité de droit des assurances ( le contrat d'assurance) , L –G-D-J, Tome3.
7. Hubert Croutel, le contrat d'assurance, Dalloz, 2<sup>e</sup> édition.
8. Maurice Picard et André Besson, Les assurance terrestres en droit français (le contrat d'assurance), L-G-D-J, troisième édition.
9. Mireille Berbari... exts , Les marchés publics d'assurance, éditions l'argus.
10. René Rodier, droit maritime, Librairie Dalloz , Paris, 1963.

---

11.Saïd Hinti, Economie et management des assurances , auto-édition ,  
rabat, 2012 .

---

## **2- ouvrages spéciaux et thèse**

- 1- Alain Bessé, Assurance maritime sur corps, Librairie général de droit et de jurisprudence, 1957, Paris.
- 2- Pierre Lureau, les assurances maritimes, encyclopédie commerciale, Dalloz N05, paris, 1972.
- 3- Pierre Lureau et Pierre Olive, Commentaires de la police française d'assurance maritimes sur facultés, Librairie General de droit et de jurisprudence, Deuxième édition , paris, 1952.
- 4- Yves-Marie le Jean, l' assurance des marchandises transportées par voie de mer, 1979.

مقدمة.....	ص1
الباب الأول: انعقاد عقد التأمين البحري والأخطار المغطاة.....	ص14
الفصل الأول: انعقاد عقد التأمين والخصائص المميزة له.....	ص16
المبحث الأول: أركان عقد التأمين البحري و كيفية إبرامه.....	ص18
المطلب الأول: أركان عقد التأمين البحري.....	ص18
الفرع الأول: الرضا في عقد التأمين البحري.....	ص18
الفرع الثاني: المحل في عقد التأمين البحري.....	ص24
الفرع الثالث: السبب في عقد التأمين البحري.....	ص27
المطلب الثاني: أطراف عقد التأمين ومراحل إبرامه.....	ص30
الفرع الأول: أطراف عقد التأمين.....	ص30
أولاً: المؤمن.....	ص30
ثانياً: المؤمن له.....	ص32
ثالثاً: الوسيط.....	ص33
أ- الوكيل العام.....	ص33
ب- السمسار.....	ص35
ت- البنوك والمؤسسات المالية.....	ص37
الفرع الثاني: مراحل إبرام عقد التأمين البحري على السفينة والبضائع.....	ص38
المبحث الثاني: خصائص عقد التأمين البحري وآثاره.....	ص53
المطلب الأول: خصائص عقد التأمين البحري.....	ص53
الفرع الأول: الخصائص التي يشترك فيها عقد التأمين البحري مع غيره من العقود.....	ص53

أولاً: صفة الرضائية في عقد التأمين البحري.....	ص53
ثانياً: التأمين البحري عقد ملزم للطرفين .....	ص55
ثالثاً: عقد التأمين البحري من عقود المعاوضة .....	ص57
رابعاً: عقد التأمين البحري من عقود حسن النية .....	ص59
خامساً: عقد التأمين البحري من العقود الاحتمالية.....	ص61
سادساً: عقد التأمين البحري من العقود الزمنية .....	ص65
سابعاً: عقد التأمين البحري من عقود الإذعان .....	ص68
الفرع الثاني: الخصائص التي تميز عقد التأمين البحري.....	ص71
أولاً: عقد التأمين البحري عقد تجاري.....	ص71
ثانياً: صفة تجريد الخدمة التأمينية.....	ص72
المطلب الثاني: آثار عقد التأمين البحري.....	ص75
الفرع الأول: التزامات المؤمن له.....	ص75
أولاً: الالتزام بالإدلاء بالبيانات الصحيحة عند اكتتاب العقد.....	ص75
ثانياً: الالتزام بإخطار المؤمن بتفاقم الخطر.....	ص79
ثالثاً: التزام المؤمن بدفع مبلغ القسط .....	ص85
رابعاً: التزام المؤمن له بأن يصرح بالعقود التي اكتتبها.....	ص90
خامساً: التزام المؤمن له بمراعاة الالتزامات المتفق عليها وبدل الجهد لاتقاء الأضرار وتقليلها.....	ص90
سادساً: التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير	
المسؤول.....	ص91
سابعاً: الجزاءات المترتبة على عدم التقيد بالالتزامات السالفة	
الذكر.....	ص92

الفرع الثاني: التزامات المؤمن.....	ص 94
خاتمة الفصل الأول.....	ص 97
الفصل الثاني: الخطر البحري في التأمين البحري.....	ص 98
المبحث الأول: ماهية الخطر البحري ونطاقه الزماني والمكان.....	ص 100
المطلب الأول: مفهوم الخطر البحري وامتداده.....	ص 100
الفرع الأول: مفهوم الخطر البحري:.....	ص 100
أولاً: مفهوم الخطر البحري في القانون الإنكليزي.....	ص 100
أ- أن يكون الفعل ناتجاً عن فعل البحر.....	ص 102
ب- أن نكون بصدد فعل ناشئ عن البحر.....	ص 103
ج- يجب أن يكون الفعل الناشئ عن البحر غير متوقع.....	ص 105
د- وجود صلة بين الفعل الناشئ عن البحر والأشياء المؤمن عليها.....	ص 105
ثانياً: مفهوم الخطر البحري في القانون الفرنسي.....	ص 107
ثالثاً: مفهوم الخطر البحري في القانون الجزائري.....	ص 110
الفرع الثاني: امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية.....	ص 112
أولاً: امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية أصلاً في التأمين على البضائع.....	ص 114
ثانياً: امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلاً في التأمين على السفينة.....	ص 117
المطلب الثاني: زمان ومكان الأخطار البحرية.....	ص 121
الفرع الأول: زمان الأخطار البحرية.....	ص 121



---

أولاً: التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات.....	ص121
ثانياً: التأمين لزم من معين.....	ص123
ثالثاً: التأمين بوثيقة التأمين المفتوحة (العائمة).....	ص124
الفرع الثاني: مكان الأخطار.....	ص125
أولاً: تغيير الرحلة.....	ص125
ثانياً: تغيير الطريق أو الانحراف.....	ص126
ثالثاً: تغيير السفينة.....	ص127
المبحث الثاني: ضمان الأخطار البحرية ووثيرة حدوثها.....	ص129
المطلب الأول: الأخطار البحرية المضمونة والمستثناة.....	ص129
الفرع الأول: الأخطار البحرية المضمونة.....	ص129
أولاً: العاصفة والغرق والجنوح.....	ص130
ثانياً: الإرساء الجبري.....	ص131
ثالثاً: تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة.....	ص132
رابعاً: الرمي في البحر.....	ص132
خامساً: الحريق والانفجار.....	ص133
سادساً: الإسعاف والإنقاذ.....	ص134
سابعاً: التصادم البحري.....	ص136
أ- التصادم الناشئ عن خطأ منفرد.....	ص139
ب- التصادم الناشئ عن خطأ مشترك.....	ص140
ج- التصادم عن القوة القاهرة.....	ص141
ثامناً: النهب والسرقه.....	ص141

تاسعا: الخطر الضمني.....	ص144
الفرع الثاني: الأخطار المستبعدة:.....	ص149
المطلب الثاني: الأخطار البحرية المتسببة في الأضرار و كيفية حصولها.....	ص159
الفرع الأول: تعاقب الأخطار.....	ص159
الفرع الثاني: تزامم المخاطر.....	ص162
خاتمة الفصل الثاني.....	ص166
خاتمة الباب الأول.....	ص167
الباب الثاني: صور الأضرار المضمونة ودعاوى تعويض التأمين.....	ص168
الفصل الأول: صور الأضرار.....	ص170
المبحث الأول: الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة والبضاعة.....	ص171
المطلب الأول: الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة.....	ص171
الفرع الأول: تأمين الأضرار اللاحقة بهيكل السفينة ولواحقها.....	ص171
الفرع الثاني: أنواع وثائق التأمين على السفينة.....	ص174
المطلب الثاني: الأضرار المادية التي تلحق بالبضاعة.....	ص176
الفرع الأول: التأمين على البضائع بوثيقة صالحة لرحلة واحدة.....	ص176
الفرع الثاني: الوثيقة العائمة.....	ص178
المبحث الثاني: الخسائر غير المباشرة (النقدية) وإعادة التأمين.....	ص180
المطلب الأول: الخسائر المتصلة بالسفينة و البضاعة و الضمانات و الإعفاءات.....	ص180
الفرع الأول: الخسائر المتصلة بالسفينة و البضائع.....	ص181
الفرع الثاني: الضمانات و الإعفاءات في عقد التأمين البحري.....	ص186
أولا: أنواع الضمانات الممنوحة.....	ص186

ثانيا: الإعفاءات (المسموحات).....	ص193
المطلب الثاني: إعادة التأمين.....	ص198
الفرع الأول : تاريخ إعادة التأمين و أنواعه.....	ص198
أولا: طريقة إعادة التأمين الاختياري.....	ص204
ثانيا : إعادة التأمين الإتفاقي.....	ص206
أ- الاتفاقية النسبية.....	ص207
1- طريقة المشاركة.....	ص207
2 - اتفاقية الفائض.....	ص209
ب-الاتفاقية غير النسبية.....	ص212
1- اتفاقية زيادة الخسارة.....	ص212
2- اتفاقية وقف الخسائر.....	ص214
ثالثا : إعادة التأمين الإلزامي.....	ص214
الفرع الثاني: المبادئ القانونية لعقد إعادة التأمين.....	ص216
أولا: المصلحة التأمينية.....	ص216
ثانيا: مبدأ منتهى حسن النية.....	ص216
ثالثا: الصفة التعويضية.....	ص217
خاتمة الفصل الأول.....	ص218
الفصل الثاني: دعوى الخسارة ودعوى التخلي.....	ص219
المبحث الأول: دعوى الخسائر المشتركة و الطول.....	ص221
المطلب الأول: ماهية الخسائر المشتركة وشروطها وكيفية بذلها.....	ص221
الفرع الأول: تعريف الخسائر المشتركة وأصلها التاريخي.....	ص221
الفرع الثاني: شروط الخسائر المشتركة والتضحيات التي تدخل ضمنها.....	ص227

المطلب الثاني: حساب التعويضات واستعمال دعوى الخسارة و الحلول.....	ص232
الفرع الأول: تسوية الخسائر المشتركة.....	ص 232
الفرع الثاني: استعمال دعوى الخسارة ودعوى الحلول.....	ص238
أولاً: إثبات الحق في التأمين.....	ص238
ثانياً: إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه.....	ص238
ثالثاً: إثبات التعرض للخطر.....	ص239
رابعاً: إثبات وقوع الحادث و تحقق الخطر.....	ص239
المبحث الثاني: نظام التخلي.....	ص244
المطلب الأول: مفهوم التخلي وشروطه.....	ص244
الفرع الأول: مفهوم التخلي.....	ص244
الفرع الثاني: شروط التخلي.....	ص248
أولاً: أن ينصب على جميع الأموال المؤمن عليها.....	ص249
ثانياً: أن يكون التخلي غير معلق على شرط.....	ص251
ثالثاً: التخلي غير قابل للتجزئة.....	ص251
رابعاً: أن يقبل المؤمن التخلي أو يقضي بصحته.....	ص251
أ- إعلان الرغبة في التخلي.....	ص252
ب- تقديم المؤمن له لجميع البيانات اللازمة عند طلب التخلي.....	ص253
المطلب الثاني: حالات التخلي و أثره.....	ص254
الفرع الأول: حالات التخلي.....	ص254
أولاً: حالات التخلي عن السفينة.....	ص254

أ- فقدان الكلي للسفينة	ص 255
ب- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها	ص 255
ج- تجاوز قيمة إصلاح السفينة الضروري (3/4) القيمة المتفق عليها	ص 256
د- انعدام اخبار عن السفينة لمدة معينة	ص 256
ثانيا- حالات التخلي عن البضائع	ص 257
أ- فقدان الكلي للبضائع	ص 257
ب- خسارة أو تلف يفوق (3/4) قيمة البضائع	ص 258
ج- بيع البضاعة أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي والجزائي	ص 258
د- انعدام الأخبار على السفينة	ص 259
و- عدم قابلية السفينة للملاحة	ص 259
الفرع الثاني: آثار التخلي	ص 261
أولاً: نقل الملكية	ص 261
ثانياً: حصول المؤمن له على مبلغ التأمين كاملاً	ص 263
خاتمة الفصل الثاني	ص 266
خاتمة الباب الثاني	ص 267
خاتمة	ص 269
قائمة المصادر و المراجع	ص 274
الفهرس	ص 285

التلخيص

## Résumé

Les domaines les plus importants et qui sont sensés booster l'économie nationale, c'est le secteur des assurances, et particulièrement l'assurance maritime. Ce genre d'assurance est parmi les plus anciennes assurances des marchandises. La conclusion du contrat d'assurance maritime, selon des procédures et des règles, définies par le législateur suivant l'article 8 et l'article 98, de l'ordonnance 95-07, du 20 septembre 1975, relatif aux assurances, modifié et complété. Ce contrat couvre les dommages subis par les navires, ou les marchandises transportées par voie maritime.

Le danger qui guette la navigation maritime, et les traversés, est la cause essentielles qui a été à l'origine des assurances maritimes, ces dernières sont présentes quand il y a du danger dans les mers. Parmi les outils les plus importants dans le domaine des assurances maritimes, on trouve des réassurances avec les différentes méthodes règlementaires, qui permettent aux assurés de couvrir des capitaux, et gagner des clients, et éviter des pertes, et générer des profits.

## المخلص

إن من أهم المجالات التي أصبح يعول عليها في دعم الاقتصاد الوطني قطاع التأمين و خاصة التأمين البحري، و هذا النوع من التأمين من أقدم التأمينات البحرية، إبرام عقد التأمين البحري يتم وفق إجراءات و قواعد حددها المشرع في المادة 8 و 98 من الأمر 95-07 المؤرخ في 20 سبتمبر 1975 المتعلقة بالتأمينات المعدل و المتمم. يغطي هذا العقد الأضرار التي تلحق السفن أو البضائع المنقولة بحرا.

الخطر الذي يلزم الملاحة البحرية و الرحلات هو السبب الجوهرى الذي أدى الى نشأت التأمين البحري، حيث يتعلق وجوده و عدمه بوجود و انعدام الخطر البحري أثناء الرحلة البحرية، و من الآليات الهامة و الأساسية في مجال التأمين البحري، نجد اعادة التأمين بالطرق القانونية، تمكن المؤمنين من تغطية رؤوس أموال كبيرة، و كسب زبائن كثر، و تجنب الخسائر، و تحقيق الربح.