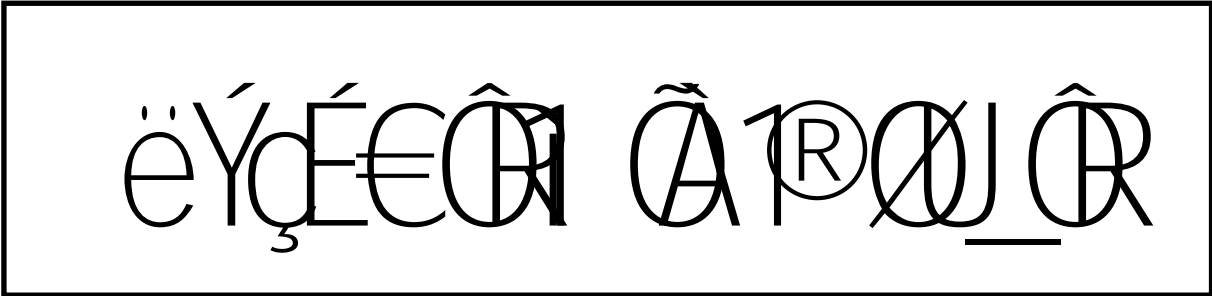


جامعة عمار ثليجي الأغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة في إطار مقتضيات نيل شهادة الماستر في قانون الأعمال

إشراف الأستاذ:

إعداد الطلبة

* أ.د. رزق الله العربي بن مهدي

* بن دهقان محمد

* بوبكر دهيني

لجنة المناقشة

د. دمانة محمد.....رئيسا

أ. د. رزق الله العربي بن مهدي.....مشرفا ومقررا

أ. غريبي عطاء الله.....ممتحنا

السنة الجامعية 2015/2016

شكر وحرارة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خاتم المرسلين وآله وصحبه والتابعين فإن

الحمد والشكر لله عز وجل الذي وفقنا في انجاز هذا العمل المتواضع.

أما بعد:

نتقدم بالشكر الجزيل للأستاذ الدكتور رزق الله العربي بن مهدي الذي قبل

بالإشراف على هذا العمل وعلى ما قدمه لنا من توجيه وإرشاد ومساعدة

ونتوجه بالشكر والتقدير لكل من ساهم برأيه وتوجيهه وتشجيعه لنا.

اقراء

الى من بلغ الرسالة وأدى الامانة ونصع الامة نبي الرحمة ونور

العالمين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم

الى روح والدي رحمه الله وأسكنه فسيح جناته

الى من جرعت الكأس فرغنا لتسيقني قطرة حب الى من كنت

أناملها لتقدم لي لحضة السعادة

الى من حصدت الأشواك عن دربي لتهد لي طريق العلم

رمز الحب وبلسم الشفاء امي الغالية

الى اخوتي جميعا

الى من رافقني في مشواري لهذا اخي وصديقي دهيني أبو بكر

اقدي عملي لهذا

محمد بن وهفاه

إلى

إلى والدي أمد الله في عمرهما

إلى إخوتي وأخواتي

إلى زوجتي ورفيقة دربي

إلى من رافقني في مشواري لهذا أخي وصديقي محمد بن دهمان
الذي علي هذا

وهيئني أبو بكر



يشكل البحر أهمية قصوى في حياة الإنسان والشعوب إذ أنه منذ القدم كان ومازال أداة للاتصال بين الأمم وحلقة الالتقاء الحضاري بين الشعوب.

ولقد دفعت الأهمية الكبيرة للنشاط البحري والمشتغلين إلى تنظيم ما نشأ عنهم من علاقات بقواعد تتلاءم مع البيئة البحرية بما تتضمنه من خصوصيات فريدة تتمثل في المخاطر التي تكتنف الملاحة البحرية والصعوبات التي تواجه الأشخاص الذين يعملون على السفينة باعتبارها أداة هذه الملاحة.

فالملاحة البحرية تلعب دورا كبيرا فيما يتعلق بحركة السفن سواء في البحار أو المحيطات بما في ذلك النقل البحري والملاحة العلمية والصيد والأساطيل البحرية.

لذا كان لزاما توفر عنصر الأمان والذي يتجسد في عقد التأمين وذلك نظرا لأهميته.

ويعتبر التأمين البحري أهم فرع من فروع نظام التأمين وأكثرها انتشارا وقد اكتسب أهميته الواسعة وانتشاره من صفته الدولية التي يتميز بها فارتباطه الوثيق بالتجارة الدولية جعل منه تأمينا شبه إلزامي وقد ساعد العرف التجاري البحري الذي تتصل جذوره إلى القرن الرابع عشر ميلادي على جعله من مستلزمات التجارة البحرية.

ويشغل التأمين البحري مركزا بالغ الأهمية في القانون البحري إذ من النادر أن تسافر سفينة أن تنتقل بصناعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاء الأمان والضمان.

وليس من المغالاة القول بأن التأمين البحري هو عصب التجارة البحرية وسبب نموها وازدهارها إذ جذب إليها رؤوس الأموال التي ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر لولا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين لأصحاب السفن والبضائع.

والتأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين إذ يرجع في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسمية الذي عرفته الشعوب القديمة ويقوم هذا النظام على أن يقدم شخص قرضا لمجهز السفينة أو الشاحن حتى إذا ما انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة كبيرة، أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة والبضائع أعفى

المقترض من رد ما اقترضه وبذلك أدى القرض البحري وظيفة التأمين على أخطار الرحلة البحرية.

ولم يتميز التأمين البحري عن قرض المخاطرة الجسيمة ولم يبرز كنظام مستقل عنه إلا في بداية القرن الرابع عشر ميلادي حين ازدهرت التجارة الدولية.

ومع التطور الحاصل وارتفاع قيمة السفينة أصبحت عمليات التأمين من اختصاص شركات تأمين ضخمة إذ لا يتصور أن تجوب تلك الثروة الضخمة البحار والمحيطات مع إمكانية هلاكها وتعرضها للأخطار الجسيمة دون تأمين.

وتقسم التأمينات البحرية بالنظر إلى القيم المؤمن عليها إلى التأمين على البضائع والتأمين على المسؤولية والتأمين على السفينة الذي هو محور بحثنا ذلك أن السفينة هو أداة الملاحة البحرية وعليها تركز التجارة البحرية باعتبار أن الأسطول البحري يلعب دورا مهما في اقتصاد الدول المطلة على البحر ومنها الجزائر.

ف نجد أن المشرع الجزائري أفرد بابا خاصا بالتأمين البحري في الأمر المتعلق بالتأمينات (الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995) وجاء في الفصل الثالث منه قسم خاص بالتأمين على هيكل السفينة وأيضا الوثيقة التي أصدرتها الشركة الجزائرية للتأمينات CAAT والتي أصدرت وثيقة التأمين البحري على هيكل السفينة (الوثيقة الجزائرية).

والملاحظ هو قلة المراجع الجزائرية وعدم اهتمامها بهذا الموضوع الذي حاولنا أن نعالج فيه التساؤلات التالية: ما هي الطبيعة القانونية للتأمين البحري على السفينة؟ وما هي خصائصه؟ ومما تتكون عناصر التأمين على السفينة؟ وماهي آثار عقد التأمين البحري؟

تمهيد

نتناول في هذا الفصل مفهوم التأمين البحري على السفينة والذي يتضمن تعريفا له وخصائصه وأطرافه وذلك في المبحث الأول بينما خصصنا المبحث الثاني لعناصر التأمين على السفينة.

المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري على السفينة:

يتضمن هذا المبحث تعريفا لعقد التأمين البحري وخصائصه وأطراف عقد التأمين وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول: تعريف عقد التأمين البحري وبيان خصائصه:

قبل أن نقوم بتعريف عقد التأمين البحري سنقوم أولاً بتعريف السفينة حيث تعرف بأنه كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد وعليه لا تعتبر تلك التي تقوم بالملاحة النهرية سفينة بل تسمى مركبا.

كما يلزم لاعتبارها سفينة أن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد ويتوافر هذين الشرطين تكتسب المنشأة صفة السفينة وذلك بغض النظر عن حمولتها وطريقة بنائها وحجمها وطريقة تسييرها¹.

وعرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري² وعلى أنها تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عبارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة.

كما عرف الملاحة البحرية في م 161 من القانون البحري "هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في م 13".

كما أن السفينة وهي في دور الإنشاء وحتى وإن لم تصبح بعد صالحة للملاحة يجوز أن تكون محلا للعمليات القانونية بالنظر للغاية الأساسية لبنائها³ وهذا ما ذهب إليه المادة 53 والمادة 56 من القانون البحري الجزائري.

¹ الطالب مهدي محمد أمين رسالة ماجستير التأمين البحري على السفينة، جامعة الجزائر السنة الدراسية 2001/2002، ص 7.

² الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 العدل والمتمم.

³ د. نهاد السباعي، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس الحقوق التجارية البحرية بالاشتراك مع د. رزق الله أنطاكي مطبعة الإنشاء بدمشق الطبعة السادسة 1965، ص 50.

وكما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع ملحقاتها وتوابعها (القوارب والسلاسل والمرساة والرافعات والآلات والشباك وآلات الصيد) فستشملها التصرفات التي ترد على السفينة كالبيع والرهن والتأمين دون الحاجة إلى نص خاص، ما لم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملاحقات عن الأصل وعليه تعتبر السفينة مع ملحقاتها وحدة قانونية تشبه المتجر إلى حد بعيد وإذا أردنا تعريف عقد التأمين البحري لا بد أن نعرف أولاً عقد التأمين والذي عرفه المشرع الجزائري¹ على أنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن وهذا المفهوم يمتاز بإبرازه لأهم عناصر العقد من أشخاص التأمين وهو المؤمن والمؤمن له والمستفيد ومضمونه الخطر والقسط ومبلغ التأمين ويمتاز أيضاً بأنه جاء شاملاً لأنواع التأمين².

ويمكننا تعريف عقد التأمين البحري بأن عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ عن خطر بحري مقابل قسط معين وهذا التعريف يبرز عناصر التأمين الأساسية وهي الخطر والقسط والتعويض الذي يلتزم به المؤمن عند تحقق الخطر المؤمن منه³.

وبما أن الأمر يتعلق بنظام التأمين البحري فالأصل أن وظيفة هذا النظام تختص بتغطية الأموال ضمن نطاق وحدود البحر سواء أكانت هذه الأموال سفينة أو بضاعة فتتخصص وظيفته بجبر الخسائر التي قد تتعرض لها هذه الأموال بسبب تعرضها لما يعرف بالخطر البحري وما يشمل عليه من حوادث بحرية⁴ ونجد المشرع الجزائري قسم التأمينات البحرية إلى أقسام وهي التأمين على هيكل السفينة والتأمين على البضائع المشحونة وقسم

¹ م 619 من القانون المدني.

² معراج جديدي محاضرات في قانون التأمين الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية 2008، ص 31.

³ مصطفى كمال طه، والأستاذ وائل أنور نيدق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعين، ص 18.

⁴ بهاء بهيج شكري التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2009، ص 25.

ثالث خاص بالتأمينات المسؤولة وبالعودة إلى م 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات نجد تعريفا لعقد التأمين البحري حيث نصت "...أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأنه عملية نقل بحري".

غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعا لأحكام الباب المتعلق بالتأمينات البرية بمعنى أنه لكي يكون التأمين تأمينا بحريا لا بد أن يكون محله ضمان أخطار متعلقة بالملاحة البحرية.

فالتأمين البحري هو عقد بين شخصين طبيعيين أو معنويين ويمكن أن يتدخل وسيط في إبرام هذا العقد ومحل هذا العقد هو وقوع خطر ينتج عنه ضرر نطاقه عملية بحرية متفق على تعيينها كما ينتج عن هذا العقد آثار هي التزامات الطرفين وأهمها دفع مبلغ القسط من طرف المؤمن له ودفع مبلغ التأمين من طرف المؤمن عند تحقق الضرر.

وعقد التأمين على السفن هو عقد تأمين بحري بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعريض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في خلال عملية بحرية معينة حول سفينة معينة من جراء التحقق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد في حدود نسبة القيمة المؤمن عليها مقابل دفع قسط مع ذكر طر في العقد أو من يمثلها وذكر السفينة محل العقد¹.

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين:

لعقد التأمين البحري خصائص تميزه عن غيره من العقود إذ أنه عقد رضائي وملزم للجانبين وعقد إذعان، ومن عقود منتهى حسن النية وعقد احتمالي وعقد تعويض وعقد تجاري وعقد مستمر وستناولها على النحو التالي:

أولا: التأمين البحري عقد رضائي:

فهو عقد رضائي ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمؤمن له (المستأمن) التعبير عن إرادتين متطابقتين.

¹ مصطفى كمال طه، أ. وائل أنوار بندق، المرجع السابق، ص 19.

دون الحاجة لإفراغه في شكل خاص وإنما يكفي بالإيجاب والقبول¹ وبالرجوع إلى المادة 97 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات نجد أن الكتابة بشرط للإثبات وليس للانعقاد.

ثانياً: عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين:

يترتب على عقد التأمين البحري التزامات على عاتق كل من طرفيه (المؤمن والمؤمن له) (المستأمن).

- فالمؤمن له (المستأمن) يلتزم بدفع أقساط التأمين ويلتزم ببذل العناية لكي يحافظ على الشيء المؤمن عليه وأن يعطي بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي تمكن المؤمن من تقدير الأخطار وأن يطلعها أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في المخاطر في حدود علمه بها، كما يلتزم المؤمن له عند وقوع الخطر أن يبذل كل ما في وسعه واستطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها وأن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول.

- أما المؤمن فيلتزم بمقتضى عقد التأمين بالتزام رئيسي وهو دفع تعويض التأمين في حدود مبلغ التأمين متى تحقق الخطر المضمون².

ثالثاً: التأمين عقد إذعان:

يعتبر من عقود الإذعان لأنه لا يرم بتفاوض بين الطرفين لشروطه بل إن شركات التأمين وهي بمركزها الاقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة ولا يملك هؤلاء إلا قبولها دون مناقشة ولهذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة ولا يتسنى من ذلك إلا بعض الصور التي يكون فيها المستأمن هيئة كبيرة تتناقش شروط العقد مع المؤمن كما لو كان العقد بين شركة تأمين وشركة من شركات البترول.

¹ الملاحظ أن المشرع لم يعطى تعريفاً لهذا النوع من التأمينات البحرية.

² مصطفى كمال طه/ وائل أنور بندق المرجع السابق ص 20.

كما ان المشرع وبتدخله في تنظيم أحكام هذا العقد فهو قد قلل من المواد الأمرة التي هي في صالح المؤمن، وترك المجال واسعا أمام الطرفين للاتفاق على بنود العقد. وإذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون في القواعد العامة فإذا تضمن العقد شروطا تعسفية جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفى الطرف المذعن (المؤمن له) منها وفقا لما تقضي به العدالة.

وقد نص المشرع الجزائري في المادة 622 من القانون المدني على جملة من الشروط التعسفية التي يمكن للمؤمن أن يدرجها في العقد واعتبرها باطلة وهذا الشروط ليست على سبيل الحصر.

رابعاً: عقد التأمين البحري من عقود منتهى حسن النية:

حسن النية من المبادئ العامة التي تسود جميع العقود وقد أثارت نصوص القانون لمدني على ضرورة توفر حسن النية في العقود¹.

ولحسن النية معنى خاص في عقد التأمين فهو يقوم على حسن النية المطلق² الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه وخلال تنفيذه، ويعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له المادة 110 من الأمر 95-07 ونصت المادة 113 من الأمر 95-07 "يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين".

خامساً: التأمين البحري عقد احتمالي:

العقد الاحتمالي هو العقد الذي لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين أن يحدد عقد إبرامه مقدار ما يأخذه ومقدار ما يعطي وذلك لتوقف تحديد هذا المقدار على أمر مستقبل غير محقق الوقوع.

¹ المادة 107/ الفقرة 1 من القانون المدني الجزائري.

² لطيف جبر كومانى القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة 1 عمان 1996 ص 225.

وعقد التأمين بصفة عامة يعتبر من العقود الاحتمالية لأن محله وهو الخطر غير مؤكد الوقوع وغير مستبعد الوقوع، حيث لا يعرف الطرفان أثناء إبرام العقد ما إذا كانت العملية ستسفر عن كسب أو خسارة.

فإذا تحقق الخطر ولم يدفع المؤمن إلا قسطا يسيرا فإنه يحصل على مبلغ التأمين كاملا وهو لا يتناسب مع ما دفعه من أقسط فتكون الصفقة في صالحه أما إذا تخلف الخطر فهو لن يحصل على مقابل ما دفعه من أقساط وتكون الصفقة في صالح المؤمن.

سادسا: التأمين البحري عقد تعويض:

هو من أهم خصائص عقد التأمين وذلك أنه يهدف إلى تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن له من جراء تحقق الخطر.

وترتب على مبدأ التعويض في التأمين البحري ما يلي:

- لا يجوز التأمين على الشيء الواحد لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشيء حتى لا يجني المؤمن له من هذه العقود المتعددة نفعاً يفوق الضرر اللاحق به.

- لا يجوز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد عن قيمته الحقيقية.

- وبما أن الهدف من التأمين البحري هو تعويض الضرر دون الإقراء والكسب فإنه لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض الذي يلتزم به المسؤول عن إحداث الضرر¹.

- إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين إلى المؤمن له فإنه يحل حولا قانونيا في حقوق المؤمن له ودعوه اتجاه الغير المسؤول.

وتجمع التشريعات على الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري فنجد الشرع الجزائري نص في المادة 95 من الأمر رقم 95-07 حيث نصت على "لا يجوز لأي كان يطالب باستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر".

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 24.

سابعاً: التأمين البحري عقد تجاري:

يعتبر عملاً تجارياً كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية وذلك حسب نص المادة 3 من القانون التجاري من الأمر 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم. ولا شك أن التأمين البحري يكون عملاً تجارياً بالنسبة للمؤمن الذي سعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين، أما بالنسبة للمؤمن له فإنه لا يكون تجارياً إلا إذا كان تابعاً لعمل تجاري¹، نلاحظ أن عقد التأمين البحري كان قبل تعديل 1996 عملاً تجارياً بحسب الشكل ثم أصبح عملاً تجارياً بحسب الموضوع. واستثناءً يمكن للتأمين البحري أن يأخذ صفة العمل الإداري في حالات الحرب كما يرى الأستاذ علي بن غانم.

ثامناً: التأمين البحري عقد مستمر:

بعد عقد التأمين البحري من العقود المستمرة إذ أنه من العقود التي تنفذ خلال مدة زمنية يتفق عليها المتعاقدان وعليه كان الزمن عنصراً جوهرياً فيه يتضح ذلك من التزامات كل من طرفيه فالمؤمن له (المستأمن) يلتزم بدفع الأقساط في فترات منتظمة خلال مدة العقد ويقابل ذلك التزام المؤمن لضمان الخطر المؤمن منه طيلة فترة التأمين ويترتب على ذلك أنه إذا تخلف أحد الطرفين عن تنفيذه التزامه فإن العقد يفسح دون أثر رجعي².

المطلب الثاني: أطراف عقد التأمين:

المشرع من خلال تعريفه لعقد التأمين في المادة 02 من الأمر 95-07 حدد أطراف العقد وهم المؤمن والمؤمن له وأحياناً سمسار التأمين وسنتناول ذلك في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: المؤمن:

المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين وباعتبار أن التأمين يعقد على مبالغ طائلة ويواجه أخطار جسيمة فإنه يتطلب رؤوس أموال كثيرة لا يقوى عليها الأفراد

¹ تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية.

² كمال مصطفى طه و أ. وائل أنور بندق، المرجع السابق ص 25/24.

وعليه فإن التأمين لا تمارسه اليوم إلا شركات تأخذ شكل شركة المساهمة¹ وتقوم هذه الشركات بتعويض المؤمن له في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد مقابل أقساط محددة يؤديها المؤمن له للشركة وقد تباشر التأمين البحري جمعيات تأمين تبادلي ويقصد بها كل جماعة تضم أشخاصا معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم².

والمؤمن قد يكون شركة واحدة أو عدة شركات يتحمل كل منها جزء من الخطر المؤمن منه ويلجأ المؤمن له لهذه الصورة من التأمينات عندما تكون قيمة الشيء المؤمن عليه ضخمة ويرفض كل مؤمن تغطيتها لوحده وقد يخذ تعدد التأمين صورة أخرى مشروعة وهي التأمين عند كل مؤمن على خطر يختلف عن الخطر الذي يضمه المؤمن الآخر كأن يؤمن شخص على سفينته ضد أخطار الحرب عند مؤمن وضد أخطار البحر عند مؤمن آخر. وقد يتعدد المؤمنون وكذلك التأمينات كما لو عقد المؤمن له تأمينات متعددة على نفس الأشياء المؤمن عليها وضد نفس الأخطار ولكن تختلف كل وثيق من حيث المدة أو المكان الذي سيرى فيه التأمين.

وفي مثل هذه الحالات لا نكون بصدد تعدد التأمينات بمعناه الحقيقي وإنما بصدد تعدد للمؤمنين حيث أن المؤمن له لا يحصل إلا على تعويض واحد أو عدة تعويضات لا تتجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه عند تحقق الخطر تعدد التأمينات الذي يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري يكون في حالة ما إذا كان الشيء المؤمن عليه قد تم التأمين عليه أكثر من مرة وضد نفس الأخطار وذلك لدى مؤمنين مختلفين مقابل مبالغ تجاوز في مجموعها القيمة الحقيقية لهذا الشيء وهذا التعدد في التأمينات محظور في كل تشريعات العالم بما في ذلك القانون الجزائري.

¹ كمال مصطفى طه و أ. وائل أنور بندق، المرجع السابق ص 26.

² كمال مصطفى طه و أ. وائل أنور بندق، المرجع السابق ص 29.

وبالرجوع إلى الشرع الجزائري فقد نص في م 03 من الأمر المتعلق بالتأمينات "التأمين المشترك هو مساهمة عدة مؤمنين في تغطية الخطر نفسه في إطار عقد تأمين وحيد، يوكل تسير وتنفيذ عقد التأمين إلى مؤمن رئيسي يفوضه قانونا المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر".

وعليه فتنفيذ عقد التأمين بالتفويض القانوني الممنوح للمؤمن الرئيسي يجعل له الحق في تمثيل باقي المؤمنين أمام القضاء.

أما فيما يخص تضامن أو عدم تضامن المؤمنين اتجاه المؤمن له فيترك لما يتفق عليه الأطراف في وثيقة التأمين.

- كما يمكن أن يكون المؤمن شخصا طبيعيا وهذا موجود في جماعة اللويدز¹.
- ونجد م 215 من الأمر المتعلق بالتأمينات تحدد شكل شركات التأمين بقولها تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتين:

• شركة ذات أسهم.

• شركة ذات شكل تعاضدي².

الفرع الثاني: المؤمن له (المستأمن):

هو كل شخص له مصلحة في المحافظة على سلامة الأموال المؤمنة عن مخاطر السير في البحر، ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأمن مصلحة مشروعة في التأمين وفي عدم حصول الخطر.

وعلى ذلك يجب أن تكون المصلحة اقتصادية أي ذات قيمة مالية كما يجب أن تكون المصلحة مشروعة أي غير مخالفة للنظام العام، أما عن وقت اشتراط المصلحة التأمينية

¹ يتم التأمين لديها بواسطة الأعضاء المكونين بها وبصفتهم الفردية فيقوم كل عضو بتأمين جزء من العملية فيكون مسؤولا مسؤولية غير محدودة عن الجزء الذي قبله من العملية فقط ويطلق على أعضاء الجماعة "المؤمنون المكتتبون".

² شركة تعاضديه وهي شركة مدنية لا تهدف للربح ونشاطها غير تجاري وهدفها هو تعاون أعضائها لتحقيق الأمان بينهم.

فالثابت أنه يجب أن تتوافر وقت انعقاد العقد، فهذا شرط لانعقاد عقد التأمين وبدون تلك المصلحة يقع العقد باطلا، كما يشترط أن تظل المصلحة باقية طوال فترة سريات عقد التأمين وحتى وقوع الخطر.

أما إذا توفرت المصلحة عند انعقاد العقد وزالت بعد ذلك أثناء سريان التأمين ترتب عن ذلك زوال التأمين مع زوال المصلحة، وفي هذه الحالة يتحلل المؤمن له (المستأمن) من التزامه بدفع الأقساط المستحقة، أما تلك التي استحققت قبل زوال المصلحة ومن حق المؤمن استثنائها والمطالبة بها وذلك لحمله تبعة المخاطر من هذه الفترة¹.

والغالب أن يكون صاحب المصلحة مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة وقد يكون شخص آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة أو البضائع كالدائن المرتهن أو الدائن الممتاز. والمؤمن له يتعاقد مع شركة التأمين إما أصالة عن نفسه وإما عن طريق نائب والنائب يكون في أكثره الأحوال وكيلًا عن المؤمن له.

وقد يعقد التأمين لحساب شخص غير معروف وقت التعاقد ولكنه سيعرف بعد وقوع الحادث وهذا يسمى بالتأمين لحساب من يثبت له الحق فيه ويختلف عن التأمين الذي يجريه الوكيل بالعمولة إذ أن الموكل الأخير معروف للوكيل وإن لم يفصح عنه للمؤمن.

أما في الحالة الأولى لا يكون المؤمن له معروفا للوكيل وقت التعاقد ولكن شخصيته سوف تعرف وقت تحقق الخطر المؤمن منه بماله وهذا النوع من التأمين نادر الوقوع بالنسبة للسفن لأن المؤمن يعرف دائما اسم مالك السفينة ولكن هذا النوع من التأمين كثير الحدود بالنسبة للتأمين على البضائع وذلك لكثرة التعامل على البضائع أثناء نقلها في البحر فيصعب تحديد من يكون مالكا لها وقت تحقق الخطر المؤمن منه لذلك تحرر الوثيقة لشخص غير معين وقت العقد.

فالمؤمن له في التأمين على السفينة يكون في غالب الأحوال المالك الحقيقي للسفينة وقد يكون شخص آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة وسلامتها وهذا ما نصت عليه

¹ كمال مصطفى طه / وائل أنور بندق، المرجع السابق ص 32.

م 03 من المر 07-95 "كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه".

فالدائن المرتهن أن يؤمن السفينة المملوكة لمديته حفاظا على حقوقه ومصالحه وأيضا يمكن لمن يبني السفينة أن يكتتب تأمينا عليها وهي في ورشته.

وقد يحدث أحيانا أن يتدخل وسطاء لإبرام عقد التأمين وهذا الوسيط إما أن يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معا والمشرع الجزائري تناولهم في الأمر 07-95 وفرق بين الوسطاء والوكلاء على المؤمنين (بالوكيل العام للتأمين) وبين الوسطاء الوكلاء المؤمن لهم.¹

¹كمال مصطفى طه / وائل أنور بندق، المرجع السابق ص 33.

المبحث الثاني: عناصر التأمين على السفينة:

سنتناول في هذا المبحث الخصائص التي تميز هذا النوع من التأمين وذلك لوجود بعض الأحكام في التأمين على السفينة تخالف القواعد العامة في التأمين البحري.

المطلب الأول: التأمين البحري من منظور المصلحة المؤمن عليها:

القيمة الرئيسية عليها هي هيكل السفينة وملحقاتها وذلك وفق المفهوم الذي أعطاه إياها المشرع الجزائري، حيث حاليا أصبحت وثيقة التأمين على الهيكل لا تقوم على التفرقة بين السفينة ولواحقها عكس ما كان عليه الحال سابقا عندما كان التأمين يميز بين الهيكل والآلات والمحرك ولا تشمل الملحقات المحرك فقط وإنما القوارب والرافعات وجميع الآلات المستعملة في الملاحة البحرية.

ومع تطور التشريع البحري أصبحت هناك قيم تعتبر لواحق للسفينة وهي أجرة النقل والديون الناشئة عن استغلال السفينة للنقل ومقدار مسؤوليتها في موضوع التصادم وموضوع الخسائر المشتركة فكل مال معرض للأخطار البحرية يجوز أن يكون محلا للتأمين البحري والأموال القابلة للتأمين البحري قد تكون أموالا مادية أو غير مادية.

الفرع الأول: القيم المادية المؤمن عليها:

وتشمل السفينة ولواحقها والتأمين على أجرة السفينة والتأمين على الديون الناشئة بسبب استغلالها.

❖ السفينة ولواحقها:

تعتبر السفينة رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها وتشتمل أيضا ملحقاتها (الآلات والأدوات اللازمة للملاحة) ويجوز أيضا التأمين على السفينة وحتى وهي طور البناء (التأمين على المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ومخاطر إنزال السفينة في البحر).¹

¹ كمال مصطفى طه / وائل أنور بندق، المرجع السابق ص 33-34.

ونجد المشرع الجزائري تطرق للقيم المؤمن عليها في المادة 182 من الأمر 95-07 "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها".

أما الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة حددتها م 11 حيث نصت على "تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافا ويمتتع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة وتشتمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل السفينة وأجهزة المحرك والتوابع واللواحق التي يكون المؤمن له مالكا لها بما في ذلك تموينها والموضوعات خارجها".

شففي التأمين على السفن يتم تعيين السفينة وذلك بذكر اسم وخصائص السفينة أو السفن المؤمن عليها والتأمين يتم بدون تجزئة على الهيكل والآلات المحركة والملحقات والعدة وما يوضع خارجها.

كما أن المؤمنون يفضلون عدم التأمين المنفصل وذلك لتفادي التخلي المنفصل الذي لا يقبل التجزئة لمختلف أجزاء السفينة.

وقد ذكرت المادة 52 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري الجزائري بعض الملحقات التابعة للسفينة على سبيل المثال¹.

فنصت المادة 52 على ما يلي "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".
وعليه فالتأمين بقيمة السفينة يمثل المصلحة المؤمن عليها تشمل السفينة، الهيكل والآلات المحركة، والملحقات وما يوضع على وجه الدوام لخدمتها وتقدر قيمتها في العقد وتسمى القيمة المقبولة.

ومع تطور الحاصل في العمليات البحرية وجدت بعض العمليات وبعض القيم التي تربطها بالسفينة علاقة مباشرة مما استوجب حمايتها.

¹ الطالب مهدي محمد أمين، مرجع السابق، ص 40.

وعلى عكس التشريع الجزائري ووثيقة التأمين الجزائرية فقد قررت معظم التشريعات إدراج بنود خاصة بالتأمين على أجرة السفينة وكذلك على الديون الحاصلة بسبب السفينة أو عليها.

❖ التأمين على أجرة السفينة والتأمين على الديون الناشئة بسبب استغلالها:

1- التأمين على الأجرة:

الأجرة هي الثمن الذي يستلمه المجهز عن رحلة معينة سواء تعلقت بالبضائع أو المسافرين وتدخل ضمنها المصاريف والمواد المستهلكة وتعد كلها ضمن القيمة المضمونة ولهذا قد تؤمن تحت هذه الصفة لكن لا يدخل الربح، إذ تمثل الأجرة رأس مال التأمين، مستقل عن السفينة.

لكن لم ينص عليها الأمر المتعلق بالتأمينات الجديد كما لم تنص عليها وثائق التأمين الجزائرية على السفن.

وإذا 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.

2- التأمين على الديون:

وهي المبالغ التي يجب على المؤمن له دفعها أو سبق وأن دفعها لكونه قد لحق به ضرر مباشر لتحقق الخطر، وإذا كان ظهور الدين كنتيجة لحصول الخطر أو إذا كان الدين قد ظهر من قبل فإن الخطر من شأنه أن يحرمه من المقابل الذي يستحقه كتعويض، لذا يمكن للمؤمن له أن يؤمن على قسط التأمين لكن هذا النوع من التأمينات نادر الوقوع ولم ينص عليه المشرع الجزائري.¹

¹ الطالب مهدي محمد أمين، مرجع السابق، ص 41.

الفرع الثاني: التأمين على المسؤولية:

التأمين البحري يهدف إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة بحرا من الخسائر والأضرار المادية ولكن نشاطهم لم يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه، وهذا النوع من التأمين (التأمين على المسؤولية) نصت عليه القوانين الحديثة وهذا ما فعله المشرع الجزائري في الأمر المتعلق بالتأمينات، وهناك مسؤولية تضمنها وثيقة التأمين على السفن وحالات تضمن وثائق خاصة.

حالة التصادم:

حالات الرجوع على الغير المضمونة بوثيقة التأمين على السفينة والتي تضمن في حدود القيمة المقبولة أو مبلغ التأمين نصت عليها المادة 173-8 من التقنين الفرنسي والتي نصت على استثناء 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 بمنشأة أو بحسم ثابت أو متحرك أو عائم.¹

وهذا ما أخذت به الوثيقة الجزائرية في المادة 11.

وزيادة على حالات التأمين على المسؤولية المضمونة بمقتضى وثيقة التأمين على السفينة فإنه قد تكون من مصلحة المجهز أن يضمن مسؤوليته التي يحسن أن تترتب اتجاه الغير مثل ضمان مسؤوليته تجاه المسافرين عن الضرر الشخصي نتيجة الاصطدام أو ضمان السباحين والمتسابقين الذين يمكن أن يلحقهم ضرر من السفينة أو نتيجة حادث وقع بها.

وقد نص المشرع الجزائري على هذا النوع من التأمين في المواد 145 إلى 150 فتنص المادة 145 على: "يهدف التأمين على المسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقه بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها غير أن هذا التأمين

¹ الطالب مهدي محمد أمين، مرجع السابق، ص 41.

لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في تأمين جسم السفينة غير كاف".
ونصت المادة 132 على "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على لمؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ميبين أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".
ولا يشترط المشرع الجزائري إلا شرط عدم كفاية مبلغ التأمين في وثيقة التأمين على السفن لتعويضه.

❖ التأمين الإسهام في الخسائر المشتركة:

الخسائر المشتركة هي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة والبضائع وجميع المصاريف الاستثنائية المصروفة على السفينة أو البضائع، وتعد من أهم الأنظمة القانونية للقانون البحري، ومضمونه قيام الريان إذا ما تعرضت السفينة لخطر يهددها برمي بعض التجهيزات أو البضائع من أجل إنقاذ السفينة، وبذلك يلتزم لكل مستفيد من سلامة الرحلة بتعويض الطرف المضرور كل بنسبة استفادته من سلامة أمواله.

وعرفها المشرع الجزائري¹ بقوله "تعد خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها".

وجاء نص المادة 101 من الأمر 95-07 "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد كما يغطي الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين".

¹ المادة 300 من القانون البحري الجزائري.

المصاريف الضرورية والمعقولة بقصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

وحتى يقوم نظرتة المساهمة في الخسائر المشتركة لابد من توافر لشروط التالية:

1- أن يقوم الريان أو من يقوم مقامه بتضحية اختيارية معقولة كرمي بضائع أو الرسو في ميناء غير منصوص عليه تترتب عليها مصروفات ونفقات.

2- أن تكون التضحية ناتجة عن خطر جدي يجعل الريان أمام الاختيار بين الضرر الأقل خسارة أو الضرر الأكبر كهلاك السفينة.

3- أن تكون التضحية من أجل نجاة وسلامة الرحلة كلها.

وعموما التأمين على المساهمة في الخسائر المشتركة يكون إذا ما هدد خطر ما السفينة، فيلتزم كل المعنيين من الشاحنين ومجهز السفينة بتعويض الخسائر المشتركة كل واحد بقدر ما استفاد من الرحلة وهذا ما يعرف بالتأمين ضد الخسائر المشتركة غير أنه قد لا يكفي مبلغ التأمين المؤمن به من طرف الشاحنين ومجهز السفينة ليغطي الخسارة اللاحقة في هذا النوع من الحوادث فاستحدث القانون البحري مؤخرا التأمين على ما زاد على المساهمة في الخسائر المشتركة وهدفه تكملة نقصان القيمة المقبولة إذا ما كان تقييم السفن المتضررة أثناء تسوية الخسائر المشتركة أكثر من قيمتها.

المطلب الثاني: التأمين البحري من زاوية الأخطار المؤمن ضدها:

أهم عنصر في عقد التأمين البحري هو الخطر البحري، فالتأمين بدور مع الخطر وجودا وعدما والخطر هو الحادث المحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه، وعادة ما يذكر في وثائق التأمين الأضرار المضمونة والأخطار التي يشمل الضمان نتائجها الضارة.

والخطر هو حادث غير محقق الوقوع فهو طابع احتمالي لا يمكن أن يكون مؤكد الوقوع ولا يجوز أن يكون تحققه مستحيلا.

وهذه الاحتمالية هي التي تضي على العقد صفة الضرر وليس طبيعة الضرر وما يميز التأمين البحري عن غيره من التأمينات هو سبب الضرر وهو الخطر البحري، فتستبعد المنشآت النهريّة ولو قامت برحلة بحرية بصفة تبعية.¹

الفرع الأول: أنواع الأخطار المؤمن ضدها:

1- الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة:

• الأخطار المضمونة: لمصطلح الخطر البحري معنيين المعنى الأول هو أخطار البحر وهي الأخطار التي يربطها بالبحر رابطة سببية فهي ناشئة عنه مباشرة والمعنى الثاني هو الأخطار البحرية وهي الأخطار التي يربطها بالبحر رابطة مكانية أي تحدث للأموال أثناء تواجدها في البحر وهذه التفرقة موجودة في القانون الإنجليزي، أما القانون الفرنسي فلم يفرق بينهما وهو ما تبناه المشرع الجزائري.

والتشريع الفرنسي اتجه إلى فكرة القوة القاهرة وابعاد إرادة المؤمن له في حدوث الخطر واعتبار خطأ المؤمن له خارج عن نطاق الأخطار المضمونة ولكن هذا لا يستقيم مع التطور الحاصل في صناعة السفن التي تطورت فأصبح خطأ المؤمن له أو تابعيه غير مستبعد حتى ولو طبق التزام الرجل الحريص وفيما يخص تعريف الخطر البحري فإن المتفق عليه أنه يجب أن تكون هناك علاقة بين الخطر والملاحة البحرية والسؤال الذي يطرح هل كل خطر ينشأ عن الرحلة البحرية هو خطر بحري؟ والجواب لا لأن هنالك أضرار تحدث بسبب الاستهلاك العادي للسفينة بالاستعمال كما أن هناك بعض الأخطار المستبعدة بموجب نص القانون أو بموجب اتفاق الأطراف فهنا صفة الخطر البحري تبقى ولكنه يخرج عن نطاق ضمان عقد التأمين فالتأمين البحري لا يشمل كل الأخطار البحرية.

ولتحديد الأخطار التي يجب أن تكون موضوع التأمين وبالرجوع إلى القانون الذي لم يحصرها فعلى الأطراف الاتفاق على أنواع الأخطار عند اكتتاب وثيقة التأمين وعمليا نجد

¹ المادة 300 من القانون البحري الجزائري.

الأخطار منصوص عليها مسبقا في الشروط العامة لوثائق التأمين وللأطراف أن يضيفوا أو ينقصوا منها في الشروط الخاصة¹.

وعليه فالأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة والتي يحتمل وقوعها في البحر خلال الرحلة البحرية ومنه فلا تشمل الصعوبات العادية للملاحة كحركة المياه والأمواج العادية وتجمد المياه في البحار الشمالية شتاء واستهلاك السفينة بالاستعمال.

والأخطار البحرية الرئيسية يمكن تخليصها في خطر العاصفة والغرق والجنوح والتصادم والإرساء البحري أي اضطراب الريان إلى الرسو في ميناء غير مقرر في بداية الرحلة وذلك لسبب قهري ينجز عنه نفقات استثنائية وكذلك التفسير الجبري للطريق، أما العبير الاختياري فلا يعد خطرا بحريا مضمونا وكذلك الحريق والانفجار فهو خطر يضمنه المؤمن حتى ولو أن طبيعته لا تمت بصلة لحالة البحر.

• الأخطار المستبعدة:

وهي الأخطار التي يكون استبعادها إما عن طريق القانون أو بالاتفاق والأخطار التي استبعدها القانون تنقسم إلى ما استبعده القانون بصفة مطلقة وما استبعده مع ترك الحرية للأطراف على مخالفة ذلك.

ولا يضمن المؤمن الأخطار التالية وعواقبها:

- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسمية.
- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء.

- التدابير الصحية أو التطهيرية.

¹ البند 01 و 02 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة.

- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نوري للذرة أو الإشعاعية وكذا الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات.¹

الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة: تتمثل في امتداد التأمين البحري على أخطار غير بحرية.

جواز التأمين برغم تخلف الخطر (الخطر الظني).

أ)- امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية:

يمكن أن يمتد التأمين البحري ليشمل أخطارا غير بحرية إذ نجد في التأمين على السفن صورتين للحالات إلى لا يكون التأمين بحريا بحسب الأصل وهما: التأمين على السفن أثناء البناء أو أثناء وجودها في حوض جاف، والتأمين عليها أثناء وجودها في الميناء.

1- التأمين على السفينة أثناء البناء أو أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها:

يجوز لمن يقوم ببناء السفينة أن يعقد تأميناً لضمان ما تتعرض له هذه الأجرة أثناء بنائها وتعويمها قبل تسليمها لمالكها.

وبما أن البناء هو المسؤول على السفينة في هذه المرحلة فإن من مصلحته أن يشمل التأمين كل الأخطار التي تتعرض لها هذه الأخيرة أثناء البناء وأثناء التجريب إلى غاية تسليمها للمالك ويكون أساس التأمين القيمة الكاملة للسفينة المذكورة في عقد البناء غير أن المؤمن لا يلتزم بدفع التعويض إلا في حدود قيمة ما تم بناؤه فعليا.²

2- التأمين على السفينة أثناء وجودها في الميناء:

حيث توجد السفينة في الميناء إما بغرض التزود بالوقود أو بالتموين اللازم أو استقبال الركاب وإما أن توجد في الميناء بعد وصولها لنهاية الرحلة ويقصد التأهب لرحلة العودة. حيث من مصلحة المجهز أن تكون السفينة مؤمنة ضد الأخطار التي قد تصيبها.

¹ البند 01 و 02 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة.

² الطالب مهدي محمد أمين المرجع السابق، ص 61.

ويكون التأمين إما بواسطة الوثيقة الأصلية كما قد يكون بواسطة وثيقة التأمين على أخطار الميناء ونجد هذه الصورة عندما تبقى السفينة في ميناء لوصول لفترة زمنية طويلة قبل بدء رحلة جديدة.

أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري فنجد أنه أخذ بفكرة امتداد التأمين البحري للأخطار غير البحرية ونجد أنه أخذ بالصورتين المذكورتين سلفاً¹.

كما أن وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية أخذت كذلك بفكرة امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية حيث أقرت الامتداد في حالة سلوك السفينة مسالك مائية لا يمكن أن تكون محلاً للملاحة البحرية كالأنهار.

(ب) - جواز التأمين برغم تخلف الخطر (الخطر الظني):

ثاني استثناء هو التأمين برغم تخلف الخطر أي انعقاد العقد صحيحاً بالرغم من تخلف محله وإنتاجه لكل آثاره.

فالخطر هو محل العقد وبدون محل العقد لا يتصور انعقاد العقد غير أن الخطر قد يندم من الناحية المادية ولكنه قد يوجد من الناحية المعنوية فهو فعلاً غير موجود لكن في ذهني المتعاقدين قائم ويسمى في هذه الحالة بالخطر الظني بالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري فإننا نفهم للوهلة الأولى من نص المادة 100 من الأمر 95-07² أن المشرع اعتبر التأمين في هذه الحالة باطلاً رغم اعتماده على القانون الفرنسي الذي أجاز هذا النوع من التأمين فاعتبر بذلك أن العقد بدون محل، ولم يفرق بين علم أو عدم علم الأطراف بتحقق الخطر، وهو بذلك قد ابتعد عن خاصية حسن النية التي يتميز بها عقد التأمين البحري.

¹ م 124 من الأمر 95-07.

² تنص المادة 100 على ألا يكون للتأمين المكتسب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل.

ولكن بالرجوع إلى الفقرة الثانية نجد تناقض بين الفقرتين حيث تنص الفقرة الثانية على: "يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار" فكيف ينتج العقد آثارا بين الطرفين إذا اعتبرنا أن العقد باطلا.

لكن بالعودة إلى النص باللغة الفرنسية فإنه يعتبر العقد باطلا في حالة ما إذا كان المؤمن له على علم بتحقق الخطر وبمفهوم المخالفة فإن العقد صحيح رغم تخلف عنصر الخطر شرط حسن نية الأطراف.

ومنه فإن المشرع الجزائري أخذ بمفهوم الخطر الظني، وما يدعم تبني المشرع له هو ما جاء في وثيقة التأمين على السفينة في البند 17 من الفقرة 1 والتي اعتبرت أن العقد باطل في حالة ما إذا كان المؤمن له على علم بتحقق الخطر واعتبرت أن للمؤمن الحق في استحقاق القسط رغم بطلات العقد كجزاء على سوء نية الطرف الآخر.

إذن المشرع الجزائري أقر هذا النوع من التأمين وترك الحرية للمتعاقدين في الأخذ أو استبعاده في وثيقة التأمين¹.

إثبات الخطر البحري:

إثباته لا يختلف عن القاعدة العامة التي تقضي بأن عبء الإثبات يقع على المدعى ومنه فالمؤمن له عليه إثبات أن الضرر الذي أصاب المال المؤمن عليه قد حدث بسبب خطر مغطى بوثيقة التأمين.

وإذا ادعى المؤمن أن الخطر من الأخطار المستبعدة فعليه أن إثبات ذلك.

الفرع الثاني: حدود الأخطار المؤمن ضدها:

لا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان اللذان يغطيها عقد التأمين فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق كان المؤمن غير مسؤول عنه.

¹ الطالب مهدي محمد أمين المرجع السابق، ص 67.

1- زمن الأخطار المضمونة:

الخطر إذا تحقق خلال زمان العقد يكون موضوعا للتعويض أما إذا حصل خارج هذا النطاق الزمني فلا يلتزم المؤمن ولا تقوم مسؤوليته والعبرة بالخطر لا بالضرر. وقد ينقذ التأمين حسب م 122 من الأمر 07-95 لزمن محدد أو لحظة واحدة أو عدة رحلات.

• التأمين لزمن معين:¹

المشرع الجزائري ترك الحرية للمتعاقدين لتحديد تاريخ بداية الأخطار ونهايتها وعادة ما تكون محددة سنة أو سنتين باعتبار أن السفينة تتناقص قيمتها باستعمالها مما يستوجب إعادة النظر في تقدير القيمة المؤمن عليها والمشرع أغفل عن التدقيق في بداية ونهاية حساب اليوم الأول والأخير، فغالبا ما يدرج شرط صريح في الوثيقة يحدد فيه يوم وساعة بداية سريان ونهاية العقد وأحيانا يغفل المتعاقدان عن إدراج مثل هذا الشرط في العقد. وفي حالة انتهاء المدة قبل انتهاء الرحلة فلم ينص عليها الأمر 07-95 ولكن تناولها البند 08 من وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية وأقر بأن الضمان يستمر في حالة ما إذا انقض الأجل المحدد وكانت السفينة في حالة إصلاح أضرار ضمنها المؤمن فيستمر نطاق العقد إلى غاية الانتهاء من الإصلاحات.

• التأمين لرحلة واحدة أو عدة رحلات:

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 خلال 15 يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.²

¹ تنص م 124 من الأمر 07-95 فيما ينص 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 لتأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور.

² المادة 123 من الأمر 07-95.

وعليه إذا كان العقد لرحلة معينة فبداية ضمان الأخطار تبدأ عند بداية عملية الشحن إلى غاية انتهائها وكذلك المر بالنسبة للعقد الذي يغطي عدة رحلات معينة متتالية على أنه لا يسأل المؤمن في حالة ما إذا طالت مدة التفريغ وتجاوزت 15 يوم من وصول السفينة إلى ميناء الوصول.

أما إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة تضمن الأخطار ابتداء من الإقلاع أذع المرساة إلى رسو السفينة وإلقاء المرساة لدى الوصول طبقا لنص المادة 123 فقرة 2 من الأمر 95-07.

وعليه لمؤمن لا يسأل إلا عن الأخطار التي تتحقق خلال الزمن الذي سيرى فيه التأمين، أما الأخطار التي تتحقق بعد انقضاء زمن التأمين فلا يسأل عنها إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادثة بحرية حصلت خلال الزمن الذي كان التأمين ساريا فيه، أما إذا انقطعت أخبار السفينة فيفترض أن الهلاك قد حصل في الوقت الذي كان التأمين ساريا فيه.

2- مكان الأخطار المضمونة:

إذا كان التأمين لرحلة معينة فإن مكان الأخطار يتحدد بالطريق العادي للسفر بين نقطة الانطلاق ونقطة الوصول.

أما إذا كان التأمين لمدة معينة فإنه يحدد غالبا طبيعة الرحلات لمراد القيام بها أو يحدد المناطق التي يجوز للسفينة أن تقوم بالملاحة فيها أو أن تحدد المناطق التي لا يجوز للسفينة العبور فيها.

لذا لا بد أن تكون الرحلة مطابقة لما ألتفق عليه دون أن يقوم المؤمن له بإرادته المنفردة أن يعدل التأمين.

• تغيير الطريق أو الانحراف:

هو انحراف السفينة عن الطريق المعتاد أو الطريق الذي ألتفق عليه في الوثيقة ويترتب عن ذلك إعفاء المؤمن من الضمان ما لم يكن الانحراف اضطراريا بسبب خطر جوي.

• تغيير السفينة:

تغيير محل السفينة يترتب عليه بطلان العقد إلا في حالة تغيير السفينة في التأمين عن البضائع حيث يعتبر هنا التغيير غير مؤثر في العقد ذلك أن معظم السفن تحمل نفس المواصفات والجودة تقريبا.

• تغيير الرحلة:

كان التغيير اختياريًا للرحلة فهنا المؤمن يكون غير مسؤول عن تحقق الخطر، أما إذا كان التغيير اضطراريًا نتيجة خطر بحري فالمؤمن يبقى مسؤولًا كإغلاق ميناء الانطلاق أو الوصول بسبب الحرب أو بسبب سوء الأحوال الجوية¹.

والملاحظ أن التشريع الجزائري لم يدقق في النطاق المكاني لعقد التأمين عكس وثيقة التأمين التي ركزت على تحديد الأماكن والمناطق التي تبقى فيها الوثيقة ضامنة للمخاطر أو غير ضامنة باعتبار أن بعض المياه خطيرة للملاحة ودرجة حدوث المخاطر كبيرة و أكيدة.

¹ الطالب مهدي محمد أمين المرجع السابق، ص 72.

تمهيد

يرتب عقد التأمين البحري إلتزامات تقع على عاتق المؤمن له من جهة ، و على المؤمن من جهة أخرى وهذا فحوى الفصل الثاني فكانت سطورہ تدرج ضمن الإلتزامات المقررة للمؤمن له وهذا كمبحث أول ، أما المبحث الثاني انصبت دراسته حول انعكاسات عقد التأمين البحري على المؤمن وهذا كمبحث ثاني.

المبحث الأول: التزامات المقررة المؤمن له

نظرا لأن عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين فإنه ينشئ إلتزامات على عاتق المؤمن له وهي كالاتي:

المطلب الاول: الالتزام بدفع قسط التأمين

القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن نظير حمايته من الخطر والتزامه الاحتمالي بالتعويض¹.

ويستحق للمجرد إبرام العقد بينهما ويترتب على عدم الوفاء بالقسط حق المؤمن بفسخ العقد وغالبا ام تتضمن وثيقة التأمين شرطا يقضي بوقف عقد التأمين إذا تخلف المؤمن له على الدفع على ان يعود سريان التأمين في اليوم الموالي للوفاء به ويتحدد قسط التأمين إما بمبلغ ثابت او نسبة مئوية من المبلغ المؤمن به مع مراعاة مدى احتمال تتحمل الخطر المؤمن له، ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه ومدة التأمين إذا لم يحدد القسط في عقد التأمين فيرجع إلى السعر الجاري في إبرامك العقد ويتولى تحديد القسط الهيئات إستنادا إلى الإحصائيات والخبرة التي تكشف عن درجة تحقق الخطر ودرجة جسامتها وإذا حدد يجوز تغييره

اما عن مدى قابلية القسط للتجزئة فإن محكمة النقد الفرنسية رأيت انه اذا كان انقضاء التأمين ناشئا عن قوة قاهرة فلا يحق للمؤمن ان يتسكك بعدم قابلية القسط للتجزئة بل عليه أن يرد للمؤمن له القسط المقابل للمدة الباقية التي لا يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر وذلك لأنه لو انقضى له التزام المؤمن للضمان قبل نهاية العقد لاستحالة التنفيذ وجب ان ينقضي تبعا لالتزام المؤمن له بدفع القسط المقابل للمدة الباقية نظرا للتقابل والإرتباط بين الالتزامين وإلا أثري المؤمن من غيره سبب على حساب المؤمن له، لك ن

¹-مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 165.

يجوز للمتعاقدين الإتفاق على عدم تجربة القسط واستحقاقه كاملا ولو انقضى العقد قبل نهاية المدة بقوة قاهرة وهذا ما يسمى بشرطك القسط المستحق مهما كانت الحوادث¹ ويتم الوفاء بالقسط وفقا للقواعد العامة التي تقضي بأن الدين مطلوب، وليس محمول، لذلك فإنه يكون في إقامة المؤمن له لكن عمليا في الجزائر يتم الوفاء بالقسط في موطن المؤمن اما في زمن الوفاء بالقسط فإنه يخضع لاتفاق الطرفين وقت إبرام العقد لكن عمليا في الجزائر يكون دفع القسط مقدما وهذا ليتمكن المؤمن من الحصول على الأموال التي تكفل له تغطية المخاطر وعادة ما يدفع القسط بصفة دورية تحدد بمقتضى مدة زمنية معينة وغالبا ما تكون لمدة سنة خاصة في العقود التي لم تتجدد دوريا وتطبق في حالة عدم الوفاء للقواعد العامة المتعلقة بعدم الوفاء بالإلزام والتي تقضي بالرجوع إلى المادة 119 من القانون المدني² وبالتالي فغن المؤمن في هذه الحالة ملزم بتفكير المؤمن له بوجود دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية عن طريق رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام ويكون هذا الإيقاف والفسخ عديم الإثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ³

الفرع الأول: كيفية دفع القسط:

يبيغي في البداية تحديد الوفاء بالقسط من حيث الزمان ومن حيث المكان:

أولا- الوفاء بالقسط من حيث الزمان:

يتم تحديد زمان الوفاء بالقسط وفقا لاتفاق الطرفين وقت إبرام عقد التأمين وقد يتفق الأطراف بأن يدفع المؤمن له للمؤمن جزءا أوليا من القسط. ثم يتم بمقتضى العقد تحديد آجال الأقساط الباقية، غير أنه قد أصبح من المألوف لدى شركات التأمين بأن يتم دفع القسط مقدما وهذا ليتمكن المؤمن من الحصول على⁴ الأموال التي تكفل له تغطية المخاطر،

¹ - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 499.

² - جديدي معراج، مرجع سبق ذكره، ص 62-63.

³ - المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات

⁴ - معراج جديدي، المرجع السابق، ص ص 72، 73

وعادة ما يدفع القسط بصفة دورية يحدد بمقتضى وحدة زمنية معينة وغالبا ما تكون لمدة سنة وخاصة في العقود التي تتجدد تلقائيا.

ثانيا- الوفاء بالقسط من حيث المكان:

يتم الوفاء بالقسط من حيث المكان وفقا للقواعد العامة التي تقضي على أن الدين يدفع في موطن المدين. ويعتبر في هذه الحالة المؤمن له هو المدين وشركة التأمين هي الدائن، ولذا يستوجب الأمر طبقا لهذه القاعدة أن تسعى إلى المطالبة بالدين، وقد جرى العمل على عكس ذلك في الجزائر بحكم أن شركات التأمين تمارس الاحتكار في هذا المجال حيث يلاحظ بأن الوفاء بالقسط غالبا ما يتم في موطن المؤمن.

الفرع الثاني: الجزاء عن عدم الوفاء بالقسط:

تطبق في هذا الشأن القواعد العامة الخاصة بالجزاء والواردة في القانون المدني، ومن أهمها القاعدة التي تقتضي بأنه إذا لم يتم أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر أن يطالب إما بتنفيذ العقد، وإذا لم يتم ذلك، طلب فسخ العقد، وذلك بعد إعدار الطرف المتخلف عن التنفيذ ويتم فسخ العقد إما بمقتضى حكم قضائي وفي هذه الحالة يبقى المؤمن ضامنا للمخاطر طيلة مدة التقاضي، وقد تطول هذه المدة ويمكن في هذا الصدد الالتجاء إلى تطبيق أحكام المادة 120 من القانون المدني والتي تبيح للأفراد الاتفاق على فسخ العقد تلقائيا دون حاجة إلى حكم قضائي وهذا في حالة ما لم يوف أحد الأطراف المتعاقدة بالتزامه.

وكثيرا ما تلتجئ شركات التأمين إلى إدراج هذا الشرط (الاتفاق على الفسخ التلقائي) في عقودها الخاصة بالأنواع المختلفة من التأمين، وبمقتضى ذلك يصبح العقد مفسوخا بمجرد عدم وفاء المؤمن له بالقسط، ويعاب على ذلك بأن هذا الشرط يمثل خطرا بالغ الأهمية على المؤمن له حيث بمقتضاه ينتهي العقد بمجرد حلول ميعاد دفع القسط، ويترتب على ذلك سقوط حق المؤمن له أو المستفيد في التعويض أو في مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه بعد حلول ميعاد دفع القسط .

وقد تلجا شركات التأمين إلى وقف العقد عن سريان بمجرد عدم وفاء المؤمن له بالقسط في الموعد المحدد ودون حاجة إلى إعدار مسبق، وهذا الأمر كذلك بالغ الخطورة إذ يترتب عليه حرمان المؤمن له من مبلغ التأمين إذا وقعت الكارثة خلال وقف سريان العقد وبالتالي تبقى هذه المدة غير مغطاة والتي تبدأ من حلول ميعاد استحقاق القسط حتى قيام المؤمن له بالوفاء، وهذا مع بقاءه مدينا بدفع الأقساط لفترة وقف العقد، وقد يتدخل المشرع لوضع قواعد خاصة تضمن مصالح الطرفين في هذا المجال، فنلاحظ في الشأن أن المشرع الجزائري في قانون التأمين وضع تنظيما خاصا للجزاء عن تخلف المؤمن له عن الوفاء بالقسط إذ نصت المادة 16 ق ت على أنه يجب على المؤمن له الوفاء بالقسط خلال 15 يوما على الأكثر من تاريخ الاستحقاق وفي حالة عدم الدفع يرسل المؤمن للمؤمن له إعدار بواسطة رسالة مضمونة الوصول بأن يدفع القسط المطلوب خلال مدة 30 يوما، وعند انقضاء هذا الأجل يجوز للمؤمن وقف الضمان تلقائيا دون إعلان آخر ولا يعود سريان العقد إلا بعد دفع القسط المطلوب، كما يكون للمؤمن الحق في فسخ العقد بعد 10 أيام من وقف الضمان.

وفي حالة الفسخ يبقى المؤمن له مطالبا بدفع القسط المطابق لفترة الضمان.

هذا وتجب الإشارة بأن هذه الإجراءات تتعلق بالتأمين من الأضرار أما بالنسبة للتأمين على الأشخاص فلا يجوز إجبار المؤمن له بالوفاء بالقسط، وذلك يؤدي إلى عدم وقف الضمان في هذه الحالة ويقتصر حق المؤمن في هذا الصدد على تخفيض التأمين ولا يكون للمؤمن الحق في فسخ عقد التأمين ما دام المؤمن له قد دفع أقساط السنتين الأوليتين.¹

¹ - معراج جديدي ، نفس المرجع السابق ، ص 74

المطلب الثاني : الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر وبظوابط الملاحة البحرية

عقد التأمين البحري شأنه شأن العقود الأخرى فهو عقد يبني على الأمان وحسن النية والثقة المتبادلة بين الأطراف لذلك كان لزاما على المؤمن له، ان يبذل العناية اللازمة للمحافظة على مصالح المؤمن وحقوقه وهذا الإلتزام الذي هو إلتزام قانوني وإنما ينشأ بسببه¹.

الفرع الأول : الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر

ويجب على المؤمن أن يحدد لخطر تحديدا دقيقا وذلك بإعطاء كل المعلومات التي من شأنها تسهيل عملية حصر الخطأ ومدى جسامته لأن عدم القيام بذلك يؤدي إلى إمكانية تحديد مبلغ التعويض المستحق له بصورة واضحة وهذا ما قصد به المادة 108 من الأمر 07/95 بنصها " يترتب على المؤمن له

- 1- أن يقدم تصريحاً دقيقاً لجميع الظروف التي عرفها والتي تسمح للمؤمن بتقدير الخطر
- 2- ان يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد
- 3- ان يصرح خلال 10 أيام على الأكثر بعد الاطلاع أي تفاهم للخطر المضمون الذي حصل أثناء العقد " .

ولقد جرى العمل أن تلجأ شركات التأمين للحصول على البيانات التي يجب على المؤمن له توضيحها عن طريق نماذج مطبوعة تتضمن أسئلة محددة يجب عليها هذا الأخير بوضوح² إلا أنه يجب على المؤمن له إذا تبين له بيانا هاما يتعلق بظرف من شأنه التأثير على درجة احتمال الخطر أو درجة جسامته وأغفله المؤمن أن يدلي به من تلقاء نفسه ويقع هذا الإلتزام على عاتق المؤمن له سواءا عند إبرام العقد أو أثناء سريانه او عند تحقق الخطر.

¹ - ابراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية ، 1992، ص 216

² - أنظر الملحق الثاني المتعلق بتعويض للخطر

ولقد تضمنت المواد 113/110/109 من الأمر 07/95 جزاء الإخلال بهذا الالتزام فإذا أخل المؤمن له به يستطيع المؤمن أن يطلب بالزيادة في القسط وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له ان يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة وللقسط المستحق فعلا، غير أنه يمكن للمؤمن أي يطالب بإبطال العقد إذا أثبتت أنه لم يعطي الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين واو عند تفاقم الخطر ويترتب كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين ويقع الإثبات على عاتق المؤمن.¹

الفرع الثاني: الالتزام بضوابط الملاحة البحرية

يلتزم المؤمن له سواء أكان مالكا للسفينة أو مستأجرها أو مجهزها أو المسئول عن إدارتها:

- 1- بان تكون السفينة عند إبرام عقد التأمين صالحة للملاحة ومجهزة بشكل يتلاءم مع طبيعة التجارة المرتبطة بها، وإن يحافظ على هذه الصلاحية طيلة فترة سريان وثيقة التأمين، وأن لا يسمح للسفينة بالإيجار وهو عالم بأنه غير صالحة للملاحة، وبخلافه لا يكون المؤمن مسئولا عن أي خسارة يعزى سببها المباشر إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة.
- 2- أن تكون المخاطرة البحرية التي تشترك بها السفينة، أو ستشارك بها خلال فترة سريان وثيقة التأمين، مخاطرة مشروعة في جميع مراحلها وبخلافه يبرأ المؤمن من أي مسؤولية إن لم تتوفر المشروعية في هذه المخاطرة.
- 3- أن تكون السفينة المؤمنة خلال فترة سريان وثيقة التأمين موثقة بالوثائق الضرورية والمطلوب حيازة السفينة لها وفق ما تفرضه تشريعات التجارة البحرية والمعاهدات والاتفاقيات الدولية، وأن تكون جميع هذه الوثائق قانونية وغير مشوبة بالتزوير والتحريف
- 4- أن تكون السفينة عند إبرام عقد التأمين قد تم تصنيفها من قبل جمعية تصنيف دولية معترف بها، وأن يحافظ المؤمن له على درجة تصنيف السفينة خلال فترة سريان وثيقة التأمين، وأن يتقيد بالتوصيات والضوابط المقررة من قبل جمعية التصنيف المذكورة، ويراعي

¹ - أنظر الملحق الثاني المتعلق بتعويض للخطر

مواعيد الصيانة الدورية المحددة من قبلها، وبخلافه يتحرر المؤمن من أي مسؤولية بمجرد وصول السفينة إلى الميناء الذي تقصده إن ولم تكن راسية فيه وقت حصول المخالفة.

5- أن يخطر جمعية التصنيف المذكورة فور تعرض السفينة لحادث، وأن يتبع توصياتها بشأن عملية الإصلاح.

6- عدم القيام بقطر السفن الأخرى بموجب عقد مبرم معه قبل إبرام عقد التأمين، ولكن له أن يقوم بعملية قطر طارئة في حالة استغاثة سفينة أخرى بالسفينة المؤمنة، كما يلتزم بأن لا يعمل على قطر السفينة المؤمنة من قبل سفينة أخرى إلا في الحالات المعتادة التي تستوجب القطر لأقرب ميناء عندما تحتاج السفينة المؤمنة إلى المساعدة، أو في حالة عمليات القطر لأغراض التحميل أو التفريغ.

7- عندما تكون السفينة مرتبطة بعملية تجارية تستوجب نقل حمولتها إلى سفينة أخرى، أو استلام حمولة سفينة أخرى في عرض البحر، ولم تكن هذه السفينة من صنادل أو قوارب النقل من رصيف الميناء إلى السفينة وبالعكس، فإن المؤمن له يلتزم بإخطار المؤمن بارتباط السفينة المؤمنة بكذا عملية، وأن يقبل بأي شروط إضافية وقسط تأمين إضافي يفرضه المؤمن، وبخلافه لا يكون المؤمن مسئولاً عن أي تلف أو ضرر يلحق بالسفينة المؤمنة أو المسؤولية المدنية التي قد تنشأ بعهدة المؤمن له بسبب تضرر السفينة الأخرى أو أي سفن أخرى تكون في موقع تنفيذ عملية المناقلة.¹

8- أن لا يسمح للسفينة المؤمنة أن تمكث في، أو تبحر من وإلى موانئ المناطق المحذور الملاحة فيها، وفق ما يعينه المؤمن وخلال الفترات المعينة من قبله. وأن لا تنقل بضائع معينة من وإلى تلك الموانئ في فترات محددة.

9- أن يتحدد بميناء المغادرة وميناء الوصول المبيينين في وثيقة التأمين، وأن لا يعتمد إلى تغيير الرحلة ولا يسمح بانحراف السفينة عن مسارها المقرر، دون عذر مشروع، وفي غير الحالات التي يكون فيها مخولاً بالانحراف بموجب نصوص القانون وشروط عقد النقل

¹ - بهاء بهيج الشكري ، مرجع سبق ذكره ، ص ، 712-713

البحري، وبخلافه لا يكون المؤمن مسئولا عن أي خسارة قد تقع بعد العزم على تغيير الرحلة أو الانحراف حتى لو عادت السفينة إلى مسار الرحلة المتفق عليها.

10- أن ينفذ الرحلة البحرية وفق مسارها وخلال الفترة المعقولة المتعارف عليها التي يستغرقها سفر السفينة بين ميناء بدء الرحلة وميناء جهة الوصول.

وبخلافه لا يكون المؤمن مسئولا عن أي خسارة يكون سببها المباشر تأجير فوق العادة غير مبرر.

وبالرجوع إلى الشروط الأمريكية (هايكل) والشروط الدولية (هايكل) نجد أنها قد تضمنت نفس الالتزامات المذكور، ولم يرد نص بخصوص هذه الالتزامات في التشريع العثماني (عراقي) أو التشريع المصري ولا في التشريعات العربية الأخرى¹.

المطلب الثالث : إلتزامات أخرى

إضافة إلى الإلتزامات السالفة الذكر هناك إلتزامات أخرى نادى بها القانون البحري ، كضرورة الإخطار بالظروف الطارئة، والالتزام ببذل الهمة، والإخطار بوقوع الحادث، والمحافظة على الحقوق تجاه الشخص الثالث.

الفرع الأول: الإخطار بالظروف الطارئة:

يعتبر هذا الإلتزام متمما للإلتزام المؤمن له بالتصريح بالظروف المعلومة له أو يجب أن يكون عالما بها وقت إبرام العقد والتي من شأنها أن تؤثر في قرار المؤمن بقبول تغطية الخطر المعروف عليه أو رفضه أو تحديد ما يقابله من قسط تأمين في حالة قبوله، فإذا طرأت بعد إبرام العقد ظروف من شأنها أن تحدث تغييرا في طبيعة الخطر أو درجة احتمالته، أو تكون عاملا في زيادة مقدار الضرر وقيمته، أو تؤدي إلى احتمال خروج الشيء المؤمن عليه من حيازة المؤمن له الحقيقة أو الحكمية، فعلى المؤمن له أن يبادر فور علمه بتلك الظروف بإخطار المؤمن بها، ولم يتطرق التشريع الإنجليزي إلى هذا الإلتزام، ولكنه يمكن استخلاصه مما اشتملت عليه الشروط المعهدية.

¹ - نفس المرجع ، ص 713

وبالرجوع إلى الشروط المعهدية (بضائع) و (هياكل) نجد أنه قد ألزمت المؤمن له بأن يخطر المؤمن فور علمه بحصول أي من الأحوال التالية:

1- إذا انقضى عقد النقل، لظروف خارجة عن سيطر المؤمن له، في ميناء أو مكان غير ميناء أو مكان جهة الوصول المعينة في الوثيقة.

2- إذا انقطعت عملية النقل البري المتممة للنقل البحري، لظروف خارجة عن سيطرته، قبل تسليم البضائع في مخازنه أو أي مخزن آخر في جهة الوصول مبين في وثيقة التأمين.

3- إذا قرر المؤمن له، بعد بدء سريان وثيقة التأمين أن يغير جهة الوصول.

4- إذا قرر المؤمن تغيير جمعية التصنيف أو إذا تم تغيير صنف السفينة أو سحب تصنيفها، أو إذا انقضت الفترة الدورية المعينة من قبل جمعية التصنيف لإدامة السفينة ولم توافق جمعية التصنيف على تمديدتها.

5- أي تغيير في ملكية السفينة أو جنسيتها أو إدارتها سواء أكان طوعياً أم إلزامياً.¹

6- إيجار السفينة عارية للغير.

7- وضع اليد على السفينة من قبل السلطات لغرض تملكها أو استعمالها.

ولم تختلف الشروط الأمريكية والشروط الدولية مع الشروط المعهدية الإنجليزية في تحديد الحالات التي يجب فيها على المؤمن له إخطار المؤمن بها.

ولم يرد نص خاص بهذا الالتزام في قانون التجارة البحرية العثماني (العراقي) أما المشرع المصري فلم يغفل عن النص عليه فقد ورد في الفقرة الأولى من المادة (348) من قانون التجارة البحرية المصري الجديد بأن (على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها، فإذا لم يتم الإخطار في الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد). كما لم يغفل المشرع الأردني عن النص على هذا الالتزام فبعد أن تطرق في المادة (300) من قانون التجارة البحرية إلى التزام المؤمن له بالتصريح وقت إبرام العقد بالظروف

¹ - نفس المرجع، ص 715

المعلومة لديه ورتب على مخالفة ذلك بطلان عقد التأمين، فغنه ألزم المؤمن له في المادة (301) منه بأن (يبلغ المؤمن تحت طائلة العقوبة نفسها الحوادث اللاحقة للعقد التي قد تعدل فكرة عند المؤمن).

- جزاء الإخلال بالالتزام:

يقتصر جزاء الإخلال بهذا الالتزام، وفقا للشروط المعهدية الإنجليزية والشروط المعهدية الأمريكية والشروط الدولية، على سقوط حق المؤمن له في التعويض عن الخسارة الناتجة عن الحادث المرتبط بالإخلال، أو أن يتوقف سريان العقد تلقائيا من تاريخ الإخلال، ما لم يوافق المؤمن على استمراره وفق شروط معدلة وقسط تأمين إضافي.¹

أما الجزاء المقرر في التشريع العربي فقد تراوح بين الحق في فسخ العقد وتقرير بطلانه، إذ أعطى المشرع المصري للمؤمن، كما هو واضح من نص الفقرة الأولى للمادة (348) المشار إليها آنفا، الحق في فسخ العقد إذا لم يتم إخطار في ظرف ثلاثة أيام عمل من تاريخ علم المؤمن له بزيادة الخطر، وميز في تقرير الجزاء، بين الزيادة الناشئة عن ظرف خارج عن إرادة المؤمن له والزيادة الناشئة بفعل المؤمن له، فقرر بقاء العقد ساري المفعول لقاء قسط تأمين إضافي في الحالة الأولى، وأعطى الخيار للمؤمن بين أن يفسخ العقد خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ إخطاره بذلك، أو أن يبقى العقد ساري المفعول مع المطالبة بقسط تأمين إضافي في مقابل زيادة الخطر فنصت الفقرة الثانية من المادة (348) من القانون المصري على أنه (إذا تم الإخطار في الميعاد المنصوص عليه في الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقي التأمين ساريا مقابل زيادة في قسط التأمين أما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن، إما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر، وإما إبقاء العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر، وفي الحالة الأولى يكون للمحكمة بناء على طلب المؤمن أن تحكم له بمبلغ مساو لقسط التأمين). وفي تعقيبنا على هذا الحكم نقول أن المشرع

¹ - نفس المرجع ، ص 716

المصري لم يبين الإجراء الذي يجب أن يتبعه المؤمن له في فسخ العقد لذلك لا بد في هذه الحالة من الرجوع إلى القواعد العامة المتعلقة بفسخ العقود، وهي أن يرفع المؤمن دعوى إلى القضاء طالبا فيه فسخ العقد، لأن العقد إن نشأ صحيحا وناظرا لا يجوز إنهاؤه إلا براضاء، باتفاق الطرفين على إقالته أو قضاء بطلب فسخه من قبل المحكمة المختصة بسبب إخلال أحد الطرفين بالتزاماته أو أن يتم فسخ بطريقة أخرى يحددها القانون وحيث لم يبين القانون المصري طريقة للفسخ فيصير في هذه الحالة إلى القواعد العامة، ومما يؤيد اتجاه المشرع المصري إلى تطبيق حكم القواعد العامة بهذا الخصوص هو ما ورد في¹ نهاية الفقرة الثانية من المادة المذكورة من أن (للمحكمة بناء على طلب المؤمن - أن تحكم له بمبلغ مساو لقسط التأمين) إذ الغالب أن طلب التعويض يقترن بدعوى الفسخ فإذا كان المر كذلك، فإننا نرى المشرع المصري لم يكن موفقا بهذا النص، لأن دعوى الفسخ قد تستغرق فترة طويلة ومن المحتمل أن عقد التأمين ينقضي قبل اكتساب حكم الفسخ درجة البتات إما بانقضاء فترة نفاذه، خصوصا إذا تعلق بالتأمين على البضائع، وإما بتحقق الخطر المؤمن منه وهلاك الشيء المؤمن عليه لذلك كان من الأنسب النص على الفسخ بإخطار تحريري يسيره لمؤمن إلى المؤمن له، هذا من جهة، ومن الجهة الأخرى فإن المشرع المصري لم يقرر مصير العقد في حالة عدم رفع المؤمن دعوى الفسخ خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر بفعل المؤمن له ولم يطلب بقسط تأمين إضافي لهذا فإننا نرى أن العقد يعتبر ساريا وفق شروطه في هذه الحالة.

أما التشريع الأردني فقد قضى ببطان العقد في حالة الإخلال بهذا الالتزام، كما هو واضح من نص المادة (301) من قانون التجارة البحرية الأردني وما يقابلها في التشريعات العربية الأخرى ونحن نرى أن جزاء بطلان العقد إن كان ممكن التطبيق في عقود السفرة، إلا أنه مشكوك في إمكان تطبيقه في حالة العقد الزمني، لأن بطلان العقد معناه إعادة الطرفين إلى الحالة التي كانا عليها قبل انعقاده وهذا يستوجب وفقا للقواعد العامة، أن يعيد المؤمن

¹ - نفس المرجع ، ص ص 716-717

للمؤمن له كامل قسط التأمين وأن يسترد منه أي تعويض يكون قد دفعه له قبل حصول الإخلال، لهذا فإننا نرى أن الجزاء المقرر في الشروط العهدية، وهو انقضاء العقد بصورة تلقائية عن حصول الإخلال ما لم يوافق المؤمن على استمراره وفق شروط إضافية ولقاء قسط تأمين إضافي هو جزاء يوازن بين مصلحة طرفي العقد، ويمكن التطبيق من الناحية العملية، إذ يعفي المؤمن من المسؤولية عما قد يترتب من خسارة بعد حصول الإخلال بهذا الالتزام ويبقي على إمكانية استمرار العقد في الوقت نفسه لقاء قسط تأمين إضافي.¹

الفرع الثاني: الالتزام ببذل الهمة:

يلتزم المؤمن له في عقد التأمين بشكل عام، وفي عقد التأمين البحري بشكل خاص، أن يبذل الهمة المعقولة، وبحدود سيطرته على الأمر، في المحافظة على سلامة الشيء المؤمن عليه، ومن مستلزمات هذا الالتزام أن يتصرف تصرف الشخص الحريص، في منع تعرض هذا الشيء لحادث يترتب عليه ففده أو تلفه أو تضرره، وان يعمل على إنقاذه في حالة تعرضه للحادث المؤمن منه، ويسعى لتجسيم الخسارة التي قد تتجم عن هذا التعرض وأن يتجنب صدور خطأ عنه، عندما يكون هذا الشيء بحيازته حقيقة أو حكما، يوجب مسؤوليته المدنية تجاه شخص ثالث، وبالغم من خلو التشريعات العربية للتجارة البحرية من النص على هذا الالتزام باعتباره سلوكا شخصيا تحتمه مصلحة الشخص بسلامة الشيء المؤمن عليه، فلا يتطلب أن يكون محلا لنص قانوني، إلا أن قانون التأمين البحري الإنجليزي ووثيقة اللويدز النموذجية (Lloyd s&g policy) وهي الوثيقة الأساس للتأمين البحري، قد نصت عليه كما نصت عليه الشروط المعهدية، سواء أكانت متعلقة بتأمين البضائع أم بتأمين السفينة، فقضت الفقرة الرابعة من المادة (78) من القانون الإنجليزي بأنه (واجب على المؤمن له ووكلائه، في جميع الأحوال، أن يتخذوا الإجراءات التي تكون معقولة لغرض تحاشي وتقليل الخسارة) وبنفس هذا المعنى ورد ما يعرف بشرط التقاضي والعمل (sue and labour clause) في وثيقة اللويدز النموذجية (Lloyd s&g policy). كما قضت

¹ - نفس المرجع، ص 718

الفقرة الأولى من البند الحادي عشر من الشروط المعهدية الزمنية (هايكل) بأنه (في حالة حصول أي خسارة أو كارثة، فإنه من واجب المؤمن لهم أو تابعيهم أو وكلائهم أن يتخذوا الإجراءات المعقولة من أجل تجنب أو تحجيم تلك الخسارة التي تكون قابلة للتعويض عنها بموجب هذا التأمين). وورد في نفس هذا الشرط في الفقرة الأولى من البند لتاسع من الشروط المعهدية (هايكل) لسفرة واحدة وفي الفقرة الأولى من البند الثامن عشر من الشروط المعهدية (بضائع)، وكذلك الشروط الأمريكية بنوعيتها والشروط الدولية (هايكل).¹

وقد علقّت الشروط المعهدية (هايكل) والشروط الدولية (هايكل) مسؤولية المؤمن عن تعويض الخسارة التي تلحق بالسفينة بسبب حادث مؤمن منه، على أن لا تكون الخسارة ناشئة بسبب تقصير لمؤمن له وأصحاب السفينة أو مدري شؤونها أو المشرفين عليها أو الإدارة الساحلية لهم، في بذل الهمة المعقولة لتجنب تلك الخسارة، كما تأكد النص على هذه الالتزام في شرط التلوث وشرط الحوادث الإضافية.

ومع ذلك فإن الأفعال التي يقوم فإن الأفعال التي يقوم بها المؤمن له لإنقاذ الشيء المؤمن عليه بعد تعرضه لحادث، أو لتقليل الخسارة المتوقعة، لا تعتبر قرينة على تنازله عن المطالبة بالتعويض في حالة نجاح عملية الإنقاذ، أو على سقوط حقه في التعويض في حالة فشل العملية، كما لا تعتبر قرينة على صرفه النظر عن ترك الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن في حالة الخسارة الكلية التقديرية فقد ورد فيما يعرف بشرط التنازل في كل من الشروط المعهدية (بضائع) والشروط المعهدية (هايكل) والشروط الأمريكية بنوعيتها وكذلك الشروط الدولية (أن الإجراءات التي تتخذ من قبل المؤمن له من أجل إنقاذ أو حماية الشيء المؤمن عله أو استرداده سوف لن تعتبر تنازلاً عن الترك ولا تخل بحقوقه). فضلاً عن ذلك فغن المؤمن يكون ملزماً بتعويض المؤمن له عن المصاريف المعقولة التي يتكبدها للقيان بذلك، سواء أنجح المؤمن له في إنقاذ الشيء المؤمن عليه أو التقليل من حجم الخسارة أم لم ينجح، وإن التزام المؤمن بتعويض هذه المصاريف هو التزام إضافي لالتزامه بتعويض

¹ - نفس المرجع، ص 719

الخسارة المتحققة، فقد نصت الفقرة الأخيرة من البند السادس عشر من الشروط المعهدية (بضائع) على أن يلتزم المؤمن (إضافة لأي خسارة واجبة التعويض بموجب هذا التأمين، بتعويض المؤمن له عن أي مصاريف صرفت بشكل معقول للقيام بهذا الواجب) ونفس هذا المضمون ورد في الفقرة (6-11) من الشروط المعهدية الزمنية (هياكل) والفقرة (6-9) من الشروط المعهدية هياكل لسفرة وحدة.¹

ولم يغفل المشرع العثماني عن الإشارة إلى هذا الالتزام فألزم المؤمن له بأن يبذل الجهد اللازم للعمل على إنقاذ الشيء المؤمن عليه وتقليل حجم الخسارة التي يتعرض لها فنصت المادة (225) من قانون التجارة البحرية العثماني (العراقي) على أنه (إذا غرقت السفينة أو ارتطمت بالبر فكسرت فحينئذ يجبر المضمون له بالتصرف جهدا (جهد) وغيره على تخليص الأشياء التي غرقت..... ويكون له الحق بأن يستحصل مصاريف التخليص بقدر قيمة الأشياء المستخلصة عندما يؤمن عليها بعد حلفه اليمين). ويلاحظ من مضمون هذا النص أن المشرع العثماني قد خلط بين مصاريف الإنقاذ التي ينفقها المؤمن له أو ينفق نيابة عنه، والتي لا تتحدد بما يتناسب مع مقدار وقيمة ما أنقذه من الأشياء المؤمن عليها، وبين مكافآت الإنقاذ التي يتوجب دفعها للمنقذ المتطوع والتي يجب أن تتناسب مع درجة نجاح عملية الإنقاذ، كما أنه علق حق المؤمن له بالحصول على هذه المصاريف على شرطين أولهما أن يكون قد أمن عبئ هذه المصاريف إضافة لتأمينه على السفينة أو البضاعة، وثانيهما أن يؤدي اليمين كدليل إثبات على قيامه بالصرف.²

كما وردت الإشارة إلى هذا الالتزام في المادة (363) من قانون التجارة البحرية المصري، حيث ألزمت المؤمن له بأن (يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها). ونصت الفقرة الثالثة من المادة (353) من القانون المذكور على مسؤولية المؤمن بأن

¹ - نفس المرجع ، ص 720

² - كرس المشرع العثماني الشريعة في هذه الحالة على أساس أداء اليمين حول الأشياء التي تم إنقاذها.

يعرض المؤمن له عن (المصرفات التي تتفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه).¹

ولم يختلف موقف القوانين العربية الأخرى عن موقف القانون المصري من هذا الالتزام فقد نصت الفقرة الأخيرة من المادة (308) من قانون التجارة البحرية الأردني على أن يلتزم المؤمن له بأن (يلطف بقدر الإمكان من تأثير الخطر وأن يتخذ كل التدابير الواقية وأن يشرف على أعمال إنقاذ الأشياء المؤمنة...) كما نصت الفقرة الأولى من المادة (309) على أن (يحتفظ المؤمن له الذي يعمل في الإنقاذ بحقوقه في التعويض وله الحق باسترداد نفقاته بناء على مجرد تأكيده...)².

الفرع الثالث: الإخطار بوقوع الحادث

يلتزم المؤمن له عند حصول خسارة نتيجة حادث مؤمن منه، إن يخطر المؤمن فوراً بوقوع الحادث وتحقق الخسارة الواجب تعويضها وفق شروط وثيقة التأمين، وقد أجمع الباحثون الإنجليز بأن شرط الإخطار بالحادث يعتبر من الشروط الأولية (Precedent to Liability) التي يتوقف على تنفيذه قيام مسؤولية المؤمن عن تعويض الخسارة.

ومن استقراء الشروط المعهدية نستطيع أن نحدد أبعاد هذا الالتزام بما يأتي:

- 1- أن يقوم المؤمن له بإخطار المؤمن فور علمه بوقوع الحادث أو فور استلامه البضاعة واكتشافه تلفها أو تضررها.
- 2- أن يتولى المؤمن له بعد ذلك تقديم طلب التعويض مشفوعاً بما يثبت حصول الخسارة ومقدارها.

- 3- إن عدم تنفيذ هذا الالتزام قد يعرض حق المؤمن في التعويض إلى السقوط.³

¹ - بهاء بهيج شكري ، المرجع السابق ، ص 720

² - بهاء بهيج شكري، نفس المرجع ص 721

³ - هاته الشروط ذكرت على سبيل المثال ، كون التشريعات الأخرى قد وسعت في مجال الشروط حول الإخطار بوقوع الضرر.

فما لاشك فيه أن مصلحة المؤمن تستلزم وقوفه على أسباب الخسارة ومقدارها بأسرع وقت ممكن، لمعرفة ما إذا كان سببها المباشر حادث مؤمن منه أم لا. فضلا عن ذلك فغن على المؤمن أن يرصد احتياطي لتسوية التعويض المطالب به وقد يكون ملزما بموجب اتفاقية إعادة التأمين التي يرتبط بها، بإخطار معيد التأمين فوراً إذا تجاوزت قيمة الخسارة مبلغاً معيناً، لذل أصبح من الضروري أن يعلق مسؤوليته عن تعويض المؤمن له على سرعة تصرف الأخير بإبلاغه بوقوع الحادث وتحقق الخسارة.

ولم تحدد الشروط المعهدية (بضائع) فترة معينة لقيام المؤمن له بواجب الإخطار ولكنها أوردت شرطاً عاماً أطلق عليه شرط تجنب التأخير (Avoidness of delay) أوجب على المؤمن أن يتصرف بالسرعة المعقولة في جميع الأوقات وتحت جميع الظروف، فنص على (أنه لشرط في هذا التأمين أن يتصرف المؤمن له بالسرعة المعقولة تحت جميع الظروف وضمن نطاق سيطرته). ويستفاد ضمناً من¹ عبارة الشرط المذكور أن على المؤمن له أن يشعر المؤمن بالخسارة ضمن فترة معقولة بعد علمه بتحققها، أو يقدم له المستندات التي تثبت حصولها ومقدارها، وأن يمكنه من الإطلاع على البضاعة والكشف عليها بمعرفته لتقدير ما لحق بها من ضرر، وقد يلجأ بعض المؤمنين إلى توضيح عمومية شرط تجنب التأخير بإضافة شرط خاص لوثيقة التأمين يلزم له بالإخطار الفوري بالخسارة المتحققة، وأن يقدم المستندات المثبتة لحقه في المطالبة بالتعويض خلال فترة لا تتجاوز ثلاثة أشهر من تاريخ تفريغ البضاعة من السفينة أو من تاريخ تسليمها إلى المؤمن له في المخزن المحدد في وثيقة التأمين وينص هذا الشرط الخاص على أنه (في حالة هلاك أو تضرر للشيء المؤمن عليه تترتب عليه مطالبة بتعويض بموجب هذا التأمين، يجب إخطار المؤمن به فوراً لتمكينه من إجراء الكشف، كما يجب تقديم المستندات المتعلقة بطلب التعويض خلال فترة ثلاثة أشهر

¹ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 723

من تاريخ تفريغ البضاعة في الميناء النهائي للتفريغ أو من تاريخ تسليمها في المستودع النهائي للتسليم كيفما يكون الحال).¹

ويلاحظ أن الشروط المعهدية (بضائع) وكذلك الشرط الخاص المذكور، لم يرتب أي جزاء عن الإخلال بهذا الالتزام، غير أننا نرى أن بإمكان المؤمن أن يتمسك بالدفع بعدم التنفيذ طبقاً للقواعد العامة، في حالة عدم إخطاره بالحادثة دون عذر مشروع خلال فترة مناسبة، لتمكينه من معرفة طبيعة الخسارة التي لحقت بالبضاعة أما بخصوص فترة تقديم المستندات المثبتة للمطالبة بالتعويض، فإن تجاوز هذه الفترة، بعد تمكين المؤمن من تحديد طبيعة الضرر ومقداره، سوف لن تؤثر في حق المؤمن له في المطالبة بالتعويض خلال فترة تقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين البحري وبالباخرة سنتين من تاريخ الحادث.

أما الشروط المعهدية (هياكل) بصنفيها الزمنية ولسفرة واحدة، فقد جاءت أدق تحديدا لهذا الالتزام، فألزمت المؤمن له في الفقرة الأولى من البند الثالث عشر من الشروط الزمنية والفقرة الأولى من البند الحادث عشر من شروط السفرة الواحدة، أن يقوم بإخطار المؤمن بوقوع الحادث الذي نجمت عنه الخسارة² المطالب بالتعويض عنها، وأن يتم الإخطار قبل القيام بأي كشف على السفينة لتعيين ما لحق بها من ضرر فجاء في الفقرات المذكورة بأنه (في حالة وقوع أي حادث نشأ عنه فقد أو ضرر يتطلب التويض بموجب هذا التأمين، فإن إخطاراً يجب أن يعطى إلى المؤمنين بشكل فوري بعد التاريخ الذي يكون فيه المؤمن له أو المالك أو المدير عالماً أو يجب أن يكون عالماً بحدوث الفقد أو الضرر، وأن يتم ذلك قبل إجراء الكشف، كي يتم تعيين من يتولى الكشف من قبل المؤمنين إن رغبوا في ذلك). ويلاحظ من عبارة النص المذكور أن الالتزام بالإخطار لا ينحصر بالمؤمن له، بل يجب تنفيذه من قبل أي شخص أو جهة لها علاقة بالسفينة، فقد تكون السفينة مؤمنة من قبل المالك نفسه، ففي هذه الحالة تجتمع به صفتا المؤمن له والمالك. وقد تكون مؤجرة وهي

¹ - هذا النص تضمنه وثيقة التأمين المتعلقة أساساً بالتأمين لا سيما حالة الهلاك أو التضرر.

² - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 723

عارية وإن المستأجر هو الذي تولى التأمين عليها لمنفعته ومنفعة المالك. فيكون المستأجر في هذه الحالة هو المؤمن له الملزم بالإخطار، كما يكون المالك أيضا ملزما به باعتباره المستفيد من التأمين وكذلك الأمر فيما لو عهد المالك لشخص آخر تجهيز السفينة وإدارتها، فيكون هذا الشخص أو الجهة التي تولت إدارة السفينة والتأمين عليها ملزمة بالإخطار إلى جانب المالك.¹

لقد حددت الفقرة المشار إليها من الشروط المعهدية، الفترة التي يجب أن يتم الإخطار خلالها باثني عشر شهرا من تاريخ العلم بالحادث وبخلافه يسقط حق المؤمن له بالتعويض، ما لم يوافق المؤمنون تحريريا على التنازل عن التمسك بإخلال المؤمن له بشرط الإخطار وتحمل مسؤولية التعويض، على الرغم من ذلك فقد نص الجزء الثاني من الفقرة لمذكورة على أنه (إذا لم يتم إخطار المؤمن خلال اثني عشر شهرا من ذلك التاريخ، فما لم يوافق المؤمنون بخلافه تحريريا، فإنهم سيتحررون تلقائيا من المسؤولية عن أي تعويض بموجب هذا التأمين نشأ عن ذلك الحادث أو عن الفقد أو الضرر).

ولم يغفل المشرع العثماني عن الإشارة لهذا الالتزام، فقد نصت المادة (218) من قانون التجارة البحرية² العثماني (العراقي) على أن (كل ما يقع من الأخطار الموجبة لترك الأشياء أو يعد من المهالك الحرية ويعود على الضامنين، يكون المضمون له مجبرا أن يبلغ خبره رسميا إلى الضامنين في ظرف ثلاثة أيام من وصوله إليه). كما لم يغفل المشرع العربي عن ذكره إذ قضت الفقرة الأولى من المادة (308) من قانون التجارة البحرية الأردني (على المؤمن له أن يبلغ نبا الكارثة أو الخسارة بمهلة ثلاثة أيام من تسلمه النبا). ولم يرد نص صريح في التشريع المصري إلا أن ذلك يستفاد ضمنا من نص الفقرة الأولى من المادة (348) التي ألزمت المؤمن له بأن يخطر المؤمن خلال فترة أمدها ثلاثة أيام بالظروف التي

¹ - يعني الإخطار في هذه الحالة لا يتعلق بالمؤمن في حد ذاته ، وإنما كل ما له علاقة بالسفينة أو الباخرة .

² - بهاء بهيج شكري ، المرجع السابق ، ص 725

تؤدي إلى زيادة احتمال الخطر، فمن باب أولى أن يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بوقوع هذه الأخطار خلال ثلاثة أيام من علمه بذلك.

الفرع الرابع: المحافظة على الحقوق تجاه الشخص الثالث:

القاعدة في جميع فروع التأمين عدا التأمين على الأشخاص، أن يحل المؤمن، بعد دفعه للتعويض محل المؤمن له في الرجوع على الشخص الثالث المسئول عن وقوع الحادث وتحقق الخسارة، ليسترد منه ما دفعه للمؤمن له من تعويض عن تلك الخسارة فقد نصت كافة التشريعات المتعلقة بعقد التأمين على الأموال¹

على هذا الحق، من ذلك المادة (926) من القانون المدني الأردني والمادة (972) من القانون الموجبات والعقود اللبناني والمادة (1001) من القانون المدني العراقي والمادة (771) من القانون المدني المصري والمادة (773) من القانون المدني السوري. وبقدر تعلق الأمر بعقد التأمين البحري فقد أعطت المادة (79) من قانون التأمين البحري الإنجليزي للمؤمن عند تعويضه الخسارة الحق في (...أن يحل محل المؤمن له في جميع ما له من حقوق وتعويضات تتعلق بالشيء المؤمن عليه من وقت وقوع الكارثة التي سببت الخسارة بالقدر الذي عوض المؤمن له...) ونفس هذا الحق قرره التشريعات العربية للتجارة البحرية.²

ويشترط كي يتمكن المؤمن من ممارسة هذا الحق أن يكون المؤمن له قد حافظ على حقه في مواجهة الشخص الثالث كما لو لم يكن قد أمن على الشيء الذي ترتبط به مصلحته التأمينية، فإن أخفق في ذلك، تعذر على المؤمن بدوره ممارسة حق الحل محلّه تجاه الشخص المذكور، لذلك ألزمت جميع وثائق التأمين على الأموال، بما في ذلك وثيقة التأمين البحري، المؤمن له بالعمل على أن يبقى حقه في مواجهة الشخص الثالث قائماً، وبخلافه يسقط حقه في التعويض، وقد اعتبر الشرط الذي يقرر هذا الالتزام من الشروط الأولية

¹ - يتحقق هذا الشرط في هذه الحالة أن يكون المؤمن له قد حافظ على حقه في مواجهة الشخص الثالث.

² - الجدير بالملاحظة أن التشريعات العربية المقارنة متوافقة نوعاً ما خاصة ما يمس بحق التعويض.

(precedent to liability) التي يتوقف على الالتزام به وتنفيذه قيام المسؤولية المؤمن عن تعويض الخسارة فقتت إحدى المحاكم الإنجليزية في قضية (london guarantee v. franley) بأن "تحريك الشكوى ضد الشخص المتهم يعتبر من الالتزامات المسبقة في التنفيذ على التزام المؤمن وإن المحكمة لا يمكنها إلا مراعاة ذلك فيما تحكم به".

وفي التأمين البحري على البضائع، يعتبر الناقل هو الشخص الثالث الرئيس في مواجهة المرسل إليه (المؤمن له)، والمسئول قانون عن تعويضه عن أي فقد أو هلاك أو ضرر يحصل للأموال التي بعهدته أثناء عملية النقل لذلك قد يلجأ بعض الناقلين، من أجل التخلص من المسؤولية في مواجهة صاحب البضاعة إلى إدراج شرط في مستند الشحن يعرف بشرط المنفعة من التأمين (benefit of insurance clause) وبموجبه يشترط الناقل على صاحب البضاعة أن يتخلى له عن منفعة التأمين أي أن يتنازل عن حقه في الرجوع عليه ويحصر حقه في طلب التعويض بالمؤمن، وفي هذه الحالة يتعذر على المؤمن الرجوع على الناقل بعد دفعه التعويض بسبب إسقاط صاحب البضاعة (المؤمن له) حقه في مواجهة الناقل، غير أن المعاهدات الدولية المتعلقة بعقد النقل وتشريعات التجارة البحرية نصت على بطلان كل¹ اتفاق بين الناقل والشاحن أو بينه وبين المرسل إليه يتضمن التنازل عن منفعة التأمين إلى الناقل ولتأكيد بطلان هذا الشرط ومنع المؤمن له من إسقاط حقه في مواجهة الناقل تضمنت الشروط المعهدية (بضائع) في البند الخامس منها شرط ينص على (أن هذا التأمين سوف لن يؤل لمنفعة الناقل أو أمين الناقل).

ومن أجل الحفاظ على حق المرسل إليه في الرجوع على الناقل ومطالبته وبالتعويض عن هلاك البضاعة أو تضررها، اشترطت المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية الخاصة بالنقل البحري أن يوجه المرسل إليه أو المخول باستلام البضاعة بموجب عقد النقل، تحفظاً تحريراً للناقل في ميناء التفريغ قبل أو حين الاستلام إذا كان هلاك البضاعة أو تضررها ظاهراً للعيان، أو خلال فترة زمنية محددة بعد الاستلام إن لم يكن التلف أو الضرر ظاهراً، ووظيفة

¹ - بهاء بهيج شكري ، المرجع السابق ، ص 727

هذا الاحتجاج هي إشعار الناقل بتمسك المرسل إليه أو حامل سند الشحن بحقه في الرجوع عليه، كم أوضحنا ذلك في بحثنا في مسؤولية الناقل.

وكي يثبت المؤمن من أن المؤمن له قد احتفظ بحقه في مواجهة الناقل، فقد درج التطبيق العملي على عدم الاكتفاء بشرط عدم أيلولة منافع التأمين للناقل المنصوص عليه في الشروط المعهدية (بضائع) بل تعزيز هذا الشرط بشرط خاص يضاف إلى وثيقة التأمين ويتضمن النص على أنه (سوف لن يقبل أي طلب تعويض عن هلاك أو ضرر بموجب هذه الوثيقة ما لم يسير المؤمن له تحفظا خطيا بخصوص ذلك الهلاك أو الضرر وطبيعته إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت وضع البضاعة بعهددة الشخص المخول بالاستلام وفقا لعقد النقل، وإذا لم يكن الهلاك أو الضرر ظاهرا فخلال ثلاثة أيام بعد يوم التفريغ، وعلى طلب تعويض يقدم بموجب وثيقة التأمين). وقد يرد هذا الشرط بصيغة أخرى تتضمن أن (على المؤمن له وتابعيه ووكلائه، فيما يتعلق بالخسارة التي يمكن استردادها وفقا لهذا التأمين، التأكد من أن كافة الحقوق اتجاء الناقلين أو الوديعين أو الأغيار الآخرين قد تمت ممارستها والمحافظة عليها على نحو صحيح).¹

ولا يكفي أن يقدم المؤمن له إلى المؤمن صورة من التحفظ التحريبي أو الاحتجاج الموجه على الناقل، بل عليه أن يقدم ما يثبت أن الناقل قد استلم فعلا هذا التحفظ، كي لا يتمسك الناقل عند الرجوع عليه من قبل المؤمن، بأنه سلم البضاعة سالمة وبكامل كميتها إلى المرسل إليه، وقد جاء في قرار لمحكمة النقض المصرية (ولما كان المقرر أنه يشترط في التحفظ والاحتجاج الذي يحفظ حق المرسل إليه قبل الناقل في حالة تلف البضاعة أو وجود عجز بها، أن يسلم للناقل أن يثبت امتناعه عن استلامه فلا يكفي لإثبات حصول التحفظ أو الاحتجاج في حالة إنكار الناقل حصولهما مجرد تقديم صورة مطبوعة من الخطاب المتضمن لهما بل تقديم الدليل على إرسال هذا الخطاب إلى الناقل).

¹ - نفس المرجع ، ص 728

وإذا عهد المؤمن له (المرسل إليه) أمر استلام البضاعة من الناقل إلى متعهد التفريغ، فإن متعهد التفريغ في هذه الحالة يصبح وكيلا عن المرسل إليه في الاستلام ويجب عليه أن يتصرف بنفس تصرف موكله في إثبات تلف البضاعة أو نقصها في مواجهة الناقل، فإن قصر في ذلك تحمل المرسل إليه نتائج هذا التقصير، فقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه (وإن كان الأصل أن مهمة مقالو التفريغ مقصورة على العمليات المادية الخاصة بتفريغ البضاعة من السفينة، إلا أنه إذا عهد إليه المرسل إليه باستلام البضاعة وسلمه سند الشحن فإنه تكون له في هذه الحالة إلى جانب صفة مقالو التفريغ صفة أمين الحمولة وبذلك يصبح وكيلا عن المرسل إليه في الاستلام وهذه الوكالة تفرض عليه التثبت من حالة البضاعة والتثبت من مطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه).

ولا تكفي الشهادة الجمركية المبين فيها تلف أغلفة البضاعة دون بيان حالة وكمية البضاعة المستلمة من السفينة لإثبات نقص أو تلف المحتويات، بل يجب على المؤمن له في هذه الحالة أن يثبت حالة البضاعة وكميتها في مواجهة الناقل بالدليل القانوني بأن يطلب من المؤمن إجراء الكشف على البضاعة بحضور الناقل أو أن يقوم بنفسه بالطلب من المحكمة إجراء الكشف وتحديد كمية البضاعة وحالتها، وقد¹ تأيد ذلك في حكم صادر عن محكمة النقض المصرية جاء فيه (بأن مجرد علم الناقل بالعجز عند التسليم الذي يستظهره من الشهادة الجمركية بفرض صحته لا يعفي المرسل إليه من توجيه الاحتجاج) كما جاء في حكم آخر للمحكمة ذاتها (إذ كان يتعين على الطاعنة عند استلام البضاعة أ تحصل من الشركة الناقلة على كتابة تثبت مقدار ما تسلمته منها فإذا رفضت إعطائها (إعطاءها) تلك الكتابة فكان عليها أن تلجأ إلى القضاء بدعوى إثبات حالة وتطلب نذب خبير لحضور عملية الوزن وإثبات مقدار العجز أو أن تلجأ على هيئة محايدة كهيئة اللويدز لتتدب مندوبا من قبلها لمباشرة الوزن في حضوره).

¹ - نفس المرجع ، ص 728 - 729

كما يستلزم المؤمن له بالقيام بكل ما من شأنه المحافظة على مصالح المؤمن وحقوقه ويترتب على هذا عدة التزامات فرعية وهي:

- أن يلتزم المؤمن له بان يمنع على أي عمل يؤدي إلى زيادة المخاطر او تغييرها خلال سريان التأمين.

- أن يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال ثلاث أيام من ورود الخبر ليه وذلك حتى يتمكن هذا الأخير من التحقق من طبيعة الخطر الذي وقع، فإذا تأخر المؤمن له عن إخطار جاز للمؤمن طلب التعويض لما لحقه من ضرر بسبب التأخير .

- أن يلتزم بتخفيف آثار الحادث فإذا أغرقت السفينة أو جنحت او انكسرت فإنه يجب على المؤمن له الانتقال إنقاذ الأشياء التي غرقت، اما الإلتزام بالمحافظة على حقوق على غير المسؤول فيقضي حلول المؤمن مكان المؤمن له في دعوى حقوقه إتجاه الغير المسؤول على الحادث ولذلك فإن المؤمن له ملزم بإتخاذ إجراءات ملازمة للحفاظ على حقوقه إتجاه الغير المسؤول حتى يتسنى للمؤمن الحلول محله¹

¹ المادة 118 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات

المبحث الثاني: إنعكاسات عقد التأمين البحري على المؤمن

بما أن لعقد التأمين آثار على المؤمن له ، فله بطبيعة الحال إنعكاسات على المؤمن و التي سنراها كالاتي .

المطلب الأول: دفع تعويض التأمين وتخفيض التامين

ينقسم هذا الإلتزام إلى شقين وهما :

الفرع الأول : دفع تعويض التامين

يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عما لحقه من ضرر من جراء تحقق أخذ الأخطار التي تضمن نتائجها ويختلف التعويض عن مبلغ التأمين إذ يجب أن يقتصر الأول على حدود الضرر الذي يلحق المستأمن بينما يمثل مبلغ التأمين الحد الأقصى للإلتزام المؤمن¹ بمعنى أن يجب أن يقتصر مبلغ التعويض على مبلغ التأمين في حدود الفرز الذي يلحق المؤمن له سواء كان خاصا أو مشتركا أو خسارة تقديرية فإذا كانت مصروفات فإن المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو البضاعة وفي هذه الحالة يجب تطبيق القاعدة النسبية إذ لم يصل الفرد لى حد الهلاك الكلي لشيء المؤمن عليه لأنه في هذه الحالة الأخيرة يطالب المؤمن له بقيمة الشيء المؤمن عليه المقدرة بالوثيقة وفي حدود مبلغ التأمين .

-الإجراءات و المواعيد المتخذة للوفاء بالتعويض

بالرجوع الى نص المادة 108 من الفقرة 07 من الأمر نجدها تنص على أنه يترتب على المؤمن له أن يعلم المؤمن بمجرد إطلاعه و خلال سبعة أيام على الأكثر بأي « حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك و أن يقدم بيانا من خلال هذا النص فإنه يتعين على « خاصا بالحادث و بتعيين مبلغ الأضرار و الخسائر المؤمن له أن يقدم للمؤمن ملفا كاملا بكل المعطيات كتقديم بيان خاص بالحادث و كذلك

¹ المادة 132 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات

تعيين مبلغ الأضرار و الخسائر، و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك ، و متى حصل المؤمن على هذه المستندات تعين عليه تسوية الكارثة و دفع التعويض للمؤمن له في أقرب وقت ممكن، و حددت الوثيقة الجزائرية في البند 21 منها هذا الوقت ب 6 اشهر وهذه المهلة طويلة مقارنة بما تتطلبه الطبيعة التجارية لهذا العقد و مقارنة بما استقر عليه التشريع المقارن.

وفي المقابل نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 117 من الأمر على أنه يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في « الشروط العامة لعقد التأمين.

عند انتهاء هذا الأجل يجوز للمؤمن له أن يطالب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق.¹

الفرع الثاني: تخفيض التأمين

وعملا بقول حق المؤمن له في الإحتياطي الحسابي فإنه يكون لهي الحق في تخفيض التأمين ويقصد بتخفيض التأمين استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين أخرى يكون القسط فيها هو الإحتياطي الحسابي يكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا القسط، وعلى هذا الأساس فإنه من حق المؤمن له الحصول على وثيقة التأمين التي تحل محل الوثيقة الأصلية التي يمكن أن تخفض مبلغ القسط بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي حسابي وإذا تم الإتفاق على مبلغ مقابل وحيد لجزء تأمين منه فإنه يبقى ساري المفعول رغم دفع الأقساط الدورية وذلك ما نصت عليه المادة 85 من الأمر 07/95 الفقرة الأولى ولكي يكون الحق ثابتا للمؤمن له في تخفيض التأمين يجب أن تتوافر شرطان وهما:

- ان يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا قلق وجود عنصر وجود احتياطي الحسابي وإذا أن هذا الأخير متوقف على الأول.

¹ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 486

- دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأنه لا يسمح بإجراء التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي.

- ويستفاد من الفقرة الثانية للمادة 84 من الأمر 07/95 أنه يشترط لجواز التخفيض ان تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعا خلافا لبعض التشريعات هي " تشترط لجواز التخفيض التأمين أن يكون المؤمن له قد دفع ثلاثة أقساط سنوية على الأقل ويتفق مع ما يقضي به القانون الفرنسي والمصري وبعض الدول العربية مثل سوريا وليبيا ولبنان¹ .
ومن خلال ما تم معالجته يتبين لنا أن عقد التأمين البحري يتميز بخصائص ومميزات كثيرة تجعله مستقلا بقية عقود التأمين الأخرى كما أنه يتطلب لإنعقاده توافر أركان معينة تتمثل في ركن الرضا الذي يمر بمراحل حتى يكتمل اما الكتابة فهي للإثبات فقط كذلك ركن المحل وهو أهم عنصر في العقد، وهو الخطر إضافة إلى ركن السبب وهي المصلحة المؤمن عليها، فإذا اكتملت هذه الاركان رتب العقد آثاره القانونية.

المطلب الثاني : نظام التخلي

التخلي نظام خاص بالتأمين البحري لا وجود له في حالات التأمين الأخرى، ويعتبر من الأنظمة القانونية الأصلية و الخاصة بالتأمين البحري باعتباره إحدى طرقي التعويض.
فإذا كانت دعوى التعويض هي الدعوى العادية التي يلجأ إليها المؤمن له للحصول على التعويض الناجم عن الضرر الذي لحق به، فإنه بإمكانه أن يلجأ إلى التخلي متى أصيب الشيء المؤمن عليه بمخاطر جسيمة، و نحاول التطرق في هذا الصدد إلى محتوى التخلي بالرجوع إلى مفهومه و طرق استعماله.

¹ الطالب القاضي ، نبيل مسيخ، مذكرة عقد التأمين البحري وأثاره القانونية ، المدرسة العليا للقضاء، ص 73-74.

الفرع الأول: مفهوم التخلي

يقصد بالتخلي الدعوى التي يستطيع بمقتضاها المؤمن له ، عند تحقق إحدى الكوارث الجسيمة المنصوص عليها في القانون أو في وثيقة التأمين ، أن يحصل من المؤمن على مبلغ التأمين كاملاً دون أي خصم ، و ذلك مقابل تنازله للمؤمن عن ملكية الشيء المؤمن عليه و كافة حقوقه المتعلقة به أو عن كل ما تبقى بعد تحقق الخطر المؤمن ضده ، و نتناول في هذا السياق تعريف التخلي و أصوله التاريخية و كذا حالات التمسك به¹.

- تعريف التخلي و نشأته

لقد عرفه العميد ريبير على أنه الوسيلة التي تمنح للمؤمن له الحصول على كامل مبلغ التأمين بالتخلي عن الشيء المؤمن عليه للمؤمن، و يصفه بأنه إجراء استثنائي للتسوية ، لأن الأصل هو ممارسة دعوى التعويض و أنه لا يوجد قانوناً إلا في التأمين البحري و غير ممكن إلا في حالات معينة .فالقانون لا يسمح به إلا في الحالات التي يلحق المؤمن عليه أحد الكوارث الكبرى حيث يفترض أن الخسارة كبيرة تجعل الشيء المؤمن عليه لم يعد نافعا للمؤمن له.²

في حين عرفه الفقيه روديار بأنه نظام أصيل بالقانون البحري بمقتضاه يتلقى المؤمن له مبلغ التأمين متخلياً عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن و بالتالي نقول أن التخلي هو نظام خاص بالتأمين البحري فهو بذلك يبرز ذاتية نظامه القانوني، و يخول التخلي للمؤمن له التنازل عن ملكية الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملاً، و يعتبر هذا النظام رخصة تقررت لمصلحة المؤمن له يكون له استعمالها إذا أراد إلا إذا فضل الإبقاء على ملكية الشيء المؤمن عليه و قنع بمطالبة المؤمن بتعويض الضرر الذي أصابه من وقوع الخطر المؤمن منه .و مع ذلك لا يجوز للمؤمن له ممارسة التخلي في كل الأحوال التي يقع فيها الخطر و هذا ما سنراه في حالات التخلي.

¹ بهجت عبد الله قايد ، القانون البحري ، مكتبة نهضة الشرق ، جامعة القاهرة ، ط1 ، 1984 ، ص 433

² علي بن غانم ، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ص 80

و بالتالي يعتبر التخلي الطريق الاستثنائي الذي لا يعمل به إلا في حالات المخاطر الكبرى أو الجسيمة، و بعض هذه الحالات : الهلاك الحقيقي للشيء المؤمن أو الهلاك الحكمي أو المفترض.

و يعود التخلي في نشأته إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى، فهو قد ارتبط في نشأته بحالة هلاك السفينة بسبب انقطاع أخبارها .حيث كان المؤمن يدفع تعويض مؤقتا للمؤمن له ، يسترده إذا وصلت السفينة سليمة خلال مدة معينة.

إلا أن هناك من يستبعد هذه الفرضية لأن شرط التخلي في ذلك ينص على أنه في حالة ظهور السفينة يسترجعها المؤمن له و يرد مبلغ التعويض الذي تلقاه.

فتاريخيا يجب استبعاد هذه الفرضية، لأنه بظهور السفينة التي انعدمت أخبارها لمدة معينة يسترجع مالك السفينة سفينته و يرد مبلغ التعويض الذي تلقاه المؤمن ، في حين أن التخلي كطريقة استثنائية للتعويض قائم على فكرة جوهرية هو تنازل أو تخلي المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه، و هذا الشرط الأساسي لانتقال ملكية الشيء المؤمن عليه لم يعثر عليه و لم تقدم الشهادات على وجوده تقنيا لأول مرة إلا في مرشد البحر في القرن الخامس عشر حيث نص على التخلي الذي يترتب عنه انتقال الملكية). الذي حدد كذلك حالات التخلي.¹

الفرع الثاني : حالات التخلي

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 114 من الامر 95- 07 على انه " تعوض الأضرار و الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقا لأحكام المواد 115- 134 - 135 من خلال نص هذه المادة و من خلال ما سبق ذكره فإن التخلي طريق استثنائي لا يجوز اللجوء إليه إلا في حالات محددة وفق المادة 134 من الامر 95-07 و ذكر هذه الحالات على سبيل الحصر لا المثال ، في المادة 134 لا يعتبر من النظام العام طبقا لأحكام المادة 96 من نفس الأمر فإنه يمكن لوثائق

¹ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 350

التأمين أن تعتمد على تعداد مختلف لحالات التخلي كأن توسع أو تضيق فيها .و بالتالي لا نعود إلى النص القانوني إلا في حالات امتناع وثيقة التأمين أو صمتها على ذكر هذه الحالات .أما إذا تطرقت لها، فلا محل للرجوع إلى نص المادة باعتبار الخاص يقيد العام ، و العقد شريعة المتعاقدين .و بالرجوع إلى وثيقة التأمين نجد أن المشرع نظم هذه الحالات في وثيقة التأمين على السفن بمقتضى المادة 20 فإنها تحدد حالات التخلي منها : وبالرجوع إلى نص المادة 134 من الأمر كما يلي عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية:

1-الفقدان الكلي للسفينة.

2-عدم أهلية السفينة للملاحة و استحالة إصلاحها.

3-القيمة المتفق عليها .

4- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري

5- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على (03) أشهر و إذا تسببت في تأخير

«الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة (06) أشهر

و بالمقابل نجد أن المادة 20 من وثيقة التأمين على السفن تطرقت إلى نفس

حالات للتخلي و لكن بقليل من التفصيل و للوقوف على فحوى هذه النصوص.¹

¹ بهجت عبد الله قايد ، المرجع السابق ، ص 483.

و أخيرا و ليس آخرا نستخلص من خلال دراستنا المتواضعة التي تنصب في التأمين البحري على السفينة كون هذا الأخير مورد يكتسي أهمية بالغة في الملاحة البحرية ، فله ضرورة التأمين باعتبار هذا الأخير عقد عادي يخضع لشروط و إلتزامات مما هو منصوص عليه و متعامل فيه في العقود الكلاسيكية .

و نستطيع القول بأن المشرع الجزائري عند صياغته أحكام التأمين على السفينة نجده قد أخذ بما توصل إليه التشريع المقارن الحديث فاعتبره عقدا رضائيا رغم أهميته المالية و القانونية المجسدة في إلتزامات طرفي العقد إلى جانبه كونه عقد احتمالي و عقد إذعان و صبغه الصبغة التجارية كما أضاف له خاصية أخرى و هي إلزامية العقد الشيء الذي لم تأخذ به التشريعات الأخرى .

و نستطيع القول أيضا ان التشريعات المقارنة أدرجت إلتزامات تقع على عاتق المؤمن له من جهة، كدفع قسط التأمين و الإلتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر و بضوابط الملاحة البحرية ، و إلتزامات أخرى تسمى بالالتزامات التبعية ، و من جهة أخرى التزمات تتعكس على المؤمن كدفع تعويض التأمين و تخفيض التأمين و نظام التخلي الذي يعتبر أهم ما يميز التأمين البحري عن باقي عقود التأمين الأخرى، و الذي هو نظام أصيل به دون سواه ، قد تناوله المشرع الجزائري وفق ما توصل إليه التشريع و الممارسة البحرية المقارنة .

و كتوصيات لبحثنا هذا ضرورة كتابة مصادر تتضمن دراسة مقارنة للتأمين البحري كون هذا الأخير يعتبر تراث مشترك للإنسانية.

ضرورة إنشاء إتفاقيات التعاون القضائي من أجل التسهيل في مجال المنازعات المتعلقة بالسفينة على أعالي البحار .

• الكتب والمصادر

- 1) بهاء بهيج شكري التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2009.
- 2) بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة، ط1، 1984 .
- 3) علي بن غانم ، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر.
- 4) لطيف جبر كوماني القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 1 ، عمان 1996.
- 5) مصطفى كمال طه، والأستاذ وائل أنور نيدق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعين.
- 6) معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية 2008.
- 7) نهاد السباعي، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء الخامس الحقوق التجارية البحرية بالاشتراك مع د. رزق الله أنطاكي مطبعة الإنشاء بدمشق الطبعة السادسة 1965.

• القوانين و المراسيم

- 8) القانون البحري الجزائري.
- 9) القانون المدني.
- 10) الأمر 95-07.
- 11) الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 العدل والمتمم.

• الرسائل والأطروحات

- (12) الطالب مهري محمد أمين رسالة ماجستير التأمين البحري على السفينة،
جامعة الجزائر السنة الدراسية 2002/2001.
- (13) الطالب القاضي ، نبيل مسيخ، مذكرة عقد التأمين البحري وأثاره القانونية ،
المدرسة العليا للقضاء.

• المواقع الإلكترونية

- (14) منتدى العلوم القانونية ، محاضرات في التأمين البحري.
- (15) منتدى المهندس الجزائري ، قسم العلوم القانونية ، السنة الرابعة ، قانون
التأمين.

الصفحة	العنوان
	كلمة شكر
	الاهداءات
أ	مقدمة
الفصل الأول الطبيعة القانونية للتأمين البحري على السفينة	
05	المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري على السفينة.....
05	المطلب الأول: تعريف عقد التأمين البحري وبيان خصائصه.....
11	المطلب الثاني: أطراف عقد التأمين.....
16	المبحث الثاني: عناصر التأمين على السفينة.....
16	المطلب الأول: التأمين البحري من منظور المصلحة المؤمن عليها.....
21	المطلب الثاني: التأمين البحري من زاوية الأخطار المؤمن ضدها.....
الفصل الثاني: آثار عقد التأمين البحري على السفينة	
32	المبحث الأول: التزامات المقررة للمؤمن له.....
32	المطلب الأول: الالتزام بدفع قسط التأمين.....
36	المطلب الثاني : الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر وبضوابط الملاحة البحرية
39	المطلب الثالث : إلتزامات أخرى.....
55	المبحث الثاني: إنعكاسات عقد التأمين البحري على المؤمن.....
55	المطلب الأول: دفع تعويض التأمين وتخفيض التأمين.....
57	المطلب الثاني : نظام التخلي.....
62	خاتمة.....
64	قائمة المراجع.....
	فهرس المحتويات