

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان

كلية الحقوق والعلوم السياسية



# شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تخصص: القانون البحري والنقل

تحت إشراف

أ.د. بن عمار محمد

إعداد الطالب

مولاي بلقاسم

## لجنة المناقشة

رئيسا

جامعة تلمسان

أستاذ

- أ.د. كحلولة محمد

مشرفا ومقررا

جامعة تلمسان

أستاذ

- أ.د. بن عمار محمد

مناقشا

أستاذ محاضر - أ - جامعة تلمسان

- د. واعلي جمال

مناقشا

أستاذة محاضرة - أ - جامعة سيدي بلعباس

- د. بن دريس حليلة

السنة الجامعية 2017/2018

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

الجزائر

كلية الحقوق والعلوم السياسية



## شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تخصص: القانون البحري والنقل

تحت إشراف

أ.د. بن عمار محمد

إعداد الطالب

مولاي بلقاسم

### لجنة المناقشة

أ.د. كحلولة محمد - أستاذ - جامعة تلمسان - رئيسا

أ.د. بن عمار محمد - أستاذ - جامعة تلمسان - مشرفا ومقررا

د. واعلي جمال - أستاذ محاضر (أ) - جامعة تلمسان - مناقشا

د. بن دريس حليلة أستاذة محاضرة (أ) - جامعة سيدي بلعباس - مناقشا

# كلمة شكر

بداية أشكر المولى عزّ وجلّ على توفيقه وحسن عطاءه، فله الحمد أولاً وآخراً.

ثم أتوجه بجزيل الشكر وعظيم الامتنان للإنسان الفاضل الأستاذ الدكتور بن عمار محمد على ما

أسداه لي من نصح وأولاني به من اهتمام و إرشاد طيلة فترة الدراسة، وقبوله الإشراف على هذا العمل العلمي، فله خالص شكري وتقديري واحترامي.

ثم أوجه شكري واحترامي للجنة المناقشة الموقرة وعلى رأسها الأستاذ الدكتور كحلولة محمد

والدكتور واعلي جمال والدكتورة بن دريس حليلة، على منحي جزءاً من وقتهم الثمين للاطلاع على هذا العمل وقبول مناقشة هذه الرسالة، ولسوف أكون شاكراً جداً وممتناً لهم على تصويب هذا العمل.

كما أتوجه بجزيل الشكر والتقدير للأستاذ مفتاح لعيد والأستاذ بن مرزوق عبد القادر على

مساندتهما لي.

أخيراً أتوجه بالشكر والتقدير لكل من ساهم في إخراج هذا العمل ولو بكلمة طيبة.

# الإهداء

إلى الذين قال فيهم سبحانه وتعالى " وَقُلْ رَبِّي أَرْحَمُهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي صَغِيرًا "

والدتي الغالية وأبي رحمة الله عليه.

إلى الإنسانية الراقية في حياتي على جميل صبرها وحسن تدبيرها،

زوجتي أم أيمن، وإلى أبنائي.

إلى إخوتي وأخواتي دمننا مجتمعين.

إلى كل أساتذتي وأصدقائي وكل من تمنى لنا التوفيق والسداد.

## قائمة المختصرات

ق.م.ج: قانون مدني جزائري.

ق.ب.ج: قانون بحري جزائري.

ق.ت.ج: قانون تجاري جزائري.

ق.إ.م.إ: قانون إجراءات مدنية و إدارية.

ق.ت.ب.م: قانون التجارة البحرية المصري.

ق.ت.ب.إ: قانون التأمين البحري الإنجليزي.

ج.ر: جريدة رسمية

ص: صفحة

ط: طبعة

ج: جزء

مج: مجلد

د.د.ن: دون دار نشر.

د.س.ن: دون سنة نشر.

د.ط: دون طبعة.

## Les Abréviations

P. .... Page.

Al. .... Alinéa.

Art. .... Article.

Idem. .... De même.

L.G.D.J. .... Librairie générale de droit et de la jurisprudence.

Op.cit. .... Ouvrage précité.

D.M.F.....Droit Maritime Français.

C.ass.A.....Code assurance Algerien.

C.ass.F.....Code assurance français.

Ed..... Edition.

P.A.A.M.F.....Police Algérienne d'Assurances maritime sur Facultés

P.A.A.M.N..... Police Algérienne d'Assurances maritime sur Corps de tous  
Navire.

P.F.A.M.F..... Police Française d'Assurances maritime sur Facultés

P.F.A.M.N..... Police Française d'Assurances maritime sur Corps de tous  
Navire.

P.F.A.M.R.T.... Police Française d'Assurances maritime couvrant la  
Responsabilité du transporteur maritime.

# مقدمة

يعتبر التأمين البحري ركيزة أساسية في التجارة البحرية، لتحقيق الأمان المطلوب لدى أصحاب رؤوس الأموال الكبيرة بصفة خاصة ولدى أصحاب مختلف المصالح المؤمن عليها بصفة عامة، وأصبح من المستحيل في وقتنا الحاضر أن تقوم السفينة برحلتها أو تنقل البضائع بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بإبرام عقد تأمين بحري عليها،<sup>1</sup> لتجنب مخاطر الملاحة البحرية التي سعى المؤمنون لضمانها والمؤمن لهم للتخلص من أعبائها.

ويكتسي التأمين البحري أهمية بالغة في تحصين الآليات القائمة التي تجوب البحار والمحيطات، والتي تشكل رفقة مختلف البضائع التي تكون على متنها ثروة ضخمة وهائلة ينبغي الحفاظ عليها من مختلف الأخطار الجسيمة التي تعترضها والتي قد تؤدي إلى هلاكها، وهذا ما يؤثر سلباً على واقع التجارة الدولية إن لم يقض عليها تماماً، فالتجارة البحرية لن تستطيع الاستمرار والاستغلال البحري للسفن والبضائع لن يكون له مستقبل ما لم يتم نظام تأمين بحري بحمايته من تلك المخاطر الجسام التي تهدده يسند لشركات وأشخاص من المتخصصين في ذلك.<sup>2</sup>

والتأمين البحري ليس حديث النشأة، بل هو من أقدم أنواع التأمين وأكثرها انتشاراً، لذلك فهو يتميز بذاتية مستقلة وقواعد خاصة، وهذا نتيجة التطور المستمر الذي طرأ على هذه القواعد منذ ظهور نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة الذي يعتبر عقد رهن يقع على السفينة لضمان مال يؤدي لها على سبيل القرض وذلك خلال رحلتها، فإذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استرجع المقرض مبلغ القرض مع الفائدة، أما إذا هلكت السفينة والبضائع فإن المقرض يفقد المقرض المبلغ الذي دفعه.

وهنا يظهر أن المقرض يلعب دور المؤمن ومبلغ القرض يقابل مبلغ التعويض، وأما الفائدة فهي تعبر عن القسط الذي يدفعه المؤمن له، غير أن الاختلاف واضح بين عقد التأمين وعقد المخاطرة

1 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري في القوانين: المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني، الكويتي، السعودي، الأردني، الليبي،

القطري، البحريني، العماني، مكتبة الوفاء القانونية، ط. الأولى 2012، ص 5

2 - د. محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة، 1966، ص 24



البحرية، فالقسط في عقد التأمين يكون مستحقا سواء تحقق الخطر البحري المؤمن منه أم لم يتحقق، أما في عقد القرض فلا تدفع الفائدة إلا عند عدم تحقق الخطر البحري الذي دفع بسببه القرض.<sup>1</sup>

ويذهب الكثير من الفقهاء إلى القول أن التأمين البحري عرف تطورا عبر ثلاث عصور،<sup>2</sup> فقد اشتمل قانون حمو رابي سنة 2250 قبل الميلاد (العصر البابلي) على العناصر الجوهرية لعقد المخاطرة البحرية، كما عرفه الفينيقيون الذين كانوا أكثر تقدما في مجال التجارة بعدما نقلوه عن البابليين بحكم الاتصال التجاري بينهم، وعرف عقد المخاطرة البحرية بشكل أكثر تطورا لدى الهنود، حيث اتسع نطاق الإبراء ليشمل وقوع الحادث الذي يؤدي إلى عدم تسليم البضاعة بعدما كان يقتصر على فقدان البضاعة بسرقتها، وأصبح يغطي الأخطار البحرية التي تتعرض البضاعة، وسعر الفائدة يتمشى مع طبيعة الخطر المضمون ويختلف باختلاف الزمان والمكان.<sup>3</sup>

وفي بداية القرن الرابع عشر برز نظام التأمين البحري كنظام مستقل عن قرض المخاطرة الجسيمة، وقد مارسه اللومبارد في شمال إيطاليا، ونتيجة للحروب التي شهدتها تلك الفترة انتقل اللومبارد إلى إنجلترا حيث مارسوا التأمين البحري فيها وعلى وجه الخصوص في مدينة لندن، وبحلول القرن السادس عشر، وضعت في مدينة روان الفرنسية مجموعة العادات المعروفة باسم "مرشد البحر" والتي تضمنت قواعد مفصلة عن التأمين البحري، ليصدر على إثرها القانون الفرنسي لسنة 1681، أما في إنجلترا فقد قام اللورد "أدوار لويدي Edward Lloyd" بافتتاح مقهى اللويدز Lloyd's في مدينة لندن ليجعله ملتقى للمشتغلين بالتجارة البحرية وإن لم يكن هناك تاريخ أكيد لتاريخ افتتاح هذه المقهى، فإن المرجح هو قبل سنة 1688 أو في هذا العام، وبمرور الوقت تطور هذا المقهى ليصبح مؤسسة قائمة بذاتها تعنى بالتأمين البحري وهي تتألف من مجموعة مختلفة من المساهمين، وبمساعدة تأمين ومكاتبين، ولها عدة فروع في أنحاء مختلفة من دول العالم.<sup>4</sup>

وأما في الشريعة الإسلامية فيعد محمد بن عابدين أول من تحدث في التأمين البحري من الفقهاء المسلمين وذلك في القرن التاسع عشر حيث ورد الحديث عن التأمين البحري في كتابه "رد المحتار

1 - د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، 1992، ص 7

2 - د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. 2003، ص 6

3 - د. سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 31 وما بعدها.

4 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي ط. 2009، ص 463

على الدر المختار شرح تنوير الأبصار"<sup>1</sup>، وإذا كان التأمين البحري في بداياته الأولى يقوم على فكرة نقل الخطر من على عاتق المؤمن له إلى المؤمن، فإن التطور الحاصل جعل من هذه الفكرة تأخذ مفهوما مغايرا حيث أصبحت عملية التأمين تقوم بها شركات تأمين كبرى تقوم على فكرة توزيع الخطر، وهو ما جعل منه نظاما قائما على أساس فكرة التعاون بين المؤمن لهم الذين يهددهم خطر واحد ويرغبون في اتقاء وتجنب نتائجه.<sup>2</sup>

وبدورها سعت شركات التأمين للتخفيف من آثار دفع مبالغ طائلة لفائدة عديد المؤمن لهم، فوجدت في نظام إعادة التأمين ما يعينها على تقاسم الأعباء الناتجة عن تحقق مخاطر بحرية جسيمة مع مؤمنين آخرين عادة هم معيدي التأمين ويتشاركون فيما بينهم لتحمل تبعات تلك الأخطار كل بحسب نسبة تأمينه فيها، وبذلك لم يعد التأمين البحري يقتصر على التأمين على البضائع أو السفينة بل أخذ مفهوما واسعا بالنسبة لشركات التأمين.<sup>3</sup>

كما أن التأمين البحري لم يعد مجرد ظاهرة ترتبط بالمرحلة التي يبدأ فيها التحول في تنظيم الرحلة البحرية من مشروع الرحلة الواحدة إلى مشروع بحري اقتصادي منتظم،<sup>4</sup> بل تحول إلى مشروع لصناعة التأمين البحري، نظرا للأهمية الاقتصادية التي تتمتع بها الملاحة البحرية بصفة عامة والتجارة الدولية بصفة خاصة،<sup>5</sup> وبهذا التطور الحاصل في مجال التأمين البحري أصبحت تتقاطع مصالح المؤمنين (شركات التأمين) مع مصالح المؤمن لهم وحاجة كل منهم للآخر للحفاظ على سير هذا النظام وفق مبادئ أصيلة فيه تقتضي منتهى حسن النية في التعامل، وتبادل تحمل الأعباء وفق توازن ينشده المؤمن في تحصيل قسط مناسب عن خطر بحري مؤمن منه ومصلحة تأمينية يضمنها، في مقابل

1 - هو محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز عابدين الدمشقي 1198م-1252م، من فقهاء الحنفية، وقد ورد في كتابه رد المختار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار" أنه " جرت العادة أن التجار إذا استأجروا مركبا من حربي يدفعون له أجرته ويدفعون أيضا مالا معلوما لرجل حربي مقيم في بلاده يسمى ذلك المال " سوكره" على أنه مهما هلك من المال الذي في المركب بحق أو يغرق أو نهب أو غيره فذلك الرجل ضامن له بمقابل ما أخذه منه وله وكيل عنه مستأمن في دارنا يقوم في بلاد السواحل الإسلامية بإذن السلطان يقبض من التجار مال " السوكره" و إذا هلك من الملم في البحر شيء يؤدي ذلك المستأمن للتجار بدله تماما و الذي يظهر لي أنه لا يحل للتاجر اخذ بدل المالك من ماله لأن هذا التزام ما لا يلزم"، أنظر في ذلك د. البشير زهرة، التأمين البري، دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين، دار بوسلامة للطباعة و النشر، تونس 1975، ص 15

2 - د. جلال محمد إبراهيم، التأمين دراسة مقارنة، دار النهضة العربية القاهرة، 1994، ص 113.

3 - إيمان حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، ط. 2014، ص 3

4 - د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ط. 2004، ص 359

5 - د. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، ط. 2005، ص 5

تعويض منصف وعادل يتحصل عليه المؤمن له جراء الضرر الذي يصيب تلك الأموال والقيم المؤمن عليها، وذلك استناداً لمبدأ الصفة التعويضية التي يمتاز بها عقد التأمين عموماً و عقد التأمين البحري خصوصاً، دون أن يثري أحدهما على حساب الآخر.

ونظراً لكون البحر الأداة الرئيسية في نقل البضائع بين مختلف أنحاء العالم والسفينة هي وسيلة النقل الأكثر ملائمة له، وهو ما يجعل أغلب أعمال التجارة تتركز على النقل البحري إذ يساعد ذلك على اتساع نشاط الاستيراد والتصدير،<sup>1</sup> فإن ذلك يجعل من النقل البحري مختلفاً عن باقي وسائل النقل الأخرى نظراً لما يتهدد السفن والبضائع على حد سواء من أخطار خلال الرحلة البحرية، وهذه الأخطار والحوادث قد لا تقتصر على وجود السفينة والبضائع في البحر بل قد تقع أثناء تواجدها في الميناء وقد تتنوع بين غرق وتصادم وجنوح وغيره، وهذا ما يجعل كل من مالك السفينة أو تجهزها، أو شاحن البضاعة أو ملكها أو المرسل إليه أو حتى الناقل البحري يسعى لتخفيف وطأة تلك الأخطار وتجنب نتائجها، بالاتجاه نحو شركات التأمين العاملة في مجال التأمين البحري لإبرام عقد تأمين بحري يغطي تلك المخاطر والحوادث.

وهذا العقد له ذاتية تميزه عما سواه من العقود فهو يقوم على مبادئ أساسية أهمها أنه عقد تعويض والمقصود بذلك أنه لا يجوز للمؤمن له أن يحصل على تعويض يجاوز مقدار الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه وألا يثري على حساب المؤمن، لأن دور التأمين لا يتعدى جبر الضرر الناشئ عن الخطر البحري، وعلى ذلك لا يجوز للمؤمن له التأمين على نفس الشيء ونفس الخطر لدى مؤمنين مختلفين أو متعددين بمجموع مبالغ تزيد عن القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه حتى لا يحصل على تعويض يفوق الضرر الحاصل،<sup>2</sup> ويتحدد مبلغ التعويض بناء على أساس القيمة المحددة في وثيقة التأمين البحري.

كما أنه يقوم على مبدأ مهم ألا وهو مبدأ حسن النية، ويجب أن يسود هذا المبدأ ابتداءً من وقت تكوين العقد وطيلة مدة سريانه، فيلتزم الطرفان بتنفيذ ما يترتب على عاتقهما بموجب العقد وفق مقتضيات حسن النية، فيقع على عاتق المؤمن له التزام بتقديم البيانات الصحيحة على حول

1 - د. يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط. الأولى 2013، ص

2 - د. فايز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، دار أمجد للنشر والتوزيع، ط. الأولى 2017، ص 356

الأموال المؤمن عليها والخطر المؤمن منه، ويتعين على المؤمن ألا يبالغ في تحديد القسط أو وضع شروط مجحفة لاستحقاق التعويض، وإلا كان العقد باطلاً في كلتا الحالتين لمخالفة مبدأ حسن النية.

وثالث مبدأ يحكم عقد التأمين البحري هو مبدأ تجريد الخدمة التأمينية، بمعنى أن التأمين الذي يعقده المؤمن له مع المؤمن دافعه المصلحة التي يريها وهي من جهة عدم تحقق الخطر المؤمن منه ومن جهة ثانية الاستفادة من مبلغ التعويض في حالة تحقق الخطر، لكن قد تثبت المصلحة في التأمين لشخص آخر نتيجة ظروف مستجدة أثناء سريان عقد التأمين، كأن تنتقل ملكية السفينة من البائع إلى المشتري، فتنقل المصلحة إلى هذا الأخير في تلقي التعويض إذا حدث الخطر المؤمن منه، لذلك يتم إخضاع الخدمة التأمينية التي يقدمها المؤمن للمؤمن له لنوع من التجريد بحيث لا ترتبط بشخص المؤمن له مباشرة بل لكل من يكون له مصلحة في تلقي التعويض.<sup>1</sup>

هذا وقد خص المشرع الجزائري عقد التأمين البحري بأحكام نص عليها في قانون التأمينات،<sup>2</sup> حيث أورد عنوان التأمينات البحرية في الباب الثاني من الكتاب الأول وخصص الفصل الأول من هذا الباب للأحكام العامة لعقد التأمين البحري، وخصص الفصل الثاني للأحكام المشتركة بين جميع التأمينات البحرية، والفصل الثالث للأحكام الخاصة بالتأمينات البحرية وقسمه إلى ثلاث أقسام، الأول يتعلق بالتأمين على السفينة، والثاني يتعلق بالتأمين على البضائع المشحونة، والثالث تأمينات المسؤولية.

ومما لا شك فيه أن المؤمن له حينما يتجه إلى المؤمن له لإبرام عقد التأمين البحري إنما يحذوه في ذلك دافعان، أحدهما الخوف من تحقق الخطر وثانيهما الحفاظ على سلامة ذمته المالية من الافتقار، وهو بذلك يحقق عنصرين مهمين من عناصر العملية التأمينية ألا وهما الخطر البحري المؤمن منه والذي يخشى وقوعه، والثاني هو المصلحة التأمينية الاقتصادية المشروعة التي يريد الحفاظ عليها.

1 - د. هاني دوبدار، المرجع السابق، ص 362

2 - الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 المتضمن قانون التأمينات، الجريدة الرسمية عدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995، والذي تم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006، الجريدة الرسمية عدد 15 مؤرخة في 12 مارس 2006، والقانون 06-24 المؤرخ في 26 ديسمبر سنة 2006 المتضمن قانون المالية لسنة 2007 الجريدة الرسمية عدد 85 المؤرخة في 27 ديسمبر 2006، وكذلك بالأمر رقم 08-02 المؤرخ في 24 يوليو سنة 2008 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008، الجريدة الرسمية عدد 42 المؤرخة في 27 يوليو 2008، مع ملاحظة أن القسم الأول الخاص بالتأمينات البحرية من المادة 92 إلى 162 لم يمسه التعديل.

وانطلاقاً من هاتين الفكرتين الأخيرتين حول عنصري الخطر البحري والمصلحة، خاصة في ظل قلة الدراسات المستندة إلى القانون الجزائري كانت فكرة البحث في موضوع التأمين البحري، وفي الخطر والمصلحة على وجه التحديد لما يثيرانه من تساؤلات في مجال التأمين البحري، فكما هو معلوم أن الخطر البحري يرتبط أساساً بوجود السفينة في البحر بوصفها الآلية العائمة التي تتلاءم مع طبيعته ومخاطره، وهو ما يجعلها عرضة لهذه المخاطر في أحوال متعددة و أماكن مختلفة سواء في البحر أو الميناء، كما يجعل البضاعة التي على متن هذه السفينة تتأثر بتلك المخاطر أثناء شحنها أو تفريغها أو أثناء وجودها على ظهرها في أثناء المدة التي تستغرقها الرحلة البحرية، مما قد يصعب معه تحديد الأسباب الحقيقية وراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه ومكان وزمان تحققه.

كما أن تحقق الخطر البحري المؤمن منه يؤدي إلى تعرض مصلحة المؤمن له للخطر، وهي التي يحرص على المحافظة عليها، وهي ولا شك مصلحة معترف بها قانوناً تتحقق بوجود علاقة بين المؤمن له والمال المؤمن عليه حيث ينتفع بسلامتها ويتضرر بخسارتها، وهو ما يجعل قيمة المصلحة تلعب دوراً مهماً في تحديد مقدار التعويض المستحق عند تحقق الخطر المؤمن منه، وفي غيابها تنقلب عملية التأمين إلى نوع من المقامرة، وبذلك بات جلياً أن المصلحة في التأمين عموماً والتأمين البحري خصوصاً أمر تمليه اعتبارات النظام العام.

إن الهدف من هذه الدراسة هو البحث في الإشكالية المطروحة حول مدى أهمية عنصري الخطر والمصلحة في التأمين البحري وحدود ضمان المؤمن لهما؟، وهذه الإشكالية الرئيسية تتفرع عنها الكثير من الأسئلة تدور حول مفهوم أو معنى كل من الخطر والمصلحة وأنواعهما وأهميتهما والشروط الواجب توفرها فيهما، إلى جانب أسئلة تخص كل عنصر على حدة.

هذه الإشكالية وما يتفرع عنها من أسئلة عديدة حاولت التطرق إليها والإجابة عليها بما تيسر لي من فهم، وأقله التعرض لدراستها وفق ما توفر لدي من مراجع حول الموضوع، متبعاً في ذلك المنهج الوصفي التحليلي المقارن، ليتسنى لي الإلمام قدر الإمكان بجوانب البحث، وقد اكتفيت في الجانب المقارن بمقارنة القانون الجزائري مع القانونين الإنجليزي والفرنسي بسبب أن جل التشريعات التي تطرقت لموضوع التأمين البحري، إنما تستند إلى أحدهما وعلى الخصوص التشريعات العربية،

لذلك اكتفيت في موضع المقارنة بالمصدرين المباشرين لهذه التشريعات، ولم أعمد لغيرهما في مجال المقارنة إلا نادرا.

وحتى يتسنى لي شرح كل عنصر وتفصيله قمت بتقسيم هذه الدراسة إلى بابين، وأفردت لكل عنصر بابا مستقلا، فخصصت الباب الأول للخطر في التأمين البحري وتعرضت لمختلف جوانبه ابتداء من مفهومه وأهميته وشروطه العامة والخاصة وأنواعه، وأوصافه وكيفية إثباته واختلافه عن الحوادث البحرية، ومدى جواز التأمين في حالة تخلفه وحالة امتداده لضمان أخطار غير بحرية، ثم مجال ضمانه للأخطار من حيث الزمان والمكان. في حين خصصت الباب الثاني لعنصر المصلحة في التأمين البحري وتطرق في مفهومها وشروطها العامة والخاصة واختلافها عن غيرها من المفاهيم المشابهة، وأهميتها وأصحابها وتطبيقاتها ووقت توفرها، إلى جانب قيمتها وعلاقتها بمبلغ التأمين. وختمنا هذا البحث بالنتائج التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة.

الباب الأول  
الخطر في التأمين البحري

نظرا للقيمة المرتفعة والثروة الهائلة التي أصبحت تمثلها السفن التجارية التي تجوب البحار والمحيطات، ونظرا لجسامة الأخطار التي تتعرض لها و التي تؤدي حين تحققها إلى ضرر بالغ لا يصيب فقط صاحب المنشأة البحرية، وإنما يمتد ليصيب أصحاب البضائع المنقولة على ظهرها، ويصعب في كثير من الأحيان جبر ذلك بتعويض يغطي تلك الخسائر الهائلة اللاحقة بالسفينة والبضائع على حد سواء، لذلك أضحى من المستحيل في وقتنا الحاضر أن تسافر سفينة أو تنقل بضائع بطريق البحر دون أن يكون مؤمنا عليها من تلك الأخطار الجسيمة التي قد تعترضها أثناء الرحلة البحرية، إذ تأثير هذه الأخطار لن يبقى مقتصرًا على أطراف الرسالة البحرية، بل يتعدى إلى ما هو أخطر حيث يؤدي إلى القضاء على التجارة الدولية لولا تأمينها من مخاطر البحر.

و إذا كان الأصل في التأمين البحري أن ضمان المؤمن يقتصر على الأخطار البحرية المتعلقة بالرحلة البحرية منذ انطلاقها ولغاية وصولها لوجهتها المحددة في وثيقة التأمين، فإن هذه القاعدة قد يخالفها طرفي العقد باتفاق بينهم أو بوجود عرف ملزم، أو نص قانوني صريح، وذلك بالاتفاق على أن يمتد التأمين البحري ليشمل أخطارا غير بحرية في حالات محددة ووفق شروط خاصة. والخطر البحري بوصفه أهم عناصر عملية التأمين البحري يثير تساؤلات عديدة ومتنوعة من حيث مفهومه وأهميته وأنواعه وشروط تحققه، وجزاء تخلفه، ومن حيث ارتباطه بحوادث مسببة لوجوده، ومن حيث امتداده ليشمل أخطارا ليست بحرية.

من هذا المنطلق قسمنا هذا الباب إلى فصلين، نتطرق في (الفصل الأول) إلى مفهوم الخطر البحري وأهميته القانونية والفنية، وتحديد معناه والشروط الواجب توافرها فيه وأنواعه، والصفة المميزة للخطر البحري وإضفاء الصفة البحرية على بعض الأخطار، وكيفية إثباته والأحكام العامة للحوادث البحرية وأحكامها الخاصة في التأمين البحري، ثم نتطرق في (الفصل الثاني) إلى مجال ضمان الخطر في التأمين البحري، فنقوم بدراسة مدى جواز التأمين رغم تخلف الخطر وامتداد التأمين لأخطار غير البحرية، والخطر من حيث الزمان والمكان وضمن نتائجها واستبعادها.



## الفصل الأول:

## مفهوم الخطر في التأمين البحري

يعد الخطر أهم عناصر العملية التأمينية، وتتوقف عليه حسابات المؤمن كما تتوقف على وجود العناصر الأخرى للتأمين من قسط ومبلغ التأمين،<sup>1</sup> وقد عرفت المادة 92 من الأمر 95-07 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات عقد التأمين البحري بأنه "عقد هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"، وعلى اعتبار أن عقد التأمين كسائر العقود، يتطلب توافر الأسس اللازمة لوجوده، والتي أهمها محل عقد التأمين البحري، ألا وهو الخطر الذي يتعين على المؤمن تغطيته في حالة تحققه.

فالتأمين في الواقع ليس سوى ضمان تحقق خطر أو أخطار معينة، بيد أن مكانة عنصر الخطر في عقد التأمين البحري بصفة خاصة تبدو أكثر أهمية، فعادة ما تكون أخطار النقل البحري أشدّ جسامة من أخطار النقل الأخرى، واحتمال وقوعها غالباً ما يكون أكبر بكثير عما سواها من أنواع الأخطار الأخرى، إذن فالخطر البحري هو الذي يضيف على التأمين البحري طابعه المميز وذاتيته المستقلة، فالتأمين البحري هو الذي يضمن الخطر البحري المترتب عن الملاحة أو النقل البحري، وارتباطه المسبق أو اللاحق ببعض العمليات المتعلقة بالملاحة البحرية.<sup>2</sup>

والأصل في التأمين البحري أن المؤمن لا يضمن إلا الأخطار البحرية المتعلقة بالرحلة البحرية منذ انطلاقتها ولغاية وصولها لوجهتها النهائية المحددة في وثيقة التأمين، غير أن هذه القاعدة قد تتم مخالفتها باتفاق بين طرفي العقد أو عرف ملزم، أو نص قانوني صريح، فيمتد التأمين البحري ليشمل أخطاراً غير بحرية في حالات محددة وفق شروط خاصة. والخطر البحري بوصفه أهم عناصر عملية التأمين البحري يثير تساؤلات عديدة ومتنوعة من حيث مفهومه وأهميته، وشروط تحققه، وجزاء تخلفه، ومن حيث ارتباطه بحوادث مسببة لوجوده، ومن حيث امتداده ليشمل أخطاراً ليست بحرية.

من هذا المنطلق قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين، نتطرق في (المبحث الأول) إلى المقصود بالخطر البحري في التأمين البحري وأهميته القانونية والفنية، وتحديد معناه وأنواعه والشروط الواجب توافرها فيه،

<sup>1</sup> - د. غازي خالد أبو عراي، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية دراسة مقارنة، المكتبة الوطنية، ط. الثانية، 2016، ص 151

<sup>2</sup> - د. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتيته ونظامه القانوني، المرجع السابق، ص 227.

ونتطرق في (المبحث الثاني) لدراسة الصفة المميزة للخطر البحري وإضفاء الصفة البحرية على بعض الأخطار، وكيفية إثباته، ثم الأحكام العامة للحوادث البحرية وأحكامها الخاصة في التأمين البحري.

## المبحث الأول:

## مضمون فكرة الخطر محل التأمين البحري

يرتبط مالك السفينة أو تجهزها أو صاحب البضاعة مع المؤمن بموجب عقد التأمين البحري، وهو العقد الذي بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناشئ عن خطر بحري مقابل قسط.<sup>1</sup>

وبعبارة أخرى فإن كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من أخطار يعد أخطارا بحرية، سواء في ذلك الأخطار التي يحدثها البحر كالعاصفة والغرق والجنوح، أو الأخطار التي تحدث على البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالتصادم والحريق والسرقة.<sup>2</sup>

ونظرا لما لعنصر الخطر من أهمية بالغة في وجود عقد التأمين البحري فسوف تتم معالجة الموضوع من خلال التطرق إلى المقصود بالخطر وأهميته (المطلب الأول)، أنواعه والشروط الواجب توافرها في (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: المقصود بالخطر البحري وأهميته

يعد الخطر من أهم عناصر التأمين بصفة عامة، هذا إن لم يكن أهم عنصر فيه على الإطلاق، لأن التأمين في الواقع ليس سوى ضمان نتائج تحقق الخطر أو أخطار معينة، لأن التأمين يرتبط مع الخطر وجودا وعدما.<sup>3</sup>

والخطر هو أصل فكرة التأمين وذلك أن الشعور بوجود أخطار تهدد المصالح يستوجب البحث عن طريقة لمحاولة الحد من نتائجه الضارة، وتتجلى أهمية تحديد معنى الخطر البحري في كون المشرع اعتبره معيارا لتحديد وتمييز التأمين البحري عن غيره من التأمينات، وهو ما يتضح من خلال نص المادة 92 من

<sup>1</sup> -René Rodiere, précis Droit maritime, assurances maritimes, DALLOZ, 1983, p.526

<sup>2</sup> - د مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الدار الجامعية، 1992، ص 90.

<sup>3</sup> -د. سمير الشراوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، 1966، ص 51

الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المشار إليها، لذلك سوف نتطرق إلى تعريف الخطر بوجه عام وفي التأمين البحري بوجه خاص (الفرع الأول) وأهميته في التأمين البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تعريف الخطر بوجه عام والخطر محل التأمين البحري بوجه خاص

يقتضي تحديد المقصود بالخطر البحري أن نخرج أولاً على المقصود بالخطر في التأمين عموماً (الفقرة الأولى)، ثم في التأمين البحري على وجه الخصوص (الفقرة الثانية).

#### الفقرة الأولى: الخطر في التأمين بوجه عام

يقف الإنسان من الأخطار التي يواجهها موقف التحدي ليحافظ على حياته أو ماله ، فيستعين بكل الوسائل التي تمكنه من تجنب وقوع الخسارة، وواقع الأمر أن الخطر لا يعد مشكلة للإنسان إلا إذا فشل في توقعها<sup>1</sup>، لذلك كان من المنطقي أن يحاول مختلف الكتاب والعلماء الوصول إلى تعريف للخطر، حتى يتسنى تحديد عناصره، ومعرفة أسبابه، ومن ثم وضع المناهج التي تمكن من مواجهته، ولم يحظ الخطر بتعريف موحد بين المهتمين بدراسته وتحليله، وذلك نظراً لاختلاف الزاوية التي ينظر منها كل كاتب، والهدف الذي يسعى إلى تحقيقه، وفرع الدراسة الذي ينتمي إليه، وما يهمننا في هذا المقام هو التعريف الذي يضعه ويصوغه أهل القانون دون سواهم.

غير أنه لا بد من الإشارة إلى أنه يقصد بالخطر في اللغة الإشراف على الهلاك، فيقال خاطر به أي جازف وخطر<sup>2</sup>، ويعد الخطر العنصر الأهم في التأمين، وهو المقياس الذي يقاس عليه كل من القسط ومبلغ التأمين، والخطر هو محل عقد التأمين، فهو التزام كل من المؤمن له والمؤمن، فالمؤمن له يلتزم بدفع قسط التأمين ليؤمن نفسه من الخطر، والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لحماية المؤمن له من الخطر<sup>3</sup>، انطلاقاً من هذا فقد تعددت تعاريف الخطر.

<sup>1</sup> - د. سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية 1988، ص 21.

<sup>2</sup> - محمد ابن مكرم ابن منظور، لسان العرب، دار صياد بيروت لبنان، ج. الرابع، ص 152، أنظر أيضاً القاموس المحيط لمجد الدين الفيروز آبادي ، دار الفكر بيروت، 1983، ص 396

<sup>3</sup> - د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط. الثالثة الجديدة 2009، ص 1218.

فعرفه بلانيول Planiol وريبار Ripert بأنه " حصول الحادث الذي يوجب تحققه أن يوفي المؤمن بما التزم به"، وعرفه بيكار وبيسون A. Besson et M. Picard بأنه "حادث محتمل الوقوع لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما وعلى الخصوص إرادة المؤمن له"،<sup>1</sup> ويعرف على أنه "الخسارة المحتملة لوقوع حادث معين"،<sup>2</sup> وعرف كذلك بأنه "الخسارة المادية المحتملة نتيجة وقوع حادث معين".<sup>3</sup>

وعرفه بعض الفقه العربي بأنه "الخطر واقعة مستقبلية غير محققة الوقوع أو غير معروف تاريخ وقوعها، يترتب على وقوعها التزام المؤمن بالأداء المتفق عليه في العقد للمؤمن له أو للمستفيد من التأمين بشرط ألا يكون للمؤمن له أو المستفيد يد في وقوعها"،<sup>4</sup> وأضاف آخرون بأنه "حدث لا يمنع القانون ضمانه، يحتمل تحققه مستقبلا، سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم ويكون غير متعلق بإرادة أي من طرفي العقد أو صاحب مصلحة فيه".<sup>5</sup>

وعرف أيضا بأنه "حادثة محتملة الوقوع لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد المتعاقدين وحدهما وعلى الخصوص إرادة المؤمن له، وهي حادثة إذا تحققت أصابت هذا الأخير في حقوقه المالية وغير المالية".<sup>6</sup>

ويعرف الفقيه فليبس (Philips) الخطر في عقد التأمين بأنه سبب الأضرار التي تتجه وثيقة التأمين إلى تعويض المؤمن له ضدها،<sup>7</sup> فالخطر يسمى خطرا عندما يكون متوقعا فإذا تحققت آثاره فإننا نكون بصدد كارثة والتي تعني الخطر بعد تحققه، ويعرف الخطر باعتباره عنصرا من عناصر عقد التأمين على أنه "حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض إرادتي الطرفين".<sup>8</sup>

<sup>1</sup> -M. Picard et A. Besson les entreprises d'assurances, L.G.D.J, Paris, 1977, page 26

<sup>2</sup> - د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، ط. الثانية 2000، ص 296- أنظر كذلك السيد عبد المطلب عبده، الخطر و التأمين، الطبعة الأولى، 1977، ص 22 و 23.

<sup>3</sup> - د. حسين جاسم الكويدلاوي، التأمين دراسة فقهية وقانونية مقارنة، مركز الدراسات العربية للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى 2015، ص 101- أنظر كذلك إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي، دار النهضة بيروت، 1988، ص 41

<sup>4</sup> - د. عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2004، ص 142.

<sup>5</sup> - د. محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف الإسكندرية 1984، ص 102- راجع أيضا عبد القادر العطير مرجع سابق، ص 142

<sup>6</sup> - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، د. د. ن، 1988، ص 99

<sup>7</sup> - Philips .W. A treatise on the law of insurance, 3rd ed. London 1906. N 605, p 503

<sup>8</sup> - Picard et Besson traite des assurances terrestres en droit français paris 1938 page 19

فالخطر إذن ذو طابع احتمالي وتنطوي الصفة الاحتمالية على عنصرين، الأول أن الخطر لا يمكن التأكد من وقوعه و الثاني أنه لا يجوز أن يكون مستحيل الوقوع، ويقصد بكلمة غير مؤكد أن لحظة تحققه غير معروفة، أما الاستحالة فقد تكون مطلقة أي يستحيل تحقق الحادث وقد تكون نسبية على اعتبار أن الحادث لن يقع لعدم وجود الشيء المؤمن عليه كأن يكون قد هلك قبل التأمين.<sup>1</sup>

وقد عرف المشرع الجزائري التأمين في المادة الثانية من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات كالاتي:

"إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى للمؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء ما لي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل؛ أقساط أو أية دفعات مالية أخرى".

نخلص إلى القول أن الخطر هو العنصر الجوهرى في عقد التأمين والذي تقوم العناصر الأخرى على أساسه، فإذا انعدم فلا وجود للتأمين، كما نلاحظ أن الخطر في مجال التأمين يكتسب مفهوما مغايرا لمفهومه في القانون المدني، إذ أن الخطر في التأمين يؤدي وظيفة المحل بمعنى الحدث المؤمن منه في حد ذاته، وهو معنى لا يظهر إلا عند إبرام عقد التأمين، ويؤدي دور الأداة العلمية لحساب قسط التأمين، أي درجة احتمال تحقق الخطر وجسامته، وهو معنى يظهر قبل إبرام العقد.<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية: تعريف الخطر في التأمين البحري

ما يلاحظ أن كلمة الخطر تستخدم في التأمين البحري للدلالة على أكثر من معنى سواء في المجال العملي أو مؤلفات الفقهاء، وتستعمل كلمة الخطر للدلالة على المخاطر التي قد تتعرض لها الأشياء محل التأمين كالتصادم والغرق والجنوح وغيرها، فيقال بهذا المعنى الخطر البحري في مقابل الخطر البري أو الجوي مثلا.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - د. سمير الشرقاوي ، المرجع السابق،ص 56

<sup>2</sup> - د. محمد شرعان، المرجع السابق،ص 100

<sup>3</sup> د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق،ص 52

كما قد يستعمل كمرادف للأشياء المؤمن عليها، فيقال أن شركة التأمين تضمن هذه الأخطار ونعني بذلك الأشياء التي تكون عرضة للخطر، وقد يقصد به ما يصيب الأشياء المؤمن عليها، كاهلاك والتلف أو التأخير، غير أنه في كثير من الأحيان يقع الخلط بين الخطر بمعنى السبب الذي يترتب عليه حدوث الضرر وبين الخطر بمعنى النتيجة أي النتائج التي تترتب على تحقق الخطر.<sup>1</sup>

ويعد الخطر البحري العنصر الجوهرى في تعريف التأمين البحري، وهو الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية<sup>2</sup> ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحريا أن يحدث في أثناء الرحلة البحرية، فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث والبيئة البحرية،<sup>3</sup> ويلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري بمجرد أنه يرد على منشأة لها الوصف القانوني للسفينة حتى ولو كانت هذه السفينة لا تقوم بالملاحة البحرية مؤقتا، أما التأمين على البضائع فلا يكون موضوع تأمين بحري ما لم تكن هذه الأخيرة محلا لنقل بحري.<sup>4</sup>

### أولا: التعريف الفقهي للخطر البحري

لقد حاول الكثير من الفقهاء إعطاء تعريف للخطر البحري منها أنه "الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية"<sup>5</sup>، ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحريا ان يحدث أثناء رحلة بحرية، أي أن تكون هناك رابطة مكانية بالبحر ولو لم يكن ناشئا مباشرة عن حالة البحر، وعموما فإن الأخطار التي تحدث أثناء الرحلة البحرية تعد أخطارا بحرية، سواء تلك التي يحدثها البحر ويطلق عليها Périls of the sea كالغرق و الجنوح، وتلك التي تحدث على البحر ويطلق عليها Périls on the sea ولو لم تكن ناشئة عن البحر مباشرة كالتصادم و الحريق أو السرقة.<sup>6</sup>

1 - سميير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 53

2 . مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص 89

3 . هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص 359

4 . د. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2014، ص 199

5 . مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية 2012، ص 98

6 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 89-90

وعلى ذلك لا يدخل في معنى الخطر البحري الحوادث العادية مثل الرياح والأمواج العادية، فالخطر البحري ينصرف إلى المخاطر الاستثنائية، وإذا نتج ضرر عن رياح عادية فلا يتحمل المؤمن ذلك،<sup>1</sup> لأن المؤمن له يكون مخطئا بشحنه بضاعة لا تتحمل النقل أو تم شحنها على متن سفينة غير صالحة للملاحة. كما أن الخطر البحري لا يشمل الخطر الناتج عن الملاحة النهرية، وإذا كانت الملاحة مختلطة<sup>2</sup>، فالعبارة بالجزء الغالب في الرحلة، حيث يكون الخطر بحريا متى كان الجزء الغالب من الرحلة بحريا، وفي حال تعذر معرفة أو تحديد الجزء الغالب من الرحلة تعين تجزئة الرحلة بحيث تنطبق قواعد التأمين البحري على الجزء البحري منها فقط.<sup>3</sup>

وعرفه الفقيه «Emérigon» أنه "كل ضرر يحدث على البحر للشيء المؤمن عليه"<sup>4</sup>

« tout dommage qui arrive sur mer a la chose assurée » ، وهو بذلك يعتبر أن كل ضرر حصل للأشياء موضوع التأمين وهي على البحر هو خطر بحري، لكن واقع الأمر أن هذا التعريف يكون قد اعتمد على الضرر الحاصل في البحر دون النظر في الأسباب المؤدية إلى حصول الضرر، خاصة وأن بعض الأخطار التي تقع في البحر تكون ناتجة عن غش أو أخطاء عمدية، وهي أخطار مستبعدة من الضمان كما سوف يأتي بحثه لاحقا حين الحديث عن الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة.

ويعرف الفقيه Ripert الخطر البحري على أساس آخر بأنه " يجب أن تعتبر كأخطار بحرية جميع الحوادث الفجائية التي يمكن أن تصيب السفينة والبضائع خلال الرسالة البحرية"<sup>5</sup>

«Il faut considère comme risques maritimes tous les cas fortuits qui peuvent frapper le navire ou les marchandises au cours de l'expédition»

<sup>1</sup> - د علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة 1987، ص16.

<sup>2</sup> - " يقصد بالملاحة المختلطة تلك الملاحة التي تكون في جزء منها في البحر، وفي جزء منها في النهر في رحلة واحدة، وفي هذه الحالة يصعب قبول فكرة تطبيق القانون البحري على الجزء الذي يتم في البحر، وتطبيق قواعد القانون المدني او التجاري على الجزء الذي يتم في النهر، وإنما استقر الرأي على تطبيق قانون الملاحة الأكثر أهمية في الرحلة ، بحيث يطبق القانون البحري إذا كان الجزء البحري من الرحلة هو الجزء الرئيسي والعكس صحيح " ، أنظر في ذلك د.علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص16 - د.أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية 1980، ص24- د.سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية 1982، ص9.

<sup>3</sup> - د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر و القانون للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2011، ص556.

<sup>4</sup> - د. علي بن غانم التأمين، المرجع السابق، ص229

<sup>5</sup> - G. Ripert, droit maritime, tome III, rousseau et CIE Paris 1953, page 618



كما أنه أضاف أثناء تعليقه إلى ضرورة الأخذ بعين الاعتبار لحالات امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية، ويستخلص من التعريف السابق أنه لاعتبار الخطر بحريا وجوب اشتماله على ثلاث شروط وهي: أن يكون الحادث فجائيا، وأن يلحق ضررا بالأشياء المؤمن عليها، وأن يكون الحادث وقع أثناء القيام بالرسالة البحرية.

والحقيقة أن الشروط الثلاث المشار إليها في هذا التعريف، وإن كانت تشتمل على الكثير من الصحة لكنها لم تسلم من القصور، إذ أن الحادث الفجائي أو القوة القاهرة،<sup>1</sup> وفقا للقواعد العامة يجب أن تكون غير متوقعة مع عدم إمكانية دفعها، في حين يرى البعض أنه يجب استبعاد هذا المفهوم العام للقوة القاهرة والحادث الفجائي في التأمين البحري، وأنه يجب إعطاءهما مفهوما واسعا نظرا لخصوصية القانون البحري هذا من ناحية.

ومن ناحية ثانية حصر التعريف في الخسارة أو الضرر بالأشياء المؤمن عليها وهي عادة البضاعة والسفينة، بينما توجد صور أخرى للتأمين البحري منها: التأمين على الأجرة، التأمين على الربح المأمول، التأمين على المسؤولية وغيرها. وأخيرا فإن حصر المجال الزمني والمكاني للأخطار خلال القيام بالرسالة البحرية، من شأنه التضييق من مجال الأخطار القابلة للضمان.<sup>2</sup>

ويرى الفقيه Rodiere بأن الخطر المعتد به في التأمين البحري هو خطر الملاحة الذي يدعى أحيانا بالخطر البحري Fortune de mer وأنه "عنصر مستقبلي، وغير مؤكد، لأنه قد تترتب عنه أضرارا يسعى المؤمن إلى التخفيف من آثارها المالية الوخيمة، وهو بحري لأنه ذو علاقة بالعملية البحرية التي من

<sup>1</sup> - يعبر عادة عن الحادث الفجائي و القوة القاهرة بالسبب الأجنبي، وقد ثار خلاف فقهي حول التفرقة بينهما أي القوة القاهرة و الحادث الفجائي فمنهم من ذهب للقول بأن القوة القاهرة هي الحادث الذي يستحيل دفعه. أما الحادث الفجائي فهو الحادث الذي لا يمكن توقعه، ومنهم من يرى وجوب اجتماع خاصيتي عدم التوقع و استحالة الدفع مع ضرورة التمييز بين الاستحالة المطلقة و الاستحالة النسبية، ففي الأولى توجد القوة القاهرة، و في الثانية يوجد الحادث الفجائي، وذهب آخرون إلى أن القوة القاهرة تكون حادثا خارجيا عن الشيء الذي تتحقق به المسؤولية، بينما الحادث الفجائي حادث داخلي ينجم عن الشيء ذاته، غير أن جمهور فقهاء القانون يقول بعدم التمييز بينهما. - انظر في ذلك د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح قانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، ج 1، مج 2، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط. الثالثة الجديدة، 2009، ص 994 وما يليها.

<sup>2</sup> - د. علي بن غانم، مرجع سابق، ص 232.

خلالها قد يتحقق و قد لا يتحقق، و ليس من الضروري أن يحدث على البحر وإن كان ذلك هو الغالب".<sup>1</sup>

تجدر الإشارة إلى أن هذا التعريف جاء في ظل تعديل أحكام القانون التجاري الفرنسي والمتعلقة بالتأمين الصادر في 3 جويلية 1967، وبدوره لم يخل من ملاحظات اشتمل عليها، ولعل منها اعتماده على معيار الملاحة الذي لا يختلف عن معيار الرسالة البحرية، وإن كان الراجح فقها أن هذين المعيارين هما أساس تحديد الخطر محل التأمين البحري.<sup>2</sup>

### ثانيا: التعريف القانوني للخطر البحري

عرف المشرع الجزائري التأمين البحري في المادة 92 من الأمر 95-07 بأنه " عقد هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري.

غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلقة بالتأمينات البرية"، وبذلك يكون المشرع الجزائري قد اعتمد على معيار واسع لتحديد الخطر البحري، إذ عرّف عقد التأمين البحري بالأخطار التي تكون محلا للضمان في العقد، وحدد هذه الأخطار في نفس الوقت بأنها كل خطر ناتج عن عملية نقل بحري.

وعلى هذا الأساس يكون المؤمن ضامنا لكل ضرر ناتج عن القيام بعملية نقل بحري، غير أن المشرع لم يحدد العمليات البحرية لا على سبيل الحصر ولا على سبيل المثال، وبالتالي يكفي أن تتعلق بالنقل البحري حتى تكتسب الصفة البحرية، وبذلك يدخل في مفهوم عملية النقل البحري، عملية الإنقاذ والإسعاف، والشحن و التفريغ.

وعليه يكون المشرع قد ترك للقضاء بما لديه من سلطة تقديرية، وفي حدود ما يسمح به القانون تحديد مجال عمليات النقل البحري وما يدخل في نطاقها من أخطار، في ظل عدم تحديد المؤمن للأخطار المضمونة والمستبعدة بدقة في العقد، وحسب رأينا قد يكون سبب عدم ذكر المشرع للعمليات البحرية من

<sup>1</sup> - René Rodiere, op cit, page 133.

<sup>2</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 238.

قبيل عدم التضييق في تفسير العقد، وذلك حال نشوء نزاع بين طرفيه هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن العمليات البحرية في تزايد وتنوع مستمر على الدوام، وهو ما يدفع إلى تعديل القانون لمواكبتها باستمرار كلما جد فيها جديد.

وكخلاصة نقول أن المشرع الجزائري عرّف التأمين البحري لكنه لم يعرف الخطر البحري، بل اكتفى بتحديد إطار عام للخطر محل التأمين البحري، كما أن الأمر 07-95 جاء مطابقاً في أغلبه لأحكام قانون التأمين الفرنسي الصادر بتاريخ 03 جويلية 1967، وبالتالي ما يصلح فقها وقضاء لتفسير القانون الفرنسي يصلح لتفسير القانون الجزائري، على اعتبار أن الأول مصدراً تاريخياً للثاني.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: أهمية الخطر في التأمين البحري

انطلاقاً مما سبق الإشارة إليه فإن للخطر في التأمين البحري أهمية بالغة تتجلى من ناحيتين الأولى فنية وهو ما سوف نعالجه في الفقرة الأولى وأهمية قانونية وهو ما سوف نوضحه في الفقرة الثانية.

#### الفقرة الأولى: الأهمية الفنية للخطر في التأمين البحري

جاء على لسان القاضي S.ALLEN "أنه قد أصبح من المجمع عليه أن كل تاجر أو بنك أو مالك سفينة، سواء في الداخل أو الخارج قد درج على اعتبار التأمين البحري عملاً رئيسياً في كل تعامل يقوم به وبعبارة أخرى فإن التاجر يحمل الخطر التجاري، ويتحمل البنك الخطر المالي، بينما المؤمن البحري على عاتقه أخطار البحر".<sup>2</sup>

وأخطار البحر التي يشملها التأمين البحري ليست كلها واحدة، ولو كانت كذلك لسهل على المؤمن إحصائها وحساب احتمال وقوعها و بالتالي تحديدها، والواقع أن الأمر ليس بهذه البساطة إذ أن أنواعاً من السفن و البضائع تتعرض لظروف مختلفة و في أوقات مختلفة من السنة وتخضع لطرق متباينة

<sup>1</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 250

<sup>2</sup> - سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 59

من المناولة و التشوين<sup>1</sup>، هذه الأنواع لا بد من تحديد قيمتها وتقسيمها إلى فئات، وهذا يقع على عاتق العاملين في مجال التأمين البحري، وبهذه الطريقة يمكن الوصول إلى توحيد منصف و عادل لأنواع مختلفة من الأخطار التي تخضع لظروف مختلفة كذلك، وبهذا المعنى يعتبر تحديد الخطر أهم أجزاء عملية التأمين، فلا يستطيع المؤمن تسوية ما يتقاضاه من أقساط بطريقة تدر عليه ربحاً، إلا إذا عرف طبيعة ونوع الخطر المراد التأمين عليه.<sup>2</sup>

والواقع أنه ليست كل الأخطار قابلة للتأمين عليها، لذلك تتوقف قابلية الخطر للتأمين عليه على إمكانية إدراجه ضمن فئة معينة من فئات الخطر المحددة في عقد التأمين والمؤمن عندما يقبل التأمين على ذلك الخطر يحدد القسط الذي يتناسب معه.

إذن لا يكفي من الناحية الفنية أن يكون الخطر حادثاً محتمل الوقوع، بل يجب أن تتوفر فيه صفات وشروط أخرى منها:

- **التحديد:** حتى يمكن التأمين من خطر ما لا بد أن يكون هذا الخطر قابلاً للتحديد بصورة دقيقة، سواء من حيث مقداره "أو من حيث وقت تحققه أو مكان تحققه، وهو ما يعرف بشرط إمكانية تحديد الخسارة،<sup>3</sup> وتحديد الخطر جد مهم بالنسبة للمؤمن، حيث يعرف كل خطر على حدا وبدقة حتى يتمكن من تقدير قيمة مبلغ التأمين والقسط.
- **التكاثر<sup>4</sup>:** المقصود به تكرار حدوث الخطر بما يسمح من وضع إحصائيات وأيضاً بإجراء مقاصة بين الأخطار ذات الطبيعة الواحدة، بمعنى أن يكون قابلاً للتحقق بدرجة كافية مما يسمح بتحديد درجة احتمال وقوعه، ويجب أن يكون ممكناً حساب احتمال تحقق الخطر.

<sup>1</sup> - المناولة والتشوين مصطلح استعمله المشرع الجزائري في القانون 98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري وذلك ليحل محل المصطلح السابق الشحن والتفريغ.

<sup>2</sup> - سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 60

<sup>3</sup> - د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 330

<sup>4</sup> - يطلق مجمع اللغة العربية على هذا الاصطلاح "تواتر الأخطار"

- التوزيع: يقصد بذلك أن يكون الخطر ذو طابع عام يهدد مجموعة معينة من الأشخاص أو الأشياء في نفس الوقت، كالتأمين على الأزمات الاقتصادية، وليس معنى ذلك ألا يصيب الخطر عدد كبير من الأشخاص أو الأموال وإنما المقصود ألا يصيبهم جميعا في وقت واحد.
  - الانتشار: يجب ألا تكون درجة انتشار الخطر كبيرة وإلا أصبحت عملية التأمين مستحيلة فترتفع قيمة قسط التأمين وبالتالي يحجم الناس عن القيام بالتأمين.
- وبذلك تظهر الأهمية الفنية حيث يقوم التأمين البحري على معالجة الأخطار بطريقة علمية حتى لا تستفيد فئة من المؤمن لهم على حساب فئة أخرى، لأن المؤمن يقوم بتقسيم الأخطار البحرية على فئات تضم كل منها مجموعة من الأخطار تتشابه من حيث ظروف تحققها، وتبعاً لذلك يخضع كل فئة لقسط معين، وبالطريقة التي تعود عليه بالربح، وهو ما لا يتأتى له إلا بمعرفة طبيعة الخطر المؤمن منه على وجه الدقة.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: الأهمية القانونية للخطر في التأمين البحري

يكتسي الخطر أهمية بالغة بالنسبة لعقد التأمين بصفة عامة، وهو العنصر المميز له الذي يضفي عليه طابعه القانوني كعقد احتمالي، فعقد التأمين يهدف لنقل تبعات المخاطر من المؤمن له إلى المؤمن إثر وقوع أو تحقق الخطر، وهو من العقود الرضائية يتكون بمجرد تطابق إرادتي الطرفين ولكنه لا ينتج آثاره في الحال ولا يتجسد التأمين في الواقع إلا بعد تعرض الأشياء محل التأمين للخطر،<sup>2</sup> وهو كذلك من عقود المعاوضة التي يتوجب فيها أن التعويض لا يكون له مبرر إلا إذا تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر.

وإذا كان الغرض من التأمين حماية المؤمن له حال تحقق الخطر، فإنه يترتب على ذلك أن انعدام العقد إذا تخلف الخطر محل التأمين، فإذا لم تتعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر ولو في ذهن المتعاقدين<sup>3</sup> فإن العقد يعد باطلا لانعدام المحل.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 75

<sup>2</sup> George Ripert, op cit, p. 403

<sup>3</sup> - يطلق على هذا النوع من الخطر مصطلح الخطر الظني، لمزيد من التفصيل أنظر المبحث الأول من الفصل الثاني من هذا الباب.

<sup>4</sup> Ripert, Droit maritime, op cit, p 588

والحقيقة أن التفرقة بين انعدام العقد أو بطلانه أمر لا مبرر له حيث أنهما يستويان من حيث أحكامهما، ومن حيث أن كليهما لا وجود له من الناحية القانونية.<sup>1</sup>

وإذا كان هذا حال الخطر في عقد التأمين بصفة عامة، فهو ميزة عقد التأمين البحري فضمن الأشياء المؤمن عليها ضد الأخطار البحرية هو الطابع المميز للتأمين البحري، فقواعده تختلف عن غيرها من القواعد التي تحكم أنواع التأمين الأخرى، ويعد تأميننا بحريا كلما كان محله خطرا بحريا، فالخطر البحري هو الذي أدى إلى نشوء قواعد قانونية خاصة بالتأمين البحري، وبالتالي فإن طبيعة الخطر هي التي تحدد نوع التأمين و بالتبعية القواعد القانونية الواجبة التطبيق.

ما يميز التأمين البحري عن غيره من التأمينات الأخرى كالتأمين البري و الجوي، هو طبيعة محل التأمين ذاته، أي سبب الضرر وليس طبيعة الضرر ولا الأموال التي يصيبها الضرر، فالتأمين البحري هو التأمين الذي يغطي الخطر البحري، ويرى البعض أن التأمين يعد بحريا متى تعلق بمنشأة بحرية وهي عادة يطلق عليها الوصف القانوني للسفينة، حتى ولو كانت لا تقوم بأعمال الملاحة البحرية مؤقتا،<sup>2</sup> ولا يعد تأميننا بحريا إذا تعلق الأمر بمنشأة نهرية ولو قامت برحلة بحرية بصفة تبعية.<sup>3</sup>

ومن هنا يظهر ما لعنصر الخطر من أهمية قانونية خاصة في مجال التأمين البحري لذلك إذا تخلف الخطر بطل التأمين.

وخلاصة القول أن للخطر أهمية من الناحية الفنية، تتمثل في تحديد نوع الخطر الذي يضمنه المؤمن من حيث درجة انتشاره ومدى احتمال وقوعه وبالتالي قبول أو رفض التأمين عليه، وأخرى قانونية حيث يعد الخطر محلا لعقد التأمين والبطلان هو جزاء تخلفه.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج 1، مج 1، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط. الثالثة الجديدة 2009، ص 489.

<sup>2</sup> د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، مرجع سابق، ص 90

<sup>3</sup> د. سمير الشرفاوي، المرجع سابق، ص 80

## المطلب الثاني: أنواع الخطر البحري والشروط الواجب توفرها فيه

للخطر أنواع كثيرة تختلف باختلاف المجال الذي تنشأ فيه، كما أن الخطر عموماً والخطر البحري خصوصاً يتطلب شروطاً محددة لقيامه ولصحة التأمين البحري، وهذا ما سوف يتم بحثه في الفرعين التاليين: نخصص الأول للحديث عن أنواع الخطر البحري ونخصص الثاني للحديث عن الشروط المطلوب توفرها في الخطر.

## الفرع الأول: أنواع الخطر البحري

يقسم الخطر البحري وفقاً لمعايير مختلفة، غير أنه يجري تقسيمه إلى أربع أنواع هي:

## الفقرة الأولى: الخطر الثابت والخطر المتغير

إن المخاطر ليست في درجة واحدة من حيث احتمال وقوعها، فيكون الخطر ثابتاً إذا كانت احتمالات تحققه في مدة التأمين واحدة لا تتغير وذلك خلال مدة سريان العقد،<sup>1</sup> ومثال الخطر الثابت التأمين من خطر الحريق ومن خطر الحوادث المرورية، فهذه الأخطار قد تكثر في أوقات محددة من السنة ولكنها مع ذلك تظل متكافئة من سنة لأخرى وعلى ذلك تعد أخطاراً ثابتة.<sup>2</sup>

أما الخطر المتغير فهو الذي تكون احتمالات وقوعه متفاوتة، كالتأمين على الحياة فيتزايد احتمال خطر الوفاة مع مرور الزمن، وتتجلى أهمية التمييز بين الخطر الثابت والخطر المتغير بصورة خاصة في مقدار القسط الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن، فيكون القسط ثابتاً متى كان الخطر كذلك ويكون القسط متغيراً متى كان الخطر متغيراً صعوداً ونزولاً.<sup>3</sup>

## الفقرة الثانية: الخطر المعين والخطر غير المعين

يكون الخطر معيناً أو غير معين اعتماداً على المحل الذي يقع عليه الخطر، بمعنى أن الهدف من التأمين على خطر معين هو أخذ الاحتياط مما يحدثه هذا الخطر من أثر على الأموال مؤمن عليها وعلى ضوء ذلك تتحدد مسؤولية المؤمن، ونظراً لكون الأخطار متباينة الأثر فإن الخطر يكون معيناً إذا كان

1 - د. عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 155

2 - د. رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص 332

3 - د. محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، المرجع السابق، ص 91

بالإمكان تحديد أثره بتعيين الشيء المؤمن عليه، فمن أمن على السفينة من التصادم يكون قد أمن على خطر معين، وتحققه يعني تحقق خطر بحري معين على شيء معين وهو السفينة. ونكون بصدد خطر غير المعين كون عند عدم تعيين المحل وقت إبرام عقد التأمين،<sup>1</sup> أي أنه لا يكون محله معيناً عند التعاقد وإنما يكون قابلاً للتعيين عند تحقق الخطر،<sup>2</sup> كالتأمين على حادث قد يلحق الرحلة البحرية وقيام المؤمن بالتعويض حين وقوع حادث ما وتحقق الخطر. وتظهر أهمية التمييز بين الخطر المعين والخطر غير المعين في تحديد مسؤولية المؤمن، إذ يكون في إمكان المؤمن له في الخطر المعين أن يشترط التعويض المناسب في حالة تحقق الخطر ويكون بإمكانه المطالبة بتعويض كامل، أما في حالة الخطر غير المعين فإن مقدار التعويض يتحدد بعد وقوع الخطر، وبالتالي يمكن أن يكون التعويض كاملاً أو قد يكون التعويض في حدود معينة يتم الالتزام بها بناء على اتفاق الطرفين.<sup>3</sup>

### الفقرة الثالثة: الخطر القابل للتأمين والخطر غير القابل للتأمين

الأصل أن كل المخاطر يمكن التأمين عليها، وكل ما يهدد الإنسان في ذمته المالية والجسمية يكون قابلاً للتأمين، وهو المبدأ الذي أقره المشرع الجزائري في المادة 621 ق.م.ج،<sup>4</sup> كما يمكن أن يؤمن الشخص بقصد المحافظة على مصلحة وهو ما نصت عليه المادة 29 من الأمر 95-07 "يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو عدم وقوع خطر، أن يؤمنه".

غير أن هناك أخطار غير قابلة للتأمين نظراً لدرجة جسامتها أو عدم مشروعيتها، وقد استثناه المشرع من ضمان المؤمن البحري، كالأخطار الحربية سواء كانت دولية أو داخلية، أو أخطاء الربان العمدية.<sup>5</sup>

1 - د. محمد شريف عبد الرحمان، عقد التأمين، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط. الأولى 2007، 226

2 - د. عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، المرجع السابق، ص 157

3 - د. رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص 334، راجع أيضاً د. عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 157.

4 - نصت المادة 621 ق.م.ج على ما يلي: "تكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين"

5 - أنظر لاحقاً الأخطار المستبعدة في المبحث الثاني من الفصل الثاني من هذا الباب.



## الفقرة الرابعة: الخطر المتجانس والخطر المتفرق

الأخطار المتجانسة هي الأخطار التي تتشابه فيما بينها من حيث طبيعتها ومداها<sup>1</sup>، فتقوم عملية التأمين على تجميع مجموعة من الأخطار تكون متجانسة، كالحريق والسرقة وحوادث المرور، أما بالنسبة لمداها فيقصد به على من تقع هذه الأخطار الأشخاص أو الأموال ومثال هذه الأخيرة الأخطار الواقعة على الأموال منقولة أو العقارية، وينبغي ألا تتفاوت في القيمة وبذلك يمكن جمع الأخطار المتجانسة في عملية تأمينية واحدة.<sup>2</sup>

أما الخطر المتفرق فيقصد به الجمع بين العديد من الأخطار التي لا يتحقق منها إلا عدد قليل في فترات متباعدة، ويشترط في هذا النوع ألا يكون عاما، وذلك نظرا لصعوبة هذا النوع من التأمين فغالبا ما تتهرب شركات التأمين من التأمين على خطر الكوارث الطبيعية والحروب لأنها ليست من الأخطار المتفرقة.

## الفرع الثاني: الشروط الواجب توفرها في الخطر البحري

لصحة التأمين البحري لا بد من توفر شروط عامة مطلوبة وهي أن يكون ممكنا، وألا يتعلق في وقوعه على محض إرادة أحد المتعاقدين وأن يكون مشروعا، يضاف إلى ذلك ضرورة تعلقه بعملية بحرية، غير أنه بالإضافة إلى الشروط العامة والتي تتعلق بالخطر في حد ذاته، هناك شروط أخرى لا بد من توفرها لتغطية الخطر البحري وهي تلك المتعلقة بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر حتى يكون صالحا للضمان<sup>3</sup>، وهذا ما سوف يتم بحثه في الفرعين التاليين الأول نخصه للحديث عن الشروط العامة والثاني نخصه للحديث عن الشروط الخاصة.

## الفقرة الأولى: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري

يجمع معظم الفقهاء والباحثين على ثلاثة شروط يجب أن يتصف بها الخطر ليكون محلا لعقد التأمين، فيجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع (أولا)، وغير معلق على محض إرادة أحد طرفي العقد (ثانيا)، وأن يقع في المستقبل (ثالثا)، وألا يكون مخالفا للنظام العام والآداب (رابعا).

1 - . رحيم راهي ناصر، الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحرا، مجلة كلية العلوم الإسلامية جامعة النجف العراق، عدد8 لسنة 2009، ص 216

2 - أ. مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، ط. 2014، ص 84 و85

3 - د. علي بن غانم، مرجع سابق، ص 214

## أولاً: أن يكون الخطر البحري محتمل الوقوع

يعتبر عقد التأمين من الناحية القانونية عقد احتمالي بالنسبة إلى طرفيه، إذ هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه،<sup>1</sup> ويبرز هذا الشرط بشكل أكبر في التأمين البحري، إذ أن الهدف من هذا التأمين هو ضمان التعويض ضد الحوادث التي يمكن أن تقع، لا الحوادث التي يجب أن تقع.<sup>2</sup> ويكون الخطر غير محقق الوقوع في إحدى الصورتين:

- فإما يكون وقوعه غير محتم،<sup>3</sup> فهو قد يقع وقد لا يقع، فالتأمين من الحريق أو السرقة يعتبر تأمين من خطر قد يقع وقد لا يقع.<sup>4</sup>

- وقد يكون وقوع الخطر أمراً محتماً، لكن وقت وقوعه غير معلوم، فهو بذلك خطر محقق ولكن وقت وقوعه يبقى غير معروف كما هو الحال بالنسبة للتأمين في حالة الوفاة، إذ الوفاة أمر محقق لكل إنسان، لكن الاحتمال يرد على وقت وقوعها.<sup>5</sup>

والخطر في هاتين الصورتين قد يلتبس بالشرط والأجل، إذ أن الشرط أمر مستقبل غير محقق الوقوع، والأجل أمر مستقبل<sup>6</sup> محقق الوقوع،<sup>7</sup> إلا أن هناك فارق جوهري يتمثل في كون الشرط والأجل ما هما إلا أوصافاً معدلة لآثار الالتزام، يضيفهما الأطراف إلى العقد الذي اكتملت الأركان اللازمة لوجوده، بينما الخطر كما أشرنا سابقاً، فهو أهم عنصر من عناصر عقد التأمين، إذ لا ينشأ العقد إلا مع وجوده.

كما يقتضي كون الخطر محتمل الوقوع، ألا يكون مستحيلاً ووقوعه، و إلا اعتبر العقد باطلاً طبقاً للقواعد العامة التي تقضي ببطالان العقد إذا كان محله مستحيلاً،<sup>8</sup> وهو ما أقرته المادة 93 من القانون المدني، وفي نفس السياق نصت المادة 43 من الأمر 07-95 على أنه " إذ تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر ويجب إعادة الأقساط

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، طبعة 2005، ص 467.

<sup>2</sup> - د. سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 135

<sup>3</sup> - عبد الرحيم عبد الحميد الساعاتي، إدارة الغرر في التأمين التعاوني، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، العدد 23 سنة 2010، ص 95

<sup>4</sup> - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج7، مج 2، مرجع سابق، ص 1218

<sup>5</sup> - د عبد الرزاق السنهوري، نفس المرجع، ص 1218

<sup>6</sup> - د. توفيق حسن فرج، أحكام الضمان في القانون اللبناني، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت لبنان، 1985، ص 58

<sup>7</sup> - د. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 1991-1992، ص 301.

<sup>8</sup> - د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج7، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 1219

المدفوعة للمؤمن له حسن النية، و في حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة<sup>1</sup>، ويكون المؤمن له حسن النية وفقا لنص المادة المشار إليها أعلاه، إذا لم يكن عالما بالهلاك أو بزوال الخطر.<sup>2</sup>

والاستحالة نوعان، مطلقة تتعلق باستحالة وقوع الخطر المؤمن منه بحكم قوانين الطبيعة، كالتأمين ضد سقوط المطر مثلا، فهذا التأمين باطل بطلانا مطلقا يستتبع رد الأطراف إلى الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد، وبالتالي يرد المؤمن للمؤمن له ما دفعه من أقساط، أما الاستحالة النسبية فعني بها عدم إمكانية تحقق الخطر بسبب ظروف خارجية،<sup>3</sup> كالتأمين على بضاعة ضد السرقة، فتهلك بسبب الأمطار وذلك قبل إبرام العقد،<sup>4</sup> كما تظهر الاستحالة النسبية لتحقيق الخطر في الحالة التي يكون فيها الخطر قد وقع فعلا أو زال قبل إبرام العقد،<sup>5</sup> وبالتالي يصبح التعاقد باطلا لانعدام محل العقد، وهو ما أشارت إليه المادة 42 من قانون التأمينات " في حالة فقدان الكلي للشيء المؤمن عليه بسبب: أ- حادث غير منصوص عليه في وثيقة التأمين، ينتهي التأمين بحكم القانون، ويجب على المؤمن أن يعيد إلى المؤمن له حصة القسط المدفوعة مسبقا و المتعلقة بالمدة التي زال فيها الخطر...".

وبذلك يكون المشرع الجزائري قد رتب البطلان عند تخلف الخطر، وأوجب إرجاع المتعاقدان إلى الحالة التي كانا عليها قبل العقد، لكن المشرع رتب جزاء على بطلان العقد في حالة سوء نية المؤمن له، وأعطى المؤمن في هذه الحالة الحق في الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة.

### ثانيا: ألا يتوقف الخطر البحري على محض إرادة أحد طرفي العقد

باعتبار أن عقود التأمين تقوم على الاحتمال، فإن ذلك يتطلب عدم تدخل أطراف العقد في حدوث الخطر، بل ينبغي أن يتحقق الحادث بفعل عنصر أجنبي، وبالتالي لا يجوز التعويض عن الأخطار التي يتسبب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو بطريق الغش أو التدليس،<sup>6</sup> ذلك أنه إذا تعلق الخطر بمحض إرادة أحد الطرفين انتفى عنصر الاحتمال، وأصبح تحقق الخطر مرهونا بمشيئة هذا الطرف.

1 - د. عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، دار الخلدونية، الجزء الأول، الطبعة 2017، ص 126

2 - أ. مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 79

3 - د. جلال محمد إبراهيم، التأمين دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 1994، ص 138، راجع أيضا مريم عمارة، المرجع السابق، ص 80

4 - د. مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 1999، ص 42

5 - د. عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 144

6 - د. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة، 2008، ص 46

فإذا كان في استطاعة المؤمن أن يمنع تحقق الحادث المؤمن منه، فهو بذلك لا يتحمل خطراً يكون محلاً للتأمين، وإذا كان المؤمن له يستطيع تحقيق الخطر المؤمن منه بمحض إرادته فهو بذلك ينفي عنصر الاحتمال، وفي كلتا الحالتين يبطل التأمين لانعدام ركن الخطر.<sup>1</sup>

فلا بد إذن أن يتدخل في تحقيق الخطر عامل آخر غير إرادة الأطراف، عامل المصادفة و الطبيعة أو عامل إرادة الغير، وهو الأمر الذي أشارت إليه المادة 12 من الأمر 95-07، إذ نصت على أن يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له، وبذلك يكون المشرع قد استثنى الخطأ العمدي<sup>2</sup> للمؤمن له من التعويض.

ويبقى المؤمن ملزماً بدفع مبلغ التأمين طبقاً لنص المادة 12 المشار إليه، إذا تحقق الخطر نتيجة خطأ متعمد صادر من أشخاص يكون المؤمن له مسؤولاً عنهم مدنياً، طبقاً لأحكام المسؤولية عن فعل الغير، كمسؤولية متولي الرقابة طبقاً لنص المادة 134<sup>3</sup> من القانون المدني الجزائري،<sup>4</sup> ومسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه طبقاً لنص المادة 136<sup>5</sup> من نفس القانون، والمسؤولية عن فعل الأشياء الحية وغير الحية المنصوص عليها في المواد من 136 إلى 140 من القانون المدني، كما يبقى التأمين قائماً ومبلغ التأمين واجب الدفع لو كان الخطأ العمدي مرتكباً من الغير، فخطأ الغير يعد سبباً أجنبياً بالنسبة للمؤمن له.

وعليه يكون محلاً للضمان، ما يترتب من أضرار وخسائر جراء القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، أو فعل الغير، أو خطأ المؤمن له غير العمدي.

<sup>1</sup> - د عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج7، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 1222.

<sup>2</sup> - تجب ملاحظة أنه يجوز التأمين من الخطأ العمدي في حالتين: الحالة الأولى، إذا كان الخطأ صادراً من الغير، إذ أن القانون يمنع تأمين الخطأ العمدي المرتكب من قبل المؤمن له نفسه أي المستفيد من مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه، والغير هنا هو الأجنبي عن المؤمن له، الحالة الثانية وهي صدور الخطأ العمدي من المؤمن له نفسه، ولكن له ما يبرر هذا الخطأ كأن يكون قد ارتكب الخطأ عمداً لأداء واجب أو حماية للمصلحة العامة - لمزيد من التفصيل أنظر عبد الرزاق السنهوري، نفس المرجع، ص 1224 وما يليها.

<sup>3</sup> - تم تعديل هذه المادة بموجب القانون 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 وأدمجت لها الفقرة الثانية من المادة 135 التي ألغيت بموجب نفس القانون.

<sup>4</sup> - الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 غشت 1980، والقانون رقم 83-01 المؤرخ في 29 يناير 1983، والقانون رقم 84-21 المؤرخ في 24 ديسمبر 1984، والقانون رقم 8719 المؤرخ في 08 ديسمبر 1987، والقانون رقم 88-14 المؤرخ في 03 مايو 1988، والقانون رقم 9-01 المؤرخ في 07 فبراير 1989، والقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007.

<sup>5</sup> - نصت المادة 136 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: " يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها"

## ثالثا: أن يكون الخطر البحري حادثا مستقبليا

يشترط في الخطر البحري المؤمن ضد وقوعه أن يكون حادثا مستقبليا، بمعنى عدم تحققه في الواقع فعلا حتى لا يفقد الصفة الاحتمالية، فالعبرة بوجود الخطر وقت إبرام العقد،<sup>1</sup> وهنا يطرح التساؤل حول مآل التأمين على الخطر الذي تحقق أثناء إبرام العقد أو قبل إبرامه دون علم الطرفين بذلك، وهو ما يسمى التأمين على الخطر الظني،<sup>2</sup> وهو نظام خاص بالتأمين البحري دون غيره، وترتب القواعد العامة بطلان العقد لانعدام محله.<sup>3</sup>

## رابعا: ألا يكون الخطر البحري مخالفا للنظام العام والآداب

أخيرا يجب أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعاً، أي يكون متولداً من نشاط للمؤمن له غير مخالف للنظام العام<sup>4</sup> والآداب، وفي هذا الصدد تقضي المادة 93 من القانون المدني أنه "إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته أو مخالفاً للنظام العام أو الآداب كان باطلاً بطلاناً مطلقاً".<sup>5</sup> فمشروعية الخطر الذي يشكل محل عقد التأمين هي أساس جوهري لهذا المحل، فإن كان المحل غير مشروعاً لا يقوم الالتزام، ويبطل العقد لانتفاء محله،<sup>6</sup> وعلى ذلك لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له، لأن ذلك يجعل المؤمن له في مأمن من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي العمدي، الأمر الذي يجعله مخالفاً للنظام العام وهو ما لا يجوز التأمين عليه.<sup>7</sup>

1 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 157

2 - راجع المبحث الأول من الفصل الثاني في هذا الباب.

3 - د. أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 101

4 - قواعد النظام العام هي القواعد التي يقصد بها تحقيق مصلحة اجتماعية، أو سياسية، أو اقتصادية، أو خلقية، وهذه الأخيرة تعرف باصطلاح الآداب. فلا يمكن الاتفاق على مخالفة قواعد القانون العام. محمد حسنين المرجع السابق، ص 65 و 66.

5 - للإشارة فإن المادة 96 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم، كانت تنص على أنه "إذا كان محل الالتزام مخالفاً للنظام العام، أو الآداب كان العقد باطلاً"، وتم إلغاؤها بموجب القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 و أدمج المشرع مضمون المادة 96 مع المادة 93 مع بعض التعديل في الصياغة.

6 - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، العقد والإرادة المنفردة، دار الهدى عين مليلة، ط. الثانية، 2004، ص 218

7 - علي بن غانم، المرجع السابق، الصفحة 222

كما لا يجوز التأمين من الأخطار المترتبة على الاتجار في المخدرات، ولا التأمين على منزل للدعارة أو المقامرة،<sup>1</sup> ولا يجوز التأمين كذلك من الغرامات المالية، أو المصادرات التي يمكن الحكم بها جنائياً،<sup>2</sup> لأن المسؤولية الجزائية ترتبط أساساً بفكرة شخصية العقوبة، وهذا يتعارض مع النظام العام والقانون.<sup>3</sup> وفي هذا الشأن تنص المادة 621 من القانون المدني أنه "يكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين"، ومنه لا بد أن تكون المصلحة نافذة طيلة مدة سريان عقد التأمين وبالتالي انتهاءها يؤدي إلى إبطال العقد، لأنها تعبر عن الحق القانوني للمؤمن له على المحل الذي يشترط أن يكون موجوداً، وأن تكون هناك علاقة مشروعة بين المؤمن له والمحل المعترف به قانوناً.<sup>4</sup>

بهذا نكون تطرقنا للشروط العامة التي لا بد من توافرها في الخطر بوجه عام، وهي المطلوب توافرها في الخطر البحري بوجه خاص.

### الفقرة الثانية: الشروط الخاصة بالخطر في التأمين البحري

بعد أن تعرضنا للشروط الواجب توافرها في الخطر بوجه عام، وفي الخطر محل التأمين البحري بوجه خاص، نتطرق الآن إلى شروط أخرى لا ترد على الخطر محل التأمين البحري ذاته، وإنما تتعلق بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر حتى يكون صالحاً للضمان<sup>5</sup> إذ لا بد أن يكون هناك خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه (أولاً)، كما يجب ألا يتحقق الخطر أو يزول قبل انعقاد العقد (ثانياً).

### أولاً: ضرورة تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر

لا يكفي لقيام عقد التأمين البحري أن يوجد الخطر في حد ذاته، بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر،<sup>6</sup> وذلك خلال المدة التي يسري فيها عقد التأمين، كما أنه لا يوجد عقد التأمين البحري إلا إذا كان ثمة خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه، ويتوفر شرط تعرض الأشياء المؤمن عليها

1 - معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة 2010، ص 46 - أنظر أيضاً د. عبد القدر العطير، المرجع السابق، ص 148، 149.

2 - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج7، المرجع السابق، ص 1228.

3 - د. بهام محمد عطا الله، التأمين من الوجهة القانونية والتشريعية، مؤسسة الثقافة الجامعية، بيروت 1984، ص 91.

4 - د. سليم علي الوردي، إدارة الخطر والتأمين، د.س.ط، ص 93.

5 - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 258 وما يليها.

6 - مصطفى كمال طه، أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 102.

للأخطار المضمونة ابتداء من لحظة إمكانية تعرض هذه الأشياء المضمونة للأخطار المؤمن ضدها في وثيقة التأمين،<sup>1</sup> وطالما أن الخطر هو محل عقد التأمين البحري، فما هو الأثر المترتب على انتفائه؟ وكيف يتم إثبات التعرض للخطر؟

### 1- الجزء المترتب عن عدم تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر

نصت المادة 99 من الأمر 95-07 السالف الذكر أنه " لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد.

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

يتمثل التمويل الأول، في مفهوم هذه المادة، في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك".

وبالرجوع لنص هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري اعتبر عقد التأمين صحيح وقائم بأركانه إلى غاية نهاية الأجل المحدد قانونا أو في وثيقة التأمين فنكون أمام فرضين:

**الأول:** أن يبدأ تعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر قبل نهاية الأجل فيصبح العقد نافذا وملزما لطرفيه.

**الثاني:** أن ينتهي الأجل دون أن يبدأ تعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر المؤمن منه فيكون العقد مفسوخا بأثر رجعي لتحقيق الشرط الفاسخ،<sup>2</sup> وإما عدم تعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر خلال المدة المنصوص عليها قانونا أو المتفق عليها في وثيقة التأمين كشرط لسريان العقد، وهذا تطبيقا لما نصت عليه المادة 207 من القانون المدني " يزول الالتزام إذ تحقق الشرط الفاسخ ويكون الدائن ملزما برد ما أخذه فإذا استحال الرد لسبب هو مسؤول عنه وجب عليه تعويض الضرر"، وتطبيقا لذلك يسترد المؤمن له الأقساط المدفوعة طبقا لنص المادة 127 من القانون المدني المقابلة للمادة 99 من قانون التأمين الجزائري.

<sup>1</sup> - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 260.

<sup>2</sup> - محمد حسنين، المرجع السابق، ص، 305.

وهو نفس الحكم الذي جاءت به الفقرة الثانية من المادة 17 من الشروط العامة للوثيقة الجزائرية للتأمين، إذ نصت 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>

ما يلاحظ على نص المادة 99 المذكورة أعلاه أن أجل الشهرين الوارد بها لبدء حدوث الأخطار ليس من النظام العام، إذ يمكن للطرفين الاتفاق على مخالفته بتحديد أجل آخر.

ما تجب الإشارة إليه في هذا الصدد أن نص المادة 99 من قانون التأمينات يشير إلى وضعيتين مختلفتين بالنسبة لعدم التعرض للأخطار، الأولى في اعتقادنا أن المشرع قصد من وراء عبارة (لا يرتب التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد) ، هي عدم القيام بالرحلة وإن كان العقد صحيحاً لأن التعرض للخطر كان ممكناً لو بدأت الرحلة في وقتها المحدد، وبإلغائها يفسخ لعدم جدواه، والثانية أنه قصد من وراء عبارة (أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار)، أن الأشياء المؤمن عليها لم تتعرض للخطر من التاريخ المحدد أي بعد انقضاء المدة القانونية أو المدة المتفق عليها، وهو وقت بدأ الرحلة.

## 2- إثبات التعرض للخطر

التعرض للخطر شرط لسريان العقد وبالتالي فإن إثبات ذلك له أهمية بالغة، والتعرض للخطر مسألة واقعية، فيقع عبء إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر على عاتق المؤمن له، لأنه مدع في طلب التعويض، ولا يكفي أن يظهر وثيقة التأمين، بل عليه أيضاً أن يثبت تنفيذه للعقد،<sup>2</sup> ويمكن إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر بكافة الطرق.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - د. علي بن غانم، نفس المرجع، ص 261.

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 103.

<sup>3</sup> - د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت. لبنان، ط. الأولى 2006، ص 426



فبالنسبة للسفينة يتم إثبات تعرضها للخطر بموجب دفتر تسجيل السفينة<sup>1</sup> وسجلات الموانئ، وإذا أبرم التأمين أثناء سفر السفينة فإن التعرض للأخطار يكون سابقا على إبرام العقد، وحينئذ لا بد من إثبات أن الأخطار لم تتوقف عند إبرامه.

أما في البضائع فيتم إثبات التعرض للأخطار بإثبات إرسال البضاعة أو شحنها على ظهر السفينة، أو وضعها في العنبر حسب الوقت الذي اتفق فيه المتعاقدان على سريان التأمين، والذي يتم بوثيقة الشحن الذي يعد وسيلة إثبات طبقا لنص المادة 749 من القانون البحري الجزائري،<sup>2</sup> ما لم يتضمن شروطا تحد من قوته،<sup>3</sup> أو الإيصال الذي يتسلمه الشاحن من الناقل، أو أية وسيلة إثبات أخرى قاطعة، كما يمكن تدعيم ذلك بفواتير الشراء، أو حتى بشهادة الشهود طالما يعد التعرض للأخطار واقعة مادية وذلك كله دون حرمان المؤمن من حقه في إثبات العكس.<sup>4</sup>

### ثانيا: تحقق الخطر أو زواله قبل إبرام العقد

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر، بل يجب ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل إبرام عقد التأمين، وإلا كان العقد باطلا لانعدام محله،<sup>5</sup> وعليه سوف نتحدث عن ذلك في النقطتين الموالتين، نتعرض في الأولى إلى القاعدة العامة المتمثلة في بطلان العقد لتحقيق الخطر أو زواله قبل العقد، والثانية نخصصها للآثار المترتبة عن بطلان العقد.

### 1- بطلان التأمين لتحقيق الخطر أو زواله قبل إبرام العقد

قد يحدث أن يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر قبل إبرام العقد، كأن تتعرض السفينة للغرق قبل إبرام عقد تأمينها من خطر الغرق، أو يكون الشيء المؤمن عليه قد وصل إلى المكان المقصود قبل أن إبرام عقد التأمين من المخاطر التي قد يتعرض لها خلال تلك الرحلة، وهو ما يعبر عنه بوقوع الخطر أو زواله

<sup>1</sup> - نصت المادة 208 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، ج ر 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998. على أنه " يكون لدفتر السفينة ويومييات الماكينة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس"، غير أن المادة 209 من نفس القانون أعفت السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية والسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 30 طنا من مسك دفاتر السفينة.

<sup>2</sup> - نصت المادة 749 منه على أنه " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع..."

<sup>3</sup> - د. مصطفى كمال طه، أنور بندق، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 103 و104.

<sup>4</sup> - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 262.

<sup>5</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 493.

قبل العقد، وطبقا للقواعد العامة يترتب في هذه الحالة بطلان عقد التأمين لانتهاء المحل الذي هو الخطر، والذي لم يعد ممكنا ولا محتملا<sup>1</sup>، حيث تنص المادة 93 من القانون المدني أنه "إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته أو مخالفا للنظام العام و الآداب العامة كان العقد باطلا بطلانا مطلقا"، وهو نفس الحكم الذي ذهب إليه المشرع في نص المادة 43 من الأمر 07-95 التي نصت على "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد الاكتتاب عديم الأثر، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة".

على أن التأمين الذي يتم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إلى الوجهة المقصودة لا يكون باطلا إلا إذا كان المؤمن له عالما بذلك قبل العقد، مما يعني أنه لا يشترط أن يكون المؤمن له عالما بوقوع الحادث وهلاك الشيء المؤمن عليه، أو أن يكون المؤمن عالما بوصول الأشياء المؤمن عليها سالمة، بل يكفي أن يكون نبأ وقوع الحادث بلغ إلى مكان وجود المؤمن له قبل التوجه لإبرام العقد،<sup>2</sup> وأن يكون نبأ وصول البضاعة إلى وجهتها قد بلغ مكان توقيع العقد بالنسبة للمؤمن.

وبالرجوع إلى نص المادة 100 من الأمر 07-95 والتي نصت على أنه "لا يمكن للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل"، نلاحظ أن المشرع الجزائري منح الحق للمؤمن في الاحتفاظ بالقسط المدفوع في حالة علم المؤمن له بوقوع الحادث قبل إبرام العقد، وفي اعتقادنا أن المشرع أهمل عن غير قصد المساواة بين المؤمن له والمؤمن في تحمل المسؤولية وذلك حينما أعطى الحق لهذا الأخير (المؤمن) الاحتفاظ بالقسط، وبذلك يكون قد افترض العلم في جانب المؤمن له، مما يجعله قرينة قاطعة في مواجهته لوحده دون المؤمن، في حين لا يستبعد أن يكون الأخير عالما بوصول الأموال المؤمن عليها إلى وجهتها سالمة ويقدم على إبرام العقد، ومع ذلك لم يرتب المشرع أي جزاء في جانبه، وفي ذلك إخلالا بالتوازن العقدي خاصة وأن من خصائص هذا العقد الإذعان .

<sup>1</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 266. راجع كذلك Pierre Lureau, les assurances maritimes, encyclopédie commercial 1972, p 10.

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 427

غير أن ورود الفقرة الثانية من نص المادة 100 المشار إليها أعلاه التي نصت على أن " يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار"، من شأنه وبمفهوم المخالفة أن يجعل وجود قرينة قانونية بسيطة في جانب المؤمن، وبالتالي يقع الإثبات على عاتق من يتمسك بالبطلان حسب نوع القرينة هذا من جهة، ومن جهة أخرى كان بإمكان المشرع الاكتفاء بهذه الفقرة، حيث يمكن من خلالها لأي طرف لحقه ضرر أن يقوم بإثباته ليتحصل على التعويض المناسب طبق لقواعد المسؤولية التقصيرية، بدلا من تقرير حق المؤمن لوحده في الاحتفاظ بالقسط.

وتطبيقا لما جاء في القواعد العامة قرر المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي البطلان إذا أصبحت الأموال المؤمن عليها غير قابلة للتعرض للخطر لهلاكها قبل انعقاد عقد التأمين أو وصولها سالمة إلى الوجهة المقصودة، لكن المشرع خرج عن القاعدة العامة حين اعتبر التأمين صحيحا ولو كانت الأموال المؤمن عليها قد هلكت أو وصلت سالمة، مادام أن المؤمن والمؤمن له لا يعلمان بالحادث أو الوصول.<sup>1</sup>

## 2- الآثار المترتبة على بطلان التأمين

غالبية القوانين البحرية ونظرا لمتطلبات الملاحة البحرية التي كانت تتم بسفن لا تتوفر على وسائل اتصال حديثة، وبقاء المؤمن والمؤمن له على غير علم بمصيرها ومصير الأموال التي تم شحنها على متنها، جعلها تتجه للأخذ بالوجود المعنوي للخطر بدلا من الوجود المادي، وبذلك خرجت عن قاعدة بطلان العقد ولو كانت الأشياء المؤمن عليها قد هلكت أو استبعد هلاكها بانتهاء الرحلة بسلام ما دام المتعاقدان لا يعلمان بالخسارة أو بوصول الأشياء سالمة، وهو ما يسمى بالتأمين من الخطر الظني<sup>2</sup> وهو خطر يكفي فيه أن يكون موجودا في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد دون أن يشترط وجوده في الواقع،<sup>3</sup> فإن المشرع الجزائري اعتبر التأمين باطلا وهو ما نصت عليه المادة 100 من قانون التأمينات المشار إليها سلفا، وعليه فقد استبعد الخطر الظني من مجال التأمين البحري خلافا لباقي المشرعين وهو ما سوف يتم بحثه لاحقا.

1 - د. علي بن غانم، مرجع سابق، ص 266

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، مرجع سابق، ص 96

3 - د. نزيه محمد الصادق المهدي، عقد التأمين، دار النهضة العربية، 2000، ص 44

## المبحث الثاني:

## الأخطار البحرية والحوادث البحرية

تختلف نظرة التشريعات للأخطار البحرية بوصفها خطراً يهدد سلامة الرحلة البحرية، فمنهم من يفرق بين الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة وبين ما يصيب البضائع أو السفينة المؤمن عليها بسبب خارج عن فعل البحر، و الآخر لا يعطي أهمية لهذه التفرقة ويورد حكماً عاماً لأخطار البحر، وبهذا يتم إضفاء بعض الصفات المميزة على الخطر البحري. أما في مجال النقل البحري على وجه الخصوص، فهناك قواعد للملاحة تنظم عملية تحرك السفن وتنقلها من ميناء لآخر، لذلك نشأت أعراف وعادات لتنظيم حركة الملاحة، فقد وجد في البحر الأبيض المتوسط عرف عدم الإبحار أثناء الفصل السيئ خشية وقوع الحوادث البحرية، وهي فترة نهاية الحريف والشتاء، وأضحت قاعدة من قواعد الملاحة، وكانت القوانين تشير إلى أن السفينة التي تخالف هذه القاعدة عليها تحمل النتائج، وليس في مقدورها الاحتجاج بأخطار البحر.<sup>1</sup> لذلك تعتبر الحوادث واقعة ضارة تحدث بحكم الظروف الطارئة أو الخاطئة، لذلك فالحوادث ينطوي دائماً على جزء من الصدفة.

لقد عرفت قواعد تنظيم الملاحة البحرية تطوراً ملحوظاً في شكل قواعد دولية لتنظيم حركة الملاحة لضمان سلامة الأموال والأرواح، وقد وقعت اتفاقية في لندن سنة 1914 هدفها سلامة الأرواح في البحار، ثم تلتها اتفاقيات أخرى منها اتفاقية بروكسل 1910 الخاصة بالتصادم التي سوف يأتي الحديث عنها لاحقاً، وقد تطرأ على الملاحة البحرية بعض الحوادث الاستثنائية،<sup>2</sup> ونظراً لأهميتها أخضعها المشرعون لأحكام قانونية خاصة على وجه العموم، وأخضعها التأمين البحري خصوصاً لأحكام مختلفة عما سواها من الحوادث.

وما أثير حول الأخطار البحرية وصفاتها وحول الحوادث البحرية يدفع إلى التساؤل المشروع عن أحكام هذه الأخطار والحوادث في مجال التأمين البحري خصوصاً، على اعتبار أن تحققها يؤدي لا محالة إلى نشأة الخطر البحري وحاجة تغطيته بتأمين ملائم، لذلك سوف نحاول الإجابة على التساؤلات

1 - د. أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997، ص 3

2 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري المرجع السابق، ص 401

المطروحة من خلال (المطلب الأول) ونخصه للأخطار البحرية والصفات المميزة لها واكتساب بعض الأخطار للصفة البحرية، ونخصص (المطلب الثاني) للحوادث البحرية.

### المطلب الأول: الأخطار البحرية والصفات المميزة لها

لا شك أن كل رحلة بحرية تقوم بها السفينة والبضائع التي على ظهرها إلا و من ورائها أشخاص يعتريهم القلق و الخوف حول مصير هذه الرحلة والأموال المؤمن عليها، وتزيد حيرتهم حينما تلحق تلك الأموال أضراراً نتيجة أخطار بحرية أصابها، ولكن بغية التملص من دفع التعويض يبدأ المؤمن في التشكيك في بحرية هذه الأخطار أي أنه يريد نزع الصفة البحرية عنها، فيلجأ كل طرف لتقديم مبرراته لإثبات الخطر البحري أو نفيه، من هذا المنطلق سوف نتطرق إلى فكرة أخطار البحر في بعض القوانين وعلى وجه التحديد القانونين الإنجليزي والفرنسي (الفرع الأول)، ثم الصفات المميزة للخطر البحري وإضفاء الصفة البحرية على بعض أنواع الخطر وكيفية إثبات هذا الخطر. (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: فكرة أخطار البحر في القانونين الإنجليزي والفرنسي

يفرق القانون الإنجليزي بين أخطار البحر *Périls of the sea*، أي الأخطار التي تنشأ عن فعل البحر من عواصف وصعوبات الملاحة، وبين الأخطار الحاصلة للأموال المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر ولو لم تكن ناشئة عنه مباشرة.<sup>1</sup> وهي التي يطلق عليها تسمية الأخطار البحرية *Maritime périls*.

بينما القانون الفرنسي لا يعرف إلا فكرة الأخطار البحرية *Fortune de mer*، وهي فكرة عامة للخطر البحري، حيث تشمل كل أنواع الخطر البحري سواء كانت هذه الأخطار ناشئة عن البحر مباشرة أو لا تربطها بالبحر إلا صلة المكان.

وعلى ذلك ينبغي البحث في معنى الأخطار البحرية في القانون الإنجليزي (الفقرة الأولى) ثم في القانون الفرنسي (الفقرة الثانية).

<sup>1</sup> - د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 125

## الفقرة الأولى: أخطار البحر في القانون الانجليزي

عرف القانون الانجليزي الصادر عام 1906 أخطار البحر بأنها مجموعة الأخطار التي تتعرض لها أطراف الرسالة البحرية، السفينة وملحقاتها والبضائع المشحونة عليها خلال عملية النقل البحري وبشرط أن تحدث وتتحقق على سطح البحر.<sup>1</sup>

ويقصد بأخطار البحر تلك الأخطار التي تترتب على أو تنتج عن النقل بطريق البحر وهي: أخطار البحار والحريق وأخطار الحرب والقرصنة وحوادث الرمي، وأي أخطار مشابهة أو ينص عليها صراحة في وثيقة التأمين.<sup>2</sup>

غير أنه من الصعب في كثير من الأحيان تحديد المقصود بأخطار البحر على وجه الدقة، خاصة عندما تكون هذه الأخطار هي التي يمن المؤمن البحري نتائجها دون غير ها من الأخطار البحرية الأخرى، أو على العكس من ذلك عندما تكون هذه الأخطار مستثناة.<sup>3</sup>

لقد نصت الفقرة الثالثة من المادة 3 من قانون التجارة البحري الانجليزي لعام 1906 على أن "الحوادث البحرية هي الحوادث الناتجة عن، أو المرتبط نشوءها بالملاحة البحرية في البحر، وهي حوادث البحر، الحريق، حوادث الحرب، القرصنة، لصوص البحر، السرقة، الاستيلاء، الحجز، الإيقاف والمنع بأمر من السلطة، الرمي في البحر، خيانة الربان، وأي حوادث بحرية مشابهة أخرى أو أن تكون منصوص عليها في الوثيقة".<sup>4</sup>

وقد قسم الفقيه "جاو" الحوادث البحرية التي عددها قانون التأمين البحري ووثيقة اللويدز إلى ثلاث أنواع، حوادث تقع بفعل الظواهر الطبيعية كحوادث البحر والحريق، وحوادث تقع بفعل أشخاص يوجدون على ظهر السفينة كالإلقاء في البحر وخيانة الربان و البحارة، وحوادث تقع بفعل أشخاص لا يوجدون على ظهر السفينة، كالسرقة والقرصنة والحوادث الحربية.<sup>5</sup>

1 - د. سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، التأمين البحري أصوله العلمية والعملية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية 1981، ص 34

2 - د. عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الاتحاد المصري للتأمين بالقاهرة، 1992، ص 31

3 - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 241.

4- "Maritime Perils means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea ; that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers thieves, captures, seizures, restraints, and detainments of princes and people, jettisons, barratry, and any other perils either of the like kind or which may be designated by the policy."

5 - د. ثروت علي عبد الرحيم، الإعفاءات والمسوحات في التأمين البحري، عالم الكتب، 1966، هامش 2، ص 212

وقد اعتبر القضاء الانجليزي أن "اصطلاح أخطار البحر لا يشمل كل الحوادث والكوارث التي تحصل للشيء المؤمن عليه خلال تواجده في البحر، فلا تعد بالتالي كل هذه الحوادث من أخطار البحر، إذ المسلم به أن أخطار البحر لا تنصرف إلى كل خسارة أو ضرر يكون البحر سببا مباشرا في حدوثه، فاصطلاح أخطار البحر، لا يسري على الفعل العادي للرياح والأمواج وإن كان لا يمكن تفاديه، كأن تصاب السفينة بهلاك نتيجة البلى الحاصل لها بسبب قدم استعمالها، فلا بد من حصول عارض ما، أو أي شيء لا يمكن توقعه يكون بالضرورة هو السبب فيما حصل من ضرر، فالهدف من عقد التأمين هو التعويض عن الحوادث التي يحتمل وقوعها، لا الحوادث التي يتأكد حصولها".<sup>1</sup>

وقد قنن المشرع الانجليزي ما استقر عليه القضاء في تحديد المقصود بأخطار البحر عندما صاغ القاعدة السابعة من قواعد تفسير وثيقة التأمين التي تضمنها الملحق الأول لقانون التأمين، وهي الوثيقة الصادرة عن مجمع مكاتب التأمين في لندن،<sup>2</sup> أن "حوادث البحر لا تشير إلا إلى الحوادث الفجائية أو حوادث البحار، ولا يتضمن ما يقع عادة بفعل الرياح والأمواج"،<sup>3</sup> لكن يمكن القول ليس كل ما يقع في البحر يعد من أخطار البحر، والواضح أن اصطلاح أخطار البحر هو أحد أنواع الخطر التي تدخل في نطاق التأمين البحري وليس بالضرورة أن تكون خطرا واحدا، بل قد تكون مجموعة من الأخطار التي لا يمكن ذكرها على سبيل الحصر، و بالتالي تدخل في مجالها الحوادث الأخرى المماثلة أو التي تحدد في وثيقة التأمين.<sup>4</sup>

وانطلاقا مما سبق يمكن القول أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال حصر أخطار البحر التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها، ومن الأفضل في هذه الحال الاتجاه نحو تحديد ما لا يدخل فيها عوضا عن محاولة حصرها، وذلك بوضع تصور عام لفكرة أخطار البحر، ويمكن استخلاص أربعة عناصر أساسية حتى تتحقق وهي: أن يكون هناك فعل ناشئ عن البحر، أي نتج خلال تواجد الأموال المؤمن

1 - هذا الحكم أصدره اللورد هرشل سنة 1887 في قضية the Xnatho، راجع في ذلك د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 242- د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 135

2 - هذه الوثيقة حلت محل وثيقة التأمين المعروفة باسم اللويدز لعام 1982، غير أن قواعد تفسير الوثيقة بقيت هي ذاتها، أنظر في ذلك بماء بيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007، ص 874.

3- Perils of Seas: The term "perils of the seas" refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include ordinary action of the winds and waves.

4- د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 127.

عليها في البحر، وأن يكون الفعل غير عادي أو ناشئاً عن صعوبات ملاحية، أي سببه الرحلة البحرية، كما ينبغي أن يكون الحادث قهرياً بمعنى غير متوقع<sup>1</sup> ولا إرادي وذلك هو جوهر الخطر المتمثل في خصيصة الغرر أو الاحتمال، وأخيراً أن تكون هناك صلة بين الفعل و الخطر الحاصل للأشياء المؤمن عليها.<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية: الأخطار البحرية في القانون الفرنسي

لم يميز المشرع الفرنسي بين الأخطار التي تنشأ عن البحر والأخطار التي تحدث أثناء تواجد السفينة في البحر، واشترط أن تكون القوة القاهرة هي سبب هذه الحوادث، وأن تربطها بالبحر صلة مكانية، وعلى هذا فإن مصطلح الأخطار البحرية نعني به كل الحوادث القهرية التي يمكن أن تصيب السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية.<sup>3</sup>

لقد عرفت فكرة الأخطار البحرية بشكل واسع في مجال النقل البحري وخصوصاً حين الحديث عن مسؤولية الناقل، إذ تعد أخطار البحر من أهم أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية،<sup>4</sup> وهو الحكم الذي ذهب إليه المشرع الجزائري في الفقرة " د " من المادة 803 من القانون البحري، وهو ذات الحكم الذي أشارت إليه المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن التي عقدت في بروكسل 1924<sup>5</sup> في مادتها الرابعة فقرة 2 ج 3 على أن " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها".  
ويلاحظ على هذا النص أنه اشتمل على عبارة " مخاطر البحر أو حوادثها"

1 - د. ثروت علي عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 216

2 - أشرف إسماعيل محمد العدوان، الخطر في التأمين البحري دراسة في القانون الأردني، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية 1999، ص 122

3 - Ripert G, droit maritime, op cit p 618

4 - نصت المادة 803 من القانون البحري على أنه " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناجمة مما يلي: ... - أخطار وحوادث البحر..."

5 - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 - 1964، ويبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة. أنظر د. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011-2012، هامش 3، ص 4



des périls, dangers ou accidents de mer وهي تؤدي معنى الأخطار البحرية، وقد استعمل النص أكثر من مصطلح للتعبير عن فكرة مخاطر البحر حتى يوفق بين الاتجاهات المتعارضة بين الدول المتعاقدة، وعلى الأخص الاتجاهين الفرنسي و الانجليزي.<sup>1</sup>

على أن إعفاء الناقل من المسؤولية يتحقق إذا نشأ الضرر عن فعل يعد حادثا فجائيا أو قوة القاهرة، ولكن يجب ألا يكون الناقل أو تابعيه قد تقاعسوا في أداء مهامهم في تجنب هذه الأخطار البحرية أو اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظ وسلامة البضاعة، وعلى ذلك فإن اعتبار العواصف والأعاصير قوة القاهرة يختلف باختلاف الفصل السنوي الذي تبحر فيه السفينة، وقد اعتبرت المحكمة العليا أن العاصفة في فصل الشتاء لا تعد قوة القاهرة، ومن ثم لا مجال لإعفاء الناقل من المسؤولية.<sup>2</sup>

ولقد ثار خلاف فقهي حول تفسير "عبارة الحادث الفجائي أو القوة القاهرة" التي أوردها المشرع الفرنسي في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من قانون 02 أبريل 1936 الخاص بنقل البضائع بحرا، عند تطرقه لحالات إعفاء الناقل من المسؤولية إذا نشأ ضرر عن فعل ناتج عنها، فأتجه فريق إلى اعتبار أن أخطار البحر تعد في الاتفاقية الدولية سببا لإعفاء الناقل، وبالتالي فإن نص المادة الرابعة لا بد وأن يفسر تفسيرا ضيقا، إذ يجب أن يكون الحادث المؤدي للإعفاء لا يمكن دفعه ولا يمكن توقعه في نفس الوقت.<sup>3</sup>

بينما اتجه فريق ثان إلى القول أن المشرع إنما قصد إدخال أحكام اتفاقية بروكسل في القانون الداخلي، وبالتالي فإن عبارة الحادث الفجائي أو القوة القاهرة، يجب أن يكون لها معنى أوسع من المعنى المعروف في القانون المدني، وذلك نظرا لخصوصية القانون البحري، لذلك فإن أخطار البحر تكون دائما حالة قوة القاهرة ولو كانت متوقعة.<sup>4</sup>

وقد مال القضاء الفرنسي إلى الأخذ بالرأي الأول في مفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي، إذ حكم بأن الأضرار التي تترتب عن عاصفة تم الإعلان عنها في النشرة الجوية، يفترض أن الربان قد اطلع

1 - د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 151

2 - قرار المحكمة العليا بتاريخ 19/05/1991، الملف رقم 77660/1993، العدد 3، ص 154.

3 - د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 152

4 - P. Emo, A propos de la fortune de mer, D.M.F, 1956, p 575 cite par, Arnaud montas, droit maritime, 2 éd., Vuibert 2015, p 220

عليها قبل انطلاق الرحلة، فإنها لا تعد من قبيل القوة القاهرة بالمعنى الوارد في نص المادة الرابعة المشار إليها سلفاً.<sup>1</sup>

وإجمالاً يمكن القول أن أخطار البحر في القانون الفرنسي تعني تعرض الأموال المؤمن عليها للضرر في البحر، سواء كان البحر سبباً مباشراً في هذا الضرر أو سبباً غير مباشر، أي أن الضرر لا تربطه بالبحر إلا صلة مكانية، وعلى العكس من ذلك فإن القانون الإنجليزي يقصد بأخطار البحر الأضرار التي يكون البحر سبباً مباشراً لها. غير أنه وإن اختلف القانونان في مسألة سبب الأخطار البحرية، فإنهما يتفقان في جوب أن تكون هذه الأخطار حالة من حالات القوة القاهرة.<sup>2</sup>

أما المشرع الجزائري فشأنه شأن المشرع الفرنسي لم يفرق بين أخطار البحر والأخطار البحرية الأخرى التي تصيب الأموال المؤمن عليها والتي لا علاقة لها بالبحر، وهو ما ذهب إليه في نص المادة 92 من قانون التأمينات التي نصت على "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"، وبذلك تكون نظرة المشرع الجزائري للأخطار البحرية نظرة عامة وشاملة، إذ لم يفرق بين الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة وبين الأخطار التي تصيب الأموال المؤمن عليها نتيجة وجودها في البحر.

### الفرع الثاني: الصفات المميزة للخطر البحري وبعض أنواع الخطر الأخرى

بعد بيان مفهوم الخطر البحري في القانون الإنجليزي والفرنسي وموقف القانون الجزائري الذي جاء مطابقاً للقانون الفرنسي في مسألة أخطار البحر، لا بد من الوصول إلى الصفات المميزة للخطر البحري عن غيره من الأخطار الأخرى وفقاً لما تم بحثه، وعلى ذلك لا بد من تحديد الصفات المميزة للخطر البحري (أولاً) ثم الصفة البحرية لبعض أنواع الخطر (ثانياً)

### الفقرة الأولى: الصفات المميزة للخطر البحري

لكي نكون أمام خطر بحري لا بد من توافر ما يلي:

<sup>1</sup> - appelle Algérie 20 mars 1953, D.M.F 1953 p.441

مشار إليه من قبل سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 153

<sup>2</sup> - د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 159

## أولاً: أن يكون الخطر متعلقاً بعملية نقل بحري

يقصد بذلك أن يتحقق الخطر البحري بإحدى عمليات النقل البحري، سواء تلك التي للسفينة والأموال المؤمن عليها بسبب البحر أو التي تقع لها أثناء وجودها في البحر، ويرى جانب من الفقه أن الخطر البحري يكون مرتبطاً بمراحل عمليات النقل البحري متى تحقق في عرض البحر، فالطابع البحري للخطر يمتد إلى الأخطار غير البحرية مادامت تابعة للأولى، الأمر الذي يضمن على المجموع الطابع الواحد.<sup>1</sup>

ولابد في هذا الصدد من تحديد المقصود بأخطار النقل، والتي تعني تلك الأخطار المحتملة التي قد تصيب الأموال المؤمن عليها أثناء نقلها من مكان لآخر، وهي أخطار تصيب أيضاً وسائل النقل والوسائل التي تساعد في عملية النقل،<sup>2</sup> وتصنف هذه الأخطار حسب نوع وسيلة النقل، فقد تكون بحرية، ونعني بها الأخطار التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها أثناء نقلها بطريق البحر، كالغرق والجنوح والتصادم والبلل، أو نهرية، وهي أخطار تقع للأموال المؤمن عليها أثناء نقلها بواسطة نهرية وهي أقل خطورة من تلك المتعلقة بالواسطة البحرية، أو برية، وهي الأخطار التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها عندما يتم نقلها بواسطة برية تكون مكتملة لعملية نقل بحري، أو جوية، وهي أخطار تتعرض لها الأموال المؤمن عليها عند نقلها جواً،<sup>3</sup> سواء كان النقل الجوي داخلياً أو خارجياً، وغالباً ما يتم تغطية هذه الأخطار بوثيقة تأمين خاصة، أو أخطار مختلطة،<sup>4</sup> ونقصد بها الأخطار التي قد تقع للأموال المؤمن عليها من فترة خروجها من مخازن المصدر (الشاحن) إلى حين وصولها إلى مخازن المستورد (المرسِل إليه)، وهو ما يصطلح عليه بشرط من المخزن إلى المخزن.<sup>5</sup>

## ثانياً: أن يكون الخطر متعلقاً بأطراف الرحلة البحرية

يقصد بذلك وجوب تعرض أطراف الرحلة أو الرسالة البحرية للخطر، ومعروف أن أطراف الرسالة البحرية هي، واسطة النقل وتشمل السفينة الناقلة والقوارب وكافة أوعية النقل البحري والأجسام العائمة

1 - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 239

2 - د. منى محمد عمار، د. علي السيد الديب، التأمين البحري، ج 1، جامعة القاهرة 1994، ص 6

3 - د. منى محمد عمار، د. علي السيد الديب، نفس المرجع، ص 7

4 - د. دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، رسالة دكتوراه جامعة جيلالي البابس سيدي بلعباس، 2014-2015، ص 118

5 - د. بديع أحمد السيفي، التأمين علماً وعملاً، بغداد، الطبعة الأولى 1972، ص 122.

التي تساعد وتكمل عملية الشحن والتفريغ والنقل والرّسو، أما الطرف الثاني للرسالة البحرية فهي الشحنة(البضائع) التي تحملها السفينة، وأما الطرف الثالث فهي أجرة النقل التي يستوفيه الناقل من الشاحن مقابل القيام بعملية النقل، وكذلك أية مسؤولية مدنية تجاه الغير يتعرض لها صاحب الأموال المؤمن عليها بسبب المخاطر البحرية.<sup>1</sup>

### ثالثا: أن يكون الخطر البحري ناجما عن الظواهر الاعتيادية ومرتبطا بقوة قاهرة

ينبغي أن ينتج الخطر البحري بفعل الظواهر الطبيعية الاعتيادية، كالتأمين على الأضرار الناجمة عن مياه البحر والرياح والأمواج، وهو يعد ذلك تأكيدا للصفة الاحتمالية للخطر البحري والتي سبق الحديث عنها عند تطرقنا للشروط العامة للخطر البحري،<sup>2</sup> إذ لا يمكن بأي حال من الأحوال التأمين على أخطار مؤكدة الوقوع، طالما أن المشرع الجزائري استبعد التأمين على الأخطار الظنية.<sup>3</sup>

### الفقرة الثانية: الصفة البحرية لبعض أنواع الخطر

سبق وأشرنا إلى أن الأخطار التي تصيب الأموال المؤمن عليها، قد تحدث في البحر وبسببه أو أن الضرر يلحق بتلك الأموال وهي على البحر، أي أنها ترتبط به بصلة مكانية لا غير، لذلك سوف نحاول من خلال هذا المطلب التطرق إلى الصفة البحرية التي تلحق ببعض الأخطار على الرغم من أن حالة الشك لا زالت تصاحبها فيما إذا كانت تعد أخطارا بحرية أم لا؟، ونقصد بالصفة البحرية لبعض أنواع الخطر، تلك الأخطار التي تلحق الأموال المؤمن عليها و المنقولة بطريق البحر، بحيث ينشأ عن ذلك ضررا يصيب تلك الأموال، ومنها، خطر المياه (الأمطار) (أولا)، الخطر محل إعادة التأمين (ثانيا)، خطر إفسار المجهز أو الشاحن (ثالثا)، خطر القرصنة (رابعا)، وأخيرا خطر السرقة (خامسا).

### أولا: خطر المياه (الأمطار)

ما من شك أن البضاعة المنقولة بحرا قد تكون عرضة للأمطار، فيترتب على ذلك تلفها كليا أو جزئيا، مما يدفع المؤمن له إلى مطالبة المؤمن بتعويضه عن ذلك الضرر، فهل تعتبر الأمطار خطرا بحريا؟

<sup>1</sup> - د. بديع أحمد السيفي المرجع السابق، ص 122

<sup>2</sup> - راجع الفرع الثاني من المطلب الثاني من المبحث الأول أعلاه.

<sup>3</sup> - راجع المطلب الأول من المبحث الأول في الفصل الثاني أدناه.

لا يمكن أن يثور هذا التساؤل إلا حين تخلو وثيقة التأمين من ذكر هذا الخطر، وغالبا ما لا تتضمن وثيقة التأمين ذلك، وذهبت بعض أحكام القضاء الفرنسي إلى اعتبار الأمطار خطرا بحريا، طالما حدث أثناء الرحلة البحرية، غير أنه يقع على المؤمن عبء إثبات زمن وقوعه، في حين بعض الأحكام الأخرى ذهبت إلى اعتباره حالة عادية من أحوال الطقس، وبالتالي عدم جواز اعتباره خطرا بحريا محلا للتأمين.<sup>1</sup>

والغالب أن يعتبر المطر خطرا بحريا متى خرج عن نطاق التوقع العادي، أي أنه يعد خطرا بحريا إذا كان غير متوقع أثناء الرحلة البحرية وترتب عليه ضرر للأموال المؤمن عليها. أما في حالة تضررها من المطر بسبب إهمال من الربان أو تابعيه، فإن المؤمن لا يتحمل مسؤولية تعويض المؤمن له عن خطر الأمطار، وبالتالي وجب عليه الرجوع على من كان سببا في وقوع الضرر مباشرة، ما لم تنص وثيقة التأمين على ضمان خطر الأمطار.

#### ثانيا: إعادة التأمين

كما سبق الإشارة إليه حين حديثنا عن التفرقة بين تعدد التأمينات وإعادة التأمين، حينما يبرم المؤمن عقد تأمين مع المؤمن له على ضمان أخطار بحرية قد تتعرض لها الأموال المؤمن عليها والتي تكون عادة أطراف الرسالة البحرية، أي وسيلة النقل، البضائع المنقولة، الأجرة، وقد تكون قيمة الأشياء المؤمن عليها كبيرة لا تستطيع شركة التأمين (المؤمن) تحمل التعويض،<sup>2</sup> فتلجأ إلى شركة تأمين أخرى عادة ما تكون ذات إمكانيات مالية أكبر منها تؤمن لديها لتتحمل معها أعباء التعويض الذي سوف تدفعه للمؤمن له حال تحقق الخطر المؤمن منه، ويأخذ هذا النوع من التأمين صفة الخطر البحري إذ لولا المخاطر الكبيرة التي دفعت المؤمن له إلى التأمين لدى المؤمن ولولا التعويضات الباهظة و المكلفة في كثير من الأحيان والمترتبة عن حالة وقوع الخطر البحري المؤمن منه لما لجأ المؤمن البحري للإبرام تأمين على تعويض التأمين الذي سوف يدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر.<sup>3</sup>

1 - د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 172

2 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط. الأولى 1999، ص 668

3 - أنظر أكثر تفصيلا الدراسة المتعلقة بإعادة التأمين المطلب الثاني من المبحث الثاني في الفصل الأول من الباب الثاني من هذه الرسالة.

## ثالثا: التأمين ضد خطر إعسار المجهز أو الشاحن

إن المخاطر التي قد تعترض الرحلة البحرية، سواء سفينة كانت أو بضائع منقولة، تثير مخاوف بعض الأطراف، منهم على وجه الخصوص دائني المجهز أو الشاحن، ولما كانت ذمة هؤلاء، أي الشاحن أو المجهز معرضة للإعسار الذي قد يستغرق كل أموالهم،<sup>1</sup> فإن ذلك يدفع بدائنيهم إلى اللجوء للتأمين على هذا الإعسار، والسؤال الذي يطرح في هذا الصدد حول طبيعة التأمين الذي يعقده دائن المجهز أو الشاحن ضد خطر إعسارهما، هل يعد خطرا بحريا يجوز التأمين عليه؟

لقد ذهب بعض الفقهاء إلى اعتبار التأمين الذي يعقده دائن المجهز أو الشاحن تأمينا بحريا، على اعتبار أن هلاك السفينة نتيجة خطر بحري، قد يؤدي إلى إعسارهما، وطالما أن الإعسار حدث نتيجة خطر بحري، فإن التأمين يعتبر بحريا، وقد انتقد هذا التوجه بسبب أن حق دائن المجهز أو الشاحن لا يقتصر فقط على السفينة والبضائع وإنما ينصب على كل أموال المدين، وعلى الرغم من هلاك السفينة أو البضائع فإن حق الدائن في استيفاء الدين يبقى ثابتا.<sup>2</sup>

ويجب التفريق هنا بين التأمين على إعسار المجهز أو الشاحن، وبين تأمين الدائن على السفينة، إذ يشترط في المؤمن له أن تكون له مصلحة في التأمين، ومتى أبرم دائن المجهز أو الشاحن تأمينا على السفينة محل الرحلة البحرية وهلكت نتيجة أخطار الملاحة، فإن ذلك يعد تأمينا بحريا، ولا جدال أن مصلحة الدائن المرتهن في التأمين على السفينة المرهونة قائمة، لتعلق حقه بما وهلاكها يعني انقضاء الرهن المقرر عليها،<sup>3</sup> لكن ما هو وضع الدائن العادي للمجهز أو الشاحن؟

الراجح أن الدائن العادي شأنه شأن الدائن المرتهن، فإن مصلحته تكمن في بقاء السفينة لا في هلاكها، وذهب البعض إلى القول أن الدائن العادي يستطيع أن يؤمن على بقاء يسر المدين، لأن في ذلك مصلحة له، والخطر الذي يشمل هذا التأمين هو الإعسار بنوعيه الحقيقي كالإفلاس، و المفترض كعدم الوفاء في الوقت المتفق عليه.<sup>4</sup>

1 - شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير 2010، جامعة الشرق الأوسط الأردن، ص 69

2 - د. سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 178

3 - Ripert (G), Droit maritime, op cit, p 522.

4 - د. أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 260

## رابعاً: التأمين من خطر القرصنة البحرية

أدى ازدهار التجارة البحرية قديماً إلى ظهور القرصنة كخطر يهدد السفن التجارية، لكن مع مرور الوقت تراجع هذا الخطر ليصبح وقوعه نادراً، غير أنه عاد للظهور في العصر الحديث بشكل جعل الكثير من الدول تعيد هذا القرصنة إلى قائمة الأخطار البحرية المؤمن عليها في وثائق التأمين، وفي هذا المنحى ذهب المشرع الجزائري إلى اعتبار القرصنة خطراً بحرياً لا يضمن المؤمن البحري عواقبه إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف<sup>1</sup>.

والجدير بالذكر أن المشرع الفرنسي نص على أن المؤمن لا يضمن خطر القرصنة في المادة L172-16<sup>2</sup>، كما أن وثائق التأمين الفرنسية أدرجت خطر القرصنة ضمن الأخطار الحربية التي لا يضمن المؤمن نتائجها إلا باتفاق خاص وهو ما ورد في وثيقة التأمين على السفينة<sup>3</sup> والمادة 48 من وثيقة التأمين على البضائع<sup>5</sup>. غير أن البعض يفرق بين القرصنة والقرصنة المنظمة، فالأولى يقوم بها قرصان يعمل لحسابه الشخصي ويثري على حساب السفينة والبضاعة وبذلك تعد خطراً بحرياً، أما الثانية فهي استيلاء على سفن الأعداء وتعتبر خطراً حربياً.

## خامساً: التأمين من خطر السرقة

لقد أثار المؤمنون الشك حول طبيعة خطر السرقة لكثرة وقوعه أثناء الرحلة البحرية، وذلك بغية التخلص من المسؤولية، نظراً لأهمية البضائع المنقولة وتعدددها، ولصعوبة مراقبتها لكثرة المتصلين بها،<sup>6</sup> غير أن ذلك كله لا يؤثر في شيء حول الطبيعة البحرية لخطر السرقة، طالما أنها تحدث على البحر وبمناسبة الرحلة البحرية، لكن ما يثير الانتباه أن المشرع الجزائري على غرار المشرع الفرنسي استبعد خطر السرقة من الضمان، ولم يشر إليه في الأمر 95-07 ولا في التعديل اللاحق بهذا الأمر، ولكن ذلك لا يمنع

<sup>1</sup> - نصت المادة 103 الفقرة الثالثة من الأمر 95-07 على " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف...3- القرصنة والاستيلاء... "

<sup>2</sup> - Art. L172-16 C.ass.f « L'assureur ne couvre pas les risques :...b- de piraterie... »

<sup>3</sup> - Art.1.2.3 de la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires du 1<sup>er</sup> janvier 2012« sauf convention contraire, en aucun cas ce contrat ne couvre les pertes, dommages, recours de tiers, coûts et dépenses résultants de ...6) Piraterie... »

<sup>4</sup> - Art.8 de la police française d'assurance maritime sur facultés « a)Guère civile ou étrangère ; hostilités ; représailles ;...et généralement tous accidents et fortune de guère ainsi que piraterie.. »

<sup>5</sup> - د.سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 180

<sup>6</sup> - Ripert (G), op cit, p 10

الاتفاق بين المؤمن البحري و المؤمن له من الاتفاق على ضمان خطر السرقة بالطريقة المناسبة لكليهما، أو يلجأ المؤمن له إلى تغطية خطر السرقة بمقتضى وثيقة تأمين مستقلة لدى مؤمن آخر ربما تكون نظير قسط مرتفع، مادام أنه ليس هناك ما يمنع من تأمين الأموال المنقولة بموجب وثائق تأمين متعددة ضد أخطار مختلفة.<sup>1</sup>

على خلاف ذلك نص القانون البحري الانجليزي في مادته الثالثة على خطر السرقة، واعتبره من بين الأخطار البحرية، لكن القاعدة التاسعة من وثيقة التأمين البحري الانجليزي استبعدت السرقة المرتكبة من قبل البحارة أو الركاب،<sup>2</sup> واعتبرت خطر السرقة المقصود، هو السرقة المصحوبة بالإكراه أو العنف. لقد أورد المشرع الجزائري نصا عاما بالنسبة للسرقة التي تقع على متن السفينة وأخضعها لأحكام القانون العام، وبذلك فإنه لم يحدد ممن يجب أن تصدر السرقة أو وجوب اقتراها بالعنف أو الإكراه، وبالتالي فإن النص جاء شاملا،<sup>3</sup> والحال هنا أن المؤمن يضمن التعويض على خطر السرقة في حال الاتفاق على تغطيتها، سواء اقترفت من البحارة أو الغير.<sup>4</sup>

### الفقرة الثالثة: إثبات الخطر البحري

حتى يتسنى للمؤمن له المطالبة بالتعويض عن الخسائر التي تلحق الأموال المؤمن عليها، سواء كانت سفينة أو بضائع، وجب عليه تبرير طلبه وإثبات ارتباطه بالمؤمن بموجب عقد تأمين بحري يغطي الضرر اللاحق بالسفينة أو البضائع المؤمن عليها نتيجة تحقق خطر بحري مؤمن ضد وقوعه، وما عليه في هذه الحالة سوى تقديم وثيقة التأمين وإثبات تنفيذه للعقد.<sup>5</sup> كما يقع على المؤمن له عبء إثبات المصلحة التأمينية، أي مصلحته في المحافظة على الأموال المؤمن عليها أثناء وبعد وقوع الخطر المؤمن منه، لذلك لا يكفي وجود عقد التأمين للدلالة على قيام مصلحة المؤمن له، بل يجب قيام علاقة بين المؤمن له والأموال

<sup>1</sup> - Ripert (G), op, cit.p 632.

<sup>2</sup> - 9. « The term “thieves” does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship’s company whether crew or passengers.”

<sup>3</sup> - نصت المادة 480 من القانون البحري الجزائري على انه " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج كل شخص على متن السفينة يعمد إلى اختلاس أو تخريب أو بيع أشياء ضرورية للملاحة أو للمناورة أو لأمن السفينة أو شحن وتفريغ السفينة، أو يتلف أو يبيع المواد الغذائية المشحونة بغرض تموين أشخاص على متن السفينة.

يعاقب على السرقة على متن السفينة طبقا لأحكام قانون العقوبات.

<sup>4</sup> - د. د. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم دمشق، 1976، ص 339

<sup>5</sup> - Ripert (G) op cit. p 517



المؤمن عليها، فتقوم المصلحة متى كان مستفيدا من بقاء الأموال المؤمن عليها ومتضررا من خسارتها أو هلاكها.<sup>1</sup>

طبقا لما هو معمول به في القواعد العامة، فإن عبء إثبات الضرر يقع على من يدعيه، وكأصل عام في التأمين البحري يقع عبء إثبات وقوع الخطر المؤمن ضده على عاتق المؤمن له،<sup>2</sup> ويلزمه في هذه الحالة إثبات أن الضرر الذي لحق الأموال المؤمن عليها، سواء كانت سفينة أو بضائع كان بسبب الخطر المؤمن منه والذي تغطيه وثيقة التأمين، ويمكن للمؤمن أن يدفع عنه المسؤولية بالقول أن الأضرار سببها خطرا مستبعدا، فيكون عليه بدوره إثبات ما يدعيه.<sup>3</sup>

ويعتبر من السهل إثبات الخطر البحري، إذ يفترض أن كل حادث يقع في البحر مصدره خطرا بحريا، وإثبات تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر يقصد به تحقق الأخطار المغطاة بموجب وثيقة التأمين في الزمان والمكان المحددين فيها، مادام أن الخطر المؤمن منه قابلا للتحقق، أي من وقت إبحار السفينة في حالة التأمين على السفن، ومن وقت تحميل البضاعة المؤمن عليها أو شحنها في حالة التأمين على البضائع، لذلك نفرق هنا بين حالتين:

حالة إثبات تعرض السفينة للخطر، وذلك من اليسير على المؤمن له إثباته إذ يكفي أن تكون السفينة في حالة إبحار وهو أمر ظاهر ومعروف عامة، كما يمكن الاعتماد على دفتر يومية السفينة والتقارير البحري، إذ تعد البيانات الواردة فيهما حجة على الموقعين عليها شريطة أن يكونا معتمدين من المصالح المعنية، أما في حالة ما إذا كان إبحار السفينة سابقا على عقد التأمين، فإن إثبات الخطر يقتضي أنه استمر طيلة مدة العقد.<sup>4</sup>

أما بالنسبة لحالة إثبات تعرض البضائع للخطر المؤمن منه والمضمون بموجب وثيقة التأمين، فيكفي إثبات شحنها على متن السفينة، ولعل سند الشحن يكفي كدليل إثبات على ذلك،<sup>5</sup> ويتطلب إثبات

1 - د. السيد أبو الفتوح حفناوي، الإثبات في التأمين البحري، دراسة مقارنة، شركة الإسكندرية للطباعة والنشر، ط. الأولى 1981، ص 601

2 - د. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 247

3 - د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 188

4 - د. السيد أبو الفتوح حفناوي، المرجع السابق، ص 610

5 - نصت المادة 749 ق.ب. ج على أنه "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها..."، ونصت الفقرة الأولى من المادة 761 ق.ب. ج على أنه "تعد وثيقة الشحن الموضوعية طبقا لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك."

المؤمن له حدوث الخطر المؤمن منه، أن يثبت أنه قد وقع في الزمان والمكان المحددين في وثيقة التأمين، كما يقع على عاتق المؤمن له أن يثبت السبب الذي أدى لوقوع الحادث الذي ألحق الضرر بالسفينة أو البضائع المؤمن عليهما، وهو أمر غاية في الصعوبة في مجال التأمين البحري خاصة إذا ساهم أكثر من خطر في تحقق الضرر، وهو أمر يسعى المؤمن من خلاله إلى التملص من دفع قيمة مبلغ التعويض.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: الحوادث البحرية

لقد اهتم المشرع البحري الجزائري بتنظيم الحوادث البحرية في الفصل الرابع من الباب الأول من الكتاب الأول تحت عنوان الحوادث البحرية وقسمها إلى أربعة أقسام، القسم الأول تضمن تصادم السفن في البحار، والقسم الثاني تضمن الخسائر البحرية، والقسم الثالث تضمن الإسعاف البحري والقسم الرابع و الأخير خصصه لإنقاذ حطام البحر، وذلك في نصوص المواد من 273 إلى المادة 383 من القانون البحري، و انطلاقا من هذا التقسيم الذي جاء به المشرع سوف نبحث ذلك في ثلاث فقرات، التصادم البحري(الفرع الأول)، الخسائر البحرية (الفرع الثاني) والمساعدة والإنقاذ (الفرع الثالث) على النحو التالي:

### الفرع الأول: التصادم البحري

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية في النقل البحري، وهي بذلك غالبا ما تكون معرضة لمخاطر الرحلة البحرية، إما بسبب تأثير الظروف المناخية السائدة وقت الرحلة، أو بسبب أخطاء بشرية، وهو الأمر الذي دفع بالمنظمة البحرية الدولية IMO إلى تبني العديد من القرارات و الاتفاقيات ، للحد من الحوادث التي تقع في البحر، ولعل من أهمها اتفاقية بروكسل المنعقدة في 23 سبتمبر 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية، ومعاهدة SOLAS<sup>2</sup> المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر، ومما لا شك فيه أن الحوادث البحرية بصفة عامة والتصادم البحري بصفة خاصة تعد من أهم العوامل التي تهدد سلامة النقل البحري،<sup>3</sup> كما أن حوادث التصادم البحري وما يصاحبها من خسائر بشرية ومادية في تزايد

<sup>1</sup> - شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، 71

<sup>2</sup> - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ( ) المعتمدة في 12 ديسمبر 2002 و المكتملة بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية والتي دخلت حيز التنفيذ في 1 جويلية 2004 و التي تلزم السفن و المرافق المينائية بإعداد خطط أمنية تستند لتقييمات أمنية.

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري فيه، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 12

مستمر، ونظرا للتقدم التقني في صناعة السفن الذي قلل من حالات التصادم لكنه لم يستطع التقليل من أضراره بحكم ضخامة السفن الحديثة وسرعتها العالية أثناء السير.

ويلاحظ أن معاهدة بروكسل 1910 لم تتعرض للاختصاص في مادة التصادم الأمر الذي أدى إلى عقد اتفاقية بروكسل في 10 ماي 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة البحرية الأخرى، و الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري وهي اتفاقية بروكسل المنعقدة في نفس التاريخ 10 ماي 1952، هذا إلى جانب أن التصادم يلحق الضرر بالسفينة الصادمة والسفينة المصدومة على السواء، وقد أظهرت الأبحاث التي أجريت من قبل العديد من المختصين في هذا المجال أن نسبة مساهمة العنصر البشري في حوادث التصادم تصل حوالي 80 بالمائة وذلك لقلة التدريب على استخدام التقنيات الحديثة التي أدخلت على السفن.<sup>1</sup>

وعلى ذلك سوف نتناول في دراستنا للتصادم البحري باعتباره خطرا بحريا يمكن التأمين ضد وقوعه، البحث في أحكامه العامة من حيث ماهيته كحادث بحري وما يتطلب لقيامه (الفقرة الأولى)، ثم البحث عن الأحكام الخاصة بالتصادم في التأمين البحري (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: الأحكام العامة للتصادم البحري

التصادم البحري خطر بحري كثير الوقوع<sup>2</sup> لا سيما مع الزيادة المضطردة للسفن وتنوعها واتصالها بخطوط منتظمة للإبحار ليس فقط في البحار، بل أيضا عند دخول المناطق الساحلية الضيقة أو عند الاقتراب من الموانئ، ونظرا لخطورة ما يترتب على التصادم البحري من أخطار تتعرض لها على وجه الخصوص البيئة البحرية، إذا نتج عنه تسرب لمواد سامة أو بتولية منقولة بحرا، من هذا المنطلق سوف نبين في النقاط التالية، تعريف التصادم البحري والشروط المطلوبة لقيامه، وأنواعه ثم نطاق تطبيقه.

### أولا: تعريف التصادم البحري

لقد عرف المشرع الجزائري التصادم البحري في المادة 273 ق.ب بأنه "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون

<sup>1</sup> - د. فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة الفكر، جامعة محمد خضر بسكرة، العدد 12 لسنة 2015، ص 166

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 402

الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم"، بل اعتبر من قبيل التصادم الارتطام الذي يحصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 274 ق.ب.ج.<sup>1</sup>

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد تبني نفس التعريف الذي جاءت به المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1910 والتي تعدد بالصفة البحرية دون اعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم، سواء كانت مياه البحر أو المياه الداخلية، ولم يقف تأثير المشرع باتفاقية بروكسل عند هذا الحد، بل امتد حتى فيما يخص الخسائر التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على متنها على إثر تنفيذ أو أعمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة، وهو ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة 274 ق.ب.ج.<sup>2</sup>

وفي نفس السياق تبني المشرع الفرنسي أحكام المادة الأولى من اتفاقية بروكسل، وهو ما جاءت به المادة الأولى من القانون رقم 67-545 المؤرخ في 7 جويلية 1967،<sup>3</sup> والجدير بالذكر أن المادة 274 ق.ب.ج. تعد ترجمة حرفية للفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون الفرنسي المشار إليه.

### ثانيا: شروط التصادم البحري

لا يختلف الأمر بالنسبة للشروط الواجب توافرها في التصادم البحري في القانون الجزائري عنه في معاهدة بروكسل لسنة 1910 وهو أن يحدث بين سفينتين أو بين سفينة وباخرة للملاحة الداخلية وأن يقع التصادم بين آليات عائمة وأن يكون الارتطام ماديا، وهو ما سنراه تباعا:

#### 1- أن يقع التصادم بين منشأتين بحريتين إحداهما سفينة

يجب أن يحدث التصادم بين منشأتين عائميتين، إحداهما سفينة بحرية<sup>1</sup>، أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية، ويقصد بالمنشأة العائمة السفينة البحرية المعرضة لمخاطر البحر، ويستبعد من

<sup>1</sup> - نصت الفقرة الثانية من المادة 274 ق.ب.ج. على "يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية"

<sup>2</sup> - نصت الفقرة الثالثة من المادة 274 ق.ب.ج. على "وتشبه كذلك بتصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو أعمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدك حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة"

<sup>3</sup> - Art.1 « En cas d'abordage survenu entre navire de mer ou entre navire de mer et bateau de navigation intérieur, les indemnités dues en raison des dommages causé aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément au disposition suivante, sans qu'il ait à tenir compte des eaux ou l'abordage s'est produit ». Voir ; www.cdmdroit.univ.f.cezanne.fr (L'abordage Maritime) par Niella

مفهوم السفينة كل جسم عائم أو منشأة طافية لا يعد سفينة، كالأرصفة والجسور العائمة، أو مراكب الملاحة الداخلية، كما يستبعد من مفهوم السفينة أيضا المنشآت التي تطفو أو تسير على البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية،<sup>2</sup> مثل الرافعات والصنادل والزوارق، وقد نص المشرع الجزائري صراحة على أنه لا يهم المكان الذي يقع فيه التصادم، كما أنه لم يحدد نوع السفن المتصادمة، وعليه فلا يهم ما إذا كانت تجارية أو للصيد أو للنزهة.<sup>3</sup>

## 2- أن يحصل ارتطام مادي بين منشأتين على الأقل

اشتطت المادة 273 ق.ب.ج لتطبيق أحكام التصادم البحري أن يحدث ارتطام مادي بين السفن أي أن يحدث احتكاك مادي بين المنشأتين، فلا يعد من قبيل التصادم البحري الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها، على أن تطبق أحكام التصادم ولو لم يحصل ارتطام مادي، ليشمل التعويض عن الضرر الذي تسببه سفينة لسفينة أخرى أو للأشخاص أو للأموال الموجودين على متنها أثناء تنفيذ حركة أو أعمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة، وهو ما أكدته الفقرة الأخيرة من المادة 274 ق.ب.ج، وهذا الحكم مستمد من أحكام المادة 123 من اتفاقية بروكسل 1910.

## 3- أن يقع التصادم بين منشأتين عائمتين

حتى يعتبر الحادث تصادما بحريا يجب أن يقع بين منشأتين أو آليتين عائمتين، فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت لا يعد ذلك تصادما بحريا، كأن تصطدم برصيف أو صخور، ففي مثل هذه الحالات تطبق القواعد العامة في المسؤولية،<sup>4</sup> وقد شبه المشرع الجزائري الآليات العائمة، بالسفن وبواخر الملاحة الداخلية لتطبيق أحكام التصادم البحري، وبهذا يكون المشرع الجزائري قد فصل فيما يخص هذه الآليات، إذ غالبا ما يثور التساؤل بشأن وضعها القانوني هل هي آلية عائمة معدة للملاحة سواء في البحر أو في

<sup>1</sup> - نصت المادة 13 من ق.ب.ج على "تعتبر السفينة 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"

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 30

<sup>3</sup> - د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف الإسكندرية، د.ت.ن (دون تاريخ نشر)، ص 317

<sup>4</sup> - د. محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، 2014، ص 71

المياه الداخلية ولو لم ينطبق عليها الوصف القانوني للسفينة الوارد في المادة 13 ق.ب.ج، أم أنها لا تعد كذلك.

إذن نخلص إلى القول أنه متى توافرت هذه الشروط كان الحادث خاضعا لقواعد وأحكام التصادم البحري، بغض النظر عن المياه التي وقع فيها، سواء كانت مياه البحر أو المياه الداخلية أو في الموانئ أو القنوات، كما يستوي أن تكون كلا من السفينتين المتصادمتين أو إحداهما في حالة حركة أو متوقفة، فهذا الظرف يؤثر فقط في إقامة الدليل على الخطأ دون أن يؤثر على تكييف الحادث.<sup>1</sup>

### ثالثا: أنواع التصادم البحري

يختلف حكم التصادم البحري باختلاف سببه وبالتالي فهو يشمل أنواع متعددة، كما أن نطاق تطبيقه فلا يشمل بعض السفن إذا كانت سببا في وقوع التصادم، وهو ما سوف نبينه تباعا كما يلي:

#### 1- أنواع التصادم البحري

يميز المشرع الجزائري بين أربعة أنواع من التصادم البحري وهي: التصادم بخطأ إحدى السفن، التصادم القهري والتصادم المشتبه في أسبابه، وأخيرا التصادم بسبب خطأ مشترك، وهو ما سنعرضه فيما يلي:

#### أ- التصادم بخطأ إحدى السفن (الخطأ المنفرد)

نصت المادة 277 ق.ب.ج أنه "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ..."، والمقصود بالأضرار هنا سواء تلك التي تلحق بالسفينة أو البضائع أو الأشخاص، والخطأ المقصود هو الخطأ الذي قد يرتكبه الربان في حال مخالفته لقواعد منع التصادم مع عدم إضاءة الأنوار لتحديد موقع السفينة ليلا، وقد ينسب الخطأ إلى المجهز، كعدم صلاحية السفينة للملاحة، أو يكون الخطأ منسوبا إلى المرشد الذي زود الربان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء،<sup>2</sup> غير أنه في هذه الحال يبقى الربان مسؤولا عن قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناوراتها رغم وجود المرشد الذي يظل المجهز

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 38

<sup>2</sup> - د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 592

مسؤولاً عن خطئه ولو كان الإرشاد إجبارياً، وهذا الحكم قرره المادة 05 من اتفاقية التصادم،<sup>1</sup> وهو نفس الحكم الذي أقره المشرع من خلال نص المادة 283 ق.ب.ج.<sup>2</sup>

ويفهم من خلال الفقرة الثانية لذات النص، أن المسؤولية قائمة في حالة التصادم الناشئ عن سوء التجهيز أو عدم كفايته وكذا نقص العتاد أو عدم صلاحيته لمواجهة الظروف المحيطة بالرحلة البحرية، وكذلك عدم كفاءة القيادة الملاحية أو نقص خبرتها لإنهاء الرحلة بسلام، أو عدم كفاية الطاقم الذي يسمح بتنفيذ المناورات، أو عدم مراعاة الأنظمة أو تدابير السلامة بسبب عدم العلم بها أو جهلها.

لا يختلف حكم المسؤولية المقررة في حالة التصادم الناتج عن خطأ منفرد عما هو عليه في القواعد العامة التي تقضي بإلزام من كان سببا في الضرر بالتعويض،<sup>3</sup> فإذا حدث تصادم سببه إحدى السفن كان تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ وهذا ما قرره المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل<sup>4</sup> وكذا الكثير من القوانين الوطنية منها القانون الجزائري. والخطأ هنا هو خطأ واجب الإثبات ولا يقوم على قرينة الخطأ المفترض في جانب الحارس، وهنا تكمن أهمية تكييف الحادث بوصفه تصادماً بحرياً أم لا، لأن اعتبار الحادث تصادماً بحرياً يؤدي إلى إلقاء عبء إثبات الخطأ على المدعي، أما إذا لم يعتبر كذلك خضع الحادث للقواعد العامة وهو ما تقضي المادة 136 ق.م.ج. بافتراض مسؤولية حارس الشيء.<sup>5</sup>

### ب- التصادم بسبب خطأ مشترك بين منشأتين

قد تشترك سفينتان أو أكثر في ارتكاب خطأ فيؤدي ذلك إلى التصادم، كخطأ عدم احترام قواعد تجنب التصادم، أو عدم احترام قواعد السير و المناورات أو القواعد الخاصة بالألوان وغيرها من صور الخطأ المعروفة في التصادم، ويثير هذا النوع من التصادم إشكالية على من تقع المسؤولية في هذه الحال، والواضح

<sup>1</sup> - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 408

<sup>2</sup> - نصت المادة 283 ق.ب.ج. على أنه " تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ مرشد حتى لو كان هذا الخطأ إجبارياً " ملاحظة ورد في آخر المادة النص العربي كلمة " ولو كان هذا الخطأ إجبارياً " و الأصح ولو كان الإرشاد إجبارياً، وهو ما يفهم من خلال النص الفرنسي.

Art. 283. C.M.A « La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas ou l'abordage est cause par la faute d'un pilote même lorsque celui-ci est obligatoirement. »

<sup>3</sup> - نصت المادة 124 ق.م.ج. على " كل فعل أيا كان، يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض "

<sup>4</sup> - نصت المادة الثالث من اتفاقية بروكسل على " إذا حصل التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فتلتزم السفينة التي ارتكبت ذلك الخطأ بتعويض الخسائر "

<sup>5</sup> - د. بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2008-2009، ص 84.

أن هناك اختلاف بين الأنظمة القانونية حول حكم المسؤولية الناجمة عن هذا النوع من التصادم، وهذا الاختلاف جعل اتفاقية بروكسل تضع حلا موحدا للقضاء عليه، وهو حل اتبعه الكثير من المشرعين ومن بينهم المشرع الجزائري.

طبقت اتفاقية بروكسل قاعدة النسبية التي مفادها أن كل سفينة مسؤولة بنسبة جسامه الخطأ الذي ارتكبته، واستثناء على هذه القاعدة هو توزيع المسؤولية بالتساوي وذلك في حال تعذر تحديد نسبة خطأ كل سفينة، وهو ما قرره في الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الاتفاقية التي نصت على أنه "إذا كان الخطأ مشتركا تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، على أنه إذا كانت الظروف لا تمكن من تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي" وهو نفس الحكم الذي تضمنته المادة 278 ق.ب.ج، التي قررت أنه إذا نتج التصادم بسبب خطأ مشترك لسفینتين أو عدة سفن فإن المسؤولية عن تعويض الأضرار توزع بينهم بحسب نسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منها، فإذا لم يمكن تحديد هذه النسبة وزعت المسؤولية على حصص متساوية بينها" وهو في الحقيقة تطبيق لقواعد المسؤولية التقصيرية في القواعد العامة.

### ج- التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه

التصادم القهري هو الذي ينشأ عن قوة قاهرة، أي غير متعمد ولا يمكن التنبؤ به ولا تفاديه بممارسة قدر معقول من العناية والمهارة، كارتفاع مفاجئ للمياه في الميناء أو وجود ضباب كثيف تستحيل معه الرؤية، فيقع تصادم بين سفینتين يتعذر نسبته لإحدهما.<sup>1</sup>

أما التصادم المشتبه في سببه أو المشكوك فيه فهو الذي يظل سبب وقوعه مجهولا ولا يمكن معرفته على وجه الدقة، هل هو ناتج عن قوة قاهرة أو خطأ ارتكبه أحد قادة السفینتين.<sup>2</sup>

ويلاحظ أن المشرع الجزائري جمع بين حكم التصادم القهري والتصادم المشكوك في سببه، حين نص في المادة 281 ق.ب.ج على أنه "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

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 407

<sup>2</sup> - تذهب أغلب أحكام القضاء في فرنسا على اعتبار الحادث مشتبه في سببه متى تناقضت تصريحات الریان أو كانت تقارير الخبراء متناقضة، وقد قضت محكمة استئناف بوردو بأنه عند وجود شهادات غير دقيقة ومعطيات غير ثابتة حول تصادم وقع اثناء ضباب كثيف عد هذا التصادم مشتبه في سببه. C.App.Bordeaux 25/01/1973, D.M.F 1973, p. 552، مشار إليه من قبل د. بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 69



أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"، هذا النص يتفق مع القواعد العامة في القانون الجزائري التي تقضي بأن القوة القاهرة تعتبر أحد أسباب دفع المسؤولية، ويمتد حكم القوة القاهرة إذا ظل سبب التصادم مجهولا أو مشكوك فيه، إذ القاعدة تقتضي ألا مسؤولية إلا إذا ثبت الخطأ، ومتى تعذر نسبة خطأ مؤكد إلى إحدى السفن المتصادمة انقضى أساس المسؤولية<sup>1</sup>.

أخيرا نشير إلى أن معاهدة بروكسل أقرت قاعدة تحمل الأضرار ممن تعرض للتصادم القهري حتى ولو كانت السفن راسية وقت الحادث، أما المسؤولية في حالة التصادم المشكوك في سببه فقد أقرت حكما يقضي بتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر، وهذا الحل الذي اعتمده في المادة الثانية بشأن التصادم القهري، أقرته كذلك بشأن التصادم المشتبه في سببه حيث نصت على أنه "إذا حصل التصادم عرضا أو كان ناشئا عن قوة القاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر على عاتق من أصابته".

#### رابعا: نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري

من المتفق عليه أن قواعد التصادم البحري تطبق على المسؤولية التقصيرية الناشئة عن تصادم منشأتين عائمتين، لكن قد يخضع التصادم أحيانا لأحكام المسؤولية العقدية، وذلك لوجود علاقة عقدية سابقة بين المنشأتين المتصادمتين، وهو ما يتحقق في حالة التصادم الواقع بين سفينة القطر والسفينة المقطورة، أو ما يقع بين السفينة المرشدة وسفينة الإرشاد على الرغم من الخلاف الواقع حول الطبيعة القانونية لعملية الإرشاد.<sup>2</sup> كما أنه يمكن أن تستثنى بعض السفن من نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري إن هي كانت سببا مباشرا أو غير مباشر في تصادم تسبب بضرر للغير.

فبالنسبة للتصادم الواقع في حالة القيام بعملية قطر أوضحت المادة 860 ق.ب.ج أن المجهز يلتزم بموجب عقد القطر ومقابل مكافئة بخدمات القطر بواسطة سفينة، وبهذا يكون المشرع قد فصل في طبيعة القطر واعتبره عقدا، وبالتالي فإن التصادم الحاصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة يخرج من نطاق أحكام التصادم البحري القائمة على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية، ليخضع لأحكام

<sup>1</sup> - د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 591.

<sup>2</sup> - د. بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 56.

المسؤولية العقدية، و هو الحكم الذي أخذت به اتفاقية بروكسل المتعلقة بالتصادم وذلك في مادتها العاشرة على عدم سريان أحكامها على ما ينشأ من التزامات نتيجة عقد نقل أو أية عقود أخرى.<sup>1</sup>

وقد أقر المشرع الجزائري المسؤولية التضامنية بين مجهزي السفينة القاطرة والسفينة المقطورة أمام الغير عن الأضرار الحاصلة خلال عملية القطر، ولا يسعهما التخلص من المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور نفسه أو حالة القوة القاهرة.<sup>2</sup>

أما التصادم الواقع بين سفينة الإرشاد والسفينة المرشدة فلا تنطبق أحكامه على التصادم الحاصل بين زورق الإرشاد والسفينة التي استخدمته لتسترشد به،<sup>3</sup> وقد نظم المشرع الجزائري أحكام إرشاد في المواد من 171 إلى 188 ق.ب.ج، وميز بين الإرشاد والإرشاد الإجباري، وتذهب غالبية التشريعات إلى تقرير مسؤولية مجهز السفينة محل الإرشاد عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء تأدية عمله تأسيسا على فكرة علاقة تبعيته للمجهز أثناء قيامه بعملية الإرشاد، وهذا ما عبر عنه المشرع الجزائري في نص المادة 183 ق.ب.ج التي قضت بأنه " يعتبر مجهز السفينة المرشدة مسؤولا تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة ".

غير أن المشرع وبموجب نص المادة 184 ق.ب.ج تحدث عن إمكانية إعفاء المجهز من المسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد فيما يخص الأضرار الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد متى ثبت خطأ متعمد (خطأ غليظ بتعبير المشرع) من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، وتبقى مسؤولية المجهز قائمة حتى في حالة الإرشاد الإجباري، وهو ما قرره أحكام المادة 283 ق.ب.ج المشار إليها سلفا، التي تتماشى أحكام مع ما هو مقرر في القانون بشأن المسؤولية عن فعل الغير،<sup>4</sup> ونشير إلى أن المسؤولية تبدأ

1 - نصت المادة 10 من اتفاقية بروكسل 1910 على أنه " مع الاحتفاظ بحق إبرام اتفاقيات أخرى لا تؤثر الأحكام الحالية على القواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفن كما هي مفروضة في كل بلاد ولا على الالتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى "

2 - نصت المادة 869 ق.ب.ج على أنه " يعتبر مجهزا السفينتين المقطورة و القاطرة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا أثبتنا بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة " .

3 - د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 589

4 - نصت الفقرة الأولى من المادة 136 ق.م.ج على أنه " يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها "

اعتباراً من وصول المرشد لحدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة.<sup>1</sup>

أخيراً نشير إلى أن المشرع قد استبعد تطبيق أحكام التصادم البحري رغم توافر شروطه، ويتعلق الأمر بالحكم الذي ذهب إليه في نص المادة 286 ق.ب.ج.<sup>2</sup> والتي بموجبها أخرج من نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري على سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ، إذا تسببت للغير في أضرار وذلك خلال الخدمات أو التمارين العسكرية في المياه البحرية المصرح بأنها مخطرة للملاحة، أي أنه في الحالات العادية غير تلك المذكورة في المادة 286، فهي تخضع لأحكام التصادم البحري وذلك ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 298 ق.ب.ج.<sup>3</sup>

### الفقرة الثانية: الأحكام الخاصة بالتصادم في التأمين البحري

سوف نتعرض في هذه الجزئية للمقصود بالتصادم البحري بوصفه خطراً بحرياً، ثم شروط التصادم في التأمين البحري، دون الخوض في أنواع التصادم التي سبق الإشارة إليها في الأحكام العامة للتصادم البحري وسنفصل ذلك كالتالي:

### أولاً: المقصود بالتصادم في التأمين البحري

كما أسلفنا اعتبر المشرع الجزائري التصادم من الحوادث البحرية، وهو بذلك لم يجد عما استقر عليه الكثير من المشرعين على غرار المشرع الإنجليزي، الذي اعتبره من حوادث البحر، وإن لم يذكره في قانون التأمين، وبالتالي يلزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو البضائع المؤمن عليها بسبب التصادم، ولكن هذا التأمين لا يغطي مسؤولية المؤمن له عن الأضرار اللاحقة بالسفينة

<sup>1</sup> - المادة 174 ق.ب.ج.

<sup>2</sup> - نصت المادة 286 ق.ب.ج على "لا تعد السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ مسؤولة تجاه السفن الأخرى عن الأضرار التي تحدث إثر وقوع تصادم، خلال الخدمات أو التمارين العسكرية في مدى المياه البحرية المصرح بأنها مخطرة للملاحة ولا يعني هذا المقتضى قواد هذه السفن من إلزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة"

<sup>3</sup> - نصت الفقرة الثانية من المادة 298 ق.ب.ج على "وتطبق أحكام هذا الفصل كذلك على السفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية"

الأخرى،<sup>1</sup> معنى ذلك أن يدفع المؤمن للمؤمن له تعويضا عن الضرر الذي لحق بالسفينة أو البضائع المؤمن عليها ، ولا يدفع للمؤمن أي مبلغ يكون قد دفعه هذا الأخير لتعويض السفينة الأخرى لتغطية مسؤوليته المدنية.

ويظهر مما تقدم أن تكييف الحادث ما إذا كان يعد تصادما بحريا أم لا، هو أمر بالغ الأهمية في تحديد مسؤولية المؤمن في تغطية المسؤولية التقصيرية للسفينة المؤمن عليها (السفينة الصادمة)، فالحادث الذي لا تنطبق عليه شروط التصادم المحددة في اتفاقية بروكسل والقانون البحري لا يخضع لأحكام الخطر البحري، ولكن يظل على الرغم من ذلك حادثا بحريا يتحمل المؤمن مسؤولية تغطيته،<sup>2</sup> وقد فرقت وثيقة التأمين الانجليزية بين مسؤولية المؤمن في حالة التصادم و الارتطام والاحتكاك، إذ اعتبرت أن المسؤولية في الحالة الأولى تشمل أضرار السفينة المؤمن عليها و مسؤولية المؤمن له المدنية عن الأضرار اللاحقة بالسفينة الأخرى إذا كان الخطأ راجع لهذه الأخيرة أو خطأ مشترك.

أما في حالة الارتطام و الاحتكاك، فإن مسؤولية المؤمن تقتصر على تعويض المؤمن له عن الأضرار اللاحقة بالسفينة المؤمن عليها، هذا ما لم يكن هناك اتفاق مخالف أو قام المؤمن له بتغطية مسؤوليته لدى أحد نوادي الحماية و التعويض.<sup>3</sup> كما أنه في القانون الفرنسي ثار خلاف في البداية عند تحديد المقصود بالتصادم Abordage في التأمين البحري، فذهب رأي إلى أن معنى التصادم في التأمين البحري يختلف عن معناه كحادث من الحوادث البحرية ووفقا لهذا الرأي لا بد من الخروج عن التفسير التقليدي للتصادم وذلك بالقول أن التصادم لا يعني فقط اصطدام سفينتين، بل يعني أيضا اصطدام السفينة بجسم ثابت كالرصيف مثلا أو بجسم عائم ليس له الوصف القانوني للسفينة كالحطام.<sup>4</sup>

بينما اتجه الرأي الآخر نحو القول بأن التصادم في التأمين البحري يأخذ نفس المعنى كحادث من الحوادث البحرية، وبالتالي وجب أن يحصل الارتطام مع منشأة لها الوصف القانوني للسفينة شريطة أن

<sup>1</sup> - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 198

<sup>2</sup> - نبيل محمد مختار، التأمين البحري، منشأة المعارف 2009، ص 382

<sup>3</sup> - د. بهاء بيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط. الأولى 2009، ص 402

<sup>4</sup> - Ripert (G), op cit, p 621

يكون التصادم مصحوبا بدرجة من العنف،<sup>1</sup> واعتبروا أن مصطلح التصادم متى ورد في وثيقة التأمين فهو يعني التصادم بين سفينتين، ولا يضمن المؤمن التصادم مع جسم عائم أو ثابت إلا بنص صريح يرد فيها. ويبدو أن الخلاف بين مختلف الآراء حسم لصالح الرأي الأول نظرا لما تضمنته المادة 8-173 L<sup>2</sup> من قانون التأمين البحري الفرنسي وما ورد في وثيقة التأمين الفرنسية على السفن في فقرتها الثالثة من المادة الأولى، إذ أن كلاهما اعتبر أن المؤمن ضامن في حالة رجوع الغير على المؤمن له، في حالة التصادم أو الارتطام الواقع بين منشأتين سفينتين أو جسم عائم أو ثابت،<sup>3</sup> وهو كذلك نفس الحكم الذي جاءت به وثيقة التأمين الفرنسية و اعتبرت أن المؤمن ضامن لرجوع الغير على المؤمن له في حدود رأس المال المساوي للقيمة المتفق عليها للسفينة، وأضافت المادة الأولى من وثيقة التأمين البحري الفرنسية على جميع الأخطار في البند الثاني من الفقرة الأولى، أنه تعد مضمونة مطالبات الغير ضد السفينة المؤمن عليها بسبب تصادمها مع سفينة أو مركب للملاحة الداخلية أو ارتطام السفينة المؤمن عليها ضد كل جسم أو منشأة ثابتة أو عائمة.<sup>4</sup> وقد أخذت محكمة مرسيليا التجارية بفرنسا بهذا الرأي في حكمها الصادر في 29 جويلية 1932.<sup>5</sup>

باستقراء الأحكام القانونية الواردة في الأمر 95-07 لاسيما المادة 132 منه، يتضح أن موقف المشرع الجزائري جاء متمشيا مع ما ذهب إليه المشرع الإنجليزي والفرنسي على وجه التحديد، إذ تضمن النص المشار إليه نفس الأحكام التي جاءت في نص المادة 8-173 L من قانون التأمين الفرنسي،

<sup>1</sup> - - Ripert (G), op cit, p 621.

<sup>2</sup> - Art. L173-8 C.ass.f « A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.»

<sup>3</sup>- Art.1/2, de la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires du 1<sup>er</sup> janvier 1998 modifié le 1<sup>er</sup> janvier 2002 « dans la limite de la valeur agréée, les recours de tiers exercés contre le navire pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieur, une unité ou un engin flottant, ou pour heurt du navire assuré... »

<sup>4</sup> - Art.1.1.2. De la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires -tous risque- a 'exclusion des navires de pêche, de plaisance et des navires en constriction, du 1<sup>er</sup> janvier 2012 « Sont garantis, conformément aux dispositions et exclusions du présent contrat, les recours de tiers exercés :

a) Contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieur, ou pour heurt du navire assuré contre tout objet ou structure fixe ou flottant»

<sup>5</sup> - مشار إليه من قبل د.سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، الهامش رقم 3، ص 327.

بخصوص ضمان المؤمن تعويض الأضرار المترتبة على عاتق المؤمن له نتيجة طعون الغير بسبب تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم، باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.<sup>1</sup>

### ثانياً: شروط تغطية المسؤولية عن التصادم في التأمين البحري

من المتفق عليه أن التأمين البحري صناعة انجليزية ولما كان الحال كذلك فمن البديهي أن يكون للقضاء الانجليزي دور في تطوره، ومن هذا المنطلق ونظراً لموقف هذا القضاء في توسيع تفسير التصادم، قام مجمع مكنتي التأمين في لندن بتوسيع التغطية لوثيقة التأمين البحري النموذجية، فوضع شروطاً خاصة بتغطية المسؤولية المدنية للمؤمن له عن حوادث التصادم<sup>2</sup> انقسمت في مجملها إلى ثلاثة أنواع هي: المسؤولية عن حوادث التصادم أو ما يسمى بشرط التصادم (R.D.C) Running Down Clause، وشرط التصادم بخطأ مشترك (Both to Blame Collision) B.B.C.C، وشرط تصادم السفن الشقيقة (Sister Ship Clause) (SSC)، وعلى هذا سوف نتطرق لهذه الشروط الخاصة فيما يلي:

#### 1- شرط التصادم (التصادم بخطأ السفينة المؤمن عليها)

من البديهي أن تتحمل السفينة المتسببة في حدوث التصادم تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة الأخرى المتضررة، وهو حكم أقرته اتفاقية بروكسل 1910 المتعلقة بالتصادم في المادة الثانية منها، غير أن الاتفاقية لم تتعرض لتفاصيل الخسائر التي تتحملها السفينة الصادمة أو المخطئة، لذلك وجب القول هنا بإعمال القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية، فالطرف الذي أخطأ عليه تحمل تعويض الطرف المتضرر وفقاً لقاعدة فاته من كسب وما لحقه من خسارة، معنى ذلك أن يشمل التعويض كل أنواع الخسائر التي تلحق السفينة المتضررة سواء كانت خسائر فعلية تلحق السفينة نفسها أو الأموال المؤمن عليها التي كانت على متنها، أو الخسائر التبعية<sup>3</sup> كما هو الحال بالنسبة للتأخير والتوقف عن العمل، على ألا تتجاوز مسؤولية المؤمن في كل الأحوال ثلاثة أرباع قيمة تأمين السفينة، ويكون المؤمن مسؤولاً ضمن هذه الحدود عن تعويض المبالغ التي تترتب على المؤمن له نتيجة تعرض السفينة الأخرى لخسارة عامة بسبب

<sup>1</sup> - نصت المادة 132 من الأمر 95-07 على ما يلي: يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له، في حالة طعن الغير عليه، نتيجة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص."

<sup>2</sup> - د. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 403

<sup>3</sup> - د. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، نفس المرجع، ص 404

محاولتها تجنب التصادم، بما في ذلك مصاريف عملية الإنقاذ والمكافئة، وهذا وفقا لما نصت عليه الفقرة الأولى من البند الثامن من وثيقة التأمين الانجليزية هياكل السفن.<sup>1</sup>

## 2- شرط التصادم بخطأ مشترك

أقرت المادة الرابعة الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل بشأن التصادم، قاعدة النسبية عند تقسيم المسؤولية بين السفن المتصادمة، فإذا كان الخطأ مشتركا تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة خطورة الأخطاء التي ارتكبتها، غير أنه إذا لم تسمح الظروف بتحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة فتقسم المسؤولية بالتساوي، وهذه القاعدة أقرها المشرع الجزائري في الفقرة الأولى المادة 278 ق.ب.ج.<sup>2</sup> وبموجب هذه القاعدة تلتزم كل سفينة بتعويض الأضرار الحاصلة بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها، فإذا تعذر تحديد هذه النسبة أو تبين أن الأخطاء متساوية وزعت المسؤولية على حصص متساوية بين السفن المتصادمة، وبذلك يكون كل مؤمن مسؤولا عن تعويض أصحاب السفينة المؤمنة لديه بقدر مسؤوليتهم عن الأضرار التي لحقت السفينة الأخرى، ويحل محلهم في الرجوع على أصحاب السفينة الأخرى لاسترداد ما دفعه من تعويض.

ويكون أصحاب البضائع المؤمن عليها في التصادم المشترك ملزمين بتعويض مالك السفينة بمقدار مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحملة على السفينة الأخرى وليس له الحق في الرجوع على مؤمن السفينة الأخرى. أما أصحاب البضائع فيمكنهم الرجوع بما دفعوه لمالك السفينة على مؤمنهم. وبذلك يكون مؤمن البضائع هو الذي يغطي المسؤولية الناتجة من التصادم المشترك بموجب شرط التصادم المشترك.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - " The Underwriters agree to indemnify the Assured for three fourth any sum or sums paid by the assured to any other person or persons by reason of the assured becoming legally liable by way of damages for (1) loss of or damage to any other vessel or property thereon (2) delay to or loss of use any such other vessel or property thereon, (3) general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon., where such payment by the assured is in consequence of the insured vessel coming into collision with any other vessel."

<sup>2</sup> - نصت الفقرة الأولى من المادة 278 ق.ب.ج. على انه " إذا نتج التصادم بسبب خطأ مشترك لسفینتين أو عدة سفن فإن المسؤولية عن تعويض الأضرار توزع بينهم بحسب نسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبتها كل منها، فإذا لم يمكن تحديد هذه النسبة وزعت المسؤولية على حصص متساوية بينها"

<sup>3</sup> - بهاء بيهج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، المرجع السابق، ص 136

## 3- شرط السفينة الشقيقة

قد يحدث التصادم بين سفينتين مملوكتين لنفس الشخص أو تكونان تحت إدارة واحدة، وفي هذه الحالة يضطر المالك لتحمل الأضرار التي تصيبهما لوحده، ونظرا لجسامة الأضرار التي تنتج عن هذا النوع من التصادم الواقع بين سفينتين أو سفن تابعة لنفس المالك أو المجهز، فغالبا ما تسير هذه السفن على نفس الطرق البحرية مما يجعلها عرضة للتصادم بنسبة كبيرة، ويؤدي هذا الوضع عند تحققه إلى جعل المالك في موقف سيء بالنظر لما سيلحق به من خسائر هائلة لأنه لا يتصور مقاضاة المالك لنفسه ولا رجوع المؤمن على المؤمن له في حال دفع له التعويض، لذلك وجد شرط السفينة الشقيقة، إذ بموجبه تعامل السفينتان في حال تصادمهما كما لو كانتا مملوكتين لشخصين مختلفين،<sup>1</sup> وذلك من أجل تحديد تحديد مسؤولية المؤمن الذي يتحمل تغطية الضرر الحاصل، سواء كان التصادم مشتركا أو بخطأ منفرد من إحدى السفينتين، ويتم تحديد مبلغ التعويض الذي يدفعه المؤمن من طرف محكم، يتفق عليه المؤمن والمؤمن له، كما يقرر هذا الشرط تطبيق نفس الأحكام على خدمات الإنقاذ التي تقدمها السفينة الشقيقة وكذلك هو الحال بالنسبة لمكافآت الإنقاذ.<sup>2</sup>

## الفرع الثاني: الخسائر البحرية

تعتبر الخسائر البحرية نظام بحري أصيل يستمد من ضرورات الملاحة البحرية و الميل نحو تفادي الأخطار و التقليل من آثارها المالية، ومما لا شك فيه أن السفينة في البحر تتعرض لمخاطر عدة جراء التغيرات الجوية وما يتبع ذلك من أمواج وعواصف، قد تؤدي إلى خطر غرق السفينة في الماء وغرقها يعني غرق الأشخاص والبضائع التي تحملها، وهذا يعني كذلك وجود علاقة طردية بين نجاة السفينة والبضائع، فإما النجاة معاً أو الغرق معاً، ولكن لا يعني غرق البضاعة بالضرورة غرق للسفينة.

إن الخطر الذي تتعرض له الرسالة البحرية قد يدفع بالربان إلى التضحية بجزء من حمولتها وإلقائها في البحر،<sup>3</sup> لضمان السلامة العامة للرحلة البحرية، فيترتب على ذلك خسائر على هذه التضحية، قد تكون خاصة فيتحملها من تصيبه دون غيره، وهي التي تحدث عنها المشرع في نص المادة 304 من

1 - بقاء ببيع شكري، التأمين في التطبيق والقانون القضاء، نفس المرجع، ص 139.

2 - د. سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 352.

3 - DMF, janvier 2010, Lamy, 22



ق.ب.ج بأنها " تعدد خسائر خاصة كل الأضرار و الخسائر و المصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حملتها أو شحنتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة.

إن الخسائر الخاصة يتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد أو التعويض."، ومثالها الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب خاص بها أو بسبب العاصفة أو الجنوح ونفقات إنقاذ البضاعة.<sup>1</sup>

أما الخسائر البحرية المشتركة فهي التي أوردتها في نص المادة 300 ق.ب.ج، لذلك سوف تنصب دراستنا على الحديث عن الأحكام العامة للخسائر البحرية المشتركة كحادث بحري وما ينبغي لقيامه (الفقرة الأولى) ثم نتطرق للأحكام الخاصة للخسائر البحرية في التأمين البحري (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: الأحكام العامة للخسائر البحرية المشتركة

إذا كانت الخسارة الخاصة لا تثير أية صعوبة قانونية تذكر، إذ تجرئ بشأنها القواعد العامة فيتحملها من تصيبه فقط كمالك الشيء أو من دفع المصاريف،<sup>2</sup> والذي يحق له الرجوع على من تسبب له في الضرر، وهذا ما نصت عليه المادة 304 ق.ب.ج المشار إليها سابقا، لكن الأمر يختلف بالنسبة للخسائر البحرية المشتركة، من هذا المنطلق سوف نبين في النقاط التالية، تعريف الخسائر البحرية المشتركة وأساسها القانوني وشروط قيامها وأنواعها.

### أولاً: تعريف الخسائر البحرية المشتركة

الخسائر المشتركة أو العامة هي الأضرار التي تحصل اختياراً في حالة الخطر وكذلك المصاريف التي تنفق عن قصد في مثل هذه الظروف من أجل السلامة العامة ويشترك في تحملها المجهز والشاحنون.<sup>3</sup>

أو هي الخسارة المادية التي تصيب السفينة أو البضائع وأيضا المصاريف الاستثنائية التي تنفق على أي منها وهي تلحق كل أصحاب المصالح في الرحلة البحرية،<sup>4</sup> وكلمة خسائر Avarie لها مدلول واسع،<sup>5</sup>

1 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ص 434

2 - د. عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص 621

3 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 434

4 - أ- محمود سام الخضري، الخسائر البحرية ودور مكاتب مراقبة البضائع في الحد من الخسائر، رسالة ماجستير، جامعة أسيوط. 1982، ص 10

5 - René Rodiere et pierre Lureau, Traité générale de droit maritime, évènements de mer, DALLOZ, Paris 1979, p 476

فهي تدل على جميع الخسائر والأضرار التي تحدث أثناء الرحلة البحرية، سواء كانت مادية تلحق بالسفينة أو البضائع أو المصاريف الاستثنائية التي يتم دفعها لوصول الرسالة سالمة.

وعرفها المشرع الجزائري في نص المادة 300 ق.ب.ج بقوله "تعد خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها"، وهذا التعريف الذي جاء به المشرع مطابق لما هو وارد في قواعد مؤتمر هامبورغ 1974 المعروفة اصطلاحاً بقواعد يورك وأنفرس<sup>1</sup> حول تنظيم المساهمة في الخسائر المشتركة،<sup>2</sup> على أن هذه القواعد ليس لها طابع الإلزام فهي تستمد قوتها من اتفاق ذوي الشأن عليها وفقاً للطريقة التي التزمتها جمعية القانون الدولي لتوحيد القانون البحري.

ليس من العدل في شيء أن يتحمل طرف لوحده أعباء الضرر الناتج عن تضحيته في سبيل نجاة السفينة أو البضائع الأخرى التي على متنها، لذلك أوجدت القواعد البحرية نظام الخسائر البحرية المشتركة كوسيلة لتوزيع الضرر بين جميع أطراف الرحلة البحرية، وهي تعد قاعدة أصلية تتضمن خروجاً عن القواعد العامة في المسؤولية، لأن كل الأطراف أصحاب المصلحة بما فيهم المضرور يتحملون الخسائر.<sup>3</sup>

### ثانياً: الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة

يقوم نظام الخسائر البحرية المشتركة على فكرة توزيع الخسائر بين مجموعة من الأشخاص غير مسؤولين في الأصل عن الأضرار الناتجة عن حوادث مفاجئة في أداء قيمة هذه الأضرار دون أن تتم استشارتهم، وهم ملزمون بدفع قيمة الضرر كلما كانت لهم مصلحة في إحداثه، والمقصود بهم كل من الشاحنين والناقل، فالناقل الذي ألقى بأجزاء من سفينته يحق له الرجوع على الشاحنين بالتعويض عن جزء من هذه الخسارة التي استفادوا منها، إذ لولا التضحية التي قدمها الناقل أو أحد الشاحنين الذي

<sup>1</sup> - قواعد يورك وأنفرس، هي قواعد دولية تعنى بنظام الخسائر البحرية المشتركة، سميت كذلك نسبة لمدينتي الأولى مدينة يورك بإنجلترا والثانية أنفرس مدينة بلجيكا.

<sup>2</sup> - جاء تعريف الخسائر المشتركة في المادة " أ " من قواعد يورك وأنفرس بأنه " يوجد فعل الخسائر المشتركة عندما فقط عندما تتم تضحية استثنائية أو مصروفات استثنائية عن قصد وبشكل معقول من أجل السلامة المشتركة بغرض اتقاء خطر الأموال المعرضة لمخاطر بحرية مشتركة "، أنظر د.علي بن غانم، المرجع السابق، ص 67، 68،

<sup>3</sup> - د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان. الأردن، ط. الأولى 2002، ص 219

ألقيت بضاعته لما نجت بضائع الشاحنين الآخرين، لهذا تعددت الآراء الفقهية حول الأساس القانوني لهذه المشاركة وانقسمت إلى ثلاثة آراء هي:

### 1- نظرية الإثراء بلا سبب:

اعتمد بعض الفقهاء على أن نظرية الخسارة المشتركة هي تطبيق لنظرية الإثراء بلا سبب، فلا يجوز لشخص أن يثري على حساب الغير دون وجود سبب مشروع لهذا الإثراء، وبناء على ذلك فإن الأشخاص الذين أنقذت بضائعهم نتيجة تصرف الربان،<sup>1</sup> قد أثروا على حساب من ألقى بضائعهم، ولهذا يحق للشاحنين الذين ألقى بضائعهم الرجوع على من أثروا على حسابهم بالتعويض بمقتضى نظرية الإثراء بلا سبب.<sup>2</sup>

ولكن عيب على هذا الرأي أن عملية الإلقاء في البحر فيها خسارة فعلية محققة لجانب، أي افتقار في الذمة المالية ولكن لا يوجد بالمقابل زيادة في الذمة المالية للشاحنين الآخرين والقاعدة في الإثراء بلا سبب تتطلب توفر شرطين أساسيين وهما افتقار ذمة مالية للمثري على حسابه في مقابل زيادة في الذمة المالية للمثري وفي نظام الخسائر البحرية المشتركة لا يتوفر الشق المرتبط بالزيادة في الذمة المالية للشاحنين الآخرين، لأن عدم التعرض للهلاك لا يعد من قبيل الإثراء وإذا كانت نظرية الخسائر المشتركة محض تطبيق للإثراء بلا سبب لكان من الواجب أن يؤخذ بها في النقل البري أسوة بالنقل البحري ولكن الواقع غير ذلك.<sup>3</sup>

### 2- نظرية اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين

يذهب أصحاب هذا الرأي إلى القول بأن الأساس القانوني لنظرية الخسائر المشتركة إنما هو اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر فالتضحية الاختيارية ببعض الأموال التي يقوم بها الربان من أجل إنقاذ باقي الأموال إنما يقوم بها من أجل المصلحة العامة وبوصفه ممثلاً للمجهز والشاحنين معا

1 - د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 628

2 - د. محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، ط. الأولى 1996، ص 331

3 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 438

نظراً لاتحاد المصالح الذي ينشأ منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة، وهذا الاتحاد يقوم على مجابهة أخطار البحر.<sup>1</sup>

ورغم أن هذا الحديث فيه نوع من الصحة إلا أنه مردود وذلك لكون الربان ليس ممثلاً قانونياً عن الشاحن ولا سيما عندما يكون الشاحن موجود على ظهر السفينة مع البضاعة فالربان في هذه الحالة لا يمكن اعتباره ممثلاً عن الأصل في حالة وجود الأصيل وخاصة عندما يرفض الشاحن إلقاء بضاعته ورغم ذلك يتم إلقاؤها ولهذا فإن فكرة التمثيل في اتحاد المصالح لا يمكن الأخذ بها.

### 3- الخسائر المشتركة تطبيق لاتفاق ضمني بين المجهز والشاحن

يرى هؤلاء أن نظرية الخسائر المشتركة هي نظام بحري أصيل يتضمن خروجاً عن القواعد العامة،<sup>2</sup> ويقوم على اتفاق ضمني بين المجهز والشاحن يشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية.<sup>3</sup> ويستندون في ذلك إلى أن التطور التاريخي الذي مر به نظام الخسائر البحرية المشتركة قد عزز فكرة الاتفاق الضمني حيث كان يجب على الربان وفقاً لقنصلية البحر وأحكام أوليرون أن يقوم الربان باستشارة الشاحنين أو ممثليهم قبل القيام بأية تضحية في سبيل السلامة العامة،<sup>4</sup> مما يشجع على الاعتقاد بأن أساس المساهمة في الخسائر المشتركة هو وجود عقد ضمني بين المجهز والشاحنين،<sup>5</sup> وأما الشاحنون الذين لا يسافرون مع بضائعهم أدى ذلك إلى اعتبار الربان ممثلاً قانونياً عن الشاحنين والمجهز وله بناءً على الاتفاق الضمني أن يتصرف وقت الضرورة بما تحتاجه هذه الضرورة.

غير أن هذا الكلام غير دقيق لعدم إمكانية الاتفاق على عدم المساهمة في الخسائر المشتركة لأنها من القواعد الآمرة في القانون البحري، كما أنه لا يمكن اعتبار المشاركة في الخسائر المشتركة تعود لاتفاق ضمني بين الشاحن والمجهز وذلك لوجود نص صريح بالقانون يقرر هذه القاعدة.

1 - د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 628 - أنظر كذلك د.علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 535، كذلك

Pierre Bonassies, Christian scapel, Droit maritime LGDJ delta 2006, p. 354

2 - د. طارق جمعة سيف، الخسائر البحرية المشتركة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، 2004، ص 20.

3 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 439

4 - Jean pierre beurrier, Droit maritime, Dalloz, 2eme Ed, 2008, p.516.

5 - IDEM.

وعلى ذلك يمكن القول أنه وإن اختلف في تفسير العلاقة القانونية التي تربط بين الشاحن المضحي ببضاعته وبين المستفيدين من هذه التضحية لضمان سلامة الرحلة<sup>1</sup>، فمن الواضح بما لا يدع مجالاً للشك أن نظام الخسائر البحرية المشتركة، يعد من أهم الأنظمة القانونية للقانون البحري، وبمرور الوقت أصبحت تدرج قواعد هذا النظام في الكثير من التشريعات الحديثة، ولعل من بينها التشريع البحري الجزائري، كما أصبح يدرجها الأطراف في تعاقداهم<sup>2</sup>.

### ثالثاً: شروط الخسائر البحرية المشتركة

إن العمل بنظام الخسائر البحرية المشتركة متوقف على تحقق شروط محددة، ولعل ما هو متفق عليه منها هو وجود خطر مشترك يهدد الرحلة البحرية، وأن تكون هناك تضحية اختيارية من قبل الربان أو من يقوم مقامه، وأن تكون التضحية من أجل السلامة العامة، هذا إلى جانب اشتراط بعض الفقه لتحقيق النتيجة المفيدة، وهذا ما نوضحه بإيجاز فيما يلي:

#### 1- أن يكون هناك خطر مشترك يهدد الرحلة البحرية

يجب وجود خطر يهدد السفينة ولا يفترض في هذا الخطر أن يكون حالاً، بل يكفي أن يكون ممكناً، كما لا يشترط أن يكون حقيقياً، بل يكفي أن يكون ظنياً<sup>3</sup>، لأن اشتراط الخطر الحقيقي مطلقاً، فإنه يقيد الربان مما قد يؤدي إلى عدم إمكانية تدارك الخطر في حينه، لذلك فإنه يكفي أن يكون استخلاص حالة الخطر معقولاً في الظروف التي يكون بها الربان، إلا أنه من الناحية الأخرى يجب أن يكون الخطر الذي يواجه الربان لا يزال مجرد خطر، فإذا كانت الخسارة قد تحققت بالفعل قبل تدخل الربان بإرادته فإن هذه الخسارة لا يمكن اعتبارها من الخسائر المشتركة بل هي خسارة خاصة تقع على عاتق من يتحملها على أساس أنها قوة قاهرة، ولا يشترط في الخطر أن يهدد سلامة كل الرحلة البحرية، بل يكفي تهديد جزء منها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - Ripert, (G), op.cit.p 184.

<sup>2</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 74

<sup>3</sup> - د. مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، د.س.ن، ص 441

<sup>4</sup> - د. عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف الإسكندرية، 2005، ص 365

## 2- أن تحدث تضحية اختيارية من الربان أو من يقوم مقامه أثناء الرحلة البحرية

من الضروري أن تكون التضحية التي يقوم بها الربان أو من يقوم مقامه اختيارية أي عن قصد ومعقولة، أي غير مبالغ فيها وهو ما يعني أن تكون متناسبة مع الخطر، وتكون هذه التضحية في صورة رمي بعض البضائع للتخفيف من وزن السفينة لإعادة تعويمها مثلا، أما الضرر الذي يقع بفعل الغير كما في حالة التصادم فلا يعد من الخسائر المشتركة، بل يمكن حينها الرجوع على من تسبب في الضرر، ولا تعد من قبيل الخسائر المشتركة، الأضرار و الخسائر غير المباشرة أو التي نتجت عن تأخر السفينة أو الفرق في ثمن البضاعة أو خسارة الصفقة، وهذا ما نصت عليه المادة 302 من ق.ب.ج.

## 3- أن يقصد الربان من التضحية سلامة الرحلة

يجب أن تكون التضحية التي يقوم بها الربان من أجل نجاة وسلامة الرحلة،<sup>1</sup> والمقصود هنا أن تتحقق بالتضحية سلامة عامة للسفينة والبضائع، إذ لولا التضحية لهلكنا معا، فإذا تمت التضحية بقصد إنقاذ أشخاص أو بضاعة معينة دون وجود خطر يهدد الرحلة البحرية فلا مجال للحديث عن الخسائر البحرية. أما إذا لحق السفينة ضررا نتيجة وجود ثقب فيها ظهرت أثناء الرحلة بفعل الصخور مثلا وخشي الربان تسرب المياه إليها وبالتالي غرقها مع البضاعة، فقام باللجوء إلى أقرب ميناء لإصلاحها تجنبا لغرقها وما عليها من بضائع، فإن مصاريف تصليحها تعد من قبيل الخسائر البحرية المشتركة.<sup>2</sup>

ونشير إلى أن بعض الفقهاء الفرنسيين خصوصا يضيفون شرطا آخر إلى جانب الشروط السابقة، وهم يرون ضرورة أن تكون هناك نتيجة مفيدة تتحقق من وراء قيام الربان بعملية التضحية الاختيارية وإلا فما الجدوى منها، واستندوا في ذلك إلى نص المادة 423 من ق.ت.ج.ف التي مفادها أنه إذا القيت البضائع في البحر ولم تنج السفينة فلا حاجة لتوزيع الخسائر على الإلقاء،<sup>3</sup> ويبدو من ظاهر نص المادة 318 ق.ب.ج، أن المشرع الجزائري مال نوعا ما إلى هذا الجانب إذ اعتبر أنه لا مجال لأي مساهمة في حالة الهلاك العام للفوائد المرتبط بالرحلة<sup>4</sup>، غير أن جانبا آخر من الفقه لا يقر ذلك ولا يرى أن تحقق

<sup>1</sup> - د. ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، د.د.ن، 1978، ط. الثانية، ص 49

<sup>2</sup> - Ripert (G) « Le classement en avaries communes des frais de relâche forcée » D.M.F.1954,p 191

مشار إليه من قبل ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص 49.

<sup>3</sup> - André Raffi, les avaries maritimes, société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales 1952, 2eme Ed, p.54

<sup>4</sup> - نصت المادة 318 ق.ب.ج على أنه " في حالة هلاك عام للفوائد المرتبطة بالرحلة فلا محل لأي مساهمة "

النتيجة المفيدة شرطا لقيام الخسائر المشتركة ومنهم العميد Ripert الذي أصّل لنظام الخسائر المشتركة على فكرة إتحاد المصالح<sup>1</sup>، وعلى ذلك هنالك من يرى أن قرارات الرّبان الخاصة بالتضحية الاختيارية يجب أن يتحملها كل ذوي الشأن ولو لم تنتج عنها أي نتيجة مفيدة، وهذا ما أخذت به قواعد يورك وأنفوس لسنة 2004، التي اكتفت أن تكون التضحية لأجل السلامة العامة<sup>2</sup>، وهو ما أكدته المادة 24 من قانون 67-545 الخاص بحوادث البحر الذي سبق الإشارة إليه.

#### رابعاً: أنواع الخسائر البحرية المشتركة

نصت المادة 301 ق.ب.ج. على أنه "لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار و الخسائر التي تصيب ماديا الأموال المرتبطة بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون هذه الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة"، استناد إلى هذا النص يكون المشرع الجزائري قد حدد أنواع الخسائر البحرية المشتركة، وهو نفس الحكم الذي جاءت به قواعد يورك وأنفوس<sup>3</sup> وقانون 67-545 الفرنسي<sup>4</sup> وعلى ذلك سوف عن خسائر الأضرار وهي الأضرار المادية اللاحقة بالبضائع المشحونة أو السفينة، ثم خسائر النفقات أو الخسائر النقدية وهي النفقات الاستثنائية التي يدفعها الرّبان لضمان سلامة الرحلة.

#### 1- الخسائر المادية

يقصد بها تلك الخسائر التي تصيب البضائع أو السفينة من أجل السلامة العامة، وتقسم إلى نوعين الأول الأضرار اللاحقة بالبضائع والثاني الخسائر اللاحقة بالسفينة.

#### أ- الأضرار اللاحقة بالبضائع

لا تثير الخسائر اللاحقة بالبضائع شكاً في طبيعتها فإذا ألحق الرّبان أضراراً بالبضائع لضمان السلامة العامة للرحلة البحرية وجب على الجميع أن يشتركوا في تحمل هذه الخسارة، لكن ما المقصود

<sup>1</sup> - Ripert (G), Droit maritime, op cit, 2251 p

<sup>2</sup> - د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 633.

<sup>3</sup> - Règle C : 1) « seuls les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquences directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune »

<sup>4</sup> - Art 26 la loi 67-545 « seront seuls en avarie commune et pertes atteignant matériellement les matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine ».

بالبضائع، إذ أن المشرع الجزائري لم يورد تعريفا لها، لذلك وجب الرجوع إلى تعريفها الوارد في اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، حيث نصت المادة الأولى الفقرة "ج" منها على أنه "تشمل الأموال الأشياء والمواد من أي نواع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون فعلا نقلت بهذه الطريقة" ونصت المادة الأولى الفقرة الخامسة من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بنقل البضائع بحرا على أن عبارة البضائع تشمل أيضا "الحيوانات الحية والبضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا، كما يمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات عندما تكون مقدمة من طرف الشاحن لحماية البضائع"، وعليه فإن البضائع هي تلك القيمة المالية التي تنقل على ظهر السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ بجميع أنواعها.<sup>1</sup>

### 1- الرمي في البحر:

يعتبر هذا النوع هو الأقدم في التاريخ البحري بل هو أساس نشوء موضوع الخسائر البحرية المشتركة التي وردت في قانون رودس وفي القوانين التي لحقته، ويتحقق هذا النوع عندما يقوم الربان بإلقاء جزء من البضاعة المشحونة في البحر لتخفيف حمولة السفينة في حالة الخطر الذي يواجه السفينة أثناء الرحلة وتجمع التشريعات البحرية على اعتبار الإلقاء في البحر يعد من قبيل الخسائر المشتركة إلا إذا كانت هذه البضائع قد شحنت على ظهر السفينة بشكل يخالف العرف والعادة إن لم يكن الشاحن حسن النية وإثبات حسن النية يقع على عاتق الشاحن نفسه، وتلك البضائع التي لم يجرر بها سند شحن أو التي قدم عنها تصريح كاذب.

ويظهر جليا أن المشرع الجزائري قد استثنى نوعين من حالات رمي البضائع، الأولى البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا لأحكام المادة 774 ق.ب.ج،<sup>2</sup> والحالة الثانية متعلقة بالبضائع التي

1 - د. حريز أسماء، الخسائر البحرية المشتركة، رسالة دكتوراه، جامعة وهران، 2015-2016، ص 84

2 - نصت المادة 774 الفقرة الأولى ق.ب.ج على ما يلي: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاما ومتعارفا عليه بموجب العموم"



لم تحرر بشأنها وثيقة شحن أو وصل من الرّبان أو التي قدم بشأنها تصريحاً كاذباً وهذا يتفق مع نص المادة 316 ق.ب.ج.<sup>1</sup>

## 2- استعمال البضائع كوقود:

قد يلجأ الرّبان إلى استعمال البضائع المشحونة كوقود بغرض إكمال الرحلة، في حال تعرضت السفينة للخطر تعتبر من قبيل الخسائر البحرية المشتركة،<sup>2</sup> متى كانت السفينة قد زودت بالوقود الكافي عند بدء الرحلة البحرية أما إذا كان نفاذ الوقود راجع لخطأ المجهز أو الرّبان،<sup>3</sup> فإنه يحق لأصحاب البضائع الرجوع على المجهز بقيمة بضائعهم.

## 3- الأضرار الناشئة عن إطفاء الحريق:

إذا عمد الرّبان وبسبب حريق شب في السفينة إلى إغراق بعض البضائع في الماء لمنع انتشار الحريق حتى لا تحترق السفينة والبضائع الأخرى، فتصاب البضائع أو جزء منها بأضرار نتيجة أعمال الإطفاء، تكون من ضمن الخسائر البحرية المشتركة أما تلك البضائع التي احترقت فإنها لا تعتبر من ضمن الخسائر البحرية المشتركة، فأى ضرر ينتج عن عملية الإطفاء يكون من الخسائر المشتركة أما ما ينتج من ضرر بسبب الدخان أو الحرارة فإنه لا يعد من الخسائر المشتركة.<sup>4</sup>

## 4- هلاك البضائع الموضوعة على الصنادل لتخفيف حمولة السفينة:

عندما يقوم الرّبان بتخفيف حمولة السفينة عند مواجهتها لخطر معين، وذلك بتفريغها من السفينة وشحنها في قوارب بدل إلقاءها في البحر،<sup>5</sup> وذلك عند جنوح السفينة من أجل إعادة تعويمها وقد ينتج عن هذا التفريغ للبضائع تلف يصيبها، ناتج عن التفريغ وإعادة الشحن فهي تعد من الخسائر البحرية المشتركة.

<sup>1</sup> - نصت المادة 316 الفقرة الأولى ق.ب.ج على ما يلي: " لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة الأضرار والهلاك و المصاريف التي أصابت البضاعة والتي لم

تحرر لها وثيقة الشحن أو وصل من الرّبان أو التي تم التصريح بها عمدا بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية.

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 396 - أنظر القاعدة التاسعة من قواعد يورك و أنفرس 2004.

<sup>3</sup> - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 447

<sup>4</sup> - بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2012-2013، ص 56

<sup>5</sup> - د. بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص 57

**ب- الأضرار اللاحقة بالسفينة**

إن تحقيق السلامة العامة قد يتطلب أحيانا التخلص من بعض أجزائها، وهي عمل اختياري يقوم به الرّبان، وهذا ما سوف نراه تباعا:

**1- التضحية بملحقات السفينة:**

تعد تضحية الرّبان بملحقات السفينة من أجل سلامة الرحلة البحرية عند تعرضها للخطر من قبيل الخسائر المشتركة، كأن يقوم الرّبان بإلقاء بعض أجزاء السفينة في البحر بقصد تخفيف حمولتها أو أن يستخدم بعض هذه الأجزاء كوقود للسفينة عند نفاذ الوقود الكافي الذي كان في السفينة،<sup>1</sup> وإن لم يعد يتصور حدوث ذلك في الوقت الراهن نظرا لاستخدام السفن الوسائل التقنية الحديثة لتسييرها في البحر.

**2- جنوح السفينة وتعويمها**

قد يضطر الرّبان إلى أن يجنح بالسفينة عمداً بقصد تفادي خطر أكثر جسامة من أجل إنقاذها أو إنقاذ البضائع، وفي هذه الحالة فإن الأضرار التي تلحق بالسفينة تعد من قبيل الخسائر البحرية المشتركة، وكذلك الحال بالنسبة لنفقات تعويم السفينة في البحر لتفادي غرقها يعد خسارة مشتركة،<sup>2</sup> وقد اعتبرت القاعدة الخامسة من قواعد يورك و أنفرس 2004، التي الخسارة الناتجة عن جنوح السفينة عمداً للشاطئ من أجل السلامة العامة سواء كان حتمياً أو غير حتمي تدخل ضمن الخسارة المشتركة.

**3- الأضرار التي تحدث للسفينة لإنقاذ البضائع:**

قد تلحق بالسفينة أضراراً نتيجة قيام الرّبان بإحداث أضرار بها عند تعرضها للخطر من أجل السلامة العامة، كأن يقوم الرّبان عمداً إلى فتح ثغرة في السفينة لإخراج البضائع منها عند تعذر إخراجها من السطح بقصد إنقاذ الحمولة والسفينة معاً،<sup>3</sup> فتعتبر من قبيل الخسائر مشتركة .

**4- الأضرار الناتجة عن زيادة سرعة السفينة:**

تعد من الخسائر البحرية المشتركة الأضرار التي تلحق بالسفينة، الزيادة في السرعة إذا كان الهدف من وراءها تفادي حادث مع سفينة أخرى أو الابتعاد عن مناطق صخرية، أو نتج عن هذه السرعة

<sup>1</sup> - د. حرير أسماء ، المرجع السابق ، ص 94

<sup>2</sup> - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, dalloz, 1997 p 484

<sup>3</sup> - د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط. الأولى، 1999، ص 229

أضراراً لحقت بالسفينة أو آلاتها ومحركاتها تعتبر هذه الأضرار من الخسائر البحرية المشتركة متى كان الغرض منها إنقاذ السفينة والحمولة من ضرر واقع أو محتمل الوقوع.<sup>1</sup>

## 2- الخسائر النقدية

تعتبر المصاريف الاستثنائية التي ينفقها الرّبان لسلامة الرحلة البحرية هي الصورة الغالبة للخسائر البحرية المشتركة في وقتنا الحالي،<sup>2</sup> إذ لم تعد المخاطر البحرية تدفع الرّبان إلى رمي البضاعة في البحر أو إلى استعمال ملحقات السفينة كوقود، فهو يستطيع عن طريق الوسائل الحديثة أن يحصل على مختلف أنواع المساعدة والخدمات التي يواجه بها الخطر. فهذه النفقات لا تعتبر من الخسائر المشتركة إلا إذا كانت بطبيعتها مصاريف استثنائية غير عادية، أو أنفقت نتيجة حادث استثنائي، ويمكن إجمالها في النقاط التالية:

### أ- النفقات الاستثنائية:

هي مصاريف ذات طابع استثنائي صرفها الرّبان على غير عادته،<sup>3</sup> لسلامة الرحلة وما كانت لتصرف في الرحلة العادية وإنما صرفت لأسباب استثنائية وهذه النفقات هي:

#### 1- مصاريف تعويم السفينة:

يعد جنوح الرّبان بالسفينة عمداً من أجل المنفعة المشتركة من قبيل الخسائر البحرية المشتركة وكذلك الأمر بالنسبة لنفقات التعويم الذي قام به الرّبان، ولا تعد مصروفات تعويم السفينة خسائر بحرية مشتركة إذا كان جنوح السفينة بسبب قوة قاهرة، كما لو كان ذلك الجنوح بسبب عاصفة دفعت السفينة إلى الجنوح، إلا إذا كان هناك خطر يهدد السفينة عند بقائها جانحة.<sup>4</sup>

#### 2- مصاريف الإنقاذ أو الإسعاف

تقتضي قواعد الملاحة البحرية تقديم المعونة من سفينة لأخرى مهددة بالخطر على أن لا يشكل هذا الإنقاذ خطر على سلامة السفينة المنقذة أو طاقمها وذلك في مقابل مكافئة تدفعها السفينة التي تم إنقاذها إلا إذا رفضت السفينة المتضررة المساعدة، وهذه المكافئة التي دفعت للسفينة المنقذة تعد من قبيل

<sup>1</sup> - د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983، ص 308

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 438.

<sup>3</sup> - René Rodiere, Emmanuel Du Pontavice, Op. Cit, p 485

<sup>4</sup> - د. عادل علي مقدادي، المرجع السابق، ص 231

الخسائر البحرية المشتركة ومثال ذلك، قطر السفينة بسبب توقفها في عرض البحر ولم يد باستطاعتها مواصلة الرحلة، ومثل هذه المصاريف التي تصرف على الإنقاذ تعتبر من أكثر صور الخسائر البحرية شيوعاً.<sup>1</sup>

### ب- النفقات الناجمة عن حادث فجائي:

تعتبر هذه النفقات في الظروف الطبيعية من النفقات العادية للرحلة البحرية، ولكنها تدخل ضمن الخسائر المشتركة إذا تم إنفاقها بسبب وقوع حادث استثنائي ومنها:

#### 1- نفقات الرّسو الإجباري

الرّسو هو توقف السفينة في الميناء المقرّر لها سواء كان بسبب نهاية الرّحلة البحرية، أو أنه محطة من محطاتها للتزود بالوقود أو الغذاء أو شحن وتفريغ بعض البضائع، وهو يعرف بالرّسو العادي، أما الرّسو الذي لم يكن متوقعاً، وإنما لجأ إليه الرّبان من أجل السلامة العامة للرّحلة البحرية، كأن يقوم الرّبان بإرساء السفينة في ميناء معين لإصلاح المحركات التي تعطلت، وذلك بغرض إنقاذ الحمولة والسفينة معاً.<sup>2</sup>

#### 2- نفقات القطر

للدخول إلى الميناء أو الخروج منه تحتاج السفن إلى مساعدة سفينة أخرى لقطرها، و قد نصت المادة 860 ق.ب.ج على أنه "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة"، فقد تتعرض الرحلة البحرية إلى خطر ما يهدد سلامتها، كأن تعطل محركات السفينة ولا تستطيع مواصلة الرّحلة فيطلب الرّبان قطر السفينة للميناء القريب، فإن نفقات القطر تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة.<sup>3</sup>

#### 3- أجور الرّبان والبحارة ونفقات غذائهم

تعد أجور الرّبان ونفقات غذاء وأجور البحارة وعلاجهم من المصروفات العادية للرحلة والتي يتحملها المجهز، إلا أنه إذا صرفت هذه النفقات جراء حادث استثنائي فإنها تعتبر نفقات استثنائية تخضع لنظام الخسائر المشتركة، كأن ترسو السفينة بصفة إجبارية بغرض إصلاحها بسبب ناتج عن خسارة

1 - د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 568

2 - د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 569.

3 - د. عادل علي مقدادي، المرجع السابق، ص 232

مشتركة، فإن أجور البحارة ومؤنهم خلال فترة الإصلاح تعتبر من الخسارات المشتركة، أو أن يقوم الرّبان بتغيير خط سير الرحلة لتفادي الخطر، الأمر الذي يؤدي إلى طول مدة الرحلة وبالتالي زيادة النفقات المترتبة للملاحين فتعد ضمن الخسارات المشتركة.

### الفقرة الثانية: الأحكام الخاصة بالخسائر البحرية في التأمين البحري

لم يأت المشرع الجزائري في قانون التأمينات على ذكر تعريف للخسائر البحرية كخطر يؤمن ضد وقوعه، واكتفى في القسم الثاني منه بتحديد مجال ضمان المؤمن، حيث نص على تغطية هذا الأخير للأضرار المادية التي قد تلحق وبحسب الأحوال، الأموال و البضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباشرة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد.<sup>1</sup>

والخسائر البحرية من وجهة نظر التأمين البحري، هي ما يلحق الشيء المؤمن عليه من فقد أو تلف أو ضرر بسبب ما يتعرض له من حوادث ناشئة عن الملاحية، سواء كان الشيء سفينة أو بضائع منقولة أو أموالا أخرى أم أجور شحن، أو الضرر الذي يلحق تلك الأشياء بسبب تنفيذ المخاطرة البحرية،<sup>2</sup> كما تشمل الخسائر البحرية في مفهومها كل ما ينفقه المؤمن له لدفع الخطر عن الأموال المؤمن عليها أو محاولة إنقاذها، وكذا التكاليف المالية التي تقع على عاتقه بموجب التضحيات والنفقات الاستثنائية التي ينفقها الرّبان لحماية الرحلة البحرية.<sup>3</sup>

وعلى هذا الأساس سوف نبحت في هذا الخصوص الخسائر الكلية بنوعيتها الحقيقية والحكمية أو التقديرية ثم الخسائر الجزئية بأنواعها الخاصة و المشتركة (العامة)، وفقا للترتيب التالي:

### أولاً: الخسائر الكلية Pertes Totale

نصت المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه " إذا اختار المؤمن له التخلي، كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و 143 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> - المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> - د. عبد الله الهلّباوي، التأمين البحري والجوي، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، 2009، ص 123

<sup>3</sup> - بهاء مجيب شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 281

ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الحسائر الكاملة بدون انتقال الملكية..."، تأسيسا على هذا النص يظهر أن المشرع خير المؤمن له بين المطالبة بالتعويض عن خسارته الكلية مع احتفاظه بما تبقى من الأموال المؤمن عليها، أو بين التخلي عن المال المؤمن عليه لفائدة المؤمن وأخذ مبلغ التأمين كاملا.

وتعرف الخسارة الكلية بأنها خسارة مادية تؤدي إلى هلاك الشيء دون إمكانية استرداده، أو هي خسارة مؤدية إلى فقدان الشيء المؤمن عليه لقيمته،<sup>1</sup> وقد تكون هذه الخسارة حقيقية، وقد تكون خسارة حكومية.

### 1- الخسارة الكلية الحقيقية

لم يتعرض المشرع الجزائري للخسارة الكلية بصفة صريحة في النصوص القانون المتعلقة بالتأمين البحري، لكن ذلك لا يمنعنا من استخلاصها من بعض الفقرات الواردة في بعض النصوص، ولعل منها ما أورده الفقرة الثانية من المادة 115 من الأمر 95-07 المشار إليها سابقا، والتي مفادها أن يدفع المؤمن المبلغ المؤمن عليه بكامله في حالة قبوله تخلي المؤمن له عن الأموال المؤمن عليها، أو عن طريق الخسارة الكلية دون انتقال الملكية. وبخلاف المشرع الجزائري حدد المشرع الانجليزي تحديدا دقيقا حالات الخسارة الكلية وعددها في أربع حالات هي:

● حالة هلاك الشيء المؤمن عليه وقد يكون هذا الهلاك كلياً، أو يلحقه ضرر يصعب معه

إرجاعه لحالته الأولى، كغرق السفينة أو تحولها لحطام، أو تلف البضائع وهلاكها بسبب الحريق.<sup>2</sup>

● حالة فقدان الشيء المؤمن عليه لخصائصه ومواصفاته الأصلية التي يراد استعماله فيها، حيث

يجعله مختلفا عما تم التأمين عليه، كفساد الأغذية بسبب المياه واستحالة استهلاكها.

● حالة فقدان المؤمن للأموال المؤمن عليها فقداناً كلياً أثناء نقلها واستحالة استرجاعها،

كتعرضها للسرقة في البحر.

● حالة فقدان السفينة وعدم وصول أخبارها في مدة معقولة، فعندئذ يمكن اعتبار الخسارة

الناجئة خسارة كلية حقيقية إذا كان سببها المباشر حادث مؤمن منه.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 261.

<sup>2</sup> - بهاء مجيب شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 288

بهذا يمكن القول أن المشرع ترك المجال واسعا لتفسير النصوص القانونية في تقدير نوع الخسارة، ومع أن ذلك لا يغني عن ضرورة النص بصورة واضحة وجلية على حالات الخسارة الكلية نظرا لما يثيره الأمر من تفسيرات متباينة في كثير من الأحيان لنفس النص.

## 2- الخسائر الكلية الحكمية

الخسارة الكلية التقدير أو الحكمية هي كل خسارة للشيء المؤمن عليه تميز للمؤمن له ترك الشيء للمؤمن نظير دفعه مبلغ التأمين كاملا،<sup>2</sup> ولم يستخدم المشرع الجزائري مصطلح الخسائر الكلية التقديرية أو الحكمية لكنه تحدث عن معناها عند تعرضه لحالات التخلي، سواء المتعلقة منها بالسفينة أو البضائع. وبين أنه يمكن للمؤمن له التخلي عن السفينة عند فقدانها كلياً أو عند عدم إمكانية إصلاحها لتكون صالحة للملاحة من جديد، أو عند تجاوز المبلغ الضروري لإصلاحها 3/4 قيمتها المقبولة وقت العقد أو عند انعدام أخبارها لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، على أن يمدد هذا الأجل في حالة الحرب.<sup>3</sup> كما أجاز المشرع التخلي عن البضائع في حالة فقدانها الكلي، أو تعرضها لخسارة أو تلف يفوق 3/4 قيمتها، أو بيعها أثناء الرحلة بسبب تلفها الكلي أو الجزئي، وإذا تعذر توجيه البضائع بأية وسيلة نقل خلال مدة ثلاثة أشهر، أو في حالة انعدام أخبار السفينة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر وتمدد الأجل لستة أشهر في حالة الحرب.<sup>4</sup>

1 - بهاء بيج شكري، التأمين في التشريع والتطبيق والقضاء، المرجع السابق، ص 519.

2 - بهاء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 291

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

1- فقدان الكلي للسفينة،

2- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها،

3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري 3/4 القيمة المتفق عليها،

4- انعدام أخبار السفينة مدة تزيد على ثلاث (3) أشهر، وإذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر."

4 - نصت المادة 143 من الأمر 95-07 على ما يلي: "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له ان 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،

إن تخلي المؤمن له عن الأموال المؤمن عليها يسمح له بالحصول على مبلغ التعويض كاملاً في مقابل ذلك، حيث تنتقل ملكية الأموال المؤمن عليها إلى المؤمن، ولا يتم ذلك إلا باتفاق الطرفين المؤمن والمؤمن له،<sup>1</sup> وهذا النظام المتميز دليل على خصوصية التأمين البحري عن غيره من الأنظمة الأخرى. إذن يمكن القول أن الخسارة الحكيمة هي خسارة كلية بحكم القانون ولكنها ليست كذلك في الواقع، وتتحول إلى خسارة كلية فعلية حين يتخلى المؤمن له عن ملكية الشيء المؤمن عليه لصالح المؤمن،<sup>2</sup> وتتحقق عندما يؤدي الحادث المؤمن ضد وقوعه إلى تناقص قيمة الأموال المؤمن عليها أو جعلها في حكم الهلاك الكلي، وإن كان بالإمكان تفادي هذا الهلاك، وقد نص القانون الإنجليزي على ثلاث حالات لهذا النوع من الخسارة هي:

- حالة حرمان المؤمن له من استرجاع السفينة أو البضاعة بسبب حادث مؤمن ضد وقوعه أو كان احتمال استعادتهما مستبعداً، أو كانت تكاليف استعادتهما تزيد عن قيمتهما بعد استعادتهما.
- حالة إصابة السفينة بتلف نتيجة وقوع الحادث المؤمن ضده وكانت تكاليف إصلاحها تفوق قيمتها عند إتمامه.
- حالة إصابة البضاعة بتلف وكانت تكاليف إصلاح التلف تزيد عن قيمتها وقت وصولها.<sup>3</sup>

### ثانياً: الخسائر البحرية الجزئية

أشرنا سابقاً إلى أن الخسائر تنقسم إلى قسمين، الأول خسائر كلية بنوعيتها المشار إليهما، وخسائر جزئية تنقسم بدورها إلى خسائر خاصة قد تلحق السفينة أو البضاعة (1)، وخسائر مشتركة أو عامة تكون نتيجة تضحية اختيارية من ربان السفينة لإنقاذ السفينة أو البضائع أو كلاهما معاً، وما يعيننا هنا هو التأمين على المساهمة في الخسائر المشتركة (2) وأخيراً خسائر النفقات وهي تكاليف ينفقها الربان لحماية الأموال المؤمن عليها (3).

### 1- الخسائر البحرية الخاصة

5- انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد على ثلاث (3) أشهر، وإذا كان تأخير الأخبار بسبب حوادث حربية، يمدد الأجل إلى ستة (6) أشهر.

1 - راجع نص المادة 115 من الأمر 95-07 أعلاه.

2 - د. ثروت علي عبد الرحيم، الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 76.75

3 - نفس المرجع، ص 79



يطلق عليها البعض مصطلح العوارية الخاصة، ويقصد بها ما يلحق الأموال المؤمن عليها من ضرر جزئي بسبب حادث مؤمن منه دون أن يكون ناشئا عن إعلان حالة الخسارة العامة،<sup>1</sup> وهي تشمل الأضرار اللاحقة بالسفينة بسبب خطأ الربان، أو القوة القاهرة، أو عيب خاص بالسفينة، كما تشمل الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة عيب ذاتي أو غرقها أو تضررها بسبب جنوح السفينة ومصروفات إنقاذها.<sup>2</sup>

ويعرفها المشرع الجزائري في الفقرة الأولى من نص المادة 304 ق.ب.ج، بما يلي: "تعد كخسائر خاصة كل الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حملتها أو شحناتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة"، وبالرجوع إلى ذات النص باللغة الفرنسية نجد يعرفها بأنها الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرضت لها السفينة أو شحناتها أو أجرة حملتها و التي لم تدرج ضمن الخسائر المشتركة، مما يدل على أن صياغة النص العربي كانت غير موفقة، ويتضح من هذا أن الخسائر الخاصة تشمل خسائر متعلقة بالسفينة وأخرى خاصة بالبضائع وأخيرة متعلقة بأجرة الحمولة.

#### أ- الخسائر الخاصة بالسفينة

يكون المؤمن مسؤولا تجاه المؤمن له على ضمان تغطية الأخطار المادية التي تلحق هيكل السفينة المؤمن عليها والتي تنتج عن حادث بحري مباغت، وهو ما أشار إليه المشرع الجزائري في الفقرة الأولى من نص المادة 101 من الأمر 95-07، والخسارة المقصودة هنا هي الخسارة الجزئية وهي المتعلقة باختفاء قطع غيار السفينة،<sup>3</sup> وباستقراء نصوص قانون التأمينات نجد أنه قد تضمن حالة تعويض العطب في الفقرة الأولى من المادة 131 من نفس الأمر، والتي أكد فيها أن المؤمن لا يضمن فيها إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتها لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد.<sup>4</sup> غير أنه استبعد في الفقرة الثانية من نفس المادة التعويضات الناتجة عن فقدان القيمة أو البطالة أو أية أسباب أخرى ما لم

<sup>1</sup> - بماء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، 318

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 434

<sup>3</sup> - Marie-Béatrix Crescenzo-d'Auriac, Assurance Maritimes, juriscasseur Transport, fasc.990, 30 Septembre 2004, p 44, cité par Drissi Amina, op cit.p 273.

<sup>4</sup> - نصت المادة 1/131 ق.ت على "في حالة تعويض العطب، لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتها لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد"

ينص عليها العقد صراحة ما لم يكن هناك اتفاق مخالف، وهو نفس الحكم الذي أقره المشرع الفرنسي في قانون التأمين.<sup>1</sup>

لكن الملاحظ في هذا الصدد أن الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على هياكل السفن، أتت بأحكام أكثر وضوحا، إذ نصت على وجوب أن يقوم المؤمن له بالمعاينة المضادة للخسائر بمعية ممثلي المؤمن في خلال أجل 30 يوما على أقصى تقدير من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء مكوثها بعد انتهاء رحلتها التي تعرضت خلالها للخسائر، وإذا حدثت لها الخسائر أثناء بقاءها في هذا الأخير، تتم المعاينات خلال الثلاثين (30) يوما لحدوثها.<sup>2</sup>

ونصت الفقرة الثانية من المادة 21 من نفس الوثيقة على أن تسند للخبراء المعينين باتفاق مشترك أو عن طريق القضاء أو التحكيم مهمة البحث عن سبب الخسائر وتحديد طبيعته وتوضيح خصوصية الأشغال التي يرونها ضرورية،<sup>3</sup> وأضافت الفقرة الثالثة أنه يتعين على المؤمن له القيام بالإصلاحات دون تحديد مدة معينة، إلا أنه وفي حالة القوة القاهرة التي تمنع المؤمن له من القيام بالإصلاحات، فيجب ألا يتجاوز التعويض الذي يدفعه المؤمن المبلغ الذي كان سيتحمله لو أن الإصلاحات تمت خلال مهلة الستة أشهر من تاريخ حدوث الخسائر.<sup>4</sup>

لقد حددت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن تفاصيل تعويض الأضرار الخاصة بالسفينة، والتي رآها الخبراء ضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة مرة أخرى، ويلتزم المؤمن له حينها بتبرير المبلغ المطلوب

<sup>1</sup> - Art.L173-11 c.ass. f « dans les règlements d'avaries, l'assureur ne rembourse que le cout des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité a l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation, ou chômages ou quelque autre cause que ce soit »

<sup>2</sup> - Art.21, al.1 P.A.A.M.N « l'assuré est tenu de faire procéder a la constatations des avaries contradictoirement avec les représentants de l'assureur au plus tard dans les trente jours a dater de l'arrivée du navire a son port de reste après la fin du voyage au cours duquel ces avaries se sont produites, si les avaries se sont produites dans ce dernier port leur constatation devra être faite dans les trente jours de leur survenance ».

<sup>3</sup>- Art.21 al.2 P.A.A.M.N « les experts désignés d'un commun accord ou défaut judiciairement ou par voie d'arbitrage auront pour mission de rechercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires »

<sup>4</sup> - Art. 21, al 3 P.A.A.M.N « l'assuré est tenu de faire procéder sans délai a ces réparations, si pour quelque cause que ce soit, fut-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises au plus tard six mois après la date de la survenance des avaries le montant a la charge de l'assureur ne pourra excéder celui qui lui incombé si les réparations avaient été entreprises dans ledit délai »

كتعويض والخاص بالإصلاح أو استبدال قطع الغيار بموجب فواتير مدفوعة،<sup>1</sup> كما أعطت للمؤمن الحق بإلزام المؤمن له بأن يجري عملية الإصلاح أو الاستبدال عن طريق فتح مزايمة أو تقديم عروض لعدة مؤسسات من أجل الوصول للتقويم الحقيقي لمبلغ الاستبدال أو الإصلاح.<sup>2</sup> وفي حالة رفض المؤمن له الالتزام بما فرضه المؤمن يحرم من نسبة 25 % من المبلغ الإجمالي للإصلاح أو الاستبدال، غير أن المؤمن يكون ملزم بدفع أجور ومؤونة الطاقم في حال تجاوز المدة بين تحرير دفتر الشروط وإجراء المزايدة ثلاثة أيام.<sup>3</sup>

أما إذا تعرضت السفينة لخسائر يغطيها التأمين وكانت بميناء من شأنه أن يجعل إصلاحها فيه مستحيلا أو يجعل الكلفة باهظة، فإنه يتعين على الرّبان بعد أخذ الرأي المطابق للمؤمن أو القنصل الجزائري، أن يقوم بالإصلاحات الواجبة، وإن استلزم الأمر قطر السفينة والذهاب بها إلى أنسب ميناء أو الميناء الأقل كلفة من أجل إتمام باقي الإصلاحات، ويتحمل المؤمن خلال فترة رحلة القطر النفقات الخاصة بمؤونة وأجور الطاقم وكذا نفقات القطر، بشرط أن يتم ذلك خارج نطاق العمليات التجارية للسفينة، ولا يجوز للربان مضاعفة مصاريف الأضرار إذا أكد الخبراء إمكانية تأجيلها لوقت لاحق.<sup>4</sup> وتؤكد ذات الوثيقة على أنه يقع على عاتق المؤمن دفع أجور العمال ومؤونة الطاقم في حالة توقف السفينة بالميناء في انتظار قطع الغيار المرسله والتي لا يمكن للسفينة مواصلة الرحلة بدونها، ويتوقف عن

<sup>1</sup> - Art. 21, al. 5, paragraphe 1 P.A.A.M.N. « Il n'est admis dans les règlements d'avaries que le coût justifié par les factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité... »

<sup>2</sup> - Art. 21, al. 5, paragraphe 2 P.A.A.M.N. qui dispose que : « L'assureur a le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission »

<sup>3</sup> - Art. 21, al. 5, paragraphe 3 et 4 P.A.A.M.N. « Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations... pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier de charge et celle de l'adjudication et à condition toutefois que ce délai dépasse trois jours. L'assureur prendra à sa charge les vivres et gages d'équipage, et la prime dans les assurances à terme, cessera de courir »

<sup>4</sup> - Art. 23, P.A.A.M.N. « lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge de l'assureur et qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme de l'assureur, ou à défaut, du consul d'Algérie, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin en remorque les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économies.

Al 2- Pendant les trajets ainsi faits, et à condition qu'ils le soient en dehors des opérations commerciales du navire, la prime ne court pas dans les assurances à terme, les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge de l'assureur.

Al 3- Le capitaine devra ne point faire doubler ou caréner son navire au port où il se trouve en avarie s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun ».

السريان في هذه الحالة التعويض لأجل طيلة فترة توقف السفينة في الميناء، وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة 23 من وثيقة التأمين الجزائرية.<sup>1</sup> كما أن الخسائر الخاصة يتم اقتطاعها من الإعفاءات المقررة بموجب الشروط الخاصة، هذا إضافة إلى أن الملحقات الضرورية للإصلاح والمتعاقد عليها في ميناء الإغاثة فتمت تغطيتها من قبل المؤمن بما يتناسب مع صافي التعويض وفقا للشروط المحددة في وثيقة التأمين.<sup>2</sup>

إجمالاً يمكن القول أن الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على هيكل السفينة جاءت أكثر وضوحاً فيما يتعلق بتعويض الخسائر الخاصة بالسفينة، وهي مطابقة تقريباً للوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على هيكل السفن، غير أن القانون الإنجليزي كان أكثر تفصيلاً ودقة من نظيره الجزائري والفرنسي فيما يتعلق بالخسارة الخاصة بالسفينة كما توضحه المادة 69 من قانون التأمين البحري الإنجليزي.<sup>3</sup>

### ب- الخسائر الخاصة بالبضائع

ألزم المشرع الجزائري المؤمن بتغطية الأضرار المادية التي تلحق بالبضائع المشحونة وهو ما نصت الفقرة الأولى من المادة 101 من الأمر 95-07 " يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال و البضائع المشحونة... " و أوضح في الفقرة " ب " المقصود بالبضائع المشحونة " البضائع المنقولة"، وبالرجوع إلى ما تضمنته الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع لا سيما الفقرة الأولى من المادة الثانية منها أنه في التأمين الشامل يقع على عاتق المؤمن في إطار الشروط المحددة في وثيقة التأمين الحالية ضمان الأضرار والخسائر المادية، وكذلك فقدان الوزن والكمية اللاحق بالبضائع المؤمنة،<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Art. 23, al. 4 P.A.A.M.N. dispose que: « Si le navire séjourne dans un port de relâche en attendant des pièces de change, qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge de l'assureur et la prime dans les assurances à terme cesse de courir pendant la durée de cette attente ».

<sup>2</sup> - Art. 21, al. 5, P.A.A.M.N. « Les avaries particulières seront remboursées sous la retenue des franchises fixées par les conditions particulières.

Les frais qui sont l'accessoire indispensable de la réparation contractés dans un port de relâche, sont ventilés et ne sont supportés par l'assureur que proportionnellement à l'indemnité nette à sa charge établis d'après les conditions de la police». -

<sup>3</sup> - بماء بيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 320 وما بعدها

<sup>4</sup> - Art. 2, paragraphe 1 P.A.A.M.F. : « Dans l'assurance "tous risques", sont aux risques de l'assureur dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés... »

Art. 2, paragraphe 2 « Dans l'assurance "F.A.P. SAUF", sont aux risques de l'assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés...».

ويبقى ضمان المؤمن للأضرار اللاحقة بالبضائع مستمرا في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين، وأوضحت المادة 144 من الأمر 95-07 أن تقدير الضرر يتم بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان و المكان، ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها.

وتشير الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع، وما لم يتفق على خلاف ذلك، فإن تسوية الخسائر الخاصة بالمادية تتم بإعفاء يقدر 5%<sup>1</sup>، وتضيف ذات الوثيقة أن الخصم لا يشمل الحوادث المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة الثانية بخصوص كل طرد غير تلك التي تحتوي على سوائل، في حين يتم احتساب هذا الخصم على أساس مبلغ التأمين على الوجه الذي بينته المادة 20 من نفس الوثيقة.<sup>2</sup> ويلاحظ أن هناك تناسق بين ما ذهبت إليه الوثيقة الجزائرية وقانون التأمين البحري الفرنسي و هذا ظاهر من خلال الاتفاق على استبعاد مسؤولية المؤمن في حالة الأضرار الناتجة عن عوائق تعترض الاستغلال التجاري،<sup>3</sup> وقد أعفت وثيقة التأمين الفرنسية المؤمن من ضمان النقص في الكمية أو الوزن والمترتب على تأخير الرحلة أو تأخر وصول البضائع المؤمن عليها.<sup>4</sup>

أخيرا يمكن القول أن الخسائر الخاصة باللاحقة بالبضائع يضمنها المؤمن بشروط محددة قانونا أو في وثيقة التأمين على حسب الظروف والمدة التي تسير فيها الرحلة البحرية، هذا ما لم يكن هناك اتفاق مخالف بين المؤمن و المؤمن له حول مبلغ التعويض و حالاته.

### ج- الخسائر الخاصة بالأجرة

<sup>1</sup> - أنظر المادة 3/22 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 2/22 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

<sup>3</sup>- Art 07 (5) P.A.A.M.F. qui dispose que : « L'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences : c- ... préjudices résultant de tous obstacles apportés à l'exploitation où à l'opération commerciale de l'assuré...».

- Art. L172-18, paragraphe (d) c.ass. f. qui dispose que: «L'assureur n'est pas garant: d- des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré»

<sup>4</sup> - Art. 07(5) P.F.A.M.F. (tous risques) et (F.A.P. Sauf...) « Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées et résultent de:

5- retard dans l'expédition où l'arrivée des facultés assurées a moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire...».

قد يتم التأمين على أجرة الحمولة غير المدفوعة أو الواجبة الرد، فتتعقد مصلحة الناقل في التأمين على أجرة الحمولة، وبخاصة عندما تكون مؤجلة الدفع لحين وصول البضاعة إلى الوجهة المقصودة، كما هو الحال في البيوع الدولية مثل البيع فوب (شرط التسليم على ظهر السفينة)، فإذا هلكت البضاعة أو أتلقت كلياً أو جزئياً فقد يفقد الناقل حقه في المطالبة بالأجرة على حسب قدر الضرر اللاحق بالبضاعة.<sup>1</sup>

كما تتعقد مصلحة المجهز في التأمين على أجرة السفينة المؤجرة من قبله للغير، سواء مجهزة أو غير مجهزة، لذلك يجوز له التأمين عليها من قوع حادث بحري، وقد اعتبر المشرع الجزائري الأضرار والمصاريف التي تلحق أجرة الحمولة تعد من الخسائر الخاصة، وهذا ما أكدته المادة 304 ق.ب.ج.<sup>2</sup> وأجازت الفقرة الأولى من المادة 101 من الأمر 95-07 التأمين على الأموال، وهو ما يعطي الانطباع بأن أجرة الشحن أو حتى أجرة السفينة تعد من بين هذه الأموال، طالما لم تستثن بنص واضح، وإن لم يذكرها المشرع صراحة، وبخاصة وأنه لم يشير إلى أي أحكام تفصيلية في هذا الصدد.

تجدر الإشارة إلى أن قانون التأمين البحري الإنجليزي، قد نص صراحة في مادته السبعون (70) على تعويض أجرة الشحن، وحدد مقياساً واحداً للتعويض فيما إذا كانت الخسارة لاحقة بالسفينة أو البضاعة، فإذا كانت وثيقة التأمين قيمية،<sup>3</sup> فإن مقياس التعويض يكون كامل مبلغ التأمين في حالة الخسارة الكلية، وكامل المبلغ القابل للتأمين إذا كانت وثيقة التأمين غير قيمية<sup>4</sup> هذا في حالة الخسائر الكلية، أما إذا كانت الخسائر الجزئية فيكون مبلغ التعويض هو ما يقابل هذه الخسارة من المبلغ المؤمن عليه بموجب وثيقة التأمين القيمية، أو ما يقابل قيمة المبلغ المؤمن عليه في حالة الوثيقة غير القيمية.

## 2- خسائر النفقات

1 - بما يبيح شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، المرجع السابق، ص 357.

2 - للإشارة المادة 304 ق.ب.ج. باللغة الفرنسية كانت أكثر وضوحاً إذ حددت الأجرة كنوع من الخسائر الخاصة:

« Sont réputés avaries particulières, tous les dommages, pertes et dépenses subis par le navire, par sa cargaison et par le fret, qui ne sont pas classés en avaries commune »

3 - وثيقة التأمين القيمية أو المقومة: هي وثيقة التأمين التي تحدد القيمة المتفق عليها للأموال المؤمن عليها.

4 - وثيقة التأمين غير قيمية أو غير المقومة: هي وثيقة التأمين التي لا تحدد قيمة الأموال المؤمن عليها.

يقصد بخسائر النفقات المبالغ التي تنفق في سبيل السلامة العاملة للرحلة البحرية، والتي تنفق عادة على السفينة أو البضائع، وهي مبالغ تنفق بمناسبة حادث يهدد الرسالة البحرية، وقد تكون مصروفات ناتجة عن التزامات مجهز السفينة ولكنها تعد كخسارة مشتركة بسبب حادث تتعرض له الرحلة البحرية،<sup>1</sup> وهي أموال تنفق قبل وقوع الحادث المؤمن منه أو بعد وقوعه، وبهذا المعنى ولاعتبار خسائر النفقات من الخسائر التي يضمنها المؤمن لا بد أن تكون استثنائية بطبيعتها، أي أنها أنفقت في سبيل نجا الرحلة البحرية وليس نفقات عادية تقع على عاتق المجهز لإتمام الرحلة.

وعلى ذلك تعد من قبيل خسائر النفقات ما يدفعه الربان كمصاريف رحلة السفينة من مكان وقوع الحادث إلى ميناء التصليح ورسم الدخول والخروج منه، وأجرة البحارة والمبالغ اللازمة لنقل البضاعة من السفينة المتضررة إلى سفينة أخرى، وتنقسم خسائر النفقات إلى ثلاث أنواع، خسائر النفقات الاستثنائية بطبيعتها وخسائر النفقات الاستثنائية بسبب إنفاقها وأخيرا خسائر النفقات الاستثنائية البديلة:

#### أ- خسائر النفقات الاستثنائية بطبيعتها:

يقصد بها المبالغ التي يتم إنفاقها من أجل إنقاذ الرحلة البحرية من الخطر، كالغرق أو الحريق أو الجنوح، وتدخل فيها مصاريف تعويم السفينة بعد جنوحها، كتفريغ البضاعة من على السفينة المتضررة ووضعها على سفينة أخرى أو في المخازن لحين إعادة تحميلها من جديد، وقد قضت القاعدة الثامنة من قواعد يورك و أنفرس 1994 أن المصاريف التي تنفق في سبيل تعويم السفينة التي تعرضت وشحنها لخطر بحري، تعد من خسائر بحرية مشتركة، كما يدخل في إطارها المصاريف التي تبذل من أجل الإسعاف أو المساعدة المقدمة لكل سفينة تواجه خطرا بحريا، وهي تمثل إجراءات الوقاية لدفع الخطر والتقليل من آثاره، أما الإنقاذ فيعد إجراء علاجي بعد تأثير الخطر البحري على الرحلة البحرية، كما تدخل في مجالها ما يقدمه الربان من أموال من أجل افتداء السفينة أو البضائع من السرقة أو القرصنة أو تفادي حجزها.<sup>2</sup>

#### ب- خسائر النفقات الاستثنائية بسبب انفاقها

<sup>1</sup> - د. ثروت عبد الرحيم، الخسارات البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص 171

<sup>2</sup> - د. حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسارات البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي، دراسة مقارنة، دار الخليج، ط. الأولى

الأصل أن يتحمل المصاريف التي تكفل إتمام الرحلة البحرية بسلام، وهذه النفقات تعد من قبيل النفقات الخاصة التي يتحملها لوحده، لكن قد تصبح هذه الخسائر من قبيل الخسائر المشتركة التي يساهم فيها الجميع ممن أنقذت مصالحتهم، إذا بذلت نظرا لوجود حادث استثنائي أدى إلى صرفها، ومنها ما ينفقه الربان على قطر السفينة لإنقاذها مع الحمولة من خطر عام يهددها،<sup>1</sup> وهو ما يجعل مصاريف القطر في هذه الحالة تعد من الخسائر المشتركة، يضاف إلى ذلك أيضا نفقات إرساء السفينة في الميناء وذلك لتأمين السلامة العامة للرحلة البحرية، نتيجة وقوع حادث استثنائي كالرسو بسبب وجود عاصفة بحرية، هذا إلى تلك النفقات التي تصرف بصفة استثنائية على أجور البحارة ومؤوتتهم وعلاجهم في حالة تعرض الرحلة البحرية إلى حادث بحري استثنائي يتطلب دفع نفقات إضافية لفائدة البحارة ليصبح هؤلاء يعملون لفائدة إنقاذ الرحلة البحرية من الخطر الاستثنائي ومن ثم يعملون لدى أصحاب المصالح، وبالتالي تدخل في عداد الخسائر المشتركة.<sup>2</sup>

### ج- خسائر النفقات الاستثنائية البديلة

هي نفقات تصرف بعد زوال الخطر وليس لتفاديه، وهي تنفق في سبيل المصلحة المشتركة للرحلة البحرية، وهي نفقات يؤدي إنفاقها إلى تخفيض أو تفادي نفقات أكثر كان يمكن أن تصرف كخسائر مشتركة، شريطة ألا تكون هذه النفقات مما يقع على عاتق المجهز وفقا لشروط عقد النقل البحري، وتعد كمصاريف أو نفقات بديلة تلك التي يوفرها استئجار سفينة بديلة عن تلك المتضررة والتي هي في حالة إصلاح لمواصلة الرحلة البحرية بنفقات أقل من تفريغ البضاعة و تخزينها وإعادة شحنها، وبالتالي فإنها تعد نفقات بديلة، أو قطر السفينة إلى ميناء قريب تكون نفقات الإصلاح فيه أقل من النفقات التي يتطلبها الميناء الذي لجأت إليه، فتحل أجرة القطر محل الفرق بين أجور الإصلاح في الميناء الأول والميناء الثاني. وبذلك فإن النفقات البديلة هي تلك التي تبذل من أجل تفادي مصاريف زائدة أو التقليل من المصاريف وفي كلتا الحالتين تكون ناتجة عن مصاريف اعتبرت أصلا كخسارة مشتركة.<sup>3</sup>

1 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 450

2 - د. ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص 210 وما بعدها

3 - د. حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 122.



وتجدر الإشارة إلى أن أحكام الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات لاسيما الفقرتين " أ " و " ب " من المادة 101 ألزمت المؤمن على تغطية تكاليف المساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عن خطر مستبعد من التأمين، وكذلك تغطية المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره، وفي نفس السياق أقرت وثيقتا التأمين البحري الجزائري على السفن والبضائع على تحمل المؤمن المصاريف المعقولة والضرورية للحفاظ على الأموال المؤمن عليها من خطر حال مضمون أو التخفيف من آثاره.<sup>1</sup>

### ثالثا: التزام المؤمن بتعويض المساهمة في الخسائر المشتركة

سبق الإشارة حين حديثنا عن الأحكام العامة للخسائر المشتركة إلى شروطها وأنواعها لذلك سوف نركز في هذه النقطة على التزام المؤمن بتعويض المؤمن له عن المساهمة في الخسائر المشتركة. ويعتمد نظام الخسائر المشتركة على قاعدة مفادها أن الخسارة التي تتم لمنفعة الجميع يجب التعويض عنها بمساهمة الجميع<sup>2</sup>، وذهبت معظم التشريعات إلى النص صراحة على إلزام المؤمن بتغطية الإسهام في الخسائر العامة، ويظهر ذلك بوضوح في الفقرة الأولى من نص المادة 101 من الأمر 95-07 المشار إليها سابقا، هذا وقد نص المشرع الفرنسي بدوره صراحة على تغطية المؤمن للخسائر المشتركة (Avarie commune) التي تنتج عن خطر بحري<sup>3</sup>، وهو نفس ما أشارت إليه المادة 66 من قانون التأمين البحري الإنجليزي، من أن المؤمن يقوم بتعويض المؤمن له عن المشاركة المدفوعة كخسائر عامة عن الأموال المؤمن عليها، بشرط أن تكون هذه الخسارة مترتبة عن حادث مؤمن منه.<sup>4</sup>

وقد تضمنت أحكام الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري أنه قع على عاتق المؤمن في حالة الخسائر المشتركة خصم الإعفاءات عن القيمة المؤمن عليها في حالة الخسائر الخاصة، وتقتصر مسؤولية المؤمن

<sup>1</sup> - نصت المادة 1/3 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع والمادة 3/1 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن على:

« Sont également aux risques de l'assureur, les frais nécessaires et raisonnables exposés par suite d'un risque couvert pour préserver les biens assurés contre un risque imminent garanti ou en atténuer les conséquences ».

<sup>2</sup> - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 542

<sup>3</sup> - Art.L172-11, al 2, paragraphe 1 C.ass.f « 1- De la contribution des objets assurés a l'avarie commune sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance »

<sup>4</sup> - نصت الفقرة السادسة من المادة 66 من قانون التأمين البحري الإنجليزي على:

« ...The insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connection with the avoidance of a peril insured against »

على المبلغ المتحصل عليه بتطبيق متوسط معدل المساهمة العامة على القيمة المؤمن عليها، حيث تقل دون إذا كان ذلك ممكنا دون أن يتجاوز المبلغ المدفوع من المؤمن عليه كمساهمة.<sup>1</sup> كما أن التخفيضات المطبقة على الفرق بين القديم والجديد، هي ذاتها المطبقة على إصلاحاتها المقبولة كخسائر مشتركة، وقد رخصت الوثيقة للربان والمؤمن بعدم مباشرة تسوية الخسائر المتعلقة بالسفينة والبضائع، أو أية مصاريف لها طبيعة الخسائر المشتركة إذا لم تتجاوز 1% من القيمة المعتمدة للهيكل والآلات، وفي كل الأحوال يجب ألا يتجاوز مجموع النفقات مائة ألف دينار جزائري.<sup>2</sup>

وأكدت المادة 23 الفقرة الثانية من وثيقة التأمين على البضائع على أن المؤمن يسدد مبلغ التأمين المتوسط للمساهمات وفقا للشروط المقررة لتعويض المساهمة في الخسائر العامة وذلك بمجرد تقديم وصل مظهر من قبل الشخص الذي قام بالدفع، على أن يكون مفهوما أنه يتعين في هذه الحالة أن تبقى وضعية المؤمن في النهاية كما لو انتظر تحديد الخسارة المشتركة حتى لا يعوض إلا المساهمات النهائية.

كما أكدت نفس الفقرة على أن المؤمن له والغير اللذان تم تعويضهما عن المساهمات المؤقتة من قبل المؤمن، يلتزمان بالتضامن بإرجاع المبلغ كاملا إذا لم تكن هناك خسائر مشتركة، أو إذا لم تتم تسوية الخسائر لأي سبب كان، على أن يلتزما بإرجاع الفرق بين المساهمات النهائية والمساهمات المؤقتة على النحو المبين في اللوائح إذا كانت المساهمات النهائية أقل من المساهمات المؤقتة.

أما الفقرة الثالثة من المادة 24 من وثيقة التأمين على السفن فقد أكدت على أن الخسائر المشتركة تتم تسويتها وفقا للقانون الجزائري أو وفقا لقواعد يورك وأنفرس وذلك في حالة الاتفاق على تطبيقها في عقد إيجار السفينة، وفي الحالة العكسية فتتم تسويتها وفقا لقواعد وتقاليد ميناء الوصول، على أنه وفي غير الحالات المنصوص عليها صراحة فتطبق على الخسائر المشتركة الأحكام المنصوص عليها في القانون البحري.<sup>3</sup>

### الفرع الثالث: المساعدة والإنقاذ البحري

1 - أنظر المادة 23 فقرة أولى من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع، والمادة 24 فقرة أولى من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن.

2 - أنظر المادة 24 فقرة رابعة من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن.

3 - أنظر المادة 299. ق.ب.ج

أورد المشرع الجزائري الإسعاف في القسم الثالث وإنقاذ الحطام في القسم الرابع من الفصل الرابع تحت عنوان الحوادث البحرية، وبذلك يكون المشرع قد ميز بين المساعدة وإنقاذ الحطام، لذلك سوف نتطرق في دراستنا هذه إلى الحديث عن الأحكام العامة للمساعدة والإنقاذ كحادث بحري وما ينبغي لقيامه (الفقرة الأولى) ثم نتطرق للأحكام الخاصة بالمساعدة والإنقاذ في التأمين البحري (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: الأحكام العامة للمساعدة والإنقاذ البحري

نحاول من خلال هذه الفقرة البحث فيما يتصل بالمساعدة والإنقاذ من حيث المقصود بهما وشروطهما.

#### أولاً: مفهوم المساعدة والإنقاذ البحري وشروطها

سوف نبحت فيما يلي المقصود بالمساعدة والإنقاذ البحري من خلال ما ذهب إليه بعض الفقه الفرنسي في مسألة التفرقة بين المصطلحين وموقف المشرع الجزائري، ثم شروط الواجب توفرها لتقديم المساعدة أو القيام بعملية الإنقاذ.

#### 1- المقصود بالمساعدة والإنقاذ البحري

على عكس القانون الإنجليزي الذي لم يفرق بين المساعدة والإنقاذ، ذهب بعض الفقهاء الفرنسيين إلى القول بالتفرقة بين نظام المساعدة التي تقدم للسفن والإنقاذ، واعتبروا أن المساعدة تعطي الحق في مكافأة، أي حق دائنية، بينما الإنقاذ يعطي المنقذ الحق في جزء من السفينة المنقذة وهو ما يعد حق عيني، وأرجعوا معيار التمييز بينهما إلى أن المساعدة تتحقق حينما لا يكون هناك تخل عن السفينة، ويتحقق الإنقاذ إذا كان هناك تخل عن السفينة، ونكون بصدد التخلي بمجرد عدم وجود أي فرد من أفراد الطاقم حي على ظهر السفينة، أو وجود أشخاص عاجزون عن توجيهها وعن فعل أي شيء لسلامتها، ولا يكون هناك إنقاذ إلا إذا تعلق الأمر بحطام.<sup>1</sup>

وتجدر الإشارة أن هذه التفرقة التي كان قد ذهب إليها الفقه الفرنسي على الخصوص، لم يعد لها وجود في ظل قانون 29 أبريل 1916 وذلك تماشياً مع اتفاقية بروكسل 23 سبتمبر 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ، التي نصت في مادتها الأولى على أنه "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر، وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى

<sup>1</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، المرجع السابق، ص 98.

أجرة النقل وأجرة الركاب وكذا الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون تمييز بين هذين النوعين من الخدمات"، وفي هذا الإطار فإن المساعدة المقصودة تشمل النجدة المقدمة للسفينة والأموال المؤمن عليها معاً.<sup>1</sup>

ونصت المادة 332 ق.ب.ج على أنه "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة"، واعتماد على هذا النص، فإن المشرع قد عرف المساعدة على أنها كل نجدة مقدمة للسفن أو الأموال التي عليها، وهي في حالة الخطر بغض النظر عن المياه التي وقعت فيها.

والملاحظ أن المشرع الجزائري استخدم مصطلح الإسعاف بدلا من مصطلح المساعدة المستخدم في القانون الفرنسي، وهو مصطلح مرادف لغة للمساعدة، وإن كان ذلك لم يغير شيئا من وصف العملية بكونها مساعدة مقدمة للسفينة في حالة وجود خطر يهددها، وما يؤكد هذا الطرح هو النص الفرنسي للمادة 332 الذي استخدم مصطلح *assistance maritime*<sup>2</sup>، وهو على النحو الذي ذهبت إليه معاهدة بروكسل 1910 والقانون الفرنسي لسنة 1967، كما أن المشرع لم يفرق بين المساعدة والإنقاذ البحريين وهو ما يستشف من خلال استخدامه لمصطلح الإنقاذ للتعبير عن المساعدة كما هو الحال بالنسبة ما ورد في نص المادة 348 ق.ب.ج، التي نصت على "توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها، بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ..."، ويظهر بوضوح في نص المادة 352 ق.ب.ج، على أن المقصود بالإنقاذ هو المساعدة حيث نصت على أنه "في إطار مكافأة الإنقاذ وتسديد المصاريف التي استحققت من أجل تقدير وحفظ وبيع الأموال التي تم إنقاذها، فإن للمنقذين امتيازاً على السفينة وعلى البضاعة وعلى الأموال الأخرى التي تم إنقاذها...".

<sup>1</sup> - د. أحمد حسني، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 101

<sup>2</sup> - تستخدم عبارة *assitance maritime* بالفرنسية وعبارة *salavage* بالانجليزية، للدلالة على المعنيين الإسعاف والإنقاذ، بعد تبني معاهدة بروكسل 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف والإنقاذ الطرح الذي ذهب إليه القانون الإنجليزي بعدم التفرقة بين المصطلحين.

إذن يتضح أن المشرع الجزائري يستخدم أحيانا مصطلح الإسعاف وأحيانا أخرى مصطلح الإنقاذ للدلالة على نفس المعنى المقصود به مساعدة سفينة يهددها خطر بحري حال أو وشيك، وبهذا يكون الإسعاف أو الإنقاذ في تقدير المشرع النجدة أو الإعانة التي تتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية، بغض النظر عن المياه التي وقعت فيها، سواء كانت مياه بحر أو نهر، ويترتب على هذه المساعدة أو الإنقاذ نجدة سفينة أو بضائع أو أرواح من خطر جدي.<sup>1</sup>

## 2- شروط المساعدة والإنقاذ

مما سبق الإشارة إليه يمكن استخلاص بعض الشروط لقيام عملية الإسعاف أو المساعدة أو الإنقاذ وهي:

### - الشرط الأول: أن تقدم خدمة الإسعاف من سفينة أو باخرة للملاحة داخلية

يجب لاعتبار العملية إسعاف أو مساعدة أن تقدم من قبل سفينة أو باخرة للملاحة الداخلية، وهذا ما أكدته المادة 332 ق.ب.ج، وعلى ذلك لا يعد من قبيل الإسعاف أو المساعدة الذي يتم بين مركبين للملاحة الداخلية ولو تم في البحر، كما يستوي أن تكون السفينة المقدمة لخدمة الإسعاف أو الإنقاذ سفينة تجارية أو نزهة أو مخصصة للخدمة العامة.<sup>2</sup>

### - الشرط الثاني: أن يتم الإسعاف بين منشأتين عائمتين

يجب أن يتم الإسعاف أو الإنقاذ بين منشأتين عائمتين سواء كانتا بحريتين أو سفينة ومركب ملاحية داخلية، وهو ما نصت عليه المادة 333 ق.ب.ج،<sup>3</sup> ويعد إنقاذا ولو وقع في المياه الداخلية كما هو الحال بالنسبة للتصادم، لذلك يستبعد بعض الفقه من عملية الإسعاف أو الإنقاذ الخدمات التي تؤدي من البر لفائدة السفينة كما هو الحال بالنسبة لإلقاء الحبال،<sup>4</sup> فيما يذهب آخرون إلى القول بعكس ذلك، إذ يعتبرون أنه من ناحية العدالة المجردة لا يوجد مبرر لهذا التمييز، فحتى الذين يعملون على البر قد يقدمون

1 - د. عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص 607

2 - نصت المادة 335 ق.ب.ج على أنه "تطبق أحكام هذا الفصل أيضا على سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية."

3 - نصت المادة 333 ق.ب.ج على أنه "تشبه الآلات العائمة، حسب الحالة إما السفن البحرية وإما ببواخر الملاحة الداخلية وذلك من أجل تطبيق هذه المادة."

4 - د. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، 2007، ص 195

مساعدة أو إنقاذ يعرضهم للخطر، فقد يصابون أو يموتون جراء المساعدة أو الإنقاذ، وتظل محاولتهم احتمالية قد تؤدي إلى نتيجة مفيدة و قد لا تؤدي إليها، ومع ذلك فهم يخاطرون بما لديهم من عتاد أو جهد، وبالتالي إذا نجحوا فشأنهم شأن السفينة التي تقدم المساعدة، وقد قضت محكمة السين الفرنسية بأنه إذا قام مرشد خارج منطقة الإرشاد بتقديم مساعدة لسفينة جانحة بالصعود عليها وإدارتها ونجح في تعويمها، يكون قد قدم مساعدة يستحق عليها المكافأة المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل 1910، لأن الاتفاقية لا تتطلب أن تقدم المساعدة من سفينة.<sup>1</sup>

### - الشرط الثالث: أن تكون السفينة في حالة خطر

تعتبر السفينة في حالة خطر جدي يستدعي تدخل المساعدة من سفينة أخرى أو أية آلية عائمة، إذا كان من الممكن تعرضها للهلاك لولا تدخل المنقذ، وعنصر الخطر هو الذي يميز الإسعاف أو الإنقاذ عن القطر،<sup>2</sup> ولا يتطلب الأمر أن يكون هناك تهديد بالهلاك الكلي و إنما يكفي أن يكون هناك تهديد بأضرار كبيرة وهامة، كما لا يشترط أن يكون الخطر حالاً، بل تكفي حالة صعوبة معقولة لتعطي الحق لمن قدم المساعدة المطالبة بالمكافأة، وقد تكون السفينة في موقف حرج دون أن يكون هناك خطر هلاك كلي، والخلاصة أننا لا نكون بصدد مساعدة ما لم يوجد خطر يهدد السفينة والأموال التي على ظهرها.<sup>3</sup>

### ثانياً: الالتزام بالمساعدة

يعتبر تقديم المساعدة لمحتاجيها التزاماً أخلاقياً يقع على عاتق من يستطيع تقديمها، ونظراً لوجود روح التضامن في البحر بين ربان السفن التي تحثهم على تقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر، فلم يكن هناك من داع إلى تقريره بنصوص قانونية، لكن مع تطور الحياة وضعف الوازع الأخلاقي وقصور الجزء الأدبي وتقاعس الكثير من الربان عن تقديم المساعدة مع قدرتهم على ذلك كان من الضروري تقرير هذا الالتزام بنصوص قانونية، وسنتطرق بإيجاز لمضمون هذا الالتزام الذي بات يفرضه القانون على كل ربان سفينة.

### 1- الالتزام بالمساعدة في حالة التصادم

1 - د. أحمد حسني، المرجع السابق، ص 113

2 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، 421

3 - د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 196

نصت الفقرة الأولى من المادة 285 ق.ب.ج على أنه "يتعين على ربان كل من السفن المصطدمة أن يبادر بعد وقوع التصادم إلى تقديم المساعدة للسفينة الأخرى ولطاقمها و لمسافريها بمقدار ما يستطيع القيام بهذه العملية من دون خطر جدي يقع لسفينته و لطاقمها، و المسافرين عليها."، كما فرضت المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد التصادمات البحرية ، الالتزام بتقديم المساعدة أو الإنقاذ حيث نصت على أنه "بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها أو ركابها...".

وعلى ذلك فإن الالتزام بتقديم المساعدة للسفن في حالة التصادم هو التزام عام موجه لكل ربان، كما هو موجه لكل السفن مهما كان الغرض الذي خصصت لأجله، وقد تأخذ المساعدة في هذه الحالة صورا مختلفة، كالقسط أو مساهمة المهندسين البحريين في إصلاح الأعطاب الناتجة عن التصادم أو المساعدة في تخفيف حمولة السفينة.<sup>1</sup> كما أن المشرع لم يعف سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ من تقديم المساعدة للسفن المصدومة.<sup>2</sup>

## 2- الالتزام بمساعدة الأشخاص

نصت الفقرة الأولى من المادة 334 ق.ب.ج على أنه " يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي." يتضح من خلال هذا النص أن المشرع جعل إنقاذ الأشخاص أمرا إجباريا على عاتق كل ربان سفينة، دون الأموال على عكس حالة التصادم التي يكون فيها الإنقاذ إجباريا لكل من الأموال والأشخاص، وعلى ذلك فإن الأشخاص المقصودين من خلال عملية الإنقاذ يقصد بهم كل شخص وجد في البحر، سواء كان من طاقم السفينة أو المسافرين أو حتى ملاحى الطائرات التي تسقط في البحر وفقا لمعاهدة بروكسل الموقعة في 1938/10/20 الخاصة بإنقاذ الطائرات.<sup>3</sup>

## 3- جزاء الإخلال بالالتزام بالمساعدة

<sup>1</sup> - د. إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013، ص 57

<sup>2</sup> - نصت المادة 286 ق.ب.ج على أنه " ... ولا يعني هذا المقتضى قواد هذه السفن من إلزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة"

<sup>3</sup> - د. إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 59

رتب المشرع الجزائري جزاء جنائيا في نص المادة 484 ق.ب.ج، ابتداء من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات على كل ربان تسببت سفينته في حادث اصطدام وكان في مقدوره إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر ولم يستعمل الوسائل التي يجوزته لإنقاذ الطاقم وركاب السفينة المصدومة، وحدد عقوبة تصل العقوبة إلى عشرين 20 سنة في حالة هلاك شخص أو عدة أشخاص. ونصت الفقرة الأخيرة على عقوبة من ستة أيام إلى ثلاثة أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين في حالة ما لم يقدم الربان معلومات عن سفينته وميناء الإرساء والانطلاق والاتجاه.

كما نصت المادة 485 ق.ب.ج على أنه "يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس سنوات (5) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر و لم يفعل.

وإذا توفي الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام المشار إليه في الفقرة السابقة، تكون العقوبة بالسجن من خمس (5) سنوات إلى عشر (10) وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج.

### ثالثا: مكافأة الإنقاذ

إن الذاتية التي يتمتع بها القانون البحري جعلت أنظمتها متميزة عن غيرها، و المساعدة والإنقاذ واحدة من تلك الأنظمة التي تختلف عما هو موجود في القواعد العامة، لذلك ثار التساؤل حول أساس مكافأة الإنقاذ، فرأى بعضهم أن استحقاقها مرده للفضالة<sup>1</sup> حيث تتولى السفينة المنقذة عن قصد القيام بشأن لحساب سفينة أخرى، لكن الفضولي لا يستحق إلا النفقات الضرورية النافعة وتعويضا عن الضرر الذي لحقه جراء القيام بعمله، في حين أن الإسعاف و الإنقاذ البحري يعطي الحق في المكافأة متى كانت النتيجة مفيدة، ومنهم من رأى أن أساسها هو الإثراء بلا سبب،<sup>2</sup> لكن المعلوم أن من أثرى لا يلتزم إلا في حدود ما أثرى به، وهذا لا يتماشى مع قيمة المكافأة التي يربطها القانون بإنقاذ الحمولة و ثمن

<sup>1</sup> - أنظر المادة 150 ق.م.ج

<sup>2</sup> - أنظر المادة 141 ق.م.ج



الرحلة<sup>1</sup>، و استقر الرأي على أن تفسير مكافأة الإنقاذ هو التضامن الذي يربط رجال البحر بتقديم المعونة لمن هو في حاجة إليها.<sup>2</sup>

و على ذلك لا تستحق مكافأة الإنقاذ إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى، وهو ما نصت عليه المادة 337 ق.ب.ج، وقد تستحق المكافأة ولو كانت النتيجة مفيدة جزئياً، لذلك لا يشترط أن يكون الإنقاذ كاملاً، غير أنه إذا لم تسفر عن عملية الإنقاذ أية فائدة، ففي حالة التي يمكن للمنقذ المطالبة باسترداد النفقات التي صرفها على أساس أحكام الفضالة، كما يشترط كذلك ألا يكون تقديم المساعدة أو القيام بعملية الإنقاذ قد تم بناء على التزام تعاقدي، فالمساعدة التي يقدمها الملاحون على متن السفينة تعتبر من صميم عملهم وليس إنقاذاً بحرياً يستحق المكافأة، ويضاف إلى الشرطين السابقين شرط قبول السفينة المتضررة للمساعدة المعروضة عليها، سواء كان هذا القبول صريحاً أو ضمناً على أن يكون لهذا الرضا ما يبرره، كأن تتمكن من إنقاذ نفسها بوسائلها الخاصة، أما إذا كان الرضا قصد تفادي دفع المكافأة فلا يعتبر مقبولاً وتستحق عندئذ المكافأة.<sup>3</sup>

يقتضي نجاح مهمة الإنقاذ أن تدفع المكافأة لمن قدم المساعدة، ويتم ذلك باتفاق الطرفين أو عن طريق المحكمة في حالة عدم وجودها، وفقاً لما نصت عليه المادة 343 ق.ب.ج،<sup>4</sup> غير أن الاتفاق على المكافأة تحت وطأة الخطر يمكن تعديله أو إلغاؤه من قبل المحكمة بناء على طلب أحد الأطراف،<sup>5</sup> وتلغى المكافأة إذا جعل القائمين على الإنقاذ الإسعاف البحري ضرورياً بخطئهم،<sup>6</sup> وعلى كل لا يمكن أن تتعدى مكافأة الإسعاف قيمة الأموال التي أنقذت بما فيها أجرة الحمولة و أجرة الرحلة، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 347 ق.ب.ج "لا يمكن أن تتعدى في أي حال من الأحوال مكافأة الإسعاف

1 - أنظر المادة 336 ق.ب.ج

2 - د. أحمد حسني، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 146 وما بعدها- أنظر كذلك د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 422

3 - د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 199

4 - نصت الفقرة الأولى من المادة 343 ق.ب.ج على أنه "تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف، وفي حالة عدم وجودها من طرف المحكمة"

5 - نصت المادة 344 ق.ب.ج على أنه "كل اتفاقية خاصة بالإسعاف، تبرم عند وقوع الحادث وتحت تأثير الخطر، يمكن إلغاؤها أو تعديلها من طرف المحكمة بناء على طلب أحد الأطراف وعندما تقدر هذه المحكمة بأن الشروط المتفق عليها ليست عادلة نظراً للخدمة التي تم أدائها وأساس المكافأة المذكورة في المادة التالية أو عندما لا تمثل الخدمة التي تم أدائها طابع الإسعاف الحقيقي، مهما كان الوصف الذي اعتمده الأطراف"

6 - نصت المادة 346 ق.ب.ج على أنه "

قيمة الأموال التي أنقذت بما فيها الحمولة و أجره الرحلة بعد خصم حقوق الجمارك و الرسوم العامة الأخرى وكذلك المصاريف الخاصة بحراستها وتقديرها وبيعها."، كما نشير إلى أن المشرع الجزائري رتب مكافأة لكل شخص يجد أو يرفع حطاما عائما في البحر أو يساهم في إنقاذه، وتحسب هذه المكافأة وفقا لما هو مقرر بالنسبة للإسعاف البحري، وهذا ما نصت عليه المادة 370 ق.ب.ج.

أخيرا يتم توزيع المكافأة جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات، وفقا لما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 348 ق.ب.ج.

### الفقرة الثانية: الأحكام الخاصة بالمساعدة والإنقاذ في التأمين البحري

تنشئ قواعد التأمين البحري مصلحة مشتركة بين المؤمن والمؤمن له في اتقاء الخسارة أو الحد من آثارها<sup>1</sup>، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 25 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن على أن المصاريف الناتجة عن إعادة تعويم السفينة والمساعدة المقدمة لها في البحر وإنقاذها من خطر بحري يتهددها، يتم تعويضها دون خصمها من المبلغ المؤمن عليه، ونفقات الإنقاذ المقصودة هنا، هي تلك المصاريف التي تنفقها السفينة المؤمن عليها لأجل إنقاذ سفينة أخرى معرضة لخطر بحري.<sup>2</sup>

وفي هذا الصدد تتحمل السفينة المؤمن عليها والتي قدمت المساعدة على اعتبار أن هذه النفقات إنما صرفت لفائدة الرحلة البحرية، وبذلك فهي تعتبر نفقات بديلة عن الأضرار المادية كان الغرض منها إما تجنب الخطر أو التخفيف من آثاره،<sup>3</sup> كما أن الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن والتأمين على البضائع أكدت على أن يضمن المؤمن مصاريف الإنقاذ،<sup>4</sup> وحثت المؤمن له على اتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على الأموال المؤمن عليها أو إنقاذها وذلك عند وقوع حادث مضمون.<sup>5</sup> وقد نصت

<sup>1</sup> - ثروت علي عبد الرحيم، الإعفاءات والمسوحات في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 155

<sup>2</sup> - نصت المادة 25 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن على:

« En cas d'échouement suivi de remise à flot ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise au prorata des sommes assurées... »

<sup>3</sup> - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 315

<sup>4</sup> - أنظر المادة الأولى من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن والمادة السادسة من الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع.

<sup>5</sup> - د. ثروت علي عبد الرحيم، الإعفاءات والمسوحات في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 156

المادة L172-26 من قانون التأمين البحري الفرنسي على أن يضمن المؤمن تسديد النفقات الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري بما يتناسب مع القيمة المؤمن عليها.<sup>1</sup>

هذا وقد تضمنت الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن والمتعلقة بجميع الأخطار الصادرة بتاريخ 01 يناير 2012 في مادتها الأولى الفقرة الأولى البند الثالث النص على تغطية المؤمن تعويضات ونفقات المساعدة المقدمة من قبل السفينة المؤمن عليها، وكذا تعويض المصاريف المتعلقة بالإجراءات القضائية المتخذة من قبل الغير ضد السفينة المؤمن عليها بسبب عملية المساعدة،<sup>2</sup> كما ألزمت الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع المتعلقة بجميع الأخطار الصادرة بتاريخ 01 جويلية 2009 المؤمن بدفع نفقات المساعدة الناتجة عن إنقاذ البضائع أو يحل محل المؤمن له لدفعها.<sup>3</sup>

وقد أكدت المادة 65 من قانون التأمين البحري الإنجليزي على أن المصاريف الخاصة بتحدد بالمبالغ التي يتوجب على المؤمن صرفها لغرض إنقاذ الشيء المؤمن عليه، كاستئجار سفينة لقطر السفينة الجانحة بغرض تعويضها من جديد، وغير ذلك من المصاريف التي تتطلبها عملية الإنقاذ واسترداد السفينة والبضاعة،<sup>4</sup> ويكون المؤمن مسؤولاً عن تعويض المؤمن له عن الخسائر الناتجة جراء الإسعاف والإنقاذ وفقاً للشروط المتضمنة في وثيقة التأمين الإنجليزية وفي الحدود المرسومة فيها، وتكون هذه المصاريف غالباً محلاً للالتزام تعاقدية بين المؤمن له ومن يتولى عملية الإنقاذ أو توصيل البضائع إلى وجهتها المحددة في وثيقة التأمين.

ويقوم المؤمن بتعويض المؤمن له على دفع مكافأة الإنقاذ وفقاً لمقتضيات الفقرة الأولى من المادة 65 تأمين بحري إنجليزي التي نصت على أنه وفقاً لشرط صريح في وثيقة التأمين يمكن تعويض مكافأة الإنقاذ باعتبارها خسارة ناتجة عن الحادث الذي تطلب المساعدة،<sup>5</sup> وعلى هذا لا يحصل المؤمن له على تعويض

<sup>1</sup> - Art L172-26 « ...ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui... »

<sup>2</sup> - Art.1.1.3 « sont garantis...b) les indemnités et frais d'assistance dus par le navire assuré.

d) les frais de procédures et de justice engagés avec l'accord préalable de l'assureur dans les cas a),b),c) ci-dessus ainsi qu'a la suite d'un recours de tiers garanti. »

<sup>3</sup> - Art 6. al 3 « ... ainsi que les frais d'assistance,... Et des frais d'assistances. »

<sup>4</sup> - بقاء بيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 353

<sup>5</sup> - نصت الفقرة الأولى من المادة 65 من قانون التأمين البحري الإنجليزي على:

« Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as loss by those perils. »

من المؤمن في حالة دفع مكافأة للسفينة التي قدمت المساعدة طوعاً، إلا بوجود نص في وثيقة التأمين ينص على تغطيتها.

إلى جانب هذا ووفقاً للمادة 13 من الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري المبرمة بلندن سنة 1989 أن نجاح السفينة المساعدة في إنقاذ السفينة وحمولتها ومنع التلوث يترتب عنه دفع مكافأة وتغطي شركة التأمين تلك المكافأة، وهو ما يعني عدم دفع المكافأة في حالة التدخل غير المثمر أو كانت النتيجة غير مفيدة.

## الفصل الثاني:

## مجال ضمان الخطر في التأمين البحري

تختلف الأخطار التي يخشى المؤمن وقوعها وبالتالي يلجأ إلى تأمينها لدى مؤمن محترف لتغطية نتائجها، وإذا كان الأصل أن يتم إبرام عقد التأمين والخطر من المحتمل وقوعه أثناء الرحلة البحرية، فإنه قد يحدث في التأمين البحري وأن يكون هذا الخطر قد انعدم من الناحية المادية، لكن المتعاقدان يجهلان هذا الانعدام، وبالتالي لا يزالان يعتقدان بوجوده فيبرمان عقدا للتأمين على خطر معنوي بقي موجودا في ذهنيهما فقط، وذلك كتتحقق الخطر قبل إبرام العقد أو زال الخطر نهائيا، كما قد يعتمد المؤمن له مخافة تأثر ذمة مؤمنه المالية إلى إبرام عقود تأمين متعددة لدى مؤمنين آخرين لتغطية ذات الخطر المؤمن منه وهي حالة ينعدم فيها الخطر، وما يثيره موضوع التأمين البحري نظرا لخصوصيته هو قدرته على توسيع مجال ضمانه ليضمن أخطارا غير بحرية بعقد تأمين بحري.

وفكرة مجال ضمان الخطر في التأمين البحري لا تقتصر على ما أشرنا إليه سلفا، وإنما تتحدد كذلك وفق إطار زمني ومكاني يجب أن تحدث فيه الأخطار المؤمن ضد وقوعها، إلى جانب أخطار يتم الاتفاق على ضمانها وفقا لما يجيزه القانون وأخرى تستبعد من الضمان إلا إذا تم الاتفاق على ضمانها وفقا لشروط تحدد وثيقة التأمين.

واستنادا إلى ذلك فقد قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين، نتعرض في (المبحث الأول) لدراسة التأمين رغم تخلف الخطر والتأمين على الأخطار غير البحرية، وفي (المبحث الثاني) لدراسة الخطر من حيث الزمان والمكان وضمان نتائجه واستبعادها.

## المبحث الأول:

## التأمين رغم تخلف الخطر والتأمين على الأخطار غير البحرية

تختلف نظرة التشريعات للأخطار البحرية بوصفها خطرا يهدد سلامة الرحلة البحرية، فمنهم من يفرق بين الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة وبين ما يصيب البضائع أو السفينة المؤمن عليها بسبب خارج عن فعل البحر، والآخر لا يعطي أهمية لهذه التفرقة ويورد حكما عاما لأخطار البحر، ويثور التساؤل عن مدى جواز التأمين البحري رغم تخلف عنصر الخطر أو الأخطار التي تتعرض لها الرسالة البحرية، أي حينما لا يتحقق الخطر البحري المؤمن منه إلا في ذهن المتعاقدين،<sup>1</sup> أو حينما يبرم المؤمن له تأمينات متعددة تجعل من الخطر في الحكم المعدوم.

كما يثور التساؤل حول امتداد التأمين البحري لضمان أخطار بحرية، ومدى صحة هذا الامتداد عندما يتعلق الأمر بضمان أخطار برية تابعة لرحلة بحرية، حينما يتم ذلك بناء على نص صريح في وثيقة التأمين.<sup>2</sup>

للإجابة على هذه التساؤلات سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتحدث في (المطلب الأول) عن مدى جواز التأمين رغم تخلف الخطر، ونخصص (المطلب الثاني) للحديث عن امتداد التأمين لأخطار غير بحرية.

## المطلب الأول: مدى جواز التأمين رغم تخلف الخطر

مما تقدم من هذه الدراسة، تبين أن للخطر أهمية بالغة في التأمين البحري، ويجب ألا يكون قد تحقق قبل أو أثناء إبرام العقد، وإلا كان باطلا طبقا للقواعد العامة، لذلك قد يبدو غريبا القول أن التأمين البحري قد ينعقد رغم تخلف الخطر، غير أن التأمين البحري يتميز بخصوصية مؤداها أن عنصر

1 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 500.

2 - د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، المرجع السابق، ص 91

الخطر قد ينعقد من الناحية المادية ولكنه يبقى موجودا من الناحية المعنوية، أي يكفي أن يكون الخطر قائما في ذهن المؤمن و المؤمن له فقط،<sup>1</sup> أي يعتقدان وجوده ولو كان قد وقع فعلا أو زال نهائيا.<sup>2</sup> وقد ينعقد الخطر من الناحية الاقتصادية رغم توفره من الناحية المادية والمعنوية، وذلك لسبق تغطيته بتأمين سابق،<sup>3</sup> وتعرف هذه الحالة بتعدد التأمينات، لذلك سوف نتطرق لحالتي جواز التأمين رغم تخلف الخطر وهما حالة جواز التأمين على الخطر الظني (الفرع الأول) وحالة تعدد التأمينات (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: التأمين من الخطر الظني Risque putatif

يقتضي المنطق أن يكون الخطر الذي يضمنه عقد التأمين البحري غير محقق الوقوع،<sup>4</sup> لذلك لا يعقل أن ينعقد التأمين لتغطية أخطار قد تحققت بالفعل، فالطابع الاحتمالي الذي يقوم عليه يقتضي أن يكون للخطر المضمون صفة مستقبلية، ومع ذلك فإن هذه الصفة ليست حتمية، فقد ينعقد التأمين البحري لضمان بعض الحوادث التي وقعت في الماضي طالما كان حدوثها غير معلوم لطرفي العقد، وهو ما يعبر عنه بالخطر الظني فما مفهوم هذا الخطر (الفقرة الأولى) وما هي شروط جواز التأمين رغم تخلف الخطر (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: مفهوم الخطر الظني

يمكن القول أن الخطر الظني هو ذلك الخطر البحري الذي تحقق بالفعل وقت انعقاد العقد ولكن على غير علم من المتعاقدين أو أحدهما<sup>5</sup>، فالخطر في مثل هذا الوضع يكون قد حدث فعلا أو زال قبل إبرام العقد، لكن أخباره لم تصل لعلم طرفي التأمين قبل إبرام العقد فيظن كل منهما أن العقد يغطي مخاطر لم تتحقق بعد، أي مخاطر مستقبلية محتملة الوقوع،<sup>6</sup> كأن يتم التأمين على بضاعة مشحونة على سفينة دون علم المتعاقدين بأنها وصلت سالمة.<sup>7</sup>

1 - إسرائ صالح داود، التأمين من الخطر الظني، دراسة مقارنة، مجلة الرافدين، عدد 28 سنة 2006، ص 206

2 - د. عبد الفضيل محمد أحمد، مرجع سابق، ص 563

3 - د. سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 85

4 - د. محمد إبراهيم موسى، موضوع عقد التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة 2008، 41

5 - د. رمضان أبو السعود، المرجع سابق، ص 311

6 - د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 642

7 - د. محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، منشأة المعارف الإسكندرية، 2005، ص 69

ويثور التساؤل حول مدى جواز التأمين من الخطر الظني الذي يعد مخالفا لما جاءت به القواعد العامة، إذ أن عقد التأمين البحري يبرم لتغطية الأخطار الناتجة عن الملاحة البحرية وحماية الأموال المؤمن عليها، وعدم تعرضها للخطر يعرض التأمين للبطلان لانعدام المحل، سواء كان عدم التعرض للخطر ناتج عن حادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ المؤمن له،<sup>1</sup> وهذا مطابق لنص المادة 93 من القانون المدني التي نصت على أنه "إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته أو مخالفا للنظام العام والآداب العامة كان باطلا بطلانا مطلقا"، لأن التأمين البحري إنما وجد بغرض تغطية أخطار الملاحة التي تكون الأموال المؤمن عليها عرضة لها.

والملاحظ أن الداعي إلى التأمين من الخطر الظني في الكثير من القوانين هو الارتباط الوثيق بين صعوبة الرحلة البحرية ونوع السفن التي كانت تنقل البضاعة، وكذا صعوبة وصول المعلومات لطرفي العقد حول مآل السفينة والأموال المؤمن عليها معا، والتي غالبا ما كانت تتم في رحلة بعيدة عن المجهز الذي يعد مؤمنا له والمؤمن، أو بضائع تم شرائها وشحنها على متن سفينة في رحلة مرتقبة، قد تكون تعرضت للهلاك بالفعل أو وصلت سالمة، قبل علم المؤمن له والمؤمن بذلك، وفي كلتا الحالتين يكون الخطر منعما من الناحية الواقعية.<sup>2</sup>

وقد استقر رأي المشرع الجزائري على عدم جواز التأمين على الخطر الظني وهو ما ذهب إليه في نص المادة 100 من الأمر 95-07 على أنه "لا يكون التأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل".

قد يكون دافع المشرع الجزائري وراء ذلك هو منع التحايل الذي قد يقدم عليه أحد طرفي العقد وعلى وجه الخصوص المؤمن له، باعتباره صاحب المصلحة الكبرى، إذ قد يبرم التأمين وهو على علم بتحقق الخطر أو زواله مسبقا ثم يدعي جهله بذلك وقت إبرام العقد إذا ما أخذنا بعين الاعتبار انه ليس من السهل إثبات علمه أو عدم علمه مسبقا بتحقق الخطر.<sup>3</sup>

1 - د. سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 71

2 - د. علي بن غانم، مرجع سابق، ص 97

3 - د. حسام الدين كامل الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية، 1975، ص 45



غير أن موقف المشرع الجزائري يحتاج إلى تعديل، لأن في هذه المخالفة حرمان للطرف الجزائري من التعويض كلما كانت الحوادث تنطوي على خطر ظني مادام أنه قد حرم التأمين عليه واعتد فقط بالوجود المادي للخطر،<sup>1</sup> أي النظر إذا ما كان الخطر قد تحقق فعلا أم لم يتحقق<sup>2</sup>، إذ الغالب أن الجزائر في عقد التأمين البحري تأخذ مركز المؤمن له مجهزا كان أو شاحنا، وليس من المصلحة بمكان الحرمان من التعويض عن الضرر الناتج عن الخطر الظني، وفي ذلك إضرارا بالغا بالاقتصاد الوطني، كما أن الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع لم تشر إلى هذه الحالة، في حين أن الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن اعتبرت التأمين على الخطر الظني باطلا بمقتضى الفقرة الأولى من المادة 17 منها.

### الفقرة الثانية: شروط جواز التأمين رغم تخلف الخطر

ما يتميز به التأمين البحري من ذاتية جعل بعض القوانين تخرج عن القواعد العامة بالنسبة لاحتمالية الخطر، وتبيح التأمين على الخطر الظني وذلك لأن أخطار البحر تظل مجهولة فترة من الزمن حتى وصول السفينة<sup>3</sup>، ومنها القانون الفرنسي الذي أخذ بمبدأ جواز التأمين على الخطر الظني،<sup>4</sup> فالتأمين يكون صحيحا مادام المتعاقدان يجهلان الخسارة أو وصول الأموال المؤمن عليها سالمة، وهو ما يستدل عليه من خلال نص المادة L.172-4 تجاري فرنسي،<sup>5</sup> التي تجيز التأمين من الخطر الظني ولا يعتبر العقد باطلا إلا في حالة ثبوت سوء نية الطرف الذي من مصلحته انعقاد العقد صحيحا.

وقد فرق المشرع الفرنسي عند التأمين على الأخطار الظنية بين حالتين واللذان تعتبران كشرط لجواز التأمين على الخطر الظني وهما:

1 - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 269.

2 - د حمدي عبد الرحمن و د. حسن أبو النجا، عقد التأمين، المبادئ العامة، د. دن، 1994، ص 66

3 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، دار وائل للنشر، الطبعة الأولى، 2011، ص 157

4 - د. عبد الودود يحيى، الموجز في عقد التأمين، دار النهضة العربية، 1986، ص 34

5- هذه المادة L.172-4 من قانون التأمين الفرنسي الذي ورد في القانون التجاري الفرنسي حلت محل المادة 365 من نفس القانون، حيث نصت على

مايلي:

« Toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu ou il a été signé ou au lieu ou se trouvait l'assuré ou l'assureur.»

**الأولى:** تتعلق بتأمين أخطار بحرية ظن أطراف العقد عدم تحققها، إلا أنها تحققت بالفعل قبل توقيع العقد، ففي هذه الحالة يتحول الخطر الفعلي إلى خطر ظني يغطيه التأمين، وذلك لعدم بلوغ العلم إلى مكان توقيع العقد أو المكان الذي يوجد به المؤمن أو المؤمن له.<sup>1</sup>

**الثانية:** تتعلق بتأمين الأخبار السارة أو السيئة،<sup>2</sup> وفيها يهدف الأطراف إلى تغطية الأخطار الظنية، أي تلك التي يحتمل تحققها عند التأمين شريطة ألا يثبت علم أحدهما بوقوع الخطر، إذ بهذا العلم لا نكون بصدد خطر ظني يغطيه التأمين.<sup>3</sup>

وبذلك يكون التأمين صحيحا ومنتجا لآثاره طالما أن المؤمن و المؤمن له لا يعلمان بصفة شخصية بهلاك الأموال المؤمن عليها أو بوصولها حتى لو توافر العلم بهذا الهلاك أو الوصول في مكان توقيع العقد أو المكان الذي يوجد فيه أحدهما.<sup>4</sup>

غير أنه قد يختلط الأمر بين التأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة<sup>5</sup> assurance sur bonne ou mauvaises nouvelles وبين التأمين على سلامة وصول السفينة assurance sur bonne arrivée du navire، حيث يتفق الطرفان على مبلغ يتم دفعه من قبل المؤمن للمؤمن له في حالة عدم وصول السفينة سالمة إلى وجهتها المقصودة، وهو نوع من التأمين يتخلص بموجبه المجهز من دفع قسط مرتفع، إذ

<sup>1</sup> - راجع نفس المادة المشار إليها في الهامش 3 الصفحة السابقة.

<sup>2</sup> - تنص الفقرة الثانية من القسم الأول للمادة 19 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن، بأن كل تأمين يعقد على الأخبار الحسنة أو السيئة يكون باطلا إذا ثبت أن خبر وصول السفينة أو تحقق الكارثة التي تتعلق بها قد عرف، سواء في المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل إعطاء الأمر بالتأمين، أو في مكان اكتتاب الأخطار قبل توقيع وثيقة التأمين، دون حاجة لتقديده أي دليل مباشر على علم المؤمن له أو المؤمن بالخبر. - راجع في ذلك د. سمير الشوقاوي، مرجع سابق، ص 78.

<sup>3</sup> - نصت عليه المادة 5-172.L

« L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés. »

<sup>4</sup> - د. رضا عبد الحليم عبد المجيد، مدى جواز التأمين من الخطر الظني، دراسة مقارنة، كلية الحقوق جامعة المنوفية 2001، ص 90، راجع أيضا د. محمد ابراهيم موسى، مرجع سابق، ص 44

<sup>5</sup> - د. برهام محمد عطا الله، الغش والأخطار المعنوية في التأمين، مجلة التأمين العربي، العدد 43، ديسمبر 1994، ص 86

يضمن فقط حالتي الهلاك الكلي والتخلي عن السفينة دون باقي الأضرار المادية التي قد تتعرض لها،<sup>1</sup> لذلك منعت المادة 13 من وثيقة التأمين الفرنسية للتأمين على السفن.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: حالة تعدد التأمينات

تعد حالة تعدد التأمينات من حالات انعدام عنصر الخطر على غرار حالة الخطر الظني، غير أن انعدام الخطر في هذه الحالة هو انعدام اقتصادي، ويقصد بذلك أن الخطر ورغم قيامه فعليا من الناحيتين المادية والمعنوية ونظرا لتغطيته بتأمين سابق، فإنه ينعقد من الناحية الاقتصادية، إذ تنعدم الحاجة إلى الضمان طالما تمت تغطيته بتأمين سابق، فما المقصود بتعدد التأمينات؟

### الفقرة الأولى: المقصود بتعدد التأمينات

يقصد بتعدد التأمينات إبرام وثيقة تأمين أو أكثر بواسطة المؤمن له نفسه أو بالنيابة عنه على نفس المخاطرة البحرية وعلى نفس الأخطار ونفس الأشياء المؤمن عليها ونفس المصلحة، وتجاوز مبالغ التأمين على وثائق التأمين المختلفة التعويض المسموح به قانونا.<sup>3</sup> وعلى ذلك لا يعد من قبيل تعدد التأمينات إذا اختلفت مصالح الأشخاص الذين يرمون تأمينات مختلفة على نفس الشيء المؤمن عليه والخطر المؤمن ضده.

ويمكن تصور حدوث تعدد التأمينات في البيوع البحرية من نوع FOB لأن البائع غير ملزم بإجراء تأمين على البضاعة، فقد يؤمنها المشتري، ويقوم البائع بدوره بالتأمين عليها، وعلى العكس من ذلك في البيع CIF فإن المشتري يعلم مسبقا بأن البائع سوف يقوم بالتأمين لأن الثمن يتضمن نفقات التأمين.<sup>4</sup> وقد أخذ المشرع الجزائري بتعدد التأمينات بموجب المادة 107 من الأمر 95-07 التي نصت على "إذا تعددت التأمينات المكتتبة دون غش لضمان مبلغ إجمالي يفوق القيمة القابلة للتأمين لنفس الشيء

<sup>1</sup> - مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، رسالة ماجستير 2002/2001 كلية الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون الجزائر، ص 66.

<sup>2</sup> - نصت المادة 13 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن على

1° « L'assuré s'interdit expressément Les assurances sur bonne arrivée du navire ;... »

<sup>3</sup> - د. عماد الدين عبد السلام محمد، الأخطار المستبعدة والأخطار المغطاة في التأمين البحري، دار النهضة العربية، 2008، ص 91.

<sup>4</sup> - د. سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 102.

المؤمن عليه، لا تصح إلا إذا قام المؤمن له بإعلام المؤمن بذلك"، يتضح من ذلك أن المشرع أجاز التأمين المتعدد بشرطين أساسيين:

- ألا تكون التأمينات المتعددة ناتجة عن غش يقصد من وراءه المؤمن له الحصول على مبلغ إجمالي يفوق القيمة القابلة للتأمين<sup>1</sup> لنفس الشيء المؤمن عليه.

- أن يعلم المؤمن له المؤمن بوجود تعدد للتأمينات على نفس الشيء المؤمن عليه.

لم يشر المشرع هنا إلى قبول المؤمن بعد إعلامه من قبل المؤمن له بتعدد التأمينات، وهذا يجعلنا نتساءل حول أمرين: الأول عن وقت إعلام المؤمن بتعدد التأمينات، يكون قبل إبرام العقد أم بعده؟، والثاني هل يكفي إعلام المؤمن من قبل المؤمن له حسن النية، أم قبول المؤمن بعد إعلامه، وما هو الحال إذا رفض المؤمن إبرام العقد بعد علمه بتعدد التأمينات؟

في تقديرنا يمكن الإجابة على التساؤل الأول، بأن إعلام المؤمن له للمؤمن بتعدد التأمينات يكون قبل إبرام العقد وهنا يكون حسن النية مفترضا في المؤمن له، بينما في حالة الإعلام بتعدد التأمينات بعد إبرام العقد يتطلب ذلك إثبات المؤمن له لحسن نيته كأن يثبت بأنه لم يكن يعلم بأن الوكيل قد أبرم عقد تأمين مسبق، بينما إذا كان المؤمن له سيء النية بعقده تأمينات متعددة على نفس الأموال و المخاطر، للحصول على تعويض يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، يكون العقد قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن، حتى لا يكون ذلك وسيلة للمؤمن له للإثراء وتحقيق الربح على حساب المؤمنين.<sup>2</sup>

أما بالنسبة للتساؤل الثاني، فيمكن القول أن المؤمن في حل من أمره، فمرد الأمر له في الأول والأخير، ففي حالة إعلامه وأبدى قبوله بتعدد التأمينات رتب العقد كافة آثاره، وإذا رفض تعدد التأمينات فلن يكون مجبرا على القبول قانونا، ولا تترتب عليه أي مسؤولية أو تعويض.

### الفقرة الثانية: تمييز تعدد التأمينات عن غيره من الأنظمة المشابهة

يتشابه تعدد التأمينات مع بعض الأنظمة الأخرى في التأمين البحري، كإعادة التأمين، والتأمين المشترك، وكثرة التأمينات، وهذا ما سوف يتم بحثه تاليا في النقاط الآتية:

<sup>1</sup> - يقصد بالقيمة القابلة للتأمين، القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، وإذا اقتضى الحال تضاف إليها النفقات الثانوية ومقدار الفائدة المرجوة من البضائع المشحونة. راجع الفقرة الأولى نص المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 442.

## أولاً: إعادة التأمين Réassurance

يتميز تعدد التأمينات عن إعادة التأمين،<sup>1</sup> في أن الخطر المؤمن منه هو نفسه مهما تعددت وثائق التأمين، أما إعادة التأمين فهو عقد ينقل من خلاله المؤمن الأول لمؤمن ثان، مخاطر بحرية التزم بتأمينها مقابل قسط يدفعه الأول للثاني، على أن يظل مسؤولاً في مواجهة المؤمن له، فعقد إعادة التأمين يعتبر عقد تأمين بين المؤمن المباشر والمؤمن المعيد،<sup>2</sup> ويبقى المؤمن له أجنبياً عن هذا العقد، ويسميه البعض بسياسة نقل الخطر.<sup>3</sup>

يمكن القول أن عقد إعادة التأمين هو العقد الذي يتحول فيه المؤمن المباشر إلى مؤمن له لدى المؤمن المعيد، مقابل قسط معين يدفعه الأول للثاني لتغطية مخاطر بحرية سبق تغطيتها بموجب عقد تأمين بحري أبرم بين المؤمن المباشر و المؤمن له.

وقد يختلط هذا العقد بتعدد التأمينات، فعندما يتم التأمين بين المؤمن المباشر والمؤمن له ضد أخطار بحرية معينة، فإن المؤمن المباشر يقوم بالتأمين على بعض هذه الأخطار لدى مؤمن آخر (المؤمن المعيد)، فموضوع إعادة التأمين إذن هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن المباشر، وبالتالي فإن عقد إعادة التأمين يقوم وجوداً وهدماً على عقد تأمين سابق، فإذا كان عقد التأمين الأول باطلاً فإن ذلك يستتبع بطلان عقد إعادة التأمين لانعدام الموضوع أو المحل.<sup>4</sup>

## ثانياً: التأمين المشترك co- assurance

يقصد بالتأمين المشترك التأمين على نفس الشيء لدى مؤمنين مختلفين يتحمل كل منهم جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه، وهو عادة ما يحصل في التأمين على السفن نظراً لارتفاع قيمتها.<sup>5</sup> وقد نصت المادة 3 من الأمر 95-07 على أن "التأمين المشترك هو مساهمة مؤمنين في تغطية الخطر نفسه في إطار تأمين وحيد. يوكل تسيير وتنفيذ عقد التأمين إلى مؤمن رئيسي يفوضه، قانوناً، المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر"

1- أنظر أكثر تفصيلاً إعادة التأمين في نهاية الفصل الأول من الباب الثاني.

2- دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، المرجع السابق، ص 144.

3- د. سلامة عبد الله، الخطر والتأمين الأصول العلمية والعملية، دار النهضة العربية، ط. الرابعة 1974، ص 60

4- د. مصطفى كمال طه، أنور بندق، المرجع السابق، ص 77.

5- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 483

إذن يمكن القول أن تعدد التأمينات يختلف عن التأمين المشترك، في أن الأخير يكون محلاً لعقد واحد يشترك فيه عدة مؤمنين لتغطية خطر واحد، حيث يلتزم كل مؤمن بتعويض المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه في حدود النسبة التي اتفق عليها الطرفان من مبلغ التأمين، بحيث لا يتحمل أي واحد منهم أكثر من نسبة نصيبه في التأمين من مجموع التأمينات المبرمة<sup>1</sup>. بينما تعدد التأمينات يقتضي دائماً عقود تأمين مختلفة، ويتشابهان من حيث ظهور أكثر من مؤمن في كلاهما<sup>2</sup>. وعليه فإن تعدد المؤمنين في التأمين المشترك لا يؤدي تعدد ضمانهم إلى تجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، أما في تعدد التأمينات فإن الضمان يتعدد حيث يجاوز مجموع مبالغ التأمينات في عقود التأمين المختلفة قيمة الشيء المؤمن عليه<sup>3</sup>، ويرد التأمين المشترك من الناحية العملية على الأشياء ذات القيمة البالغة الأهمية والتي لا يقوى مؤمن واحد على تحملها في حالة وقوع الخطر المؤمن منه كما هو الحال بالنسبة للتأمين على السفن<sup>4</sup>.

### ثالثاً: كثرة التأمينات Pluralité d'assurances

يقصد بكثرة التأمينات التأمين على نفس الشيء عدة مرات، وبكامل قيمته ضد أخطار مختلفة<sup>5</sup>، كأن يؤمن على السفينة ضد الأخطار العادية للملاحة وعقد تأمين آخر ضد الأخطار الحربية، وهذه الصورة من التأمين البحري هي التي يلتبس فيها الأمر مع تعدد التأمينات. غير أن الفارق الجوهرى بين الصورتين، أن في تعدد التأمينات الخطر محل التأمين هو نفسه في كل مرة، بينما كثرة التأمينات ينصب التأمين على خطر مختلف من حيث طبيعته، في كل عقد من عقود التأمين، أي أن كثرة التأمينات تتحقق عند إبرام عدة عقود تأمين مع اختلاف الخطر المضمون في كل عقد، فكل عقد يضمن خطراً معيناً ومختلفاً<sup>6</sup>.

1 - د. سلامة عبد الله، المرجع السابق، ص 179

2 - د. سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 105

3 - د. يعقوب يوسف صرخوه، التأمين البحري في القانون الكويتي، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه جامعة الكويت، 1999، ص 117، 118.

4 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 146

5 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 483

6 - د. أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الفكر الجامعي، 2008، ص 308.

وقد تتخذ كثرة التأمينات صور مختلفة إضافة للصورة السابقة، إذ يجوز أن تبرم عدة تأمينات متماثلة لكن متتابعة، حيث ينتج كل تأمين أثره في فترة مختلفة عن غيره، فيحل كل تأمين محل الآخر عند انتهاء فترته، مثال ذلك إبرام عقد تأمين على شيء معين حددت مدته من أول يناير إلى نهاية مارس، وأبرم تأمين آخر على نفس الشيء من نهاية مارس إلى نهاية ماي.

كما يمكن أن يبرم أكثر من عقد تأمين على أن تنتج هذه العقود جميعا آثارها في نفس الوقت، كأن يحل عقد مكان عقد آخر في حالة بطلانه أو إذا أصبح أحد العقود غير ذي جدوى نظرا لإعسار المؤمن.<sup>1</sup>

ويمكن أن يبرم أكثر من تأمين متماثل وتنتج جميعها آثارها إذا قصد بها أن تكون مكملة لبعضها، ويتم اللجوء لهذه الصورة في حال عدم كفاية التأمين الأول لأي سبب، كما لو كانت الأشياء المؤمن عليها تساوي أكثر مما قدرت به في العقد أو إذا زادت قيمتها بعد إبرام العقد.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية

تقتضي ذاتية النظام القانوني للتأمين البحري أن يضمن المؤمن الأخطار التي تقع أثناء الملاحة البحرية، لكن خصوصية التأمين البحري جعلته يمتد ليشمل أخطارا غير بحرية، وذلك نظرا للتطور الحاصل في مجال النقل البحري الذي فتح المجال أمام أخطار أخرى قد تتعرض لها الرسالة البحرية، لذلك يثور التساؤل حول مصدر فكرة امتداد التأمين البحري لتغطية أخطار غير بحرية (الفرع الأول)، وما الأساس القانوني لهذه الفكرة (الفرع الثاني)، وما هي تطبيقاتها العملية (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: مصدر فكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية والقواعد المطبقة

إن التطور المذهل الذي عرفه القانون البحري عموما ونظام التأمين البحري خصوصا، جعل هذا الأخير يتمدد ليشمل مراحل أخرى من النقل ليست بالضرورة بحرية، إذ أن عملية النقل البحري قد تتطلب تدخل وسائل نقل أخرى قد تكون برية أو جوية أو سككية، وهذا الأمر جعل الشاحنين يتفقون مع شركات التأمين على امتداد التأمين البحري الذي يبرمونه معهم ليغطي الأخطار البرية،<sup>3</sup> التي قد

1 - د. عماد الدين عبد السلام محمد، المرجع السابق، ص 96.

2 - د. سميحة القليوبي، القانون التجاري، درا النهضة العربية، الطبعة الرابعة 1999، ص 165.

3 - د. محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 193.

تعرض لها البضاعة، لكن السؤال المطروح هو ما مصدر امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية، ثم ما القواعد المطبقة في حالة امتداد التأمين البحري ليشمل أخطارا غير بحرية، سوف نحاول الإجابة على هذا التساؤل في الفقرتين التاليتين:

### الفقرة الأولى: مصدر امتداد التأمين البحري لتغطية أخطار غير بحرية

إن الغاية الأولى المتوخاه من إبرام عقد التأمين البحري، هي ضمان تغطيته للمخاطر التي تعترض الرحلة البحرية والناشئة عن البحر، لكن قد يتفق المؤمن له مع المؤمن على ضمان مراحل سابقة أو لاحقة للرحلة البحرية بموجب عقد التأمين البحري، وبالرجوع إلى ما تضمنته الفقرة الأولى من المادة الثانية من قانون التأمين البحري الانجليزي فإنها أجازت أن يمتد عقد التأمين البحري إما صراحة أو تبعا للعرف التجاري السائد لحماية المؤمن له من الأضرار التي تحصل في المياه الداخلية أو من أي خطر بري يكون مرتبطا بالرحلة البحرية.<sup>1</sup>

يظهر من خلال هذا النص أنه أجاز الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على ضمان الأخطار غير البحرية بموجب عقد تأمين بحري، أو وفقا للعرف التجاري الذي يسمح بامتداد التأمين البحري، ومعنى ذلك أنه إذا لم تتضمن وثيقة التأمين البحري نصا صريحا أو لم يكن هناك عرفا ملزما، فإنه لا يمكن أن يمتد التأمين البحري ل ضمان أخطار غير بحرية، غير أنه في أغلب الحالات تغطي وثيقة التأمين على البضائع الرحلة بأكملها.<sup>2</sup>

كما تبنى المشرع الفرنسي في قانون التأمين البحري فكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية على أساس فكرة وحدة عقد التأمين البحري في المادة L171-1/4،<sup>3</sup> كما يضمن عقد التأمين البحري على البضائع الأضرار المادية التي تتعرض لها البضائع بسبب أخطار الملاحة أو حوادث القوة القاهرة ما

<sup>1</sup> - ورد في نص الفقرة الثانية من المادة الثانية تأمين بحري إنجليزي ما يلي:

« A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or any land risk which may be incidental to any sea voyage »

<sup>2</sup> - شيرين عبد حسن، المرجع السابق، ص 93

<sup>3</sup> - Art. L171-1, al 1, paragraphe 1 et 4, C.ass.f, Art 4 « est régis par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir :

1° les risques maritimes ;

4° Les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime, aérienne ou terrestre. »



عدا الاستثناءات الشكلية المحددة في عقد التأمين<sup>1</sup> وهو نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري في قانون التأمينات الجزائري لا سيما فيما يخص امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية في التأمين على السفن والبضائع على حد سواء وهو ما تؤكدته نصوص المادتان 124 و136 من الأمر 95-07 واللذان سوف نتطرق إليهما بالتفصيل حين التعرض لامتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن وعلى البضائع في الفرع الثالث من هذا المطلب، وعليه يمكن القول أن الاتفاق في وثيقة التأمين هو مصدر امتداد التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية.

### الفقرة الثانية: القواعد المطبقة على الأخطار غير البحرية (القانون الواجب التطبيق)

من البديهي حين الحديث عن امتداد التأمين البحري لأخطار بحرية أن نتساءل في هذه الحالة عن طبيعة القواعد القانونية التي يجب أن تحكم هذا المزيج من التأمين، وللإجابة على ذلك يمكن تصور ثلاث حلول:

يتضمن الحل الأول تجزئة القواعد القانونية، فتطبق قواعد القانون البحري على الأخطار البحرية، وتطبيق قواعد القانون البري على الأخطار البرية، لكن تكمن الصعوبة في تطبيق هذا الحل عمليا إذ أن عملية النقل برمتها تخضع لعقد واحد، وتنفيذها يشمل جزءا بحريا وجزءا آخر بري، وبالتالي لا يمكن تجزئة القواعد المطبقة.

أما الحل الثاني، فيتضمن القول بتطبيق قواعد القانون البحري حينما يكون النقل البحري هو الغالب أو الأكثر أهمية وتطبيق قواعد القانون البري حينما يكون هذا الأخير هو الأكثر أهمية. أما الحل الثالث والأخير يكمن في تطبيق قواعد القانون البحري عندما يكون هذا النقل هو الأكثر أهمية، ولا تطبق قواعد القانون البري إلا إذا كان الحادث قد وقع في البر ولو كان الجزء البري هو الغالب.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -Art. L174-4 c.ass.f. modifié par l'ordonnance n.° 2011-839 du 15 juillet 2011 (art. 7) qui dispose que : « L'assurance garantit les pertes et dommages matériels causés aux marchandises par tous accidents de navigation ou événements de force majeure sauf exclusions formelles et limitées prévues au contrat d'assurance».

<sup>2</sup> - د. سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، ص 196

## الفرع الثاني: الأساس القانوني لفكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية

مما سبق الإشارة إليه أنه بإمكاننا في التأمين البحري تصور تغطية الأموال المؤمن عليها بعقد تأمين واحد ضد كل الأخطار التي يمكن أن تتعرض لها طوال مدة التأمين، وبالتالي يمثل امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية صورة واضحة عن تميز التأمين البحري ويعبر عن ذاتية خاصة قد لا توجد في غيره من التأمينات الأخرى، ورأينا أن هذه الفكرة مصدرها اتفاق الأطراف وترجمتها في وثيقة التأمين صراحة أو عرفاً تجارياً ملزماً يتم التقيد به، ومع ذلك يبقى التساؤل حول الأساس القانوني لفكرة امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية.

إن التمعن في فكرة امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية يؤدي لا محالة إلى ربطها بقاعدة الفرع يتبع الأصل وهي معروفة منذ القدم *Accessorium Sequitur Principale* والتي نتجت عنها نظرية التبعية<sup>1</sup> *Théorie de l'accessoire*، فاتفق المؤمن والمؤمن له على امتداد التأمين ليشمل أخطارا غير بحرية أصلاً شرط أن تكون الأخطار ناتجة عن عمليات تابعة للرحلة البحرية، يجد أساسه القانوني في هذه النظرية، والتي يبدو أن الكثير من المشرعين تأثروا بها، فبالرجوع إلى الفقرة الثانية لنص المادة الثانية من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 التي ورد فيها " قد يمتد عقد التأمين البحري بموجب نص صريح فيه أو بموجب التعامل التجاري ليحمي المؤمن له من الخسائر في المياه الداخلية أو من أي خطر بري يكون مرتبطاً بالرحلة البحرية"، وعبارة أي خطر بري يكون مرتبطاً بالرحلة البحرية التي أوردها المشرع الإنجليزي تفيد امتداد التأمين البحري ليغطي الأخطار غير البحرية لكن بشرط أن يكون الخطر مرتبطاً بالرحلة البحرية.

وبالرجوع إلى المادتين L171-1/4 و L174 /4 من قانون التأمين الفرنسي قسم التأمينات البحرية وكذا نص المادة الرابعة من الوثيقة الفرنسية للتأمين لسنة 1998 والمعدلة في سنة 2002، يفهم أن المشرع الفرنسي قد أخذ بفكرة امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية ما دامت مرتبطة بالرحلة البحرية.<sup>2</sup> أما المشرع الجزائري فقد تبني ما جاء به القانون الفرنسي وأخذ بدوره بفكرة امتداد التأمين البحري ليشمل أخطارا غير بحرية وتجلى ذلك بوضوح في نص المادة 124 من الأمر 95-07 فيما يتعلق بالتأمين

<sup>1</sup> - د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 377

<sup>2</sup> - راجع نصوص المواد المشار إليها في هامش الصفحة السابقة.

لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، وذلك في الأجل المحدد في العقد ليغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور، هذا إلى جانب تغطية التأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو، سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له، وهذا ما نصت عليه المادة 136 من الأمر 95-07.

إن فكرة امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية وإن كانت تجرد أساسها القانوني في نظرية التبعية، فلا ينبغي إخضاع كل الأخطار غير البحرية التي تتحقق في مدة سريان التأمين، لذلك ينبغي ألا يسأل المؤمن البحري إلا عن الأخطار المرتبطة ارتباطا وثيقا سابقا أو لاحقا للرحلة البحرية، ولعل الدافع من وراء اعتماد هذه الفكرة هو ما يتطلبه سوق التأمين ومقتضيات التجارة الدولية، إذ يضطر المؤمنون البحريون تحت ضغط المنافسة إلى القبول بهذه الشروط وإدراجها ضمن وثيقة التأمين.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: التطبيقات العملية لفكرة امتداد التأمين لغير الأخطار البحرية

لقد وسع المشرع الجزائري من نطاق الضمان البحري ليشمل أخطارا غير بحرية، كالأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء بنائها أو رسوها في الموانئ سواء كانت مائية أو جافة واعتبرته تأمينا بحريا وهذا ما أشارت إليه المادة 124 من الأمر 95-07، كما أجازت المادة 136 من نفس الأمر التأمين على الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية، وذلك عندما تكون تابعة لنقل بحري، وعلى ذلك سوف نتطرق صورتين من الصورة العملية لفكرة امتداد التأمين البحري لتغطية أخطار غير بحرية، فنعالج امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن (الفقرة الأولى)، صورة امتداد التأمين البحري في التأمين على البضائع (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن

لقد أجاز المشرع الجزائري التأمين على السفينة وهي في طور البناء أو بمناسبة الإصلاح، ونصت المادة 124 من الأمر 95-07 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 من الأجل المذكور"، ومن خلال هذا النص نستنتج أنه يمكن القول بأن

<sup>1</sup> - د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، ص 203

التأمين البحري يمتد ليغطي المخاطر التي تصيب السفينة أثناء بنائها وإلى غاية تسليمها لصاحبها، كما يشمل المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة وهي موجودة في الميناء.

### أولاً: التأمين على السفينة أثناء البناء

استناداً إلى النص المشار إليه نجد أن بناء السفينة يستطيع أن يعقد تأميناً بحرياً لضمان ما قد تتعرض له السفينة أثناء بنائها ولغاية تعميمها بقصد تجربتها، ثم تسليمها إلى المؤمن له باعتباره مالكا لها،<sup>1</sup> ويضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء، وقد برر بعض الفقهاء تأمين السفينة بأنها أداة للملاحة البحرية وهي في طور البناء، وإن لم تكن صالحة للقيام بعملية بحرية، فإن صلاحيتها تقتضي تجربتها عن طريق الملاحة البحرية،<sup>2</sup> ولا شك أن الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالخريق أو مخاطر إنزالها في البحر هي أخطار تابعة أو أخطار بحرية، لذلك وجب تمديد التأمين البحري لتغطيتها وإن لم تكن كلها أخطاراً بحرية صرفة، طالما أنها متعلقة بمنشأة بحرية بطبيعتها سوف تكتسب الوصف القانوني للسفينة.<sup>3</sup> غير أن المشرع قد وضع شرطين لسريان التأمين البحري على السفينة على أخطار غير بحرية وهما:

**الشرط الأول:** أن يكون التأمين لزمان محدد، وأن يقع الخطر المؤمن ضده خلال الزمن المتفق عليه في العقد، فلا يصح التأمين المبرم بالرحلة لضمان السفينة وهي في طور البناء، لأن الرحلة تبدأ من رفع المرساة في ميناء القيام وتنتهي بإنزالها في ميناء الوصول هذا من جهة، ومن جهة أخرى لأن هذا التأمين وإن كانت تغطيه وثيقة تأمين توصف بأنها بحرية، إلا أنها في الواقع وثيقة تأمين خاصة بالسفينة في مرحلة البناء، وليست هي وثيقة التأمين البحري على السفينة في حالة إبحار، إذ أنها تحتاج إلى تأمين خاص أو شرط خاص، لأن الذي يؤمن السفينة وهي في طور البناء هي مقابلة مختصة في البناء، تؤمن عليها ضد أخطار أكثرها برية مثل الخريق والانفجار وغيرها من الأخطار المشابهة لها، ولا تقوم بالملاحة البحرية في عرض البحر إلا عند نهايتها.

1 - بهاء مجيب شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 529

2 - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 255

3 - د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، الدار الجامعية، 1992، ص 51

**الشرط الثاني:** يقوم هذا الشرط على ضرورة أن يقع الخطر المؤمن منه في وثيقة التأمين خلال الفترة المتفق عليها في العقد، وهو ما أشارت إليه المادة 124 من قانون التأمينات "ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور"، على أنه لا يمكن تطبيق أحكام هذا النص في حالة وقوع الخطر خارج الأجل المدة المتفق عليها، وبالتالي لا يصبح هناك أي مبرر لإعمال فكرة امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية.

### ثانيا: تأمين السفينة أثناء وجودها في الميناء

تتوقف السفينة عادة في الميناء لسبب معين، فقد يكون توقفها بغرض انتظار شحن البضاعة أو تفرغها<sup>1</sup>، أو لغرض التزود بالوقود، وإما بسبب نهاية رحلة الوصول وفي انتظار رحلة العودة، وفي كل هذه الأحوال قد تتعرض السفينة أثناء مكوثها في الميناء لخطر ما، لذلك اعتبر التأمين عليها في هذه الفترة تأميناً زمنياً مرتبطاً بفترة التوقف عن النشاط.<sup>2</sup> إذن فالخوف من تعرض السفينة للخطر وإلحاق الضرر بها يدفع عادة المجهز إلى تأمينها وهي في حالة رسو، وهذا التأمين يأخذ إحدى صورتين:

\* أن يتم الاتفاق صراحة بين المؤمن والمؤمن له في وثيقة على امتداد التأمين البحري تغطية الأخطار التي تلحق السفينة أثناء رسوها في الميناء، وغالبا ما يكون في ميناء قبل نهاية الرحلة، على أنه يجب أن تكون فترة التوقف ضمن المدة الزمنية في التأمين لمدة محددة.

\* أن يتم هذا التأمين بوثيقة أخطار الميناء، وهي وثيقة مستقلة وبالتالي وضع حد لامتداد التأمين البحري، إذ غالبا ما يتم هذا التوقف بمناسبة توقف السفينة لمدة من الزمن في انتظار انطلاقها من جديد في رحلة أخرى، على أنه ينتهي سريان التأمين برفع المرساة وبدأ السفينة في التحرك للرحلة، وقد حكم القضاء الإنجليزي في قضية تم رفعها مفادها أن السفينة كان مؤمنا عليها في الميناء وبينما هي تستعد للرحلة بواسطة قاطرة ارتطمت بالقاع مما ألحق بها أضرارا دفعتها شركة التأمين، وكانت الأخيرة مرتبطة مع شركة التأمين المدعى عليه بعقد إعادة التأمين فطلبت تعويض المبلغ الذي دفعته للمؤمن له، لكن المدعى عليها رفضت بحجة أن الخطر الذي وقع ليس من أخطار الميناء طالما تم رفع مرساة السفينة، وقد أيد

1 - د. سلامة عبد الله، الخطر والتأمين، المرجع السابق، ص 389

2 - بهاء مجيب شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 526

القضاء وجهة نظر المدعى عليها إذ بين في حكمه أن الخطر في وثيقة التأمين ضد أخطار الميناء ينتهي ببدأ السفينة في ترك المرساة و التجهز للسير في البحر.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على البضائع

تعد تغطية المؤمن ل ضمان الأخطار التي تلحق البضائع أثناء نقلها برا أو نهرا أو جوا متى كان مرتبطا بعملية نقل بحري، الصورة العملية الثانية لفكرة امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية، وغالبا ما تتضمن وثيقة التأمين البحري على البضائع شرطا بضمان تغطية عملية النقل بجميع مراحلها ابتداء من خروج البضاعة من مخازن المرسل عند بداية عملية النقل إلى غاية تسليمها في مخازن المرسل إليه عند نهاية عملية النقل،<sup>2</sup> وهو ما يعرف بشرط من المخزن إلى المخزن Where house to Where house Clause، و بمقتضى هذا الشرط يمتد التأمين البحري لتغطية الأخطار التي تلحق البضائع وهي في البر قبل عملية شحنها و بعد تفريغها في ميناء الوصول.<sup>3</sup>

هذا وقد تضمنت أحكام قانون التأمينات الجزائري على امتداد التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية في التأمين على البضائع صراحة في نص المادة 136 من الأمر 95-07 التي ورد فيها 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 تكملة له"، كما نصت المادة الأولى من الشروط العامة للوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع على جواز امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية بالنسبة للبضائع، إذ ورد فيها "يسري ضمان هذه الوثيقة على البضائع التي تكون محلا لنقل بحري وعند الاقتضاء، لنقل بري، أو نهري، أو جوي سابق و/أو لاحق لنقل بحري مضمون بهذه الوثيقة، ويخضع العقد في مجموعه لأحكام التأمين البحري و للأحكام التالية".<sup>4</sup>

غير أنه إلى جانب هذا الشرط يمكن أن يمتد التأمين البحري إلى ضمان أخطار غير بحرية، إذ يتعلق الأمر بضمان الأخطار التي تصيب البضائع وهي على الرصيف في انتظار شحنها أو بعد تفريغها،

1 - د. سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 255

2 - د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 377.

3 - د. ابراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، 2006، ص 345

4 - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 258

لذلك سوف نتحدث في النقطتين الموالتين على شرط من المخزن إلى المخزن، ثم شرط القوارب وما يمثّلها.

### أولاً: شرط من المخزن إلى المخزن

يقتضي هذا الشرط أن يضمن المؤمن الأخطار التي قد تلحق بالبضائع من وقت خروجها من مخازن الشاحن المذكورة في وثيقة التأمين، ويشمل عملية الشحن من سفينة إلى سفينة أخرى،<sup>1</sup> ويبقى مستمرا إلى حين تفريغ البضائع،<sup>2</sup> على أن يتوقف بمجرد تسليم البضائع بمخازن مكان الوصول المتفق عليها في وثيقة التأمين، ويعتبر شرط من المخزن إلى المخزن أكثر الشروط استعمالاً في مجال التأمين البحري على البضائع، وهو من أبرز شروط امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية.

في أغلب الأحوال يسعى التجار والشاحنين إلى التأمين على بضائعهم منذ خروجها من مكان وجودها وإلى غاية وصولها إلى وجهتها النهائية ليمتد بذلك مفعول التأمين لمرحلة سابقة هي ما قبل الشحن ومرحلة لاحقة هي ما بعد التفريغ، أو ما يعبر في الوقت الحاضر من الباب إلى الباب، أي من باب المصدر إلى باب المستورد، وقد تم تعديل هذا الشرط من قبل مجمع لندن لمكتبي التأمين في 01 جانفي 1958، وأدرج شرطاً آخر يعبر عنه بشرط امتداد الضمان Extended Cover Clause، والذي مفاده بقاء التأمين في حالة ما كان ينبغي بقاءه فيها لولا وجود هذا الشرط، كحالة انحراف السفينة،<sup>3</sup> وعلى كل حال فإنه من المتفق عليه أن وثيقة التأمين تغطي الرحلة البحرية مادامت في الوقت المتفق عليه أو الوقت المعقول، شرط ألا يكون لإرادة المؤمن له دخلا فيه.<sup>4</sup>

وقد نصت المادة الثامنة من الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع الصادرة بتاريخ 01 جويلية 2009 على أنه ما لم يكن هناك اتفاق مخالف، يبدأ التأمين من الوقت الذي يتم فيه نقل البضائع المؤمن عليها المشار إليها في المادة الثانية إلى المخازن عند نقطة انطلاق الرحلة المؤمن عليها، لئتم

1 - يطلق على عملية نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى في حالة توقف الرحلة لأسباب مختلفة " عملية المسافنة "

2 - د. جمال الحكيم، التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية، دار النهضة المصرية 1955، ص 106

3 - يعرف الانحراف على أنه " عبارة عن قيام السفينة فعلاً - بعد شروعها في الرحلة المؤمن عليها - بتغيير مسارها المعتاد أو المتفق عليه دونما ضرورة أو سبب مشروع مع بقائها متجهة نحو ميناء الوصول المحدد في الوثيقة"، أنظر د. حسين يوسف غنيم انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري، المجلة الكويتية لسنة 1992، عدد 3، ص 78

4 - د. جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 108

تحميلها فوراً على مركبة النقل، ويتوق التأمين عند تفريغ المركبة وإيداع البضائع في مخازن المرسل إليه أو مثليه أو من لهم المصلحة في مكان وصول الرحلة.<sup>1</sup>

وما تجب الإشارة إليه أن هذا الشرط لا يغير من نطاق ضمان المؤمن ولا من نوع التأمين، وإنما يقتصر أثره على امتداد زمان ومكان التأمين، دون أن يتعدى ذلك إلى ضمان أخطار غير واردة في وثيقة التأمين البحري، وهو يشمل ضمان أخطار بحرية أصلية مضافاً إليها أخطاراً أخرى غير بحرية، ليكون المؤمن ضامناً لها في حالة وقوعها إما قبل أو بعد الرحلة البحرية.

### ثانياً: شرط استعمال القوارب وما يماثلها

قد لا تتمكن السفينة عند وصولها إلى ميناء التفريغ من دخوله لأسباب مختلفة، منها عدم قابلية الميناء لاستقبالها نظراً لحجمها أو عدم تهيئته أو لضيقه، فتبقى بعيدة عن الميناء، لذلك تتم الاستعانة بوسائل أخرى كالقوارب أو الصنادل لتفريغ حمولة السفينة، وفي هذه الحالة فإن أحكام التأمين البحري تمتد لتشمل ما يقع لهذه الوسائل من أخطار، لأن التأمين على البضائع لا ينتهي إلا بعد التفريغ ووضع البضاعة سالمة على الرصيف في ميناء الوصول.<sup>2</sup>

أما في حالة نقل البضاعة بالقوارب من الرصيف في ميناء القيام بغرض شحنها على متن السفينة، فالقاعدة تقتضي عدم مساءلة المؤمن عن أي ضرر أو خطر تتعرض له البضائع أثناء عملية نقلها على القوارب، لأن وثيقة التأمين تغطي الأخطار منذ وضع البضائع على ظهر السفينة، لذلك غالباً ما يتم التأمين على هذه المرحلة من النقل بصفة منفردة بموجب وثيقة تأمين خاصة، والهدف من ذلك هو عدم الإضرار بالمؤمن في حالة اتفاق مالك السفينة أو المجهز مع صاحب القوارب لإعفاء الأخير من المسؤولية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - Art.8 P.F.A.M.F « Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 sont déplacées dans les magasins au point extrême de départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport et cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.»

<sup>2</sup> - د. سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 236

<sup>3</sup> - د. جمال الحكيم، المرجع السابق، ص 109



من وجهة نظرنا أن هذا الشرط لا مجال لإعماله في حالة وجود شرط من المخزن للمخزن، إذ هذا الأخير يغطي الفترة السابقة لشحن البضائع والفترة اللاحقة لتفريغها إلى غاية تسليمها، لكن يتصور وجوده في غياب شرط من المخزن للمخزن واتفق المؤمن مع المؤمن له على امتداد أحكام التأمين البحري لتشمل الأخطار غير البحري التي تصيب البضائع قبل شحنها وبمناسبة نقلها بواسطة القوارب وما يماثلها، كما أن استعمال الحاويات في النقل الحديث قد يجعل وجود هذا الشرط صعبا، إذ تتطلب الحاوية وسائل خاصة لنقلها ووضعها على ظهر السفينة، فيكون المؤمن له مجبرا على البحث على وسيلة تمكنه من تأمين الأخطار التي تتعرض لها الحاوية بوصفها بضاعة أحيانا و وسيلة تغلفه أحيانا أخرى.

### المبحث الثاني:

#### الخطر من حيث الزمان والمكان وضمن نتائجه واستبعادها

عندما يتفق أطراف عقد التأمين البحري على تغطية الأخطار التي يمكن أن تعترض سلامة الرحلة البحرية، فإنما يقصدون و لاشك رسم إطار زمني و مكاني لحدود ضمان المؤمن لها، نظرا لأهمية تحديد متى يبدأ التأمين سواء تعلق الأمر بالمكان أو الزمان لبدء سريان الضمان، فإذا كانت وثيقة التأمين تنص على سريان التأمين " من ميناء معين " فإن التغطية التأمينية تبدأ بمجرد تواجد السفينة في هذا الميناء، وإذا تضمنت الوثيقة عبارة "من ميناء معين" فالتغطية يبدأ سريانها بمجرد مغادرتها لهذا الميناء،<sup>1</sup> كما أن المدة الزمنية التي يسري فيها الضمان لها أهمية بالغة، إذ يمكن تحديد الوقت الذي تبدأ فيه مسؤولية المؤمن عن الأخطار التي تم الاتفاق على تغطيتها هذا من جهة.

ومن جهة ثانية فإن هناك أخطارا يضمن المؤمن نتائجه متى تحققت وأخرى مستبعدة من الضمان، والخطر بهذا المعنى هو الحادث، أما الضرر فهو نتيجة الحادث، وبالتالي لا يمكن الاستفادة من مبلغ التأمين إذا لم يتحقق ضرر للمؤمن له حتى ولو تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا ما نصت عليه المادة 95 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات "لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر"، لذلك هناك من يرى أن كل خطر لم يتم النص على تغطيته صراحة في العقد فهو خطر مستثنى من الضمان دون الحاجة لتحديده.<sup>2</sup>

1 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 540

2 - د. يوسف يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 98

ولهذا فقد قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، خصصنا (المطلب الأول) لدراسة زمان ومكان الأخطار، وتطرقتنا للأخطار المضمونة والمستبعدة في (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: زمان ومكان الخطر البحري

لكي تقوم مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناتجة عن الخطر البحري، لا يكفي توفر الشروط العامة والخاصة التي سبق الإشارة إليها، وإنما يجب أن يتحقق هذا الخطر في زمان ومكان معين، فإذا تحقق الخطر البحري خارج الإطار الزمني و المكاني المحددين في وثيقة التأمين، فلا مجال لمسائلة المؤمن عن هذا الخطر، وعلى هذا فإن التزام المؤمن بدفع التعويض مقيد بوقوع الحادث في نطاق زمني ومكاني يجب أن يقع فيه،<sup>1</sup> وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في الفقرتين الخامسة والسادسة من المادة 98 من الأمر 95-07 "يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي:....- مكان الأخطار، - مدة الأخطار المؤمن عليها..."، لذلك سوف نتطرق إلى زمان الأخطار المضمونة (الفرع الأول)، ثم مكان الأخطار المضمونة (الفرع الثاني)، ثم كيف يتم إثبات زمان ومكان الخطر البحري (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: زمان الخطر البحري

لمساءلة المؤمن عن الخطر البحري الذي تحقق لا بد من أن يقع في وقت يكون فيه العقد قائما،<sup>2</sup> لذلك فإن لتحديد زمان وقوع الخطر البحري المؤمن منه أهمية بالغة، فمتى تحقق خلال المدة المتفق عليها كان موضوعا للتعويض، وإذا وقع الخطر خارج هذا النطاق الزمني، فلا مجال لقيام مسؤولية المؤمن، ويختلف زمان العقد باختلاف الطريقة التي تم بها فقد يكون التأمين بالرحلة أو التأمين لمدة محددة، سواء تم هذا التأمين على السفينة أو البضائع، وقد يتم الجمع بين التأمين بالرحلة والتأمين لزمن معين، وهذا ما سوف يتم بحثه في الفقرات التالية:

### الفقرة الأولى: التأمين بالرحلة

يقع على عاتق المؤمن ضمان المخاطر التي تقع للأموال أثناء الرحلة البحرية المؤمن عليها، وبهذا يكون سريان عقد التأمين متعلقا بالرحلة منذ انطلاقتها وإلى غاية وصولها وليس متعلقا بمدة زمنية محددة في وثيقة التأمين، ويميز في هذا الصدد بين التأمين على السفينة والتأمين على البضائع.

<sup>1</sup> - د. محمد. بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 259

<sup>2</sup> - د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 349

## أولاً: التأمين على السفينة لرحلة

يمكن التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية، وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 122 من الأمر 07-95 " يمكن التأمين على السفن: 1- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية..."، و يميز المشرع بين ما إذا كانت السفينة مشحونة أو فارغة، ففي حالة ما إذا كانت السفينة مشحونة فإن المؤمن يكون ضامناً منذ بداية عملية الشحن و إلى غاية نهاية عملية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها، ويبقى التأمين سارياً لمدة خمسة عشر (15) يوماً على الأكثر، ابتداء من يوم وصول السفينة إلى الميناء المقصود<sup>1</sup>.

أما في حالة في حالة السفينة بدون بضائع، فيسري ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر وحتى رسوها في المكان المقصود أو المتفق عليه<sup>2</sup>، وهذا ما ورد في نص الفقرة الثانية من المادة 123 من الأمر 07-95 على أنه: "وإذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة تضمن الأخطار ابتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول".

وعلى هذا فإن ضمان المؤمن يتوقف في التأمين على رحلة في الوقت الذي يبدأ فيه شحن بضائع جديدة في المكان المقصود بغرض بداية رحلة جديدة<sup>3</sup>، وقد أكدت المادة السابعة من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن على أنه في حالة التأمين على رحلة، فإن ضمان الأخطار يكون بمجرد انطلاق السفينة أو رفع المرساة وينتهي بانتهاء عملية التفريغ دون أن تتجاوز المدة خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ وصول السفينة الناقلة إلى الميناء المقصود في الرحلة البحرية، إلا إذا تم شحن بضائع جديدة بغرض البدء في رحلة جديدة، ويتوقف في هذه الحالة سريان الأخطار قبل انقضاء المهلة<sup>4</sup>.

هذا وقد أقرت الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على السفن تمديد عقد التأمين عند انتهائه، وذلك قبل انتهاء الرحلة، إذا كانت السفينة محل إصلاح بسبب أضرار مضمونة، على أن يلتزم المؤمن له بدفع

1 - نصت المادة 123 من الأمر 07-95 المعدل والمتمم على أنه " فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر (15) يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود".

2 - د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 380

3 - مصطفى كمال طه، الضمان البحري، مرجع سابق، ص 153

4 - Art.7 P.A.A.M.N « »

قسط إضافي، كما يستمر التأمين رغم انقضاء الأجل من أجل إصلاحات على حساب المؤمن لأن تمديد المدة ناتج عن خطر مضمون من قبل المؤمن.<sup>1</sup>

### ثانيا: التأمين على البضائع لرحلة

يتم التأمين على البضائع إما بوثيق تأمين سفريه صالحة لرحلة واحدة، أو وثيق تأمين مفتوحة، وهذا ما أشارت إليه المادة 139 من الأمر 07-95، وفي التأمين على البضائع لرحلة بحرية أو عدة رحلات بحرية متتالية، يضمن المؤمن تغطية كافة الأخطار التي تتعرض لها البضائع أثناء الرحلة البحرية، مهما كان نوع وسيلة النقل المستخدمة، وهذا ما أقرته المادة 136 من الأمر 07-95 عندما أكدت على تطبيق أحكام التأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى الأمر نقل البضاعة عن طريق البر أو النهر أو الجو، سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكمله له، وبذلك تكون البضائع مؤمنة من وقت تركها لليابسة بقصد شحنها وينتهي بوضعها على الأرض في مكان الوصول.<sup>2</sup>

وإذا تم تغيير السفينة الناقلة للبضائع المؤمن عليها بسفينة أخرى لظرف ما يبقى المؤمن ضامنا لأخطار التي قد تصيب البضاعة وليس له الاحتجاج بتغيير السفينة، لذلك عادة ما تتضمن وثائق التأمين البحري عبارة "أو أي سفينة أخرى"،<sup>3</sup> أما إذا كان السفينة بعيدة عن الميناء وتطلب الأمر نقل البضاعة بواسطة مراكب أو زوارق، فإن مسؤولية الضرر اللاحق بالبضائع يبقى على عاتق المؤمن.<sup>4</sup>

ويبدو أن المشرع الجزائري أخذ بما يصطلح على تسميته بالضمان من المخزن إلى المخزن، وفي هذه الحالة فإن البضائع تكون مضمونة ابتداء من وقت مغادرتها لمخازن المرسل و لغاية وصولها لمستودعات المرسل إليه، وهو نفس الحكم الذي جاءت به الفقرة الأولى من المادة التاسعة من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع، حين اعتبرت أن بدء سريان الأخطار المؤمن عليها يكون من اللحظة التي تكون فيها البضائع المؤمن عليها جاهزة للإرسال وتغادر في أبعاد نقطة لانطلاق الرحلة المؤمن عليها، وتنتهي في

<sup>1</sup> - Arnauld Montas, Droit maritime, op cit, p.226

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1994، ص 463

<sup>3</sup> - د. جلال وفاء محمد، التأمين البحري على البضائع، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، ط. 2004، ص 16

<sup>4</sup> - راجع في هذا الصدد فكرة امتداد التأمين البحري لضمان الأخطار غير البحرية في المطلب الثاني من المبحث الأول من هذا الفصل.

اللحظة التي تدخل فيها إلى مخازن المرسل إليه أو ممثليه أو ذوي الحقوق في مكان وصول الرحلة المؤمن عليها.<sup>1</sup>

وقد تصل البضائع المؤمن عليها إلى مكان وصول الرحلة المؤمن عليها، ولكنها لم تصل لمخازن المرسل إليه، نظرا لوضعها في مستودعات الميناء أو في انتظار عملية الجمرقة قبل تسليمها للمرسل إليه،<sup>2</sup> فيتوقف ضمان المؤمن للبضائع المؤمن عليها، إما بانقضاء شهر واحد ابتداء من تفرغ البضاعة من السفينة الناقلة أو عتاد آخر للنقل وهذا في حالة ما إذا كان مكان الوصول النهائي هو الميناء، وإما بمرور مدة 15 يوما عندما يكون مكان الوصول النهائي هو نقطة في الداخل وذلك باتفاق مشترك للمتعاقدين على تمديد هذه الآجال.<sup>3</sup>

### الفقرة الثانية: التأمين لزمن معين أو لمدة محددة

يلتزم المؤمن في التأمين لمدة محددة بضمن كل المخاطر التي قد تحدث خلال الفترة الزمنية التي يغطيها التأمين إما على رحلة أو عدة رحلات، ويتم اللجوء إلى هذا النوع من التأمين غالبا لتفادي عقد تأمين جديد عن كل رحلة تقوم بها السفينة المؤمن عليها، أو كل شحنة من البضائع،<sup>4</sup> وتتميز في هذا الإطار بين التأمين على السفينة والتأمين على البضائع، وهذا وفقا للترتيب التالي:

### أولا: التأمين على السفينة لزمن معين

نصت المادة 122 من قانون التأمين الجزائري على في الفقرة الثانية أنه "يمكن التأمين على السفن: 2- لزمن معين."، ومدة التأمين هي الفترة التي تتعرض خلالها الأشياء المؤمن عليها للأخطار المضمونة بموجب العقد أو وثيقة التأمين، ففي وثائق التأمين لزمن معين يحدد ذلك باليوم وساعة السريان ونهاية العقد، فيتم التأمين على السفينة من الأخطار البحرية لمدة زمنية معينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها، ويكون ذلك في أغلب الأحوال لمدة سنة واحدة،<sup>5</sup> وفي هذا الإطار نصت المادة 124 من الأمر 95-07 السالف الذكر على ما يلي: "فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها

1 - أنظر نص الفقرة الأولى من المادة 9 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

2 - د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 351

3 - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 278

4 - د. مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 158

5 - معراج جديدي، المرجع السابق، ص 163.

أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد ويغطي التأمين اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور".

ويبدأ سريان عقد التأمين منذ بداية التوقيت المتفق عليه فيه، و ينتهي بانتهاء المدة المحددة في وثيقة التأمين، ووفقا لنص المادة 124 المشار إليها فقد تم احتساب اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور في العقد ضمن زمن التأمين، وبذلك تحتسب المدة من اليوم الأول الذي وقع فيه العقد أو أي يوم آخر يتفق عليه ، وينتهي بانتهاء اليوم الأخير، والعبرة بتوقيت مكان إبرام العقد،<sup>1</sup> ويتم حساب الأيام ابتداء من الساعة الصفر إلى غاية الساعة 24 حسب توقيت البلد الذي صدرت فيه وثيقة التأمين، وهذا ما اعتمده المشرع الفرنسي في قانون التأمين البحري في مادته 3-173.L<sup>2</sup>.

الجدير بالذكر في هذا الصدد أن المشرع الجزائري أخضع جميع أنواع التأمين على السفينة لنص وحيد هو نص المادة 124 المشار إليه سلفا، بمعنى أنه جمع بين التأمين على السفينة أثناء الرحلة البحرية و التأمين عليها أثناء رسوها في الموانئ ، وعند بناءها، كل ذلك في وثيقة واحدة، غير أنه في الواقع فإن طالب التغطية التأمينية للسفينة في مرحلة البناء يكون المؤسسة المتخصصة في بناء السفن، بينما الذي يؤمن على السفينة أثناء رحلتها البحرية فهو المالك أو الشاحن أو المجهز.<sup>3</sup> بينما ميز المشرع الفرنسي بين أنواع هذه التأمينات الواردة على السفينة في كل مرحلة على حدة، وهو ما يفيد رغبته في تخصيص تأمين بوثيقة مستقلة للسفينة في مرحلة البناء أو الإنشاء، وما يؤكد هذا الطرح هو ظهور الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على السفن قيد البناء المؤرخة في 20 ديسمبر 1990 والمعدلة في 1 جانفي 2002. والنص في ديباجتها على أنها خاضعة لأحكام التأيي البحري،<sup>4</sup> كما نصت المادة الرابعة منها على أن المؤمن ضامن للسفينة في مكان البناء.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - د. محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص 581

<sup>2</sup> - Art. L173-3, c.a.f. « Dans l'assurance à temps les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance. Les jours se comptent de zéro à 24 heures, d'après l'heure du pays ou la police a été émise. »

<sup>3</sup> - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 125

<sup>4</sup> - Voir la Police française de l'assurance maritime sur corps de navire en constrictioN PRÉAMBULE-LOI APPLICABLE « Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police. »

<sup>5</sup> - art. 4 P.F.A.M.N.C « Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques prévues aux conditions particulières de la police, qu'il soit en séjour, à flot ou à sec ou en navigation. Les risques

لا يسأل المؤمن إلا على الأخطار التي وقعت خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، و تنتهي تغطية المؤمن للأخطار بانتهاء المدة المتفق عليها في وثيقة التأمين وإن لم تنته الرحلة البحرية، كما لا يسأل المؤمن عن المخاطر التي تتحقق بعد انقضاء العقد، إلا إذا كانت هذه المخاطر بسبب حادث بحري وقع خلال المدة التي كان فيها العقد ساري المفعول،<sup>1</sup> غير أن وثائق التأمين عادة ما تنص 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، وهذا ما نصت عليه المادة 125 من الأمر 07-95 "يمكن المؤمن والمؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد"، وعلى كل حال فالعبرة بوقوع الخطر خلال مدة التأمين، أما إذا انتهت المدة فإن ضمان المؤمن ينقضي ولو كانت الأخطار لا تزال قائمة، وبالتالي يلزم المؤمن له القيام بعقد تأمين جديد.<sup>2</sup>

### ثانيا: التأمين على البضائع لزمن معين

في التأمين على البضائع لزمن معين أو لأجل محدد عادة ما يتفق أطراف العقد على بداية ونهاية المدة، لذلك يجب تحديد وقت توقيع العقد وساعته حتى يتسنى حساب مدة التغطية التأمينية بدقة مراعاة لمصلحة الطرفين، ويبرم هذا النوع من التأمين بوثيقة تسمى وثيقة التأمين المفتوحة أو العائمة أو وثيقة الاشتراك<sup>3</sup>، ونصت المادة 139 من الأمر 07-95 على أنه "يمكن التأمين على البضائع بوثيقتين:

1- وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة،

2- وثيقة تأمين مفتوحة."

courent pendant les séjours et mouvements à terre, le lancement, la mise à l'eau, les séjours et mouvement à flot, les réparations, les passages et séjours dans les docks, sur le slip, au bassin à sec et à flot, les essais au port, en rivière, en rade et en mer et généralement dans quelque lieu que ce soit dans la limite de 250 miles du site de construction.

Il demeure garanti lorsqu'il prête assistance. Les avaries qu'il pourrait subir au cours d'une telle opération ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Il demeure également garanti lorsqu'en dehors de toute opération commerciale, il effectue tout remorquage ou transbordement de cargaison, sous réserve d'en faire la déclaration préalable aux assureurs qui pourront prescrire toutes mesures de prévention imposées par la situation. »

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 159. راجع أيضا د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 464.

<sup>2</sup> - د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 381.

<sup>3</sup> - د. فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، دار أمجد للنشر و التوزيع، ط. الأولى 2017، ص 370

وبموجب وثيقة التأمين المفتوحة يلتزم المؤمن له خلال مدة زمنية غير محددة الرحلات بواجب إخطار المؤمن عن الشحنات المنقولة من حيث طبيعتها وقيمتها والسفينة الناقلة،<sup>1</sup> كما يتفق أطراف التأمين البحري على ضمان المؤمن كل ما يقوم المؤمن له بشحنه أو ما يصل إليه من بضائع خلال مدة محددة، دون أن يتم تحديد الأشياء المؤمن عليها في وثيقة التأمين، في مقابل التزام المؤمن له بدفع قسط دوري يتماشى مع كمية وقيمة البضائع المشحونة، وقد يكون المؤمن له الناقل في حالة التأمين على المسؤولية المدنية، أو يكون مالك البضاعة (الشاحن أو المرسل)، وقد يكون الوكيل بالعمولة للنقل أو وكيل العبور.<sup>2</sup> وقد نصت المادة 140 من الأمر 95-07 على أن يلتزم المؤمن له أن يصرح للمؤمن بأي إرسال (شحنة) لحسابه أو تنفيذاً لعقود تكلفه التزام التأمين، وذلك حتى يتسنى له تغطية أي أضرار لاحقة بهذه الشحنات المرسلة للمؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، ولهذا النوع من التأمين فائدة تتمثل في ضمان المؤمن للأضرار التي تتعرض لها البضائع المشحونة والمرسلة للمؤمن له في حالة عدم علمه بتاريخ إرسالها، وبالتالي عدم إمكانية التأمين عليها في الوقت المناسب.

### الفقرة الثالثة: الجمع بين التأمين لمدة زمنية والتأمين لرحلة

يطلق على هذا النوع تسمية التأمين المختلط لأنه يجمع بين نوعين مختلفين من التأمين، ويتم ذلك عندما يبرم التأمين على السفينة لمدة محددة أو لزمان معين، وتحديد الرحلة أو الرحلات المؤمن عليها، ويتم التأمين على البضائع بموجب وثيقة تأمين عائمة أو مفتوحة لتغطية جميع الشحنات لحساب المؤمن له وذلك خلال مدة معينة مقابل قسط، وفي هذا النوع من التأمين المختلط فائدة للمؤمن حيث يمكنه من تقدير الأخطار التي يلتزم بضمائها بموجب عقد التأمين.<sup>3</sup> ويتحقق هذا النوع عادة إذا كانت السفن تسير في خطوط منتظمة، بينما يعقد التأمين لمدة أو لأجل محدد دون بيان الرحلات المراد القيام بها بالنسبة للسفن التي لا تتبع خطاً منتظماً.

<sup>1</sup> - René RODIERE, assurances maritime, op cit , p 271

<sup>2</sup> - حيتالة معمر، الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة وهران 2005، ص 98

<sup>3</sup> - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 161



## الفرع الثاني: مكان الخطر البحري

لكي يسأل المؤمن عن الخطر البحري المؤمن منه لا يكفي أن يقع في الزمن المحدد في عقد التأمين بل يجب أن يقع في المكان المتفق عليه، فغالبا ما تتعرض السفينة لأخطار مختلفة أثناء رحلتها تبعا لاختلاف المناطق البحرية التي تتم فيها الملاحة، ولا شك أن مكان وقوع الخطر يعد عنصرا هاما في تقديره، فمكان الخطر يختلف باختلاف طبيعة عقد التأمين ما إذا كان لمدة محددة أو بالرحلة.<sup>1</sup>

ففي التأمين لرحلة، يكون المؤمن مسؤولا عن الأضرار من لحظة الإقلاع إلى غاية لحظة الإرساء، وإذا تعلق الأمر بالبضائع يكون المؤمن مسؤولا من وقت الشحن وإلى غاية التفريغ في ميناء الوصول. أما إذا كان التأمين لمدة محددة فعادة ما يتم تحديد الطريق الذي تسلكه السفينة والموانئ التي ترتادها، وإذا لم يتم تحديد المكان بشكل مسبق في وثيقة التأمين وجب إتباع الطريق المعتاد، ويأخذ مكان الخطر صورا متعددة هي الرحلة المؤمن عليها، والطريق المعتاد، والسفينة التي تشحن عليها البضائع، والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة.<sup>2</sup>

لتحديد مكان الخطر البحري أهمية بالغة، سواء تعلق الأمر بالتأمين على البضائع أو السفينة في التأمين بالرحلة، إذ يجب أن تكون الرحلة مطابقة للتأمين وللرحلة المضمونة، كما ينبغي على السفينة أن تسلك الطريق المعتاد والمعين في وثيقة التأمين خلال هذه الرحلة لضمان سريان التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه.<sup>3</sup>

أما إذا كان التأمين لمدة محددة بالنسبة للتأمين على السفينة، أو كان التأمين لمدة محددة بوثيقة تأمين مفتوحة في حالة التأمين على البضائع، فإن العقد يحدد المناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة، فإذا حادت السفينة عن الطريق المبين في العقد أصبحت الأخطار مستبعدة من الضمان بسبب تغيير المكان، وقد نصت المادة 137 من الأمر 95-07 على ما يلي: "يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

1 - د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 354

2 - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق ص 157

3 - الأستاذ علي بن غانم، المرجع السابق، صفحة 282 .

وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة، ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته". وما يؤخذ على المشرع الجزائري في هذا الصدد أنه أورد هذا النص ضمن القسم الخاص بالتأمين على البضائع المشحونة، مما يعني عدم إمكانية تطبيقه في حالة التأمين على السفينة، بينما المشرع الفرنسي أورد حكما عاما في نص المادة L172-15 من قانون التأمين البحري على ضمان الأخطار في حالة تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة اضطراريا، أو في حالة تعديل الطريق بأمر من الربان بعيدا عن المجهز أو المؤمن،<sup>1</sup> وبذلك يمكن تطبيق النص على الحالتين التأمين على السفن وعلى البضائع.

لكن ما هو الوضع في حال تم تغيير مكان وقوع الأخطار، ونعني بذلك تغيير الرحلة أو الطريق أو السفينة أو تم شحن البضائع على سطح السفينة فهل يسأل المؤمن حين وقوع الخطر البحري في هذه الحالة؟ وهذا ما سوف نأتي على بحثه تاليا:

#### الفقرة الأولى: حالة تغيير الرحلة

يقع على عاتق المؤمن له الالتزام بالقيام بالرحلة المتفق عليها في العقد، وذلك أن الأخطار التي تتعرض لها السفينة أو البضائع تختلف تبعا لنوع الرحلة،<sup>2</sup> فتغيير الرحلة يشمل إضافة إلى تغيير الطريق المتفق عليه تغيير ميناء القيام لظرف يمنع السفينة من الشحن فيه، أو تغيير ميناء الوصول لظرف قهري يمنع تفريغ البضائع فيه، أو تطويل الرحلة أو تقصيرها،<sup>3</sup> على أن يكون ذلك خارجا عن إرادة المجهز أو الشاحن.<sup>4</sup>

على أنه يتم التمييز بين حالة تغيير الرحلة الاختياري، أي قيام المؤمن له بتغيير الرحلة المقررة عمدا وبذلك يكون قد غير في الأخطار التي التزم المؤمن بضمائها، وهو أمر يدعو للتفرقة بين ما إذا كان التغيير قبل بداية الرحلة أم بعدها، فإذا كان قبل انطلاق الرحلة وقع التأمين باطلا لتغيير المحل، أما إذا كان بعد

<sup>1</sup> - Art. L 172- 15 c.a.f. « Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire ou en cas de changement décidé par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré. »

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 164

<sup>3</sup> - د. محمد بيجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 262

<sup>4</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 289

انطلاقها وقصد المؤمن له بذلك تمديد الرحلة لزمان أطول من الوقت المعتاد،<sup>1</sup> فهذا يؤدي حتما إلى زيادة احتمال وقوع الأخطار التي تتعرض لها الرحلة، ويترتب عليه إعفاء المؤمن كلية من ضمان أي ضرر ينشأ نتيجة هذا التغيير مع حقه في الاحتفاظ بأقساط التأمين المدفوعة من قبل المؤمن له، ويرجع سبب الإعفاء إلى كون تغيير الرحلة يؤدي إلى تحميل المؤمن أخطارا لم يتفق على ضمانها مسبقا.<sup>2</sup>

أما في حالة تغيير الرحلة اضطراريا فيبقى المؤمن ضامنا للأخطار الحاصلة وهذا ما نصت عليه المادة الفقرة الثانية من المادة 137 من قانون التأمينات،<sup>3</sup> ويقصد به كل تغيير للطريق يكون خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته، كما لو أغلق ميناء القيام أو الوصول بسبب الحرب أو سوء الأحوال الجوية، فاضطر الربان لتغيير الرحلة للمحافظة على سلامتها، لأن ذلك يدخل ضمن واجباته كممثل للناقل،<sup>4</sup> وفي هذه الحالة تبقى مسؤولية المؤمن قائمة وذلك أن تغيير الرحلة كان نتيجة خطر البحري يدخل ضمن الأخطار المؤمن ضد وقوعها.

#### الفقرة الثانية: حالة تغيير الطريق (حالة الانحراف)

الانحراف هو قيام السفينة فعليا بعد شروعها في الرحلة المؤمن عليها بتغيير مسارها المعتاد أو المتفق عليه، بمعنى أن تعمد إلى ترك الطريق المنصوص عليه في وثيقة التأمين أو المسار المعتاد لرحلتها للوصول إلى الميناء المقصود، وتعرف النقطة التي يبدأ فيها انحراف السفينة بالنقطة الفاصلة، وهي النقطة التي يعفى المؤمن من ضمان الحوادث التي تقع بعد اجتيازها،<sup>5</sup> وتتم التفرقة بين انحراف السفينة والتي تعني تركها لمسارها المعتاد أو المتفق عليه، وبين ترك الرحلة الذي يكون قبل البدء في الرحلة المؤمن عليها والذي يترتب عليه بطلان التأمين لعدم قيام المخاطر المؤمن ضد وقوعها.

كما يتم التمييز بين انحراف السفينة وتغيير الرحلة، ففي الانحراف لا تغيير في جهة الوصول، بل التغيير يتعلق بعدم إتباع الطريق المعتاد أو المتفق عليه في وثيقة التأمين، بينما تغيير الرحلة يعني تخلي

1 - د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 352

2 - د. محمد مجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 263

3 - نصت المادة 137 الفقرة الثانية على " وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته"

4 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 132

5 - د. حسين غنايم، انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري، المرجع السابق، ص 79

السفينة عن التوجه لميناء الوصول المحدد في وثيقة التأمين لميناء آخر غير متفق عليه، و على كل إذا كان تغيير الطريق خارج عن رقابة المؤمن له أو إرادته فإن المؤمن يبقى ضامنا للمخاطر، ولكن يبقى التساؤل حول ما إذا غيرت السفينة من مسارها اختياريا ثم عادت من جديد لمسارها المعتاد أو المتفق عليه، فهل يعفى المؤمن من ضمان الخطر البحري الذي تحقق؟.

يطلق على هذا النوع من تغيير المسار بالتغيير الجزئي للطريق، ويكون في حالة تغيير السفينة لطريقها المعتاد أو المتفق عليه ثم عودتها إليه وبعدها يتحقق الخطر البحري المؤمن منه، ويذهب الرأي الراجح إلى القول بقيام مسؤولية المؤمن، إذ يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المؤمن عليها وفي الطريق المعتاد أو المتفق عليه، ما لم يكن لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر، وهو ما يعني ضرورة عدم وجود علاقة سببية بين الضرر الحاصل وتغيير الطريق وحينها يكون المؤمن ملزما بالتعويض.<sup>1</sup>

#### الفقرة الثالثة: حالة تغيير السفينة

يعتبر تغيير السفينة تغييرا لحل العقد يترتب عليه بطلان العقد،<sup>2</sup> أما إذا كنا بصدد التأمين على البضائع فيجب التمييز بين التغيير الاختياري للسفينة الذي يعفى المؤمن من المسؤولية، لأن المؤمن له قبل التأمين على سفينة معينة وتغييرها يعني إمكانية زيادة المخاطر التي يتحملها المؤمن لذلك يعفى من الضمان، وبعد تغيير السفينة المعينة في العقد من قبيل تغيير المكان المتفق عليه لضمان الأخطار،<sup>3</sup> إلا إذا كان تغيير السفينة اضطراريا و خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته، كأن تنقل البضائع إلى سفينة ثانية بأمر من الربان نتيجة وقوع خلل في السفينة المحددة، ويظل المؤمن ضامنا للأخطار البحرية إذا ما كان تغيير السفينة بناء على قبوله لشروط سند الشحن، متى كان السند يجيز للناقل تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية.<sup>4</sup>

1 - د. عماد الدين عبد السلام، المرجع السابق، ص 79

2 - د. سلامة عبد الله، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين العائمة، دار الجامعة الجديدة، ط. 2002، ص 287

3 - د. محمد مجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 264

4 - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 466

## الفقرة الرابعة: حالة الشحن على سطح السفينة

يعد شحن البضائع من الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الناقل في عقد النقل البحري، وهذا ما أشارت إليه المادة 773 ق.ب.ج،<sup>1</sup> وقد ذهب المشرع الجزائري إلى منع شحن أو تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة البحرية، كما أوجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك إلا في حالة اتفاقهما، وهذا ما تؤكدته المادة 774 ق.ب.ج،<sup>2</sup> غير أن النصوص المتعلقة بالتأمين البحري لم تشر إلى الحكم الواجب في حالة شحن البضائع على سطح السفينة.

عادة ما تتضمن وثيقة التأمين الاتفاق على مكان شحن البضاعة وتفريغها،<sup>3</sup> ويدخل في حكم تغيير السفينة شحن البضائع على السطح إذا تم الاتفاق مثلا على شحنها داخل العنابر ثم تم شحنها على السطح،<sup>4</sup> وهنا لا يكون المؤمن ضامنا للأخطار التي تصيب البضائع المشحونة على سطح السفينة إذا لم تجز وثيقة التأمين ذلك، إذ أن البضائع تكون عرضة لأخطار جسيمة، كخطر السقوط في البحر أو البلل بمياه الأمطار أو البحر، هذا ما لم يتفق على خلاف ذلك بين المؤمن والمؤمن له، أو وجود عرف في ميناء التحميل يقضي به.<sup>5</sup>

## الفرع الثالث: إثبات زمان ومكان الخطر البحري

لا يكفي إثبات وقوع الخطر المؤمن ضده بل يقع على عاتق المؤمن له أن يثبت أن هذا الخطر قد وقع في المكان والزمان المحددين في وثيقة التأمين،<sup>6</sup> وله أن يثبت ذلك بكافة وسائل الإثبات بما في ذلك البيئة والقرائن ما دام أن الأمر يتعلق بإثبات واقعة مادية، ولعل من بين هذه الطرق التقرير البحري ودفتر

1 - نصت المادة 773 ق.ب.ج على أنه " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن."

2 - نصت المادة 774 ق.ب.ج على أنه " لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بموجب العموم."

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن."

3 - د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 355

4 - د. محمد بيجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 264

5 - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 466

6 - د. السيد أبو الفتوح حفناوي، الإثبات في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 639

السفينة، ومتى أثبت وقوع الخطر البحري المؤمن ضده قامت قرينة على أنه وقع في المكان والزمان المحددين في العقد، فإذا ادعى المؤمن خلاف ذلك وقع عليه عبء الإثبات.<sup>1</sup>

يجب على المؤمن له في حالة وقوع الخطر البحري المؤمن ضد وقوعه إعلام المؤمن بذلك في خلال مهلة سبعة (7) أيام على الأكثر، وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم والتي ورد فيها "... أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه، وخلال سبعة (7) أيام على الأكثر بأي حادث يعلم من طبيعته أن يستلزم ضمانه و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بيانا خاصا بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر"، ويتعلق الأمر هنا بإعلامه عن الخطر الذي لحق السفينة أو البضائع على حد سواء طالما أنها الأموال المؤمن عليها، ففيما يخص الإثبات الخاص بالبضائع، فله أن يعلمه بالأوراق المثبتة لشحن البضاعة والمستندات التي تثبت هلاكها وهي التي تعتبر دليل إثبات تعرضها للخطر،<sup>2</sup> وهذا ما يصطلح على تسميته بإثبات بداية الأخطار.

أما الإثبات المتعلق بالسفينة فيتم بواسطة إثبات مكان الحادث بكافة وسائل الإثبات، وإذا لم تصل أخبار وقوع الحادث فيتم الرجوع إلى الشروط المتعلقة بالزمان المنصوص عليها في وثيقة التأمين،<sup>3</sup> إذن يكفي أن يثبت المؤمن له تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر البحري، فإذا أوفى بذلك يفترض تحقق الخطر البحري في المكان والزمان الذين يسري فيهما الضمان، وللمؤمن أن يثبت عكس ذلك إذا أراد التخلص من المسؤولية، وهذا ما درج عليه القضاء.<sup>4</sup>

### المطلب الثاني: الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة

قد يتحقق الخطر البحري المؤمن ضد وقوعه وبذلك يكون المؤمن ملزما بتغطية الأضرار الناتجة عنه واللاحقة بالأموال المؤمن عليها، فالمؤمن لا يضمن الخطر في حد ذاته بل يضمن نتائجه، وأما الضرر فهو النتيجة المحققة جراء الحادث، لذلك لا يكفي وقوع الحادث البحري بل يجب أن يتبع ذلك الحادث

1 - د. عماد الدين عبد السلام، المرجع السابق، ص 82

2 - د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 385

3 - René Rodiere, Droit maritime, les assurances maritimes, op cit, p.152

4 - حكما النقض الفرنسي الصادر بتاريخ 18 يناير 1910 و02 ماي 1911، مشار إليهما من قبل د. السيد أبو الفتوح حفناوي، المرجع السابق، ص

ضرراً حتى يستفيد المؤمن له من التعويض، وهذا ما نصت عليه المادة 95 من الأمر 95-07 السالف الذكر في هذا الصدد بأنه " لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر". وعلى ذلك يتم التمييز بين الأخطار التي تقع بسبب الحوادث البحرية وهي مضمونة من قبل المؤمن، وبين الأخطار التي تنشأ عن خطأ المؤمن له أو تابعيه أو غش الربان أو عن عيب ذاتي في المال المؤمن عليه وهي أخطار مستبعدة من الضمان<sup>1</sup>، ويميز بين بقية الأخطار الأخرى التي تحدث أثناء الرحلة البحرية ويضمنها المؤمن، وبين أخطار الحرب التي لا يضمنها المؤمن، وعلى ذلك قسمنا هذا المطلب إلى فرعين، نخصص الأول لدراسة الأخطار المضمونة، والثاني لدراسة الأخطار المستبعدة.

### الفرع الأول: الأخطار البحرية المضمونة

نصت المادة 96 من الأمر 95-07 على المواد التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها من قبل الأطراف حين إبرام عقد التأمين البحري، لكن المشرع لم يأت على ذكر عدم جواز الاتفاق على مخالفة نص المادة 101 من نفس الأمر، وعلى ذلك فقد حدد فيها الأخطار التي يقع على عاتق المؤمن ضماؤها، وبذلك يكون المؤمن ضامناً للضرر اللاحق بالمؤمن له جراء تحقق الخطر البحري المؤمن ضد نتائجه، كما يمكن للأطراف تحديد الأخطار المضمونة والمستبعدة بالاتفاق في عقد التأمين، غير أنه لا يمكنهما الاتفاق على ضمان خطر من الأخطار المستبعدة صراحة بموجب المادة 102 من الأمر 95-07، على خلاف نص المادة 96 من نفس الأمر.<sup>2</sup>

لذلك سنتطرق في (الفقرة الأولى) لتحديد الأخطار المضمونة كما تم ذكرها في القانون، ثم الأخطار المضمونة بموجب وثيقة التأمين، ونتعرض في (الفقرة الثانية) لصور بعض أهم الأخطار المضمونة.

<sup>1</sup> - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 449

<sup>2</sup> - تنص المادة 96 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمين المعدل و المتمم على ما يلي: " يخضع الطرفان المتعاقدان لأحكام المواد: 93 و 95 و 98 و 100 و 102 و 105 و 107 و 108 و (1 و 3) و 111(2) و 113 و 115 و 118 و 121 و 126 و 133 و 192 و 193 و 201 و 202 من هذا الأمر".

## الفقرة الأولى: تحديد الأخطار البحرية المضمونة

تعرضت المادة 101 من الأمر 95-07 إلى الأخطار المضمونة وهو ما يعرف بالتحديد القانوني للأخطار المضمونة (أولاً)، غير أن الفقرة الرابعة من المادة 98 من نفس الأمر أشارت إمكانية تحديد الأطراف للأخطار المضمونة والمستبعدة في العقد، وهو ما يعبر عنه بالتحديد الاتفاقي للأخطار (ثانياً).

## أولاً: التحديد القانوني للأخطار البحرية المضمونة

يستنتج من نص المادة 101 من الأمر 95-07 المشار إليها،<sup>1</sup> أنها قد حددت الأخطار المضمونة من حيث نتائجها أي باعتبارها ضرر لاحق بالمؤمن له، ومن حيث اعتبارها السبب المؤدي إلى الضرر، وهو ما سوف نبحثه في النقطتين الموالتين:

## 1- الأخطار المضمونة باعتبارها ضرراً لاحقاً بالمؤمن له

وفقاً لنص المادة 101 فإن الأخطار البحرية المضمونة باعتبارها ضرراً تصنف إلى أربعة فئات هي:

أ- أضرار مادية تلحق بالسفينة أو بالبضائع، وبالتالي يعفى المؤمن من كل مسؤولية عن الأضرار غير المادية والتي تلحق بصفة مباشرة الأموال المؤمن عليها، كالتأخير في إرسال أو صول البضائع، وعن الفرق في السعر، والعوائق التي تعترض الصفقة التجارية للمؤمن له.<sup>2</sup>

ب- المساهمة في الخسائر المشتركة المتعلقة بالأموال المؤمن عليها، بشرط ألا تكون هذه الخسائر ناجمة من خطر مستبعد من الضمان قانوناً أو اتفاقاً، ويقصده بذلك كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لدرء خطر يهدد السفينة والأموال المؤمن عليها الموجودة على متنها، بشرط ألا تكون ناجمة عن خطر مستبعد من الضمان بحكم القانون أو الاتفاق، كالأضرار الناتجة عن مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> نصت المادة 101 من الأمر 95-07 على ما يلي: " يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد كما يغطي: أ. الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذ نجم عنه خطر مستبعد في التأمين. ب. المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأحوال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره. يعني بعبارة " البضائع المشحونة" البضائع المنقولة "

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 446

<sup>3</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 253



د- مصاريف تم إنفاقها بطريقة معقولة اقتضتها ضرورة حماية الأموال المؤمن عليها لتفادي الضرر أو التخفيف من آثاره وذلك في الحالات التي يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر، فيتحمل المؤمن حصة الشيء المؤمن عليه ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين لأنها في صالحه، إذ لو لا المصاريف التي أنفقت لما تجنب المؤمن دفع تعويض التأمين.<sup>1</sup>

هـ- التعويضات المترتبة على المؤمن له في حالة طعن الغير نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى، أو مبنى، أو أي جسم ثابت أو عائم، باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.

## 2- الأخطار المضمونة باعتبارها سبب مؤدي إلى الضرر

لم يورد المشرع الجزائري الأخطار المؤدية للضرر على سبيل الحصر، إذ نصت المادة 101 على ضمان المؤمن ما يترتب من أضرار جراء حوادث مباغته، أو قوة قاهرة، أو أخطار بحرية، فالقوة القاهرة أو الحوادث المباغته تعني الحادث غير المتوقع والذي لا يمكن دفعه، ويسبب أضرارا للسفينة أو للبضائع، كالعاصفة وهيجان البحر، ومن ثم فإن التأمين لا يشمل الحوادث العادية للملاحة التي تدخل في إطار التوقع العادي للأمر، لأن الغرض من التأمين هو ضمان الحوادث التي يحتمل أن تقع لا الحوادث التي يجب أن تقع.<sup>2</sup>

ويطبق في تحديد مفهوم الخطر البحري معيار العملية البحرية، بحيث يضمن المؤمن كل ضرر تعرضت له الأموال المؤمن عليها بمناسبة القيام بعملية النقل البحري وذلك طبقا لنص المادة 92 من الأمر 95-07.

## ثانيا: التحديد الاتفاقي للأخطار البحرية المضمونة

للأطراف الحرية في تنظيم موضوع عقد التأمين وفقا لما يروونه مناسبا لهم وذلك في حدود النظام العام عند تعيين الخطر المؤمن منه، لأن الواقع العملي أصبح يملئ أنواعا أخرى من الأخطار البحرية التي يمكن الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على ضمانها، ما لم ينص القانون صراحة على استبعادها من الضمان وهي أخطار يتم تحديدها في وثيقة التأمين، وفي هذا الإطار نصت الفقرة الرابعة من المادة 98 من الأمر 96-07 أن عقد التأمين يجب أن يحتوي على الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.

<sup>1</sup> - د. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 210.

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 111.

ومن هذا المنطلق يستطيع المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري الاتفاق على ضمان أخطار لم يرد في القانون نصا بضمائها، كما يمكنهم استبعاد أخطارا مضمونة قانونا، ويصبح باستطاعتهم أن يتفقوا على ضمان أخطار أخرى مستبعدة متى أجاز لهم القانون الاتفاق على ضمائها<sup>1</sup> وعليه يمكن للمؤمن والمؤمن له الاتفاق على ضمان الأخطار التي استبعدها المشرع الجزائري من الضمان بصريح نص المادة 103 من الأمر 95-07، كالقرصنة والحجز والاستيلاء والحرب الأهلية أو الأجنبية واختراق الحصار... إلخ، وما يلاحظ على هذا النص أنه سمح بالاتفاق على مخالفته وذلك حين نصت الفقرة الأولى منه على " لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف"، كما أن هذه المادة لم ترد في المادة 96 من نفس الأمر من بين القواعد التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

وتطبيقا لنص المادة 125 من الأمر 95-07 يمكن للأطراف الاتفاق على ضمان كل الأخطار التي قد تحدث للسفينة خلال الرحلة البحرية، باستثناء الأخطار المستبعدة قانونا بنص أمر، ومن ذلك ما نصت عليه المادة 102 التي نصت صراحة على عدم جواز اتفاق الأطراف على ضمان أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسمية، والأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد أو التصدير والعبور والنقل والأمن، وكذلك الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية التطهيرية.

غير أنه لا يوجد ما يمنع الأطراف من الاتفاق في وثيقة التأمين على ضمان جميع الأخطار، ولكن ذلك لا يعني أن يسأل المؤمن على كل خطر حتى لو لم يكن منصوصا عليه في وثيقة التأمين، وإنما يعني ذلك امتداد التأمين لكل الأخطار التي لم يتم استبعادها صراحة في وثيقة التأمين، و التي تدخل عادة في الأخطار المضمونة قانونا، أما الأخطار المستبعدة قانونا بموجب نص غير أمر فلا يضمنها شرط كل الأخطار ما لم يتم ذكرها في الوثيقة،<sup>2</sup> وفي هذه الحالة يثبت المؤمن له تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر في المكان والزمان المحددين وأنها مضمونة ليحصل على التعويض، ويقع على المؤمن إثبات أن هذا الخطر مستبعد من الضمان ليتخلص من دفع التعويض.

1 - د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 273

2 - د. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحري، المرجع السابق، ص 575

## الفقرة الثانية: صور لبعض الأخطار البحرية المضمونة

تتناول معظم المؤلفات تقسيما للأخطار البحرية المضمونة التي يسأل المؤمن عند حدوثها، فتقسم إلى أخطار بحرية رئيسية تشمل التصادم، والحريق، والعاصفة والغرق والجنوح، والرمي في البحر، كما تشمل الفئة الأخرى إدراج الخطأ ضمن الأخطار البحرية المضمونة، وعلى ذلك سوف نخصص النقطة الأولى للأخطار البحرية الرئيسية، ونخصص الثانية لإدخال الخطأ ضمن الأخطار البحرية المضمونة، والثالثة لدراسة التأمين على سلامة الوصول والتأمين على كل الأخطار وشرط عدم التأمين على الأخطار الخاصة عدا وأخيرا التأمين على سلامة الوصول.

## أولاً: الأخطار البحرية الرئيسية

تتجنب معظم التشريعات الحديثة تحديد الأخطار البحرية على سبيل الحصر نظرا لعدم إمكانية حصرها من جهة، ولفتح مجال المنافسة أمام شركات التأمين لضمان تغطية أكبر قدر ممكن من الأخطار البحرية التي يمكن أن تحدث للرسالة البحرية وذلك ضمنا لاستمرار التجارة البحرية التي تشكل عنصرا هاما في التجارة الدولية، وعليه فإننا نتطرق لأهم الأخطار البحرية، وهي: التصادم، العاصفة والغرق والجنوح، الرمي في البحر، الإرساء الجبري، الحريق والانفجار.

## 1- التصادم

لقد سبق وأشرنا لأحكام التصادم العامة والخاصة<sup>1</sup> للتصادم وتوصلنا إلى أنه ارتطام يقع في البحر بين سفينتين، أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية، وهو التعريف الذي أخذ به المشرع الجزائري في المادة 273 ق.ب.ج، وهو يشمل كذلك طبقا للمادة 132 من الأمر 95-07 ارتطام السفينة بجسم ثابت، كرصيف أو حاجز أو جسم متحرك كالحطام، وبيننا بأن له أسبابا عديدة وأحوال مختلفة كالتصادم القهري المنصوص عليه بموجب المادة 281 ق.ب.ج، والتصادم بخطأ إحدى السفن، المنصوص عليه في المادة 277 ق.ب.ج، والتصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن الوارد في نص المادة 278 ق.ب.ج، وما يلاحظ في هذا الإطار أن المشرع الجزائري م يتعرض لحالة صادم السفن الشقيقة، التي تكون مملوكة لشخص واحد. وبالتالي يكون المؤمن ضامنا للأضرار الناتجة عن حالة التصادم بأنواعه.

<sup>1</sup> - لمزيد من التفصيل راجع أعلاه المطلب الثاني من المبحث الثاني من الفصل الأول المتعلق بالحوادث البحرية.

## 2- العاصفة والغرق والجنوح

العاصفة هي اضطراب الجو اضطراباً عنيفاً، يتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالباً برعد وأمطار غزيرة ستتبع ذلك ارتفاعاً للأمواج غير معتاد، وتعدّ السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى، وبعد المؤمن ضماناً للأضرار التي تحدثها العاصفة البحرية، وهي تختلف عن سوء الأحوال الجوية التي تعد من الحوادث العادية للملاحة ولا تعد من الحوادث البحرية التي يضمنها المؤمن.<sup>1</sup>

وأما الغرق فهو اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو، و أما الجنوح فهو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أو الشعب أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى دون أن تتمكن من الخروج من هذا الوضع بوسائلها الخاصة،<sup>2</sup> وغالباً ما تتعرض السفن للغرق أو الجنوح بسبب العاصفة البحرية، فهما يدلان على طبيعة الضرر وليس سببه، لذلك لا يسأل المؤمن عنهما إلا إذا كانا ناتجين عن قوة قاهرة لا أن يكونا نتيجة خطأ متعمد من الرّبان أو المؤمن له.

## 3- الرّمي في البحر

يسأل المؤمن عن الضرر الحاصل بسبب رمي بعض البضائع، أو التضحية ببعض أجزاء السفينة برميها في البحر، إذا تعرضت لخطر بحري أثناء رحلتها، كارتفاع الأمواج أو عاصفة شديدة، بحيث يكون إنقاذها وإنقاذ حمولتها متوقفاً على هذه التضحية لتخفيفها ومنعها من الغرق وتسهيل تعويمها من جديد، ورمي البضائع في البحر وإن كان عملاً اختيارياً من الرّبان لكن أملت الظروف الطارئة التي جعلته يتصرف على ذلك النحو لأجل سلامة الرسالة البحرية،<sup>3</sup> فمسؤولية المؤمن قائمة منشأها الفائدة التي تعود عليه من تحقق سلامة السفينة وإنقاذها هي وحمولتها من الغرق،<sup>4</sup> وتعد هذه الخسائر من قبيل الخسائر المشتركة التي أسسها بعض الفقهاء على قاعدة الغنم بالغرم.

1 - د. إيمان حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 212.

2 - د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 102 وما يليها.

3 - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 452

4 - د. محمد بيجت عبد الله قايد، العقود البحرية، المرجع السابق، ص 241

## 4- الإرساء الجبري

يقصد به اضطراب الربان الرسو بالسفينة بسبب حادث غير متوقع وجدي تتعرض له الرحلة البحرية، كأن تضطر السفينة الرسو في ميناء غير مقرر بغرض الإصلاح نتيجة ضرر أصابها، أو ابتعادها عن ميناء الوصول تفاديا لوباء يجتاح المنطقة، وهو يتطلب نفقات مختلفة كرسوم الدخول والخروج من الميناء ونفقات الإرشاد وأجور البحارة، وهو يعد من الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن، لأنه خارج عن إرادة الربان.<sup>1</sup>

## 5- الحريق والانفجار

يلتزم المؤمن في عقد التأمين البحري بتعويض خطر الحريق الذي قد تتعرض له السفينة وما عليها من بضائع، وذلك عند نشوءه أثناء الرحلة البحرية، ويتطلب الحريق أن يكون هناك شيء يحترق مما لا يستلزم أن يكون بطبيعته في حالة احتراق، كما يجب أن يكون حدوثه شيئاً مفاجئاً وعرضياً وليس متعمداً،<sup>2</sup> ويضمن المؤمن الأضرار الناجمة عن الحريق ولو أنه مستقل تماماً عن حالة البحر، وإن كان يعد خطراً بحرياً فنظراً لحدوثه في البحر أثناء الرحلة البحرية، ولأن الأضرار التي تنجم عن الحريق في البحر أكثر جساماً من تلك التي تنشأ عنه إذا حدث في البر،<sup>3</sup> ولا يقتصر الضمان على ما أتلّفه الحريق، بل يشمل أيضاً الأضرار التي تسببها عمليات إطفاء الحريق، كأن تؤدي مياه الإطفاء إلى الإضرار بأجهزة السفينة أو البضائع الموجودة على متنها. ولا يسأل المؤمن إلا عن الحريق الناتج عن سبب قهري، فلا يضمن الحرائق الناتجة عن خطأ عمدي من الربان أو المؤمن له.

أما بالنسبة للانفجار، فهو الذي يحدث نتيجة تفاعلات كيميائية<sup>4</sup> كانفجار الحاصل عند نقل البضائع الخطرة أو نتيجة الضغط الزائد على الآلات الموجودة في السفينة.<sup>5</sup>

1 - د هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص 337

2 - أحمد فؤاد الأنصاري، التأمين من الحريق شروطه وتسوية مطالباته، الإتحاد المصري للتأمين بالقاهرة، 1992، ص 27

3 - د. إيمان حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 214

4 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 140

5 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 115

## 6- السرقة والنهب وأخطاء البحارة

يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن السرقة vol أو النهب pillage وهو السرقة المصحوبة بأعمال العنف المرتكبة من قبل جماعات مسلحة، ويدخل خطر السرقة في حكم الأخطار البحرية، إذا وقع أثناء الرحلة البحرية متى تضمنته وثيقة التأمين، ويقع على عاتق المؤمن له إثبات السرقة في حد ذاتها ولا يكفي مجرد الدفع باختفاء الأموال المؤمن عليها<sup>1</sup>، ويتحمل المؤمن كذلك الأخطاء المرتكبة من قبل أشخاص الملاحة البحرية كإتلاف البضائع أو إلحاق الضرر بالسفينة.<sup>2</sup>

## ثانيا: إدخال الخطأ غير العمدى في الأخطار البحرية المضمونة

قد يتسبب المؤمن له أو الربان بأخطائهما في إحداث الضرر للأموال المؤمن عليها، بضائع كانت أو سفينة، وقد استبعد المشرع الجزائري صراحة أخطاء المؤمن له المتعمدة والجسيمة من الضمان بصورة مطلقة،<sup>3</sup> ولكنه لم يتطرق لأخطاء المؤمن له غير العمدية أو غير الجسيمة، مما يسمح بمفهوم المخالفة بالاتفاق على ضمانها، كما أنه ميز بين أخطاء الربان العمدية وغير العمدية، وهذا ما ستتم معالجته كما يلي:

## 1: الخطأ غير العمدى للمؤمن له

نصت الفقرة الأولى من المادة 102 من الأمر 95-07 أنه "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها: 1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة،" وبهذا فإن الأخطاء المتعمدة أو الجسيمة المرتكبة من قبل المؤمن له مستبعدة من الضمان بنص أمر لا يجوز الاتفاق على مخالفته، وتبرير ذلك أن كلا من غش المؤمن له وخطأه الجسيم يؤديان إلى نفس النتيجة وهي نزع الصفة الاحتمالية عن الخطر، كما أن حالة الغش أو الخطأ الجسيم المرتكب من قبل المؤمن له يعد مخالفا للنظام العام، ويؤدي إلى انتفاء شرط من شروط الخطر ألا وهو عدم تعلق تحقق الخطر بإرادة أحد أطراف العقد، لكن استقرار الرأي على جواز التأمين من الخطأ غير العمدى أو غير الجسيم للمؤمن له.<sup>4</sup>

1 - د. إيمان حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 215

2 - د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 272

3 - مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 171

4 - د. محمد بيجت عبد الله قايد، العقود البحرية، المرجع السابق، ص 242

غير أن المشرع الجزائري في المادة 102 المذكورة أعلاه لم يدرج أخطاء المؤمن له غير المتعمدة أو غير الجسيمة ضمن الأخطار المستبعدة وسكت عنها، وهو ما يفسر بمفهوم المخالفة بجواز الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على تغطيتها في وثيقة التأمين، ذلك أنه من غير المعقول أن يتحمل المؤمن له نتائج الخطر بمجرد إهمال بسيط أو عدم حيطة في جانبه فالأخطاء واردة في النشاط الإنساني، وعلى ذلك فقد استقر الرأي على جواز التأمين من خطأ المؤمن له غير المتعمد وغير الجسيم، ومن أمثلة أخطاء المؤمن له أو تابعيه تلف البضائع المشحونة الناتج عن سوء التغليف أو سوء إغلاق الحاوية.<sup>1</sup>

## 2: الخطأ غير العمدي للربان

تميل الكثير من التشريعات الحديثة إلى تقرير مسؤولية المؤمن البحري على الأخطاء التي يرتكبها الربان أو البحارة، وذلك في التأمين على البضاعة وعدم مسؤولية (المؤمن) النسبة للتأمين على السفينة، في حين يقرر آخرون مسؤولية المؤمن عن أخطاء الربان في كليهما،<sup>2</sup> ويميز المشرع الجزائري بين التأمين على هيكل السفينة والتأمين على البضائع.

لا يضمن المؤمن الخطأ المتعمد للربان أو تابعيه في التأمين على السفينة، وذلك نظرا لعلاقة التبعية التي تربطه بالمجهز أو مالك السفينة، أما أخطاء الربان أو تابعيه غير العمدية فتكون مشمولة بالضمان، حيث نصت المادة 126 من الأمر 95-07 و الواردة في الفصل الثالث القسم الأول المتعلق بالتأمين على هيكل السفينة أنه "لا يضمن المؤمن الأضرار و الخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة"، وهذا نص أمر لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفته نظرا لوروده أيضا في نص المادة 96 من نفس الأمر. أما بالنسبة للتأمين على البضائع فيكون المؤمن ضامنا للأضرار الناشئة عن خطأ الربان أو تابعيه، العمدية أو غير العمدية، إذ لا يرتبط الربان مع المؤمن له والذي عادة هو الشاحن أو مالك البضائع بأي صلة أو اختيار، لذلك لم يستبعد المشرع الجزائري خطأ الربان من الضمان في القسم المتعلق بالتأمين على البضائع المشحونة، وبالتالي فإن المؤمن يضمن الأضرار التي يتسبب فيها الربان بخطئه بالنسبة للتأمين على البضائع، أما بالنسبة للتأمين على السفينة فإن المؤمن لا يضمن أخطاء الربان العمدية، لكن تبقى الأخطاء غير العمدية مشمولة بالضمان.

<sup>1</sup> - نفس المرجع، هامش الصفحة 242

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 119

ثالثا: التأمين على كل الأخطار وتأمين الإغفاء من الخسائر الخاصة إلا في أحوال معينة

لم يتم المشرع الجزائري بحصر قائمة الأخطار التي يضمن المؤمن البحري نتائجها، وبذلك تكون قد وردت على سبيل المثال، وبالتالي يمكن أن يتسع مجال التأمين البحري لأخطار أخرى لم يأت القانون على ذكرها، لذلك قد يتفق المؤمن البحري والمؤمن له على ضمان جميع الأخطار وقد يتفقان على عدم ضمان الخسارة الخاصة إلا إذا تحقق خطر معين، فالاتفاق على تغطية الأخطار يرجع أساسا إلى حرية الأطراف في التعاقد، ولعل ما يظهر هذه الحرية هو الاتفاق على تغطية أخطار مختلفة بقسط مناسب، وقد سمحت وثائق التأمين الجزائرية بإمكانية تغطية الأخطار وفق طريقتين : التأمين على كل الأخطار وتأمين الإغفاء من الخسائر الخاصة إلا في حالات معينة.<sup>1</sup>

ومن هذا المنطق سوف نعالج فكرة التأمين على كل الأخطار، ثم عدم ضمان الأخطار الخاصة عدا كما يلي:

### 1- التأمين على كل الأخطار

تبدو عبارة كل الأخطار في التأمين فضفاضة، لذلك فشرط كل الأخطار لا يغطي كل خسارة أو ضرر يحدث للأموال المؤمن عليها إذ تستثنى العديد من الحوادث من مجال الضمان، ويقصد بها أن يشمل الضمان كل أسباب الأضرار الحاصلة إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك أو استبعدها القانون، وليتخلص المؤمن من المسؤولية لابد له أن يثبت أن الحادث يقع ضمن الحوادث المستثناة قانونا أو بموجب وثيقة التأمين، وبذلك يمكن القول أن شرط التأمين على كل الأخطار التي لا تستبعد قانونا أو اتفاقا أو أنها الأخطار البحرية المذكورة بموجب وثيقة التأمين أو الأخطار غير البحرية ولكن مضمونة بموجب وثيقة التأمين.<sup>2</sup> ويقع على عاتق المؤمن له عبء إثبات أن الضرر الواقع للأموال المؤمن عليها كان نتيجة خطر مؤمن ضده.

<sup>1</sup> - راجع المادة الأولى من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة والمادة الثانية من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع

<sup>2</sup> - د. سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 286



## 2- التأمين مع شرط الإعفاء من الخسائر الخاصة إلا في أحوال معينة FAP sauf

يتجه هذا الشرط إلى تغطية الخسائر الخاصة مهما كانت أهميتها والتي تكون ناتجة عن إحدى الحالات المحددة بصورة واضحة. فالخسائر الخاصة بالسفينة كالتصادم والغرق والجروح والارتطام، والخاصة بالبضائع غرق البضائع وتسرب المياه والحوادث الحاصلة على اليابسة ولا بد أن تكون هناك علاقة سببية بين الحادث والضرر. ويقع عبء الإثبات في هذه الحالة على المؤمن له.

## رابعاً: التأمين على سلامة الوصول

أخذ المشرع الجزائري بفكرة التأمين على سلامة الوصول وهذا ما تجلّى واضحاً من خلال نص المادة 125 من الأمر 95-07،<sup>1</sup> حيث ترك المجال أمام المؤمن والمؤمن له للاتفاق على وصول السفينة سالمة وذلك وفقاً لشروط يحددها في وثيقة التأمين، وفي نفس الإطار اشترط المشرع الفرنسي في التأمين على سلامة الوصول وجوب موافقة المؤمن وإلا اعتبر العقد باطلاً هذا ما نصت عليه المادة 7-173 L من قانون التأمين الفرنسي.

ويؤدي التأمين على وصول السفينة سالمة إلى التضييق من نطاق الضمان، إذ لا يغطي سوى حالة هلاك السفينة الكلي، بالتالي لا يسأل المؤمن عن تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة مادامت قد وصلت سالمة إلى الوجهة المقصودة، غير أن إعمال هذا الشرط قد يؤدي إلى الإضرار بالمؤمن، إذ يخشى أن يعتمد المؤمن له هلاك السفينة كلياً بهدف الحصول على التعويض،<sup>2</sup> هذا وقد أجازت الملحقة بوثيقة التأمين على السفينة بعقد تأمين على وصول السفينة سالمة بشرط ألا تتجاوز قيمتها مجتمعة 10 في المائة من القيمة الاتفاقية لهيكل السفينة وآلاتها، ولعل الذي دفع بالمشرعين ومنهم المشرع الجزائري على اعتماد هذا التأمين هو محاولة تعويض المؤمن له عما يفوته من كسب جراء فقدان سفينته إذ لا بد له من سفينة أخرى لمواصلة نشاطه التجاري.

<sup>1</sup> - نصت المادة 125 من الأمر 95-07 على ما يلي: "يمكن المؤمن والمؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد."

<sup>2</sup> - د. عماد الدين عبد السلام، المرجع السابق، ص 201

## الفرع الثاني: الأخطار البحرية المستبعدة من الضمان

يميز المشرع الجزائري بين نوعين من الأخطار المستبعدة من الضمان، فهناك أخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية، وأخرى غير قابلة للضمان إلا إذا وجد اتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له، فبالنسبة للأخطار التي استبعدها المشرع من الضمان بصفة مطلقة، وهي الأخطار المنصوص عليها في المادة 102 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

أما الأخطار غير القابلة للضمان إلا باتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له فهي الأخطار المنصوص عليها في المواد 103، 127، 138 من نفس الأمر،<sup>1</sup> لذلك فإننا سنتطرق في (الفقرة الأولى) إلى الأخطار البحرية المستبعدة بصفة مطلقة، ونتعرض في (الفقرة الثانية) إلى الأخطار البحرية المستبعدة أو غير القابلة للضمان إلا بوجود اتفاق خاص في وثيقة التأمين.

## الفقرة الأولى: الأخطار البحرية المستبعدة مطلقاً

حددت المادة 102 من الأمر 95-07 ثلاث أنواع من الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة وذلك

حسب الترتيب التالي:

- 1 - نصت المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في: 20 فبراير 2006 على ما يلي: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:
  - 1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،
  - 2- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب،
  - 3- القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها،
  - 4- الفتن والاضطرابات الشعبية و إغلاق المصانع و الإضرابات
  - 5- اختراق الحصار،
  - 6- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين،
  - 7- جميع النفقات أو التعويضات المبينة على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون،
  - 8- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة."
- ونصت المادة 127 من نفس الأمر على ما يلي: "لا يضمن المؤمن، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر عن عيب خفي في السفينة مضمونة"
- ونصت المادة 138 من ذات الأمر على ما يلي: "تستبعد من الضمان، الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:
  - حزم أو تعبئة البضاعة بشكل غير كاف،
  - ضياع جزء من البضاعة أثناء الطريق،
  - التأخير في تسليم البضاعة."

النوع الأول يتمثل في أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة، الأضرار، النوع الثاني يتعلق بالأضرار والخسائر المادية الناتجة عن حالتين: الأولى أضرار مادية وخسائر ناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن، والثانية الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية، أما النوع الثالث فيتعلق بالأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات، وهذا ما سنتحدث عنه تاليا كما يلي:

### أولا: أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة

نصت الفقرة الأولى من المادة 102 من الأمر 95-07 على إعفاء المؤمن من أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة، و هذا نفس الاتجاه الذي سلكه المشرع الفرنسي في المادة 13-2 L17 من قانون التأمين البحري،<sup>1</sup> حيث أعفى المؤمن البحري من التعويض في حالة الخطأ العمدي أو الجسيم للمؤمن له، وهو ما أكدته الوثيقة الفرنسية للتأمين على هياكل السفن لسنة 2002 في مادتها الثالثة وأضافت إليه إعفاء المؤمن في حالة الخطأ المتعمد أو غير المبرر من قبل المؤمن له أو تابعيه،<sup>2</sup> وذلك استنادا إلى أن من بين أهم شروط الخطر أن يكون احتماليا فإذا ما وقع بفعل المؤمن له انتفت الصفة الاحتمالية وانتفى تبعا لذلك شرط عدم توقف الخطر على محض إرادة أحد الطرفين وعلى وجه الخصوص المؤمن له، لأن الأصل في عقد التأمين هو عدم معرفة المؤمن له ما سيأخذه في مقابل القسط المدفوع، كما أن المؤمن لا يعلم قيمة التعويض الذي سيقدمه في حالة وقوع الضرر.<sup>3</sup>

ما يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى مسؤولية المؤمن البحري عن الأخطاء العمدية أو الجسيمة المرتكبة من قبل تابعي المؤمن له، وهو ما يجعلنا نستند إلى الأحكام الواردة في القواعد العامة، لا سيما أحكام مسؤولية المتبوع على أعمال تابعيه المنصوص عليها بموجب المادة 136 ق.م.ج والتي نصت على أنه "يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه غير المشروع متى كان واقعا منه في حال تأديته وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها"، وعلى هذا الأساس فإذا قام تابعي المؤمن له بارتكاب أخطاء

<sup>1</sup> - Art.172-13, AL 2 « L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré.»

<sup>2</sup> - Art 3, P.F.A.M.N, AL 1) - « faute intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de son personnel de direction, à savoir : Directeurs, chefs d'agences, Capitaine d'armement, Chefs de services techniques ; »

<sup>3</sup> - د. حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، ط.2012، ص 21.

عمدية أو جسيمة اعتبرت بمثابة أخطاء عمدية أو جسيمة صادرة عن المؤمن له نفسه وبالتالي تستبعد من الضمان بصورة مطلقة.

غير أنه وتطبيقا لنص المادة 126 من الأمر 95-07 المشار إليه سلفا، فإن المشرع قد أعفى المؤمن البحري من ضمان الأضرار الناتجة عن الأخطاء العمدية للربان، لكنه لم يشر إلى حكم الأضرار الناجمة عن الأخطاء العمدية لتابعي الربان، وهو ما يجعل الرجوع إلى تطبيق القواعد العامة المتعلقة بتطبيق أحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه قابلة للتطبيق في هذا الوضع كذلك كما هو الحال بالنسبة لمسؤولية المؤمن له عن أعمال تابعيه، وما تجب ملاحظته أن إعفاء المؤمن ورد فيما يخص التأمين على السفن فقط، بينما تظل مسؤولية المؤمن قائمة و يكون ضامنا لكل ضرر ناتج عن خطأ عمدي أو جسيم صادر من الربان أو من أحد تابعيه فيما يتعلق بالتأمين على البضائع.

ثانيا: الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن، والغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.

أعفى المشرع الجزائري المؤمن البحري بموجب الفقرة الثانية لنص المادة 102 من الأمر 95-07 من ضمان الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد و التصدير و العبور و النقل والأمن، وذلك باعتبار أن هذه الأفعال غير مشروعة و بالتالي لا يمكن أن يرد التأمين على شيء مخالف للنظام العام، على اعتبار وجوب أن يكون محل عقد التأمين البحري مشروعاً، وبالتالي لا يجوز التأمين على عمليات تهريب بتصدير أشياء أو استيرادها بطريقة مخالفة للأنظمة القانونية المعمول بها،<sup>1</sup> سواء داخل الدولة أو خارجها،<sup>2</sup> أو عبورها أو نقلها بطريقة مخالفة أو تمس بالأمن، كما أنه من المتفق عليه عدم جواز التأمين على الأضرار الناتجة عن أخطار عمليات التهريب باعتبارها عملاً غير مشروع يهدد سيادة الدولة،<sup>3</sup> وإذا كان الغرض منه تغطية المخاطر التي تتعرض لها الأموال المهربة خلافا لما تقضي به القوانين.<sup>4</sup> كما أعفى المشرع المؤمن البحري من المسؤولية عن الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية، على اعتبار أن الغرامات أو المصادرة التي يحكم بها في حال

1 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون و القضاء، الكويت 1983، ص 232

2 - د. عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، المرجع السابق، ص 149

3 - د. حسام كامل الأهواني، المبادئ العامة في التأمين، المرجع السابق، ص 659.

4 - د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 324

ارتكاب جريمة تعد عقوبة، والتأمين عليها سيؤدي بالمؤمن إلى تحملها بدلا من المحكوم عليه، وبالتالي التأمين من العقوبات المالية يعد مخالفا للنظام العام،<sup>1</sup> وكذلك الحال بالنسبة للتدابير الصحية أو التطهيرية، إذ غالبا ما تلجأ إليها السلطات بوصفها أعمالا وقائية وجب التقيد بها، والتأمين على الأضرار أو الخسائر الناجمة عنها فيه مخالفة للأنظمة والقوانين السارية.<sup>2</sup>

ثالثا: الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات.

لقد استبعد المشرع الجزائري من نطاق ضمان المؤمن البحري بصفة مطلقة الأضرار الناجمة عن الانفجار أو إطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي، أي بصفة عامة الضرر الذي يتسبب فيه انفجار أو إشعاع نووي، سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة وذلك نظرا للنتائج الخطيرة المترتبة عن مثل هذا النوع من الكوارث، ومن الطبيعي أن تكون هذه الأخطار على اختلاف أنواعها ومصادرها مستبعدة من التأمين ضد نتائجها في عقد التأمين البحري، وقد عمل المشرع الانجليزي في قانون التأمين على استبعاد هذه الأخطار بصفة مطلقة من الضمان.<sup>3</sup>

كما أن المشرع الفرنسي بدوره أعفى المؤمن البحري من ضمان الأضرار الناتجة عن الانفجار أو الإشعاع النووي بصفة مباشرة أو غير مباشرة وهو ما أشار إليه في نص المادة L172-16، وهو مطابق للنص الجزائري، غير أن الملاحظ في هذا الصدد أن التعديل الذي لحق النص الفرنسي سنة بموجب المادة (5) من الأمر رقم 839-2011 المؤرخ في 15 جويلية 2011 أخرج هذا النص من القواعد الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، وترك للمؤمن والمؤمن له إمكانية الاتفاق على ضمان الأضرار الناتجة عن الانفجار أو الإشعاع النووي بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع بالجزيئات.<sup>4</sup>

1 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية، المرجع السابق، ص 171.

2 - د. يوسف يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 157

3 - أ. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، ص 184

4 - Art.172-16, C.A.F, modifié par l'ordonnance n° 839-2011 du 15 juillet 2011, Art 5 «Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant :

## الفقرة الثانية: الأخطار البحرية المستبعدة من الضمان إلا باتفاق خاص

لقد عدد المشرع الجزائري بمقتضى نص المادة 103 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الأخطار التي لا يغطيها عقد التأمين البحري، إلا إذا اتفق المؤمن والمؤمن له على تغطيتها بموجب اتفاق خاص، وهي تختلف عن تلك الأخطار التي استبعدتها المشرع بصفة مطلقة من التأمين والتي يقع كل اتفاق مخالف باطلا بطلانا مطلقا، وعليه سوف نحاول الحديث عنها في النقاط التالية وفقا لورودها في النص:

## أولا: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه

يعتبر العيب الذاتي في الأموال المؤمن عليها من الحوادث المستثناة ابتداء في التأمين البحري، ويقصد به كل عيب داخلي للشيء يؤدي إلى هلاكه، أو قابلية الشيء للتلف بسبب راجع لطبيعته الخاصة، مثل قابلية بعض السوائل للتبخر أثناء نقلها، وقابلية بعض المعادن للاحتراق الذاتي كالفحم، لذلك فالمؤمن معنى مبدئيا من ضمان كل ضرر منثته العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه،<sup>1</sup> ويرر عدم ضمان المؤمن للضرر الناتج عن عيب الذاتي في الأموال المؤمن عليها بأن الضرر ليس ناشئا خطر بحري مضمون، بل ناتج عن طبيعة الشيء المؤمن عليه نفسه، فلا يسأل عنه المؤمن.<sup>2</sup>

غير أن إعفاء المؤمن البحري من ضمان الضرر الناتج عن العيب الذاتي في الأموال المؤمن عليها إلا إذا كان هذا الضرر هو السبب الوحيد، دون الاشتراك مع خطر بحري، ولما كان استبعاد العيب الذاتي من نطاق الأخطار المضمونة لا يتعلق بالنظام العام، فيجوز الاتفاق في وثيقة التأمين على ضمانه،<sup>3</sup> وقد نصت الفقرة الأولى من المادة 103 من الأمر 95-07 أن المؤمن لا يضمن العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف بين المؤمن والمؤمن له، وبشرط ألا يحدث هذا الضرر أو يتفاقم نتيجة حوادث البحر.

ولا يتم إعفاء المؤمن البحري من ضمان العيب الذاتي إذا كان هذا العيب ناشئا عن خطرا بحري يضمن نتائجه المؤمن البحري، بمعنى أن العيب الذاتي في السفينة الذي سبب ضررا للبضائع يعد خطر

5- Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielles des particules. »

1 - د. محمد بيجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 245.

2 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 126.

3 - د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 277.

مضمونا من قبل المؤمن، وفي حالة العيب الذاتي في البضائع والذي يسبب ضررا للسفينة يعد خطرا يضمن نتائجه المؤمن، والحال كذلك بالنسبة للبضائع التي تسبب ضررا لبضائع أخرى يعد خطرا مضمونا بموجب تأمين هذه الأخيرة، وعلى كل حال فإن المؤمن الذي يتمسك بالعيب الذاتي يقع عليه عبأ إثبات ذلك العيب، لأن القاعدة تقتضي ضمان نتائج الأخطار التي وقعت بمناسبة عملية النقل البحري.<sup>1</sup>

على أنه يتم التمييز في هذا الصدد بين العيب الذاتي الذي يلحق بالبضاعة، والعيب الذاتي الذي يلحق بالسفينة وهذا ما سوف نعرضه فيما يلي:

### 1: العيب الذاتي في البضاعة

يأخذ العيب الذاتي للبضاعة صورتان، عيب ذاتي خارجي، كحالة سوء تغليف البضاعة أو عدم كفايته، أو يأخذ صورة عيب ذاتي داخلي، كحالة قابلية البضاعة للتلف، مثل السوائل المجمدة المنقولة في ظروف غير مناسبة كالحرارة وانعدام وسائل التبريد أو تعطلها مما يؤدي لتلفها، لذلك تلزم القوانين المؤمن له (الشاحن) بإعلام الناقل عن طبيعة البضاعة وما إذا كانت تحتاج لعناية خاصة حتى يتسنى له اتخاذ التدابير المناسبة وتهيئة ظروف نقل تتفق مع طبيعة البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 773 ق.ب.ج.<sup>2</sup>

وكذلك الحال بالنسبة لنقل البضائع الخطرة، وإلا سقط حقه في التعويض، بل ويكون مسؤولا عن الأضرار التي تنشأ بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن تحميلها وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 778 ق.ب.ج.<sup>3</sup>

ولا يضمن المؤمن الضرر المادي الناتج عن عيب التحزيم أو التعبئة غير الكافية للبضاعة، أو ضياع جزء منها أثناء الطريق، أو التأخير في تسليم البضاعة، وفقا لما نصت عليه المادة 138 من الأمر 95-07، وذلك أن المؤمن له قد ارتكب خطأ بعدم حفاظه على الأموال المؤمن عليها، غير أن انتفاء مسؤولية

<sup>1</sup> - د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 397.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 773 ق.ب.ج المشار إليها سابقا.

<sup>3</sup> - نصت المادة 778 ق.ب.ج على ما يلي: " إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع مخطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضاعة مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها "

المؤمن تقتصر على العيب الخاص بالشيء المؤمن عليه، فإذا كان المؤمن على علم بأن العيب موجود قبل إبرام العقد وقبل الضمان، فإنه يتحمل مسؤولية التلف اللاحق.<sup>1</sup>

غير أنه إذا كان تلف البضاعة أو هلاكها ناتج عن تأخير الرحلة استثنائيا جراء حادث يغطيه التأمين، فتقوم مسؤولية المؤمن في تعويض الضرر الحاصل شريطة أن يكون ناشئ عن التأخير في حد ذاته،<sup>2</sup> وفي بعض الأحيان يؤدي الخطر البحري إلى ظهور العيب الخفي أو تفاقمه، كأن تضطر السفينة للتوقف لإجراء إصلاحات نتيجة حادث بحري فيظهر العيب في البضاعة تملك أو تتلف، فهنا يتحمل المؤمن البحري المسؤولية عن التعويض لأن الحادث البحري المسبب لظهور العيب الذاتي وأدى إلى الهلاك أو التلف حادث بحري مضمون.

أما النقص العادي الذي يلحق البضائع أثناء الرحلة البحرية كتبخر السوائل مثلا، فلا يسأل عنه المؤمن، أما النقص غير العادي الذي يحدث نتيجة خطر بحري فيكون المؤمن ملزما بتعويضه.<sup>3</sup>

ما يلاحظ أنه في كثير من الحالات تتعرض البضائع أثناء وضعها في العنابر إلى التعرق الناتج تكاثف البخار مما يؤدي لتشكيل قطرات ماء فتساقط على البضاعة، فيؤدي ذلك إلى تلفها، أو يكون عرق العنابر ناتج عن البضاعة نفسها، فإذا شمل التأمين هذه الظاهرة فلا مجال للمؤمن للتهرب من المسؤولية بالقول بوجود عيب ذاتي في البضاعة، وإذا لم عقد التأمين البحري شرطا يتعلق بها، فيتم التمييز بين ما إذا كان عرق العنابر راجعا للطبيعة الخاصة للبضاعة فيعفى المؤمن حينها من الضمان، أما إذا لم يكن عرق العنابر ناتجا عن عيب ذاتي في البضائع، فيعد ناتجا عن خطر بحري وبالتالي يضمنه المؤمن.<sup>4</sup>

وأخيرا يمكن القول أن المشرع الجزائري نص على عدم ضمان المؤمن للضرار الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف، وهذا هو الحكم الوارد في نص المادة 103 من قانون التأمينات، وهو نفس الحكم الذي أورده المادة الثامنة من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع بعدم ضمان المؤمن للعيب الذاتي للشيء المؤمن عليه إلا باتفاق خاص وفي مقابل قسط خاص.<sup>5</sup>

1 - د. هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص 345

2 - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 456

3 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 128

4 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 229

5 - art. 8, paragraphe g P.A.A.M.F. « Sauf convention et primes spéciales l'assureur et également affranchi des risques suivants et de leurs conséquences :



## 2: العيب الذاتي في السفينة

يعتبر عيبا ذاتيا في السفينة كل عيب في بناءها أو في أحد أجزائها يسبب خسارة أو ضرر لها، أو يكون ناتجا عن حالة السفينة أو طريقة إعدادها، ولا يعد من قبيل العيب الذاتي قدم السفينة نتيجة مرور الزمن وكثرة استعمالها<sup>1</sup>، وقد أعطى المشرع الجزائري في المادة 127 من الأمر 07-95<sup>2</sup>، المؤمن من ضمان العيب الذاتي في السفينة، حيث أن المؤمن له باعتباره مالكا للسفينة فهو ملزم بضمان صلاحيتها عند بدء الرحلة البحرية، كما أنه ملزم بتجهيزها وإعدادها للقيام بعملية النقل، وهو ما يتطلب إمدادها بما هو ضروري لملاحظتها، وهذا ما أكدته الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على السفن في نص المادة السادسة منها.<sup>3</sup>

وقد يكون العيب الذاتي نسبيا متى كان بإمكان السفينة القيام برحلة ولكنها تصبح غير صالحة للقيام برحلة أخرى، غير أنه لا يجوز للمؤمن التمسك بالعيب الذاتي للسفينة إلا بإثبات علاقة السببية بين العيب الذاتي والضرر.<sup>4</sup>

غير أن المشرع الجزائري في الفقرة الثانية للمادة 127، نص على ضمان المؤمن البحري للأضرار الناشئة عن عيب خفي في السفينة، والعيب الخفي هو العيب الذي لا يمكن كشفه ببذل العناية المعقولة التي يبذلها مالك السفينة المعتاد في الكشف على سفينته وصيانتها.<sup>5</sup>

وعلى هذا فإنه من الضروري التمييز بين العيب الذاتي والعيب الخفي للسفينة، فالعيب الذاتي في الشيء فهو الذي يمكن رؤيته بالعين المجردة، أما العيب الخفي فهو ذلك العيب الذي لا تكشفه الفحوص التقنية للإدارة والرقابة التي تباشرها شركات الإشراف إلى درجة عدم توقعه من قبل المجهز، ويعد عيبا خفيا كذلك العيب الذي لا يمكن كشفه بواسطة الفحص الدقيق للناقل.<sup>6</sup>

g- Vice propre de l'objet assuré... ».

1 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 129

2 - نصت المادة 127 من الأمر 07-95 على أنه " لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك الخسائر والأضرار الناتجة عن عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار أو الخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة "

3 - Art. 6, paragraphe b, al. 4 P.A.A.M.N. qui dispose que : « L' assureur est également affranchi : 4- Des dommages et pertes provenant de vice propre ...».

4 - د. سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 414

5 - د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 379.

6 - René Rodiere, droit maritime, op cit, 286.

والملاحظ أن المشرع الجزائري نص في الفقرة (ط) من المادة 803 ق.ب.ج على عدم مسؤولية الناقل البحري الناشئة عن الأضرار الناتجة بسبب عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي للناقل، وهذا الحكم مستمد من المادة الرابعة لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في 24 أوت 1924 التي نصت على إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر ناتجا عن عيوب خفية لا تكشفها البقطة المعقولة.

ثانيا: أخطار الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب. استنادا إلى نص الفقرة الثانية من المادة 103 من الأمر 95-07 فإن المؤمن البحري لا يضمن أخطار الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب، إلا إذا تفق الطرفان على ضمان بموجب اتفاق خاص في وثيقة التأمين، لكن ما هو المقصود بالخطر الحربي وكيف يتم إثباته.

يقصد بالخطر الحربي كل حادث ناشئ عن العمليات الحربية سواء كان وقوعه قد تم قبل إعلان الحرب أو أثناء قيام حالة الحرب أو بعد انتهائها،<sup>1</sup> مادام أن الضرر كان نتيجة مباشرة لهذه العمليات،<sup>2</sup> ومن ثم فإن الأضرار التي تصيب الأموال المؤمن عليها سواء كانت سفينة أو بضائع أثناء فترة الحرب عموما تعد ناشئة عن خطر حربي، ويعد من الأخطار الحربية إصابة السفينة بقذيفة، أو اصطدامها بلغم بحري، أو توقيف السفينة عن السفر بأمر من السلطة العامة بشرط أن يكون هذا التوقيف تطلبه الأمن الوطني، كما يعد خطرا حربيا تغيير السفينة لطريقها خشية تدميرها أو إصابتها بنيران العدو، أو وقوعها في يده، ولو لم يكن ثمة عمل عدائي موجه إلى السفينة بصفة مباشرة.<sup>3</sup>

و ضمان المؤمن لأخطار الحرب في حالة الاتفاق عليها لا يقتصر على الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المؤمن عليها فحسب،<sup>4</sup> بل يمتد أيضا إلى الأضرار التي تنجم عن محاولة تفادي هذه هذه الخطر، كمحاولة السفينة الهروب وما تتكبده من خسائر ونفقات في سبيل ذلك، هذا وقد تضمنت كل من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على السفن والوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع، جواز

1 - د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 405

2 - د. محمد بيجت عبد الله قايد، العقود البحرية، المرجع السابق، ص 238

3 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 136

4 - د. محمد بيجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 239

التأمين على الخطر الحربي وذلك بموجب اتفاق خاص وفي مقابل قسط تأمين خاص، كما أكدنا على أنه في حالة الاتفاق على تغطية الخطر الحربي فإن التغطية التأمينية تمتد إلى باقي الأخطار المماثلة وهي الحرب الأهلية والأجنبية وانفجار الألغام وجميع ما ينتج عن معدات الحرب، سواء كانت هذه الأعمال ذات طبيعة سياسية أو مرتبطة بالحرب وعلى العموم يغطي المؤمن البحري جميع الحوادث والأخطار الحربية،<sup>1</sup> وهو نفس الحكم الذي أكدته المادة L172-16 من قانون التأمين البحري الفرنسي المعدلة على ضمان الخطر البحري بموجب اتفاق خاص بين المؤمن البحري والمؤمن له.<sup>2</sup>

كما أكدت المادة 103 المشار إليها على استبعاد أعمال التخريب الإرهاب من الضمان إلا باتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له، وعادة ما تكون هذه الأعمال مرتبطة بحالة الحرب أو كنتيجة لقيامها إذ غالبا ما تكون مصاحبة لها، وهي كل فعل يستهدف أمن الدولة، وسلامتها الترابية، واستقرار مؤسساتها وسيرها العادي، كالاغتيال على وسائل النقل والمواصلات<sup>3</sup> والملكيات العمومية والخاصة، والاستحواذ عليها دون مسوغ قانوني، وقد تكون هذه الأفعال موجهة ضد السفينة الراسية في الميناء أو في عرض البحر أو البضائع المشحونة على متن السفينة أو أثناء تفريغها منها في الميناء، فيكون المؤمن البحري ضامنا للأضرار و الخسائر الناتجة عن هذه الأفعال طالما تم الاتفاق على ذلك.

وبذلك فإذا اتفق المؤمن البحري مع المؤمن على ضمان خطر الحرب أو الأخطار المماثلة له بموجب اتفاق خاص مكتوب، فيكون ضامنا لكل الأضرار التي تلحق بالأموال المؤمن عليها من كل عمل عدائي أو ثأري أو توقيف أو ضبط، وبذلك فالتأمين البحري على الخطر الحربي في حالة الاتفاق عليه يغطي كل الأعمال الحربية دون استثناء.<sup>4</sup>

ولعل أهم ما يثور في هذا الصدد هو على من يقع عبء إثبات هذا الخطر وكيفية إثباته، إذ لو ثبت أن الأضرار اللاحقة بالأموال المؤمن عليها يرجع سببها إلى خطر حربي فإن ذلك يعفي المؤمن من

1 - أنظر المادة 6 الفقرة أ من الوثيقة الجزائرية للتأمين على هيكل السفن، والمادة 8 فقرة أ من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

2 - Art.172-16, C.ass.f, modifié par l'ordonnance n° 839-2011 du 15 juillet 2011, Art 5 « Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant :

1°De guerre civile ou étrangère, de mines et tos engins de guerre ;... »

3 - د. جورج ريجدا، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، ترجمة د. محمد توفيق البلقيني، د. إبراهيم محمد مهدي، دار المريخ للنشر 2006، ص 395.

4 - د. هشام فرعون القانون البحري، المرجع السابق، ص 341

ضمان نتائج هذا الخطر إذا لم يكن محل اتفاق خاص، وقد أقرّ المشرع الجزائري بموجب نص المادة 104 من الأمر 95-07 قرينة قانونية مفادها أنه في حالة انعدام الدليل الذي يمكن من إسناد الحادث إلى خطر حربي، أنه ناتج عن خطر بحري<sup>1</sup>.

وفي ذلك خروجاً عن القواعد العامة في الإثبات، إذ عبء الإثبات يقع على عاتق المدعي، وهنا يكون على المؤمن البحري إثبات وجود الخطر الحربي وأن الضرر اللاحق بالأموال المؤمن عليها ناتج عنه وليس عن خطر بحري<sup>2</sup>، أو يقع عليه عبء إثبات انعدام الخطر البحري ليعفى من الضمان، فالمشرع قد افترض أن الخطر الذي يحدث للأموال المؤمن عليها خلال الرحلة البحرية هو خطر بحري، وتنطبق هذه القرينة في حالة انقطاع أخبار السفينة أثناء الحرب أو عدم معرفة السبب الذي أدى إلى هلاكها<sup>3</sup>.

**ثالثاً: القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.**

تعتبر هذه الحالة الثالثة التي أوردها المشرع في نص المادة 103 وأعفى المؤمن البحري من ضمانها إلا إذا وجد اتفاق مخالف بينه وبين المؤمن له، وذلك نظراً لاشتمالها على صفتين الأولى بوصفها خطراً حربياً إن كانت متعلقة بالحرب، والثانية الطبيعة الخاصة لهذه الأفعال إن لم تكن هناك حالة حرب، وقد نصت كل من المادة 8 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع والمادة 6 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على هياكل السفن على ضمانها باتفاق خاص.

ولم يحدد المشرع الجزائري صفة الأشخاص أو الهيئات التي تصدر عنها هذه الأعمال، لذلك يستوي أن تكون صادرة من أفراد أو جماعات أو حكومات شرعية أو غير شرعية أو سلطات قضائية أو تنفيذية<sup>4</sup>، كما لم يحدد زمناً لوقوع هذه الأفعال، فيمكن أن تقع خلال فترة السلم أو الحرب، وبذلك يتم إعفاء المؤمن البحري من ضمان نتائج أو الأضرار والخسائر التي تنتج عن هذه الأعمال إلا إذا وجد اتفاق خاص بينه وبين المؤمن له.

1 - نصت المادة 104 من الأمر 95-07 على ما يلي: " يفترض، في حالة في حالة انعدام الدليل الذي يمكن من إسناد الحادث إلى خطر حربي، أنه ناتج عن خطر بحري "

2 - د. فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 387

3 - د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 443

4 - د. دريسي أمينة، رسالة دكتوراه، المرجع السابق، ص 237

## رابعاً: الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات

تعد هذه الحالة من بين الحالات المشابهة للخطر الحربي، ويقصد بها كل حركة يقوم بها جانب من الشعب ضد السلطة للحصول على مطالب اقتصادية أو اجتماعية أو سياسية عن طريق العنف،<sup>1</sup> وهي أخطار تم استبعادها من قبل المشرع من مجال التأمين البحري، باعتبارها أخطاراً لا تحدث عادة في البحر، ونظراً لطبيعتها الخاصة فإن ضمانها يكون بمقتضى اتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له.

هذا وقد نصت الفقرة "ب" من المادة 6 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن والفقرة "ج" من المادة 8 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع على نفس الحكم، وهو ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في قانون التأمين البحري،<sup>2</sup> ولكن يصعب في الواقع التمييز بين هذه الأعمال وبين الحرب، وإذا كانت هذه الحوادث مستبعدة من الضمان في الوثائق العادية، فإن وثيقة تغطية الأخطار الحربية لا تميز بين الأعمال الحربية والاضطرابات والإضرابات وإغلاق المصانع.<sup>3</sup>

## خامساً: اختراق الحصار

يعنى المؤمن البحري من تحمل التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالأموال المؤمن عليها متى كانت ناشئة عن خطر اختراق الحصار، ما لم يوجد اتفاق بينه وبين المؤمن له على ضمان هذا النوع من الخطر، وهذا ما أكدته الفقرة الرابعة من المادة 103 المشار إليها سابقاً.

غير أن الملاحظ في هذا الشأن هو أن خرق الحصار يعد عملاً غير مشروع مبدئياً إذا كان مفروض من قبل دولة المؤمن والمؤمن له، وعادة ما يفرض الحصار بأمر من السلطة على منطقة بحرية معينة، فالسفينة التي تمارس الملاحة في هذه المنطقة، تكون قد قامت برحلة غير قانونية وفي ذلك مخالفة للنظام العام، وهو أمر لا يجوز الاتفاق على مخالفته.

1 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 143

2 - Art.172-16, C.ass.F, modifié par l'ordonnance n° 839-2011 du 15 juillet 2011, Art 5 « Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant :

4° D'émeutes de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;... »

3 - د عماد الدين عبد السلام، المرجع السابق، ص 230.

لكن لا يعقل أن يسمح المشرع للأطراف الاتفاق ولو بموجب وثيقة خاصة على مخالفة القواعد القانونية الآمرة، لذلك يمكن القول أن اختراق الحصار المقصود به هنا الاختراق المصرح به قانوناً أو المسموح به من قبل دولة السفينة، إذ قد يحدث أن تتجه السفينة المؤمن عليها إلى منطقة الحصار في حالة نشوب حرب بين الدولة التي تحمل علمها ودولة أخرى، فتقوم باختراق الحصار إما لتوصيل شحنة أو جلب شحنة ما، وبالتالي فإن الأضرار والخسائر التي قد تصيبها أو المصروفات التي تتكبدها في سبيل ذلك للقيام بمهمتها يكون على عاتق المؤمن البحري ضمناً متى وجد اتفاق خاص وفي مقابل قسط تأمين يتناسب مع حجم الضرر المحتمل، وقد أكدت الوثيقتان الجزائريتان للتأمين على السفن وعلى البضائع على عدم ضمان المؤمن البحري لهذا النوع من الخطر، وهو ذات الحكم الذي أخذ به المشرع الفرنسي.<sup>1</sup>

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

يغطي التأمين البحري بصفة رئيسية الأضرار والخسائر المادية اللاحقة بهياكل السفن و البضائع المشحونة، أما ما تسببه البضائع المؤمن عليها من أضرار لبضائع أو سفن أو أشخاص آخرين فتبقى مستبعدة من الضمان إلا إذا وجد اتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له على ضمانها، وهذا ما يفهم من خلال هذه الفقرة السادسة من المادة 103 من الأمر 07-95، حيث أن المشرع الجزائري ترك للأطراف حرية الاتفاق على تأمين الأضرار التي تتسبب فيها البضائع المؤمن عليها لغيرها من البضائع، ومبرر هذا الاستبعاد من الضمان عن تلك الأضرار الناشئة عن الشيء المؤمن عليه هو أن هذا الضرر لا يدخل ضمن الناتجة عن الأخطار البحرية،<sup>2</sup> كأن تكون البضائع المؤمن عليها مثلاً قد شحنت معها بضائع أخرى في نفس الحاوية أو في نفس العنابر، وبالرغم من اتخاذ الناقل لكل التدابير المعقولة للحد من المخاطر، ولكن مع ذلك ونظراً لطبيعة البضائع المؤمن عليها فإنها تكون أحدثت ضرراً بالبضائع الأخرى. كما أن البضائع المؤمن عليها قد تتسبب في إلحاق الضرر بأشخاص آخرين لا تربطهم بالمؤمن له أية علاقة تبعية، كأن تسقط البضائع فتصيب أحد الأشخاص الموجودين على متن السفينة أو أثناء شحنها أو تفريغها على الرغم من اتخاذ الاحتياطات اللازمة، فتقوم مسؤولية المؤمن له عن الضرر الناتج

<sup>1</sup> - Art. L172-18 C.A.F « L'assureur n'est pas garant :

b) ... ou de désinfection ou consécutifs a des violations de blocus,... »

<sup>2</sup> - د. فائر ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 386.

عن هذا الحادث، وبالتالي يمكن الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على ضمان هذا الخطر، ويكون المؤمن ملزم بدفع التعويضات التي تترتب على المؤمن له قبل الغير،<sup>1</sup> وقد نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع على ذلك في مادتها الثامنة، وكذلك ما نص عليه المشرع الفرنسي في المادة L172-16 المعدلة بموجب الأمر 2011-839.<sup>2</sup>

**سابعاً: النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة.**  
نصت الفقرة السابعة من المادة 103 من قانون التأمينات على أن المؤمن لا يضمن النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز، أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إن كانت ناتجة عن خطر مضمون، ولذلك فإن المؤمن لا يكون ضامناً للنفقات المدفوعة لتخليص السفينة المؤمن عليها المحتجزة بسبب اختراقها للحصار المضروب على منطقة بحرية ما، إلا إذا دفعها إلى ذلك خطر بحري مضمون بموجب وثيقة التأمين، غير أنه يجوز الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على ضمان لأضرار والخسائر الناتجة عن هذه الحالة<sup>3</sup> وهو نفس اتجاه المشرع الفرنسي بالنسبة لهذه الحالة<sup>4</sup>.

غير أنه يعفى المؤمن من الضمان في حالة حجز السفينة أو بيعها في أي مكان ولأي سبب ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك، ولكن إذا تم حجز السفينة أو البضائع المؤمن عليها بسبب مخالفة الأنظمة فلا يكون المؤمن مسؤولاً عن التعويضات المستحقة بسبب الحجز وكفالة رفع الحجز، كأن تقوم السفينة بمخالفة بيانات الحمولة فتقوم السلطات بحجزها في ميناء الوصول ولا تسمح لها بالمغادرة إلا بعد دفع كفالة مالية في انتظار صدور حكم قضائي.<sup>5</sup>

**ثامناً: الضرر الذي لا يدخل في نطاق الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة**

نصت الأخيرة من المادة 103 على عدم ضمان المؤمن لكل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة، كالبطالة والتأخير، وفارق الأسعار، والعقبات التي

<sup>1</sup> - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 49

<sup>2</sup> - Art. L172-16-1, C.ass.F « Sous réserve des dispositions de l'article L.173-8, l'assureur ne couvre pas, sauf convention contraire, les dommages causés par l'objet assuré à d'autres bien ou personnes. »

<sup>3</sup> - أنظر المادة 8 الفقرة "هـ" من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

<sup>4</sup> - Art. L172-18, C.ass.F « L'assureur n'est pas garant :

c) des dommages-intérêts ou autres indemnités a raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;... »

<sup>5</sup> - د. يوسف يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 158 و ما يليها.

تؤثر في تجارة المؤمن له، وهو ما أشارت إليه المادة 6 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن،<sup>1</sup> وقد أكد المشرع الفرنسي على ذات الحكم،<sup>2</sup> والأصل أن التأمين يهدف إلى ضمان الأضرار المادية التي تلحق الشيء المؤمن عليه مباشرة، لكن يجوز للمؤمن والمؤمن له الاتفاق على خلاف ذلك وإبرام تأمين يغطي هذه الأضرار.

---

<sup>1</sup> - Voir Art.6 P.A.A.M.N

<sup>2</sup> - Art. L172-18, C.ass.F « L'assureur n'est pas garant :

d) des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré. »



الباب الثاني  
المصلحة في التأمين البحري

كما سبق وأشرنا في الباب الأول من هذه الدراسة أن الخطر البحري هو محل عقد التأمين البحري، و معلوم أن المصلحة في التأمين تعتبر حدا فاصلا بين عقد التأمين وعقد الرهان أو المقامرة و بالتالي فإنها تعد عنصرا ضروريا لضمان استمرار عقد التأمين صحيحا، و المصلحة في التأمين البحري على وجه الخصوص أحد العناصر الهامة، وهي مفهوم قريب جدا من مفهوم القيم المؤمن عليها، وهي تعني تلك المنفعة المشروعة التي تعود على المؤمن له جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه، وبدونها قد يسعى المؤمن له إلى العمل على تحقق الخطر طمعا في الحصول على مبلغ التأمين، ومن ثم فوجودها أمر يفرضه النظام العام.

ومن جانب آخر فمعلوم أن الخاصية التعويضية تعتبر من أهم خصائص عقد التأمين، وقيام الحق في التعويض مرتبط ارتباطا وثيقا بضرورة وجود رابطة أو علاقة بين صاحب المصلحة في التأمين والشئ المعرض لخطر الملاحة البحرية، إذ يؤدي تحقق الخطر البحري إلى الإضرار به سواء لحقته خسارة أو فاته كسب، الأمر الذي يدفعه إلى عقد تأمين للحصول على تعويض مساو للضرر الذي قد يلحقه جراء تحقق الخطر، وبذلك فالحق في التعويض يرتبط بالمصلحة من ناحيتين، الأولى من ناحية وجوده أو عدمه، والثانية أن مقدار التعويض المستحق متوقف على مدى ما للمؤمن له من مصلحة، فالتعويض مرتبط بجزر الضرر دون أن يجاوزه.

من هذا المنطلق سوف نقسم هذا الباب إلى فصلين نتطرق في الفصل الأول إلى مضمون المصلحة في التأمين البحري ونتطرق في الفصل الثاني إلى القيم والمصلحة المؤمن عليها في التأمين البحري.

## الفصل الأول:

## مضمون المصلحة في التأمين البحري

لا يحدد نظام التأمين البحري على غرار باقي الأنظمة القانونية على اشتراط المصلحة لصحة العقد، لذلك يشترط في التأمين البحري أن يكون المؤمن له ذو مصلحة في المخاطرة البحرية ويستلزم مبدأ المصلحة في التأمين البحري وجود مال أو شيء مادي معرض للخطر وقد يكون هذا الشيء أو المال هو السفينة أو البضائع أو الأجرة على أن تكون هناك رابطة قانونية بين الأموال المؤمن عليها والمؤمن كأن يكون مالكا أو مقرضا أو مرتهنا، وتكون له فائدة في وصول المال المؤمن عليه سالما وتلحقه خسارة في حالة فقدانه.

ويتميز عقد التأمين البحري عن بقية العقود الأخرى في تحديد وقت قيام المصلحة ففي حين تشترط ضرورة توافرها وقت إبرام العقد ووقت تحقق الخسارة، فإنها في التأمين البحري لا يشترط توافرها وقت إبرام العقد، بل يكفي توافرها لدى المؤمن له أو المستفيد من عقد التأمين وقت تحقق الخسارة، ولا يعني ذلك بالضرورة ألا تكون للمؤمن له مصلحة تأمينية في المال المؤمن عليه وقت إبرام عقد التأمين، فمالك البضاعة أو السفينة له مصلحة في تأمينها وقت إبرام العقد ووقت تحقق الخسارة على السواء إذا كانت ملكيته للأشياء المؤمن عليها قد استمرت لحين وقوع الخطر المؤمن منه.

وعلى ذلك سوف نتطرق في هذا الفصل إلى مفهوم المصلحة وشروطها في المبحث الأول ثم نتطرق في المبحث الثاني لأهمية المصلحة ونطاق تطبيقها ووقت قيامها وأصحابها وتطبيقاتها في التأمين البحري.

## المبحث الأول:

## مفهوم المصلحة في التأمين البحري وشروطها

تطور التأمين البحري جعل من مفهوم المصلحة أكثر اتساعاً وتنوعاً، إذ أصبحت ترتبط بمفهوم المحل والقيم المؤمن عليها سواء كانت هذه القيم مادية أو غير مادية، فمصلحة المؤمن له تقتضي عدم تحقق الخطر المؤمن منه تجنباً لحدوث الضرر وبالتالي الخسارة أو فوات الكسب، ومصلحة المؤمن تقتضي وصول الموال المؤمن عليها سالمة إلى وجهتها المقصودة للمحافظة على أقساط التأمين، ويتفق الفقه على نوعين من المصلحة في التأمين على الأموال، الأقدم هو وجود حق فعلي على الأموال المؤمن عليها، والثاني هو الضرر الاقتصادي في حالة فقدان الشيء المؤمن عليه.<sup>1</sup>

وقد طرح السؤال حول المصلحة وهل هي عنصر يجب توافره في جميع أنواع التأمين؟ وقد اختلف الفقهاء في الإجابة على هذا السؤال، فذهب بعضهم إلى اعتبار المصلحة هي العنصر الرابع في التأمين بعد الخطر والقسط ومبلغ التأمين، ويجب أن تتوافر في جميع أنواع عقود التأمين سواء كان التأمين على الأشخاص أو التأمين على الأضرار، فيما اعتبر الكثيرون أنها ليست شرطاً بالنسبة للتأمين على الأشخاص، بل شرطاً في التأمين على الأضرار وذلك استناداً إلى أنها تعرف بأنها مصلحة اقتصادية، والمصلحة الاقتصادية لا تقوم إلا في التأمين من الأضرار.<sup>2</sup>

ولالإلمام بمضمون المصلحة في التأمين البحري من حيث مفهومها ومعناها وأهميتها وشروطها ومتى يجب أن تقوم، ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتطرق إلى معنى المصلحة في التأمين البحري وأهميتها في (المطلب الأول) ثم شروطها ونطاق تطبيقها ووقت قيام المصلحة المؤمن عليها في (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> - Nathalie Senécal, L'intérêt d'assurance comme élément constitutif de la déclaration initiale de risque en assurance de dommages, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maîtrise en droit, Université de Montréal Faculté de droit, Juin 2003, p 27.

<sup>2</sup> - راجع أدناه الدراسة المتعلقة بنطاق تطبيق المصلحة.

## المطلب الأول: معنى المصلحة في التأمين البحري وأهميتها

تعتبر المصلحة من الركائز الأساسية لنظام التأمين البحري وعلى ذلك يعتبر الشخص له مصلحة تأمينية في الرسالة البحرية متى كانت له علاقة قانونية مشروعة بهذه المخاطرة أو بأي موضوع تأمين معرض للخطر، وقد يصيبه نتيجة ذلك منفعة عند وصول الأموال المؤمن عليها سالمة أو يلحقه ضرر بفقدانها أو تلفها،<sup>1</sup> وتطبيقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، فإنه يجب أن يكون لكل التزام سبب ينشئه أي الباعث أو الدافع إلى التعاقد، وباستقراء نص المادة 98 ق.م.ج،<sup>2</sup> فإن السبب المذكور في العقد يعد هو السبب الحقيقي للتعاقد حتى يقوم الدليل على عكس ذلك.

ويشترط لانعقاد عقد التأمين توفر المصلحة لدى المؤمن له وأن تكون هذه المصلحة مشروعة وتتمثل في عدم تحقق الخطر البحري المؤمن ضد وقوعه و المحافظة على الشيء أو الأموال المؤمن عليها وإلا اعتبر العقد عقد رهان أو مقامرة،<sup>3</sup> والغالب أن يكون المؤمن له مالكا للسفينة أو البضائع، كما يجوز أن يكون المؤمن له شخصا آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة أو البضائع،<sup>4</sup> كالوكيل بالعمولة الذي يؤمن على البضائع المعهودة إليه بصفته وكيلا عن المالك، أما إذا كان التأمين لحسابه الخاص فلا يصح إلا في حدود مصلحته، ولا يتحقق ذلك إلا إذا كان الحادث يستتبع مسؤوليته و في هذه الحالة يأخذ التأمين طابع التأمين من المسؤولية الذي يعد من الصور العملية للمصلحة في التأمين البحري.<sup>5</sup>

ويقتضي الحديث عن المصلحة التطرق أولا لتحديد معنى المصلحة (الفرع الأول) ثم أهميتها في التأمين البحري (الفرع الثاني).

1 - د. سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، التأمين البحري أصوله العلمية والعملية، المرجع السابق، ص 35

2 - أضاف المشرع الجزائري الفقرة الثانية مكرر وعنوانها بالسبب وجمع بين المادتين 97 و98 عقب إلغاء المادة 96 بموجب القانون 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل والمتمم للقانون المدني، ج.ر عدد 44 لسنة 2010.

3 - د. لطيف جبر كوماي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996، ص 258، راجع أيضا د. رشا محمد تيسير خطاب و د. نسرین محاسنة، المصلحة في التأمين على الحياة دراسة قانونية مقارنة في ظل القانون الأردني، مجلة الشريعة والقانون، عدد 48 أكتوبر 2011، ص 454.

4 - د. فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 360

5 - د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 215

الفرع الأول: معنى المصلحة في القانون وفي التأمين بوجه عام والتأمين البحري بوجه خاص

لتحديد المقصود بالمصلحة في التأمين البحري ينبغي أن نعرض أولاً على المقصود بها في اللغة والقانون (الفقرة الأولى)، ثم التأمين عموماً (الفقرة الثانية) ثم في التأمين البحري على وجه الخصوص (الفقرة الثالثة).

الفقرة الأولى: معنى المصلحة في اللغة والقانون

سوف نتعرض في هذه الفقرة إلى معنى المصلحة في اللغة (أولاً) ثم معنى المصلحة في القانون (ثانياً)، وذلك كما يلي:

أولاً: معنى المصلحة في اللغة

كلمة المصلحة في اللغة مشتقة من أصلح صلاحاً بمعنى زوال الفساد، أو هي الشيء النافع أو المناسب، فالأعمال الباعثة على النفع مصلحة، فالمصلحة هي المنفعة،<sup>1</sup> والإصلاح نقيض الإفساد وأصلح الشيء بمعنى أحسن إليه،<sup>2</sup> والمصلحة ما يبعث على النفع، وهي جلب منفعة أو دفع مضرة.

ثانياً: معنى المصلحة في القانون

أما لفظ المصلحة الذي يرد في القانون، فيستعمل أحياناً للدلالة على الحق، وتستعمل كذلك كلمة المصلحة في القواعد القانونية الإجرائية كباعث على رفع الدعوى، وهي في مجال التأمين عموماً المصلحة في عدم تحقق الخطر المؤمن منه.

وبذلك يظهر الاختلاف الواضح بين المصلحة في التأمين والمصلحة كمرادف للحق والمصلحة في الدعوى، فأما مفهوم المصلحة كمرادف للحق، فقد نادى به أصحاب المذهب الموضوعي الذين قاموا بعرض نظرية المصلحة وعرفوا الحق على أنه مصلحة يحميها القانون<sup>3</sup> وأن مفهوم المصلحة يشمل عنصرين

1 - المعجم الوسيط، من الهمزة إلى الضاد، ج. الأولى، المكتبة الإسلامية للطباعة و النشر و التوزيع اسطنبول، تركيا/ د.ط، د.س.ن، ص 520

2 - ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، مج الرابع، ج 36، ص 2479 و 2480

3 - هذا التعريف أورده الفقيه الألماني إهرنج IHERING، وهو يعد من أشهر التعريفات التي لاقت قبولا في الأوساط القانونية، إذ يعتبر المصلحة هي المحرك الأساسي بالنسبة لصاحب الحق. لمزيد من التفصيل راجع د. نبيل إبراهيم سعد، المدخل إلى القانون، نظرية الحق، منشورات الحلبي، ط. الأولى

أحدهما موضوعي والآخر شكلي، فالعنصر الموضوعي هو الغاية أو المصلحة التي تعود على صاحب الحق، وقد تكون مادية إذا كان الحق ماليا وقد تكون معنوية إذا كان الحق غير مالي، وأما العنصر الشكلي فيتمثل في الحماية القانونية التي تعد ركنا من أركان الحق و هي الدعوى القضائية التي يدافع بها صاحب الحق عن حقه،<sup>1</sup> في حين أن المصلحة في التأمين بينغي المؤمن له من ورائها دفع ضرر أو تحصيل فائدة.

وأما لفظ المصلحة في الدعوى فالغرض منها حماية حق أو مركز قانوني من الاعتداء عليه، ويستوي أن تكون المصلحة مادية أو معنوية، و المقصود بها الفائدة العملية التي تعود على رافع الدعوى من الحكم له بطلباته كلها أو بضعها،<sup>2</sup> إذ تقضي القاعدة أنه لا دعوى بلا مصلحة،<sup>3</sup> والهدف من اشتراط المشرع لعنصر المصلحة في الدعوى مرده إلى ضمان جدية الالتجاء إلى القضاء وتجنب إرهاقه بدعاوي كيدية، كما أجاز أن تكون المصلحة كشرط لرفع الدعوى مجرد مصلحة محتملة قد تنشأ مستقبلا، والمصلحة المحتملة التي يقرها القانون هي التي يكون الهدف من ورائها منع وقوع ضرر محتمل.<sup>4</sup>

ولقيام المصلحة في الدعوى يجب أن تتوفر على ثلاث شروط هي:

**أن تكون مصلحة قانونية ومشروعة:** ونعني بها مصلحة يقرها القانون لحماية حق أو مركز قانوني، أي أن يوجد نصا قانونيا يحمي هذا الحق أو المركز القانوني، أي تلك المصلحة التي يحميها القانون بصفة مجردة والتي تهدف أساسا إلى حماية حق أو مركز قانوني، ويكفي أن تكون المصلحة مستندة إلى القانون حتى ينقرر لصاحبها الحماية القضائية، وقانونية المصلحة لا يعني أنه يشترط لقبول الدعوى وجود الحق الموضوعي المدعى به بل يكفي أن تكون مجرد إدعاء بحق أو مركز قانوني وللقاضي سلطة النظر في مدى توافر هذا الشرط بتطبيق القواعد العامة في القانون دون التطرق لموضوع الدعوى بمعنى أنه يفترض صحة

1 - د. محمد أحمد المعداوي، المدخل للعلوم القانونية، نظرية الحق، كلية الحقوق جامعة بنها، مصر العربية، ص 7، كتاب منشور على الرابط

[www.pdfactory.com](http://www.pdfactory.com)

2 - د. الأنصاري حسن النيداني، قانون المرافعات المدنية والتجارية، ص 108، كتاب منشور على الرابط [www.pdfactory.com](http://www.pdfactory.com)

3 - نصت المادة 13 من القانون 09-08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، ج.ر عدد على أنه " لا يجوز لأي شخص ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون..."

4 - د. بريارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغداد للطباعة والنشر والتوزيع، ط. الثانية 2009، ص 39

الادعاء عند البحث في توفر شرط المصلحة القانونية، فمتى توافرت للقاضي القواعد القانونية التي تحمي المصلحة المدعى بها كانت الدعوى مقبولة وفي حالة العكس يحكم بعدم قبولها، وليست كل مصلحة محمية بدعوى قضائية فقد تتوفر منفعة لشخص ما ولا وجود لقاعدة قانونية تحميها، فلن ترقى هذه المنفعة إلى مرتبة الحق الذي تحميه الدعوى،<sup>1</sup> وبالتالي لا يمكن أن توجد مصلحة قانونية في الدعوى المقامة على هذا الأساس.

وبذلك تستبعد المصلحة التي لا تركز على قاعدة قانونية تقر وجودها، ومتى كانت المصلحة غير قانونية كانت الدعوى غير مقبولة، كما تستبعد المصلحة غير المشروعة أي التي تنطوي على مخالفة للنظام العام والآداب السارية في المجتمع، فأما دعوى أقيمت استنادا إلى مصلحة لا يقرها القانون أو مخالفة للنظام العام كان مصيرها عدم القبول، ويستوي في ذلك أن تكون المصلحة مادية أو معنوية.<sup>2</sup>

ويرى جانب من الفقه الفرنسي أن قانونية المصلحة تعني وجوب أن تركز على حق أو مركز قانوني وأن تهدف إلى الحصول أو الاعتراف بحماية القانون له، بينما يرى البعض الآخر أن قانونية المصلحة هو أن يكون من شأنها تبرير تطبيق القانون،<sup>3</sup> فيما لم يحدد المشرع الجزائري المصلحة التي يحميها القانون لذلك يتعين أن تكون مصلحة جديرة بالحماية من طرف القضاء تلك التي تسند إلى حق أو مركز قانوني ولا يشترط النص عليها صراحة في القانون، بل يكفي أن تجد سنداً لحمايتها في المبادئ العامة للقانون.

**أن تكون المصلحة حالة وقائمة:** ويقصد بالمصلحة الحالة أو القائمة أن يكون لصاحب الحق أو المركز القانوني الذي يريد حمايته أن يكون قد وقع عليه اعتداء بالفعل أو حدثت فيه منازعة ولا يهم طبيعة الاعتداء الذي وقع، بل يكفي مجرد التشكيك فيه ليجعل من صاحبه متضررا وفي مركز يبرر له حق اللجوء إلى القضاء لدفع هذا التشكيك في حقه أو مركزه القانوني.

1 - د. نبيل إسماعيل عمر، الدفع بعدم القبول ونظامه القانوني، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، ط. 2004، ص 73.

2 - أ. نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، ط. 2008، ص 48.

3 - د. نبيل إسماعيل عمر، المرجع السابق، ص 81.



وتكون المصلحة قائمة مهما كان نوع الاعتداء سواء كان مجرد تشكيك في الحق أو في صورة تغيير في المركز القانوني أو تعديله أو إلغائه،<sup>1</sup> فإذا لم يحصل الاعتداء على الحق أو المركز القانوني، فلا تقبل الدعوى، كالدعوى التي يرفعها الدائن لتحصيل دين لم يحل أجله، ويستثنى من شرط كون المصلحة الحالة أو القائمة، تلك المصلحة المحتملة التي يجوز رفعها لاتقاء ضرر أو إثبات أدلة.<sup>2</sup>

**أن تكون المصلحة شخصية ومباشرة:** والمقصود بها أن يكون صاحب الحق المراد حمايته أو من يقوم مقامه هو رافع الدعوى، وهي تعني الصفة التي يجب أن يتمتع بها الشخص حتى يتسنى له رفع الدعوى، غير أن المشرع يشترط الصفة في بصفة مستقلة عن المصلحة وهذا ما هو ثابت من خلال نص المادة 13 ق.إ.م.إ المشار إليه سلفاً، لذلك إذا لم توجد مصلحة شخصية ومباشرة فلا يجوز للشخص اللجوء للقضاء، ولا يجوز لهذا الأخير قبول دعواه متى خلت من شرط الصفة.

من خلال ما سبق نستنتج وجود اختلاف بين كل من المصلحة في الدعوى والمصلحة في التأمين، فإذا كان لا يجوز قبول الدعوى المرتبطة بمصلحة اقتصادية محضة والتي لم تتقرر كحق يحميه القانون، فإن ميزة المصلحة في التأمين هي كونها مصلحة اقتصادية وذلك استناداً إلى نص المادة 621 ق.م.ج التي نصت على أنه "تكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة..."، أي أنها مصلحة تقبل التقويم بالمال.<sup>3</sup>

كما أن الوقت الذي ينبغي أن تتوفر فيه المصلحة في رفع الدعوى هو وقت تهديد الحق أو المركز محل الحماية المقررة قانوناً، لذلك اشترط أن تكون حالة وقائمة كما أوردنا سابقاً، فوقيتها هو وقت رفع الدعوى على أقل تقدير، أما المصلحة في التأمين لبحري فوقيت توفرها هو وقت إبرام العقد أو وقت تحقق الخسارة.

1- د. محمد شتا أبو السعد، الدفع بعدم القبول مدنياً، تجارياً وإدارياً ودستورياً في ضوء القانون رقم 81 لسنة 1996، ط. 1997، دار الفكر الجامعي إسكندرية، ص 86

2- د. الأنصاري حسن النيداني، قانون المرافعات المدنية والتجارية، المرجع السابق، ص 110

3- د. حسين يوسف غنايم، المصلحة في التأمين البحري، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة 1979، ص 98

أما تخلف المصلحة في الدعوى فيترتب عليه عدم قبول الدعوى، إذ ينبغي أن تبقى المصلحة قائمة وحالة وشخصية طيلة نظر الدعوى من قبل القضاء، بينما تخلف المصلحة المؤمن عليها فيترتب عليه بطلان عقد التأمين البحري، فالأول يعد قضاء في شكل الدعوى والثاني يعد قضاء في موضوع الدعوى،<sup>1</sup> وعلى هذا فالفرق في المعنى شاسع بين المصلحة في التأمين البحري وباقي أنواع المصلحة التي سبق الإشارة إليها.

### الفقرة الثانية: معنى المصلحة في التأمين بوجه عام

يتفق غالبية الفقهاء على أن المصلحة هي ركن مهم في التأمين من الأضرار، حيث تعتبر السبب الذي دفع الأطراف إلى إبرام عقد التأمين، والذي يتمثل في المحافظة على القيمة المالية للشيء المؤمن عليه. ويقصد بالمصلحة في التأمين القيمة المالية التي يمثلها الشيء المؤمن عليه أو القيمة المالية التي يمثلها التعويض الذي يلتزم به المؤمن له بالنسبة للتأمين من المسؤولية، وبذلك فالمصلحة في التأمين من الأضرار هي المصلحة الاقتصادية.<sup>2</sup>

كما اعتبرها البعض المنفعة التي تعود على المؤمن له من جراء عدم تحقق الخطر المؤمن منه وبقاء الشيء المؤمن عليه سليماً،<sup>3</sup> إذ لا تأمين بلا مصلحة،<sup>4</sup> فإذا انتفت مصلحة المؤمن له في التأمين بطل العقد.<sup>5</sup> أو هي المنفعة المادية للمستفيد في التأمين في بقاء الشيء موضوع التأمين، ذلك إن تحقق الخطر المؤمن منه سبب خسارة مادية له.<sup>6</sup>

1 - د. حسين يوسف غنايم، نفس المرجع، ص 100

2 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 216

3 - د. مختار محمود الهانسي، د. إبراهيم عبد النبي حمودة، مبادئ الخطر والتأمين، الدار الجامعية، 2001، ص 100

4 - د. محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين والعقود الصغيرة، جامعة فؤاد الأول، ط. الثانية 1950، ص 62. راجع أيضاً د. نزيه محمد الصادق، عقد التأمين، دار النهضة العربية، ط. الثانية، 1992، ص 110، ود. جلال محمد إبراهيم، التأمين دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2001، ص 147، ص 186، د. محمد سعد خليفة ود. أحمد محمد هيكل، العقود المسماة في القانون المدني البحريني، منشورات جامعة البحرين، ط. الأولى 2006، ص 438.

5 - د. بديع أحمد السيفي، التأمين علماً وعملاً، بغداد، ط. الأولى 1972، ص

6 - د. مختار محمود الهانسي، دراسات في التأمين، جامعة الإسكندرية كلية التجارة، طبعة 1989، ص 73، أنظر كذلك د. حسين جاسم الكويدلاوي،

التأمين دراسة فقهية قانونية مقارنة، المرجع السابق، ص 226

كما أن مصلحة المؤمن له تكمن في المحافظة على القيمة الاقتصادية للأموال المؤمن عليها وهذه القيمة هي التي تحدد مقدار الضرر الذي يصيبه جراء تحقق الخطر المؤمن منه، وبالتالي يتم تقدير التعويض الواجب دفعه له بناء على قيمة الأموال المؤمن عليها وهذا ما من شأنه أن يمنعه من تعمد تحقيق الخطر طالما أنه لن يحصل على أكثر من قيمة الأموال المؤمن عليها.<sup>1</sup>

وقد نصت المادة 621 ق.م.ج على أنه "تكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين" وما يفهم من ظاهر النص أن المصلحة هي محل عقد التأمين، غير أن الفقه الراجح يشير إلى أن المصلحة المشار إليها في هذا النص تتعلق بالتأمين على الأضرار دون سواه على اعتبار أنها مصلحة اقتصادية أي ذات قيمة مالية، وتعني المصلحة عند الفقه القيمة المالية التي يملكها الشخص على شيء معين.<sup>2</sup>

كما أن المادة 29 من الأمر 95-07 نصت على أنه "يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو عدم وقوع خطر، أن يؤمنه"، واستنادا لهذا النص يفهم أن المشرع اعتبر المصلحة سببا في عقد التأمين أي الدافع إلى التعاقد وليس محلا له بمفهوم المادة 621 ق.م.ج

وعرف بعض الفقهاء المصلحة على أنها صلة بين شخص ومال أو مجموعة من الأموال تمثل قيمة اقتصادية و معرضة لأخطار ينشئ تحققها الحاجة إلى قيمة مثلها أو التعويض عنها،<sup>3</sup> أو أنها المصلحة الاقتصادية للمؤمن له في إجراء التأمين ومعنى أن القيمة المؤمن عليها اقتصادية أنها ذات قيمة مالية،<sup>4</sup> كما عرفت بأنها المصلحة القابلة للتقدير بالنقود،<sup>5</sup> أو هي الفائدة التي تعود على الشخص من عدم تحقق الخطر المؤمن منه.<sup>6</sup> أو هي الحق القانوني في التأمين الناشئ عن علاقة مالية يتحقق وجودها قانونا بين

1 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين دراسة في القانون والقضاء المقارنين، د.د.ن، ط. الثالثة 1991، ص 172

2 - M. Picard et A. Besson, le contrat d'assurance, L.G.D.J, 5 Ed Paris 1982, T II, p.466

3 - أ. ناصر محمد سعيد أبو حليمة، مدى أهمية المصلحة في التأمين البري والبحري دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة الأزهر غزة فلسطين 2010، ص 12

4 - د. محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2005، ص 116

5 - د. مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين عقد الضمان دراسة مقارنة للتشريع والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، ط. الأولى 1999، ص 262

6 - د. هيثم حامد المصاروة، المنتقى في شرح عقد التأمين، إثراء للنشر والتوزيع، ط. الأولى 2010، ص 204

المؤمن له والشيء موضوع التأمين.<sup>1</sup> وهناك من أضاف بأنها فائدة جديدة مشروعة للمؤمن له من عدم تحقق الخطر المراد التأمين منه.<sup>2</sup>

على أن اشتراط المصلحة في عقد التأمين هو أمر أملمته اعتبارات النظام العام<sup>3</sup> وذلك حتى لا تتحول عملية التأمين في حد ذاتها إلى نوع من أنواع المقامرة، بل المصلحة الاقتصادية المشروعة هي التي تحول بين المؤمن له وتعتمد تحقق الخطر المؤمنة منه<sup>4</sup> كما سنرى لا حقا عند الحديث عن شروط الواجب توفرها في المصلحة التأمينية.<sup>5</sup>

### الفقرة الثالثة: معنى المصلحة في التأمين البحري

لا يخرج نظام التأمين البحري على اعتبار المصلحة عنصرا مهما من عناصره، إذ يشترط أن يكون المؤمن له صاحب مصلحة في الرسالة البحرية أو أي عنصر من عناصرها سواء تعلق الأمر بالسفينة أو البضائع أو الأجور أو القرض البحري، ولكل شخص مصلحة في الرسالة البحرية بمقدوره إبرام التأمين على هذه المصلحة بصرف النظر عن صفته، فليس شرطا أن يكون مالكا للأموال المؤمن عليها، فقد يكون ملزما بالتأمين للحفاظ على الأموال المؤمن عليها أو ملزما بالتأمين لفائدة شخص آخر كما هو الحال بالنسبة للتأمين في البيع سيف CIF حيث يلتزم البائع بالتأمين على البضائع و إضافة قسط التأمين وأجور الشحن إلى ثمن البضاعة، وبذلك يكون الثمن متكونا من الكلفة الأصلية للبضاعة والمعبر عنها بـ Cost وأجور الشحن المعبر عنها بـ Freight وقسط التأمين المعبر عنه بـ Insurance.<sup>6</sup>

وعلى ذلك فموضوع عقد التأمين البحري الذي يرتبط به صاحب المصلحة إما يكون البضاعة أو السفينة وملحقاتها أو الربح المنتظر أو أجرة السفينة، وهذا الرابط بين صاحب المصلحة والأموال المؤمن عليها قد يكون ملكية أو انتفاع أو رهن أو غير ها من الروابط القانونية المشروعة.

1 - د. حري محمد عريقات وسعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر عمان، ط. الأولى 2008، ص 72

2 - د. محمد محمود حسام لطفي، الأحكام العامة لعقد التأمين، القاهرة، ط. الثالثة 2001، ص 175

3 - د. عبد المنعم البدرأوي، العقود المسماة الإيجار ز التأمين، دار النهضة العربية القاهرة 1986، ص 142

4 - د. محمد حسين منصور، مبادئ قانون التأمين، دار الجامعة الجديدة للنشر، ص 73

5 - راجع الفرع الأول من المطلب الثاني من هذا المبحث.

6 - بهاء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، هامش ص 97

هذا وقد نصت المادة 93 من الأمر 95-07 الواردة في الفصل الأول من الباب الثاني المتعلق بالتأمينات البحرية على أنه يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه"، وهذا ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في نص المادة L171-3 من قانون التأمين البحري على وجوب أن ينصب التأمين على كل مصلحة مشروعة.<sup>1</sup>

كما أن المشرع الإنجليزي في قانون التأمين البحري اعتبر أن كل من له مصلحة في الرسالة البحرية له مصلحة في إبرام تأمين عليها وذلك عندما تكون له علاقة قانونية مشروعة بالرسالة البحرية أو الأموال القابلة للتأمين التي تكون معرضة فيها للخطر وذلك بتحقيق النفع بوصولها سالمة و الإصابة بالضرر بفقدانها أو تلفها أو حجزها أو تحمل المسؤولية بسببها. وعلى ذلك فالأساس في تحديد المصلحة التأمينية هو ما يقع من عبء مالي على شخص معين نتيجة تعرض الشيء المؤمن عليه للحوادث البحرية.<sup>2</sup>

ويفهم من ذلك أن المصلحة يجب أن تتصف بكونها علاقة مالية مشروعة يقرها القانون وتكون قابلة للتقدير، وقد اتفق أغلب الفقهاء على هذا الوصف للمصلحة التأمينية وذلك بالقول أن جوهر المصلحة في التأمين هو ارتباط المؤمن له بالشيء محل التأمين بعلاقة قانونية معترف بها يترتب عليها إما فائدة له ببقاء الشيء وحفظه أو ضررا يلحق به جراء ما يلحق بالشيء من هلاك أو تلف، ومن ثم يجوز لجميع الأشخاص الذين لهم مصلحة في بقاء الشيء وعدم وقوع الخطر عليه أن يؤمنوا عليه احتمال وقوع الخطر. أي أن المصلحة التي يقع التأمين لحمايتها هي المصلحة المادية التي يؤدي المساس بها إلى التأثير في الذمة المالية للمؤمن له، ومن ثم تستبعد من نطاق التأمين المصلحة الأدبية أو الاجتماعية أو الأخلاقية.<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: أهمية المصلحة في التأمين البحري

تعتبر المصلحة في التأمين عموما الدافع إلى إبرام عقد التأمين من قبل المستفيد من التأمين أو المؤمن له وتظهر أهميتها في تحقيق الأهداف التالية:

<sup>1</sup> - Art. L71-3 al, C.A.F « Tout intérêt légitime peu faire objet d'une assurance »

<sup>2</sup> - راجع نص المادة 05 من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906

<sup>3</sup> - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط. الخامسة 2014، ص 521

## الفقرة الأولى: المصلحة حد فاصل بين التأمين والقمار والرهان

سبق الإشارة إلى أن المصلحة في التأمين هي المنفعة المادية التي تعود على المؤمن له جراء عدم تحقق الخطر المؤمن منه، وهي بذلك لا تختلف كثيرا عن المصلحة كشرط لقبول الدعوى، إذ تعتبر هذه الأخيرة جلب منفعة أو دفع ضرر، فالدعوى تدور وجودا وعدما مع المصلحة، لذلك يمكن القول أن التأمين يدور وجودا وعدما مع المصلحة، فحيث لا مصلحة لا تأمين، والمصلحة تساعد على إخراج عقد التأمين من نطاق المقامرة والرهان، فالمؤمن الذي ليس لديه مصلحة في التأمين ويقوم بإبرام عقد تأمين يعد مراهننا أو مقامرا على قسط التأمين الذي دفعه، إذ لا يعنيه تحقق الخطر أو عدم تحققه بل الحصول على مبلغ التأمين ولا يهمه هلاك الأموال المؤمن عليها<sup>1</sup>.

أما إذا كانت للمؤمن له مصلحة في عقد التأمين وفي عدم تحقق الخطر المؤمن منه، فإن المؤمن له يبرم عقد التأمين لوقاية ذمته المالية من وقوع الخطر مع عدم رغبته في تحقق الخطر المؤمن منه، ويسعى المؤمن له في هذه الحال إلى المحافظة على المال أو الأشياء المؤمن عليها، وبالتالي يكون حريصا على عدم تحقق الخطر لأن له مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها<sup>2</sup>.

وفي الحالة العكسية أي إذا لم يكن للمؤمن له مصلحة في التأمين أو بقاء الأشياء المؤمن عليها سالمة فإنه سوف يسعى لا محالة لتحقيق الخطر وذلك بغية الحصول على تعويض التأمين، وعندها يكون التأمين نوعا من المراهنة أو القمار<sup>3</sup> لأن المقامرة تهدف إلى تحقيق الثراء على حساب الغير ولا تعتمد على وجود مصلحة تأمينية، إذ أنه وفي غالب الأحوال لا يرتبط المقامر بأي مصلحة مادية أو معنوية.

## الفقرة الثانية: المصلحة تمنع المؤمن له من تعمد إحداث الخطر

للمصلحة التأمينية دور مهم في الحد من وقوع الخطر المؤمن منه، وعلى فرض عدم اشتراط المصلحة في التأمين فإن ذلك سيؤدي إلى إمكانية تأمين أي شخص على أي سفينة أو بضاعة دون علم صاحبها ثم يعتمد إلحاق الضرر بها بغية الحصول على التعويض ولا شك أن في ذلك مخالفة لقواعد النظام العام لما

1 - د. فايز أحمد عبد الرحمن، المصلحة في التأمين، دراسة في نطاق التأمين البري الخاص، دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص 11

2 - د. سولم سفيان، المصلحة في عقد التأمين، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعقدة، العدد الأول مارس 2016، ص 52

3 - د. توفيق حسن فرج، أحكام التأمين، الضمان في القانون اللبناني، الدار الجامعية، بيروت، 1991، ص 124

تنطوي عليه من تعويض عن الخطأ العمدي الذي يحدثه المؤمن له وهو أمر يمنعه القانون، لذلك أوجبت الفقرة الثانية من المادة 12 من الأمر 95-07 أن يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر والأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له، وبذلك لا يجوز التعويض على الأخطاء المتعمدة أو الشخصية المرتكبة من قبل المؤمن له.<sup>1</sup>

يستفاد من النص المشار إليه أن المشرع يجيز التعويض عن الأضرار والخسائر في حالة الخطأ غير العمدي، أي أنه يعالج الخطر بعد وقوعه، غير أن المصلحة في التأمين البحري تؤدي إلى المحافظة على الأموال المؤمن عليها سواء كانت سفينة أو بضاعة، وهي بذلك تمنع المؤمن له من تعمد إحداث الضرر وتحقيق الخطر المؤمن منه، مادام أن المؤمن له يدرك أنه لن يتحصل على أكثر من التعويض المستحق في حال وقوع الخسارة.

### الفقرة الثالثة: المصلحة تحدد قيمة التعويض والأشخاص الذين يجوز لهم التأمين

تساهم المصلحة في عقد التأمين عموماً والتأمين البحري خصوصاً في تحديد قيمة التعويض الذي يلتزم بدفعه المؤمن لفائدة المؤمن له نتيجة الأضرار والخسائر اللاحقة بالأخير حين تحقق الخطر المؤمن منه، وعلى ذلك تحدد المصلحة التأمينية الحد الأقصى للتعويض المستحق على أن يكون متماشياً مع قيمة الضرر وفي حدود مصلحة المؤمن له. والحقيقة أن ذلك يرتبط ارتباطاً وثيقاً بكون عقد التأمين يمتاز بالصفة التعويضية، وذلك يجعل من تقدير المصلحة المؤمن عليها مسألة مهمة إذ ينبغي أن يتمشى التعويض الذي يتحصل عليه المؤمن له متناسقاً مع الخسارة التي تلحقه جراء تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر المؤمن منه، وهذا يتمشى كذلك مع المبادئ العامة في التعويض التي تقرر ألا يتجاوز التعويض حدود الضرر.

هذا إلى جانب أن المصلحة تساهم في تحديد الأشخاص الذين يجوز لهم إبرام عقد التأمين البحري، فلا يشترط أن يكون المؤمن مالكا للأموال المؤمن عليها بل يكفي أن تكون له مصلحة اقتصادية مشروعة

1 - نصت المادة 12 من الأمر 95-07 على ما يلي: " يلتزم المؤمن:

1- تعويض الخسائر والأضرار

أ- الناتجة عن الحالات الطارئة ب- الناتجة عن الخطأ غير متعمد من المؤمن له ..."

تتحقق من وراء إبرام عقد التأمين،<sup>1</sup> وبذلك تبعد عملية التأمين عن القمار والرهان وكذا تأمين الأخطار المتعمدة وتلك التي تنشأ عن إهمال المؤمن له ورعونه.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: شروط المصلحة ونطاق تطبيقها ووقت قيامها

تتطلب المصلحة في التأمين البحري لتحقيقها شروطاً لصحتها وهذا ما سوف تتم معالجته في (الفرع الأول)، كما أنها تتحدد في نطاق معين وتتطلب وقتاً لقيامها وهذا ما سوف يتم بحثه في (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: شروط المصلحة في التأمين البحري

لقيام المصلحة في التأمين البحري لا بد من توفر شروط عامة (الفقرة الأولى) وأخرى خاصة (الفقرة الثانية) وهذا ما سوف نبثه فيما يلي:

#### الفقرة الأولى: الشروط العامة للمصلحة في التأمين البحري

يقصد بالشروط العامة للمصلحة في التأمين البحري، أن تكون مصلحة اقتصادية أو مادية، وأن تكون جدية ومشروعة، كما سنبينه النقاط التالية:

#### أولاً: أن تكون المصلحة اقتصادية أو مادية

اشترط المشرع الجزائري بموجب نص المادة 621 ق.م.ج أن تكون المصلحة اقتصادية وبالتالي فإن المنفعة المعنوية وحدها ليست كافية لقيام المصلحة في التأمين، أي أنه يجب أن يترتب على هلاك محل التأمين خسارة مادية وتترتب على بقاءه منفعة مادية للمؤمن له، ونعني بالاقتصادية قيمة مالية معرضة للخسارة تلحق بالمؤمن له في حالة وقوع الخطر. أي أنها قابلة للتقويم بالنقود وإلا لما أمكن التأمين عليها وهذا هو الحال دائماً في التأمين من الأضرار.<sup>3</sup>

والمقصود بذلك أن تلحق المؤمن له منفعة مادية من بقاء الأموال المؤمن عليها سالمة و يصيبه ضرراً مادياً بهلاك أو تلف الأموال المؤمن عليها، كما هو شأن التأمين الذي يبرمه صاحب السفينة على

1 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 217

2 - د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 215

3 - أ. خالد أحمد عداد الطعاني، المصلحة في عقد التأمين وفقاً للقانون الأردني، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك الأردن 2011/2012، ص 108



الخسارة في حالة وجود سفن أخرى متطورة تعمل في نفس الخطوط المنتظمة مما يدفع بالشاحنين إلى عدم الاستعانة بخدماته، وبالتالي تكبده لخسائر معتبرة.

وكما أشرنا في معرض حديثنا عن شروط المصلحة في الدعوى، فإن المصلحة في التأمين البحري قد تكون محتملة وليست حالة، كما عرفها Dover هي "المصلحة التي يحتمل التخلي عنها أثناء قيام المخاطرة البحرية سواء بموجب شرط خيار أم بمحض إرادة المتخلي"، وقد اعتبر القضاء الإنجليزي الأجرة وعقد القرض على البضاعة والقرض على السفينة من قبيل المصلحة المحتملة،<sup>1</sup> أو قد تكون مصلحة قابلة للإلغاء أو طارئة، وقد عبر عن ذلك المشرع الإنجليزي في نص المادة السابعة من قانون التأمين البحري، إذ اعتبر أن المصلحة الممكن التخلي عنها وكذلك تلك المتوقعة على تصرف المتعاقدين مصطلحان قابلتان للتأمين عليهما، فمشتري البضائع الذي يجري تأميناً يعتبر صاحب مصلحة مع أنه يمكن أن يعدل عن شراءها فيما بعد، أو يعتبر أن الخطر الذي قد تتعرض له البضائع على عاتق البائع متى تأخر في تسليمها له.<sup>2</sup>

كما أن البائع قد تنشأ له مصلحة طارئة في التأمين، لم تكن ظاهرة أو موجودة قبل رفض المشتري للبضاعة، حيث أن ملكيتها تعود إليه من جديد، لذلك متى أبرم تأميناً لحماية مصلحته الطارئة فيمكنه الرجوع على المؤمن بالتعويض إذا ثبت تعرض البضاعة للهلاك أو التلف. أما المصلحة الجزئية<sup>3</sup> مهما كانت طبيعتها فتعتبر مصلحة تأمينية، لذلك فإن مالك أي حصة أو حصص في سفينة أو بضاعة يمكن أن يؤمن عليها، كما قد تلجأ البنوك في كثير من الأحيان وعند عدم استيفائها لمبلغ الاعتماد كلياً إلى تأمين شحنات المرتبطة بالاعتمادات، إذ تكون لها مصلحة جزئية فيها.<sup>4</sup>

1 - د. يوسف حسين غنيم، المرجع السابق، ص 145

2 - نصت المادة السابعة بحري الإنجليزي على ما يلي:

«1- A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.

2. In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise. »

3 - ا. حسين النبهاني، قانون التأمين البحري 1906، الرجوع و العواريات في التأمين البحري، الاتحاد العام العربي للتأمين، 1996، ص 45

4 - راجع أدناه الدراسة المتعلقة بتطبيقات المصلحة في التأمين البحري.

## ثانيا: يجب أن تكون المصلحة جدية ومشروعة

أن تكون المصلحة جدية فذلك يعني أن تكون حالة أو قائمة وقت إبرام عقد التأمين كما أنها تحقق فائدة أو منفعة للمؤمن له، فإذا لم تحقق أي منفعة أو لم تكن حالة فهذا يعني أنها غير جدية، وبالتالي يتخلف شرط من شروط صحتها، ومثال ذلك التأمين على شيء مملوك للمدين ويكون هذا الشيء مرهونا لدائن آخر وقيمة المال المرهون لا تكفي لسداد الدين.<sup>1</sup>

وأما اشتراط أن تكون مشروعة فذلك أمر أملتته القواعد العامة وقد نصت على ذلك مختلف القوانين ومنها القانون الجزائري،<sup>2</sup> فإذا كانت المصلحة غير مشروعة أو مخالفة للنظام العام و الآداب<sup>3</sup> فلا تكون محل اعتبار، لذلك لا يصح التأمين إذا كان الخطر المؤمن منه متولدا عن نشاط مخالف للنظام العام و الآداب و بالتالي كانت المصلحة المؤمن عليها غير مشروعة كالتأمين على المسروقات أو البضائع المهربة.<sup>4</sup> وقد نص المشرع الانجليزي على فشرط مشروعية المصلحة إذن يجب توافره عند إبرام العقد كما يشترط استمراره طيلة مدة العقد، فإذا توافرت المصلحة أثناء إبرام العقد ثم تخلفت فيما بعد انتهى عقد التأمين بقوة القانون من وقت زوال المصلحة.<sup>5</sup>

وبالتالي فإن البطلان المترتب في حالة عدم مشروعية المصلحة هو بطلان مطلق وتبعاً له يتوجب إعادة الأطراف إلى الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد، إذ لا يجوز للمؤمن المطالبة بأقساط التأمين وإذا تم دفعها إليه وجب عليه ردها للمؤمن له حتى ولو كان يجهل عدم مشروعية المصلحة المؤمن عليها،<sup>6</sup> فتوافر المصلحة يعد شرط ابتداء لأغلب عقود التأمين وبقائها.<sup>7</sup>

1 - د. فايز أحمد عبد الرحمن، المصلحة في التأمين، المرجع السابق، ص 7

2 - راجع نص المادة 621 ق.م.ج

3 - راجع المادة 97 ق.م.ج

4 - د. تكارى هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2012، ص 96

5 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 177

6 - د. فايز أحمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 9 وراجع أيضا، د. توفيق حسن فرج، المرجع السابق، ص 138

7 - د. محمد يوسف الزعي، عقد التأمين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1982، ص 110

## الفقرة الثانية: الشروط الخاصة بالمصلحة في التأمين البحري

يرتبط وجود عقد التأمين البحري بشرط المصلحة، وبدورها المصلحة فيه ترتبط بشرطين هامين هما: ضرورة وجود مال معرض للخطر البحري، وضرورة وجود رابطة قانونية بين صاحب المصلحة (المؤمن له) والمال المؤمن عليه، لذلك سوف نفصل في كل شرط على حدا كالتالي:

## أولاً: ضرورة وجود مال معرض لخطر بحري

يعد الخطر عنصر أساسي ومهم في نظام التأمين عموماً، وتتوقف عليه صحة عقود التأمين وبطلانها، فإذا لم تكن الأموال المؤمن عليها معرضة لأخطار الملاحة البحرية، أصبح عقد التأمين البحري بلا محل، ويكون مآله البطلان ولا شك، على أن هذا الخطر يجب أن يكون ناشئاً عن الملاحة في البحر أو مرتبطاً بها، أي أن توجد رابطة بين الخطر والملاحة البحرية سواء كانت سببية أو مكانية،<sup>1</sup> فيقع على عاتق المؤمن ضمان كل الأضرار التي تحدث للأموال المؤمن عليها أثناء عملية النقل البحري،<sup>2</sup> لذلك فالخطر الذي يرتبط بعقد التأمين البري لا يدخل في مجال الخطر المقصود في هذا البحث.

فاهتمام المؤمن له في التأمين البحري ينصب على مصلحته في عدم تعرض المال المؤمن عليه سواء كان سفينة أو بضائع إلى الخطر المؤمن منه، وبذلك تنتفي المصلحة متى لم تكن الأموال المؤمن عليها معرضة للخطر وبالتالي تبطل وثيقة التأمين وهذا ما تتطلبه صفة التعويض في عقد التأمين، إذ لا خطر لا ضرر لا تعويض، لذلك يتجه بعض المشرعين ومنهم المشرع الجزائري إلى عدم إجازة التأمين على الخطر الظني كما أشرنا إليه في معرض دراستنا السابقة حول هذا الموضوع،<sup>3</sup> مع اتضح لنا من عدم سداد هذا الاتجاه، حيث أنه أصبح الاتجاه الغالب هو جواز هذا النوع من التأمين نظراً لما أصبحت تتطلبه الملاحة البحرية من سهولة ومرونة في المعاملات وبخاصة في مجال التأمين على السفن و البضائع.

من الضروري أن تتعرض الأموال المؤمن عليها للخطر المؤمن منه خلال انعقاد التأمين وفي مدة زمنية معينة، وأن يكون تعرضها للأخطار محتملاً أي غير مستبعد، فعقد التأمين البحري إنما يتم إبرامه

1 - أ. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 113

2 - د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 163

3 - راجع الدراسة المتعلقة بالخطر الظني في الفصل الثاني من الباب الأول.

بغرض تغطية الأخطار الناجمة عن الملاحة البحرية، وإن لم يتحقق ذلك بطل العقد و استرد المؤمن له أقساط التأمين المدفوعة،<sup>1</sup> ولا يكفي وجود الخطر وإنما ينبغي أن تتعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر المؤمن منه، فلا يقوم التأمين لمجرد وجود الخطر البحري، بل لابد من تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر المؤمن منه، لذلك لا يعتد بالخوف الذي قد يمتلك المؤمن له ليؤمن على السفينة أو البضاعة بل من الضروري أن تتأثر بهذا الخطر فيتحقق الضرر.<sup>2</sup>

وقد نصت المادة 99 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ضرورة التعرض للخطر، واعتبرت أن التأمين لا يرتب أي اثر ما لم يبدأ حدوث الخطر خلال مدة شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع اتفاق بين المؤمن والمؤمن له على أجل جديد، وربطت سريان أجل الشهرين المشار إليه في الفقرة الأولى في حالة وثيقة الاشتراك بالنسبة للتمويل الأول الذي يقصد به أول إجراء يمنح المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك، وهو نفس الحكم الذي أورده الفقرة الثانية من المادة 17 من وثيقة التأمين البحري على السفينة والتي اعتبرت أن عقد التأمين لا ينتج أي أثر بعد مدة شهرين من إبرامه على أي تأمين ما لم تبدأ الأخطار في الأجل المحدد، إلا إذا اتفق بين أطراف عقد التأمين على أجل آخر.

ولا يكفي القول بوجود الخطر ولا تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر، بل يجب إثباته ويتم ذلك عمليا بالتقرير البحري ودفتر يومية السفينة بالنسبة للسفينة، أما البضائع فيمكن إثبات تعرضها للخطر من خلال وثيقة الشحن التي يسلمها الناقل للشاحن، ويقع عبء إثبات تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر على عاتق المؤمن له، كما يقع عليه عبء إثبات تحقق الخطر البحري المؤمن منه، ويمكن للمؤمن في حالة ما إذا أراد أن يتخلص من دفع التعويض أن يثبت أن الأموال المؤمن عليها لم تتعرض للخطر أو أنها تعرضت للخطر خارج مدة سريان عقد التأمين البحري أو يمكنه إثبات عدم تحقق الخطر البحري المؤمن منه، أو يثبت أن الضرر كان نتيجة خطر مستبعد من الضمان.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - Ripert (G) , Droit maritime, , op cit, p259

<sup>2</sup> - د. علي بن غانم، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 260

<sup>3</sup> - د. السيد أبو الفتوح حفناوي، الإثبات في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 635

لكن السؤال الذي يطرح في هذه الحالة ما الجزاء المترتب على عدم تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر البحري المؤمنة منه؟

قد يتحقق عدم تعرض الأموال المؤمن عليها للخطر المؤمن منه، بإحدى الطريقتين: إما إلغاء الرحلة المؤمن عليها أي عدم القيان بها، أو أن الرحلة بدأت بعد انتهاء الوقت الذي كان يفترض أن تبدأ فيه، ففي حالة إلغاء الرحلة المؤمن عليها ومهما كان السبب فإن ذلك يجعل الأموال المؤمن عليها غير معرضة للخطر المؤمن منه، كما لو لم تقم السفينة المؤمن عليها بالرحلة المقررة، أو لم ترسل البضائع المؤمن عليها، فهنا يبقى عقد التأمين منتجا لآثاره طالما كانت الأموال المؤمن عليها موجودة واحتمال تعرضها للخطر كان قائما وقت التعاقد، غير أن إلغاء الرحلة البحرية أو عدم إرسال البضاعة جعل الخطر منعدما وبالتالي يؤدي ذلك إلى بطلان العقد، وهذا مؤدى الفقرة الأولى من المادة 99 من الأمر 95-07 المشار إليها أعلاه.<sup>1</sup>

أما في حالة بدأ الرحلة بعد انتهاء الوقت الذي كان يفترض أن تبدأ فيه، فيعني ذلك عدم تعرض الأموال المؤمن عليها خلال المدة القانونية أو المتفق عليها في العقد بين المؤمن و المؤمن له إلى الخطر المؤمن منه، وقد حدد المشرع الجزائري المدة التي يجب أن تبدأ فيها الأخطار المؤمن منها، وذلك خلال شهرين من تاريخ إبرام العقد أو من التاريخ المحدد من قبل الأطراف ما لم يتفقا على تاريخ آخر، ومتى انتهت المدة القانونية أو المدة المتفق عليها بين الأطراف و المحددة في عقد التأمين البحري و لم تحدث الأخطار المؤمن منها يتم فسخ عقد التأمين بأثر رجعي ويسترد المؤمن له الأقساط التي دفعها، وهو ما يسمى بتحقيق الشرط الفاسخ الذي نصت عليه الأحكام العامة.<sup>2</sup>

وهذا الحكم الذي أخذ به المشرع الفرنسي كذلك في نص المادة L172-1 من قانون التأمين البحري،<sup>3</sup> وكذلك الحال بالنسبة للمشرع الانجليزي الذي اعتبر في نص المادة 42 من قانون التأمين

1 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 138

2 - هذا ما قضت به القواعد العامة في المادة 207 ق.م.ج التي نصت على أنه " يزول الالتزام إذا تحقق الشرط الفاسخ، ويكون الدائن ملزما برد ما أخذه فإذا استحال الرد لسبب هو مسؤول عنه وجب عليه تعويض الضرر."

3 - « L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment. »

البحري لسنة 1906 أن التأمين على الشيء بموجب وثيقة تأمين رحلة "من وإلى" مكان معين، فليس من الضروري أن تكون السفينة في ذلك المكان عند إبرام العقد، لكن يشترط ضمناً أن تبدأ الرسالة البحرية خلال فترة معقولة، فإذا لم تبدأ في تلك الفترة جاز للمؤمن إبطال العقد.<sup>1</sup>

والنتيجة مما سبق أنه وحتى يوجد عقد التأمين البحري ويكون منتجاً لأثره، لا بد من وجود أموال معرضة لخطر الملاحة البحرية، فمصلحة المؤمن له تقتضي عدم تحقق الخطر المؤمن منه، وبالتالي فزوال الخطر يقضي على تواجد المصلحة إذ أنهما عنصران متلازمان لاستمرار عقد التأمين البحري.

### ثانياً: ضرورة وجود رابطة بين المؤمن له والشيء المؤمن عليه

إضافة إلى الشرط الأول المتعلق بضرورة وجود مال معرض للخطر، يجب أن توجد رابطة مشروعة بين صاحب المصلحة وبين الشيء المؤمن عليه بحيث ينتفع عند سلامتها أو يتضرر عند خسارتها،<sup>2</sup> وهذا ما جاء في المادة الخامسة من قانون التأمين البحري الإنجليزي،<sup>3</sup> وقد تتنوع العلاقة التي تربط بين المؤمن له والشيء المؤمن عليه، فقد تستند المصلحة إلى الرابطة العقدية حيث يمكن لكل شخص تقوم مسؤوليته العقدية عن دفع تعويض ما في حالة تضرر المال المؤمن عليه تكون له مصلحة قائمة في إبرام عقد التأمين على ذلك الشيء، كما يمكن لصاحب مصلحة مبنية على حق ملكية مهما كان نوعها أن يقوم بجري تأميناً على هذا الحق وذلك تجنباً للخسارة الاقتصادية التي قد تلحق به، كما تعتبر الحيازة المقترنة بحق على الشيء كافية لقيام المصلحة في التأمين عليه، فقد يقدم المؤمن له بشحن بضاعة فيكون بذلك صاحب مصلحة في التأمين عليها.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - نصت الفقرة الأولى من المادة 42 تأمين بحري انجليزي على ما يلي:

« Where the subject-matter is insured by a voyage policy "at and from" or "from" a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract. »

<sup>2</sup> - أ. حسين النبهاني، المرجع السابق، ص 43

<sup>3</sup> - نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة تأمين بحري انجليزي على ما يلي:

« In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.»

<sup>4</sup> - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 125

وقد تكون المصلحة التأمينية مبنية على توقع منفعة سوف يجنيها المؤمن له من وراء الأموال المؤمن عليها لذلك يسعى إلى المحافظة عليها، ويدفعه الخوف لإبرام عقد تأمين بحري يغطي قيمتها إذا تحقق الخطر المؤمن منه، ولذلك أجازت بعض التشريعات على غرار المشرع الانجليزي التأمين على المصلحة المحتملة وهذا ما جاء في نص المادة الرابعة من قانون التأمين البحري، فأكدت على أنه تصدر وثيقة التأمين مع "وجود مصلحة أو عدم وجودها" أو "بدون إثبات آخر للمصلحة غير حيازة الوثيقة نفسها" أو "بدون انتفاع المؤمن بالأشياء المنقذة" أو أن تخضع لأي شرط آخر مماثل، إلا أنه من الجائز إصدار وثيقة بدون انتفاع المؤمن من الأشياء المنقذة عندما يكون من غير الممكن احتمال وجودها.<sup>1</sup>

لكن اشترط بعض الفقهاء لقيام المصلحة المبنية على توقع أو احتمال المنفعة، أنه يكفي مجرد التوقع الحقيقي للمنفعة أو الخسارة، لأن حصر التأمين على حماية المصلحة الناشئة عن الملكية يعد تقييدا للعقد لا يتفق مع طبيعته، فيما اعتبر بعضهم أن قيام المصلحة المؤمن عليه يستلزم وجود حق يمكن تنفيذه قانونا وذلك كما لو تم التأمين على سفينة من قبل المشتري الذي سوف تقول إليه ملكيتها لاحقا، أما آخرون فاعتبروا لوجود المصلحة في التأمين ضرورة أن يكون هناك حق قانون إلى جانب توقع المنفعة، أي أنهم مزجوا بين الرأيين السابقين.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: نطاق تطبيق المصلحة ووقت قيامها في التأمين البحري

لا شك أن عنصر المصلحة في التأمين عموما يكتسي أهمية بالغة، إذ القاعدة كما أشرنا سابقا أنه لا تأمين بلا مصلحة، وبالتالي فالتأمين يدور وجودا وعدما مع المصلحة، غير أن الفقه لم يقف موقفا موحدا من حيث مجال تطبيقها، هل هو تأمين الأضرار أم تأمين الأشخاص أم كليهما معا، وهذا ما سوف نتعرض له في (الفقرة الأولى)، كما أن وقت وجود المصلحة يلعب دورا مهما في تحديد طبيعة العقد المبرم، فقد تتطلب بعض عقود التأمين وقت محدد لوجود المصلحة على خلاف عقود تأمين أخرى، لذلك سوف نتطرق لوقت قيام المصلحة في التأمين البحري في (الفقرة الثانية).

1 - نصت المادة الرابعة الفقرة الثانية/ب من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« Where the policy is made "interest or no interest", or "without further proof of interest than the policy itself", or "without benefit of salvage to the insurer", or subject to any other like term »

2 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 130

## الفقرة الأولى: نطاق تطبيق عنصر المصلحة في التأمين البحري

إن أهمية عنصر المصلحة في التأمين جعل الاختلاف لا يبقى محصوراً في المقصود بها أو في تعريفها فقط، بل أدى إلى التساؤل حول مدى اعتبارها شرطاً لازماً في كل أنواع عقود التأمين أم أنها شرطاً لازماً في التأمين من الأضرار لوحده؟، والإجابة على هذا السؤال جعلت الفقهاء ينقسمون إلى فريقين:

**الفريق الأول** يرى أن أغلب التشريعات تذهب إلى النص على المصلحة ضمن الأحكام العامة في التأمين، وهو ما جعلهم يعتبرون أن القصد من وراء ذلك هو أن تكون المصلحة شرطاً عاماً في كل من التأمين على الأضرار والتأمين على الأشخاص على حد سواء، معتبرين أن النص الذي يرد ضمن الأحكام العامة إنما هو نص مطلق ولا يجوز أن يفهم مفهوماً ضيقاً، بل لابد من توسيع مفهوم المصلحة ليشمل كلا نوعي التأمين،<sup>1</sup> وأن مبدأ المصلحة التأمينية يعتبر من أهم المبادئ التي تخضع لها كافة عقود التأمين وتكون متوافرة بمجرد أن توجد العلاقة بين طالب التأمين والشخص أو الشيء موضوع التأمين، حيث يترتب على بقاء المال المؤمن عليه فائدة لطالب التأمين وعلى هلاكه خسارة مادية له، ولولا هذا الشرط لانقلب التأمين إلى مقامرة، ولسعى المؤمن له إلى تحقيق الخطر المؤمن منه بإرادته، لذلك يجب أن تكون لطالب التأمين مصلحة في بقاء الشيء المؤمن عليه وفي حياة الشخص المؤمن على حياته، خاصة وأن جميع الشرائع تشترط وجود عنصر المصلحة كشرط لصحة العقد.<sup>2</sup>

أما أن المصلحة اقتصادية فلا يعني ذلك أن المقصود توافرها في التأمين من الأضرار دون التأمين على الأشخاص، إذ من الممكن أن تكون مصلحة المؤمن له اقتصادية في بعض صور التأمين على الحياة، ومثال ذلك تأمين من يتلقى نفقة من شخص تكون له مصلحة مادية في بقاءه حياً، ومن ثم يجوز له التأمين على حياة هذا الشخص. إذ يترتب على وفاة هذا الشخص حرمان المؤمن له أو المستفيد من النفقة، ويمكن أن تكون المصلحة مادية في التأمين على الأشخاص كذلك كما في حالة الدائن الذي يؤمن على حياة مدينه<sup>3</sup> لضمان استيفاء حقه من مبلغ التأمين حال وفاة المدين،<sup>1</sup> كما أنه لا يشترط أن

1 - د. عبد الودود يحيى، المرجع السابق، ص 66

2 - د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 214

3 - Sébastien Lanctôt, L'intérêt d'assurance en assurance de personnes : une étude de droit comparé, [www.revueassurances.ca](http://www.revueassurances.ca), Avril 2012, vol.80, p101.



تكون المصلحة اقتصادية في كل الأحوال، بل قد تكون المصلحة معنوية، فكلاهما تعتبر ركنا عاما من أركان التأمين ولا مجال للتفرقة في ذلك بين التأمين من الأضرار أو التأمين على الأشخاص.<sup>2</sup>

**الفريق الثاني** يرى أن المصلحة ليست عنصرا إلا في التأمين من الأضرار على خلاف التأمين على الأشخاص، وأن النص الذي قرر المصلحة في التأمين يوجد ضمن الأحكام العامة وبالتالي فهو مطلق ويشمل جميع أنواع التأمين فهذا غير صحيح، لأن المشرع جعل محل التأمين مصلحة اقتصادية، والمصلحة الاقتصادية لا تقوم إلا في التأمين من الأضرار، أما التأمين على الأشخاص فالمصلحة فيه تكون معنوية وليست اقتصادية، كما أن هناك نصا قانونيا ورد بين الأحكام العامة ومع ذلك فهو لا يسري على كل أنواع التأمين، وهو النص القانوني<sup>3</sup> الذي يقرر مبدأ هام في التأمين ألا وهو مبدأ الصفة التعويضية، ومن المعلوم أن هذا المبدأ إنما ينطبق على التأمين من الأضرار لا التأمين على الأشخاص.<sup>4</sup>

فالتأمين من الأضرار سواء كان تأمينا على الأشياء أو تأمينا على المسؤولية، يحكمه مبدأ جوهريان هما المصلحة التأمينية التي تعد شرطا أصيلا فيه وصفة التعويض بخلاف التأمين على الأشخاص الذي أثر فيه هذين المبدأين الجوهريين،<sup>5</sup> ولا تظهر أهمية اشتراط المصلحة في التأمين على الأشخاص، إلا استثناء في حالة التأمين على حياة الغير، والظاهر أن التشريعات المختلفة تجمع على اشتراط المصلحة كركن في التأمين من الأضرار، حيث أنها تعتبر المصلحة هي السبب الذي يسعى من أجله المؤمن له والمؤمن لإبرام عقد التأمين.<sup>6</sup>

وبالرجوع إلى ما جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 621 من القانون المدني والتي ورد فيها أنه "تكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين"، وما

1 - د. محمد حسين منصور، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 102  
 2 - د. فايز أحمد عبد الرحمن، المصلحة في التأمين، المرجع السابق، ص 20  
 3 - نصت المادة 623 ق.م.ج على ما يلي: " لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين"  
 4 - د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج7، ص2، المرجع السابع، ص 1155  
 5 - د. عبد الرزاق السنهوري، نفس المرجع، ص 1522  
 6 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 215

نصت عليه المادة 29 من قانون التأمينات من أنه "يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو عدم وقوع خطر، أن يؤمنه"، فالظاهر أن المادتين مؤداهما أن المشرع اشترط المصلحة في التأمين على الأضرار صراحة ولم يترك المجال لاجتهادات الفقهاء و لا لأحكام القضاء، كما أنه اعتبر كل مصلحة اقتصادية مشروعة سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة محلا لعقد التأمين.

لكن بتحليل نص المادة 29 المشار إليها فقد اشتملت على عبارة " أو عدم وقوع خطر أن يؤمنه"، وعدم وقوع هنا يمكن تفسيره على أنه لا يقتصر على حالة التأمين من الأضرار لوحدها، بل يمكن أن يمتد ليشمل التأمين على الأشخاص كذلك، إذ قد يعمد طالب التأمين إلى إبرام تأمين على خطر يهدد حياة شخص آخر تكون له مصلحة جدية في بقاءه حيا لما يمثله له من قيمة مادية ومعنوية كما هو الحال بين الآباء والأبناء هذا من جهة، ومن جهة ثانية فإن المشرع وإن لم ينص صراحة على أن المصلحة شرطا في التأمين على الأشخاص، إلا أنه ذكر شرط المصلحة مرة واحدة بالنسبة لتأمين الأشخاص، وهي الحالة التي نصت عليها المادة 83 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>1</sup> التي فسحت المجال لأي شخص له مصلحة في إبقاء التأمين أن يقوم بدفع الأقساط ليحل محل مكتب التأمين، وهنا لم يتم تحديد نوع المصلحة ما إذا كانت مادية أو معنوية، وبالتالي فمهما كان نوع المصلحة التي يقصدها المشرع فهي شرط بقاء وصحة لاستمرار عقد التأمين.

إجمالا يمكن القول أن المصلحة في التأمين من الأضرار بنوعيه، تأمين الأشياء أو تأمين المسؤولية، وفي التأمين على الأشخاص فهي شرط لانعقاد التأمين وتخليفها يجعل منه عقد مقامرة أو رهان وبالتالي يقع باطلا، ولما كان البطلان هو المقرر في حالة تخلف المصلحة فهذا يعني أهمية وجودها بغض النظر عن الجوانب التي ينظر للمصلحة التأمينية منها، والأكد هنا أن المقصود بالمصلحة في تأمين الأضرار يأخذ مفهوما اقتصاديا محضا بينما تأخذ مفهوما مغايرا في حالة التأمين على الأشخاص، كما أنها تتطلب شروطا معينة ومجالا محددًا ووقتا معينا.

1 - نصت المادة 83 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: " يمكن لأي شخص، له مصلحة في إبقاء التأمين، أن يحل محل مكتب التأمين في دفع الأقساط"

## الفقرة الثانية: وقت قيام المصلحة في التأمين البحري

على خلاف عقود التأمين الأخرى يمتاز عقد التأمين البحري بخاصية تميزه وهي الخاصية المتعلقة بوقت توفر المصلحة التأمينية، فإذا كانت المصلحة في التأمين البري مطلوبة وقت وقوع الخسارة في التأمين على الأموال أو وقت إبرام العقد في التأمين على الأشخاص، فالمصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري يجب أن تتوافر لدى المؤمن له أو المستفيد وقت تحقق الخطر المؤمن منه أو حدوث الخسارة البحرية، وهذا ما ذهب إليه المشرع الإنجليزي في نص المادة 6 من قانون التأمين البحري<sup>1</sup> حينما أوجب أن يكون المؤمن له ذو مصلحة في الشيء المؤمن عليه في وقت تحقق الخسارة ولو أنه لا يحتاج لأن تكون له مصلحة فيه وقت إبرام العقد.<sup>2</sup>

كما أن المادة 11 من وثيقة التأمين البحري الإنجليزية على البضائع أكدت على أنه ولكي يتمكن المؤمن له من الحصول على التعويض يجب أن تكون له مصلحة في المال المؤمن عليه عند تحقق الخسارة، وهذا كله لا يعني الغياب التام للمصلحة التأمينية أثناء إبرام عقد التأمين، لأن مالك السفينة يظل صاحب مصلحة عند إبرام عقد التأمين متى بقي مالكا لها حتى تحقق الخسارة، وذات الأمر يمكن القول به بالنسبة للمشتري الذي يقوم بالتأمين على البضائع التي اشتراها في البيوع التي لا تلزم البائع بالتأمين، إذ المشتري هو المتضرر الوحيد من هلاك البضاعة أثناء النقل، وهو صاحب المصلحة التأمينية والمستفيد من التأمين عند وقوع الخسارة حتى في البيوع التي يكون التأمين فيها على عاتق البائع كما هو الحال بالنسبة للبيع سيف.<sup>3</sup>

هذا وقد نصت الفقرة الثانية من المادة 14 تأمين بحري إنجليزي على جواز إبرام عقد التأمين لمصلحة نفس المؤمن له أو لمصلحة شخص آخر، حيث اعتبرت أن للدائن المرتهن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر يملك مصلحة في تأمين الأموال، الحق في إبرام تأمين نيابة أو لفائدة أشخاص آخرين لهم

1 - نصت المادة الفقرة الأولى من المادة 06 من قانون التأمين البحري الإنجليزي على ما يلي:

«The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected»

2 - علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط الأردن، 2011، ص 49

3 - بهيج بهاء شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 100

مصلحة في التأمين. وفي نفس السياق نصت المادة 94 من الأمر 95-07 أنه يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتبه أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

وبالتالي يكون المشرع الجزائري قد أجاز إبرام عقد التأمين البحري لمصلحة شخص معين أو من سيكون له الحق فيه ويترتب على ذلك أن من كانت لديه مصلحة تأمينية وقت وقوع الخسارة يكون هو المستفيد من التأمين سواء كان معيناً وقت إبرام العقد أو تم تعيينه عند وقوع الخسارة،<sup>1</sup> ولا يشترط أن تتوافر المصلحة في هذه الحالة طالما أنه يجوز إبرام العقد لحساب مكتبه أو لحساب الغير، أي أن المستفيد من التأمين هو المؤمن له الذي أبرم العقد لصالحه على الرغم من أنه لم يكن طرفاً فيه، هذا إلى جانب أن المشرع أجاز لكل شخص له فائدة سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمن عليه.<sup>2</sup>

ولا يبطل عقد التأمين البحري لعدم اشتراط توافر المصلحة التأمينية وقت إبرامه لكن مع ضرورة توافرها عند وقوع الخسارة<sup>3</sup> وذلك على خلاف عقد التأمين البري الذي يبطل إذا لم تتوافر المصلحة أثناء إبرامه، هذا مع شرط أن تكون المصلحة محققة ومتوافرة وقت وقوع الخسارة، فإن لم تكن كذلك كان عقد التأمين البحري باطلاً، ومثال ذلك إبرام عقد تأمين على سفينة قبل نقل ملكيتها إلى المشتري وتعرض للغرق بعد إبرام التأمين كان العقد باطلاً لتحويله لعقد مقامرة طالما أن المصلحة لم تتحقق لا عند إبرام العقد ولا عند وقوع الخسارة.<sup>4</sup>

ونشير بناء على ما تقدم أنه تترتب نتائج على عدم اشتراط توفر المصلحة التأمينية وقت إبرام عقد التأمين البحري منها:

1 - د. محمد محمد أحمد خليل، التأمين ورياضياته، جامعة بنها، مصر، ص 57، موضوع منشور على الموقع [www.pdfactory.com](http://www.pdfactory.com)

2 - أنظر نص المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 - مدخل إلى أساسيات التأمين، كتاب من إعداد مؤسسة النقد العربي السعودي، المعهد المالي، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2016، ص 45

منشور على الموقع [www.iof.org.sa](http://www.iof.org.sa)

4 - قضت إحدى المحاكم الإنجليزية بطلان عقد التأمين المتعلق بعمليات كان تحققها مبنياً على مجرد تصور من قبل مؤسسة كانت تستخدم من قبل أصحاب سفينة بصفة مالك إداري للسفينة لقاء عمولة معينة حيث جاء في حيثيات القرار " حيث الظاهر أن المدعي لا يملك مصلحة تأمينية لعدم وجود عقد بينه وبين أصحاب السفينة يعطيه الحق بأن يعين بشكل دائم مالكا إداريا للسفينة وهو لا يملك إلا مجرد أمل في أن يستمر في الحصول على عمولة إذا لم تتعرض السفينة للغرق " مذكور من قبل بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 102

أن بالإمكان إصدار وثيقة تأمين بحري لأمر أو لحاملها دون ذكر اسم المؤمن له، وهو ما يسمح لحامل وثيقة التأمين حق المطالبة بالتعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه باعتباره مستفيدا حتى ولو لم يكن هو من أبرم العقد، على شرط أن تكون لحامل وثيقة التأمين مصلحة تأمينية وقت تحقق الخسارة.

أنه بالإمكان نقل ملكية الأموال المؤمن عليها بانتقال وثيقة التأمين بالتظهير على أن يقترن الاتفاق بنقل ملكية الأموال المؤمن عليها مع الاتفاق على نقل حقوق التأمين دون الحاجة إلى موافقة المؤمن وهذا ما أخذ به المشرع الإنجليزي في المادة 15 من قانون التأمين البحري التي نصت على أنه "عندما ينقل المؤمن له مصلحته في الشيء المؤمن عليه أو يتخلى عنها، فإنه لا ينقل بذلك الحقوق المترتبة له بموجب عقد التأمين إلى من انتقلت إليه المصلحة التأمينية ما لم يكن هناك اتفاق صريح أو ضمني مع من انتقلت إليه المصلحة"<sup>1</sup>، وهذا ما يتفق كذلك مع طبيعة التعاملات البحرية في نقل البضاعة التي تنتقل ملكيتها بمجرد تظهير سند الشحن، وما يلاحظ أن القانون الإنجليزي لم يفرق بين وثيقة التأمين على البضائع ووثيقة التأمين على السفينة إذ كلاهما قابلتان للتداول بالتظهير على شرط أن يتم الاتفاق على نقل حقوق التأمين بنقل المصلحة.<sup>2</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن وثيقة التأمين البحري قابلة للتداول، بمعنى أنه يمكن نقل الحقوق الثابتة فيها للغير عن طريق التنازل، وبالتالي يصبح الشخص المتنازل له هو صاحب المصلحة في التأمين وبالتالي يكون له حق المطالبة بالتعويض عند تحقق الخطر، وتتخذ ثلاث صفات إما لإذن فيتم تداولها بالتظهير أو تكون اسمية فيتم التنازل عليها وفقا لإجراءات حوالة الحق أو تكون لحاملها فيتم التنازل عنها بالتسليم أو المناولة اليدوية.<sup>3</sup>

1 - نص المادة 15 من قانون التأمين البحري الإنجليزي:

« Where the assured assigns or otherwise parts with the interest in the subject-matter insured , he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract of insurance, unless there is an express or implied agreement with the assignee to that effect »

2 - د. دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري رسالة الدكتوراه، المرجع السابق، ص 474

3 - د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 363

أنه يجوز نقل وثيقة التأمين حتى بعد تحقق الخسارة بتظهيرها، بمعنى إمكانية نقل الحق في التعويض من صاحب المصلحة التأمينية إلى شخص آخر بعد تحقق الخسارة، شريطة أن يكون للمظهر مصلحة قبل تظهيرها وإلا كان عقد التأمين بأثر رجعي.

وأخيراً فإنه وعلى الرغم من عدم توافر المصلحة عند كتابة العقد فإنه يظل بإمكان المؤمن له الحصول على مبلغ التأمين إذا كانت له مصلحة وقت وقوع الخسارة،<sup>1</sup> لذلك فإن وقت تحقق الخسارة هو الفترة الأخيرة المسموح بها لتوافر المصلحة التأمينية، فإذا لم تتحقق الخسارة ولم تكن للمؤمن له أو من انتقلت إليه الحقوق الثابتة في وثيقة التأمين فلا يمكنه اكتساب المصلحة التأمينية بأية وسيلة كانت بعد علمه بتحقيق الخسارة وهذا ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 6 تأمين بحري إنجليزي "إذا لم يكن المؤمن له ذا مصلحة تأمينية في وقت تحقق الخسارة فإنه لا يستطيع بأي حال من الأحوال وبالتالي فقد حقه في المطالبة بالتعويض لعدم توفر المصلحة".<sup>2</sup> وهذا ما أخذت به الكثير من القوانين في معظم دول العالم.<sup>3</sup>

### المبحث الثاني:

#### أصحاب المصلحة في التأمين البحري وتطبيقاتها

مما سبق الإشارة إليه أن المصلحة في التأمين البحري تتوافر بالنسبة لكل من يلحقه ضرر جراء تحقق الخطر المؤمن منه،<sup>4</sup> وأن جوهرها هو ارتباط المؤمن له بالمال المؤمن عليه بعلاقة قانونية مشروعة مفادها جلب منفعة ببقاء الأموال المؤمن عليها سالمة أو إلحاق ضرر بالمؤمن له في حالة هلاكها أو تلفها أو فقدانها، ومن ثم يجوز لكل صاحب مصلحة في عدم تحقق الخطر المؤمن منه والحفاظ على الأموال المؤمن عليها وبقائها سالمة أن يبرموا عقد تأمين بحري للمحافظة على تلك المصلحة وتغطية تلك المخاطر.<sup>5</sup>

1 - د. هارون نصر، التأمين في مواجهة الخطر، دار أمجد للنشر والتوزيع، ط. الأولى 2015، ص 147 و148

2 - أ. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 104

3 - د. شوقي سيف النصر سيد، الأصول العلمية والعملية للخطر والتأمين، جامعة القاهرة، ط. الثالثة 1999، ص 78

4 - د. محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، الدار الجامعية للطباعة والنشر، ص 164

5 - د. ناصر محمد سعيد أبو حليلة، المرجع السابق، ص 127

وتحدد المصلحة في التأمين البحري بحجم العبء المالي أو الاقتصادي الواقع على صاحبها نتيجة تعرض الأموال المؤمن عليها للمخاطر البحرية، وقد أشارت المادة 5 من قانون التأمين البحري الانجليزي إلى ذلك صراحة بأنه تكون هناك مصلحة تأمينية لكل شخص له مصلحة في المخاطرة البحرية، وذلك عندما تكون لع علاقة قانونية أو مستندة إلى قواعد العدالة بالمخاطرة أو بأموال قابلة للتأمين تكون معرضة للخطر فيها حيث ينتفع بسلامة وصولها ويتضرر بفقدانها أو تلفها أو بتحمل المسؤولية بسببها،<sup>1</sup> وقد أكد المشرع الجزائري أنه يجوز لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ المال أو اجتناب وقوع الخطر أن يؤمن منه،<sup>2</sup> كما نص في الأحكام العامة لقانون التأمين والشريعة العامة للقانون على ذات الحكم.<sup>3</sup>

وفي مجال التأمين البحري يأتي في مقدمة الأشخاص الذين لهم مصلحة ظاهرة في المحافظة على الأموال المؤمن عليها وعدم تعرضها للخطر المؤمن منه هو مالك السفينة أو مالك البضاعة، ذلك سوف يتم بحث أصحاب المصلحة في التأمين البحري في (المطلب الأول) أما (المطلب الثاني) فسوف نخصه لتطبيقات المصلحة التأمينية.

### المطلب الأول: أصحاب المصلحة في التأمين البحري

كما سبق الإشارة إليه أن المصلحة التأمينية في التأمين البحري تتوافر لكل من يضار من تحقق الخطر المؤمن منه، وفي التأمين على الأشياء يجب التمييز بين أصحاب الحقوق العينية وأصحاب الحقوق الشخصية (الفرع الأول) ثم مدى توافر المصلحة في حالة التأمين لحساب الغير (الفرع الثاني)، وهذا ما سوف يتم بحثه على النحو التالي:

### الفرع الأول: أصحاب الحقوق العينية والحقوق الشخصية

يتم التمييز في هذه الحالة بين أصحاب الحقوق العينية الأصلية وأصحاب الحقوق العينية التبعية (الفقرة الأولى) وأصحاب الحقوق الشخصية (الفقرة الثانية)

1 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 98

2 - راجع المادة 93 من الأمر 07-95

3 - راجع المادة 29 من الأمر 07-95 والمادة 621 ق.م.ج

## الفقرة الأولى: أصحاب الحقوق العينية الأصلية والتبعية

نعني بأصحاب الحق العيني كل شخص يقرر له القانون حق عيني على محل عقد التأمين البحري، وتقسّم إلى نوعين حقوق عينية أصلية (أولا) وحقوق عينية تبعية (ثانيا).

## أولا: أصحاب الحقوق العينية الأصلية

يمكن تحديد أصحاب المصلحة العينية وفقا لأحكام القواعد العامة في القانون المدني الجزائري<sup>1</sup> كما يلي:

## 1- المالك كصاحب مصلحة في التأمين البحري

في التأمين البحري يعتبر مالك السفينة<sup>2</sup> أول شخص صاحب مصلحة في تأمينها مخافة تعرضها للخطر البحري الذي يؤدي لا محالة للتسبب في الضرر، وذلك في حدود قيمتها الكلية، فإذا تمت تغطية قيمتها الإجمالية بموجب عقد قرض فلن يكون المالك ذو مصلحة في التأمين عليها إذ لن تبقى له فائدة في بقائها سالمة طالما أنه سيتخلص من الدين عند هلاكها، وإثبات ملكية السفينة يعد شرطا لاستحقاق التعويض في حالة تحقق الخطر البحري المؤمن منه وحدث الضرر، وعلى ذلك فلا يكتسب المشتري مصلحة تأمينية على السفينة في حالة بيعها ما لم تنتقل ملكيتها إليه، أما إذا كانت ملكية السفينة تؤول إلى شركة فإن الشريك الذي يجوز أسهم في هذه الشركة فلا مصلحة له في التأمين على السفينة وذلك لارتباط ملكيته بالأسهم لا بالأموال التي تمتلكها الشركة طالما أن هذه الأخيرة تتمتع بالشخصية المعنوية.<sup>3</sup> هذا إلى جانب أنه يجوز لمن يملك سلطة الإدارة أن يبرم التأمين نيابة عن الغير وعلى هذا النحو فالتأمين الذي يبرمه حارس السفينة أو الوصي عليها بوصفه مالكا قانونيا لها يعد تأمينا صحيحا.<sup>4</sup> كما يجوز

1 - نص المشرع الجزائري على الأحكام الخاصة بالحقوق العينية في الكتاب الثالث من القانون المدني بموجب المادة 674 وما يليها

2 - نص المشرع الجزائري على ملكية السفينة في المادة 49 وما يليها من القانون البحري، وفي القواعد العامة نص على حق الملكية في المادة 674 وما يليها من القانون المدني.

3 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 521

4 - د. مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين (عقد الضمان)، المرجع السابق، ص 165، راجع أيضا، د. يوسف يعقوب صرخوه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 110



للقائم بالإنشاء في حالة بناء السفينة إبرام تأمينها عليها بوصفه مالكا لها حتى يتم نقل ملكيتها إلى المشتري.<sup>1</sup>

أما بالنسبة للتأمين على البضائع فإن حائز سند الشحن بوصفه مالكا للبضاعة هو الذي يثبت له الحق في المطالبة بالتعويض عما يلحقها من ضرر، وقد يحدد في سند الشحن اسم المستفيد من التأمين وقد لا يحدد وذلك تبعا لشكل وثيقة التأمين التي قد تكون لحاملها أو لأمر أو وثيقة تأمين اسمية كما أسلفنا، كما أن صاحب المصلحة قد يكون البائع أو المشتري في حالة بيع البضاعة غير أن ذلك مرتبط بنوع البيع، فصاحب المصلحة في البيع سيف CIF هو البائع إذ يلتزم بإبرام عقد النقل ودفع الأجرة والتأمين ولا تنتقل ملكية البضائع للمشتري حتى يقوم البائع بالتأمين عليها، ويبقى المشتري هو صاحب الحق في التعويض طالما أنه التزم بدفع مبلغ إجمالي للبضائع بحيث يشمل هذا الثمن قيمة البضاعة وأجرة نقلها وقسط التأمين عليها.<sup>2</sup>

أما في حالة البيع فوب FOB فيقوم المشتري بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل وإبرام عقد التأمين عليها ولا يقع على عاتق البائع سوى شحن البضاعة في السفينة ولا يكون ملزما لا بدفع ثمنها ولا التأمين عليها، غير أنه يجوز للبائع إبرام عقد التأمين لفائدة المشتري متى طلب منه ذلك على أن يقوم المشتري بالتكفل بدفع ثمن البضاعة مضافا إليه مصاريف كل الخدمات المقدمة له ومن ضمنها تكاليف إبرام عقد التأمين ويعتبر البائع في هذه الحالة وكأنه وكيل عن المشتري.<sup>3</sup>

كما يمكن أن يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري حامل وثيقة الشحن الذي انتقلت إليه ملكية البضاعة بالتظهير الناقل للملكية، وكذلك يكون المرسل إليه المذكور في وثيقة الشحن صاحب مصلحة في عقد التأمين، فيكون لكل منهما الحق في المطالبة بالتعويض في حالة هلاك البضاعة.<sup>4</sup>

1 - نصت المادة 53 ق.ب.ج على ما يلي: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية"

2 - د. يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية القاهرة، ط. الأولى 2013، ص 29.

3 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 478

4 - د. رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، التأمين وأثره في التنمية الصناعية، مجلة الاتحاد العربي للتأمين، بيروت لبنان، 1968، ص 472

## 2- المالك في الشروع وصاحب الملكية المؤجلة

لمالك السفينة أو البضاعة على الشروع<sup>1</sup> مصلحة في إبرام عقد التأمين باسمه في حدود نصيبه الذي يملكه أو باسم شركائه على أنه لا يجوز له تحصيل قيمة تعويض أكثر من القيمة المقدرة لحصته أي لا تتجاوز حدود مصلحته المؤمن عليها، كما يجوز لصاحب الملكية المؤجلة على شيء أن يقوم بالتأمين عليه كأن يقوم مشتري بضاعة منقولة بطريق البحر بالتأمين عليها قبل وصولها إليه، إذ له مصلحة جديدة في المحافظة على البضاعة ووصولها سالمة، ولو كانت ملكيته مؤجلة بموجب عقد البيع.<sup>2</sup>

كما نشير إلى أنه في التعاملات الحديثة ومصطلحات التجارة الدولية فإن البيع تحت مصطلح Exwork والذي يعني أن المستورد (المشتري) قد اشترى البضائع مباشرة من مخازن البائع (المصدر) حيث لا يتحمل هذا الأخير أية أعباء في نقلها برا إلى الميناء و أجور الشحن على السفينة المتجهة إلى ميناء التفريغ وكذلك لا يتحمل تكاليف التأمين على البضاعة مما يعني أنها تكون تحت مسؤولية المشتري بمجرد خروجها من مخازن البائع حيث تنتقل ملكيتها عند هذه النقطة ليتولى المشتري كافة أعباء نقلها والتأمين عليها حتى وصولها إلى مكان التفريغ النهائي ويكون هو صاحب المصلحة الوحيد في التأمين عليها إذا كان هو الوحيد الذي سيدفع القيمة المتفق عليها، أما إذا كان البنك الفاتح للاعتماد المستندي سوف يموله بنسبة من هذه القيمة فإنه يكون شريكا في المصلحة التأمينية و بالتالي يجوز له إبرام عقد التأمين في حدود القيمة التي دفعها.<sup>3</sup>

## 3- صاحب حق الانتفاع أو مستأجر السفينة

لصاحب حق الانتفاع<sup>4</sup> أو المستأجر<sup>5</sup> مصلحة تأمينية في المحافظة على الأموال المؤمن عليها وإبرام عقد التأمين وتظهر هذه المصلحة من ناحيتين، الأولى هي أن المنتفع يلحقه ضرر إذا هلك الحق الذي

1 - نص المشرع الجزائري على الملكية الشائعة في نص المادة 744 وما يليها من القانون المدني

2 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 222، راجع أيضا د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين المرجع السابق، ص 179.

3 - تعويضات التأمين البحري على البضائع من الناحية المستندية، مقال منشور على الموقع [www.masrmotors.com](http://www.masrmotors.com)

4 - نص المشرع الجزائري على حق الانتفاع في نص المادة 844 وما يليها من القانون المدني.

5 - نص المشرع على القواعد المتعلقة باستئجار السفن في نص المادة 640 من القانون البحري.

يرد عليه حق الانتفاع، لذلك يؤمن عليه مخافة الضرر الذي يلحقه جراء هلاكه، فإذا حدث الضرر يستطيع المطالبة بالتعويض جبراً للضرر، والثانية أن صاحب حق الانتفاع يكون مسؤولاً عن هلاك الشيء المنتفع به إذا تأخر في رده إلى صاحبه بعد انتهاء حق الانتفاع ولو كان لسبب أجنبي، فمصلحته في هذه الحالة هو تحصيل مبلغ التأمين لدفعه لصاحب الشيء المنتفع به لتغطية مسؤوليته عن الهلاك.<sup>1</sup>

كذلك فإن مستأجر السفينة بوصفه صاحب حق انتفاع عليها له مصلحة تأمينية في الأصل محل الإيجار بقيمة منفعته من هذا المال المستأجر، لذلك من حقه أن يؤمن عليه من الأخطار التي يتعرض لها بقيمة هذه المنفعة،<sup>2</sup> وتقتضي مصلحة مستأجر السفينة المحافظة عليها مخافة أن يفقد حقه في المنفعة التي يجنيها من ورائها وذلك في حالة هلاكها، فمصلحته قائمة في التأمين عليها ليستفيد من مبلغ التأمين عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه ليكون تعويضاً له عما حرم منه،<sup>3</sup> أو ما يساعده على إعادة السفينة إلى حالتها السابقة، إذ أنه وتطبيقاً للقواعد العامة فإن حق المستأجر في الانتفاع بالسفينة ينقضي بهلاكها،<sup>4</sup> ومن جهة أخرى لمستأجر السفينة مصلحة في التأمين عليها في حالة هلاكها لسبب أجنبي إن تأخر عن ردها بعد انتهاء حق الانتفاع،<sup>5</sup> كما له مصلحة في التأمين على ما ينفقه من مصروفات متى كانت من التكاليف غير المعتادة والإصلاحات الجسيمة التي تكون في الأصل على عاتق المالك، وقد أكدت المادة 848 ق.م.ج على أن المنتفع يلتزم أثناء انتفاعه بكل ما يعرض على العين المنتفع بها من التكاليف المعتادة وبكل التكاليف التي تقتضيها أعمال الصيانة، أما التكاليف غير المعتادة والإصلاحات الجسيمة التي لم تنشأ عن خطأ المنتفع فإنها تكون على عاتق المالك، وإذا كان المنتفع هو الذي قام بدفعها كان له استرداد رأس المال عند انتهاء حق الانتفاع.

1 - د. مصطفى محمد الحمال، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 265

2 - د. محمد وحيد عبد الباري، إدارة الخطر والتأمين التجاري والاجتماعي، جامعة القاهرة 1997، ص 153

3 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 228

4 - نصت المادة 853 ق.م.ج على أنه "ينتهي حق الانتفاع بهلاك الشيء..."

5 - نصت المادة 849 ق.م.ج على أنه "يجب على المنتفع أن يبذل من العناية في المحافظة على الشيء ما يبذله الشخص العادي، وهو مسؤول عن هلاك الشيء ولو بسبب لا ينسب إلى إن تأخر عن رده إلى مالكة بعد انتهاء الانتفاع"

## ثانيا: أصحاب الحقوق العينية التبعية

للدائن المرتهن مصلحة في إبرام عقد التأمين البحري على الأموال المؤمن عليها، سواء تعلق الأمر برهن تأميني أو رهن حيازي أو صاحب حق امتياز، فالدائن المرتهن له مصلحة أكيدة في المحافظة على ما يرد عليه حقه إلى حين استيفاء الدين، لذلك يجوز للدائن أن يبرم عقد التأمين على السفينة أو البضاعة حتى إذا ما تحقق الخطر المؤمن منه وهلكت السفينة أو البضاعة، فإن مبلغ التأمين يجل محل الأموال المؤمن عليها وبالتالي يضمن استيفاء دينه.<sup>1</sup>

فمصلحة الدائن المرتهن تكمن في تجنب سقوط حق مدينه في التأمين لأي سبب من الأسباب، وقد تتداخل مصلحة المالك مع مصلحة الدائن المرتهن، فتقتضي مصلحة المدين المالك عقد تأمين على الشيء المرهون وتقتضي مصلحة الدائن المرتهن التأمين عليه في حدود قيمة الرهن، فإذا ما هلك المال المرهون<sup>2</sup> أو أتلّف لأي سبب كان، انتقل الرهن بمرتبته إلى الحق الذي يترتب على ذلك من مبلغ التعويض عن الضرر أو مبلغ التأمين.<sup>3</sup>

ويعتبر الدائن المرتهن صاحب حق عيني على المال المرهون سواء كان سفينة أو بضاعة، وتكون له مصلحة جدية في المحافظة على السفينة أو البضائع وسلامتها خاصة إذا لم يكن مؤمن عليها من قبل المالك، غير أن مصلحة الدائن المرتهن تنتفي إذا كان هناك أصحاب حقوق امتياز أو دائنون متقدمون عليه في المرتبة تستغرق ديونهم كل قيمة الأموال المؤمن عليها، وتقوم مصلحته إذا كانت ديونهم لا تستغرق القيمة الكلية للأموال المؤمن عليها، وفي حالة تعدد الدائنين المرتهنين يمكن لكل منهم إبرام تأمين على المال المرهون، وهذا ما حددته صراحة الفقرة الثانية من المادة 14 من قانون التأمين البحري الانجليزي التي اعتبرت أن لكل من له مصلحة يمكنه إبرام عقد تأمين بحري لفائدة أشخاص آخرين أو لفائدته.<sup>4</sup>

1 - د. محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، المرجع السابق، ص 166

2 - د. لطفي محمد حسام محمود، الأحكام العامة لعقد التأمين، د.د.ن، القاهرة، 2001، ص 177

3 - راجع المادة 900 من ق.م.ج

4 - نصت المادة 14 الفقرة الثانية من القانون البحري الانجليزي على ما يلي:

« A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit. »

هذا ونشير إلى أن المشرع الجزائري اعتبر الرهن البحري تأميناً اتفاقياً يخول الدائن حقاً عينياً على السفينة وهذا ما أشارت إليه المادة 55 ق.ب.ج، كما أنه أجاز للدائنين أصحاب الرهون عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها،<sup>1</sup> وأوضح من خلال الفقرة (د) من نص المادة 62 ق.ب.ج أن تعويضات التأمين على هيكل السفينة تحل محل السفينة في استيفاء قيمة الرهن.

### الفقرة الثانية: أصحاب الحقوق الشخصية

يتم التفريق في هذا المجال بين الدائن العادي والدائن الممتاز وهذا ما سوف تتم معالجته من خلال النقطتين التاليتين:

#### أولاً: الدائن العادي

لا يميز القانون للدائن العادي التأمين على أموال مدينه، وإن كان المبدأ العام يقضي بخلاف ذلك بأن أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه، ويبقى للمدين حق التصرف في أمواله طالما أن حق الدائن لا يرتبط بمال معين من أموال مدينه،<sup>2</sup> على أن هذه القاعدة يرد عليها استثناء إذ يجوز لصاحب القرض البحري التأمين على السفينة أو البضائع، وذلك لتوفر مصلحته في وصول الأموال المؤمن عليها إلى ميناء الوصول النهائي سالمة، كما تتحقق مصلحة الدائن العادي الذي يوقع حجزاً على مال معين من أموال المدين في التأمين على هذا المال المحجوز حفاظاً على حقه في استيفاء دينه، وإذا كان المدين قد أبرم تأميناً على المال المحجوز فإن الدائن يستفيد من هذا التأمين الذي أبرمه المدين، كما تتحقق مصلحة الدائن في التأمين ضد إعسار المدين.<sup>3</sup>

ويرى الكثير من الفقهاء للدائن العادي مصلحة وبالتالي الحق في إبرام عقد تأمين، واعتبروا أن التأمين الذي يبرمه دائنو مالك السفينة ساري المفعول ويعد تأميناً بحرياً وأن فقدان السفينة لا يمنع من

1 - نصت المادة 61 ق.ب.ج على ما يلي: " يحق للدائنين أصحاب الرهون عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة

لملاحة، ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها"

2 - د محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، المرجع السابق، ص 124

3 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 172

المطالبة بالدين ولكنه يؤدي إلى تأمين المدين، ويصدق ذلك بوجه خاص عندما يكون للمدين الحق في التخلي عن السفينة والأجرة،<sup>1</sup> في حين يرى آخرون أنه ليس للدائن العادي أن يبرم تأميناً بحرياً لأن حقه لا ينصب على السفينة بالذات وإنما له حق الرجوع على ذمة مدينه في حالة هلاكها، لكن التسليم بهذا القول يتضمن إجحافاً لحق الدائن العادي طالما أن الدائن المرتهن يمكنه في حالة هلاك السفينة أن ينفذ على ذمة مدينه الأخرى، ومادام أن السفينة تمثل في الغالب أهم عنصر في ذمة المجهز وهلاكها يعني صعوبة حصول الدائن العادي على حقه.<sup>2</sup>

لذلك ينبغي السماح للدائن العادي بالتأمين على السفينة لأن له مصلحة في المحافظة عليها على غرار الدائن المرتهن، طالما أن المادة 621 من ق.م.ج أخذت بمعيار موسع لمفهوم المصلحة القابلة للتأمين والتي يكفي أن تكون مصلحة اقتصادية مشروعة، هذا إلى جانب أن المادة 29 من الأمر 95-07 نصت على جواز التأمين لكل من له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ المال أو عدم وقوع خطر أن يؤمنه.

### ثانياً: الدائن الممتاز

يقصد بالدائن الممتاز صاحب الحق العيني على مال معين من أموال المدين كالدائن المرتهن سواء كان الرهن حيازياً أو رسمياً، وتكون له مصلحة في المحافظة على قيمة المال الذي يرد عليه حقه العيني وبقائه والتأمين عليه، فإذا ما تحقق الخطر المؤمن منه رجع على المؤمن في حدود مصلحته استوفى حقه من مبلغ التأمين، على أنه في حالة إبرام المالك لتأمين على العين المرهونة وتعدد الدائنين المرتهنين ثبت الحق لكل الدائنين بما فيهم صاحب حق الامتياز، ولا يستفيد أي من الدائنين من التأمين إلا في حدود مصلحته، أي في حدود ما كان سيحصل عليه ولو لم يتحقق الخطر المؤمن منه.<sup>3</sup>

ففي حالة رهن السفينة أو البضاعة تنشأ مصلحة في التأمين لكل من الراهن والمرتهن على حد سواء، فحدود مصلحة الراهن هي القيمة الكلية للمال المؤمن عليه، بينما حدود مصلحة المرتهن هو المبلغ

<sup>1</sup> - Lyon-Caen et Renault, Traité de Droit Maritime, Tome II , Paris 1896, p 253

<sup>2</sup> - د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، القاهرة، د.د.ن، 1975، ص 337

<sup>3</sup> - د. محمد حسين منصور، مبادئ قانون التأمين، المرجع السابق، ص 76

المستحق أو الذي سيتحقق، ولا شك أن رهن السفينة أو البضاعة إنما هو مالها وهلاكها لن يعفيه من دفع مبلغ الرهن وبالتالي يكون من صلحته التأمين عليها بقيمتها الكلية، في حين أن المرتهن يعول على الاستفادة من السفينة لتحصيل منفعة وسداد مبلغ الرهن لذلك تكون له مصلحة في التأمين على السفينة في حدود مبلغ الرهن.

إن من يملك حق امتياز على الشيء يملك مصلحة أكيدة وجدية في التأمين عليه، فالذي يقوم بإصلاح السفينة أو إنقاذها أو إنقاذ البضاعة فهو يملك حق امتياز على المال المنقذ، فإذا قام صاحب السفينة بدفع مكافأة الإنقاذ يكون له حق امتياز على حمولتها في حدود الجزء المستحق على البضاعة، وبالتالي تقوم مصلحته في التأمين على البضاعة في تلك الحدود.<sup>1</sup> كما يعتبر الوكيل بالعمولة صاحب حق امتياز على ما يترتب له من عمولات، وكذلك الحال بالنسبة للناقل يعد صاحب امتياز على البضاعة إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول، وبالتالي يجوز للناقل التأمين على البضاعة ليضمن امتيازه على الأجرة.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: التأمين لحساب الغير

يقسم الفقه التأمين لحساب الغير إلى أربعة أقسام تأمين يبرمه الوكيل وتأمين يبرمه الفضولي والتأمين لحساب من يثبت له الحق فيه وأخيرا التأمين الذي يبرمه الحائز، لذلك سوف نتطرق أولا للتأمين الذي يبرمه كلا من الوكيل والفضولي (الفقرة الأولى) ثم التأمين لحساب من يثبت له الحق فيه وتأمين الحائز (الفقرة الثانية)

### الفقرة الأولى: التأمين الذي يبرمه الوكيل والفضولي

أجاز القانون للوكيل والفضولي إبرام عقد التأمين البحري لحساب الغير، وذلك بمقتضى أحكام الوكالة<sup>3</sup> أو الفضالة،<sup>4</sup> ففي حالة الوكالة فإن المصلحة التأمينية قائمة لفائدة الموكل وليس للوكيل، لذلك

1 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 441

2 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 234

3 - نص المشرع الجزائري على أحكام الوكالة في المادة 571 وما يليها من القانون المدني

4 - نص المشرع الجزائري على أحكام الفضالة في المادة 150 وما يليها من القانون المدني

يرتب عقد التأمين حقوقا لمصلحة الموكل باعتباره المؤمن له وعليه يكون من حقه المطالبة بالتعويض عند تحقق الخطر ويقع عليه دفع أقساط التأمين.<sup>1</sup>

أما في حالة الفضالة فإن التأمين يتم لمصلحة رب العمل فتنتطبق عليه أحكام الفضالة، فيستفيد الشخص الذي عقد التأمين لصالحه من التأمين ويحصل على التعويض في حالة تحقق الخطر البحري المؤمن منه، وذلك بمجرد أن يطلب الاستفادة من التأمين الذي أبرم لصالحه ويكون من البديهي أن يقر المستفيد هذا التأمين متى وجد مصلحته فيه.

غير أنه يشترط في هذه الحالة أن تتجه إرادة المتعاقدين في عقد التأمين البحري إلى إبرامه لفائدة الغير، وإذا لم يظهر ذلك في وثيقة التأمين اعتبر العقد قد تم بين المؤمن والوكيل نفسه أو الفضولي ويعتبر هذا الأخير نائبا عن الأصيل إذا ما أقر الأخير العقد.<sup>2</sup> كما يمكن أن يقوم شخص بإبرام عقد التأمين البحري لفائدة شخص آخر معين فتتصرف المصلحة في التأمين للأخير وله الحق في استيفاء مبلغ التعويض متى تحقق الخطر المؤمن منه وقد أشار المشرع لذلك في قانون التأمينات الجزائري لجواز التأمين لفائدة شخص آخر معين.<sup>3</sup>

### الفقرة الثانية: التأمين لحساب من سيكون له الحق فيه والحائز

نصت المادة 94 من الأمر 95-07 على جواز التأمين لفائدة من سيكون له الحق فيه، والمقصود به التأمين الذي يبرم لحساب شخص آخر غير معين عند التعاقد وذلك أن الأموال المؤمن عليها يمكن تداولها خلال مدة التأمين ولا يتحدد صاحب المصلحة في التأمين إلا بعد وصول الأموال المؤمن عليها إليه وتحقق الخطر المؤمن منه، ويمكن أن يكون هذا الشخص معلوما عند التعاقد أو يعرف مستقبلا.<sup>4</sup>

1 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 226

2 - د. محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، المرجع السابق، ص 127.

3 - نصت المادة 94 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: " يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتبه أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأميناً لفائدة مكتب وثيقة التأمين واشترطا لمصلحة الغير في فائدة مستفيد من هذا الشرط."

4 - د. فايز أحمد عبد الرحمن، المصلحة في التأمين، المرجع السابق، ص 43



يوجد هذا النوع من التأمين في حالة نقل البضائع حيث يمكن تغيير مالكةا أثناء الطريق، كالتأمين الذي يبرمه متعهد النقل لمصلحة مالكةا الذي قد يتغير بالتصرف فيها أثناء فترة نقلها، أو التأمين الذي يبرمه صاحب المخازن على البضائع المودعة لديه لصالح أصحابها. ويختلف هذا التأمين عن التأمين الذي يعقده الوكيل أو الفضولي، وهو يشبه تعاقد الوكيل بالعمولة باعتباره يتعاقد باسمه ولحساب شخص آخر وفقا لما نص عليه القانون التجاري،<sup>1</sup> لكنه يختلف عنه في كون أن الوكيل بالعمولة يتعاقد باسمه ولحساب شخص معروف أما في التأمين لحساب من سيكون له الحق فيه فلا وجود للموكل الذي يظل مستترا حين معرفة من آلت إليه ملكية البضاعة، لذلك يجب أن يتضمن عقد التأمين شرطا صريحا لصالح من أبرم له التأمين وهو صاحب المال المؤمن عليه وقت تحقق الخطر وهذا ما هو معمول به في مجال التأمين البحري.

هذا إلى جانب أنه يجوز لحائز الشيء أن يبرم تأمينا على مسؤوليته الناشئة عن هلاك هذا الشيء ومثاله أن يبرم المستأجر أو المودع لديه تأمينا على مسؤوليته الناشئة عن هلاك الأموال التي في حيازته أو تعييبها وهو يتضمن اشتراطا لمصلحة الغير،<sup>2</sup> إذ يجيز الاشتراط لمصلحة الغير أن يكون المنتفع شخصا مستقبلا أو شخصا غير معين وقت التعاقد متى كان تعيينه ممكنا، وبذلك يكون بقواعده من حيث صحته وآثاره.<sup>3</sup>

### الفقرة الثالثة: التأمين لمصلحة شخص غير معين

قد تنشأ المصلحة في التأمين البحري في الحالة التي يعقد فيها شخصا تأمينا لفائدة شخص آخر غير معين لا يظهر اسمه وقت التعاقد أو في العقد، ويختلف هذا النوع من التأمين عن التأمين الذي يبرمه الوكيل بالعمولة، إذ أن هذا الأخير يتعامل لمصلحة شخص معين وهو الموكل الأصيل غير أنه قلما نجد التأمين لمصلحة شخص غير معين في التأمين على السفينة، إذ غالبا ما يعرف المؤمن صاحب السفينة،<sup>4</sup> لكن الأمر يختلف عنه في التأمين على البضائع، فقد تكون البضاعة محل بيع متعاقب بواسطة سند

1 - نصت المادة 37 من ق.ت.ج على ما يلي: "يعتبر عقد العمولة للنقل لاتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسم موكله أو شخص من

الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل."

2 - د. محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، المرجع السابق، ص 128 و129

3 - د. مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 270

4 - د. هاني دويدار الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 364

الشحن وذلك ما يستحيل معه معرفة اسم مالكيها عند وقوع الخسارة، وبالتالي تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وترفق بسند الشحن ويتم تداولها معه.<sup>1</sup>

والواقع أن الفقه ميز بين هذا النوع من التأمين والوكيل والفضولي، وذهب إلى اعتبار هذا النوع من التأمين من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير مبررا ذلك أن المتعاقد يبرم تأمينا ليستفيد منه الغير، وأنه يمكن معرفة المستفيد من العملية التأمينية عندما ينتج العقد أثره، ويترتب على ذلك نتاج منها:

- أن الذي يتحمل الالتزامات الناشئة عن العقد هو الشخص الذي وقع وثيقة التأمين ويبقى ملزما بدفع الأقساط لفائدة المؤمن ويسأل عن كل ما يتعلق بعقد التأمين.
- تأمينات الناشئة عن العقد هو الشخص الذي وقع وثيقة التأمين ويبقى ملزما بدفع الأقساط لفائدة المؤمن.
- أنه بإمكان الشخص الذي أبرم التأمين أن يتراجع عن العقد قبل أن يعلن المستفيد رغبته للمؤمن في الاستفادة منه.<sup>2</sup>
- أن مبلغ التأمين يكون حقا له متى ظل حائزا لوثيقة التأمين، فإذا انتقلت للغير وهو المستفيد فإن هذا الأخير هو الذي يصبح من حقه الاستفادة من التعويض.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: تطبيقات المصلحة في التأمين البحري

قد يحدث وأن يتسبب طرف خارج عقد التأمين بتحقيق الخطر المؤمن منه فينتج عن ذلك خسارة محققة للمؤمن له يتحملها المتسبب في الخسارة، ومع ذلك يبقى المؤمن ضامنا للضرر اللاحق بالمؤمن له وفقا لأحكام عقد التأمين المبرم بينهما، كما أن ذلك لا يؤثر على مصلحة مالك الأموال المؤمن عليها في القيمة الكاملة لها، وتظهر في الواقع العملي صور متعددة لتطبيقات المصلحة في التأمين البحري ولعل من أهمها: المصلحة الجزئية والمصلحة المشتركة والمصلحة القابلة للإلغاء والطارئة وهذا ما سوف يتم بحثه في (الفرع الأول) ومصالح أخرى متعددة أو مختلفة (الفرع الثاني).

1 - د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 29

2 - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 40

3 - د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 254

## الفرع الأول: المصلحة الجزئية والمشاركة والمصلحة القابلة للإلغاء والطارئة

تتعدد المصالح المؤمن عليها في التطبيقات العملية إلى مصلحة جزئية ومشاركة (الفقرة الأولى) ومصلحة قابلة للإلغاء وطارئة (الفقرة الثانية) ومصالح أخرى قابلة للتأمين عليها (الفقرة الثالثة) وهذا ما سوف نتطرق إليه على التوالي:

## الفقرة الأولى: المصلحة الجزئية والمصلحة المشتركة

المصلحة الجزئية هي المصلحة المرتبطة بجزء من الأموال المؤمن عليها وتكون قابلة للتأمين عليها، وذلك كتأمين صاحب حصة في الملكية الشائعة على حصته فيها فقط حفاظا على مصلحته، وتبعاً لذلك وفي حالة تحقق الخطر فلا يجوز له الحصول إلا على تعويض مناسب لقدر حصته أي في حدود مصلحته فقط.

أما في حالة تأمينه على كامل حصص الشركاء فينبغي لهم إجازة هذا التأمين للحصول على تعويض مناسب كل بقدر حصته، وفي حالة رفضهم للتأمين اعتبر العقد لاغياً في مواجعتهم ولا يستطيع المؤمن له الرجوع على المؤمن لاسترداد أقساط التأمين التي دفعها نيابة عنهم، وقد أجاز المشرع الإنجليزي في المادة 8 من قانون التأمين البحري التأمين على المصلحة الجزئية التي نصت على أنه "أيا كانت طبيعة المصلحة الجزئية تكون قابلة للتأمين عليها".<sup>1</sup>

أما المصلحة المشتركة فيقصد بها تداخل مصلحتين في التأمين على الشيء المؤمن عليه نفسه كما هو الحال بالنسبة لتداخل مصلحة الدائن المرتهن في السفينة بمقدار دينه الثابت فيما تتحدد مصلحة المدين الرهن في السفينة بقيمتها الكلية، وهنا يكون التأمين الأخير الذي يبرمه المدين الرهن لمصلحة مشتركة بينه وبين الدائن المرتهن، وبالتالي يجوز لهذا الأخير الحصول على أي مبلغ مستحق الأداء أو سيصبح مستحقاً من قيمة الرهن، وله أيضاً أي الدائن الرهن بدوره أن يؤمن على المصلحة المشتركة في المحافظة على السفينة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - نصت المادة 8 ق.ت.ب.إ على ما يلي:

« A partial interest of any nature is insurable »

<sup>2</sup> - بماء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 106

وفي هذا الصدد نصت الفقرة الأولى من المادة 14 من ق.ت.ب.إ على أنه "عندما يكون الشيء المؤمن عليه مرهونا فإن المدين الراهن يملك مصلحة تأمينية في كامل قيمة الشيء والدائن المرتهن له مصلحة تأمينية بمقدار أي مبلغ مستحق الأداء أو سيصبح مستحق الأداء".

### الفقرة الثانية: المصلحة القابلة للإلغاء والمصلحة الطارئة (المحتملة)

يبرم عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل لغرض نقل البضاعة وتوصيلها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، وقد تصل البضاعة إلى المرسل إليه ويفرض استلامها نظرا لمخالفتها للمواصفات المتفق عليها ويكون ذلك بناء على شرط متفق عليه في عقد البيع، أو وصولها متأخرة عن موعد تسويقها، وتجدد الإشارة إلى أن هذه المصلحة تكون في الأصل قابلة للتحقيق وليست مستحيلة وإلا بطل عقد التأمين فقبول البضاعة يجعلها محققة ورفض استلام البضاعة يجعلها قابلة للإلغاء.

ففي حالة رفض المشتري للبضاعة تكون مصلحته قابلة للإلغاء وبالتالي لا يمكنه المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بها، وفي هذه الحالة تقوم مصلحة للبائع تسمى المصلحة الطارئة أو المحتملة أي مصلحة مستجدة لم تظهر إلا بعد رفض المشتري استلام البضاعة، فتعود ملكية البضاعة من جديد للبائع ويكون بإمكانه مطالبة المؤمن بالتعويض متى كان قد أبرم تأميناً على مصلحته الطارئة والتي تشمل ما يلحق البضاعة من أضرار أثناء عملية النقل وتحقق الخطر المؤمن عليه أثناء إرسالها أو رجوعها إلى البائع،<sup>1</sup> وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 7 من قانون التأمين البحري الإنجليزي "تكون المصلحة القابلة للإلغاء قابلة للتأمين وكذلك الحال بالنسبة للمصلحة المحتملة".

### الفرع الثاني: أنواع أخرى من المصلحة قابلة للتأمين

قد لا تنحصر المصلحة في التأمين البحري على ما ذكرناه في الفقرتين السابقتين، بل قد تشمل أنواعاً أخرى من المصلحة التأمينية نذكر منها ما يلي:

1 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 491

## الفقرة الأولى: التأمين على أجور الشحن:

تتعقد المصلحة في التأمين البحري لكل من قام بدفع أجرة الشحن، والغالب ألا تصدر في وثيقة مستقلة لضمان ضياع أجرة الشحن بل تكون ملحقة بوثيقة التأمين البحري، ففي حالة ما إذا كان المؤمن له على أجرة الشحن هو صاحب الشحنة البحرية كما في حالة سداد أجرة النقل البحري مقدما في ميناء الشحن فإن التأمين على أجرة الشحن يكون ملحق بوثيقة التأمين على البضائع.<sup>1</sup> وفي حالة ما إذا كان المؤمن له على أجرة الشحن هو الشاحن البحري كما في حالة سداد أجرة النقل البحري في ميناء التفريغ، فإن التأمين على أجرة الشحن يكون ملحق بوثيقة التأمين البحري على السفن.

أما المشرع الجزائري فلم يشر إلى التأمين على أجرة الشحن، لكن بالرجوع إلى الأحكام العامة في قانون التأمين لا سيما المادة 29 من الأمر 95-07 والمادة 93 والمادة 101 من نفس الأمر فقد أشارتا إلى أنه يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب أو عدم وقوع خطر أن يؤمنه، وبالتالي باستقراء هذه النصوص يمكن القول أن من له مصلحة في المحافظة على أجرة الشحن باعتبارها مالا بإمكانه إبرام عقد التأمين البحري وفقا لمتطلبات هذه المواد من قانون التأمينات.

في حين أن المشرع الانجليزي نص على ذلك صراحة بموجب المادة 12 من قانون التأمين والتي جاء فيها "في حالة دفع أجور الشحن مقدما فإن للشخص الذي دفع هذه الأجور مصلحة تأمينية فيها إن كانت قابلة للرد في حال تحقق الخسارة".<sup>2</sup>

## الفقرة الثانية: التأمين على أجور طاقم السفينة

تقوم مصلحة تأمينية في التأمين على أجور ربان السفينة وطاقمها من بحارة وعاملين على متنها، وذلك تجنباً لخسارة أجورهم في حالة إلغاء الرحلة البحرية، أو إذا كانت أجور الطاقم جزءاً من أجرة السفينة أو في حالة الإعلان على عدم صلاحية السفينة للملاحة نتيجة إهمال وقع من طاقمها.

1 - د. محمد وحيد عبد الباري، إدارة الخطر والتأمين التجاري والاجتماعي، المرجع السابق، ص 278

2 - نصت المادة 12 من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss. »

ومن ثم يجوز التأمين على أجور الطاقم لضمان استيفائهم التعويض المستحق بموجب وثيقة التأمين، كما أنه للمجهز مصلحة في التأمين على مخاطر عدم قدرته على دفع أجور الطاقم ونفقاتهم وإعادةتهم لأوطانهم.<sup>1</sup>

وإذا كان المشرع الجزائري لم ينص صراحة على جواز التأمين على أجور الطاقم، لكن استنادا إلى نص المادة 93 السالف الذكر فإن الأجور قد تدخل ضمن عموم النص وبالتالي فإنه يمكن القول بجواز ذلك، أما المشرع الانجليزي فقد نص على جواز التأمين على أجور الطاقم وذلك ما قضت به المادة 11 من قانون التأمين البحري "لربان السفينة أو أي عضو من طاقم السفينة مصلحة في التأمين على أجرته".

والواقع أنه أثير جدل كبير في فرنسا كما في إنجلترا حول مدى جواز هذا النوع من التأمين على الأجرة بعد تحقق الخطر، فرأى البعض أن السماح بهذا التأمين يعد نوعا من الإثراء مادام أن البحارة لا يقدمون مقابلا لها،<sup>2</sup> في حين ذهب آخرون أنه من الإنصاف السماح للبحارة بالتأمين على أجورهم اللاحقة لتحقيق الخطر البحري ولا يعدو أن يكون هذا تعويضا، ولا أهمية للتأمين على الأجور التي استحقوها قبل الحادث البحري.<sup>3</sup>

### الفقرة الثالثة: التأمين على القروض البحرية

تجيز غالبية التشريعات رهن السفينة مقابل قرض مضمون بسلامتها أو سلامة شحنتها، وقد أكدت نصوص القانون البحري الجزائري على اعتبار السفينة مال منقول قابل للرهن،<sup>4</sup> ويقع الرهن على كل السفينة أو جزء منها أو هيكلها وجميع توابعها ماعدا الحمولة التي على متنها إلا إذا كان هناك اتفاق بين الطرفين على أن الرهن يشمل الحمولة أيضا. أما في حالة التي تكون فيها السفينة مملوكة لشركاء فيجب أن تتم موافقة أغلبيتهم، كما يجوز أن يقوم كل شريك برهن حصته الشائعة منفردا.<sup>5</sup>

1 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 515

2 - Lyon-Caen et Renault op cit, p 230

3- Ripert. G, Droit maritime,op cit ,p 502

4 - راجع المادة 56 ق.ب.ج

5 - بهاء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 111

لم يتطرق المشرع الجزائري صراحة للنص على جواز التأمين على القرض البحري، لكنه في المقابل نص على إمكانية استيفاء الدائن المرتهن لحقوقه من التعويضات والمبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها في حالة الخسائر الخطيرة التي تلحق بالسفينة وتجعلها غير صالحة للملاحة،<sup>1</sup> كما أكد على أن التعويضات والمبالغ التي تحل محل السفينة قد تكون تعويضات التأمين على هيكلها.<sup>2</sup>

### الفقرة الرابعة: التأمين على قسط التأمين

للمؤمن له مصلحة حقيقية في التأمين على أقساط التأمين وفقا لما نصت عليه المادة 13 من قانون التأمين البحري الانجليزي التي اعتبرت أن للمؤمن له مصلحة في تأمينية في أجور أي تأمين يبرمه<sup>3</sup>، كما أن المادة 16 من نفس القانون اعتبرت أقساط التأمين جزءا من القيمة القابلة للتأمين سواء بالنسبة للسفينة أو البضائع أو الأموال المنقولة الأخرى.<sup>4</sup>

بينما المشرع الجزائري لم يتحدث صراحة عن تأمين أقساط التأمين، لكن استنادا إلى نص المادة 93 من الأمر 95-07 المشار إليها سابقا، فاعتبار أقساط التأمين من جملة الأموال التي يسعى المؤمن له الحفاظ عليها فإن هناك مصلحة في التأمين عليها، ويذهب بعض الفقه الفرنسي إلى جواز التأمين على قسط التأمين،<sup>5</sup> كما أن المشرع الأردني أجاز من خلال نص المادة 320 من قانون التجارة البحرية التأمين على أنه "يجوز للمؤمن له أن يؤمن بدل التأمين" وعبارة بدل التأمين تعني قسط التأمين،<sup>6</sup> وللمؤمن له أن يقوم على التأمين على أقساط التأمين بتأمينات متعددة ومن ثم فهو يحصل على جزء كبير من مبلغ التأمين.<sup>7</sup>

1 - نصت المادة 61 ق.ب.ج على أنه " يحق للدائنين أصحاب الرهون، عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة

للملاحة، ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها"

2 - نصت المادة 62 ق.ب.ج على " تحل محل السفينة وتوابعها: د- تعويضات التأمين على هيكل السفينة".

3 - نصت المادة 13 من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which hem ay effect. »

4 - بهاء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 109

5 - Yves Tassel, assurance maritime, jurisclasseur, responsabilité civile et assurance, fasc.610, 04 septembre 2001, p.24

6 - د. عبد القادر العطر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 519

7 - د. هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص 261

## الفقرة الخامسة: إعادة التأمين البحري Réassurance

تنشأ للمؤمن مصلحة في تأمين مسؤوليته عن النتائج المترتبة على الأخطار البحرية التي يضمنها، لذلك يكون له الحق في إعادة تأمينها، على أن يبقى المؤمن مسؤولاً تجاه المؤمن له، وقد نص المشرع الجزائري على إعادة التأمين في المادة 4 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات،<sup>1</sup> أما المشرع الإنجليزي فتطرق إليه في نص المادة 9 من قانون التأمين البحري على أنه " يملك المؤمن بمقتضى عقد التأمين البحري مصلحة تأمينية في الخطر الذي يغطيه فيجوز له أن يعيد تأمينه...".<sup>2</sup>

وعقد إعادة التأمين يحقق مصلحة للمؤمن المباشر إذ يستطيع الحصول على فارق القسط الذي يدفعه المؤمن له والقسط الذي يدفعه هو إلى المؤمن المعيد، ومن المهم أن نتطرق لمفهوم إعادة التأمين (1)، ثم طبيعته القانونية (2)، ثم آثار إعادة التأمين (3)

## أولاً: مفهوم إعادة التأمين البحري (التأمين على تعويض التأمين)

إعادة التأمين هو التأمين الذي يبرمه المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر ولا يخرج عن كونه قيمة معرضة للأخطار الملاحة البحرية،<sup>3</sup> ويلجأ المؤمن لإعادة التأمين الذي يحقق له مصلحة لمواجهة احتمال وقوع الخطر البحري على الشيء المؤمن عليه ولتلافي آثار دفعه لمبالغ كبيرة عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه، ويعمد المؤمن إلى هذا النوع من التأمين زيادة في الحيلة وتحصيل ربح مؤكد هو الفارق بين قسط التأمين الذي يتقاضاه وقسط إعادة التأمين الذي يدفعه،<sup>4</sup> فإذا اضطر للتعويض على الضرر، فإنه لا يتحمل إلا الفارق بين المبلغ الذي دفعه لشركة إعادة التأمين ومبلغ التعويض المضمون لفائدة المؤمن له، إذا كان إعادة التأمين جزئياً، ولا يتحمل شيئاً إذا كان كلياً.

1 - نصت المادة الرابعة من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات 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 "

2 - نصت المادة التاسعة من قانون التأمين البحري الإنجليزي على

« The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it... »

3 - د. إيمان حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 186- راجع أيضاً د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 412

4 - د. هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص 298



ويعرف الفقهاء عقد إعادة التأمين بأنه "عملية بموجبها ينقل المؤمن المباشر (l'assureur direct) إلى آخر، المؤمن المعيد (le réassureur) جزءاً من الأخطار التي تعاقد عليها وذلك بقصد تحقيق أكبر قدر ممكن من التناسق بين هذه الأخطار"، ويعرفه بيكار وبيسون picard et besson بأنه "عقد بموجبه ينقل المؤمن من على عاتقه إلى مؤمن آخر كل أو بعض الأخطار التي يتحملها"<sup>1</sup> أو هو "عقد بموجبه يحمي المؤمن المباشر نفسه ضد آثار التأمين الذي عقده مع المؤمن له"، أو هو اتفاق بين المباشر وهيئة أخرى تسمى المؤمن المعيد بموجبه يقبل الأخير جزءاً من مسؤولية الأول عن الوثيقة"<sup>2</sup>، وعقد إعادة التأمين البحري هو "التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر، ويعد تأميناً بحرياً لأن التعويض قيمة لا تنشأ إلا عند تحقق الخطر البحري"<sup>3</sup>.

وقد تتم عملية إعادة التأمين بإحدى الطرق الثلاث التالية:

#### 1- إعادة التأمين الاختياري: تعتبر أول طريقة ظهرت ومنها تطور نظام إعادة التأمين حتى وصل

إلى ما هو عليه الآن وهي أساس نظام إعادة التأمين، ويطلق على هذه الطريقة عبارة facultatif والتي تعني الاختيار الإرادي، وذلك للدلالة على أن كلا من المؤمن ومعيد التأمين يملكان حق الاختيار في تقرير علاقتهما، فالمؤمن يملك كامل الحرية في قبول الخطر الذي يريد إعادة التأمين عليه، كما أنه غير ملزم بأن يعيد التأمين على جميع الأخطار لدى نفس معيد التأمين، فله أن يختار معيد تأمين آخر بالنسبة لبقية الأخطار الأخرى، وفي المقابل يملك معيد التأمين كامل الحرية في قبول الخطر المعروض عليه أو رفضه، كما أن له الحق في مطالبة المؤمن التصريح له بجميع الظروف المؤثرة في الخطر المؤمن منه، والتي تم اعتمادها في تحديد السعر الذي على أساسه تم احتساب قسط التأمين، قصد تمكينه من دراسة الخطر واتخاذ القرار بقبوله أو رفضه.<sup>4</sup>

ويترتب على ذلك أن كل خطر يراد إسناده لمعيد التأمين يتعين أن يعامل بشكل مستقل عن الأخطار الأخرى التي يريد المؤمن التنازل عنها إلى معيد التأمين ذاته، وأن قبول هذا الأخير بهذا التنازل

<sup>1</sup> - Picard et Besson, les assurances terrestres en droit français, tomeII, les entreprises d'assurances, 3eme édition, L.G.D.J, 1972, p326

<sup>2</sup> - د. عبد الودود يحيى، إعادة التأمين، مكتبة القاهرة الحديثة، 1960، ص 18

<sup>3</sup> - د. محمد فريد العريبي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، ط. 2000، ص 669

<sup>4</sup> - أ. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 591

ينشئ عقدا منفردا يبقى مقتصرا على الخطر الذي تم قبوله ولا يتعداه إلى أخطار أخرى،<sup>1</sup> وفي حالة قبول معيد التأمين تغطية الخطر الذي عرض عليه من قبل المؤمن المباشر، يصدر وثيقة إعادة التأمين التي تكون مطابقة في شروطها لوثيقة التأمين الأصلية، والتي تبقى سارية المفعول لنفس الفترة التي تسري فيها الوثيقة الأصلية.

ويستخدم إعادة التأمين الاختياري غالبا في التأمين البحري، كما يستعمل أيضا في التأمين البري متى تعلق الأمر بتأمين يغطي قيمة مرتفعة لا يستطيع المؤمن المباشر تحمل الخسارة الناجمة عنها في حالة تحقق الخطر ودفع مبلغ التعويض، ويبقى هذا النوع من إعادة التأمين سلاحا في يد المؤمن المباشر أو الأصلي لمواجهة الأخطار غير العادية و لكي يساعده في تحقيق أرباح من وراء إعادة التأمين على نوع معين أو جزء محدد من الأخطار، ويبقى هذا النوع من أقدم صور عقد إعادة التأمين.<sup>2</sup>

2- إعادة التأمين الإجباري: ترد في شكل اتفاق عام يغطي جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن، أي أن إعادة التأمين يطبق بصور تلقائية لمدة معينة على مجموعة من العقود التي يبرمها المؤمن الأصلي أو المباشر،<sup>3</sup> و هو نوع من أنواع إعادة التأمين الذي يعود أصل نشأته إلى المعاملات البحرية، إذ استعمل في التأمين على البضائع المنقولة بحرا، وأدى التطور الذي شهده التأمين البحري على البضائع إلى التحول للعمل بوثيقة التأمين العائمة أو الوثيقة المفتوحة، والتي يمكن لأطراف عقد التأمين الاتفاق فيها على أن يلتزم المؤمن بتغطية جميع ما يتم شحنه من قبل المؤمن له من بضائع أو ما يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة،<sup>4</sup> وهذا بعدما كان تأمين البضائع المنقولة عن طريق البحري مقتصر على وثيقة التأمين لرحلة معينة.

وفي هذا النوع من إعادة التأمين يقوم المؤمن المباشر أو الأصلي بتحديد نسبة من الخطر والتي يريد الاحتفاظ بها ويقوم بإسناد الباقي إلى معيدي التأمين حيث الغالب أن يقوم عدة معيدي تأمين بالاشتراك في كل اتفاقية إعادة تأمين، وبذلك يتم توزيع الأقساط والخسائر بنفس نسب توزيع مبالغ التأمين التي

1 - د. حيتالة معمر، إعادة التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة وهران 2012-2013، ص 117

2 - د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط. 2004، ص 371

3 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 480

4 - د. جلال وفاء محمددين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك، المرجع السابق، ص 20

اتفق عليها في العقد،<sup>1</sup> وبموجب هذه الاتفاقيات يصبح معيدي التأمين مجبرين على قبول إعادة التأمين حسب الشروط المتفق عليها، لذلك يطلق عليها تسمية إعادة التأمين الإجباري، وتمكن هذه الطريقة المؤمن المباشر من إعادة تأمين الأخطار التي يؤمن عليها لديه بمجرد انتهاء عملية التأمين الأصلية.<sup>2</sup>

وما يعاب على هذه الطريقة أن المؤمن الأصلي يكون مجبراً على إعادة التأمين جميع العمليات التي تدخل ضمن الاتفاقية على اختلاف أنواعها سواء كانت جيدة أو سيئة، وهو ما يؤدي إلى فوات فرص حقيقية عليه للربح بالنسبة للعمليات الجيدة، أما بالنسبة لمعيدي التأمين فإنهم يكونون مجبرين على ضمان تغطية عمليات تأمين سيئة بسبب الاتفاقيات المبرمة مع المؤمن المباشر،<sup>3</sup> كما أنه يختلف عن التأمين الاختياري في أنه يغطي الأخطار المتفق عليها دون حاجة لإبرام عقد أو اتفاق جديد خاص بكل وثيقة تأمين جديدة يبرمها المؤمن الأصلي، وذلك على خلاف النوع الأول الذي يحتاج المؤمن المباشر إلى اتفاق جديد بالنسبة لكل وثيقة تأمين جديدة يتم إبرامها.<sup>4</sup>

**3- إعادة التأمين بغطاء مفتوح:** يجمع هذا النوع من إعادة التأمين بين النوعين السابقتين، إعادة التأمين الاختياري وإعادة التأمين الاتفاقي، حيث يعتبر إعادة تأمين اختياري بالنسبة للمؤمن الأصلي أو المباشر إذ يتمتع بحرية اختيار ما يشاء من الأخطار لإعادة التأمين عليها دون أن يكون ملزماً بإسنادها جميعاً إلى المؤمن المعيد، وهو بالنسبة لمعيد التأمين تعتبر إعادة تأمين اتفاقي، فيكون ملزماً بقبول جميع الأخطار التي يختار المؤمن المباشر إسنادها إليه دون أن يكون له حق الاختيار أو الرفض، وهو ملزم في هذا الشأن باعتماد سعر القسط وشروط التغطية المحددة من قبل المؤمن المباشر.<sup>5</sup>

وإعادة التأمين بطريقة الغطاء المفتوح يتم فيها عملية التأمين بنفس طريقة التأمينات المباشرة ويكون الغرض منها حماية المؤمن من تضاعف المسؤولية نتيجة قيام وكلائه أو فروعه بإبرام عقود تأمين مختلفة

1 - حسين يوسف العجمي، التأمين الأسس والممارسة، ترجمة عن كتاب التأمين للدكتور ديفيد بلاند، معهد البحرين للدراسات المصرفية والمالية، 1998، ص 170

2 - د. سلامة عبد الله، الخطر والتأمين، الأصول العلمية والعملية، المرجع السابق، ص 437

3 - د. إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، المرجع السابق، ص 398

4 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 59

5 - أ. بهاء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 595

بمبالغ مرتفعة ولا يكون قادرا على تغطيتها، وتتماشى هذه الطريقة مع التأمين على البضائع بصورة خاصة، إذ يقوم معيد التأمين بإبرام الاتفاق مع المؤمن المباشر وفقا للشروط الأصلية الواردة في وثيقة التأمين الأولى ولكن بالأسعار الصافية، وهو ما يجعله هامش ربح معتبر، ويعتبر هذا النوع من إعادة التأمين هو الأنسب لمعيد التأمين،<sup>1</sup> ويتم إعادة التأمين بغطاء مفتوح على ثلاث طرق هي:

- طريقة الشريحة الأولى: يتفق المؤمن المباشر ومعيد التأمين على إسناد الجزء الأول من قيمة تأمين الخطر وفقا لمقدار متفق عليه إلى المعيد، في حين يتحمل المؤمن المباشر مسؤولية ما زاد عن ذلك.
- طريقة الغطاء الزائد: في هذا الوضع يتم إسناد جزء من قيمة تأمين الخطر إلى المؤمن المباشر فيما يتحمل ما زاد عن قيمة التأمين، فيتحمل الأول الخسائر في حدود ما احتفظ به ويتحمل الثاني الباقي.

- طريقة زيادة الخسارة: تغطي هذه الطريقة لتغطية الخسائر الناتجة عن كارثة سببها خطر واحد والخسارة الناجمة عن حالة تجميع الأخطار، وبموجبها تتحدد مسؤولية المؤمن المباشر بمبلغ معين من إجمالي الخسائر، فيما يتحمل معيد التأمين ما جاوز مبلغ التأمين من خسائر خلال فترة سريان الاتفاقية.<sup>2</sup>

هذا و يختلف موضوع عقد إعادة التأمين عن موضوع عقد التأمين، حيث ينصب الأول على تأمين المخاطر كلها أو جزء منها، بينما موضوع الثاني (عقد التأمين) هو تأمين الأموال التي يخشى المؤمن له من خسارتها، وبالتالي عقد إعادة التأمين مستقلا عن العقد الأصلي وفقا لما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الرابعة من قانون التأمينات المشار إليها، و بالتالي لا يرتبط المؤمن له الأصلي بعملية إعادة التأمين، وهو نفس الموقف الذي اتخذه المشرع الانجليزي في نص المادة التاسعة من قانون التأمين البحري حيث جاء فيها أن "المؤمن يملك بمقتضى عقد التأمين البحري مصلحة تأمينية في الخطر الذي يغطيه

1 - د. جمال الحكيم، التأمين البحري، دراسة علمية عملية قانونية، المرجع السابق، ص 332

2 - د. حيتالة معمر، المرجع السابق، ص 133

فيجوز له أن يعيد تأمينه، و ليس للمؤمن الأصلي أي حق أو مصلحة في إعادة التأمين، ما لم تتضمن وثيقة التأمين أي شرط مخالف<sup>1</sup>.

وتعتبر عملية إعادة التأمين من عمليات توزيع المخاطر على أكبر عدد ممكن من المؤمنين، حيث يحاول كل مؤمن الاحتفاظ بجزء قليل من الخطر الذي قبل التأمين عليه ثم يؤمن على ما تبقى منه، وبدوره معيد التأمين يقوم بإعادة التأمين على الأخطار التي أمن عليها لديه لدى مؤمن آخر، وهي عملية يطلق عليها تسمية التأمين المتكرر Retrocession<sup>2</sup> ويطلق على الذي المؤمن الذي يؤمن لديه معيد التأمين بالمعيد المتنازل Retro cédant، وإن كان الأصل ألا وجود لعلاقة مباشرة بين المؤمن له ومعيد التأمين فإن الواقع العملي أفرز نوعا من اتفاقيات إعادة التأمين تتضمن شرطا يسمى الشرط الخارق، يتيح ربط علاقة مباشرة بين المؤمن له ومعيد التأمين وذلك في حالة تعرض المؤمن المباشر للتصفية.<sup>3</sup>

وإعادة التأمين البحري التي غالبا ما يلجأ إليها مؤمني السفن، تستند إلى حاجة هؤلاء الذين يكتبون وثائق تأمين على السفن بتقاسم الأعباء مع مكاتب آخرين، إذ يجدون أنفسهم مسؤولين بقدر أكبر من القدر الذي يعتبرونه مناسباً لمبالغ تأمينهم، كما أن أحد الأسباب التي تدفع المؤمنين إلى عملية إعادة التأمين هو أنهم يؤمنون على قيم مختلفة ومتفاوتة القيمة، حيث يؤمنون بمبالغ كبيرة على سفن ذات قيمة عالية ثم يؤمنون على أخرى ذات قيمة أقل بمبلغ منخفض نسبياً، وهذا يسبب للمؤمن الأصلي إشكالا في الحفاظ على نسبة ربحه في مختلف التأمينات التي يبرمها.

لذلك يحتاج المؤمن الأصلي أو المباشر إلى تقدير جميع الاعتبارات وتنظيم عملية إعادة التأمين بالطريقة التي تضمن له تقاسم الأعباء مع مؤمن آخر وفي نفس الوقت يحافظ على نسبة من الأقساط المكتسبة<sup>4</sup>.

1 - نصت المادة التاسعة من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« 1.The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.  
2. Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such reinsurance. »

2 - د. عبد الودود يحي، إعادة التأمين، المرجع السابق، ص 323

3 - أ. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 590

4 - عاليا حلمي، إعادة التأمين، معهد البحرين للدراسات المصرفية والمالية، ط. الأولى 2001، ص 339

أما بالنسبة لمؤمني البضائع فإن اللجوء إلى عملية إعادة التأمين عليها هي الطريقة الوحيدة التي تتيح لهم التقليل من الأخطار الكبيرة المؤمن عليها، إذ أن البضائع ذات القيمة المرتفعة، كالبترول وغيره يحتاج المؤمن إلى إعادة التأمين على تأمينها حتى يتسنى له الحفاظ على نسبة من القسط تمثل هامش ربح مقبول بالنسبة لعملية التأمين.

كما أن البضائع تمثل مصلحة تأمينية يخشى عليها من احتمالية تحقق الخطر المؤمن منه نظرا لإمكانية تراكمها دون علم المؤمن سواء كان هذا التراكم ناتج عن وجود بضائع متنوعة شحنت على السفينة نفسها أو كان التراكم نتيجة تفريغ البضائع من سفن مختلفة على الرصيف أو في المستودعات ويبقى الخطر مجهولا بالنسبة للمؤمن في هذه الحالة والذي غالبا ما يقع قبل أو بعد الرحلة البحرية.<sup>1</sup> ويلاحظ أن المشرع الجزائري أجاز للمؤمن إعادة تأمين الأخطار التي أمن عليها مسبقا وهو بذلك يقر له بمصلحة تأمينية في هذا النوع من التأمين.

#### ثانيا: طبيعة عقد إعادة التأمين البحري

تحكم عقد إعادة التأمين نفس القواعد التي تحكم سائر عقود التأمين، إذ يجب أن تكون هناك مصلحة في إعادة التأمين، وأن يكون من عقود حسن النية، ومن عقود المعاوضة، كما يجب أن يكون الشيء محل التأمين موجودا وقت العقد، والمقصود هنا وجود عقد التأمين الأصلي لأن سريان عقد إعادة التأمين مرتبط بوجوده وعدمه مع سريان عقد التأمين الأول.

وقد اعتبر المشرع الجزائري إعادة التأمين عقدا بنص المادة 04 من الأمر 95-07 المشار إليها سلفا، وعلى هذا الأساس كان من الطبيعي البحث عن تصنيف هذا العقد ضمن طائفة العقود المعروفة، لذلك حاول عدة فقهاء البحث في الطبيعة القانونية لعقد إعادة التأمين، وسنتطرق لأبرز النظريات الفقهية التي ظهرت بإيجاز فيما يلي:

1 - عاليا حلمي، المرجع السابق، ص 342

**النظرية الأولى،** اعتبر أصحابها أن عقد إعادة التأمين هو عقد وكالة، أين يكون معيد التأمين موكلا والمؤمن المباشر وكيلا عنه تجاه المؤمن لهم، نفهم بمقتضاه أن إعادة التأمين تختلف عن التأمين، وتؤخذ من فكرة الشركة والوكالة.<sup>1</sup>

**النظرية الثانية:** يعتبرون أن عقد إعادة التأمين هو عقد كفالة، وفيه يكفل معيد التأمين الدين الذي في ذمة المؤمن المباشر المترتب عن عقد التأمين الأصلي.

**النظرية الثالثة:** أصحاب هذه النظرية يرون بأن إعادة التأمين هو حوالة يقوم بها المؤمن المتنازل إلى معيد التأمين لعقود التأمين، ويستندون في ذلك إلى استخدام التشريعات المختلفة ومن بينهم التشريع الجزائري، لمصطلحات المتنازل (cédant) ومتنازل له (cessionnaire).

**النظرية الرابعة:** يرى أنصارها أن إعادة التأمين هو عقد ذو طابع خاص، ولا حاجة لمحاولة إدراج هذا العقد ضمن طائفة العقود المعروفة، لأنه لا يشبه أيا منها، بل هو عقد له طابع خاص، فمختلف التشريعات المختلفة استبعدته من تطبيق أحكام عقد التأمين، ويعرفونه بأنه عقد ملزم للجانبين، احتمالي، معاوضة، فهو عقد له طابع خاص.<sup>2</sup>

وما يلاحظ على النظريات السابقة أنها لم تكن محل إجماع من باقي الفقهاء، وأن عدم صحة الآراء السابقة يكمن في أنها تفترض وجود علاقة مباشرة بين المؤمن له ومعيد التأمين، وهو أمر غير صحيح،<sup>3</sup> والأصح هو ما ذهب إليه الرأي القائل بأن إعادة التأمين هو تأمين التأمين، أين يصبح المؤمن مؤمنا له ومعيد التأمين مؤمنا، وبذلك فإن عقد إعادة التأمين البحري هو عقد تأمين كونه نشأ لتغطية أخطار بحرية.

ولكن إذا كان عقد إعادة التأمين هو عقد تأمين، فلماذا تضمنت مختلف التشريعات نصوصا قانونية تستبعد تطبيق أحكام عقد التأمين على عقد إعادة التأمين، كما هو الحال بالنسبة للتشريع

<sup>1</sup> - Charles VILLOTTE, Nature technique et juridique de la réassurance, p 12, cité par Haitala maamar, op cit , p 63

<sup>2</sup> - د. حيتالة معمر، المرجع السابق، ص 65

<sup>3</sup> - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 63

الجزائري الذي نص صراحة في المادة 5 من الأمر 95-07 على أنه: "لا تطبق أحكام الكتاب الأول على عقد إعادة التأمين"، والكتاب الأول الأحكام الخاصة بالتأمينات البرية والبحرية والجوية، وهو ما يدل على استبعاد تطبيق أحكام هذه العقود على عقد إعادة التأمين.

أما المشرع الفرنسي فقد نص في المادة L111-1 من قانون التأمين<sup>1</sup> على استبعاد تطبيق أحكام أنواع عقود التأمين الواردة في الكتاب الأول على عقد إعادة التأمين، غير أن هناك اختلافا بين القانونين الجزائري والفرنسي، فالكتاب الأول من قانون التأمين الفرنسي لا يتضمن الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري، وبالتالي يمكن تطبيق أحكام عقد التأمين البحري على عقد إعادة التأمين البحري، وهذا يتماشى مع نظرة الفقه الفرنسي التي تعتبر إعادة التأمين هو تأمين التأمين.<sup>2</sup>

ويظهر مما سبق أن الرأي الراجح في الفقه والقضاء، أن عقد إعادة التأمين وعملية تأمين، حيث يكون المؤمن المباشر (مؤمنا له) في مواجهة معيد التأمين الذي يصبح مؤمنا، ويترتب عليه ما يرتبه عقد التأمين حيث يقوم المعيد بتعويض المؤمن له (المؤمن المباشر) إذا تحقق الخطر البحري المؤمن منه في عقد إعادة التأمين.

### ثالثا: آثار إعادة التأمين البحري

يتم عقد إعادة التأمين في صورة اتفاق عام يشمل كل المخاطر التي يتعرض لها المؤمن المباشر، نتيجة مجموعة من العقود التي أبرمها خلال مدة معينة، ويلاحظ في هذا الصدد أن شركة إعادة التأمين (معيد التأمين) لا تلتزم إلا في مواجهة شركة التأمين (المؤمن المباشر) التي أعادت التأمين، ولا توجد صلة بين المؤمن المعيد و بين المؤمن له،<sup>3</sup> نظرا لاستقلال عقد التأمين الأصلي عن عقد إعادة التأمين.

<sup>1</sup> - Art. L111-1 C.ass.f, al 1 « Les titres Ier, II et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres. A l'exception des articles L. 111-6, L. 112-2, L. 112-4, L. 112-7 et L. 113-4-1, ils ne sont applicables ni aux contrats d'assurance régis par le titre VII du présent livre ni aux opérations d'assurance crédit ; les opérations de réassurance conclues entre assureurs et réassureurs sont exclues de leur champ d'application. »

<sup>2</sup> - « Nous estimons, avec la majorité de la doctrine et de la jurisprudence, que la réassurance est l'assurance de l'assurance. », Voir Picard et BESSON, op cit, p 347, N 744.

<sup>3</sup> - د. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية 1999، ص 567



وعلى ذلك يظل المؤمن المباشر أو الأصلي مسؤولاً تجاه المؤمن له،<sup>1</sup> وهو ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة الرابعة من قانون التأمينات " ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له"، وبالتالي لا رجوع مباشر بين المؤمن له و شركة إعادة التأمين، وعليه فإن إعادة التأمين وإن كان يرتبط ارتباطاً غير مباشر بالأخطار البحرية، إلا أن الفقه الفرنسي أجمع على اعتباره من عقود التأمين البحري.<sup>2</sup>

وخلاصة القول في شأن تطبيقات المصلحة التأمينية أن المشرع الجزائري لم يتحدث عن أنواع المصلحة في التأمين البحري عكس ما هو عليه الحال بالنسبة للمشرع الانجليزي الذي أفرد لكل نوع من المصلحة نصاً قانونياً خاصاً، ولعل سبب ذلك يرجع إلى وجود قانون تأمين بحري مستقل عن القانون البحري فكان من الطبيعي العناية بكل حالة على حدة من جهة، ومن جهة ثانية فإن ذلك ليس مستغرباً على التشريع الانجليزي الذي يعتبر مصدر التأمين البحري خاصة وأن إنجلترا تعد مقراً لأغلب شركات التأمين و إعادة التأمين العالمية.<sup>3</sup>

غير أن الكثيرون يرون أن المصلحة في التأمين البحري لا تتعدى أربعة حدود، فيجب أن تكون بداية مصلحة مشروعة ومطابقة للقوانين والنظام العام، وأن تكون لها علاقة بالمال المؤمن عليه فمتى حصل هلاك أو تلف للأموال المؤمن عليها أو تسببت هذه الأموال في قيام مسؤولية ما كان الضمان مستحقاً، وقد تتجلى في التأمين من المسؤولية المدنية، كما يجب أن تكون محددة وتتوقف على علاقة اقتصادية بين المؤمن له والمال المؤمن عليه.<sup>4</sup>

1 - هاني الحديدي، التأمين أنواعه المعاصرة، دار العصماء، ط. الأولى 2011، ص 69

2 - د. محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص 568

3 - علا عبد الحفيظ نويران المهيترات، المرجع السابق، ص 60

4 - د. دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، المرجع السابق، ص 505

## الفصل الثاني:

## المصلحة المؤمن عليها وعلاقة مبلغ التأمين بالأموال المؤمن عليها

عقد التأمين البحري هو عقد يمتاز بالصفة التعويضية، نظرا لكونه تأمين على الأضرار، لذلك يجب ألا يحصل المؤمن له على مبلغ تعويض يجاوز الضرر الذي لحقه جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه، كما لا يمكنه المطالبة بالتعويض ما لم يلحقه ضررا فعليا، وهذا ما سوف يدفعه إلى أن يبقى حريصا على عدم تحقق الخطر وتجنب وقوع الكارثة، وهذا كله يتماشى مع المبادئ العامة للمسؤولية التي تقتضي أن يتناسب التعويض مع الضرر الحاصل.

وتقتضي منا الدراسة تناول جانب مهم يتعلق بالمصلحة في التأمين البحري، وهو الجانب الذي ترتبط فيه مصلحة المؤمن له بمبدأ التعويض، ويتمثل هذا الارتباط الوثيق بين مقدار المصلحة المؤمن عليها ومقدار التعويض المستحق، حيث يتم الحفاظ على التوازن المطلوب بين مصلحة المؤمن ومصلحة المؤمن له في عملية التأمين، ومن هنا لا يمكن أن يعتبر الشخص ذو مصلحة في التأمين تفوق مقدار ما يستحقه من تعويض، أو استحقاق تعويض يفوق مقدار ما لهذا الشخص من مصلحة.

وعلى هذا الأساس سوف نتطرق من خلال هذا الفصل الأخير في هذه الرسالة إلى المصلحة والقيم المؤمن عليها في (المبحث الأول)، ثم قيمة المصلحة والعلاقة بين مبلغ التأمين والأموال المؤمن عليها في (المبحث الثاني).

## المبحث الأول:

## المصلحة في التأمين على القيم المادية وغير المادية

القاعدة في التأمين البحري أن كل ما هو معرض لخطر الملاحة البحرية يجوز التأمين عليه، لذلك فهو يرد على كل ما هو مادي أو معنوي طالما ثبتت مشروعيته، وتحديد الأشياء المؤمن عليها يرتبط بشكل أساسي بالمصلحة التأمينية، ولذلك فمتى توافرت للمؤمن له المصلحة في التأمين على قيم مادية أو معنوية جاز له إبرام عقد تأمين بحري عليها لضمان تغطية المخاطر التي قد تتعرض لها، وتحديد طبيعة الأموال المؤمن عليها مرتبط بشكل كبير بمفهوم المصلحة والضرر، و توسع المفهومين السابقين نتج عنه توسع في مفهوم ونطاق الأموال و القيم المؤمن عليها.<sup>1</sup>

وما أفرزه الواقع العملي في مجال التأمين البحري، سواء في التأمين على السفينة أو التأمين على البضائع، أنه أصبح من الممكن أن يشمل التأمين عناصر الذمة المالية للمؤمن له حالية كانت أو مستقبلية تجنبا لوقوع خسارة فيها، كما أنه لا يمكن فصل المصلحة والقيم المؤمن عليها سواء كانت مادية أو معنوية عن تلك العلاقة التي تربطها بقيمة المصلحة المؤمن عليها، وارتباط المصلحة ببيان العلاقة الموجودة بين مبلغ التأمين وقيمة الأشياء المؤمن عليها، والتي تتراوح بين حالات التساوي أو نقص أو زيادة في القيمة.<sup>2</sup>

من هذا المنطلق سوف نقسم هذا المبحث إلى (مطلب أول) نتعرض فيه إلى المصلحة في التأمين على القيم المادية، ثم (مطلب ثاني) نبحث فيه المصلحة في التأمين على القيم غير المادية.

## المطلب الأول: المصلحة في التأمين على القيم المادية

تتخذ المصلحة في التأمين البحري صورتان أساسيتان هما: التأمين على السفينة وتوابعها (الفرع الأول) والتأمين على البضائع (الفرع الثاني) وهذا ما سوف نتطرق إليه فيما يلي:

1 - د. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، المرجع السابق، ص 170

2 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 526

## الفرع الأول: المصلحة في التأمين على السفينة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية<sup>1</sup> وقد عرفها المشرع في المادة 13 من ق.ب.ج بأنها "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، ومما لا شك فيه أنه أصبح من المستحيل أن تبحر السفينة دون أن تكون مغطاة بتأمين على الأخطار التي تعترضها في البحر أو أثناء رسوها أو بنائها.<sup>2</sup>

وما يلاحظ أن التطور الحاصل في الملاحة البحرية عموماً والتشريعات البحرية خصوصاً وسع من مفهوم مصطلح لواحق السفينة، حيث أصبحت تدخل في هذا الإطار الديون الناشئة عن استغلال السفينة و أجره النقل وذلك على وجه الخصوص، وعلى هذا الأساس سنحاول البحث في مسألتين مهمتين في هذا الإطار حيث أن المصلحة تتجلى في المحافظة على هيكل السفينة (الفقرة الأولى) ثم أجره السفينة (الفقرة الثانية).

## الفقرة الأولى: التأمين على هيكل السفينة Assurance sur corps

لا يقتصر التأمين البحري على السفينة لوحدها وإنما يشمل ملحقاتها على اعتبار أنها وحدة قانونية، وهذا خلافاً لما كان يتم في الماضي حيث كان يتم السفينة وملحقاتها على حدة، غير أن وثيقة التأمين لم تعد تسمح بذلك فأصبح التأمين يتم على هيكل السفينة و لواحقها بوثيقة تأمين واحدة ومبلغ واحد،<sup>3</sup> وذلك حتى لا يتم التخلي عن السفينة في حالة هلاك هيكلها وبقاء محركها سليماً، كما أن المقصود بملحقات السفينة جميع الآلات المستعملة في الملاحة البحرية من قوارب البحارة والروافع والمحركات والتجهيزات الآلية وغيرها، وبالتالي تعتبر السفينة وحدة قانونية تسري على ملحقاتها كل التصرفات القانونية الواردة على السفينة ذاتها كالرهن و التأمين.<sup>4</sup>

1 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 41

2 - راجع الفرع الثالث من المطلب الثاني في الفصل الثاني من الباب الأول

3 - René Rodiere, Droit maritime, 9eme Ed, DALLOZ, Paris 1982, p 515

4 - د. بن عيسى حياة، التأمين على هيكل السفينة، رسالة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان 2002-2003، ص 27

ولقد أفرز الواقع العملي نوعا من وثائق التأمين التي تبرم لتغطية المخاطر التي تعترض السفينة أثناء تواجدها في البحر في رحلتها البحرية وهي ترتبط عادة بالرحلة لأجل محدد والغالب أن تكون فترة سنة كاملة ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، وتغطي الخسارة الكلية وهي ما يسمى بالوثائق الملاحية والغالب أن يكون صاحب المصلحة في هذه الحالة هو مجهر السفينة، وهناك وثيقة تأمين مخاطر بناء السفينة وهي التي سبق الإشارة إليها حين الحديث عن امتداد التأمين البحري لغير الأخطار البحرية وإمكانية التأمين على السفينة أثناء بنائها من لحظة بدء العمل عليها وإلى غاية تسليمها لمالكها، وهي تشمل كذلك العيوب التي قد تكون موجودة في مواد بناء السفينة ذاتها، كما أن أي تغيير في تصميمها من شأنه أن يؤثر على مبلغ التأمين وتغطي كذلك فترة تجريبها وانتقالها بين الأحواض المائية والموانئ والطرق البحرية سواء تم ذلك بقدرتها الذاتية أو محمولة فارغة كانت أو مشحونة<sup>1</sup> ويكون صاحب المصلحة في هذه الحالة هو متعهد البناء.

وأخيرا وثيقة تأمين مخاطر الميناء و التي تغطي الأخطار التي قد تلحق بالسفينة أثناء وجودها أو توقفها في الميناء بغرض إصلاحها، وهو تأمين زمني محدد بفترة توقف السفينة عن ممارسة النشاط أو توقفها للإصلاح، ما لم يكن مؤمن عليها بموجب وثيقة زمنية عادية، وتختلف وثيقة التأمين على أخطار الميناء عن وثيقة تأمين السفينة الزمنية من حيث توسيع مجال ضمان المؤمن للمسؤولية المدنية للمؤمن له عن الحوادث البحرية كالتصادم مهما كان المبلغ الواجب الدفع، وكذلك تغطية المسؤولية المدنية الناجمة عن إتلاف ممتلكات الغير، وكذلك الكلفة الإضافية لوقود السفينة وأجور التأمين والطاقم ورسوم الميناء. والغالب أن يكون صاحب المصلحة في هذا النوع من التأمين هو المتعهد بإصلاح السفينة.<sup>2</sup>

كما أن التأمين على جسم السفينة أو هيكلها يغطي ملحقاتها وهذا ما أقره المشرع الجزائري من خلال نص المادة 128 من المر 07-95 المتعلق بالتأمينات إذ نصت على أنه "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة و الأجهزة المحركة لها و لواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، و الأشياء الموضوعة خارجها"، و هو نفس ما أقرته المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على هيكل السفينة بنصها

1 - أ. بهاء بھيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 529

2 - د. يوسف حين غنایم، المرجع السابق، ص 284، أنظر كذلك بهاء بھيج شكري، نفس المرجع، ص 526

" 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 وأجهزة المحرك التوابع واللواحق التي تكون المؤمن له مالكا لها بما في ذلك تموينها والموضوعات خارجها". وبذلك يكون المشرع اعتبر أجهزة السفينة التي تدخل في تسيير السفينة كالمحركات أو الأجهزة الالكترونية للملاحة وكذلك ملحقاتها من قوارب إنقاذ وحبال وكل ما يضعه المجهز على السفينة تسهيلا للرحلة البحرية، ومؤن طاقمها و الأجهزة التي تعتبر من مستلزمات الرحلة.

### الفقرة الثانية: التأمين على أجرة السفينة

تناول المشرع البحري الجزائري عقد إيجار السفينة في الباب الثاني من الكتاب الثاني الاستغلال التجاري للسفينة، فنصت المادة 640 من القانون البحري على أنه "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها"، كما نصت المادة 641 من ق. ب.ج على أنه "تحدد التزامات وشروط وآثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية. بيد أنه لا يجوز للأطراف إدراج اشتراطات في عقد استئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل...".

يفهم من ذلك أن المؤجر في عقد إيجار السفينة يلتزم بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها كما هو الحال في المشاركة بالرحلة،<sup>1</sup> ويلتزم مؤجر السفينة بتوفير الوسائل اللازمة لإبحارها من ميناء إلى آخر، كما يمكن أن يرد الإيجار على سفينة خالية من التجهيز أو التسليح أي استئجار سفينة بهيكلها.<sup>2</sup> وعلى كل حال يلتزم مالك السفينة بتسليم المستأجر سفينة صالحة للملاحة طيلة فترة الإيجار وهذا ما نصت عليه الفقرة "أ" من المادة 652 من ق.ب.ج " يلتزم المؤجر بما يلي:

1 - نصت المادة 650 من ق.ب.ج على أنه " يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة"

2 - د. بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 29

أ- المحافظة على السفينة خلال الرحلة لتكون في حالة جيدة وصالحة للملاحة ومزودة بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة وكذلك بالوثائق المطلوبة وبصورة عامة صالحة للقيام بالعمليات المذكورة في عقد إيجار السفينة على الوجه الكامل،...".

كما نصت المادة 696 ق.ب.ج على أنه في حالة استئجار السفينة لمدة معينة " يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما وبجالة جيدة تسمح لها بالملاحة المجهزة مرفوقة بالوثائق المطلوبة وصالحة لممارسة العمليات المبينة في عقد استئجار السفينة."، وذلك طيلة مدة العقد وكذلك التأمين على السفينة<sup>1</sup>. هذا ونصت المادة 724 ق.ب.ج على أنه " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار." وألزم المشرع المستأجر بمصاريف تأمين السفينة بموجب نص المادة 731 ق.ب.ج.

وعلى كل حال يكون لمالك السفينة دائما مصلحة في التأمين عليها ومصلحة أخرى في التأمين على أجرتها في حالة استئجارها مهما كان نوع الإيجار، ذلك أن المؤمن له لا يخشى من فقدان السفينة فقط وإنما يخشى من فقدان أجرتها كذلك، والجدير بالملاحظة أن القانون الفرنسي لم يكن يسمح بهذا النوع من التأمين على الأجرة من طرف المجهزين وذلك قبل صدور قانون 12 أوت 1885 لسببين:

**الأول:** أن مفهوم التعويض في التأمين البحري يجب ألا يزيد على قيمة تعادل ما خسر المؤمن له، والأجرة هي مال لم يسبق وأن دخل في الذمة المالية للمؤمن له وبالتالي فهو تأمين على مال غير موجود ومن شأن ذلك أن يجعله أي المؤمن له في وضع مالي أفضل مما كان عليه وهذا يتنافى مع مبدأ التعويض في التعويض البحري.<sup>2</sup> أما المبالغ الأخرى التي قام المجهز بصرفها فتدخل ضمن نفقات التجهيز وهي تكون مشمولة بالتأمين على جسم السفينة.

<sup>1</sup> نصت المادة 697 ق.ب.ج على ما يلي: " يتعين على المؤجر أن يبقي السفينة على الحالة المذكورة في المادة السابقة طيلة مدة العقد وكذلك التأمين على السفينة ودفع رواتب أفراد الطاقم ولواحقها وتزويدها بالمؤونات المناسبة وكل الخدمات المطلوبة."

<sup>2</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 183

**الثاني:** أن حرمان المجهز من التأمين على الأجرة يجعله يبذل العناية اللازمة لتجنب وقوع الخسارة وتفادي تحقق الخطر البحري لمؤمن منه، فلو وجد المجهز نفسه في وضع مالي مريح بعد نهاية الرحلة سواء كانت ناجحة أو خاسرة، فإن ذلك سوف يحول لا محالة دون بذله للعناية الضرورية.<sup>1</sup>

غير أن المشرع الفرنسي عدل عن هذا الموقف بعد قانون 1885 وأصبح من الجائز التأمين على الأجرة عندما لا ينص عقد إيجارها بأنها مستحقة في جميع الأحوال، ولا يمكن للمجهز التأمين إلا على الأجرة الصافية باعتبار أنها الربح الذي كان يتوقعه المؤمن له في حال وصول السفينة سالمة، والذي يؤدي تحقق الخطر البحري إلى فقدانه أما المصاريف الأخرى تدخل ضمن نفقات التجهيز المؤمن عليها ضمن وثيقة التأمين على السفينة.

وكما سبق الإشارة إليه أن المشرع الإنجليزي أخذ بمبدأ عام فيما يتعلق بالمصلحة التأمينية فمتى كان للشخص مصلحة في المخاطرة البحرية ويكون كذلك متى ارتبط بها بعلاقة قانونية أو مستندة إلى قواعد العدالة أو علاقة بالأموال القابلة للتأمين والمعرضة للخطر فينتفع بوصولها سالمة ويصاب بخسارة بتضررها أو فقداها.<sup>2</sup>

هذا إلى جانب ما نصت عليه صراحة الفقرة الثانية من المادة 16 من نفس القانون التي اعتبرت أنه في حالة تأمين على الأجرة سواء تم دفعها مسبقاً أم لا، فإن القيمة التأمينية هي المبلغ الإجمالي للأجرة الذي يتعرض لخسارته المؤمن له إضافة إلى نفقات التأمين،<sup>3</sup> وأشارت المادة 12 من قانون التأمين البحري الإنجليزي كذلك إلى أن الشخص الذي دفع الأجرة مقدماً يملك مصلحة في التأمين عليها طالما أن هذه الأجرة ليست قابلة لاسترجاعها عند تحقق الخسارة.<sup>4</sup>

1 - د. حسين يوسف غنيم، المرجع السابق، ص 302

2 - راجع نص المادة 5 من قانون التأمين البحري الإنجليزي.

3 - نصت الفقرة الثانية من المادة 16 من قانون التأمين البحري الإنجليزي على ما يلي:

« In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurance value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance; »

4 - نصت المادة 12 من قانون التأمين البحري الإنجليزي على ما يلي:

« In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss. »



## الفرع الثاني: المصلحة في التأمين على البضاعة

سبق لنا وأن تحدثنا في الفرع السابق عن المصلحة التي تقوم للمجهز في التأمين على السفينة عندما تبدأ الرحلة البحرية ومما لاشك فيه أن كلا من السفينة والبضائع تتعرضان لمخاطر البحر، وهو ما يدفعنا للحديث في هذا الفرع عن المصلحة التي تقوم في التأمين على البضائع، ومن المسلم به أنه يجوز التأمين على البضائع المشحونة طالما أنها تشكل مصلحة تأمينية مشروعة للمؤمن له،<sup>1</sup> غير أن التأمين على البضائع يثير التساؤل حول المقصود بكلمة البضاعة القابلة للتأمين، لذلك يرى فقهاء القانون البحري أن المقصود بلفظ البضاعة القابلة للتأمين عليها والتي ترد عادة في وثائق التأمين هو البضاعة المخصصة للتجارة أي تلك الأشياء التي تشحن على متن السفينة بغرض الاتجار بها وهي مرادفة لكلمة سلعة ما عدا النقود، ويرى الفقيه De Smet أنه يجب تفسير كلمة البضاعة بمفهومها التجاري الذي يعني كل الأشياء المادية الموجهة لإعادة بيعها.<sup>2</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن المادة الأولى فقرة ج من معاهدة بروكسل<sup>3</sup> 1924 اعتبرت البضائع هي الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت، عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة، غير أن المادة الأولى الفقرة الخامسة من معاهدة هامبورغ لسنة 1978 التي عدلت اتفاقية بروكسل 1924 نصت على أن "عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا كما تشمل ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمغلفات عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن".<sup>4</sup>

ويقتضي الأمر من خلال ما سبق الحديث عن مدى تغطية التأمين للبضاعة المشحونة على سطح السفينة بواسطة حاوية أو بدونها (الفقرة الأولى) ثم الحديث عن مدى جواز التأمين على الربح المنتظر

1 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 515

2 - د. يوسف حسين غنايم، المرجع السابق، ص 353

3 - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، وعدلت بموجب بروتوكول فيسي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979.

4 - اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 وتعرف باسم قواعد هامبورغ،

لارتباطه الوثيق بالتأمين على البضاعة المنقولة بحرا التي يرجى من بيعها تحقيق ربح كما يترتب على فقدها جراء وقوع الخطر المؤمن منه خسارة محققة تلحق بصاحبها (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: تغطية التأمين للبضاعة المنقولة على السطح والحاويات

الأصل أن التأمين على البضائع لا يشمل تغطية البضائع التي يتم شحنها على سطح السفينة إذ وفي غالب الأحوال أن يتم شحن البضائع في العنابر المعدة لها في السفينة بحسب نوع وطبيعة البضاعة المنقولة، ولا يجوز شحن البضاعة على سطح السفينة خشية تعرضها للأخطار بسبب الرياح والعواصف والأمطار ونظرا لاحتمال تعرض للانزلاق وسقوطها في البحر، غير أن المشرع الجزائري أجاز التحميل على سطح السفينة متى كان مثل هذا الشحن لا يمس بأمن الرحلة وعندما يكون التحميل نظاميا ومتعارفا عليه بموجب العموم هذا ويتعين على الناقل في حالة التحميل على سطح السفينة إعلام الشاحن بذلك إلا إذا كان هذا التحميل قد تم باتفاق خاص مع الشاحن.<sup>1</sup>

ويعتبر بعض الفقهاء أن شحن البضائع المؤمن عليها على سطح السفينة أو في غير المكان المخصص لها أصلا ممانا لحالة تغيير السفينة، وبالتالي يعفى المؤمن من المسؤولية في حالة تعرضها للخطر ما لم يكن قد وافق على ذلك مسبقا، ويعفى المؤمن من المسؤولية كذلك عن الضرر الذي يصيب البضائع المؤمن عليها المشحونة على سطح السفينة إذا ما تم الاتفاق مع المؤمن له على شحنها داخل العنابر ثم أجاز هذا الأخير شحنها على السطح بناء على اتفاق مع الناقل ورد سند الشحن، فيعد ذلك تغييرا لمكان الخطر، فالعبرة بشروط عقد التأمين لا بشروط وثيقة الشحن.<sup>2</sup> لكن الغالب في حالة ما إذا أراد أطراف عقد التأمين أن يشمل البضاعة المشحونة على السطح أن تتم الإشارة في وثيقة التأمين إلى ذلك.

<sup>1</sup> نصت المادة 774 ق.ب.ج. على ما يلي: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بموجب العموم.

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم باتفاق مع الشاحن".

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 164 و165

لقد أدى ظهور الحاويات<sup>1</sup> واستخدامها في نقل البضائع إلى ثورة في ميدان النقل بنوعيه الدولي والداخلي وذلك بغية الوصول إلى الأمان اللازم لوصول البضاعة سالمة إلى وجهتها النهائية فكان الطبيعي من نتائج هذا التطور أن تظهر نظم قانونية خاصة بهذا النوع من النقل، وخاصة في مجال التأمين البحري الذي يعد مكونا رئيسيا في صناعة النقل البحري وهو ما يبعث على الثقة والاطمئنان لدى الناقلين والشاحنين على حد سواء، إذ أن التأمين البحري تصدى لنمط جديد من الأخطار غير التقليدية، لكن في مقابل ذلك أفرز هذا النوع من النقل مشاكل قانونية تتعلق بعملية شحن الحاوية وحرصها على سطح السفينة ومدى إمكانية تحديد مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف، خاصة وأنه لا المشرع الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية، ونعني بذلك اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ تطرقوا لمسألة شحن الحاوية على السطح مهما كان نوع السفينة المشحونة عليها عادية كانت أو متخصصة، و"إن كان القضاء الأمريكي القضاء الأمريكي قد وضع حلا لهذا الأمر حين أعطى للشاحن الحق في الحصول على تعويض كامل عن الهلاك والتلف عند شحن الحاويات على سطح السفينة وفي المقابل جرد الناقل من حقه في تحديد مسؤوليته إذا تم الشحن بدون إذن الشاحن. أما بالنسبة لنقل الحاويات على سطح سفن الحاويات المصممة لهذا النوع من النقل، فاعتبرت المحاكم الأمريكية أن مثل هذا النقل لا يعتبر انحرافا غير معقول في تنفيذ عقد النقل ولا يحرم الناقل من تحديد المسؤولية. حتى ولو لتم دون موافقة الشاحن".<sup>2</sup>

للحاويات أثر بالغ في عقد التأمين البحري سواء كان تأميننا على السفينة أو على البضائع، فإن كان استخدام الحاويات بالنسبة للشاحن الغرض منه توفير أكبر قدر من الأمان للبضائع المشحونة بداخلها فإن ذلك قد ينقلب بما لا يتوافق مع هذه الغاية، إذ في كثير من الأحيان تصبح الحاويات مصدر خطر حقيقي على البضائع المعبئة بداخلها، إذ يؤدي تكديس البضائع وعدم تحزيمها أو تغليفها جيدا أو تركها في الحاوية باعتبارها وسيلة رئيسية للتغليف إلى أن تحقق الهلاك أو التلف أمر شبه مؤكد.

1 - الحاوية أو الحاويات هي عبارة عن صناديق ذات مقاييس موحدة تستخدم في تجميع البضائع بداخلها بغرض نقلها من مكان لآخر بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل وذلك دون الحاجة إلى تكرار عمليات التعبئة والمناولة والتداول وتكون صالحة للاستعمال عدة مرات وتوفير الحماية والضمان لتلك البضائع أثناء النقل ضد أخطار التلف والضياع.، أنظر في ذلك النقل بالحاويات وأثره على التأمين البحري، بحث مقدم من قبل سمية أحمد حسني أحمد، جامعة القاهرة كلية التجارة 1986، ص 5

2 - د. عبد القادر العطر، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه 1983، ص 248 إلى 264، منقول عن د. بسعيد مراد، المرجع

لكن السؤال الذي يطرح في مجال التأمين البحري هل تعتبر الحاويات وسيلة لتعبئة البضائع أم تعتبر الحاويات ي حد ذاتها بضائع؟

الجواب على هذا التساؤل يقتضي الرجوع إلى ما استقرت عليه أحكام الاتفاقية الدولية وأحكام القضاء الفرنسي على وجه الخصوص، فقد اعتبرت قواعد هامبورغ 1978 المشار إليها سلفاً وأحكام اتفاقية روتردام<sup>1</sup> 2008 الحاوية أداة لتجميع البضائع، فيما اعتبرتها الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 من معدات نقل البضائع، واعتبرتها اتفاقية النقل البري الدولي لسنة 1975 بأنها صنف من معدات النقل، أما اتفاقية اسطنبول لسنة 1990 فاعتبرتها أحد أنواع معدات النقل.<sup>2</sup>

لكن يذهب البعض إلى القول بأنها طريقة من طرق تغليف البضائع، وهذا ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في الكثير من الأحكام.<sup>3</sup>

وعلى الرغم من استقرار الفرنسي على اعتبار الحاوية طريقة تغلفه، إلا أنه في مجال التأمين على البضائع فيتم التفرقة بين حالتين، حالة الحاوية المملوكة أو المقدمة من الناقل، وحالة الحاوية المملوكة أو المقدمة من قبل الشاحن.

ففي الحالة الأولى، تعتبر الحاوية جزء من السفينة أو عنابرها ويكون على عاتق الناقل التزام يجعلها في حالة صالحة لتعبئة البضاعة وهذا ما نصت عليه المادة الثالثة الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل 1924، وذلك يجعل جميع أجزاء السفينة صالحة لوضع البضائع فيها وحفظها وفقاً للفقرة ج من نفس المادة، وبالتالي لا تعتبر الحاوية في هذه الحالة من قبيل البضائع.

1 - هي اتفاقية الم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والتي تعرف بقواعد روتردام لسنة 2008 و المبرمة في 2009/09/23 بمدينة روتردام الهولندية.

2 - د. قمار ليلي إلبياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2013-2014، ص 144 وما بعدها

3 - راجع حكم محكمة Aix en Provence 1979 وحكم محكمة الاستئناف بباريس 1986 وحكم محكمة النقض الفرنسية في 2008 وحكمها الصادر في 2009، لمزيد من التفصيل أنظر د. قمار ليلي، المرجع نفسه، ص 148 و149.

أما في الحالة الثانية، أي تقديم الحاوية من قبل الشاحن سواء كانت مملوكة له أو مستأجراً لها، فتعتبر الحاوية جزءاً من البضاعة، فيجري عليها ما يجري على البضائع من أحكام،<sup>1</sup> وبالتالي يمكن التأمين عليها بوصفها بضاعة لا بوصفها وسيلة تغلفه.

وفيما يخص المشرع الإنجليزي فقد أجاز التأمين على الحاوية بوثيقة زمنية تقتصر تغطيتها على الخسارة الكلية والخسارة العامة ومصاريق الإنقاذ ومكافئاته أو تغطية كل الأخطار، كما يمكن أن تشمل وثيقة تأمين واحدة مجموعة من الحاويات تكون مملوكة لنفس الشخص أو تحت مسؤوليته وهذا ما أورده المادة 11 من الشروط المعهدية (حاوية)، وينتهي عقد التأمين عليها إذا تم بيعها أو تأجيرها لشخص آخر، إلا إذا تم ذلك بموافقة المؤمن كتابة لصالح من تكون له مصلحة وقت تحقق الخسارة.<sup>2</sup>

#### الفقرة الثانية: تأمين الربح المتوقع Profit espéré

يعتبر الربح المتوقع أو المنتظر من الخسائر التبعية ويقصد به الكسب الذي كان يأمل المؤمن له في الحصول عليه جراء بيع البضاعة وفاته ذلك بسبب تحقق الخطر المؤمن منه،<sup>3</sup> ولم يكن من المتفق عليه التأمين على الربح المنتظر في التأمين على الأضرار، لذلك ثار خلاف فقهي وقانوني حول مدى جواز هذا النوع من التأمين، إذ كان ينظر له على أنه نوع من الإثراء لذمة المؤمن له، لأن الربح المنتظر أو المتوقع يكون غير محقق فينقلب بالتأمين عليه إلى أمر محقق.<sup>4</sup>

والجدير بالذكر أن المشرع الفرنسي في بداية الأمر كان يأخذ بمبدأ التعويض بالمفهوم الضيق لذلك لم يكن يعترف بالربح المنتظر في مجال التأمين على البضائع، إذ كان يمنع على الشاحن أن يجني فائدة من وراء التأمين و كان عليه التأمين على قيمة البضاعة في ميناء القيام لا قيمتها في ميناء الوصول،<sup>5</sup> وبصدور التشريع الفرنسي في 10 أوت 1885 الذي عدل أحكام المادة 347 من القانون التجاري الفرنسي الذي

<sup>1</sup> - د. أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، دراسة قانونية للنقل بالحاويات وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية "

بروكسل وهامبورغ" والنقل المتعدد الوسائط في التشريع البحري المصري، منشأة المعارف بالاسكندرية 2004، ص 358 و359

<sup>2</sup> - أ. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 493

<sup>3</sup> - د. محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، المرجع السابق، ص 163

<sup>4</sup> - د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج 7، ص 2، المرجع السابق، فقرة 759 ص 1526

<sup>5</sup> - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 423

أجاز التأمين على الربح المأمول وكذا أجرة الشحن، ثم لحقه قانون التأمين لسنة 1930 وكذا قانون التأمين لسنة 1967 الذي نص على أن الربح المنتظر الذي يمكن أن يكون محلا للتأمين البحري،<sup>1</sup> وأوضحت المادة 3-171L من قانون التأمين البحري الحالي على أنه جواز التأمين على كل مصلحة مشروعة بما في ذلك التأمين على الربح المأمول يمكن أن يكون محلا للتأمين،<sup>2</sup> وعلى نفس المنوال سار القضاء الفرنسي في أحكامه.<sup>3</sup>

أما المشرع الانجليزي فقد نص على جواز التأمين على الربح المتوقع في الفقرة "ب" من المادة 3 من قانون التأمين البحري و الذي اعتبره من عناصر المخاطرة البحرية التي يجوز التأمين عليها، وهو تكريس لما استقر عليه القضاء الانجليزي الذي عبّر على أنه مادام عقد التأمين عقد تعويض لذلك لا يعد خروجاً عن عقد التأمين حين يغطي مصلحة لأشخاص عن خسائر ما كانوا سيتحملونها لولا تحقق الأخطار المؤمن منها، و الخسارة لا تتمثل في خسارة البضاعة فقط و إنما خسارة المنافع التي كان سيحنيها المؤمن له، لذلك يسمح للتاجر بحماية رأس المال من المخاطر البحرية عن طريق التأمين.<sup>4</sup>

بالنسبة للمشرع الجزائري نص صراحة على جواز التأمين على الفائدة المرجوة من المال المؤمن عليه،<sup>5</sup> لكنه لم يحدد مقدار هذه الفائدة وهذا بخلاف ما نصت عليه المادة 12 من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع التي حددت قيمة الفائدة ب 20%، إذ اعتبرت أنه بإمكان المؤمن أن يطلب من المؤمن له عند المطالبة بكل ضرر أو خسارة تبرير القيمة الحقيقية عند المطالبة بكل ضرر أو خسارة وفي حالة المبالغة يتم تخفيض مبلغ القيم المؤمن عليها إلى القيمة الحقيقية مضافاً إليها 20%،<sup>6</sup> وهذا نفس ما أقرته المادة 12 من الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع.<sup>7</sup>

1 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 517

2 - Art. L171-3 C.ass.F « Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance »

3 - د. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتيته، المرجع السابق، ص 190

4 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 415

5 - راجع المادة 93 من الأمر 07-95

6 - راجع المادة 12 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

7 - راجع المادة 12 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع.

ويعتبر التأمين على الربح المتوقع استثناء على القواعد العامة في التأمين التي تقضي أن ينصب التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه فقط<sup>1</sup>، لذلك يشترط لجواز التأمين على الربح المتوقع أن يكون قد ورد في شكل شرط صريح في وثيقة التأمين على البضائع على اعتبار أن الوثيقة العادية التي تخلو من النص صراحة على تغطية الربح المأمول لا يمكن الاحتجاج بها في حال تحققت الخسارة، وأن يكون الربح المتوقع ربحا مؤكدا لا مجرد ربح محتمل وإلا كان التأمين عليه نوعا من الإثراء للمؤمن له<sup>2</sup> هذا من جهة كما أن الربح المحتمل لا يكفي لقيام المصلحة في التأمين البحري، ويجب أن يكون تقدير الربح قائم على أسس ثابتة،<sup>3</sup> على أنه تثار الصعوبة في كيفية حساب الربح المأمول خاصة وأن هناك احتمال تغير أسعار البضاعة وخصوصا عند انخفاض سعرها و بالتالي لا يجني المؤمن له أية فائدة وهو ما يجعله في حالة إثراء، والغالب أن يتحدد بمبلغ جزافي لذلك نجد أن الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع حددت قيمة الفائدة بـ 20% كما سبق الإشارة إليه.

### المطلب الثاني: المصلحة في التأمين على القيم غير المادية

تقتضي الطبيعة المتميزة للتأمين البحري و الذاتية الخاصة التي يتمتع بها وتنوع المصالح المؤمن عليها ألا يقتصر على الأموال أو القيم المادية، بل يجب أن يمتد هذا التأمين ليشمل مصالح أخرى لا تقل أهمية عن المصالح المادية المتمثلة في السفينة والبضاعة، ونعني بذلك تأمين عناصر من الذمة المالية للمؤمن له، مهما كان نوعها، سواء حقوقا شخصية موجودة أو يحتمل وجودها أثناء إبرام عقد التأمين، أو ديون مترتبة على عاتقه، أو مسؤولية يتحملها المؤمن له بسبب رجوع الغير عليه نتيجة لضرر لحق به، لذلك سوف نستعرض هذه المصالح فرعين نخصص (الفرع الأول) للتأمين على الحقوق و الديون و(الفرع الثاني) للتأمين من المسؤولية.

1 - أ. خمائل عبد الله الحمداني، التأمين على الربح المتوقع في عقود النقل البحري، مجلة الجامعة العراقية عدد 2/28، ص 413

2 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 186

3 - د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج7، مج2، المرجع السابق، ص 1527

## الفرع الأول: التأمين على الحقوق والديون

يعتبر التأمين على الحقوق والديون تأمين على قيم غير مادية، لكنها ترتبط بالذمة المالية للمؤمن له وتؤثر فيها تأثيراً مباشراً في حال مطالبته بالتعويض، لذلك يعتمد إلى التأمين عليها، لهذا سوف نتحدث عن التأمين على الحقوق (الفقرة الأولى) ثم التأمين على الديون (الفقرة الثانية).

## الفقرة الأولى: التأمين على الحقوق

من الحقوق التي يسمح لصاحب المصلحة التأمين عليها هي تأمين أجرة الشحن ما لم تم النص على أنها مستحقة في كل الأحوال، ويعد التأمين على أجرة الشحن إحدى صور التأمين على الحقوق التي يمكن التأمين عليها مادام أنها مرتبطة بوصول السفينة أو البضاعة سالمة، وتمثل الأجرة رأس مال قابل للتأمين عليه بصفة مستقلة عن التأمين على السفينة والمعتاد في وثائق التأمين أن تكون الأجرة الصافية تساوي 60 % من الأجرة الإجمالية.<sup>1</sup>

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 يطلق عليها وصف التأمين الجمعي.

والملاحظ أن هذا النوع من التأمين لم يعد له وجود إلا نادراً، إذ في غالب الأحوال يلجأ المجهزون إلى اشتراط استحقاق الأجرة مهما كان الحادث في سند الشحن، وهو ما يعد تأميناً على الديون يدخل ضمن قيمة البضاعة عند الوصول، و يميل البعض إلى أن وجود شرط استحقاق الأجرة مهما كان الحادث في وثيقة التأمين البحري يجعل من التأمين على أجرة الشحن غير ذي جدوى طالما أن المؤمن له ضمن دفع الأجرة بموجب هذا الشرط.<sup>2</sup>

1 - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 182

2 - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 508



كما أن المشرع الجزائري أجاز الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد،<sup>1</sup> وهذا ما نصت عليه المادة 12 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن " يمتنع المؤمن له عن التأمين تحت شرط وصول السفينة سالمة إلا إذا وافق على ذلك"، واعتبر المشرع الفرنسي في المادة L173-7 من قانون التأمين البحري، التأمين تحت شرط وصول السفينة سالمة باطلا ما لم يوافق عليها مؤمنوها.<sup>2</sup>

### الفقرة الثانية: التأمين على الديون

سبق القول أن تحقق الخطر البحري المؤمن ضد وقوعه يلحق ضررا بالرسالة البحرية، والديون هي المبالغ المدفوعة مسبقا أو من الواجب دفعها، ويعتبر الدين أحد مصادر المصلحة التأمينية حيث تكون للدائن مصلحة في بقاء الأموال المؤمن عليها لاستيفاء حقه، وهو الأمر الذي يجعل للدائن الحق في التأمين حتى إذا ما تحقق الخطر المؤمن منه كان للمؤمن له الحق في الحصول على مبلغ التأمين في مقابل مبلغ الدين.<sup>3</sup>

وبهذا المعنى يمكن للمجهز التأمين على الأجرة بوصفها حقا مستحقا له، أي دينا لفائدته يقع على عاتق الشاحن أدائه له ويخشى عدم الحصول عليه، ويجوز له أن يقوم بالتأمين على رواتب الغير قابلة للاسترداد المدفوعة مسبقا لأعضاء الطاقم و لو لم يتم تقديم الخدمة المقابلة للتسيقات المدفوعة، أما الشاحن فيمكنه أن يؤمن على الأجرة بوصفها دينا ملتزم به تجاه المجهز، أو تأمين الأجرة المستحقة مهما كان الحادث على اعتبار أنه يكون ملزما بدفعها ولو لم تنته الرحلة البحرية المؤمن عليها سالمة.<sup>4</sup>

إن تحقق الخطر البحري المؤمن منه ينشأ دينا على عاتق المؤمن له يسعى للتخلص منه عن طريق إبرام عقد التأمين يغطي ما ينشأ في ذمته من ديون ويجبر الخسارة التي تلحق به جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه، لذلك فإن الشاحن والمجهز كلاهما يملك مصلحة في التأمين على المبالغ التي يقوم بدفعها،

1 - أنظر المادة 125 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 - Art L173-7 « l'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, à peine de nullité, qu'avec l'accord des assureurs du navire »

3 - د. نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، 2005، ص 153

4 - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 185

وبذلك يكون المقصود بالديون عموماً المبالغ التي يجب على المؤمن له دفعها أو سبق وأن دفعها لكونه قد لحق به ضرر مباشر لتحقق الخطر،<sup>1</sup> وإذا كان ظهور الدين كنتيجة لحصول الخطر أو إذا كان الدين قد ظهر من قبل فإن الخطر من شأنه أن يجرمه من المقابل الذي يستحقه كتعويض.

و يجوز للمؤمن له أن يؤمن على قسط التأمين، و لا يوجد ما يمنع المؤمن له من تأمين القسط عدة مرات، وكما سبق الإشارة إليه لم ينص عليه المشرع الجزائري ولكن يمكن إدراجه ضمن عموم نص المادة 93 من الأمر 07-95 واعتبار أقساط التأمين من جملة الأموال التي يسعى المؤمن له الحفاظ عليها فإن هناك مصلحة في التأمين عليها، كما يجوز التأمين على التعويض الذي يلتزم المؤمن له بدفعه في حالة تحقق الخطر البحري المؤمن منه في إطار عقد إعادة التأمين البحري،<sup>2</sup> هذا إلى جانب جواز التأمين على المساهمة في الخسائر المشتركة، وذلك على اعتبار أن كل من الشاحن و مجهز السفينة معنيان بسلامة الرحلة البحرية، لذلك يلتزم كل منهما بتعويض الخسائر المشتركة بنسبة استفادة كل واحد منهما من سلامة الرسالة، وذلك في حالة عدم كفاية مبلغ التأمين لتغطية كل الخسائر، وبالتالي يجوز التأمين على ما زاد على المساهمة في الخسائر، والمصلحة المتوخاه من هذا النوع من التأمين تهدف إلى تكملة نقص القيمة المقبولة للسفينة إذا ما كانت تسوية الخسائر أكثر من قيمة السفينة ذاتها، فهو تعويض يحصل عليه المجهز على أساس القيمة المقبولة للسفينة التي تم تقييمها أقل من قيمتها الحقيقية.<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: التأمين من المسؤولية

يقصد بالتأمين من المسؤولية أن يقوم المؤمن بتأمين المؤمن له من الأضرار التي تلحق به جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية، وهو عقد يخضع لمبدأ التعويض ككل عقود التأمين من الأضرار، وهو تأمين لدين في ذمة المؤمن له، وهو يختلف عن تأمين الأشياء فمحل تأمين الأشياء ينصب على مال المؤمن له

<sup>1</sup> - Yves Tassel, op cit, p 24

<sup>2</sup> - راجع الدراسة المتعلقة بإعادة التأمين أعلاه.

<sup>3</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 188

في حين تأمين المسؤولية ينصب على ما للمؤمن له من أموال وهو تأمين يتعدى المؤمن والمؤمن له إلى وجود شخص ثالث هو المضرور.<sup>1</sup>

وقد اعترض الكثيرون في البداية على التأمين من المسؤولية لما ينطوي عليه هذا النوع من التأمين من تشجيع على الإهمال والتقصير في تنفيذ الواجبات و التهاون في أدائها مادام أن التأمين يغطي المسؤولية في حالة تحقق الضرر. ويغطي تأمين المسؤولية كل ما يتكبده المؤمن له من مال بسبب رجوع الغير عليه وذلك مقابل ما يدفعه للمؤمن من أقساط، إذ أن المؤمن كان يهدف من وراء إبرام عقد تأمين على المسؤولية رفع الآثار المالية للمسؤولية الملقاة على عاتقه، والضرر في هذه الحال ينشأ عن قيام دين في ذمة المؤمن له بسبب تحقق المسؤولية العقدية أو التقصيرية.<sup>2</sup>

وبما أن تأمين المسؤولية هو تأمين من الأضرار، فإن الصفة التعويضية هي التي تسود العلاقة بين طرفيه، بمعنى أن المؤمن له لا يستحق مبلغ التأمين إلا إذا تحقق الخطر المتمثل في العبء المرهق لذمة المؤمن له المالية نتيجة المسؤولية المؤمن منها،<sup>3</sup> والخطر هنا يتكون من أمرين، الأول وقوع حادث يكون المؤمن له مسؤولاً عنه والثاني مطالبة المضرور من الحادث أو تحقق الخطر للمؤمن له بالتعويض سواء كانت هذه المطالبة ودية أو قضائية.<sup>4</sup>

أما في التأمين البحري فكان ينظر إليه على أنه تأمين على الأشياء و لا ينصرف إلى تأمين المؤمن له من رجوع الغير عليه بالمسؤولية، وهو ما أدى إلى إحجام شركات التأمين على ضمان مسؤولية مجهر السفينة أو شاحن البضاعة في مواجهة الغير الذي لحقه ضرر بسبب السفينة أو البضائع،<sup>5</sup> ويعتبر التأمين من المسؤولية نوعاً جديداً من التأمين نصت عليه القوانين الحديثة وهو تأمين يندرج ضمن إطار جواز التأمين على قيم غير مادية، ونعني به حالة قيام المسؤولية عن تعويض شخص من الغير عما لحقه من

1 - د. محمد حسن قاسم، القانون المدني العقود المسماة البيع- التأمين- الإيجار، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط الثانية 2013، ص 496، راجع أيضاً، د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المرجع السابق، مج2، ج7، ص 1641

2 - أ. ميسوم فضيلة، الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية دراسة مقارنة، مجلة دراسات وأبحاث، عدد 27 جوان 2017.

3 - فايز أحمد عبد الرحمان خليل، الرجوع على الغير المسؤول عن الحادث في نطاق التأمين البري الخاص دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2001، ص

4 - د. محمد حسين منصور، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 209

5 - د. محمود مختار أحمد بري، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 568

ضرر بفعل ينسب للمؤمن له البحري بمناسبة نشاطه باعتباره مجهزا ومالكا للسفينة، ويكون ذلك عندما لا يكفي مبلغ التأمين على السفينة من سداد التعويضات المستحقة للغير.

ويقتضي البحث التعرّيج أولا على الأساس القانوني لهذه المسؤولية ونطاقها (الفقرة الأولى) ثم حالات أو صور تأمين المسؤولية في التأمين البحري (الفقرة الثانية)

### الفقرة الأولى: أساس ونطاق التأمين من المسؤولية

لقد نص المشرع الجزائري على التأمين من المسؤولية في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في القسم الثالث من الفصل الثالث المتعلق بالتأمينات البحرية تحت عنوان تأمينات المسؤولية وذلك ابتداء من نص المادة 145 ق.ب.ج، حيث جاء فيها ما يلي: "يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من 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."، وهذا نفس ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في قانون التأمين البحري لاسيما ما ورد في نص المادة L173-25، والتي تتطابق مع النص الجزائري.<sup>1</sup> والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يطلب سوى شرط واحد يتعلق بعدم كفاية مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين على السفينة حتى يتسنى دفع التعويض عن المسؤولية. هذا ونصت المادة 146 من الأمر 95-07 على أن تأمين المسؤولية يهدف إلى تغطية مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص على حد سواء بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة،<sup>2</sup> وبذلك يكون الهدف هو وضع حدود لمسؤولية المؤمن عن التعويض.

في مقابل ذلك نجد أن المشرع الفرنسي أعطى لمالكي السفن بالإضافة إلى الضمانات التي يوفرها التأمين على أجسام السفن والتأمين على البضائع، إمكانية تعزيز ضمان مسؤوليتهم عن طريق مجموعة من

<sup>1</sup> - Art. L173-25 « L'assurance de responsabilité, quia pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire et qui sont garantis dans les termes de l'article L.173-8, ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps. »

<sup>2</sup> - نصت المادة 146 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: "يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع و الأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة."

الأحكام الإضافية، وفي هذا الإطار توجد وثيقتي تأمين بحري نموذجيتين تخضعان إلى حد كبير للشروط التعاقدية بين المؤمن والمؤمن له، تتعلق بالتأمين البحري على مسؤولية مالك السفينة الصادرة في 20 ديسمبر 1990 والثانية وثيقة التأمين البحري على مسؤولية الناقل البحري الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر 1972، وإلى جانب هذه الوثائق العامة يوجد إمكانية ضمان المسؤولية التي تقدمها نوادي الحماية والتعويض<sup>1</sup> التي يكون مالكي السفن أعضاء فيها.<sup>2</sup>

فبالنسبة لوثيقة تأمين المسؤولية لمالك السفينة الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر 1990 فهي تغطي المسؤولية شريطة حدوثها خلال فترة الضمان وضمن حدود المبالغ المؤمن عليها، والغرض من هذه الوثيقة هو ضمان رجوع الغير والأضرار والخسائر بالإضافة إلى التأمين على جسم السفينة لا تلعب وثيقة التأمين على المسؤولية دورها إلا إذا وقع حادث مغطى على متن السفينة المؤمنة أو مرتبط بملاحتها أو استخدامها أو استغلالها وكذلك تكون من بين الأخطار المضمونة حالة رجوع الغير في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية أو المرض وكذلك تغطية المسؤولية المدنية الناتجة عن أي حدث تصادم أو اصطدام مع السفينة المؤمن عليها وينطبق الشيء نفسه على تكاليف رفع الحطام، فضلا عن المساهمة النهائية في الخسائر المشتركة.

أما بالنسبة لوثيقة التأمين البحري على مسؤولية الناقل البحري الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر 1972 فهي تقتصر على المسؤولية التعاقدية التي يتحملها مالك السفينة بصفته ناقل بحري للبضائع عن الأضرار والخسائر المتعلقة بالبضائع التي سلمت إليه على متن السفينة التي يكون هو مالكاها والتي صدرت بشأنها وثيقة نقل عادية، ويبدأ الضمان ابتداء من تسلم المؤمن له للبضائع وإلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو

1 - نوادي الحماية والتعويض هي جمعيات تأمين تبادلي تمارس أنشطة تأمينية يديرها ملاك السفن لتؤمنهم من المسؤولية قبل الغير ولا تهدف إلى تحقيق الربح، ظهرت نتيجة تفكير ملاك السفن في حماية أنفسهم نظرا لحجم المسؤولية التي قد تترتب على وقوع الحادث وضخامة التعويضات التي قد تؤدي إفلاسهم، وكانت في شكل كيانات قانونية غير منظمة وبعد صدور قانون الشركات في إنجلترا سنة 1862 وضع لها تنظيمًا قانونيًا محددًا وفقا لما نصت عليه المادة الرابعة من هذا القانون.

أنظر محمد مصطفى إبراهيم الصباد، نوادي الحماية والتعويض، كتاب الرجوع والعواريات في التأمين البحري الاتحاد العام العربي للتأمين، 1996، ص 119، راجع أيضا، مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري المرجع السابق، ص 79

2 - Arnaud Montas, op cit, p 236

ممثل له أو من له الحق فيها قبل أو بعد الفترة المحددة لذلك،<sup>1</sup> ومن ناحية أخرى استبعدت الوثيقة من ضمان المسؤولية عن نقل الحيوانات الحية و البضائع المحملة على سطح السفينة دون علم الشاحن،<sup>2</sup> والأخطار الناتجة عن الحرب الأهلية و الأخطار المشابهة لها<sup>3</sup> والأخطاء العمدية أو الجسيمة للمؤمن له<sup>4</sup> والخطأ العمدي للربان.<sup>5</sup>

أما المشرع الانجليزي فقد جعل المسؤولية المدنية للمؤمن له عنصرا من عناصر المخاطرة البحرية ومصلحة تكون محلا للتأمين البحري وهذا ما نصت عليه الفقرة (C) من المادة الثالثة من قانون التأمين البحري الإنجليزي،<sup>6</sup> ومع ذلك فإن وثيقة التأمين البحري الانجليزي المعروفة بوثيقة اللويدز لم تكن تغطي مسؤولية المؤمن له التقصيرية والعقدية، بل كانت قاصرة على تغطية الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة فقط، وبعد ذلك قام معهد مكنتي التأمين بلندن عند وضعه للشروط المعهدية بإدراج شروط خاصة بتأمين مسؤولية المؤمن له، لكنها جاءت مقتصرة على المسؤولية التقصيرية للمؤمن له عن حوادث التصادم دون غيرها من الحوادث الأخرى.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> - Art.2 P.F.A.M.R.T « La garantie des assureurs est acquise depuis la prise en charge des marchandises par l'assuré jusqu'à leur livraison au destinataire ou à ses préposés, représentants ou ayants droit, toutes opérations effectuées avant ou après la période ainsi délimitée étant exclus. »

<sup>2</sup> - Art.3, P.F.A.M.R.T « Sont exclues de la garantie les réclamations résultantes :

b) de transports d'animaux vivants et de marchandises chargées sur le pont à l'insu du chargeur »

<sup>3</sup> - Art.3, P.F.A.M.R.T « Sont exclues de la garantie les réclamations résultantes :

g) de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, mines, torpilles ou autres engins de guerre et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre. Il est précisé que, s'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un Événement de mer ;

<sup>4</sup> - Art.3, P.F.A.M.R.T « Sont exclues de la garantie les réclamations résultantes :

i) des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré ; »

<sup>5</sup> - Art.3, P.F.A.M.R.T « Sont exclues de la garantie les réclamations résultantes :

j) des fautes intentionnelles du capitaine. »

<sup>6</sup> - Art. 3 « 1- Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance...

c. Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils. »

<sup>7</sup> - بهاء مجيد شكري،التأمين البحري ، المرجع السابق، ص 396 و 397

## الفقرة الثانية: حالات التأمين من المسؤولية

يتوزع تأمين المسؤولية بين نوعين من وثائق التأمين، الأول تأمين من مسؤولية مالك السفينة تتضمنه وثيقة التأمين على السفن والثاني تأمين من المسؤولية تتضمنه وثائق تأمين خاصة، لذلك نفرق في هذا الصدد بين حالتين:

**الأولى** تتعلق برجوع الغير المضمون بموجب وثيقة التأمين على السفينة، وهو ما أقره المشرع الجزائري من خلال نص المادة 132 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي نصت على أنه "يضمن المؤمن التعويض 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."، أي تأمين المسؤولية التقصيرية للمؤمن له على اصطدام السفينة المؤمنة و إحداتها أضرارا تلحق بالغير، و الملاحظ من خلال هذا النص أنه على خلاف المعتاد في مثل هذا النوع من التأمين الذي يقتصر عادة على ضمان الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة فقط ، فإن المشرع جعل وثيقة التأمين البحري على السفينة من خلال هذا النص تمتد لتشمل بالضمن الأضرار اللاحقة بالغير، على الرغم من اختلاف نوع التأمين المضمون بوثيقة التأمين على السفن عن تأمين المسؤولية.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد نصت المادة 8-173 L من قانون التأمين البحري على أنه باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص، يعد المؤمن ضامنا لتعويض الأضرار مهما كانت طبيعتها والتي تكون على عاتق المؤمن له في حالة رجوع الغير عليه والمتعلقة بتصادم السفينة المؤمنة أو اصطدامها بمنشأة أو بجسم ثابت أو متحرك أو عائم،<sup>1</sup> وما يلاحظ أن كلا النصين الجزائري والفرنسي متطابقين، وهذا ما يجعل موقف العميد ريبير Ripert و ملاحظاته حول النص الفرنسي بأن هذا التمديد التأمين المموه هو تأمين حقيقي على المسؤولية،<sup>2</sup> يصلح توجيهه للنص الجزائري كذلك.

<sup>1</sup> - Art. L173-8 « A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant »

<sup>2</sup> - Ripert, droit maritime, op cit, p 664

وبالرجوع إلى ما تضمنته أحكام الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على السفن نجدها لم تحد عما جاء في نص المادة 132 من قانون التأمينات السالفة الذكر وكذلك الحال بالنسبة للوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على السفن، حيث تضمنتا ضمان الأضرار الناتجة عن نفس الحادث سواء كانت خسائر خاصة أو عامة أو خسائر مصروفات أو المساعدة أو رجوع الغير وذلك في حدود القيمة المقبولة للسفينة، وهذا ما نصت عليه المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على جسم السفينة التي جاء فيها أنه تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافا فيتقيد الطرفان بالقيمة المذكورة إلا في حالة وجود فارق غير عادي وتحت التحفظ حسب ما ورد في الفقرة الأولى من المادة 24 من نفس الوثيقة، وفي حالة ما إذا كان الضرر كبيرا يتم توزيعه بين تعويض الخسائر الخاصة اللاحقة بالسفينة و ما لحق الغير بالتناسب بينهما.<sup>1</sup>

**الثانية** تتعلق بالتأمين على حالة خاصة من المسؤولية بموجب وثيقة تأمين خاصة، فبالإضافة إلى ما تضمنته الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن من أحكام تتعلق بضمان مسؤولية المالك أو مجهز السفينة، فإن هذا الأخير تكون له مصلحة تأمينية مشروعة في التأمين على أنواع أخرى من المسؤولية، كمسؤوليته تجاه الغير المترتبة على الأضرار اللاحقة بالمسافرين نتيجة الارتطام أو أضرارا لحقت بالغير نتيجة وقوع حادث للسفينة، كما أن الشاحن له مصلحة في إبرام تأمين على مسؤوليته الناجمة عن شحن بضائع خطيرة إلى جانب بضائع أخرى على نفس السفينة.

و هذا ما نصت عليه المادة 145 من الأمر 95-07 المشار إليها سابقا على أن التأمين على مسؤولية مالك السفينة يهدف إلى التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها، ولا ينطبق هذا التأمين 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.

والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري حاول معالجة مختلف أنواع المسؤولية بما يحقق ضمان توازن المصالح بين المؤمن والمؤمن له والغير المتضرر،<sup>2</sup> من خلال نصوص قانونية وردت في قانون التأمينات

<sup>1</sup> - د. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 192.

<sup>2</sup> - د. دريسي أمينة، المرجع السابق، ص 512.



من جهة وأخرى وردت في وثيقة التأمين على السفن، و إن كانت هذه النصوص تبدو في كثير من الأحيان غير كافية.

### المبحث الثاني:

#### قيمة المصلحة والعلاقة بين مبلغ التأمين والأموال المؤمن عليها

سبق الإشارة إلى أن مفهوم المصلحة في التأمين البحري ارتبط بمصلحة الشخص في الرسالة البحرية ويكون الشخص ذا مصلحة في الرسالة البحرية عندما تربطه علاقة مشروعة بها أو بأية أموال معرضة للخطر، بحيث ينتفع بوصول الأموال المؤمن عليها سالمة أو يلحقه ضرر عند خسارتها أو تعرضها للهلاك أو التلف أو حجزها أو تأخرها أو يتعرض للمسؤولية بسببها، وتقتضي الصفة التعويضية في عقد التأمين أن يكون المبلغ الذي يسترده المؤمن له من المؤمن مرتبط بالخسارة المالية التي تلحقه، كما يستلزم هذا المبدأ أن يظهر المؤمن له أن خسارته قابلة للتقدير المادي نتيجة تحقق الخطر البحري المؤمن منه وأن يثبت قيمتها، كما أنه لا يستطيع أن يسترد أكثر من قيمة الخسارة أو المطالبة بالتعويض ما لم تلحقه خسارة مادية على الرغم من تحقق الخطر، لذلك تظهر ثلاث قواعد رئيسية في هذا الإطار، أن تكون مصلحة المؤمن له في مدى ارتباطه بالأموال المؤمن عليها بعلاقة قانونية بحيث يستفيد من سلامة وصولها أو تلحقه خسارة نتيجة تعرضها للأخطار أو تترتب مسؤوليته تجاه الآخرين عند تحقق الخطر المؤمن منه كما سبق الإشارة إليها، أن حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له يكون بمقدار التعويض الذي يدفعه وأي مبلغ يزيد عن مبلغ التعويض يعود إلى المؤمن له عندما تكون قيمة الأموال المؤمن عليها أعلى من القيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين، وأخيرا إذا قام المؤمن له بعقد تأمينات متعددة على شيء واحد فلا يمكنه أن يجني نفعا من تراكم هذه العقود يفوق الهلاك اللاحق به وفقا لمبدأ التوزيع والمشاركة.<sup>1</sup>

انطلاقا مما سبق لا بد من التطرق إلى مفهوم قيمة المصلحة التأمينية وما يتصل بها (المطلب الأول) ثم علاقة مبلغ التأمين بالمال المؤمن عليه وفكرة تعدد التأمينات (المطلب الثاني).

1 - أ. أحمد حسين خليل، مقدمة في التأمين البحري، كتاب الرجوع والعواريات، التحاد العام العربي للتأمين 1996، ص 16

## المطلب الأول: قيمة المصلحة وما يتصل بها في التأمين البحري

سوف نبحت في هذا المطلب مفهوم قيمة المصلحة التأمينية نظرا لما لها من أهمية بالغة في مجال التأمين البحري (الفرع الأول)، ثم نبحت في ما يتصل بتقدير قيمة المصلحة التأمينية وهي قيمة الأموال المؤمن عليها وعلى وجه التحديد قيمة السفينة والبضائع (الفرع الثاني).

## الفرع الأول: مفهوم قيمة المصلحة في التأمين البحري وأهميتها

سبق الإشارة إلى أن التأمين يقوم على جبر الضرر الذي يلحقه الخطر المؤمن منه بالأموال المؤمن عليها، لذلك فإن مبلغ التعويض الذي يدفعه المؤمن يعيد نوعا من التوازن للمؤمن له، وذلك بإعادة الأوضاع إلى ما كانت عليه قبل تحقق الخطر، وذلك أقصى ما يمكن أن يقدمه المؤمن للمؤمن له،<sup>1</sup> لذلك من المهم معرفة معنى أو مفهوم قيمة المصلحة المؤمن عليها في التأمين البحري (الفقرة الأولى)، وكذا تلك الأهمية التي تكتسيها في هذا المجال (الفقرة الثانية).

## الفقرة الأولى: مفهوم قيمة المصلحة في التأمين البحري

يهدف المؤمن له عند إبرامه لعقد التأمين البحري إلى الحصول على تعويض يتناسب مع حجم الضرر الذي يلحقه جراء تحققه الخطر المؤمن منه، ويعتبر الضرر شرطا لاستحقاق التعويض فمتى تحقق الخطر ولم يحدث الضرر لا يستحق المؤمن له أي تعويض، على أن يكون أداء المؤمن متناسبا مع الضرر الفعلي أو الخسارة المادية الفعلية التي تلحقه وهذا ما يتماشى مع ما نص عليه المشرع الجزائري في قانون التأمينات،<sup>2</sup> على ألا يتعدى هذا التعويض المبلغ المتفق عليه في عقد التأمين.<sup>3</sup>

وكما هو معلوم فإن التأمين على الأضرار يقوم على صفة التعويض وهذه الأخيرة تقوم على اعتبارين، الأول يتعلق بالخشية من تعمد تحقيق الخطر المؤمن منه، وهذا إذا سمح للمؤمن له أن يؤمن على الأشياء بما يزيد على قيمتها إذا هلكت، بمعنى أنه يتقاضى مبلغا أكبر من قيمة الأضرار اللاحقة به فعليا،

1 - د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 315

2- نصت المادة 114 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه " تعوض الأضرار و/أو الخسائر في حدود التلف الحاصل..."

3- د. عبده السيد عبد المطلب، مبادئ التأمين، مكتبة النهضة، 1986، ص 103، أنظر كذلك أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص

وهذا قد يدفعه إلى تعمد إحداث الضرر وتحقيق الخطر المؤمن منه للحصول على التعويض. والثاني يتعلق بالخشية من المضاربة ويكون ذلك بالسماح للمؤمن له بأن يتحصل على تعويض أكبر من الضرر الذي لحقه، وهو ما يدفعه إلى المضاربة بمبلغ التأمين وذلك باللجوء إلى تعدد التأمينات لدى مؤمنين مختلفين لتحصيل مبالغ كبيرة تفوق الضرر الحاصل.<sup>1</sup>

وتحدد قيمة المصلحة في التأمين البحري على أساس قيمة التعويض الواجب أدائه لفائدة المؤمن له، وتراعى في ذلك قاعدة ما فات المؤمن له من كسب وما لحقه من خسارة،<sup>2</sup> تجنبا لجعل التعويض وسيلة لإثراء المؤمن له على حساب المؤمن، ويرتبط بذلك مبلغ التعويض المستحق للمؤمن له بقيمة الأموال المؤمن عليها وقت تحقق الخسارة بحيث لا يجوز أن يتجاوز مبلغ التعويض قيمة الأموال المؤمن عليها حتى ولو كانت تلك القيمة أقل من مبلغ التأمين.<sup>3</sup>

فقيمة المصلحة في التأمين البحري إذن هي مقدار الضرر الفعلي الذي يلحق بالمؤمن له، وبالتالي يكون التعويض مساويا لقيمة الأموال الهالكة، أي مساويا لقيمة السفينة في حالة هلاكها أو التخلي عنها، ومساويا لقيمة البضاعة والفائدة المرجوة في حالة التأمين على البضاعة، على أنه لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض قيمة الأموال المؤمن عليها حتى ولو كان مبلغ التأمين يتجاوز تلك الأموال، وبالتالي لا يمكن أن يزيد مبلغ التأمين المشترط في العقد على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.<sup>4</sup>

لا يجوز الجمع بين التعويض ومبلغ التأمين، لأن تحقق ذلك يؤدي إلى إثراء<sup>5</sup> المؤمن له على حساب المؤمن، فصاحب البضاعة يمكنه التأمين عليها من جهة، ومن جهة ثانية قد يحصل على تعويض من الناقل في حالة هلاكها، وبالتالي لا يكون قد خسر شيئا، فإذا ما حصل المؤمن له على مبلغ التأمين

1- د. عبد الرزاق السنهوري، مج 2، ج 7، الوسيط في شرح القانون المدني المصري الجديد، المرجع السابق، ص 1531

2 - Élisabeth RELAVE-SVENDSEN, Présentation comparative de l'intérêt assurable en droit maritime anglais, DMF 2012, p 691

3 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 165

4 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 524

5 - نصت المادة 141 ق.م.ج على أنه "كل من نال عن حسن نية من عمل الغير أو من شيء له منفعة ليس لها ما يبررها يلوم بتعويض من وقع الإثراء على حسابه بقدر ما استفاد من العمل أو الشيء"

يكون للمؤمن الحق في الحلول محل المؤمن له في الرجوع على المتسبب في الضرر،<sup>1</sup> وفي ذلك منعا للمؤمن له من تجاوز قيمة المصلحة المؤمن عليها.

وقد نصت أحكام قانون التأمين الجزائري في هذا الصدد على أنه " عندما يتحصل المؤمن له على تعويض مال مفقود، وإذا وجد هذا المال فيما بعد دون أن يلحقه أي ضرر يتعين عليه إعلام المؤمن بذلك وإرجاع التعويض المقبوض مع خصم جميع التكاليف الضرورية لاستلامه من قبل صاحبه.

وإذا وجد هذا المال المؤمن عليه وبه ضرر جزئي لا يفسد هذا الضرر استعماله، تحمل المؤمن مبلغ الضرر حسب الشروط المحددة في العقد، وفي حالة العكس يمكن للمؤمن له أن يختار التخلي وفقا للشروط المحددة في المادة 115 أعلاه".<sup>2</sup>

والمقصود بذلك أنه لا يمكن للمؤمن الجمع بين تعويضين على ضرر واحد، فلا يمكنه الحصول على تعويض مال تم فقده، ثم بعد إذا وجد هذا المال الذي عوض على فقده يسترجعه من جديد، ومثال ذلك فقدان السفينة لظروف ما، وحصول مالكةا على التعويض ثم إيجادها بعد ذلك واسترجاعها من قبل مالكةا، أو فقدان البضاعة وحصول صاحبها على تعويض وظهورها من جديد واسترجاعها، ويبقى على عاتق المؤمن له في هذه الحال إلام المؤمن بوجود الشيء المفقود والذي عوض بسبب فقده، وإذا كان المال المفقود والذي ظهر من جديد قد لحقه ضررا جزئيا ولكن لا يفسد استعماله، تحمل المؤمن مبلغ الضرر بحسب الشروط المتفق عليها بينه وبين المؤمن له في عقد التأمين البحري، أما إذا كان الضرر اللاحق بالمال المفقود بليغا ولا يمكن استعماله من جديد، ففي هذه الحال يمكن للمؤمن له أن يختار التخلي عن هذا المال.

لكن التخلي عن المال الذي وجد بعد فقده يجب أن يكون تاما وبدون أية شروط، وأن يتم تبليغ المؤمن بذلك خلال مدة ثلاثة أشهر على الأكثر ابتداء من تاريخ الاطلاع على الحادث ويكون ذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي، ويتعين عندئذ على المؤمن دفع المبلغ المؤمن عليه

1 - نصت المادة 118 الفقرة الأولى من الأمر 95-07 على مايلي: "يجل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له"

2 - المادة 120 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

بكامله ، إما بقبول التخلي أو على أساس الحسائر الكاملة بدون انتقال الملكية، وفي حالة قبول التخلي من قبل المؤمن، يصبح هذا الأخير حائزاً لحقوق المؤمن له في المال المتخلى عنه ابتداء من تاريخ تبليغ المؤمن له المؤمن بالتخلي،<sup>1</sup> ونفرق بين حالتين مختلفتين وهي حالة التخلي عن السفينة وحالة التخلي عن البضائع.

ففي الحالة الأولى يمكن للمؤمن له التخلي عن السفينة لفائدة المؤمن لأربعة أسباب هي:

- فقدان الكلي للسفينة بسبب تحقق الخطر البحري المؤمن منه أو خطر يضمنه التأمين البحري ولو كان غير بحري.
- عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها.
- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري ثلاثة أرباع القيمة المتفق عليها في عقد التأمين.
- انعدام أخبار السفينة لمدة تزيد على ثلاثة أشهر، وفي حالة الحرب تمدد المدة لستة أشهر.<sup>2</sup>

أما في الحالة الثانية فيمكن للمؤمن له التخلي عن البضائع لفائدة المؤمن لخمس أسباب هي:

- فقدان الكلي للبضائع.
- خسارة أو تلف البضائع بنسبة تفوق ثلاثة أرباع قيمتها.
- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.
- عدم قابلية السفينة للملاحة وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال مدة ثلاثة أشهر.
- انعدام أخبار السفينة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وفي حالة الحرب لمدة ستة أشهر.<sup>3</sup>

وتختلف قيمة المصلحة في التأمين البحري وفقاً لاختلاف المؤمن له، فإذا كان مالكا فتقدير قيمة المصلحة يتم وفقاً للقيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها سواء كانت سفينة أو بضائع، أما إذا كان شريكا

<sup>1</sup> - راجع المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

<sup>2</sup> - راجع المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

<sup>3</sup> - راجع المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

أو مالكا على الشيوخ فتحدد قيمة المصلحة في حدود حصته من المال، كما يجوز له التأمين على كل المال الشائع وهنا يتم تقدير المصلحة في حدود قيمة الملكية وليس القيمة الكاملة، وإذا كان المؤمن له مستأجرا للسفينة فيمكنه التأمين على قيمتها كاملة، على أنه يعتبر حارسا قانونا فيما يجاوز مصلحته التأمينية.<sup>1</sup>

ولا يقتصر تقدير قيمة المصلحة في التأمين البحري على مقدار الخسارة اللاحقة بالمؤمن له ولكن تشمل أيضا الفائدة المرجوة من البضائع المشحونة والتي حددتها المادة 12 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع ب 20%، مع أن المشرع أشار إلى التأمين على الفائدة المرجوة ولكنه لم يحدد قيمتها في قانون التأمينات. كما يجب أن تتطابق القيمة القابلة للتأمين مع القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه وهذا ما نصت عليه أحكام الفقرة الأولى من المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات " يجب أن تتطابق القيمة القابلة للتأمين، القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وإذا اقتضى الحال تضاف النفقات الثانوية ومقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة".

أما إذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فإن المؤمن يلتزم بدفع مبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها في حالة الخسارة الكاملة، أما في حالة الخسارة الجزئية فيتم تحديد مبلغ التعويض بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة إلى القيمة الحقيقية. لكن إذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين، أي القيمة الحقيقية فلا يكون مبلغ التعويض المدفوع من قبل المؤمن إلا في حدود هذه القيمة.<sup>2</sup>

على أن الأحكام السابقة والمشار إليها بخصوص تقدير قيمة المصلحة فيما يتعلق بالأموال المؤمن عليها ومبلغ التعويض وضرورة تطابقهما لا يتم تطبيقها إلا في الحالة التي لا تكون هناك قيمة معتمدة وهذا ما أشارت إليه الفقرة الأولى المادة 106 من الأمر 95-07 " لا تنطبق أحكام المادة 105 أعلاه في حالة القيمة المعتمدة"، أما الفقرة الثانية من ذات النص فاعتبرت أن القيمة المعتمدة هي المبلغ المؤمن عليه الذي اتفق عليه المؤمن والمؤمن له صراحة مع ترك أي تقييم آخر، وبهذا يكون المشرع الجزائري قد أغلق

1 - د. يوسف يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 113، راجع أيضا علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المرجع السابق، ص 67

2 - راجع الفقرة الثانية من المادة 105 من الأمر 95-07.

الباب في وجه أي ادعاء باختلاف القيمة المعتمدة في وثيقة التأمين عن القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، وبذلك لا يجوز الادعاء من قبل المؤمن بأن قيمة الأموال المؤمن عليها تختلف عن القيمة المصرح بها في وثيقة التأمين.

### الفقرة الثانية: أهمية تقدير قيمة المصلحة في التأمين البحري

تظهر ضرورة تقدير قيمة المصلحة في التأمين البحري من الصفة التعويضية التي يتمتع بها هذا العقد، ولأن تحديد القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها في وثيقة التأمين يضع حدا لكل تأويل سواء من جانب المؤمن أو المؤمن له بالنسبة لمبلغ التأمين أو التعويض، وكما يري العميد روديار Rodiere أن في التأمين البحري يكون الأمر أكثر خطورة منه في التأمين البري، إذ أن المؤمن لا يملك أية وسيلة لمراقبة تصرفات المؤمن له،<sup>1</sup> ولتبيد هذه المخاوف لدى المؤمن على وجه الخصوص لأنه المعني بالتعويض ولمنع المؤمن له من تعمد تحقيق الخطر المؤمن بهدف الحصول على التعويض يتم تحديد قيمة المصلحة المؤمن عليها، فيكون كل طرف على علم بحدود ما يقوم بدفعه من مبالغ للتأمين في حالة المؤمن له، وحدود ما يدفعه من تعويض إذا كان مؤمنا.

وهذا يجعلنا نشير إلى وجود نوعين من وثائق التأمين البحري، وهي وثيقة تأمين مقومة *polices évaluées* ووثيقة تأمين غير مقومة *polices non évaluées*، فالوثائق المقومة هي تلك الوثائق التي تتضمن تحديدا نقديا للمصلحة المؤمن عليها يكون مقبولا بالنسبة للمؤمن والمؤمن له سواء كانت الأموال المؤمن عليها سفينة أو بضائع، وبالتالي نكون بصدد قيمة مقبولة *valeur agréée*، وعلى هذا الأساس يتم تحديد التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه، وتتضمن غالبا وثيقة التأمين قيمة محددة للسفينة وكذلك الحال بالنسبة لوثيقة التأمين على البضائع.<sup>2</sup>

أما الوثائق غير المقومة فهي التي لا تتضمن تحديدا نقديا للمصلحة المؤمن عليها، أي أنها لا تتضمن القيمة المقبولة ولا القيمة المقدرة للأموال المؤمن عليها، وهي وثائق يغلب استعمالها في التأمين

<sup>1</sup> - René Rodiere, Droit maritime, op cit , p 455

<sup>2</sup> - د. محمد بحجت عبد الله قايد، العقود البحرية، المرجع السابق، ص 231

على البضائع فيترك تحديد مقدار قيمة المصلحة لما بعد تحقق الخطر المؤمن منه،<sup>1</sup> ولكي يحصل المؤمن له على التعويض يقع على عاتقه إقامة الدليل على القيمة الحقيقية للبضائع، وهذا النوع من الوثائق هو ما نص عليه المشرع الانجليزي في المادتين 27 و28 من قانون التأمين البحري.<sup>2</sup>

إذن فأهمية تقدير قيمة المصلحة في التأمين البحري يأتي من الارتباط الوثيق بين الصفة التعويضية للتأمين ومبدأ المصلحة التأمينية، مع ذلك فإن صفة التعويض لا يمكن أن تغني عن ضرورة توافر المصلحة التأمينية، طالما أن مبدأ التعويض يقضي بأن أداء المؤمن عند تحقق الخطر لا يصح أن يتجاوز قيمة الضرر الذي يصيب المؤمن له، وأن هذا الأداء يتقيد دائما بقيمة المصلحة التي تضررت بسبب تحقق الخطر المؤمن منه.<sup>3</sup>

وبهذا فإن المؤمن له يعتبر صاحب مصلحة تأمينية في تحديد قيمة الأموال المؤمن عليها طالما أنه لن يحصل على تعويض يتجاوز تلك القيمة في حالة هلاكها، كما أن المؤمن يعتبر كذلك صاحب مصلحة في تحديد قيمة الأموال المؤمن عليها، فعلى أساس هذا التقدير لقيمة المصلحة يتم حساب أقساط التأمين التي يدفعها المؤمن له، وبذلك فإن المؤمن يكون مدركا لمقدار التعويض الذي يلتزم بدفعه عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه.

### الفرع الثاني: ما يتصل بالمصلحة في التأمين البحري

من خلال ما سبق ظهر لنا أن قيمة الأموال المؤمن عليها تؤثر على تحديد أداء المؤمن للتعويض، إذ تعتبر قيمة الشيء المؤمن عليه الحد الأقصى لما يمكن أن يلتزم المؤمن بدفعه للمؤمن له، وقيمة الأموال المؤمن عليها المقصودة في هذا الشأن هي القيمة الحقيقية أو المتفق عليها، ولعل من أهم ما يتصل بتقدير

1 - د. يوسف حسين غنایم، المرجع السابق، ص 504

2 - نصت الفقرة الثانية من المادة 27 من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906 على ما يلي:

« A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured »

ونصت الفقرة المادة 28 من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner hereinbefore specified. »

3 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 176 فقرة 189



قيمة المصلحة في التأمين البحري بالنسبة للأموال المادية هما السفينة والبضائع، وبالتالي وجب التطرق إلى القيمة المقبولة للسفينة في (الفقرة الأولى)، ثم القيمة المقبولة للبضائع في (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: قيمة السفينة والقيمة المقبولة لها

تعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية الأكثر أهمية وهي تمثل ثروة هائلة لشركات الملاحة والنقل البحري، لذلك فإن تقدير قيمتها غالبا ما يثير مشاكل كبيرة، ولا يقتصر تقدير قيمة السفينة على هيكلها فقط بل يمتد ليشمل الأجهزة التي تحركها أو تستعملها وكل ما يستخدمه المجهز في الملاحة، فقد تختلف قيمة السفينة من تاريخ التأمين عليها والتاريخ الذي يسبق تحقق الخطر البحري،<sup>1</sup> وتكمن الصعوبة في تقدير قيمة السفينة في أن الخطر البحري يتحقق غالبا والسفينة في البحر، لذلك رأى البعض أنه يجب تقدير قيمة السفينة عند تحقق الخطر.<sup>2</sup> ومن الضروري في رأي البعض الآخر عند تحديد قيمة السفينة الأخذ في الاعتبار تدهور حالتها نتيجة استخدامها، ويصبح تحديد قيمتها السابق بموجب وثيقة التأمين أقل أهمية على اعتبار أن هذه القيمة لم تعد هي الأساس النهائي للتقدير، لذلك يتم اللجوء إلى رأي الخبراء لتحديد قيمة السفينة الفعلية أو الحقيقية آخذين في الاعتبار قيمة بلى الاستعمال.<sup>3</sup>

وتحدد قيمة السفينة عادة بموجب وثيقة التأمين وفقا لاتفاق الأطراف، وقد نصت المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه " تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها"، أما الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن فاعتبرت أن القيمة المقبولة للسفينة تتحدد كما هي أو جزافا و يمتنع الطرفان عن أي تقييم آخر لأجزائها خلاف ذلك،<sup>4</sup> واعتبر المشرع كل تأمين يقع على حدة بخصوص توابع السفينة ولواحقها التي يملكها المؤمن له يخفض ما يقابله من القيمة المقبولة للسفينة وذلك في حالة الخسارة الكلية أو في حالة التخلي عن السفينة بغض النظر عن تاريخ الاكتتاب.<sup>5</sup>

1 - د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 317

2 - Lyon-Caen et Renault, Traité de droit maritime, op cit, p 267

3 - Arthur Desjardins, Traité de droit commercial maritime, Tome 6 Traité des assurances maritimes, Paris 1887 p 434, 1442

4 - راجع المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن

5 - راجع الفقرة الثانية من المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

أما المشرع الفرنسي فقد نص في المادة<sup>1</sup> L173-6 على أنه عندما تكون قيمة السفينة هي القيمة المتفق عليها و المقبولة يمتنع الأطراف عن أي تقييم آخر ما عدا الاستثناءات الواردة في المادتين L172-6 و L172-26،<sup>2</sup> والملاحظ أن المادة L172-6 اعتبرت التأمين الذي تم إبرامه بمبلغ أكبر من القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه باطلا متى ثبت غش المؤمن له، كما اعتبرت التأمين باطلا متى ثبت غش المؤمن له ولو كانت القيمة المصرح بها هي القيمة المقبولة، ويكون من حق المؤمن الاحتفاظ بقسط التأمين المدفوع، أما ما أورده المادة L172-26، فيتعلق بتسوية الخسائر المشتركة سواء كانت مؤقتة أو نهائية وكذا مصاريف المساعدة والإنقاذ يتم تسديدها من قبل المؤمن بما يتناسب مع القيمة المؤمن عليها من قبله أو تخفيضها عند الاقتضاء في حالة الأضرار الخاصة، ففي هذه الحالة يمكن أن يخضع تحديد القيمة المقبولة للسفينة لإعادة تقييم.

وحالة البطلان لغش المؤمن له هي التي تحدث عنها المشرع الجزائري كذلك في نص المادة 110 من قانون التأمينات " يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له"، وإن كان المشرع الفرنسي أكثر وضوحا بالنسبة لهذه الحالة المرتبطة بالغش عند التصريح بقيمة السفينة، فإن ما جاءت به المادة 110 المشار إليها يعد حكما عاما يمكن تطبيقه على الغش المرتبط بتقدير قيمة السفينة.

أما ما ذهب إليه المشرع الانجليزي فيما يخص تحديد قيمة السفينة، فهو ما أورده في الفقرة الأولى من المادة 16 من قانون التأمين البحري والتي اعتبرت أن القيمة القابلة للتأمين هي قيمة السفينة عند بدء المخاطرة البحرية بما في ذلك التجهيزات والمؤن وأجور البحارة وغيرها من النفقات المصروفة لجعل السفينة

<sup>1</sup> - Art. L173-6 « Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles L.172-6 et L.172-26. »

<sup>2</sup> - Art. L172-6 « Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise. Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée. »

Art. L172-26 « La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge. »

صالحة للملاحة إضافة لمبالغ التأمين، كما تشمل أيضا الآلات والمراجل والمحركات إذا كانت مملوكة للمؤمن له.<sup>1</sup>

إذن فالأصل في تقدير قيمة السفينة يكون في اللحظة السابقة على تحقق الخطر البحري، لكن نظرا لصعوبة ذلك يتم تقدير قيمتها وقت مغادرتها الميناء وهذا ما هو مستقر عليه في الفقه<sup>2</sup> وفي معظم القوانين كالقانون الفرنسي والانجليزي كما رأينا وكذلك الحال لدى القانون المصري، حيث نص على أن تقدر قيمة السفينة وملحقاتها حسب قيمتها في يوم ابتداء الأخطار أي في بداية السفر،<sup>3</sup> وذلك نظرا لسهولة هذه الطريقة في احتساب قيمة السفينة من جهة ولتعذر معرفة قيمتها يوم وقوع الحادث من جهة أخرى،<sup>4</sup> هذا إلى جانب أن المؤمن يكون مسؤولا عن تعويض الحوادث البحرية المتلاحقة أثناء سريان عقد التأمين بما لا يتجاوز قيمة مبلغ التأمين مهما كان عدد الحوادث التي تقع خلال مدة العقد، على أن المشرع منح المؤمن إمكانية التفاوض مع المؤمن له على دفع أقساط تكميلية يتم الاتفاق عليها بعد وقوع الحادث، وهذا ما أشارت إليه المادة 133 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بنصها "يلزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد.

غير أن للمؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث"، والملاحظ هنا أن هناك عدم انسجام بين الفقرتين الأولى والثانية من المادة 133 المشار إليها سابقا، ذلك أن المشرع أعطى المؤمن إمكانية التفاوض مع المؤمن له على قسط تكميلي بعد وقوع الحادث، وهو ما يعني أن مبلغ التعويض قد يجاوز القيمة المؤمن عليها وعندها فقط يمكن للمؤمن التفاوض بعد وقوع الحادث حول القسط التكميلي، وقد ذهب المشرع الانجليزي من خلال الفقرة الأولى من نص المادة 77

<sup>1</sup> - نصت الفقرة الأولى من المادة 16 من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole;

The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade »

<sup>2</sup> - Ripert (G), Droit maritime, op cit , p 533

<sup>3</sup> - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 433.

<sup>4</sup> - د. حمدي محمود بارود، أحكام قانون التجارة البحرية الأردني، د.د.ن 2008، ص 224



تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت اللذين اختتمت فيهما الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات إذا كان لها محل"، أما المادة 313 من نفس القانون فنصت على أنه "يكون مبلغ الأضرار والخسائر التي تعرضت لها السفينة والمقبولة كخسائر مشتركة مساويا للتكاليف الحقيقية الخاصة بإصلاحات السفينة في حالة ما إذا تم إنجازها، والتكاليف التقديرية في حالة ما إذا لم يتم إنجازها".

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن المادة 42 من الأمر 95-07 الواردة ضمن الفصل الثاني تحت إطار الأحكام العامة للتأمين من الأضرار نصت على أنه "في حالة فقدان الكلي للشيء المؤمن عليه بسبب:

أ- حادث غير منصوص عليه في وثيقة التأمين ينتهي التأمين بحكم القانون، ويجب على المؤمن أن يعيد إلى المؤمن له حصة القسط المدفوعة مسبقا والمتعلقة بالمدة التي زال فيها الخطر.

ب- حادث منصوص عليه في وثيقة التأمين، ينتهي التأمين بحكم القانون، ويبقى القسط المتعلق به حقا مكتسبا للمؤمن مع مراعاة أحكام المادة 30 أعلاه".

وبالرجوع إلى نص المادة 30 من القانون 06-04 المعدل والمتمم للأمر 95-07 فإنها نصت على أنه "يعطي التأمين على الأملاك للمؤمن له، في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، وينبغي ألا يتعدى مبلغ قيمة استبدال الملك المنقول المؤمن أو قيمة إعادة بناء الملك العقاري المؤمن عند وقوع الحادث. يمكن أن ينص العقد على تحمل المؤمن له تخفيضا من التعويض في شكل حق يقتطع منه على أن يحدد ذلك مسبقا"، وهذا يجعلنا نعود إلى الاختلاف الحاصل بين الفقهاء حول اعتبار السفينة مال منقول أو عقار، لذلك انطلاقا من هذا النص فقيمة التعويض في حالة اعتبار السفينة منقول وفقا لنص المادة 30 تكون حسب شروط عقد التأمين ولا ينبغي

أن تتعدى قيمة استبدالها،<sup>1</sup> وفي حالة اعتبارها عقارا فإن قيمة التعويض هي قيمة إعادة بنائها، وفي كلتا الحالتين يتم اعتماد القيمة عند وقوع الحادث وليس قبل ذلك.<sup>2</sup>

ويتضح من ذلك أن المشرع الجزائري اعتبر أن تقدير قيمة السفينة في حالة الخسائر المشتركة يتم في مكان ووقت اختتام الرحلة البحرية، وهو استثناء على القاعدة المعمول بها بحساب بتقدير قيمة السفينة بقيمتها وقت بدأ الرحلة، أي قبل تحقق الخطر البحري، ويرى البعض أن التقدير الحقيقي للسفينة في حالة هلاكها كليا هو قيمتها الحقيقية في مكان وزمان الخسارة، فالسفينة الجديدة فيجب تقديرها بثمن شرائها بينما السفينة المستعملة فيجب تقديرها وفقا لاستعمالها، وقد يستحيل معرفة ثمن سوق السفينة فيكون كعيار التعويض هو قيمتها بالنسبة لملاكها كمشروع تجاري ناجح في الوقت الذي هلك فيه، وهذا المعيار أخذ به القضاء الانجليزي في قضية السفينة *The Harmonides*<sup>3</sup>، وأن التعويض العادل لصاحب السفينة هو الذي يتضمن إلى جانب قيمتها ما فاتته من كسب.<sup>4</sup>

أما الحالة الثانية فهي الخسارة الجزئية والمقصود بها تضرر السفينة لكنها لم تهلك كليا، فإن تقدير قيمة السفينة يتم وفقا للكلفة الحقيقية للأضرار المادية التي لحقت بها، لذلك يجب أن يكون التعويض مساويا لكلفة إصلاح السفينة وقد أشار المشرع الجزائري إلى ذلك في نص المادة 131 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، من أنه عند التعويض في حالة العطب يتم ضمان الأضرار المادية المتعلقة بكلفة

1 - الاستبدال هنا يفهم على وجهين: الأول أن يتم استبدال الشيء المؤمن عليه كلية، وفي حالة التأمين على السفينة نكون بصدد خسارة كلية وبالتالي فإن استبدالها بأخرى تكون في نفس درجتها وحالتها وقابليتها للملاحة وخصوص أخطار البحر، لكن بنفس قيمة مبلغ التأمين المتفق عليه في وثيقة التأمين، والثاني هو استبدال أجزاء من السفينة دون تتعدى قيمة الأجزاء المستبدلة قيمة مبلغ التأمين المتفق عليه، وفي كلتا الحالتين نكون بصدد إما القيمة المؤمن عليها أو القيمة القابلة للتأمين.

2 - إذا تم الاعتداد بقيمة السفينة وقت تحقق الخطر، فيعد ذلك خروجاً على ما هو متفق عليه في معظم التشريعات، وذلك نظراً لاستحالة معرفة قيمتها الحقيقية وقت وقوع الحادث إذ الغالب أن يقع في البحر ولا يمكن معرفة الحالة التي كانت عليها السفينة بعد مغادرتها للميناء وانطلاقها في الرحلة فقد تتغير حالتها أثناء الرحلة وقد تسوء قبل تحقق الخطر وقد تبقى كما بدأت رحلتها، وبالتالي لا يمكن الجزم بمقدار قيمتها عند تحقق الحادث حتى ولو تم الاستعانة بأهل الخبرة تبقى المسألة نسبية، كما أنه لا يبقى مقياس واضح لتقدير قيمتها.

3 - هي سفينة ركاب كانت تعمل على خط منتظم في المحيط الأطلسي، فاستحال معرفة ثمن السوق بالنسبة لهذه السفينة، فحكم القضاء الانجليزي أن تقدير التعويض يكون بقيمتها بالنسبة لملاكها كمشروع تجاري مريح، ويجب وضعهم في الموقف الذي كانوا عليه قبل الحادث، مشار إليه من قبل د. أحمد حسني، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 55.

4 - د. أحمد حسني، نفس المرجع، ص 56.

الاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد،<sup>1</sup> وقد أشار المشرع الانجليزي في نص المادة 69 من قانون التأمين البحري لسنة 1906 إلى أنه إذا تم إصلاح السفينة جزئيا يكون للمؤمن له حق التعويض عن الكلفة المعقولة لإصلاحها،<sup>2</sup> وهذا يتفق مع ما ذهب إليه المشرع الفرنسي كذلك.<sup>3</sup>

والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يتحدث عن التعويض على نقصان قيمة السفينة، والمبرر في ذلك أن التعويض على قيمة الاستبدال أو الإصلاح تجعل من السفينة تعود لقيمتها قبل وقوع الحادث المؤمن منه، وبالتالي لا مجال لإعطاء المؤمن له تعويضا إضافيا على خسائر تم جبرها، وقد لا يلحق السفينة أي ضرر مادي، لكن المؤمن له قد يتكبد مصاريف إضافية لتفادي الخطر المؤمن منه، أو أن المؤمن له قام عند وقوع الحادث المؤمن منه بإنفاق مصاريف كانت ضرورية ومعقولة قصد التقليل من الأضرار أو وقاية الأجزاء السليمة<sup>4</sup>، فيكون التعويض في حدود قيمة مبلغ التعويض المتفق عليه،<sup>5</sup> ويمكن أن يطلب المؤمن له بتعويضات عن فقدان القيمة شريطة أن يكون منصوص عليها في العقد أو تم النص عليها بموجب اتفاق خاص، وهذا ما يستفاد من الفقرة الأخيرة من المادة 131 المشار إليها سابقا "وتستبعد تعويضات فقدان القيمة أو البطالة أو أية أسباب أخرى لم ينص عليها العقد صراحة ما لم يكن هناك اتفاق مخالف".

أما التعويض عن نقص في قيمة السفينة فيكون في حالة إصلاح الضرر اللاحق بها جراء الخطر البحري المؤمن منه، فإذا لم يتم بيعها للمؤمن له الحق في تعويض بمقدار لا يتجاوز الكلفة المعقولة لإصلاح الضرر كما سبق الإشارة إليه، ويراعى في حالة إصلاح السفينة إذا ما كانت قديمة أو جديدة،

<sup>1</sup> - راجع الفصل الأول من الباب الأول الدراسة المتعلقة بالخسائر البحرية.

<sup>2</sup> - نصت المادة 69 الفقرة الأولى من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows: 1. Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty. »

<sup>3</sup> - Voir Art.L173-11 c.ass.f « dans les règlements d'avaries, l'assureur ne rembourse que le cout des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité »

<sup>4</sup> - راجع المادة 34 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>5</sup> - د. هادي دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 375

فإذا كانت قديمة فإنه يتم خصم فرق التجديد من نفقات الإصلاح كاستبدال جزء قديم بجزء جديد، أما إذا كانت جديدة لم يكن هناك من داع للخصم نظرا لتساوي القيمة، فإذا تم بيعها دون إصلاحها فإن قيمة المصلحة تتحدد بالفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبينة في وثيقة التأمين.<sup>1</sup>

### الفقرة الثانية: قيمة البضائع والقيمة المقبولة لها

يتم تحديد قيمة البضائع في الغالب بموجب مبلغ التأمين المذكور في عقد التأمين، وبالتالي نكون بصدد وثيقة تأمين مقومة فيلتزم كلا الطرفين بقيمة البضائع المتفق عليها والتي غالبا ما تكون هي القيمة الحقيقية،<sup>2</sup> فإذا لم يتم تحديدها في العقد، فتحدد وفقا لثمن شرائها المذكور في الفاتورة أو أية مستندات أخرى، أما إذا تعذر تحديد قيمتها كأن يكون تاريخ شرائها سابق على وقت شحنها بمدة طويلة، فيتم تقييمها بالسعر الراجح في وقت ومكان الشحن مع جميع الرسوم والنفقات المدفوعة إلى حين نقلها للسفينة<sup>3</sup>، أو تتحدد بالقيمة المقبولة التي يراعى فيها القيمة الحقيقية للبضاعة وقت شحنها مضافا إليها النفقات الثانوية ومقدار الفائدة المرجوة.

وملاحظ أن المشرع الجزائري أجاز احتساب الربح المأمول أو الفائدة المرجوة عند تقدير القيمة القابلة للتأمين في التأمين على البضائع وهذا ما نصت عليه المادة 105 من الأمر 95-07 من أنه "يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين، القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وإذا اقتضى الحال تضاف النفقات الثانوية ومقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة". أما الفقرة الأولى من المادة 144 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمينات فنصت على أنه "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان"، ويلاحظ أنه هذا النص الذي أورده المشرع الجزائري يكتنفه شيئا من الغموض، فهو لم يحدد وقت تقدير قيمة البضائع، هل تقدر بقيمتها عند الشراء أو حسب سعرها وقت شحنها، أو عند وصولها؟

1 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 530 فقرة 625

2 - علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المرجع السابق، ص 85

3 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 524. راجع أيضا، د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 74.





حالة هلاك للبضاعة (الأموال المؤمن عليها) فلمعرفة قيمتها يجب الرجوع إلى وثيقة التأمين عندما تكون البضائع مقومة فيها، فإن مبلغ التعويض المدفوع من قبل المؤمن يكون هو المبلغ المتفق عليه في الوثيقة<sup>1</sup>، والغالب أن يكون هو قيمة المصلحة أو الأموال المؤمن عليها عند الوصول، إذ تقدير البضائع عند الوصول يكون الأقرب إلى الخسارة الحقيقية، إذ يسمح بتعويض المؤمن له عن ما فاتته من كسب وما لحقه من خسارة<sup>2</sup>، وعندما لا تكون قيمة البضائع محددة كما هو حال بشأن الوثيقة غير المقومة، فيمكن للمؤمن له أن يتقدم بتقدير للبضائع على أنه يمثل القيمة الحقيقية لها ويتم قبول هذا التقدير من قبل المؤمن، وبالتالي نكون في هذه الحالة بصدد القيمة المقبولة من كلا الطرفين، ومع ذلك يجوز للمؤمن أن يثبت أن القيمة المقدمة من قبل المؤمن له والتي قبلها أعلى من القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها<sup>3</sup>.

ويلاحظ أن المشرع الإنجليزي في نص المادة 71 من قانون التأمين البحري فصل في حالة الهلاك واعتبرت الفقرة الأولى أنه إذا فقد جزء كامل من البضاعة متى كان مؤمن عليها بموجب وثيقة قيمية، فإن مقدار التعويض هو ذلك الجزء من المبلغ المحدد في الوثيقة باعتباره القيمة القابلة للتأمين من الجزء المفقود منسوبا لكامل القيمة القابلة للتأمين كما هو الحال بالنسبة للوثيقة غير المقومة، أما إذا كانت الوثيقة غير مقومة فقد اعتبرت الفقرة الثانية من نفس المادة أن مقدار التعويض هو القيمة القابلة للتأمين للجزء المفقود كما هو محدد في الخسارة الكلية<sup>4</sup>. وفي حالة الهلاك الجزئي للبضائع فإن تقدير قيمة البضائع فيكون بقيمتها في مكان الوصول لكن في حدود الجزء الذي هلك.

أما حالة تلف البضائع المؤمن عليها، فيتحدد مبلغ التعويض وفقا لما نصت عليه المادة 114 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في حدود التلف الحاصل<sup>5</sup>، والغالب أن يتم حساب ذلك وفقا لنص المادة 144 أعلاه بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، أي أن مبلغ التعويض يتحدد بالفارق بين قيمة البضائع لو أنها وصلت سالمة وقيمة التلف الحاصل، ويطبق

1 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 525

2 - د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 376

3 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 525

4 - راجع نص المادة 71 من قانون التأمين البحري الفقرة 1 و2.

5 - نصت المادة 114 من الأمر 95-07 على ما يلي: "تعوض الأضرار و/أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيار التخلي وفقا لأحكام المواد 115 و134 و143 من هذا الأمر"

معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها وهذا وفقا لما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة 144.

أما إذا كانت خسارة المؤمن له تتعلق بمصاريف ضرورية أو معقولة قصد حماية البضاعة المؤمن عليها من خطر وشيك أو التخفيف من آثاره وفقا لما نصت عليه الفقرة (ب) من المادة 101 من الأمر 95-07، فيكون المؤمن ملزما بدفع هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين.

غير أن المشرع الإنجليزي في حالة التلف يفرق بين حساب التعويض وفق للوثيقة المقومة والوثيقة غير المقومة، فيكون مقدار التعويض بالنسبة لحالة التلف هو نسبة من المبلغ المحدد في وثيقة التأمين في حالة الوثيقة المقومة، أو نسبة من القيمة القابلة للتأمين في حالة الوثيقة غير المقومة، وهو المبلغ الذي يقابل الفرق بين قيمة البضائع الإجمالية وهي سالمة وقيمتها الإجمالية وهي متضررة في مكان الوصول منسوباً إلى قيمتها الإجمالية سالمة<sup>1</sup> فلو فرضنا أن البضائع التي وصلت متضررة قيمتها في وثيقة التأمين هو 250.000 دج، وقيمتها لو وصلت سالمة هو 300.000 دج وقيمتها الإجمالية وهي متضررة هو 200.000 دج، فيكون حساب مبلغ التعويض الواجب دفعه من قبل المؤمن كما يلي:  $250.000 \text{ دج} \times (300.000 \text{ دج} - 200.000 \text{ دج}) \div 300.000 \text{ دج} = 83.333 \text{ دج}$ .

لكن التساؤل الذي يثور في شأن تقدير قيمة البضائع هو كيفية تقدير قيمة البضائع التي قام مالكوها بتصنيعها؟ وتلك البضائع التي تم شرائها بالعملة الأجنبية؟

بالنسبة لتقدير قيمة البضائع المصنعة من قبل المؤمن له والتي قام بشحنها وأدى تحقق الخطر البحري المؤمن منه إلى تضررها، فيتم ذلك وفقا لثمن بيعها في المكان الذي تم فيه صنعها مضافا إليه كل النفقات والرسوم ومبلغ التأمين زائد 10 بالمائة من قيمتها كربح متوقع<sup>2</sup>، أما البضائع المشتراة بالعملة

1 - نصت المادة 71 الفقرة الثالثة من قانون التأمين البحري الإنجليزي على ما يلي:

« Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value »

أنظر أكثر تفصيلا بماء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 334 وما يليها.

2 - علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المرجع السابق، ص 86

الأجنبية فيتم تقدير قيمتها بسعر الصرف وقت تحقق الخسارة حتى ولو كان سعر الصرف قد انخفض كما لو تم التأمين على البضاعة بالعملة لأوروبية الموحدة الأورو، مبلغ التعويض سيتم دفعه بالدينار، فإذا انخفض سعر صرف الأورو فإن المؤمن له سوف يتحصل على مبلغ بالدينار قد يفوق المبلغ الذي كان سيقبضه لو بقي سعر الأورو ثابتاً.<sup>1</sup>

الجدير بالملاحظة أن معظم التشريعات تميل إلى تقويم البضاعة بسعرها عند الوصول، على اعتبار أنه أكثر دقة وارتباطاً بالتعويض، أما اعتماد قيمتها عند المغادرة فكان سببه أنه من السهل معرفة القيمة الحقيقية للبضاعة المؤمن عليها عند المغادرة، ويصعب تقدير قيمتها الحقيقية عند الوصول أو الوقت الذي كان من المتوقع أن تصل فيه، لذلك يبقى التقدير مجرد افتراض، أو مسألة تقريبية فقط هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن تحقق الخطر البحري يقع في الغالب أثناء الرحلة والبضائع في البحر، مما يصعب معرفة وقت وقوع الحادث فيصعب بذلك تقدير قيمة البضاعة في تلك اللحظة.<sup>2</sup>

ونشير أن المشرع الجزائري قد أعطى للمؤمن له بموجب نص المادة 143 من المر 95-07 المتعلق بالتأمينات في حالة التأمين على البضائع إمكانية التخلي عنها متى توافرت الحالات الخمس التالية:

- عند فقدان الكلي للبضائع المؤمن عليها.
- عند خسارة أو تلف يفوق 3/4 من قيمة البضائع.
- عند بيع البائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.
- عند عدم قابلية السفينة للملاحة وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال أجل ثلاثة أشهر.
- وأخيراً في حالة انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وإذا كان تأخير الأخبار بسبب حالة الحرب يمدد الأجل إلى ستة أشهر.

<sup>1</sup> - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 524

<sup>2</sup> - د. يوسف حسين غنایم، المرجع السابق، ص 512

وكخلاصة لما سبق يظهر لنا أن تقدير قيمة المصلحة التأمينية سواء في التأمين على السفينة أو في التأمين على البضائع، يخضع للصفة التعويضية التي يتمتع بها العقد، فتحدد قيمة المصلحة بالقيمة الحقيقية للضرر الواقع على السفينة أو البضائع عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه، وعندها يكون المؤمن ملزماً بدفع التعويض المناسب لقيمة الضرر وفقاً لما متفق عليه في عقد التأمين البحري. كما تبين لنا أن القيمة المقبولة هي قيمة مؤقتة للأموال المؤمن عليها وقت العقد، وبالتالي يجوز للمؤمن أن يثبت أنها تفوق القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، وبذلك فهي قرينة لصالح المؤمن له على أنها القيمة الحقيقية ويعفى من إثبات قيمة الشيء وقت وقوع الخطر البحري المؤمن منه، لكنها في نفس الوقت قرينة بسيطة يمكن للمؤمن إثبات عكسها.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: علاقة المصلحة بمبلغ التأمين وحالة تعدد التأمينات

تتجلى أهمية تحديد قيمة المصلحة المؤمن عليها في التأمين البحري في منع إثراء المؤمن له على حساب المؤمن من جهة، ومن جهة أخرى علم المؤمن بالالتزام الملقى عاتقه ومبلغ التعويض الذي سوف يدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه، وبالتالي تظهر هنا أيضاً أهمية تلك العلاقة التي تربط مبلغ التأمين بالمصلحة المؤمن عليها، كما أن خوف المؤمن له من عدم تغطية الضرر الذي يلحقه بالقدر الكافي الذي يجعله في نفس المركز الذي كان عليه قبل تحقق الخطر يدفعه إلى إبرام تأمينات متعددة على نفس الخطر البحري، وهو ما يعد تعارضاً مع مبدأ المصلحة التأمينية من جهة ومبدأ الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري، على أن قيمة المصلحة التأمينية لا مجال لها إلا في التأمين على الأشياء دون التأمين من المسؤولية،<sup>2</sup> لذلك سوف نقوم بدراسة العلاقة بين مبلغ التأمين والأموال المؤمن عليها في (الفرع الأول) ثم نتطرق في الأخير لحالة تعدد التأمينات (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: العلاقة بين مبلغ التأمين والأموال المؤمن عليها

يتحدد أداء المؤمن بالمبلغ المتفق عليه في عقد التأمين، إذ يعتبر الحد الأقصى لالتزام المؤمن في حال تحقق الخطر، كما أن قيمة الأموال المؤمن عليها وقت تحقق الخطر تعتبر حداً أقصى لا يمكن تجاوزه عند

1 - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 434

2 - د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 364

تعويض المؤمن له،<sup>1</sup> ولا تثور الصعوبة إذا كان مبلغ التأمين مساويا لقيمة الأموال المؤمن عليها، ففي هذه الحال يكون المؤمن ملزما بدفع مبلغ التعويض اللازم لتغطية الضرر الحاصل وذلك في حدود مبلغ التأمين الذي دفعه المؤمن له، لكن تثور الصعوبة في حالة ما إذا كان مبلغ التأمين أقل أو يتجاوز قيمة الأموال المؤمن عليها<sup>2</sup>، لذلك سوف نتطرق في (الفقرة الأولى) إلى حالة التأمين على الشيء بنفس قيمته، وفي (الفقرة الثانية) التأمين على الشيء بأقل من قيمته وفي (الفقرة الثالثة) حالة التأمين على الشيء بأكثر من قيمته.

### الفقرة الأولى: التأمين على الشيء بنفس قيمته

لا صعوبة عندما يكون مبلغ التأمين مساويا لقيمة الأموال المؤمن عليها، فإذا ما تحقق الخطر البحري المؤمن منه ولحق الضرر بالمؤمن له استحق التعويض كاملا، أي مبلغ التأمين المتفق عليه والمساوي لقيمة الأموال المؤمن عليها وذلك متى كانت خسارته كلية، أما إذا كانت خسارة المؤمن له جزئية فيلتزم المؤمن بأداء تعويض لا يتجاوز مبلغ التأمين، وقد نصت المادة 623 ق.م.ج على أنه "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين"، وفي نفس السياق نصت المادة 30 من الأمر 07-95 على أنه "يعطي التأمين على الأملاك للمؤمن له، في حالة وقوع حدث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين. وينبغي أن لا يتعدى التعويض مبلغ استبدال الملك المنقول المؤمن أو قيمة إعادة بناء الملك العقاري المؤمن عند وقوع الحدث"<sup>3</sup>، أما المادة 133 من الأمر 07-95 فاعتبرت أن المؤمن ضامنا لكل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها.

إذن لا بد أن تتماشى قيمة التعويض مع مبلغ التأمين الوارد في العقد وذلك في حالة تحقق الخطر المؤمن كاملا وحدث الضرر للمؤمن له بصفة كلية، فلو كان مبلغ التأمين هو 150.000 دج وقيمة الشيء المؤمن عليه تساوي نفس مبلغ التأمين، نكون حينئذ أمام حالة تساوي بين مبلغ التأمين وقيمة

1 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 165

2 - د. محمد حسين منصور، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 85

3 - تجدر الملاحظة أن صياغة المادة 30 من الأمر 07-95 كانت أفضل من الصياغة الحالية التي وردت في المادة 4 من القانون 04-06 المعدلة لها، والتي استبدلت مصطلح الأموال بمصطلح الأملاك واستبدلت مصطلح الحادث بمصطلح الحدث.

الأموال المؤمن عليها، وبالتالي يكون المبلغ الواجب دفعه من قبل المؤمن لفائدة المؤمن له هو 150.000 دج، لكن إذا كانت الخسارة جزئية يستحق المؤمن له تعويضا يتناسب مع نسبة الضرر اللاحق به في حدود مبلغ التأمين ودون أن يجاوزه.<sup>1</sup>

والواقع أن التأمين على المصلحة بما يعادل قيمتها الحقيقية يعد من الشروط الأساسية لالتزام المؤمن بتحمل مسؤولية التعويض ضمن سقف مبلغ التأمين<sup>2</sup>، ففي التأمين على البضائع أو التأمين على السفن فإنه من المعتاد من الناحية العملية أن قيمة المصلحة تتحدد عند إبرام عقد التأمين وتظل سارية طيلة المدة المتفق عليها ما لم يكن هناك غش أو تدليس يبطلها، وعند وقوع الخطر المؤمن منه ونظرا للصفة التعويضية التي يتمتع بها عقد التأمين البحري فينبغي تعويض المؤمن له في حدود ما هو متفق عليه وفقا لشروط العقد، من أجل إرجاعه إلى نفس الوضع الذي كان عليه قبل تحقق الخطر البحري المؤمن منه.<sup>3</sup>

#### الفقرة الثانية: التأمين على الشيء بأقل من قيمته وقاعدة التخفيض النسبي - Sous-assurance

قد يحدث أن تتجاوز القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد، وتلحق المؤمن له خسارة جراء ذلك، ويتحقق ذلك عند زيادة قيمة الأموال المؤمن عليها بعد إبرام العقد ولا يقوم المؤمن له بتغطيتها أو في حالة عدم التأمين على الشيء بكامل قيمته وذلك لدفع قسط أقل، وقد نصت الفقرة (أ) من المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه إذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، كان المؤمن ملزما بالتعويض في حالة الخسارة الكاملة بمبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها، أما في حالة الخسارة الجزئية فيدفع المؤمن مبلغ بنسبة قيمة المؤمن عليها منسوبا للقيمة الحقيقية.<sup>4</sup>

وقد نصت المادة 81 من قانون التأمين البحري الانجليزي على أنه "عندما يجري المؤمن له تأميننا بمبلغ أقل من القيمة القابلة للتأمين، أو في حالة الوثيقة المقومة بمبلغ أقل من تقييم الوثيقة، فيعد المؤمن له

1 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 526

2 - أ. بهاء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 746

3 - د. عبد الله سلامة، عصام الدين عمر، التأمين البحري أصوله العلمية والعملية، المرجع السابق، ص 43

4 - راجع نص المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

مؤمننا لنفسه فيما يخص الرصيد غير المؤمن،<sup>1</sup> وهذا ما ذهب إليه المشرع الفرنسي كذلك في نص المادة L172-10 من قانون التأمين والتي نصت على أنه عندما تكون القيمة المؤمن عليها أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها ما عدا حالة القيمة المقبولة، فيعتبر المؤمن له مؤمنا لنفسه بالنسبة للفارق.<sup>2</sup>

ويطلق على هذا النوع من التأمين تسمية التأمين الناقص أو التأمين البخس أو التأمين الجزئي، وهو لا يثير أية صعوبة في تحديد مقدار التعويض الذي يتوجب على المؤمن دفعه، فإذا هلكت الأموال المؤمن عليها هلاكاً كلياً بسبب الحادث، فإن المؤمن له لا يحصل إلا على المبلغ المتفق عليه في العقد،<sup>3</sup> والتعويض في هذه الحال لن يمثل إلا جزءاً من الضرر الذي لحق بالمؤمن له، وبالتالي يبقى عليه (المؤمن له) تحمل ما زاد عن مبلغ التأمين من أضرار، أما إذا كان هلاك الأموال المؤمن عليها جزئياً فلا يحصل المؤمن له عندئذ إلا على نسبة تعادل قيمة الضرر، وهو تعويض جزئي يمثل جزءاً من مبلغ التأمين يعادل نسبة الهلاك.<sup>4</sup>

وحالة التأمين الناقص في الواقع تفوت على المؤمن فرصة الحصول على أقساط تأمين مستحقة لو أن المؤمن له التزم بالتأمين على القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها بدلا من القيمة المصرح بها في العقد، لذلك كان لزاماً على المؤمن له أن يتحمل تبعه تأمينه بمبلغ أقل على أموال تساوي أكثر من مبلغ تأمينها، وهو بذلك يعد بمثابة مؤمنا لنفسه بنفسه على الفرق بين القيمة الحقيقية والقيمة المتفق عليها، وتبعاً لذلك لا يستطيع المؤمن تغطية كل الأضرار اللاحقة بالمؤمن له بقيمتها الحقيقية وقت تحققها،<sup>5</sup> لكن من الناحية العملية يكون قد أعاد المؤمن له إلى الوضعية التي كان عليها قبل تحقق الخطر المؤمن منه، غير أنه في بعض الحالات الخاصة بالتأمين البحري فقد يجبر المؤمن له على إبرام تأميناً بقيمة ناقصة كما في حالة

1 - نصت المادة 81 من قانون التأمين البحري الإنجليزي على ما يلي :

« Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance. »

2- Art. L172-10 C.ass.f « Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence »

3 - د. فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 376

4 - د. إبراهيم أبو النجاء، التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، 1993، ص 248

5 - أ. بهاء بيجج شكري، المرجع السابق، ص 750



اشتراط عدم تأمين جزء من السفينة وذلك بغرض ضمان حرص المؤمن له الالتزام بالحفاظ على قواعد السلامة والتقليل من احتمال التعرض للخطر.

والجدير بالملاحظة أنه في حالة الهلاك الجزئي عندما يكون التأمين ناقصا، يتم إعمال القاعدة المشهورة في التأمين والتي يطلق عليها قاعدة التخفيض النسبي، وكما هو معلوم في قواعد التأمين فإن مجال تطبيقها هو التأمين على الأشياء وبعض حالات التأمين من المسؤولية، وهذه القاعدة مفادها أن أداء المؤمن أو ما يدفعه للمؤمن له يتحدد بمبلغ يعادل النسبة بين مبلغ التأمين والقيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، ومعنى ذلك أن المؤمن لا يلتزم بتعويض الضرر الحاصل كاملا حتى ولو كان مبلغ التعويض أقل من مبلغ التأمين،<sup>1</sup> بل يحصل المؤمن له على تعويض متناسب بين مبلغ التأمين والقيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، كما لو أنه تم التأمين على البضاعة بقيمة 500.000 دج وقيمتها الحقيقية تساوي 700.000 دج وهلك نصف البضاعة، فلا يحصل المؤمن له على مبلغ 350.000 دج أي نصف ثمن البضاعة الحقيقي، ولكن بإعمال قاعدة التخفيض النسبي يكون حساب التعويض المستحق للمؤمن له كالتالي:  $350.000 \text{ دج} \times 500.000 \text{ دج} \div 700.000 \text{ دج} = 250.000 \text{ دج}$ ، فالظاهر في هذه الحالة أن المؤمن له في هذه الحالة يحصل على مبلغ تعويض قدره 250.000 دج، في حين يتحمل الفارق بين القيمة الحقيقية للبضاعة ومبلغ التأمين الذي دفعه للمؤمن أي  $350.000 \text{ دج} - 250.000 \text{ دج} = 100.000 \text{ دج}$ . فيعتبر المؤمن له وكأنه أمن لدى المؤمن بمبلغ 250.000 دج وأمن لدى نفسه بمبلغ 100.000 دج.

وقد برر بعض الفقهاء الأخذ بهذه القاعدة معتمدين في ذلك على أن المؤمن له عندما قام بالتأمين بمبلغ أقل من القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، إنما قصد الحصول على تعويض يعادل النسبة بين قيمة المال المؤمن عليه ومبلغ التأمين ويتحمل هو الباقي،<sup>2</sup> واستند آخرون على فكرة العدالة التي تقتضي ألا يتحمل المؤمن من الخطر إلا ما يقابله من قسط مدفوع، وفي حالة التأمين الناقص فإن القسط تحدد بناء على المبلغ المصرح به من قبل المؤمن له لا على أساس قيمة الشيء بأكمله، ولو عوض المؤمن له عند الخسارة الجزئية تعويضا كاملا في حدود مبلغ التأمين، فيعد ذلك بمثابة إثراء على حساب المؤمن.

1 - د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 210

2 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 166

لكن هذا لم يمنع البعض الآخر من توجيه انتقاد لهذه المبررات معتبرين أنها لا تستند على أساس قانوني سليم من ناحيتين:

**الأولى،** أن القول بتطبيق مبدأ التناسب بين التعويض والقسط غير سديد لأن القسط يقدر من الناحية الفنية على أساس قيمة مبلغ التأمين دون الأخذ في الاعتبار لقيمة الأموال المؤمن عليها، وهذا يترتب عليه غبن يقع على المؤمن له.

**الثانية،** أن القول بأن قاعدة التخفيض النسبي هي تطبيق لمبدأ التعويض في التأمين على الأشياء غير صائب، لأن مبدأ التعويض في التأمين على الأشياء يتم تعويض المؤمن له عما يصيب ذمته المالية فعلا، لكن في حدود مبلغ التأمين وليس القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها.<sup>1</sup>

هذا وقد رأى الأستاذ عبد الرزاق السنهوري أنه لإنفاذ قاعدة النسبية يجب توافر ثلاث شروط هي:

**الشرط الأول:** أن تكون قيمة الأموال المؤمن عليها مقومة أو قابلة للتقويم، كما في التأمين على شيء معين، فتعتبر القيمة المؤمن عليها مقومة أو قابلة للتقويم، كالتأمين على البضائع أو التأمين على السفينة، إذ تقدر قيمتها ابتداءً بموجب وثيقة تأمين مقومة، أو يمكن تقدير قيمتها في حالة الوثيقة غير المقومة.

**الشرط الثاني:** أن يكون التأمين ناقص، أي أن يكون مبلغ التأمين أقل من قيمة الأموال المؤمن عليها سواء كانت مقومة أو قابلة للتقويم وذلك عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه، ومهما كان سبب تفاوت قيمة الأموال المؤمن عليها مع مبلغ التعويض، سواء قصد المؤمن له التأمين بأقل مبلغ أو ارتفعت قيمة الأموال المؤمن عليها بعد العقد.

**الشرط الثالث:** أن يتحقق الخطر البحري جزئياً، إذ لا يتقاضى المؤمن له إلا نسبة محددة من التعويض تعادل نسبة الضرر اللاحق به، مع أن التأمين على الشيء بأقل من قيمته ولو تحقق الهلاك كلياً

<sup>1</sup> - د. محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص 302، راجع كذلك د. أحمد شرف الدين أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 168، وراجع أيضاً د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 368

وتلقي المؤمن مبلغ التأمين يعد قد تلقى تعويضا يتناسب مع ما هلك وفي ذلك إعمال لقادة النسبية بصورة مستترة.<sup>1</sup>

والغالب في التأمين البحري أن يتم التأمين على السفينة بقيمتها الحقيقية أو المتفق عليها في وثيقة التأمين وهي في العادة وثيقة تأمين مقومة أو قيمية، وبالتالي تستبعد هذه القاعدة من العمل، غير أنه في التأمين على البضائع يمكن تطبيق هذه القاعدة متى كانت القيمة الحقيقية تفوق القيمة المتفق عليها في العقد بين المؤمن والمؤمن له،<sup>2</sup> كما أنه يتم بهذه القاعدة في حالة الخسائر البحرية المشتركة،<sup>3</sup> ومع ذلك كله لا تعد هذه القاعدة في الغالب من قواعد النظام العام، وبذلك يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها وتعويض المؤمن له تعويضا كاملا عن الخسارة الجزئية في حدود مبلغ التأمين، بشرط إدراج هذا الاتفاق في العقد.<sup>4</sup>

بقي أن نشير إلى أنه قد يعمد المؤمن له في حالة التأمين على الأموال بأقل من قيمتها إلى إبرام تأمين آخر لدى مؤمن آخر على الفارق بين القيمة الحقيقية والقيمة المؤمن عليها لدى المؤمن الأول، وهو يعد تأميننا منفصلا ومستقلا بذاته، فيتحمل المؤمن الأول تعويض الضرر الكامل متى كان الهلاك كلياً، في حين يتحمل المؤمن الثاني التعويض في حدود مبلغ التأمين أي فارق القيمة المؤمن عليها لديه، وبذلك يضمن المؤمن له تعويضا كاملا عن كل خسائره. لذلك يعتبر الفقه أن التقويم الأول هو المعتمد بين المؤمن والمؤمن له، لكن عندما يكون أقل من القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، فإنه يسمح للمؤمن له بتغطية الفارق بتأمين ثان، وفي هذه الحالة لا نكون بصدد تأمين متعدد أو مزدوج بل بصدد تأمينين متتاليين كل منهما مستقل عن الآخر، وكل واحد منهما يغطي جزء من القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها.<sup>5</sup>

1 - د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجزائري، ج7، مع2، المرجع السابق، ص 1637 وما بعدها.

2 - د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 80

3 - د. حسين يوسف غنيم، المرجع السابق، ص 532

4 - د. محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، المرجع السابق، 234

5 - Emile CAUVET, Traité des assurances maritimes, Tome Premier, Larose Libraire-éditeur, 1879, p 409,349

## الفقرة الثالثة: التأمين على الشيء بأكثر من قيمته (التأمين الزائد) Sur assurance

يقوم عقد التأمين البحري على مبدأ التساوي بين مبلغ التأمين وقيمة الأموال المؤمن عليها، لكن قد يعتمد المؤمن له إلى إبرام عدة عقود تأمين تؤدي في مجموعها إلى تجاوز قيمة الأموال المؤمن عليها،<sup>1</sup> أو يبرم عقد تأمين واحد يتضمن مبالغة في تقدير الأموال المؤمن عليها بقيمة تفوق قيمتها الحقيقية، وبناء على أن عقد التأمين البحري من العقود التي تمتاز بالصفة التعويضية لذلك ينبغي ألا يتجاوز مقدار الضرر الذي لحق المؤمن له، ولا يجوز للمؤمن له أن يبرم تأميناً بمبلغ يزيد عن قيمة الأموال المؤمن عليها، وهو ما يعبر عنه بالتأمين الزائد أو تأمين المغالاة،<sup>2</sup> وقد تطرق المشرع الجزائري إلى هذا النوع من التأمين في الفقرة الثانية من المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي نصت على أنه "عندما تضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين كما هي معرفة سابقاً، لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة".

ولعل السبب وراء منع أغلب المشرعين لهذا النوع من المغالاة هو الضرر الذي يلحق بالمؤمن وبالتالي سير مؤسسات التأمين عموماً لارتباطها بمؤمنين آخرين وهو ما يؤدي في النهاية إلى الإخلال بالنظام العام،<sup>3</sup> وقد تنتج المغالاة في تقويم الأموال المؤمن عليها عند إبرام عقد تأمين واحد بسبب خطأ يقع فيه المؤمن له بحسن نية أي عن غير قصد منه، كما يمكن أن تكون نتيجة غش أو تدليس مما يجعلها مستندة إلى سوء نية لدى المؤمن له، لذلك سوف نميز بين حالتان مرتبطتان بالتأمين المبالغ فيه وهي حالة المبالغة في تقويم الأموال المؤمن عليها بحسن نية، وحالة المبالغة في تقويم الأموال المؤمن عليها بسوء نية وذلك في النقطتين الموالتين:

## أولاً: المبالغة في التقويم بحسن نية (المغالاة غير التدليسية)

من المبادئ الأساسية لعقد التأمين عموماً والتأمين البحري خصوصاً مبدأ حسن النية، الذي ينبغي أن يتوفر في كل من المؤمن والمؤمن له، فالمؤمن يلتزم بحسن تنفيذ عقد التأمين من خلال ضمانه للأخطار

1 - د. محمد شريف عبد الرحمان، عقد التأمين، المرجع السابق، ص 393

2 - د. محمد حسن قاسم، القانون المدني، المرجع السابق، ص 587

3 - البشير زهرة، التأمين البري، دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين، دار بوسلامة للطباعة والنشر تونس 1975، ص 157

المؤمن منها بتعويضها، والمؤمن له يجب أن يكون حسن النية في الإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه وذلك قبل انعقاد العقد،<sup>1</sup> ويظهر مبدأ حسن النية بوضوح في تقدير قيمة الأموال المؤمن عليها عند إبرام العقد، لكن قد يحدث أن يقدر المؤمن له وبحسن نية أو غلط الأموال المؤمن عليها بأكثر من قيمتها الحقيقية، وفي هذه الحالة لا يكون المؤمن ملزماً إلا بدفع قيمة الضرر الفعلي الذي لحق بالمؤمن له، ويكون عقد التأمين البحري صحيحاً في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وباطلاً بالنسبة إلى المقدار الزائد.<sup>2</sup>

واستناداً إلى أحكام الفقرة الثانية من المادة 31 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي نصت على أنه " وإذا كانت المبالغة صادرة عن حسن نية، يحتفظ المؤمن بالأقساط المستحقة ويعدل الأقساط المنتظرة"<sup>3</sup>، فإن المشرع الجزائري يكون قد رتب حكماً على صحة عقد التأمين المبني على المبالغة بحسن نية من جانب المؤمن له مع احتفاظ المؤمن بالأقساط التي سبق دفعها دون زيادة فيها، لكن مع تعديل في قيمة الأقساط اللاحقة، وهذا يتناسب مع ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 105 من نفس الأمر والتي سبق الإشارة إليها والتي قضت بأن يقوم المؤمن بدفع مبلغ تعويض في حدود القيمة القابلة للتأمين عندما يكون مبلغ المؤمن عليه أعلى من قيمة الأموال المؤمن عليها.<sup>4</sup>

1 - د. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، المرجع السابق، ص 400

2- د. فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 375. أنظر أيضاً د. مصطفى كمال طه ود. وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 89

3 - هذا يتوافق مع ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في قانون التأمين من خلال الفقرة الثانية لنص المادة L121-3 التي نصت على مايلي:

« S'il n'y a eu ni dol ni fraude, le contrat est valable, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur réelle des objets assurés et l'assureur n'a pas droit aux primes pour l'excédent. Seules les primes échues lui restent définitivement acquises, ainsi que la prime de l'année courante quand elle est à terme échu. »

4 - وهو نفس الحكم الذي أورده المشرع الفرنسي في نص المادة L172-7 إذ اعتبر أنه و في حال غياب الغش فإن عقد التأمين يبقى سارياً في حدود القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها و القيمة المقبولة بالنسبة لكامل مبلغ التأمين:

« En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée. »

والملاحظ أن المشرع الإنجليزي تحدث لم يفرد للتأمين الزائد نصاً خاصاً به كما هو معتاد، لكنه تحدث عنه في نص المادة 32 من قانون التأمين البحري عند تطرقه للتأمين المتعدد إذ نصت على أنه " عندما تبرم وثيقتنا تأمين من قبل المؤمن أو من ينوب عنه وذلك على نفس المخاطرة أو المصلحة أو جزء منها، وكانت قيمة مبلغ التأمين تتجاوز التعويض المسموح به بموجب هذا القانون، نكون بصدد تأمين زائد ناتج عن تأمين مزدوج"

ويتضح من ذلك أنه إذا اكتشفت المبالغة في قيمة الأشياء قبل تحقق الخطر البحري المؤمن منه، أي أثناء سريان العقد فإنه يتم تخفيض القسط بما يتناسب مع القيمة الحقيقية أو القيمة القابلة للتأمين، أما إذا اكتشفت المبالغة في تقدير قيمة الأموال المؤمن عليها بعد تحقق الخطر المؤمن منه فلا يدفع المؤمن إلا ما يتناسب مع القيمة الحقيقية أو القيمة القابلة للتأمين مع احتفاظه بالأقساط المدفوعة، ولا يعتبر في هذه الحالة مثيراً على حساب المؤمن له.<sup>1</sup>

وقد يتحقق التأمين المبالغ فيه أو الزائد عن القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها عن غير قصد من المؤمن له، كما هو الحال بالنسبة لانخفاض القيمة التجارية لتلك الأموال بعد انعقاد عقد التأمين البحري، كإنخفاض قيمة البضائع عند تفرغها في ميناء الوصول، وهنا يتحدد مقياس التعويض عن الخسارة الكلية بمقدار القيمة القابلة للتأمين أي ثمن شراء البضائع المؤمن عليها مضافاً إليه النفقات الثانوية والفائدة المرجوة، ومقياس التعويض في الخسارة الجزئية يتحدد بنسبة الجزء المفقود بالنسبة للقيمة القابلة للتأمين منسوبة للقيمة الكاملة، وفي حالة التلف يتحدد مقدار الضرر بمقدار الفرق بين قيمة البضائع سالمة وقيمتها الإجمالية متضررة في زمان ومكان الوصول،<sup>2</sup> وبالتالي لا تثير مسألة التأمين الزائد بالنسبة للبضائع أي إشكال طالما أن التعويض يتحدد وفقاً للمعايير السابقة والذي لا يتعدى القيمة القابلة للتأمين.

أما في حالة التأمين الزائد بالنسبة للقيمة الحقيقية في التأمين على السفينة، فإن انخفاض قيمتها أثناء مدة سريان العقد لأي سبب كان مقارنة بمبلغ التأمين عليها، كما لو تضررت نتيجة حادث غير مؤمن منه أو انخفضت قيمتها بسبب عوامل تجارية، فإن الغالب هو أن يتم التأمين عليها بموجب وثيقة تأمين مقومة بمبلغ يتفق عليه المؤمن و المؤمن له آخذين في الحسبان كل تلك الظروف التي قد تجعل من التأمين عليها يبدو زائداً على قيمتها الحقيقية أو المتفق عليها، وبالتالي لا صعوبة في تحديد مبلغ التعويض المناسب، إلا إذا ثبت غش المؤمن له أو تدليسه في التأمين عليها بأكثر من قيمتها الحقيقية أو القابلة للتأمين.<sup>3</sup>

1 - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 527

2 - راجع المادة 105 الفقرة الأولى من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 - أ. بهاء بيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 752

وقد اعتبر بعض الفقهاء أن المؤمن الذي سبق له قبول التقويم الزائد أو المبالغ فيه، إنما يملك المطالبة بإلغاء التأمين بالنسبة للزيادة في القيمة إلا أنه لا يستطيع التملص من الالتزام بدفع التعويض،<sup>1</sup> والخطأ في تقدير الأموال المؤمن عليها من قبل المؤمن له ومبالغته بحسن نية تجعله يتحمل قسطا مرتفعا نتيجة لهذا التقدير المغالى فيه، لذلك لا يسترد شيئا مما دفع من الأقساط، ولا يعتبر المؤمن قد أثرى بلا سبب في مثل هذه الحالة لأن الخطأ صادر من صاحب المصلحة التأمينية، ولكن يقع تعديلا فيما تبقى من أقساط مستحقة يتم تقديرها وفقا لقيمة المال المؤمن عليه الحقيقية أو المقبولة والتي يتفق عليها المؤمن والمؤمن له من جديد، وفي كل الأحوال لم يرتب المشرع البطلان كجزاء على المبالغة في تقدير الأموال المؤمن عليها متى تثبتت حسن نية المؤمن له وفقا لما جاء في الفقرة الثانية من المادة 31 المشار إليها، لكنه استوجب فقط تعديل ما تبقى من أقساط منتظرة، والتعديل هنا بمعنى تخفيض قسط أو أقساط التأمين كنتيجة حتمية لإعادة تقدير قيمة المال أو الأموال المؤمن عليها،<sup>2</sup> إذ لا يعقل أن تبقى قيمة القسط هي ذاتها على الرغم من اكتشاف المبالغة في التقدير، لكن في نفس الوقت يعتبر احتفاظ المؤمن بالأقساط المدفوعة رغم ارتفاعها مقارنة بالقسط المقابل للقيمة الحقيقية أو القيمة المقبولة للأموال المؤمن عليها بمثابة تعويض للمؤمن عن المغالاة في التقويم طالما أن الخطأ لم يكن صادرا منه.

### ثانيا: المبالغة في التقويم بسوء نية (المغالاة التدليسية)

على عكس ما رأيناه في الحالة السابقة التي قد تقع فيها المبالغة بحسن نية، فإنه قد يتعمد المؤمن له وعن سوء نية المبالغة في تقدير الأموال المؤمن عليها، وذلك بغرض الاستفادة من التأمين في حالة تحقق الخطر البحري المؤمن منه على حساب المؤمن، فإن ذلك يتعارض ولا شك مع مبدأ حسن النية في التأمين، وعليه فإن العقد يكون معرضا للبطلان، الذي قرره المشرع بموجب الفقرة الأولى من نص المادة 31 من الأمر 07-95 لفائدة المؤمن "عندما يببالغ المؤمن عن سوء نية في تقدير قيمة المال المؤمن عليه، يجوز للمؤمن المطالبة بإلغاء العقد والاحتفاظ بالقسط المدفوع".

<sup>1</sup> - Lyon-Caen et Renault, Traité de droit maritime, op cit, p 204

<sup>2</sup> - د. يعقوب يوسف صرخوه، التأمين الزائد في القانون البحري الكويتي، مجلة الحقوق السنة السادسة عشرة، عدد 4 و3 سبتمبر-ديسمبر 1992، ص

ويظهر من خلال النص السالف الذكر أن المشرع جعل الأمر جوازيًا للمؤمن للمطالبة ببطلان العقد من عدمها، فإذا لم يطلب المؤمن بطلان العقد و بالتالي استمرار تغطية الأخطار المؤمن عليها بموجب عقد التأمين البحري كنا بصدد تطبيق الفقرة الثانية من المادة 104 التي اعتبرت أنه عندما يتضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة.<sup>1</sup>

ولا بد من الإشارة إلى أن التدليس أو الغش المقصود في التأمين الزائد أو المغالاة بسوء نية في تقدير المال المؤمن عليه، يختلف عنه في القواعد العامة الذي يقصد به إيهام الشخص بغير الحقيقة بغرض دفعه للتعاقد باستعمال طرق احتيالية سواء كانت صادرة من المتعاقد نفسه أو من نائبه وأن يكون التدليس هو الدافع إلى التعاقد،<sup>2</sup> وبالنسبة لعقد التأمين البحري فيما يخص التصريح بقيمة الأموال المؤمن عليها، فيكون كذب المؤمن له حول القيمة أو عدم إدلائه بالبيانات الصحيحة حول المال المؤمن عليه والتي قد تجعل المؤمن يقدر المال المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية أو المقبولة، كأن يقدم فواتير أو مستندات مزيفة الأمر الذي يدفع بالمؤمن إلى تصديقه والاطمئنان لتصريحاته وبياناته حول قيمة السفينة أو البضاعة، وفي ذلك إخلال من جانب المؤمن له بمبدأ الثقة ومنتهى حسن النية الذي يعد من أساسيات عقد التأمين البحري والذي يجب أن يبقى مستمرا منذ تكوين العقد وحتى نهايته،<sup>3</sup> لذلك ألقى المشرع على عاتق المؤمن له التزاما إيجابيا بأن يدلي للمؤمن بكل البيانات التي تمكنه من تكوين رأي صحيح حول القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها.

والبطلان المقرر لصالح المؤمن إنما مرده إلى أن البيانات والتقديرات الصحيحة لا تتوافر إلا لطرف واحد غالبا هو المؤمن له، وبذلك لا يكون المؤمن في مركز متساو ومتكافئ من حيث البيانات التي يستند إليها المؤمن له في التصريح بقيمة الأموال المؤمن عليها، وتقدير القسط بناء عليها، من أجل ذلك أوجب

1 - راجع الفقرة الثانية من المادة 104 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 - د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مج1، المرجع السابق، ص 342 وما يليها.

3 - د. يعقوب يوسف صرخوه، التأمين الزائد، المرجع السابق، ص 85



المشرع على المؤمن له أن يدلي بجميع البيانات التي لديه أو التي يجب عليه معرفتها بحكم صلته بالمال المؤمن عليه معرفة قيمته الحقيقية وتقدير القسط المناسب لها.<sup>1</sup>

وما دام أن البطلان تقرر لمصلحة المؤمن وفقا لنص الفقرة الأولى من المادة 31 المشار إليها سابقا ، فإن ذلك يعني أن المشرع افترض أن يقع سوء النية دائما من قبل المؤمن له، لذلك أجاز للمؤمن إذا رأى ضرورة لطلب البطلان المطالبة به، لكنه لم يعط المؤمن له هذا الحق في حالة صدور سوء النية أو الغش من جانب المؤمن، هذا إلى جانب أن إسناد حق إبطال العقد للمؤمن دون المؤمن له يجعل الأمر يبدو على أنه حماية لرضاء المؤمن من غش وتدليس المؤمن له ولمنع الأخير من الإثراء على حساب مؤمنه أو السعي إلى تحقيق الخطر المؤمن منه بهدف الحصول على مبلغ التأمين، كما أن جعل البطلان أمرا جوازيا للمؤمن لا يجعله من النظام العام وبالتالي لا يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها.<sup>2</sup>

ويرى بعض الفقه أنه لا يشترط أن يقوم المؤمن له بوسائل و طرق احتيالية لدفع المؤمن لإبرام عقد التأمين وفقا للقيمة المقدرة من قبل المؤمن له أو المقبولة من كليهما، بل يكفي أن يثبت المؤمن أن المؤمن له بالغ في تقدير المال المؤمن عليه بهدف الحصول على تعويض أعلى من قيمة الشيء الحقيقية فيتقرر البطلان لمصلحته،<sup>3</sup> ويرى الفقيه Danjon أنه من غير المقبول أن يلزم المؤمن له بدفع القسط في الوقت الذي يكون المؤمن قد مارس حقه في إبطال عقد التأمين،<sup>4</sup> أما الفقيه Ripert فيرى أن الأساس الذي يستند إليه مطالبة المؤمن بإبطال العقد بسبب الغش هو عدم مشروعية السبب.<sup>5</sup>

لكن ما يثير الانتباه أن المشرع الجزائري لم يشر إلى حالة الغش الواقع من المؤمن، فبالرجوع إلى نص المادة 31 نجد أنها تضمنت خطأ في الكتابة فبدلا من كلمة المؤمن التي وردت في النص والتي كان يقصد بها "المؤمن له"، وهذا ما يستشف من سياق النص "... يجوز للمؤمن المطالبة بإلغاء العقد..."، وهذا

1 - د. السيد أبو الفتوح حفناوي، الإثبات في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 229

2 - د. يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص 91

3 - د. مصطفى كمال طه، د. وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 87

4 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 539

5 - Ripert G, Droit maritime, op cit , p544

الخطأ في الكتابة يؤكد النص باللغة الفرنسية،<sup>1</sup> لكن السؤال الذي يطرح ما هو الحال بالنسبة للغش الصادر من المؤمن؟

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى حالة الغش الصادر من المؤمن نفسه، وهو ما رأيناه من خلال النص السابق، وذلك على خلاف المشرع الذي أورد نصا ساوى فيه بين التدليس أو الغش أيا كان الطرف الذي صدر عنه سواء كان المؤمن أو المؤمن له وهو ما أورده في الفقرة الأولى من نص المادة L121-3 من قانون التأمين،<sup>2</sup> والتي اعتبر فيها أن التأمين المبرم بقيمة أعلى من قيمة الشيء المؤمن عليه، وفي حالة وجود تدليس أو غش من أحد الأطراف، فإن للطرف الآخر أن يطلب إبطال العقد و المطالبة بالأضرار.

ومن خلال هذا النص الذي جاء به المشرع الفرنسي في قانون التأمين خلق نوعا من التوازن في مسألة المبالغة في تقييم الأشياء المؤمن عليها، والتي قد تكون صادرة من المؤمن أو المؤمن له، وفي كلتا الحالتين رتب حكما عاما يمكن من خلاله لأي طرف متضرر من التأمين المبالغ فيه بغش أو تدليس من طلب إبطال العقد والمطالبة بالتعويض، وبذلك يكون المشرع الفرنسي قد تنبه إلى إمكانية لجوء المؤمن للغش أو التدليس لتحصيل أقساط تأمين مرتفعة وفقا للقيمة المبالغ فيها على الرغم من علمه بذلك، وبالتالي لا يستخدم حقه في إبطال العقد إلا عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه، أما في حالة وصول الأموال المؤمن عليها سالمة فتقتضي مصلحته عندئذ الإبقاء على التقدير المبالغ فيه للحصول على الأقساط المرتفعة القيمة.

أما مذهب المشرع الانجليزي في هذا الشأن، فقد اعتبر القيمة الواردة في وثيقة التأمين المقومة نهائية ولا يمكن الاعتراض على التقييم الوارد فيها إلا إذا كان سببا في بطلانها، وتوجد ثلاث حالات تؤدي فيها المبالغة في تقييم الأشياء المؤمن عليها لإبطال وثيقة التأمين:

<sup>1</sup> - Art. 31 C.ass.A al.1 « Lorsqu'un assuré a, de mauvaise foi, surestimé la valeur du bien assuré, l'assureur est en droit de demander la nullité du contrat et de conserver la prime payée. »

<sup>2</sup>- Art. L121-3 C.ass.F al.1 « Lorsqu'un contrat d'assurance a été consenti pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée, s'il y a eu dol ou fraude de l'une des parties, l'autre partie peut en demander la nullité et réclamer, en outre, des dommages et intérêts. »

**الحالة الأولى:** أكدت المادة 27 الفقرة الثالثة من قانون التأمين البحري الانجليزي "مع مراعاة أحكام هذا القانون، وفي غياب الغش تكون القيمة المضمونة والمحددة في الوثيقة بين المؤمن والمؤمن له نهائية بالنسبة للقيمة القابلة للتأمين، سواء كانت الخسارة كلية أو جزئية"<sup>1</sup>، واستنادا إلى المادة 17 من نفس القانون فإن عقد التأمين البحري مبني على حسن النية، فإذا لم يراع هذا المبدأ من أحد الطرفين، جاز للطرف الآخر إبطال العقد<sup>2</sup>، وبالتالي في حالة المبالغة بسوء نية من أحد الأطراف يجوز المطالبة بإبطاله، وقد أكد القضاء الانجليزي في قضية مطروحة عليه أن القيمة الحقيقية للبضاعة الموجودة على ظهر السفينة كانت أقل من التقييم الوارد في وثيقة التأمين، وقد أقيم الدليل على أن الفواتير المقدمة من المؤمن له صورية من أجل خداع المؤمنين، وعليه قضى ببطلان وثيقة التأمين.<sup>3</sup>

**الحالة الثانية:** عندما تكون القيمة الحقيقية للمصلحة المؤمن عليها ضئيلة جدا مقارنة بتقومها، فإن هذه المبالغة تعد من قبيل المقامرة، فتعتبر وثيقة التأمين باطلة لمخالفتها للنظام العام، وذلك لانتفاء المصلحة المشروعة في عقود المقامرة.

**الحالة الثالثة:** عندما تؤدي المبالغة في تقييم الأشياء المؤمن عليها من قبل المؤمن له إلى تغيير طبيعة المخاطرة البحرية من مخاطرة عادية إلى مخاطرة تتصف بالمضاربة، إذ تعتبر واقعة مادية ينبغي للمؤمن له إطلاع المؤمن عليها فتكون وثيقة التأمين باطلة ولو لم يتم إثبات سوء نية المؤمن له. وتبعا لذلك يكون المشرع الانجليزي قد أعطى أهمية بالغة للقيمة الحقيقية أو المتفق عليها في وثيقة التأمين يجعلها نهائية وحاسمة ما لم تؤد المبالغة في التقدير إلى بطلان الوثيقة ذاتها.<sup>4</sup>

1 - نص الفقرة الثالثة من المادة 27 من قانون التأمين البحري الانجليزي:

« Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial. »

2 - نصت المادة 17 من قانون التأمين البحري الانجليزي على ما يلي:

« A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party. »

3 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 543

4 - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 544

ومما لا شك فيه أن يقع عبء إثبات سوء النية على من يدعيه وحتى يقيم المؤمن الدليل على سوء نية المؤمن له يعد هذا الأخير حسن النية، وقد رأى بعضهم أنه متى قدم المؤمن الدليل على الكتمان كان للمحكمة أن تقرر دون رقابة عليها من محكمة النقض ما إذا كان لكتمان أثر في تقدير المؤمن،<sup>1</sup> والإثبات هنا جائز بكافة وسائل الإثبات تطبيقاً لقاعدة الإثبات المفتوح في القانون التجاري ولا يكفي استنتاج الغش أو التدليس من مجرد المبالغة في تقييم الأموال المؤمن عليها بغير قيمتها الحقيقية أو المقبولة، بل لابد أن تقتزن المبالغة بظروف تجعلها قرينة قاطعة في دلالتها على تعمد الغش والتدليس لدفع المؤمن لإبرام عقد التأمين البحري وفقاً للتقدير المبالغ فيه المصرح به من قبل المؤمن له.<sup>2</sup>

وعلى ذلك يمكن القول أنه في حالة المبالغة في تقدير الأموال المؤمن عليها بحسن نية، فإنه يجب على المؤمن إثبات الضرر، أما في حالة المبالغة في التقييم بسوء نية، فإن الضرر مفترض وبالتالي لا يلزم المؤمن إثباته، وفي كل الأحوال سواء المبالغة بحسن نية أو بسوء نية فإن المشرع الجزائري حدد سقفاً لقيمة التعويض لا يتعدى القيمة المعدلة، وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من نص المادة 31 من الأمر 95-07 "وفي جميع الحالات لا يمكن أن يتجاوز التعويض القيمة المعدلة"، والقيمة المعدلة هي التي يقوم المؤمن بتقدير الأقساط المناسبة لها، وهي في الغالب قيمة يتفق عليها مع المؤمن له أي تكون مقبولة للطرفين.

يبقى أن نطرح السؤال التالي: ما هو مقدار الزيادة في قيمة الأموال المؤمن عليها التي يمكن اعتبارها بمثابة مبالغة تؤدي إلى البطلان؟

في الواقع لا يوجد معيار محدد للقول بأن هذه الزيادة تشكل تقويماً مبالغاً فيه يؤدي لبطلان العقد أو أن قيمة أخرى لا تؤدي للبطلان، لذلك تبقى هذه المسألة من الأمور التي يكون لقاضي الموضوع سلطة تقديرية فيها.<sup>3</sup>

غير أن الملاحظ بخصوص حالة تعمد المؤمن له تقييم الأموال المؤمن عليها بطريقة مبالغ فيها وبأكثر من قيمتها الحقيقية أو المقبولة وتقرير البطلان لفائدة المؤمن، لا يخلو من إرهاب كاهل المؤمن له

1 - د. علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، المرجع السابق، ص 327

2 - د. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، المرجع السابق، ص 78

3 - علا عبد الحفيظ نويران المهيزات، المرجع السابق، ص 105

متى كان المؤمن عالماً وقت التعاقد أو أثناء تنفيذ العقد بالقيمة الحقيقية أو المقبولة للأموال المؤمن عليها، ومع ذلك أبقى على العقد إلى غاية وصول الأموال المؤمن عليها سالمة سواء كانت سفينة أو بضائع، وذلك بهدف استحقاق على الأقساط المدفوعة على التقدير المبالغ فيه والتي ولا شك أنها أقساط تساوي أكثر من تلك التي كان سيحصل عليها لو أنه أمن على الأشياء بقيمتها الحقيقية أو المقبولة أو أعلم المؤمن له بأنه تقديره مبالغ فيه.

كما أنه بإمكان المؤمن في وقتنا الحالي بما يتوفر لديه من إمكانيات مادية وفنية ومعلوماتية وخبراء باعتباره يقوم بعملية التأمين بوصفه محترفاً ما يمكنه من معرفة ما إذا كانت قيمة الأموال المؤمن عليها والمصرح بها من قبل المؤمن له حقيقية أو مبالغ فيها، وهذا من شأنه أن يجعل البطلان محجفاً في حق المؤمن له، بل ينبغي أن يكون هناك نوع من التوازن في هذا الشأن كجعل البطلان يتقرر متى ثبت أنه لم يكن بمقدور المؤمن معرفة القيمة الحقيقية ولو بذل في ذلك عناية المؤمن الأكثر احترافاً، مع جعله بطلاناً مطلقاً يمكن أن تثيره المحكمة من تلقاء نفسها، وذلك منعا لتحاليل أياً من أطراف عقد التأمين البحري.

### الفرع الثاني: حالة تعدد التأمينات

سبق وأن رأينا أن حالة تعدد التأمينات تعتبر من حالات انعدام عنصر الخطر على غرار حالة الخطر الظني، وأن هذا الانعدام هو انعدام اقتصادي، وبرغم قيام الخطر فعليا من الناحيتين المادية والمعنوية ونظراً لتغطيته بتأمين سابق، فإنه ينعدم من الناحية الاقتصادية، إذ تنعدم الحاجة إلى الضمان طالما تمت تغطيته بتأمين سابق، كما رأينا المقصود بتعدد التأمينات، وقمنا بتفرقة عن بعض المفاهيم المشابهة له كإعادة التأمين وكثرة التأمينات والتأمين المشترك،<sup>1</sup> لذلك وبعد أن تعرضنا لحالة تعدد التأمينات كحالة مرتبطة بالخطر البحري المؤمن منه، فإننا نتطرق إليها في هذا الباب بوصفها حالة مرتبطة بالمصلحة في التأمين البحري، إذ يعمد المؤمن له إلى التأمين لدى مؤمنين متعددين على مصلحة تأمينية واحدة ومن خطر واحد وفي وقت واحد ومستوى واحد.<sup>2</sup>

1 - راجع المبحث الأول من الفصل الثاني من الباب الأول

2 - د. شريف عبد الرحمان، عقد التأمين، المرجع السابق، ص 394

وإذا كان مفهوم التأمين المتعدد يقتضي أن يتم التأمين على المصلحة ذاتها والخطر نفسه بعقود تأمين مختلفة تتجاوز في مجموعها قيمة الشيء المؤمن عليه،<sup>1</sup> فإنه لا مجال للقول بوجود تأمين متعدد متى أبرم مالك السفينة ومستأجرها كل على حدا تأمين ضد المخاطر البحرية التي تتعرض لها بمبليغي تأمين يغطي كلا منهما قيمتها الكلية ولو كانت المبالغ في مجموعها تفوق قيمة السفينة الحقيقية، كما أنه لا مجال للقول بالتأمين المتعدد إذا كان مجموع مبالغ التأمين معادلا أو أقل من قيمة الأموال المؤمن عليها، أو يؤمن المؤمن له على نفس الشيء لدى مؤمنين مختلفين يتحمل كل منهم جزءا من التعويض في حالة حدوث الخطر، كما هو الحال في تأمين السفن نظرا لارتفاع قيمتها، أو التأمين على الشيء بعدة عقود على أخطار مختلفة، كالتأمين على مخاطر البحرية المعتادة لدى مؤمن والتأمين على خطر الحريق أو القرصنة لدى مؤمن ثان أو التأمين على أخطار الحرب لدى مؤمن آخر،<sup>2</sup> إذ لا تعارض مع الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري في هذه الحال.<sup>3</sup> ولكي نكون بصدد تعدد التأمينات يقتضي الأمر توافر شروط هي:

**الشرط الأول،** هو أن يكون هناك عدة عقود تأمين مبرمة لفائدة نفس الشخص، كأن يجري المؤمن له عدة تأمينات مختلفة حول نفس المصلحة التأمينية، كتأمين الشاحن على البضاعة لدى مؤمنين مختلفين على نفس الخطر المؤمن عليه، أو قيام مجهز السفينة بتأمينها لدى مؤمنين متعددين على نفس الخطر.

**الشرط الثاني،** هو ينصب التأمين على المصلحة نفسها، كما لو تم التأمين على البضاعة لرحلة واحدة وعلى نفس الخطر لدى مؤمنين مختلفين بقيمة تفوق قيمتها الحقيقية.

**الشرط الثالث،** أن تغطي التأمينات المتعددة نفس الخطر الذي يضمنه كل المؤمنين، كأن يؤمن مالك البضاعة على هلاكها أو تلفها لدى أكثر من مؤمن وبقيمة تجاوز قيمتها الحقيقية عند تحقق الخطر، أو تأمين مالك السفينة لدى مؤمنين متعددين على خطر اصطدامها، بما يفوق قيمتها الحقيقية في حال اجتماع عقود التأمين.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Yvonne Lambert-Faivre, droit des assurances, 2eme édition, DALLOZ, 1977, p 251

<sup>2</sup> - Philippe Delebecque, Précis Droit maritime, 13eme edition 2014, Dalloz, p 789

<sup>3</sup> - د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 437

<sup>4</sup> - د. حسين يوسف غنايم، المرجع السابق، ص 567

**الشرط الرابع:** أن يتعدد المؤمنون على نفس الخطر وبكامل قيمة المال المؤمن عليه، فإذا ابرم مؤمن واحد عدة عقود تأمين فلا يعد ذلك تأميناً متعدداً.

**الشرط الخامس:** أن تغطي كل عقود التأمين المبرمة على نفس الخطر وفي نفس الفترة الزمنية. وعلى ذلك إذا قام المؤمن له بتجزئة المخاطر وتوزيعها على مؤمنين مختلفين وفي حدود القيمة الحقيقية والكلية للأموال المؤمن عليها، كأن يقوم بالتأمين على البضاعة بمبلغ 300.000 دج لدى مؤمن معين، ثم يتبين له خطأه في تقدير قيمتها الحقيقية التي تساوي 500.000 دج، فيؤمن على الفارق لدى مؤمن آخر لا يعتد ذلك من قبيل تعدد التأمينات، معنى ذلك نكون بصدد تعدد للتأمين كلما كان هناك أكثر من تأمين لدى أكثر من مؤمن وعلى نفس الخطر وفي نفس الوقت لتغطية الأموال المؤمن عليها وكان مجموع مبالغ التأمينات يتجاوز التعويض المسموح به قانوناً<sup>1</sup>.

وقد تطرق المشرع الجزائري إلى حالة التأمين المتعدد في التأمين البحري في الفقرة الأولى من المادة 107 من الأمر 95-07 التي نصت على أنه "إذا تعددت التأمينات المكتتبه دون أي غش لضمان مبلغ إجمالي يفوق القيمة القابلة للتأمين لنفس الشيء المؤمن عليه، لا تصح إلا إذا قام المؤمن له بإعلام المؤمن بذلك" ونصت الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه "يحدث كل تأمين آثاره حسب نسبة المبلغ الذي ينطبق عليه في حدود القيمة القابلة للتأمين للشيء المؤمن عليه".

كما أن المادة 33 من نفس الأمر والواردة ضمن الأحكام العامة لتأمين الأضرار نصت كذلك على التأمين المتعدد، غير أنه وقبل تعديلها لم يكن يفرق فيها بصفة واضحة بين حالتي حسن النية وسوءها لدى المؤمن له عند إبرامه لعقود تأمين متعددة<sup>2</sup>، لكن بعد تعديلها بموجب المادة الخامسة من القانون 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 نصت على ما يلي: "لا يحق لأي مؤمن له إلا اكتتاب تأمين واحد ومن نفس الطبيعة لنفس الخطر".

1 - د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 101

2 - كان نص المادة 33 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات محمرا على النحو الآتي: "لا يحق لأي مؤمن له اكتتاب تأمين واحد في نفس النوع و على نفس الخطر. وإذا تعددت عقود التأمينات لا يصح إلا العقد الأكثر ملائمة، غير انه إذا تبين أن ضمانات هذا التأمين غير كافية تتم في حدود المال المؤمن عليه بوثائق التأمينات الأخرى المكتتبه عن المال نفسه"

وفي حالة حسن النية، إذا تعددت عقود التأمين، ينتج كل واحد منها آثاره تناسبا مع المبلغ الذي يطبق عليه في حدود القيمة الكلية للشيء المؤمن.

يؤدي اكتتاب عدة عقود تأمين لنفس الخطر بنية الغش، إلى بطلان هذه العقود".

وعليه وتبعاً لما تقدم سوف نتطرق في هذا الفرع الأخير من هذه الرسالة إلى حالتين بارزتين تطرق لهما المشرع ألا وهما حالة التأمين المتعدد بحسن نية (الفقرة الأولى) وحالة التأمين المتعدد بنية الغش أي بسوء نية (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: حالة تعدد عقود التأمين المستند إلى حسن النية

من خلال الفقرة الثانية من نص المادة 33 المشار إليها أعلاه يكون المشرع الجزائري قد أجاز تعدد التأمينات وتكون كل العقود منتجة لآثارها بشرط أن يكون التعويض متناسبا مع المبلغ الذي يطبق عليه وذلك في حدود القيمة الكلية للشيء المؤمن، والغاية من ذلك أن التأمين وإن كان عقدا تعويضيا يجب أن يغطي الخسائر اللاحقة بالمؤمن له متى تحقق الخطر البحري المؤمن منه، فإنه لا ينبغي أن يتحول إلى وسيلة لإثراء المؤمن له<sup>1</sup> من خلال عقده لتأمينات متعددة على خطر واحد على حساب المؤمن.

لكن تعدد التأمينات وبخاصة في حالة حسن النية يثير نوعاً من التساؤل المنطقي حول كيفية اعتبار المؤمن له حسن النية في حين أنه أبرم تأميناً على المال المؤمن عليه بقيمة تفوق قيمته الحقيقية؟

في الواقع العملي قد يلجأ المؤمن له إذا كان مالكا للبضاعة إلى التأمين عليها وبكامل قيمتها من خطر معين، ثم يقوم الوكيل بالعمولة بالتأمين عليها على ذات الخطر وفي نفس المدة وبكامل قيمتها دون أن يكون له علم بالتأمين الذي سبق وأبرمه المالك،<sup>2</sup> أو يقوم مالك السفينة بالتأمين عليها ثم يعقد تأميناً آخر على أجزائها، وهو ما يجعلنا بصدد حالة تأمين متعدد على اعتبار أن التأمين الأول يغطي نفقات التجهيز<sup>3</sup> وكذلك التأمين الثاني المتعلق بالأجرة الإجمالية.

<sup>1</sup> - René RODIERE, droit maritime, op cit , p 396

<sup>2</sup> - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 483

<sup>3</sup> - René RODIERE, Droit maritime, Dalloz 1963, p 400



وقد تؤدي كذلك حالة التأمين المتعدد المستند إلى حسن نية المؤمن له إلى حدوث تنازع حول مسألة كيفية تسوية هذه التأمينات المتعددة على خطر واحد، فاختلقت الآراء حول ذلك، فمنهم من يرى أنه مادام التأمين الأول يغطي القيمة الكاملة والحقيقية للمصلحة المؤمن عليها، فإن باقي العقود التي تلي العقد الأول لا جدوى منها وتكون باطلة لانعدام المصلحة المؤمن عليها، أما إذا اقتصر تغطية التأمين الأول على جزء من قيمة الأموال المؤمن عليها فهنا ينتج كل عقد آثاره في تغطية باقي قيمة للمصلحة المؤمن عليها في حدود القيمة الكلية عند تطبيق كل العقود.<sup>1</sup>

في حين رأى آخرون أنه لا جدوى من إبطال عقود التأمين المتعددة مادام أن المؤمن له لن يأخذ أكثر من التعويض المسموح به قانوناً، لذلك فإن كل عقود التأمين تبقى صحيحة ومنتجة لآثارها مع توزيع التعويض بين المؤمنين كل بحسب نسبة مبلغ تأمينه دون أن يتجاوز مجموع ما يحصل عليه المؤمن له من تعويضات قيمة الضرر اللاحق به، ولكن ما ينبغي منعه في التأمين المتعدد هو حصول المؤمن له على تعويض يجاوز الضرر اللاحق به،<sup>2</sup> والقاعدة في توزيع القدر المستحق من التعويض لفائدة المؤمن له هو مبلغ يعادل قيمة الضرر بما لا يجاوز قيمة الأموال المؤمن عليها وقت الحادث، وتطبق هذه القاعدة سواء رجع المؤمن له على أحد المؤمنين أم رجع عليهم مجتمعين.<sup>3</sup>

وإذا كان تقويم الأموال المؤمن عليها كما رأينا يتوزع بين ثلاث حالات، فحالة تعدد التأمينات بحسن نية تجعلنا نقف أمام حالتين:

**الأولى** تتعلق بحالة تساوي القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه لمجموع مبالغ التأمينات المتعددة، وذلك عندما يتم إبرام عقود تأمين متعددة لتغطية نفس المصلحة ومن قبل نفس الشخص ضد نفس الخطر لدى أكثر من مؤمن دون أن تتجاوز قيمة مبالغ التأمين القيمة الكلية للمال المؤمن عليه،<sup>4</sup> كالتأمين الذي يبرمه مالك البضاعة أو السفينة لدى عدة مؤمنين ولنفس المدة الزمنية أو لنفس الرحلة وعن نفس الخطر، لكن قيمة كل مبلغ تأمين في كل عقد تساوي جزء من قيمة السفينة أو البضاعة ولا

1 - د. هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص 321

2 - د. محمد حسين منصور، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 85

3 - د. أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 169

4 - Lyon-Caen et Renault, Traité de droit maritime, op cit, p 206

تتجاوز في مجموعها قيمة السفينة أو البضاعة الحقيقية، وبذلك يكون كل مؤمن ملزم بدفع القدر المناسب للتعويض المتوافق مع مبلغ التأمين فقط.

**الثانية** تتعلق بحالة تجاوز مبالغ التأمين المتعدد لقيمة الأموال المؤمن عليها، وهي الحالة التي ينشأ فيها أكثر من عقد تأمين، وكل واحد منها بكامل قيمة المال المؤمن عليه، أو أن مجموع العقود يزيد عن القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه، وكان ذلك بحسن نية لدى المؤمن له أي انه لم يقصد غش أو خداع المؤمن، فإن هذه العقود تعتبر صحيحة ويغطي كل مؤمن في حدود مبلغ التأمين دون أن تتجاوز القيمة الكاملة للشيء المؤمن عليه، وهنا لا بد من العمل على تخفيض مبلغ التأمين لدى كل مؤمن حتى يبقى مساويا على الأقل لكامل قيمة المال المؤمن عليه.<sup>1</sup>

والجدير بالملاحظة أن موقف المشرع الجزائري والفرنسي يتطابقان فيما يتعلق بمسألة تعدد التأمينات، حيث أن الفقرة الأولى من المادة 9-172L اعتبرت أن التأمينات المتعددة المبرمة بدون غش بمبلغ إجمالي يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه غير صحيحة إلا إذا أعلم المؤمن له المؤمن،<sup>2</sup> كما اعتبرت الفقرة الثانية من نفس المادة أن كل تأمين من التأمينات المتعددة يرتب آثاره بنسبة المبلغ الذي ينطبق عليه في حدود القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه،<sup>3</sup> وهو نفس ما ورد في أحكام المادة 107 المذكورة أعلاه دون تغيير، وبذلك يكون المشرعان اشترطا إعلام المؤمن<sup>4</sup> بالعقود الأخرى المبرمة من قبل المؤمن له حتى يكون التأمين المتعدد صحيحا ومنتجا لأثره على أن يكون هذا النوع من التأمين أبرم من قبل المؤمن له دون نية الغش

<sup>1</sup> - د. هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص 321 و322

<sup>2</sup> - Art. L172-9 al.1 « Les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement. »

<sup>3</sup> - Art. L172-9 al.2 « Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée. »

<sup>4</sup> - إن الآلية التي استحدثها المشرع الجزائري بموجب نص الماد 33 مكرر من القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 والتي جاءت تطبيقا لأحكام المادة 33 من نفس القانون هي إنشاء هيئة لتمركز الأخطار تسمى " مركزية الأخطار " وأوجب على كل شركات التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية أن تقدم إلى مركزية الأخطار المعلومات الضرورية لأداء مهامها، ولتطبيق نص المادة 33 مكرر صدر المرسوم التنفيذي رقم 07-138 المؤرخ في 19 مايو 2007 الذي يحدد مهام مركزية الأخطار وتنظيمها وسيورها، ج. ر عدد 33 المؤرخ في 20/05/2007، وبذلك أصبح يتوجب على شركات التأمين تقديم المعلومات الضرورية لهذه المركزية كل ثلاثة أشهر وفقا للنموذج المحدد في ملحق المرسوم المشار إليه، وعلى جهاز مركزية الأخطار من جهته أن يخطر شركات التأمين المعنية بكل حالة لتعددية التأمين من نفس الطبيعة وعلى نفس الخطر.

هذا من جهة، ومن جهة ثانية فإن كل تأمين ينتج آثاره في حدود نسبة المبلغ المطبق عليه ولكن في حدود القيمة القابلة للتأمين للشيء المؤمن عليه، والهدف الأساسي من وراء اشتراط المشرع إعلام المؤمن هو تأكيد وجود حسن النية لدى المؤمن له.<sup>1</sup>

ويعتبر البعض أنه لا وجود لتعدد التأمينات عندما يتم اكتتاب عدة وثائق تأمين على نفس المال المؤمن عليه ولكن بغرض ضمان أخطار مختلفة، بل نكون بصدد تأمينات متعاقبة،<sup>2</sup> وقد اعتبرت بعض التشريعات ومنها المشرع المصري أنه إذا لم ينطو التأمين المتعدد على غش من المؤمن له فتعتبر جميع العقود منتجة لآثارها سواء كانت مبرمة في تاريخ واحد أو في تواريخ مختلفة، ويحق للمؤمن له مطالبة أيا من المؤمن المتعددين بالتعويض عن الخسارة في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، ويشترك كل المؤمن المتعددين في المساهمة في التعويض كل واحد بنسبة المبلغ المؤمن عليه لديه،<sup>3</sup> ويجوز للمؤمن الذي قام بدفع تعويض يفوق مقدار مساهمته في التعويض الرجوع بما دفعه على باقي المؤمن المتعددين، وإذا كان أحد المؤمن المتعددين معسرا وزعت حصته على باقي المؤمن الموسرين.<sup>4</sup>

ويعد هذا نفس موقف المشرع الأردني من تعدد التأمينات حيث اعتبر أن العقود التي أبرمها المؤمن له بحسن نية أو سوء تقدير دون أن يقصد المبالغة في تقدير الأشياء المؤمن عليها أكثر من قيمتها الحقيقية تكون كلها صحيحة مادامت قد أبرمت بدون غش ولا خداع من قبل المؤمن له.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - Yvonne Lambert Faivre, droit des assurances, op cit, p 252.

<sup>2</sup> - « Il n'y a pas cumul d'assurances lorsque plusieurs polices sont souscrites pour un même bien, mais pour le garantir de risque différents (on parle alors d'assurances alternatives).» Voir, ANTOINE VIALARD, Droit maritime, presses Universitaires de France 1<sup>re</sup> édition 1997, p95

<sup>3</sup> - Stéphane Piedlièvre, Dominique Gency-Tandonnet, Droit des transports, LexisNexis 2013, p 228

<sup>4</sup> - نصت المادة 352 الفقرة الأولى قانون بحري مصري على ما يلي: " عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء أكانت كلها مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع - في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه - على أن يختاره من المؤمن المتعددين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه" أما الفقرة الثالثة فنصت على أنه " ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمن الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به فإذا كان أحدهم معسرا وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمن الموسرين".

<sup>5</sup> - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 528

ويشير المشرع الأردني إلى أنه يمكن النص في الوثيقة على ترتيب تواريخ التأمين ، حيث يعتبر العقد الأسبق تاريخاً صحيحاً ومنتجاً لآثاره ثم الذي يليه حتى تتم تغطية قيمة الأموال المؤمن عليها بصفة كلية، كما أجاز النص في وثيقة التأمين على حالة التضامن بين المؤمنين المتعددين<sup>1</sup> كما هو شأن المشرع المصري، غير أن المشرع الجزائري والفرنسي لم يتعرضا بصورة واضحة لمسألة ترتيب تواريخ التأمين لتقدير صحة عقود التأمين أو بطلانها، كما أنهما لم يتعرضا لمسألة تضامن المؤمنين المتعددين، وإن كانت النصوص القديمة في القانون التجاري الفرنسي لا سيما قانون 1808 في نص المادة 359 قد تعرضت لمسألة عقود التأمين المبرمة دون غش وعلى نفس الشحنة وكان عقد التأمين الأول يغطي قيمتها الكلية فإنه وحده الذي يكون ساري المفعول،<sup>2</sup> ويتم إعفاء باقي المؤمنين الذين أبرموا عقوداً لاحقة، أما إذا كانت الأموال المشحونة غير مؤمن عليها بكامل قيمتها في العقد الأول فيسأل المؤمن اللاحق على تلك الزيادة وفقاً لترتيب عقودهم.<sup>3</sup>

أما المشرع الإنجليزي وكما سبق الإشارة إليه عند حديثنا حول التأمين الزائد، وكما أسلفنا فإنه لم يتطرق للتأمين الزائد إلا في معرض حديثه عن التأمين المتعدد، حيث اعتبر أن إبرام المؤمن له لوثيقتي تأمين أو يزيد على نفس المخاطرة أو المصلحة أو جزء منها وفي حالة تجاوز مبلغ التأمين لمبلغ التعويض المسموح به قانوناً فغن هذا التأمين المتعدد يوصف بأنه تأمين زائد،<sup>4</sup> وبخصوص التأمين المتعدد فإنه لم يفرق بين حالة تعدد التأمين بحسن وتعدد التأمين بسوء نية، ومنح المؤمن له حق مطالبة المؤمنين بالترتيب

<sup>1</sup> - نصت الفقرة الثانية من المادة " إذا لم يكن غش ولا خداع فتكون كل العقود صحيحة ويأتي كل منها مفاعيله بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المؤمن"، كما نصت الفقرة الثالثة على ما يلي: ويمكن تنحية هذا النص ببند في الوثيقة يعتمد قاعدة ترتيب التواريخ أو ينص على تضامن المؤمنين".

<sup>2</sup> -Philippe Delebecque, op cit , p 790

<sup>3</sup> - د. حسين يوسف غنایم، المرجع السابق، ص 574

<sup>4</sup> - نصت الفقرة الأولى من المادة 32 بحري إنجليزي على ما يلي:

« Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance. »

الذي يراه مناسباً بالتعويض دون أن يكون له الحق في الحصول على تعويض يفوق القيمة القابلة للتأمين للأموال المؤمن عليها.<sup>1</sup>

وعندما تكون وثيقة التأمين التي بموجبها يطالب المؤمن بالتعويض من نوع الوثائق المقومة، فإنه يجب على المؤمن له أن يمنح ضماناً للمؤمن في حدود القيمة القابلة للتأمين لأي مبلغ يتلقاه بموجب أي وثيقة تأمين أخرى، وبغض النظر عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه،<sup>2</sup> وعندما تكون وثيقة التأمين غير مقومة فيجب عليه أن يمنح ضماناً للمؤمن في حدود القيمة الكاملة القابلة للتأمين لأي مبلغ يتلقاه عند وجود وثائق تأمين أخرى،<sup>3</sup> وعندما يتلقى المؤمن له مبلغ تعويض يفوق القيمة المسموح بها قانوناً، فإنه يعتبر حائزاً لهذا المبلغ على سبيل الأمانة لصالح المؤمنين طبقاً لمبدأ المشاركة فيما بينهم.<sup>4</sup>

أما المادة 80 تأمين بحري انجليزي اعتبرت في فقرتها الأولى أنه عندما يبرم المؤمن له تأميناً زائداً بإبرامه لتأمين متعدد، فإن كل مؤمن ملزم مع بقية المؤمنين بأن يشارك جزئياً بالمبلغ الذي يسأل عنه بموجب وثيقة التأمين،<sup>5</sup> وإذا دفع المؤمن مبلغاً يفوق قيمة نصيبه في الخسارة، فله حق رفع دعوى على

<sup>1</sup> - الفقرة (أ) من المادة 32 بحري انجليزي

« The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act; »

<sup>2</sup> - الفقرة (ب) من المادة 32 بحري انجليزي

« Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured; »

<sup>3</sup> - الفقرة (ج) من المادة 32 بحري انجليزي

« Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy; »

<sup>4</sup> - الفقرة (د) من المادة 32 بحري انجليزي

« Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.»

<sup>5</sup> - نصت الفقرة الأولى من المادة 80 بحري انجليزي على ما يلي:

« Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract. »

بأبي المؤمنين كما أن له حق استرجاع مبلغ الضمان الذي دفعه والذي يفوق قيمة مساهمته في الدين.<sup>1</sup> وبذلك يكون المشرع الانجليزي اعتبر مختلف عقود التأمين المتعدد صحيحة ومنتجة لآثارها في حدود القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه، واعتمد قاعدة التضامن بيم مختلف المؤمنين المتعددين دون مراعاة تسلسل تواريخ وثائق التأمين، إذ يحق للمؤمن له الرجوع على أي منهم<sup>2</sup> باعتبار أن جميع وثائق التأمين تعتبر مكونة لعقد تأمين واحد، وهذا النصوص تسري في كل الحالات سواء تعلق الأمر بالتأمين على السفينة أو البضاعة.<sup>3</sup>

### الفقرة الثانية: حالة تعدد عقود التأمين المستند إلى سوء النية

يتفق معظم المشرعين على اعتبار التأمين المتعدد والمستند لحالة غش أو تدليس باطلا أو قابلا للإبطال بطلب من المؤمن، إذ الهدف من عقد تأمينات متعددة على نفس الخطر المغطى مسبقا بعقد تأمين يرمي غالبا إلى الحصول على تعويض يفوق الضرر الفعلي، حيث يقدم المؤمن له وهو يعلم بزيادة مجموع قيمة عقود التأمين على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وذلك عند تجميع مختلف التعويضات التي يتم تحصيلها من قبله،<sup>4</sup> هذا ونصت المادة 110 من الأمر 95-07 على أنه " يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له"، والمشرع الجزائري بذلك يعطي حكما عاما للإبطال في حالة غش المؤمن له بغض النظر عن حالة الغش سواء تعلق الغش بتعدد التأمينات أو بتقدير قيمة الأموال المؤمن عليها أو نوع الخطر المؤمن منه، لكن بالرجوع إلى نص الفقرة الأخيرة من المادة 33 من قانون التأمينات فقد خصت تعدد عقود التأمين المرتكب بنية الغش بإبطال كل العقود المبرمة.<sup>5</sup>

1 - نصت الفقرة الثانية من المادة 80 بحري الانجليزي على ما يلي:

« If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.»

2 - Pierre-Yves NICOLAS, De la fortune de mer au risque maritime et transport *Commentaire de l'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport*, DMF 2011, p 787.

3 - أ. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 756.

4 - د. هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص 321

5 - نصت الفقرة الأخيرة من المادة 33 من القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل والمتمم للأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: " يؤدي اكتتاب عدة عقود تأمين لنفس الخطر بنية الغش، إلى بطلان هذه العقود"

والملاحظ في هذا الشأن أن كلا من المشرعين الجزائري وفقا للنص السابق والفرنسي وفقا لنص المادة L172-8<sup>1</sup> أكدا على بطلان التأمينات المتعددة بنية الغش، ولم يتطرقا إلى إمكانية إجازتها من قبل المؤمن ولا مصير الأقساط المدفوعة،<sup>2</sup> وذلك على خلاف المشرع المصري الذي جعل إبطال عقود التأمين المتعددة مرهونا بطلب من المؤمن في حالة ثبوت غش المؤمن له، مع إمكانية طلب التعويض المناسب بما لا يتجاوز القسط الكلي للتأمين،<sup>3</sup> وهذا متوافق مع ما ذهب إليه المشرع الأردني كذلك إذ جعل الأمر بيد المؤمن في طلب إبطال عقد التأمين من عدمه في حالة وجود تأمينات متعددة أبرمها المؤمن له بغش أو خداع تفوق مبالغها قيمة الشيء المؤمن عليه، وهذا ما جاء في نص المادة 328 من قانون التجارة البحرية الأردني.<sup>4</sup>

ويمكن إبطال عقود التأمين إذا أثاره أحد المؤمنين الذي يقع على عاتقه حينها إثبات سوء نية المؤمن له عن طريق إثبات حالة تعدد التأمينات وتجاوزها للقيمة الحقيقية والكلية للأموال المؤمن عليها،<sup>5</sup> وبذلك إذا كانت هذه القيمة مساوية أو أقل من قيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها لا نكون بصدده حالة التأمين المتعدد المستند إلى سوء النية ما لم يكن مجموع مبالغ التأمين التي سوف يحصل عليها المؤمن له جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه تفوق القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه.

وفي كل الأحوال وحين يشترط المشرع رغبة المؤمن في إبطال العقود عند تعدد التأمينات فليس معنى ذلك أنه يجوز للمؤمن أن يجيز التأمين المتعدد حتى ولو تجاوز المبلغ حدود القيمة الحقيقية للأموال المؤمن عليها، وإنما وجب على المؤمن الاستناد إلى تطبيق القواعد المتعلقة بالحد الأقصى للتعويض والذي ينبغي ألا يجاوز في حالة الخسارة الكلية المبلغ المساوي للقيمة المؤمن عليها، وفي حالة الخسارة الجزئية بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة إلى القيمة الحقيقية، وفي غير هاتين الحالتين بمبلغ لا يفوق القيمة القابلة

<sup>1</sup> - Art L172-8 C.ass.f «Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude.»

<sup>2</sup> - د. عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة، المرجع السابق، ص 310

<sup>3</sup> - نصت الفقرة الرابعة من المادة 352 من ق.ت.ب.م على ما يلي: " وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له، يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يتجاوز القسط الكلي للتأمين"

<sup>4</sup> - نصت المادة 328 ق.ت.ب.أ على ما يلي: "إذا كان مجموع المبالغ المؤمنة في عدة عقود يفوق قيمة الأشياء المؤمنة فيمكن إبطال العقود وفقا للمادة السابقة في حالة غش أو خداع من قبل المؤمن له"

<sup>5</sup> - د. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 528

للتأمين سواء تعلق الأمر بالتأمين على السفينة أو التأمين على البضائع،<sup>1</sup> على اعتبار أنها قواعد من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها.

أخيرا نشير إلى أن حظر تعدد التأمينات بين الفقه كان مرده فكرتان أساسيتان، أولاها أنه بوجود تأمين متعدد يقوم على ضمان نفس الخطر في نفس الوقت ولنفس الشخص وفي مستوى واحد فإن ذلك يجعل من فكرة عنصر الخطر في التأمين منعدمة، إذ أن الخطر تتم تغطية بعقد واحد ومن ثم تكون كل العقود الأخرى باطلة لانعدام الخطر المؤمن ضد وقوعه وقت إبرام تلك العقود، إذ ورغم توفر الخطر من الناحيتين المادية والمعنوية، فإنه ينعلم من الناحية الاقتصادية لتغطيته بتأمين سابق على عقود التأمين اللاحقة والمتعددة.<sup>2</sup>

وثانيهما أن حظر التأمين المتعدد يرجع إلى منع خرق مبدأ التعويض الذي يقتضي أن يكون التعويض متماشيا مع الضرر الحاصل، وبالتالي لا يجوز للمؤمن له الحصول على مبلغ أعلى من القيمة الحقيقية أو المساوية للأموال المؤمن عليها، فالذي يمنعه القانون هو اغتناء أحد أطراف عقد التأمين البحري على حساب الآخر والمقصود في هذه الحالة هو المؤمن له الذي منع من الحصول على تعويض يفوق قيمة الأموال المؤمن عليها ويحدث ذلك عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه.<sup>3</sup>

غير أن تعدد التأمينات وخصوصا في مجال التأمين البحري أصبح أمر واقع، لذلك تتجه أغلب التشريعات إلى إجازته مستندة إلى فكرة حسن نية المؤمن له تطبيقا للقاعدة المعروفة في التأمين البحري أنه من عقود حسن النية، ونظرا للذاتية التي يتمتع بها التأمين البحري حيث أصبح من الجائز الخروج على القاعدة العامة في التأمين والتي تقتضي توفر عنصر الخطر وقت إبرام العقد، إذ وكما مر معنا في الباب الأول، فإن الكثير من التشريعات أصبحت تجيز التأمين من الخطر الظني والذي يكون مجرد فكرة تدور في ذهن المتعاقدين وقت إبرام عقد التأمين البحري، وبذلك لم يعد يشترط وجود خطر حقيقي أو فعلي يهدد سلامة الأموال المؤمن عليها أو الرسالة البحرية حتى ينعقد التأمين هذا من جهة.

1 - راجع نص المادة 105 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، ولمزيد من التفصيل راجع الفقرة الثالثة حول التأمين الزائد في الصفحات السابقة.

2 - د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 100

3 - د. حسين يوسف غنايم، المصلحة في التأمين البحري، المرجع السابق، ص 576



ومن جهة أخرى فإن المشتغلين بالتجارة البحرية لهم ما يبرر لجوئهم إلى التأمين المتعدد، فقد يؤمن المجهز على السفينة بمبلغ تأمين يساوي قيمتها الحقيقية لدى مؤمن معين، ثم يقوم بإبرام عقد تأمين آخر لدى مؤمن ثان على نفس الأخطار وبنفس القيمة الأولى مخافة إفلاس المؤمن الأول، والدافع لإبرام التأمين الثاني هنا مشروع فهو يقصد حماية مصلحته القانونية والمشروعة، إذ في حالة تحقق الخطر وإفلاس المؤمن الأول لن يكون بإمكانه الرجوع إلى الوضع الاقتصادي الذي كان عليه قبل تحقق الخطر المؤمن منه، كما أنه وفي كل الحالات مادام أن القانون قد وضع سقفا للتعويض الذي سيحصل عليه المؤمن له عند تحقق الخطر البحري المؤمن منه، فإنه مهما تعددت التأمينات المبرمة من قبل المؤمن له وكانت مجموع التعويضات تفوق قيمة المال المؤمن عليه فلن تجاوز الحد الذي وضعه القانون.

خاتمة

يعتبر الخطر البحري ولا جدال في ذلك محلاً لعقد التأمين البحري باتفاق الجميع، فقهاء ومشرعين، بينما لا يسود هذا الاتفاق فيما يتعلق بعنصر المصلحة، إذ تارة ينظر إليها على أنها عنصراً من عناصر المحل وبذلك تكون إلى جانب الخطر والقسط ومبلغ التأمين، وتارة أخرى ينظر إليها على أنها سبب وجود عقد التأمين البحري، أي الدافع الذي يجعل المؤمن له يتجه نحو شركة التأمين (المؤمن) لإبرام العقد، ولكن ذلك لم يمنع من اتفاق الجميع على ضرورة أن تكون المشروعية قاسماً مشتركاً بينهما، وهذا التلازم جعل من هذين العنصرين يتخذان مكانة خاصة في التأمين البحري على خلاف باقي أنواع التأمين، إذ يأخذان مفهوماً مختلفاً ومتعددًا، ويتطلبان شروطاً خاصة ومميزة لا شبيه لها في باقي العقود.

ومما شك فيه الآن وبعد أن استعرضنا بالدراسة عنصري من عناصر التأمين البحري بالغي الأهمية، ألا وهما عنصري الخطر والمصلحة، بات من الضروري أن نستخلص أهم النتائج المتوصل إليها من خلال هذه الرسالة حول هذين العنصرين نوجزها فيما يلي:

أن عقد التأمين البحري بوصفه عقد تأمين على الأضرار، فهو يرتبط بصورة جوهرية بمدى توافر عنصري الخطر والمصلحة كركنين يؤدي غياب أحدهما أو كليهما، أو انعدام المشروعية فيهما أو في أحدهما إلى بطلان العقد بطلاناً مطلقاً، وإذا كان الخطر هو محل عقد التأمين البحري فإن المصلحة هي العلاقة القانونية المشروعة بين شخص المؤمن له والشخص موضوع التأمين، وسواء تعلق الأمر بالخطر البحري المؤمن منه أو العلاقة القانونية التي تربط الشخص بالشخص المؤمن عليه، فإن عقد التأمين البحري يتطلب توفر كليهما جنباً إلى جنب وإلا شابه البطلان.

أن الصفة الاحتمالية في الخطر البحري صفة أصلية لازمة لصحة عقد التأمين البحري، بينما المصلحة الحالة والقائمة هي الأصل في قيام عملية التأمين، أما أن تكون المصلحة احتمالية فهذا استثناء قد يرد على هذا العقد. كما يقوم عقد التأمين البحري على ضرورة توفر احتمال تحقق الخطر البحري المؤمن منه منذ إبرام العقد وإلى غاية انتهاء الرحلة البحرية أو انتهاء المدة التي يغطيها عقد التأمين، لذلك يقع باطلاً كل تأمين على خطر انعدم وقوعه أو أصبح مستحيلًا، بينما لا يكون من الضروري قيام المصلحة وقت التعاقد بل يكفي أن توجد المصلحة التأمينية عند تحقق الخسارة.

يتضح أن مفهوم الخطر والمصلحة في التأمين البحري قد يتشابهان في بعض الحالات، فإن كان من المسلم به أن الخطر هو محل العقد، فإن مفهوم المصلحة دفع بالبعض إلى القول بأنها أحد عناصر المحل إلى جانب الخطر، اعتماداً على وصف المشرع للمصلحة في نص المادة 621 ق.م على أنه تكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة، غير أن نص المادة 29 من الأمر 95-07 قد يفسر الأمر على خلاف ذلك، إذ أن المصلحة قد تدخل في مفهوم السبب وليس المحل، على أساس أن المشرع في النص الأخير اعتبر أن كل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم وقوع الخطر أن يقوم بالتأمين ضد وقوعه.

والمعلوم أن السبب في العقد هو الدافع إلى التعاقد، وهذا يتماشى مع عدم اشتراط المصلحة وقت التعاقد بل يكفي وجودها وقت تحقق الخسارة، ومع ذلك يمكن القول أن السبب لا يعني بالضرورة المصلحة فقد تكون المصلحة مشروعة بينما الدافع إليها غير مشروع، لذلك ليس من الحكمة الجزم بأنها أحد عناصر المحل أو أحد عناصر السبب، بل هي عنصراً مرناً في التأمين البحري قد تتخذ إحدى الصورتين السابقتين، وقد تنفرد أحياناً بصورتها الخاصة وتكون مفهوماً مغايراً، بل مشابهاً للأموال أو القيم المؤمن عليها أكثر مما سبق.

إذا كان التأمين البحري ينصب على نتائج الخطر البحري المؤمن منه، فإنه ينصب في المصلحة على القيمة المالية للشيء المؤمن عليه وهي القيمة المعرضة للخسارة في حالة تحقق الخطر، أي أن المصلحة المؤمن عليها قد تكون نتيجة للخطر البحري المؤمن منه، كما أن الخطر البحري يشكل شرطاً من الشروط الخاصة في المصلحة، بمعنى أن المصلحة في التأمين البحري قد تتضمن الخطر البحري الذي يتهدد الملاحة البحرية فيصبح أحد عناصر قيامها، وهو ما يترتب عليه أن ارتباط المصلحة بالخطر ارتباطاً وجوداً.

بطلان التأمين في حالة انعدام الخطر البحري أو زواله قبل العقد دليل على أن المشرع افترض قرينة العلم لدى المؤمن له، وهو ما دفعه إلى عدم إجازة التأمين على الخطر الظني، إلا إذا أثبت المؤمن له أنه لم يكن على علم بوقوع الحادث أو وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود، في حين أنه أجاز التأمين على مصلحة غير مباشرة أو محتملة، وهو ما يعني أنه أجاز التأمين على المصلحة الظنية التي قد لا تقوم إلا في ذهن المؤمن له.

اعتبار تعدد التأمينات كحالة من حالات انعدام الخطر البحري وهو انعدام اقتصادي لا مادي وبالتالي لا يكون التأمين جائزا في هذه الحالة إلا وفق شروط محددة، في حين يعتبر التأمين المتعدد تصور مخالف في عنصر المصلحة في التأمين البحري عنه في الخطر، إذ أصبح تعدد التأمينات مصلحة يسعى المؤمن له لتحقيقها للمحافظة على ذمته المالية متى توفر فيه حسن نية المؤمن له، كما أن عدم إجازته متوقفة على موقف المؤمن، على خلاف تصور هذا المفهوم في عنصر الخطر الذي يجعل منه منعدا وبالتالي بطلان التأمين لانعدام المحل.

لا تتحدد فكرة المصلحة في التأمين البحري إلا بوقت إبرام العقد أو بالوقت الذي تتحقق فيه الخسارة، بينما فكرة الخطر مرتبطة بظروف مكانية وزمنية ووجود مادي ومعنوي واقتصادي، وهو ما يجعله مرتبطا بفكرة امتداد التأمين البحري ليشمل أخطارا غير بحرية متى ارتبطت بعقد تأمين بحري يغطيها، على خلاف المصلحة التي لا يعينها مكان تحقق الخطر على البحر أو على البر.

مفهوم الخطر والمصلحة في التأمين البحري توسع مدلوله بشكل كبير، حيث أصبح عنصر الخطر في التأمين البحري يشمل كل الأخطار التي لم ينص المشرع صراحة على منع التأمين عليها وكل الأخطار التي يضمنها عقد التأمين البحري حتى ولو لم تكن بحرية، وبذلك فإن التأمين البحري يرتبط بخطر مادي أو معنوي أو اقتصادي، بينما المصلحة في التأمين البحري ترتبط بالمفهوم الاقتصادي فقط بمفهوم المشرع الجزائي في القواعد العامة، كما أن مدلولها في التأمين البحري امتد ليشمل التأمين على الربح المنتظر، وما فاته من كسب وما لحقه من خسارة، ومصالح أخرى قابلة للتأمين عليها كلما كانت مصالح مشروعة، خاصة وأن المشرع لم يعط للمصلحة تعريفا محددًا بل ترك الأمر واسعًا في قانون التأمينات.

المصلحة قد تكون الدافع وراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه وبالتالي قد تتحول من مصلحة مشروعة عند بداية التعاقد إلى مصلحة غير مشروعة عند تحقق الخسارة، طالما أن المؤمن له هو من سعى لتحقيق الخطر المؤمن منه بسوء نية بهدف الحصول على التعويض، وهذا ما يجعل عملية التأمين برمتها معرضة للبطلان، كما لا يزال الخلاف قائما حول تحديد مفهوم واضح ودقيق لعنصر الخطر كما المصلحة في التأمين البحري، ولكن الذي لا خلاف فيه أنهما ركنان جوهريان في التأمين من الأضرار عموما والتأمين البحري على وجه الخصوص وهذا مسلك جل المشرعين.

وبهذه النتائج التي قادتنا إليها هذه الدراسة، والتي حاولنا ما أمكننا ذلك التطرق فيها لمختلف الجوانب التي يتضمنها عنصري الخطر والمصلحة في التأمين البحري وفق وجهة نظر مرتبطة بالقانون الجزائري على وجه الخصوص، وإن لم تخل من مقارنتها بما توصل إليه المشرعان الانجليزي والفرنسي باعتبارهما السباقيين في مجال التأمين البحري.

وبهذا أمل أن يكون هذا العمل المتواضع بادرة للبحث بصورة مستفيضة من قبل باحثين آخرين في ميدان التأمين البحري لما له من أهمية بالغة وتأثير قوي ومباشر على الاقتصاد الوطني.

الملاحق

الملحق الأول:  
الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع



**POLICE D'ASSURANCE  
MARITIME SUR FACULTES**

**CONDITIONS GENERALES**

RAT. CG 22

**CONDITIONS GENERALES**

Le présent contrat est régi par l'ordonnance N° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances, en tant qu'il n'est dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions Générales

**CHAPITRE I  
OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE**

**ARTICLE 01 : TRANSPORTS ASSURES**

La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial, aérien préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi dans son ensemble par les règles de l'assurance maritime et les dispositions qui suivent.

**ARTICLE 02 : PRINCIPAUX MODES D'ASSURANCE**

Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions "TOUS RISQUES" soit aux conditions "FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF (FAP SAUF)". A défaut de stipulation expresse accordant la garantie "TOUS RISQUES", elles sont assurées aux conditions "FAP SAUF".

**1) ASSURANCE "TOUS RISQUES"**

Dans l'assurance "TOUS RISQUES", sont aux risques de l'Assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 2 du présent article, que, généralement, par fortunes de mer ou événements fortuits ou de force majeure.

**2) ASSURANCE "FAP SAUF"**

Dans l'assurance "FAP SAUF", sont aux risques de l'Assureur dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés, par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

- Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison; incendie; explosion; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement; déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art; chute d'arbres; rupture de digues ou de conduites d'eau; éboulement; avalanche; foudre; inondation; débordement de fleuves ou de rivières; débâcle de glaces; raz de marée; cyclone ou trombe caractérisés; éruption volcanique et tremblement de terre

**3) DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX  
MODES D'ASSURANCE**

Sont également aux risques de l'Assureur, les frais nécessaires et raisonnables exposés par suite d'un risque couvert pour préserver les biens assurés contre un risque imminent garanti ou en atténuer les conséquences.

L'Assureur garantit en outre, les contributions des objets assurés, aux avaries communes, à moins qu'elles ne résultent d'un risque exclu.

Les risques à la charge de l'Assureur demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Si en raison de la réalisation d'un risque couvert, l'Assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie des biens assurés, l'Assureur interviendra au bénéfice de l'Assuré pour accorder cette garantie.

Toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux deux modes d'assurance.

**4) LES PARTIES DEMEURENT LIBRES DE CONVENIR  
DE TOUT AUTRE MODE D'ASSURANCE.**

**ARTICLE 03 : CHARGEMENT SUR LE PONT**

Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures, ne sont couvertes qu'aux conditions "FAP SAUF". Elles sont couvertes, en outre, moyennant surprime, contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer, à charge par l'Assuré de faire connaître ce mode de chargement à l'Assureur, dès qu'il en aura eu connaissance.

**ARTICLE 04 : FACULTES NON COUVERTES ET FACULTES SOUMISES A UN REGIME SPECIAL**

La présente police ne couvre pas les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés et qu'ils n'aient fait l'objet d'une acceptation spéciale.

Les colis postaux, même avec une valeur déclarée, ne sont couverts que moyennant convention et primes spéciales.

Les emballages ne sont assurés que "FAP SAUF" et à la condition qu'ils aient fait l'objet d'une assurance distincte de celle du contenu.

Pour les facultés sujettes au coulage ou à la fonte, les facultés en sac ou les facultés expédiées dans des récipients susceptibles de se casser, la garantie "TOUS RISQUES" ne peut être accordée que si les risques de vol partiel sont couverts; sur les mêmes facultés, les risques de vol partiel, ne peuvent être couverts que si la garantie "TOUS RISQUES" a été accordée.

**ARTICLE 05 : FACULTES CHARGEES SANS CONNAISSEMENT**

Lorsque les objets assurés ont été chargés sans connaissance ou autre titre de transport ou qu'ils ne figurent pas au manifeste, l'Assureur renonce à se prévaloir de ce fait en cas de sinistre, mais il devra être justifié de leur expédition par tous autres moyens déterminants, notamment par la production des livres et de la correspondance de l'expéditeur et de l'Assuré et par une attestation du transporteur.

**ARTICLE 06 : CLAUSES DU TITRE DE TRANSPORT**

L'Assureur accepte les conséquences des clauses des connaissances, récépissés et lettres de voiture, en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles de ces clauses qui se réfèrent à des risques non couverts par la présente police, et de celles qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs, en tout ou en partie, de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'Assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayants-droit quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

**CHAPITRE II  
RISQUES EXCLUS**

**ARTICLE 07 : RISQUES EXCLUS DANS TOUS LES CAS**

L'Assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences :

- a - amendes; confiscations; mises sous séquestre;

- réquisition; mesures sanitaires ou de désinfect
- dommages-intérêts; contrebande; commerce proi
- ou clandestin; saisie conservatoire; saisie exécut
- ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à l'articl
- paragraphe 4. L'Assureur demeure égalem
- étranger aux préjudices résultant d'infractions :
- prescriptions sur l'importation, l'exportation,
- transit, le transport et la sécurité.

- b - Faits ou fautes de l'Assuré, de l'expéditeur,
- destinataire ou de leurs préposés, représentants
- ayants-droit; absence, insuffisance ou inadaptati
- de la préparation, de l'emballage ou
- conditionnement de la marchandise.

- c - Retards dans la livraison des biens assuré
- différence de cours, frais quelconques
- quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche
- de surestaries, frais de magasinage, de séjour ou tot
- autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2
- préjudices résultant de tous obstacles apportés
- l'exploitation ou à l'opération commerciale d
- l'Assuré, ou de ses représentants ou ayants-droit.

- d - Les sinistres dûs aux effets directs ou indirect:
- d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation
- provenant de transmutation de noyaux d'atome ou
- de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation
- provoqués par l'accélération artificielle des
- particules.

**ARTICLE 08 : RISQUES EXCLUS A MOINS DE STIPULATION CONTRAIRE**

Sauf convention et primes spéciales, l'Assureur est également affranchi des risques suivants et de leurs conséquences :

- a - Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de
- guerre, actes de sabotage et de terrorisme, ayant un
- caractère politique ou se rattachant à la guerre et
- généralement tous accidents et fortunes de guerre.

- b - Piraterie, capture, prise ou détention par tous
- gouvernements ou autorités quelconques.

Il est précisé qu'en l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer.

- c - Emeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out.

- d - Risques de vol en général et de pillage; disparition
- de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne
- provienne d'un risque couvert.

- e - Les dommages causés par les marchandises
- assurées à d'autres biens ou personnes.

- f - Violation de blocus.

**CONDITIONS GÉNÉRALES**

g - Vice propre de l'objet assuré; vers et vermines; influence de la température, piquage de liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

h - Tous frais ou indemnités, à raison de saisies ou cautions versées pour libérer les objets saisis, sauf s'ils résultent d'un risque couvert.

i - Tous préjudices qui ne constituent pas des dommages ou pertes matérielles atteignant directement le bien assuré.

### CHAPITRE III TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURES

#### ARTICLE 09 : DUREE DES RISQUES

Les risques de l'Assureur commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins ou point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit, au lieu de destination dudit voyage.

Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois, lorsque les facultés assurées arrivent au lieu de destination dudit voyage, mais n'entrent pas dans les magasins du destinataire parce qu'elles sont entreposées dans des entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, la garantie de l'Assureur prend fin automatiquement à l'expiration des délais suivants :

- 1 mois à compter du moment où les facultés auront été déchargées du navire transporteur ou autre engin de transport, lorsque le lieu de destination finale est un port.
- 15 jours lorsque le lieu de destination finale est un point de l'intérieur.

D'un commun accord, les parties peuvent convenir de la prolongation de ces délais.

#### ARTICLE 10 : PRISE DE LIVRAISON ANTICIPEE

Toute prise de livraison des objets garantis effectuée par l'Assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou par leurs représentants ou ayants-droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent chapitre fait cesser les risques pour l'Assureur.

#### ARTICLE 11 : PROLONGATION DE LA DUREE DU VOYAGE ASSURE

Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions, sans surprime en cas d'escales directes et

éventuellement avec surprime en cas de toutes autres escales, déviations ou transbordements, ainsi qu'en tous cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré. Aucune surprime ne sera due lorsque ces faits auront pour cause un risque couvert par la police.

### CHAPITRE IV VALEURS ASSUREES

#### ARTICLE 12 :

##### 1. QUOTITES DE SUREVALUATION AUTORISEES

Nonobstant toutes valeurs agréées, l'Assureur peut, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20 %.

La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou, à défaut, par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée.

##### 2. VALEUR A DESTINATION

Si, toutefois, le réclamant établit que la valeur réelle des facultés assurées, telle qu'elle est définie au paragraphe précédent, est inférieure à leur valeur au lieu de destination du voyage assuré, c'est au montant de cette valeur à destination, sans aucune majoration, sous quelque forme que ce soit, que sera réduite la valeur d'assurance.

La valeur à destination est déterminée par les cours fixés, à la date de l'arrivée ou, à défaut, à celle de la perte, par les Pouvoirs Publics ou les Organismes qualifiés.

##### 3. FACULTES VENDUES

Si l'Assuré établit que les facultés ont été vendues par lui, c'est à la valeur déterminée par les obligations résultant de son contrat de vente que sera fixée la valeur d'assurance.

##### 4. DECLARATION DEFINITIVE DE VALEUR APRES SINISTRE.

Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement en vertu des trois paragraphes ci-dessus, ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature.

**CHAPITRE V  
OBLIGATION DE L'ASSURE**

**ARTICLE 13 : PRIME**

La prime est acquise à l'Assureur dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains de l'Assureur, au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'Assuré ou à ses représentants ou ayants-droit de l'acte dans lequel elle est ressortie.

**ARTICLE 14 : TAXES, DROITS ET IMPOTS**

Les taxes, droits et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

**ARTICLE 15 : RENSEIGNEMENTS RELATIFS  
AU RISQUE**

l'Assuré est tenu de faire à l'Assureur une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque.

Il doit notamment lui faire connaître le voyage assuré, le nom du ou des navires transporteurs et lui déclarer la somme en risque sur chaque navire, lequel doit remplir les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 32; les expéditions par navires visées aux autres paragraphes dudit article étant exclues de la garantie, à moins de convention contraire expresse, et sous réserve de ce qui est dit à cet article 32 pour les polices flottantes. Il doit également déclarer, au plus tard dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti survenue en cours de contrat.

Il doit en outre déclarer dès qu'il en a eu connaissance, le ou les contrats qui assurent le même bien contre le même risque auprès d'un ou de plusieurs assureurs ainsi que les sommes assurées.

**ARTICLE 16 : DECLARATION DE SINISTRE,  
MESURES CONSERVATOIRES,  
SAUVETAGES, RECOURS**

1) l'Assuré doit aviser l'Assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (07) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages.

2) Tous droits réciproquement réservés, l'Assuré doit et l'Assureur peut prendre, provoquer, ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage

des objets assurés, sans qu'on puisse opposer à l'Assureur d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de sa responsabilité.

l'Assureur peut notamment, procéder à toutes recherches, exercer tous recours et, en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir lui-même à la réexpédition des objets assurés à leur destination, l'Assuré devant lui prêter son plein concours, notamment en lui fournissant tous documents et renseignements utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution de ces mesures.

3) Lorsque l'Assuré n'a pas observé les obligations prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article et que les conséquences de cette inobservation ont contribué au dommage et ou à son étendue, l'Assureur est en droit de réduire ou de refuser de payer l'indemnité.

4) l'Assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'Assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter à l'Assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.

**ARTICLE 17 : SUBROGATION**

l'Assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'Assuré contre toutes personnes responsables. l'Assuré s'engage, si l'Assureur le lui demande, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

Tout recours intenté doit profiter en priorité à l'Assuré jusqu'à l'indemnisation intégrale.

Toutefois, si l'Assuré a contrevenu aux obligations prévues au paragraphe 4 de l'article 16 des conditions générales, l'Assureur se trouve dégagé de ses obligations jusqu'à concurrence de la somme qu'il aurait pu récupérer de la part des tiers si l'Assuré avait rempli ses obligations.

**CHAPITRE VI  
CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES**

**ARTICLE 18 : CONSTATATIONS CONTRADICTOIRES**

Les réceptionnaires sont tenus de s'adresser pour les constatations, aux commissaires d'avaries agréés par l'Assureur, aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire. A défaut de commissaires d'avaries, ils sont tenus de s'adresser à la section commerciale du tribunal dans les ports algériens ou au Consul d'ALGERIE dans les ports étrangers; à défaut, à l'autorité locale compétente.

L'Assureur est en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites comme il est dit à l'alinéa précédent.

Les constatations effectuées, d'accord avec le réceptionnaire, par le Commissaire d'Avaries ou par l'expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire, dont le but est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

Les parties ont le droit de demander, dans les quinze (15) jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire, à laquelle il devra être procédé contradictoirement entre elles.

L'intervention du Commissaire d'Avaries a toujours lieu sous réserve des clauses et conditions de la police. Ses frais et honoraires, ainsi que ceux de l'expert, sont réglés par le réceptionnaire et remboursés intégralement par l'Assureur si les dommages et pertes constatés proviennent en tout ou en partie d'un risque couvert, et ce, alors même qu'il serait tenu de payer, du fait de ces frais et honoraires, une somme supérieure à la valeur assurée

**ARTICLE 19 : DELAIS POUR LES CONSTATATIONS**

Les réceptionnaires doivent - sous peine d'irrecevabilité de la réclamation - provoquer les constatations dans les délais prévus à l'alinéa 2 ci-dessous. Ces délais courent à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées, au lieu de destination du voyage assuré, du navire transporteur ou autre véhicule de transport.

Le délai est de trente (30) jours lorsque le lieu de destination finale est un port, il est de quinze (15) jours lorsque le lieu de destination finale est un point de l'intérieur.

Cependant, lorsque, conformément à l'article 9, un séjour à destination, supérieur à ces délais aura été couvert, le délai de constatation prévu à l'alinéa 2 est automatiquement prolongé jusqu'à l'expiration du délai assuré.

Les délais prévus aux deux alinéas qui précèdent seront prolongés de trois (03) jours pour les dommages et pertes survenus moins de trois (03) jours avant leur expiration.

**CHAPITRE VII**

**REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES**

**ARTICLE 20 : MODE DE REGLEMENT**

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre l'Assureur, le règlement sera établi séparément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale, par citerne, par tank, par pour-compte ou sur l'ensemble.

**ARTICLE 21 : DETERMINATION DU MONTANT INCOMBANT A L'ASSUREUR**

1) L'importance des avaries, constatées ainsi qu'il est dit à l'article 18, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.

La valeur des objets avariés peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord entre les parties.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs à l'état sain et les valeurs en état d'avarie doit être faite sur la base de ces valeurs, à l'entrepôt si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'entrepôt, à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'acquitté.

2) Lorsque le montant du fret n'a pas été compris dans la valeur d'assurance des objets assurés, mais a fait l'objet d'une assurance séparée, le montant incombant à l'Assureur au titre de cette dernière assurance sera déterminé, en tant que le fret aura été payé, par l'application à la valeur assurée sur fret du taux de dépréciation des objets assurés, déterminé comme il est dit au paragraphe précédent.

3) Au cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où l'Assureur juge utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets, avariés ou non, les risques de retour et de réexpédition, ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge de l'Assureur, si les avaries constatées sont elles-mêmes à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer, tant pour frais que pour avaries, une somme supérieure à la valeur assurée. Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la police, ni à la règle proportionnelle, dans le cas où les objets seraient assurés pour une somme inférieure à leur valeur réelle.

**ARTICLE 22 : FRANCHISE**

La franchise est toujours indépendante du coulage ordinaire, déchet ou freinte de route, tels qu'ils sont fixés par le contrat de vente ou, à défaut, par l'usage et qui ne sont jamais à la charge de l'Assureur.

Elle est calculée sur la valeur d'assurance servant de base au règlement conformément à l'article 20.

Sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent (5 %). Toutefois, celles qui résultent d'un des événements énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 seront réglées sans franchise sur tous colis

autres que ceux qui contiennent des liquides. Seront également réglées sans franchise les avaries particulières en' frais et les contributions d'avarie commune.

**ARTICLE 23 : CONTRIBUTION D'AVARIE COMMUNE**

1) Les contributions d'avarie commune incombent à l'Assureur proportionnellement à la valeur assurée par lui, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge, la responsabilité de l'Assureur étant limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution d'avarie commune à la valeur assurée, ainsi réduite, s'il y a lieu, sans que cette somme puisse dépasser la somme versée par l'Assuré à titre de contribution.

2) Les contributions provisoires d'avarie commune seront remboursées par l'Assureur dans les conditions prévues par le paragraphe précédent sur la seule production de la quittance y afférente, endossée en blanc par la personne qui en aura effectué le versement, étant entendu que la situation de l'Assureur devra demeurer finalement la même que s'il avait attendu l'établissement du règlement d'avarie commune pour ne rembourser que les contributions définitives. En conséquence, l'Assuré et le tiers-porteur auquel les contributions provisoires auront été remboursées par l'Assureur s'engagent solidairement à lui en restituer le montant intégral s'il n'y a pas lieu à règlement d'avarie commune ou si, pour une cause quelconque, ce règlement n'a pas été établi, et à lui verser la différence entre les contributions définitives et les contributions provisoires, telles qu'elles ressortent du règlement, si les contributions définitives sont inférieures aux contributions provisoires.

**ARTICLE 24 : DELAISSEMENT**

Le délaissement des facultés assurées ne peut s'effectuer que dans les cas suivants :

1°/ Perte totale des marchandises.

2°/ Perte ou détérioration dépassant les 3/4 de la valeur des marchandises.

3°/ Vente des marchandises en cours de voyage pour cause d'avarie totale ou partielles.

4°/ Innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises par quelque moyen de transport que ce soit n'a pu commencer dans le délai de trois (03) mois.

5°/ Défaut de nouvelles du navire transporteur depuis plus de trois (03) mois. Si le retard de nouvelles peut être attribué aux événements de guerre, le délai est porté à six (06) mois.

l'Assuré est tenu de justifier de la date du départ du navire et de sa non arrivée.

En notifiant le délaissement, l'Assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

l'Assureur auquel auront été délaissées les marchandises assurées, aura la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

**ARTICLE 25 :**

**1) PAIEMENT DE L'INDEMNITE D'ASSURANCE**

Les indemnités dues par l'Assureur sont payables trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives.

**2) COMPENSATION AVEC LES PRIMES**

Lors du paiement des sommes incombant à l'Assureur, toutes primes dues par l'Assuré sont compensées avec l'indemnité due par lui.

Toutefois, lorsque la police ou l'avenant d'application aura été transmis à un tiers porteur de bonne foi en vertu d'un titre antérieur au sinistre, l'Assureur ne pourra compenser que la prime afférente à cette police ou à cet avenant.

**ARTICLE 26 : PRESCRIPTION**

Il est convenu que les actions dérivant du présent contrat d'assurance seront prescrites par deux ans.

Ce délai de prescription commence à courir :

1) Pour l'action d'avarie en ce qui concerne la marchandise à compter :

a) de l'arrivée du navire ou autre moyen de transport;

b) à défaut, de la date à laquelle le navire ou autre moyen de transport aurait du arriver;

c) de la date de l'événement donnant lieu à l'action d'avarie, si cet événement est postérieur à la date de l'arrivée du navire ou autre moyen de transport.

2) Pour le délaissement, à l'expiration du délai prévu permettant l'action en délaissement.

3) Pour la contribution d'avarie commune, la rémunération d'assistance ou de recours d'un tiers, à compter du jour du paiement par l'Assuré ou du jour de l'action en justice contre l'Assuré par un tiers.

4) Pour toute action en répétition de la somme payée en vertu du présent contrat, à compter de la date du paiement indu.

## CHAPITRE VIII NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE

### ARTICLE 27 : RISQUES NON COMMENCES DANS LES DEUX MOIS

Le contrat ne peut produire aucun effet après deux mois de la date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

Cette disposition n'est applicable aux polices flottantes que pour le premier aliment.

### ARTICLE 28 :

#### 1) NON PAIEMENT D'UNE PRIME ECHUE

En cas de non paiement d'une prime échue, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par l'Assureur à l'Assuré, à son dernier domicile connu de lui, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira automatiquement ses effets, pour tout risque en cours ainsi que, s'il s'agit d'une police flottante, pour toutes applications ultérieures, à l'expiration dudit délai de huit jours et jusqu'au lendemain à zéro heure de la date du paiement de la prime en retard.

A défaut de paiement, dans les dix jours qui suivent la suspension de la garantie, l'Assureur est en droit de résilier le contrat. Cette suspension ou résiliation est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, devenus bénéficiaires de l'assurance avant la notification de la suspension ou de la résiliation.

L'Assureur aura droit à la prime afférente à la police ou à l'avenant transmis au tiers bénéficiaire.

#### 2) FAILLITE OU REGLEMENT JUDICIAIRE

En cas de faillite ou de règlement judiciaire de l'Assuré, toute assurance dont la prime, même non échue, n'a pas été payée est, de plein droit, annulée, à moins que dans les quarante huit heures du jugement déclaratif de faillite ou de règlement judiciaire, le syndic ou le liquidateur ne se soit engagé au paiement de cette prime comme dette de la masse.

Toutefois, la police flottante subsiste au profit de la masse des créanciers pour toutes applications faites postérieurement au jugement déclaratif de faillite ou de règlement judiciaire, la masse devenant débitrice directe envers l'Assureur du montant des primes y afférentes, sans préjudice du droit, pour l'Assureur, comme pour la masse, de résilier sans délai la police, même par lettre recommandée.

## CHAPITRE IX COMPETENCE

### ARTICLE 29 : COMPETENCE

Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, l'Assureur, même en cas de pluralité des défendeurs ou d'actions en garantie, ne peut être assigné que devant le tribunal du lieu où le contrat a été souscrit.

## CHAPITRE X DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES FLOTTANTES

### ARTICLE 30 : FONCTIONNEMENT DE LA POLICE

1) L'Assuré s'oblige à déclarer en aliment à l'Assureur, et l'Assureur s'oblige à accepter, pendant la durée de la police, et en tant qu'elles y sont applicables :

a) Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite à l'Assureur dans les huit (08) jours au plus tard de la réception des avis nécessaires; ce délai est réduit à trois (03) jours (vendredi et jours fériés non compris) pour les voyages en cabotage algérien.

b) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'Assuré mandat de pourvoir à l'assurance, à la condition que l'Assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire, transitaire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment à l'Assureur.

2) L'intérêt de l'Assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas droit d'application à la police.

3) Faute par l'Assuré de se conformer aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article et en considération desquelles la police flottante est souscrite l'Assureur pourra:

- rejeter le sinistre;

- résilier la police et ce, sans préjudice du droit pour l'Assureur d'exiger les primes, afférentes aux expéditions non déclarées.

4) L'Assureur pourra toujours exiger la production des livres et de la correspondance de l'Assuré pour vérifier s'il s'est conformé à ses obligations.





الملحق الثاني:

الوثيقة الجزائرية للتأمين على أجسام السفن

**CAAT**

**POLICE D'ASSURANCE  
MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRE**  
(à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance,  
des voiliers et des navires à moteurs auxiliaires)

**CONDITIONS GENERALES**

Ref.: CA. 26

## **CONDITIONS GENERALES**

*Le présent contrat est régi par les dispositions du titre II du Livre I de l'ordonnance 95.07 du 25.01.1995 sur les Assurances et tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les Conditions Générales et Particulières qui suivent.*

*L'attention est spécialement attirée sur les dispositions impératives de la Loi énumérées dans son article 6.*

### **I / RISQUES COUVERTS**

#### **ARTICLE 01 : OBJET DE LA GARANTIE**

L'Assureur garantit dans les conditions ci après déterminées, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tous accidents et fortunes de mer.

Ces risques demeurent couverts même en cas de changement forcé de route ou de voyage, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Ils demeurent également couverts en cas de faute des préposés terrestres de l'armateur ainsi qu'en cas de vice caché du corps ou des appareils moteurs.

Sont, en outre, aux risques de l'Assureur, les frais nécessaires et raisonnables exposés par suite d'un risque couvert pour préserver les biens assurés contre un risque imminent garanti ou en atténuer les conséquences.

#### **ARTICLE 02 : RECOURS DES TIERS**

Sont à la charge de l'Assureur même dans les cas prévus à l'alinéa 4 de l'article 1er, les recours des tiers exercés contre le navire assuré pour abordage de celui ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure ou un engin flottant non amarré à poste fixe, ainsi que pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation.

Il en sera de même des recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses embarcations annexés, aussières, ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manoeuvre ou d'utilisation à son service.

La garantie des recours de tiers ne s'applique, pour les réclamations portant sur la perte de tout ou partie du chargement ou des soutes de tous navires, bateaux,

engins, biens ou installations, qu'au remboursement de préjudices subis par les propriétaires, représentants ou ayants-droit des biens perdus.

Tous autres recours exercés contre le navire assuré pour dommages ou préjudices consécutifs à la perte, au jet ou au déversement de tout ou partie du chargement ou de soutes de ce navire ou de tous autres navires, bateau, engins, biens ou installations sont exclus de la garantie de l'Assureur.

Dans le cas où, pour le recours de tiers exercés contre le navire assuré, l'armateur n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant de remboursement incombant à l'Assureur ne dépassera pas celui qui eût été à sa charge si ladite limitation avait été invoquée.

#### **ARTICLE 03 : GARANTIE EN CAS DE SAISIE**

Si en raison de la réalisation d'un risque couvert l'Assuré doit fournir une garantie pour éviter ou prévenir la saisie de l'un de ses navires, l'Assurance interviendra au bénéfice de l'Assuré.

#### **ARTICLE 04 : CHARGEMENT**

Il est permis d'embarquer toutes personnes et facultés quelconques, tant dans la cale que sur le pont, dans les conditions prévues par les règlements, les usages reconnus du commerce ou par une autorisation de l'autorité compétente.

### **II / RISQUES EXCLUS**

#### **ARTICLE 05 : RISQUES EXCLUS DANS TOUS LES CAS**

L'Assureur est exempt :

##### **1. Des conséquences :**

- Des fautes intentionnelles du capitaine;
- Des fautes caractérisées de l'armateur et de ses préposés dans la direction de l'armement à savoir Directeurs, Chefs d'Agence, Capitaine d'Armen, Chefs de Service Technique;
- Des fautes des préposés terrestres de l'armateur présenteraient un caractère dolosif ou frauduleux.

##### **2. De tous événements quelconques résultant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin.**

##### **3. De toutes amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition.**

##### **4. D'infraction aux prescriptions sur l'importation.**

l'exportation le transit, le transport et la sécurité.

5. De tous frais d'hivernage, de quarantaine, de jours de planche ainsi que des conséquences de toutes mesures sanitaires ou de désinfection.

6. De tous recours exercés pour fait de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels.

7. Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

8. De tous recours exercés par qui que ce soit et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré.

**ARTICLE 06 : RISQUES EXCLUS A MOINS DE STIPULATION CONTRAIRE.**

A. L'Assureur est affranchi des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, mines, torpilles ou autres engins de guerre et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

En l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer.

B. L'Assureur est également affranchi.

1. Des dommages et pertes provenant de :

- piraterie;
- capture, prise, saisie, contrainte, molestation ou détention par tous gouvernements et autorités quelconque;
- Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues;

3 De tous événements quelconques résultant de violation de blocus;

3. Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'Assuré;

4. Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté ainsi que du remplacement ou de la réparation des pièces affectées d'un vice caché;

5. De toute saisie et vente du navire dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit sauf ce qui est dit à l'article 3.

**III / DUREE DES RISQUES**

**ARTICLE 07 : DETERMINATION DU VOYAGE**

Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre et cessent moment où il a été ancré ou amarré au lieu de destination.

Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer marchandise et cessent aussitôt le débarquement terminé sans excéder un délai de quinze jours après l'arrivée lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

**ARTICLE 08 : PROLONGATION DE LA GARANTIE**

Dans les assurances à terme, les risques de l'Assuré cesseront à la date prévue dans la police pour son expiration, époque fixe quelque soit, à cette date, le lieu où se trouvera le navire.

Toutefois, si, à ce moment, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge de l'Assuré, ou se trouve, au cours d'un voyage, en état d'avaries à sa charge, les risques couverts par la présente police seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations certifié par les experts, et, dans le second, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout moyennant surprime calculée par jour supplémentaire des risques. En cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise à l'Assuré.

**IV / ETENDUE ET LIMITES DE L'ASSURANCE**

**ARTICLE 09 : LIMITES DE NAVIGATION**

Il est permis au navire d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades, rivières et canaux, et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer par tous moyens de propulsion dont il dispose, de faire tous remorquages et sauvetages, et de prêter toute assistance, étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage et d'assistance ne seront à la charge de l'Assuré qu'autant que l'Assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Le navire est également couvert pendant ses réparations son séjour dans les docks, sur le gril et dans les cale sèches, sur le slip et généralement en quelque lieu que ce soit dans les limites de navigation prévues par la police

**ARTICLE 10 : NAVIGATIONS SPECIALES**

Les navigations ci-après sont interdites, même lorsqu'elles sont comprises dans les limites dans lesquelles le navire est assuré, mais elles peuvent être couvertes sous réserve de déclaration préalable et moyennant surprime.

Toutefois, si le navire assuré se trouve dans l'obligation de pénétrer dans les zones interdites, par force majeure ou pour prêter assistance ou entreprendre un sauvetage, il sera tenu couvert moyennant surprime :

1. Eaux situées au nord du 70° de latitude nord et eaux du Groenland à l'exception des voyages directs à destination ou en provenance de tout port ou place de Norvège ou de la Baie de Kola.
2. Mer de Behring, Est Asiatique au nord du 46° de latitude Nord, tous points de la Côte de Sibérie sauf Nakhodka et Vladivostok.
3. De ou pour tout port ou lieu de la Côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes;
  - a. à toute époque de l'année, au nord du 52° 10' de latitude nord et à l'Ouest du 50° de longitude Ouest.
  - b. entre le 1er Décembre et le 30 Avril ces deux jours inclus, au Sud du 52° 10' de latitude Nord dans le quadrilatère par les lignes tracées entre :
    - Battle Harbour et Pistolet Bay,
    - Cap Ray et le Cap Nord (Nouvelle Ecosse)
    - Port Hawkesbury et Port Mulgrava,
    - Baie Comeau et Matane
 Entre le 16 Novembre et la 15 Mai, ces deux jours inclus, dans la région comprise entre Montréal à l'Ouest et une ligne tracée entre Baie Comeau et Matane à l'Est.
4. Tous ports ou lieux des grands lacs, ou de la voie maritime du Saint-Laurent à l'ouest de Montréal.
5. De ou pour tout port ou lieu de la Côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes au Nord du 54° 30' de latitude Nord ou à l'Ouest de 130° 50' de longitude Ouest.
6. De ou pour les îles Kerguelen du Crozet ou au sud du 50° de latitude Sud, excepté les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des îles Falkland; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au sud du 50° de latitude Sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir.
7. Dans la Mer Baltique et eaux adjacentes; au nord de la ligne reliant MO (63°24' latitude Nord) à Vasa (63° 06'

latitude Nord) entre le 15 Novembre et le 5 Mai (ces deux jours inclus); à l'est de la ligne reliant Vilpuri (Vybord) (28° 47' longitude Est) à Narva (28° 12' longitude Est) entre le 21 Novembre et la 5 Mai (ces deux jours inclus); au nord de la ligne reliant Stockholm (59° 20' latitude Nord) à Tallin (59° 24' latitude Nord) entre le 15 Décembre et le 15 Avril (ces deux jours inclus) à l'Est du 22° de longitude Est et au Sud du 59° de latitude Nord entre le 15 Décembre et le 15 Avril (ces deux jours inclus).

8. Lorsque le navire appareille avec une cargaison de charbon indien, entre le 1er Mars et le 30 Septembre (ces deux jours inclus); néanmoins entre le 1er Juillet et le 30 Septembre (ces deux jours inclus), le navire est couvert pour les voyages à destination des ports asiatiques situés entre Aden et Singapour.

**V / DETERMINATION DE LA VALEUR D'ASSURANCE**

**ARTICLE 11 : VALEUR AGREEE**

La valeur agréée du navire est fixée telle quelle et à forfait, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation sous réserve de ce qui est dit au premier paragraphe de l'article 24 et à l'article 25.

Elle comprend indivisément le corps, les appareils moteurs du navire, les accessoires et dépendances dont l'Assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors.

Toute assurance faite séparément sur des accessoires et dépendances appartenant à l'Assuré, quelle que soit la date de la souscription, réduit d'autant en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

**ARTICLE 12 : ASSURANCES COMPLEMENTAIRES**

Sauf accord de l'Assureur, l'Assuré s'interdit les assurances sur bonne arrivée du navire.

Toute assurance faite par le ou les propriétaires du navire, par leur ordre ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée sur le navire.

**VI / DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ASSURE**

**ARTICLE 13 : PRIMES, TAXES, DROITS ET IMPÔTS**

I. Dans l'assurance au voyage, la prime est payable comptant, les risques de l'Assureur ne commençant en aucun cas à courir avant son complet paiement.

2. Dans l'assurance à terme, la prime est payable comptant.

Toutefois, si l'assurance est faite pour douze mois, l'Assuré aura la faculté, mais à la condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir :

- Le 1er quart à la prise d'effet des risques;
- Le 2ème quart à trois mois de la prise des risques;
- Le 3ème quart à six mois de la prise des risques;
- Le 4ème quart à neuf mois de la prise des risques;

3. En cas de perte totale ou de délaissement à sa charge, la prime acquise à l'Assureur qui aura payé la totalité du sinistre lui incombant sera, dans l'assurance à terme, quelle qu'en soit la durée, la prime de douze mois de navigation.

Si la perte ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime lui demeurant acquise sera celle afférente à la période comprise entre la prise des risques et la date de la perte ou de la notification du délaissement, sous réserve que la prime demeurant acquise à l'Assureur ne soit pas inférieure à celle due pour un trimestre.

Dans l'assurance au voyage, la prime entière sera toujours acquise à l'Assureur sauf si le navire n'a pas été mis en risque pour l'Assureur à la suite d'une perte totale ou d'une toute autre cause.

4. Les taxes, droits et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

#### ARTICLE 14 : SEJOUR AU PORT DANS LES ASSURANCES A TERME

1. Si, au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24 (un vingt-quatrième) de la prime de navigation annuelle sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port.

Si le séjour se prolonge au delà de quinze jours les périodes de ristourne seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

2. Si, au cours de la période assurée, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait pour cette période de trente jours - le navire restant aux risques de l'Assureur - une ristourne de 1/12 (un douzième) de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour le séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de séjour seront réglées par chaque quinze

jours consécutifs après les premiers trente jours.

Toutefois, si, pendant le séjour au port, il est effectué des réparations à la charge de l'Assureur, le nombre de jours nécessités par ces réparations sera toujours, pour la détermination des périodes ouvrant droit à ristourne déduit du total des journées de séjour.

Il est précisé que le solde de ces nombres de journées devra, pour donner, lieu à ristourne, atteindre les minima de durée prévue à l'alinéa ci-dessus.

Si des travaux sont effectués en même temps pour compte de l'Assureur et pour compte de l'Assuré, la durée exacte de chaque catégorie de réparation sera déterminée à dire d'experts, désignés d'accord avec l'Assureur.

3. Les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux, ne seront pas comptés comme jours donnant droit à ristourne.

4. Les remises prévues aux paragraphes 1 & 2 ci-dessus ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement. Elles ne seront décomptées qu'après l'expiration de chaque semestre d'assurance.

#### ARTICLE 15 : DECLARATION DE SINISTRES, MESURES CONSERVATOIRES, SAUVETAGE ET RECOURS

1. L'assuré doit aviser l'Assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (07) jours de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages.

2. En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre l'Assureur et tous droits réciproquement réservés, l'Assuré doit et l'Assureur peut prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, sans qu'on puisse opposer à l'Assureur d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de sa responsabilité.

3. Il doit également en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre en temps utile toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit de l'Assureur le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers et lui prêter son concours sans réserves, pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

4. En cas d'inobservation des obligations prévues aux alinéas 1 & 2 du présent article et que les conséquences

de cette inobservation ont contribué au dommage ou à son étendue l'Assureur est en droit de réduire ou de refuser de payer l'indemnité.

5. L'inobservation de l'obligation prévue à l'alinéa 3 dégage l'Assureur de ses obligations, jusqu'à concurrence de la somme qu'il aurait pu récupérer de la part des tiers si l'Assuré avait rempli ses obligations.

#### ARTICLE 16 : RENONCIATION AU RECOURS

L'Assureur n'exercera de recours personnels contre le capitaine ou toute personne dont l'Assuré serait civilement responsable, à qui serait imputée une faute, que si l'Assuré faisait cause commune avec lui.

### VII / NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE

#### ARTICLE 17 : NULLITE DE L'ASSURANCE

1. Toute assurance souscrite après la réalisation d'un sinistre, ou après l'arrivée des biens assurés au lieu de destination, est sans effet si l'Assuré en avait eu connaissance, et la prime reste acquise à l'Assureur.

2. Le contrat ne peut produire aucun effet après deux mois de la date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

#### ARTICLE 18 : RESILIATION DE L'ASSURANCE

1. En cas de non paiement d'une prime à l'une quelconque des échéances prévues à l'article 13 ci-dessus, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par l'Assureur à l'Assuré, à son dernier domicile connu de lui et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain à midi de la date de paiement de la prime en retard. Dix jours après la suspension de la garantie l'Assureur peut résilier le contrat.

2. En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire, l'Assureur peut résilier la police par l'envoi à l'Assuré, à son dernier domicile connu de lui, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, l'Assureur renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

3. En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire, l'assurance continue à produire ses effets au

profit du nouveau propriétaire ou de l'affrètement, à condition que celui-ci en informe l'Assureur dans un délai de dix jours. L'assuré est alors tenu de remplir toutes les obligations prévues au contrat, les primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement restent à la charge de l'aliénateur ou du frètement.

Toutefois, l'Assureur a le droit de résilier le contrat dans un délai d'un mois à compter du jour où il a reçu la notification de l'aliénation ou de l'affrètement, cette résiliation prendra effet quinze jours après sa notification.

En cas de copropriété, les dispositions du paragraphe 3 du présent article ne sont applicables que s'il y a aliénation de plus de 50% des parts du navire.

4. Dans les assurances à terme, la police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée, toutefois, la prime nette qui deviendra exigible, ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

### VIII / REGLEMENT DES INDEMNITES

#### ARTICLE 19 : REGLEMENT DISTINCT PAR VOYAGE

1. Dans les assurances à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct séparé; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.

2. Il y a voyage distinct dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excédera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

3. Pendant le séjour du navire dans un port en dehors des limites d'un voyage, telles quelles sont définies ci-dessus, chaque événement à la charge de l'Assureur est l'objet d'un règlement distinct.

#### ARTICLE 20 : DELAISSEMENT

A / Le délaissement ne peut s'opérer que dans les cas suivants :

1 - Perte totale du navire;

2 - Défaut de nouvelles - le délaissement pour défaut de nouvelles, pourra être fait après trois mois - si le retard des nouvelles peut être attribué à des événements de



guerre, le délai est porté à six mois.

L'assuré est tenu de justifier de la non arrivée - la perte sans nouvelles, en tant qu'elle concerne l'Assureur de la présente police, sera réputée produite à la date des dernières nouvelles.

3 - Inaptitude du navire à la navigation résultant de l'un des risques garantis par la police et impossibilité de le réparer.

Est notamment réputé innavigable, le navire condamné faute de moyens matériels de réparations, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou en remorque, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir, au lieu de la relâche, les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

4 - Si le montant total des réparations d'avaries, établi conformément à l'article 21, paragraphes 1 & 2 (déduction faite de la valeur des vieux matériaux et des déductions pour différence du vieux au neuf) atteint ou dépasse les 3/4 de la valeur agréée et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard de l'Assureur et peut lui être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul, du montant total des réparations que les réparations d'avaries résultant d'un risque garanti par la police et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipage, frais d'expertises, de procédure ou de sauvetage etc... non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait atteint ou dépassé les 3/4 de la valeur agréée. Dans ce cas, l'action d'avarie est seule ouverte à l'Assuré, sous les franchises et réductions prévues par les articles 21 & 22, et la même action est ouverte à l'Assuré franc d'avaries.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé à l'Assureur, le navire qui aura été condamné, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

B / La notification du délaissement doit être faite à l'Assureur par lettre recommandée ou par acte extrajudiciaire, au plus tard dans les trois mois de la connaissance de l'événement qui donne lieu à délaissement ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délaissement, l'Assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

C / Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, l'Assureur, auquel auront été délaissés les objets assurés, aura toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. Il devra toutefois faire connaître sa décision à l'Assuré dans les 30 jours de la date à laquelle celui-ci lui aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par l'Assureur du navire dans la liquidation de sauvetage; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris ils seront répétés contre l'Assuré.

#### ARTICLE 21 : AVARIES PARTICULIERES - CONSTATATION - REPARATIONS

L'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec les représentants de l'Assureur au plus tard dans les trente jours à dater de l'arrivée du navire à son port de reste après la fin du voyage au cours duquel ces avaries se sont produites; si les avaries se sont produites dans ce dernier port, leur constatation devra être faite dans les trente jours de leur survenance.

Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement ou par voie d'arbitrage auront pour mission de rechercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires, comme il est dit au paragraphe 1er ci-après.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises au plus tard six mois après la date de la survenance des avaries le montant à la charge de l'Assureur ne pourra excéder celui qui lui eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ledit délai.

Il est, à cet effet, convenu que les experts devront également évaluer le coût qu'auraient atteint les réparations si elles avaient été entreprises dans le délai fixé. Ils s'entoureront, dans ce but, de tous renseignements utiles concernant notamment le prix des matières premières, le coût des salaires et le coefficient des frais généraux en vigueur à l'époque et ils

consigneront ces indications dans leur rapport.

Les règlements d'avaries sont de plus soumis aux dispositions suivantes :

1. Il n'est admis dans les règlements d'avaries que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité; l'Assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

2. L'Assureur a le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumissions.

3. Au cas où l'Assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant aux paragraphes suivants du présent article qu'à l'article 22.

4. Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, l'Assureur prendra à sa charge les vivres et gages d'équipage, et la prime dans les assurances à terme, cessera de courir.

5. Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas, à la charge de l'Assureur, sauf ce qui est dit au paragraphe 4 du présent article et à l'article 23.

6. Les avaries particulières seront remboursées sous la retenue des franchises fixées par les conditions particulières.

7. Les frais qui sont l'accessoire indispensable de la réparation, contractés dans un port de relâche, sont ventilés et ne sont supportés par l'Assureur que proportionnellement à l'indemnité nette à sa charge, établis d'après les conditions de la police.

#### ARTICLE 22 : DIFFERENCE DU VIEUX AU NEUF

Sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage il sera opéré, pour l'application des modalités prévues aux articles 20, 24 & 25, les réductions pour différence du vieux au neuf fixées aux conditions particulières.

dépenses spéciales à la carène et au doublage, il sera à forfait une réduction de moitié.

#### E 23 : VOYAGES POUR REPARATIONS

le navire a éprouvé des avaries à la charge de l'Assuré et qu'il se trouve dans un port où les

réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme de l'Assureur, ou, à défaut, du Consul d'Algérie, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin, en remorque les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

Pendant les trajets ainsi faits, et à condition qu'ils le soient en dehors des opérations commerciales du navire, la prime ne court pas dans les assurances à terme; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge de l'Assureur.

Le capitaine devra également ne point faire doubler ou caréner son navire au port où il se trouve en avarie s'il est reconnu par les experts que cette dépense peut être ajournée à un moment plus opportun.

Si le navire séjourne dans un port de relâche en attendant des pièces de rechange, qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge de l'Assureur, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir pendant la durée de cette attente.

#### ARTICLE 24 : AVARIES COMMUNES

1. La contribution du navire aux avaries communes incombe à l'Assureur que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu des avaries particulières à sa charge, la responsabilité de l'Assureur étant limitée à la somme obtenue par application du taux de la contribution à la valeur assurée, ainsi réduite, le cas échéant, sans que cette somme puisse excéder le montant incombant à l'Assuré.

2. Les réductions pour différence du vieux au neuf, prévues à l'article 22, s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

3. Les règlements d'avaries communes pourront être établis conformément à la loi Algérienne ou aux règles d'York et d'Anvers, si cette Convention est stipulée au contrat d'affrètement. Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

4. Le capitaine et l'Assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries (au navire à la cargaison) ou tous frais ayant le caractère d'avaries communes et dont l'importance ne dépasserait pas 1% de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à Cent Mille Dinars (100.000 DA)

**ARTICLE 25 : DEPENSES D'ASSISTANCE  
ET DE SAUVETAGE**

En cas d'échouement suivi de remise à flot, ainsi que d'assistance au navire en détresse et de sauvetage en mer, tous les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage seront remboursés sans franchise au prorata des sommes assurées, même dans les assurances souscrites franc d'avaries.

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 22.

Lorsque le navire a un chargement à bord, l'Assureur ne devra, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées.

**ARTICLE 26 : PAIEMENT DES PERTES ET AVARIES**

Toutes pertes et avaries à la charge de l'Assureur, sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives.

**ARTICLE 27 : LIMITATION DES ENGAGEMENTS  
DE L'ASSUREUR**

La somme assurée forme pour chaque voyage, la limite des engagements de l'Assureur qui ne peut jamais être tenu de payer au delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.

Toutefois, le capital assuré se reconstituera automatiquement après chaque événement, et il sera dû, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le temps nécessaire pour terminer le voyage après l'événement; pendant les séjours prévus au paragraphe 3 de l'article 19, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'événement. La surprime prévue au présent alinéa ne pourra, en aucun cas, être inférieure, pour chaque reconstitution du capital assuré, à quarante centimes pour cent dinars (0,40%) du montant nécessaire à cette reconstitution.

**IX / DISPOSITIONS DIVERSES**

**ARTICLE 28 : PRESCRIPTION**

Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

**ARTICLE 29 : COMPETENCE**

Par dérogation, à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les actions dérivant du contrat d'assurance ne peuvent être portées que devant la juridiction du lieu où le contrat a été souscrit.

## الملحق الثالث:

الوثيقة الفرنسية لتغطية مسؤولية مالك السفينة

# COUVRANT LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE DEMER

(à l'exclusion des navires de pêche et de plaisance)

## PRÉAMBULE – LOI APPLICABLE

Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Code des Assurances, relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

## CONDITIONS GÉNÉRALES

### CHAPITRE 1 – ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

#### ARTICLE 1<sup>er</sup> - Risques couverts

La présente police a pour objet de garantir les recours, ainsi que les dommages, les pertes et les préjudices ci-après énumérés résultant d'événements qui se produisent à bord du navire assuré ou qui sont en relation avec sa navigation, son utilisation ou son exploitation et survenus pendant la période de garantie.

Sont garantis :

- 1°) Les recours pour faits de mort, de lésions corporelles ou de maladie ainsi que les recours pour dommages, pertes ou préjudices exercés contre le navire assuré par des co-contractants ou des tiers :
  - a) – à la suite de tout événement, qu'il y ait eu ou non abordage ou heurt du navire assuré; – résultant de l'utilisation de grues, de chalands, d'autres engins ou installations utilisés au service du navire ou de sa cargaison;
  - b) – en vertu d'un contrat de remorquage, quel que soit le fondement de l'action.
- 2°) Les frais de retraitement, enlèvement, destruction et balisage de l'épave d'un navire, auxquels l'assuré serait tenu aux termes d'une décision de l'autorité compétente.
- 3°) La contribution définitive d'avarie commune incombant à la cargaison, lorsque les dispositions du contrat de transport, celles des Règles d'York et d'Anvers, ou toutes autres dispositions légales ou contractuelles ne permettent pas d'en recouvrer le montant.
- 4°) La contribution définitive du navire à l'avarie commune pour la part qui ne serait pas à la charge des assureurs sur corps de navire assuré, soit en raison de la limitation de leurs engagements, soit parce que la valeur contributive retenue par l'expert répartiteur serait supérieure à la valeur agréée fixée dans la police d'assurance sur corps.
- 5°) L'indemnité d'assistance incombant au navire assuré pour le montant qui ne serait pas à la charge des assureurs sur corps, soit en raison de la limitation de leurs engagements financiers, soit parce que la valeur du navire retenue par le juge ou par l'arbitre serait supérieure à la valeur agréée fixée dans la police d'assurance sur corps.
- 6°) Les frais de déroutement du navire lorsque le déroutement est uniquement effectué dans le but de sauver toute vie humaine ou de débarquer soit un membre de l'équipage ou un passager, blessé ou malade, soit un pilote, soit un passager clandestin.
- 7°) Les dépenses de quarantaine et le coût des mesures de désinfection imposées à un navire par une Autorité portuaire ou administrative, en raison d'une épidémie que l'assuré ne pouvait ni connaître ni prévoir.
- 8°) Les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours garanti exercé contre le navire assuré, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences.
- 9°) Les amendes, contraventions et pénalités infligées à l'assuré, **en dehors du territoire français**, partout Tribunal ou Autorité administrative ou portuaire pour infraction à tout règlement ou loi.

L'ensemble des garanties énumérées dans le présent article s'applique, dans les mêmes conditions, aux aussières, ancres et chaînes ainsi qu'aux embarcations annexes du navire assuré en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service.

ARTICLE 2 – Pollution par les hydrocarbures

La garantie énoncée à l'article précédent s'étend dans la limite fixée aux conditions particulières aux obligations et aux engagements résultant pour l'assuré de son adhésion aux plans TOVALOP, des dispositions de la loi n° 77-530 du 26 Mai 1977, de la Convention Internationale de Bruxelles du 29 Novembre 1969 modifiée, le cas échéant, par le Protocole de 1984 ou de toutes autres dispositions législatives ou réglementaires analogues.

ARTICLE 3

Pour ceux des recours, dommages, pertes et préjudices énumérés à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus qui sont garantis par les polices d'assurance corps du navire assuré, la présente police constitue une assurance sur excédents et ne couvre que la part de la réclamation qui dépasse le montant à la charge des assureurs corps, en raison de la limitation de leurs engagements.

La présente police ne pourra, d'autre part, être appelée à rembourser le montant des découverts et des franchises stipulés dans les polices corps, ni à supporter les conséquences des déchéances, nullités insolvabilités ou autres difficultés encourues du chef de ces polices.

ARTICLE 4

Lorsqu'à la suite d'un événement mettant en jeu la garantie de la présente police, l'assuré constitue le fonds de limitation en application de la loi du 3 Janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer ou de la Convention Internationale du 19 Novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ou de toute autre législation analogue, l'indemnité des assureurs est affectée au remboursement des sommes éventuellement réglées par les personnes ou organismes ayant constitué le fonds de limitation ou fourni leur garantie aux tiers lésés.

ARTICLE 5 – Limitation de responsabilité

Dans le cas où l'assuré invoquerait pas lesexonérations ou la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépasserait pas celui qui eût été à leur charge si les dites exonérations ou limitations avaient été invoquées.

#### ARTICLE 6 – Intervention des assureurs en cas de saisie

Si, en raison de la réalisation d'un risque couvert, ou des faits des membres de l'équipage à terre, l'assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie du navire assuré, les assureurs interviendront au bénéfice de l'assuré dans les limites de leurs engagements au titre de la présente police.

ARTICLE 7 – Risques exclus

Sont exclues de la garantie les réclamations résultant de :

- 1°) recours, quelle qu'en soit la nature, exercés par les membres de l'équipage du navire assuré ou leurs ayants-droit quel que soit le fondement de leur action ;
- 2°) fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de son personnel de Direction, à savoir : Directeur, Chefs d'Agences, Capitaines d'armement, Chefs de services techniques ;
- 3°) violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ; 4°) faits à terre des membres de l'équipage ou de toute autre personne ; 5°) l'utilisation de véhicules terrestres à moteur ou d'aéronefs ;
- 6°) recours exercés à raison des dommages, pertes et préjudices subis par les marchandises transportées par le navire assuré ainsi que des amendes, contraventions et pénalités les concernant ;
- 7°) contrats de remorquage ou de contrats de location de grues, de chalands, d'autres engins ou d'installations lorsque ces contrats ne sont pas conformes aux usages reconnus du commerce ;
- 8°) l'intoxication alimentaire des passagers et de ses conséquences ;
- 9°) guerres civiles ou étrangères, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
  - captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, détentions, confiscations ou expropriations par tous gouvernements et autorités quelconques ;
  - émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
  - piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
  - effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure du noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.

#### ARTICLE 8 – Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1<sup>er</sup>, sont limités, par événement, aux montants fixés aux conditions particulières.

## ARTICLE 9 – Navigation et séjour

Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques fixées par les conditions particulières, qu'il soit en exploitation ou en séjour, en chômage ou en réparation, à flot ou à sec.

Il demeure garanti lorsqu'il prête assistance, ainsi que, lorsqu'en dehors des opérations commerciales habituelles, il effectue tout remorquage ou transbordement de cargaison.

## CHAPITRE II – DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

### ARTICLE 10 – Déclarations à la charge de l'assuré

1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.

Il doit notamment porter à la connaissance des assureurs les polices d'assurance corps du navire.

2°) L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

3°) L'assuré doit déclarer, dès qu'il en a lui-même connaissance, tout changement de pavillon du navire, de sa société de classification ainsi que toute modification, annulation ou retrait de sa cote.

**ARTICLE 11 – Prime** L'assuré doit payer la prime et ses accessoires aux lieux et dates convenus aux conditions particulières.

### ARTICLE 12 – Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée.

### ARTICLE 13 – Mesures conservatoires

En cas d'événement engageant la garantie des assureurs :

– l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation;

– l'assuré doit prendre toutes les mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables et prêter son concours aux assureurs pour engager éventuellement les procédures nécessaires.

### ARTICLE 14 – Sanctions

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas :

- la nullité de la police (article 10-1°);
- la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité d'assurance (article 10-2° et 3°);
- la suspension ou la résiliation de la police (article 11);
- la réduction proportionnelle de l'indemnité d'assurance (articles 12 et 13).

### ARTICLE 15 – Nullité ou résiliation de l'assurance

Outre les cas prévus à l'article 14, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations suivantes :

Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après un sinistre concernant le navire est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à destination inconnue d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée ou de faillite personnelle de l'assuré, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que les assureurs peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement d'ouverture, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

Si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à l'égard de cet assureur les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus.

En cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cessera de produire ses effets à son égard, dans les termes des articles L. 326-12 et R\* 326-1 du Code des Assurances.

La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ; toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

La police pourra être résiliée par les assureurs sous préavis de trois jours si, du fait de l'assuré, il y a modification, soit de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque.

### **CHAPITRE III – CONSTATATIONS DÉTERMINATION ET RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE**

#### **ARTICLE 16 – Déclaration et règlement des sinistres**

L'assuré est tenu de déclarer sans délai aux assureurs tous événements et toutes réclamations susceptibles de mettre en jeu leur garantie.

L'assuré ne pourra reconnaître sa responsabilité, régler, arbitrer ou transiger toutes réclamations, renoncer à toutes fins de non recevoir ou à toutes prescriptions qu'il serait en droit d'opposer ainsi qu'à tous recours qu'il serait en droit d'exercer qu'avec l'accord préalable et formel des assureurs.

Chaque événement est l'objet d'un règlement distinct.

L'ensemble des indemnités dues pour un même événement est réglé sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

#### **ARTICLE 17 – Paiement des indemnités**

Toutes indemnités à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

S'il n'y a ni redressement, ni liquidation judiciaire, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue de la police, objet de la réclamation, et toutes autres primes échues.

Lors du paiement d'une indemnité, toutes primes échues ou non sont compensées et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles, en cas de redressement ou de liquidation judiciaire.

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

#### **ARTICLE 18**

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

Les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce de la place d'apérition.

### **CHAPITRE V – ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRES SUR UNE MÊME POLICE**

#### **ARTICLE 19**



La souscription de chacun des assureurs, exprimée par rapport au capital total assuré, est répartie au prorata sur chacun des capitaux partiels.

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'une police distincte sur chaque navire.

---

الملحق الرابع:

الوثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع - كل الأخطار-



## CHAPITRE IV – VALEUR ASSURÉE

### ARTICLE 12. –

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme suit :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

### 1 – OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

#### ARTICLE 13. –

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payée conjointement et par moitié par l'assureur au lieu de destination et au moment de la remise de la présente police. En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

#### ARTICLE 14. –

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.

2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

#### ARTICLE 15. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

#### ARTICLE 16. –

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, en cas d'accident, d'engager et de poursuivre les actions qui jugera nécessaires.

#### ARTICLE 17. –

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme Indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre I. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

#### ARTICLE 18. –

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

### 2 – OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÉGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

#### ARTICLE 19. –

L'échéance de l'indemnité d'assurance est établie séparément sur chaque police, sauf pour les facultés transportées en vrac pour chaque escale établie par escale, par jour-compte ou sur présentation.

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours juste émettent du jour ;

3° soit par les conditions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

#### ARTICLE 20. –

L'indemnité des avaries constatées comme telles et cessées, est déterminée par compensation de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à ce à quoi elle aurait été à l'état normal, mêmes tenues et lieu, et laux de déclarations n'a obtenu devant être soumise à la valeur assurée. L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

#### ARTICLE 21. –

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, cédée en un ou plusieurs lots, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

#### ARTICLE 22. –

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la cession de l'envoi au lieu de destination, pour réexpédition, tout ou partie des facultés assurées, émettrice des déclarations et des acquits en douane sont à sa charge, à moins qu'il n'ait tenu ce payer un montant supérieur à la valeur assurée du lot.

#### ARTICLE 23. –

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

#### ARTICLE 24. –

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes conditions que les assurances cumulatives.

#### ARTICLE 25. –

Dans le cas où est intervenu une franchise, celle-ci est remboursante de la prime juste émise de toute.

#### ARTICLE 26. –

**Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :**

1° dans le cas de perte sans nouvelle destination par le transporteur : soixante jours après la date de la cession des facultés assurées ;

2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement non capable de continuer le voyage, à moins que, dans les quatre mois, écoulés depuis la cessation de l'expédition du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être sciemment réexpédiées au lieu de destination ;

3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels composant l'assurance atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

#### ARTICLE 27. –

L'indemnité due par l'assureur est payée conjointement, tous, au plus tard, soixante jours après la date de la cession des facultés assurées, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

#### ARTICLE 28. –

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

#### ARTICLE 29. –

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de sa somme assurée.

#### ARTICLE 30. –

L'assureur-coassureur est autorisé à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.



الملحق الخامس:

الوثيقة الفرنسية للتأمين على أجسام السفن

**POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS  
DE TOUS NAVIRES**

**à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers et des  
navires à moteur auxiliaire.**

(Imprimé du 1er janvier 1998 modifié le 1<sup>er</sup> Janvier 2002)

CONDITIONS GENERALES

---

**PREAMBULE - LOI APPLICABLE**

Le présent contrat est régi par la loi française par les dispositions du Titre VII du Livre Ier du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

**CHAPITRE I - ETENDUE DE L'ASSURANCE**

**ARTICLE PREMIER - Risques couverts**

La présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré.

Sont ainsi garantis :

1°) dans la limite de la valeur agréée, **les dommages et pertes subis par le navire**, même s'ils résultent de la décision d'une autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution trouvant son origine dans un évènement garanti;

2°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, **les recours de tiers exercés contre le navire pour abordage** de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant, **ou pour heurt du navire assuré** contre tout autre bien ou installation, ainsi que, dans les mêmes conditions, les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses aussières, ancres et chaînes, et ses embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service ;

3°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un évènement garanti ou d'en limiter les conséquences.

**ARTICLE 2 - Limitation des engagements des assureurs**

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties à l'article 1er, sont limitées par évènement à un montant égal à deux fois la valeur agréée.

**ARTICLE 3 - Risques exclus**

Sont exclus de la garantie :

1°) Les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de :  
violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition ;

toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière ;

faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de direction, à savoir : Directeurs, Chefs d'Agences, Capitaines d'armement, Chefs de services techniques ;

vice propre, vétusté ;

retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré ;

immobilisation ou retard du navire, quarantaine, mesures sanitaires, désinfection ;

obstacles apportés à l'exploitation commerciale du navire ;

dommages corporels ;

guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et

autorités quelconques ;

émeutes, mouvements populaires, grèves, look-out et autres faits analogues ;

piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.

2°) Les dommages et pertes subis par le navire du fait de cargaisons transportées contrairement à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce et ce, à la connaissance de l'assuré.

Les dépenses résultant de la réparation ou du remplacement des pièces affectées de vice caché. 3°) Les recours exercés contre le navire assuré pour les dommages et préjudices :

relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;

relatifs aux engagements de l'assuré lorsque la responsabilité de celui-ci résulte uniquement d'une disposition contractuelle ;

à l'environnement ou consécutifs à la pollution ou à la contamination résultant de fuites ou de rejets de substances polluantes et subis par tout bien ou installation, autre que les navires et bateaux ainsi que leurs cargaisons du fait de leur abordage avec le navire assuré.

Est ainsi exclue de la garantie "l'indemnité spéciale" payable à l'assistant sous l'empire de l'article 14 de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article ou de toute autre disposition de portée semblable.

4°) Les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage du navire en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, à moins que le navire ne se trouve à un poste affecté normalement aux opérations commerciales.

## CHAPITRE II - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

### Article 4 - Navigation et séjour

Le navire est garanti en tout lieu, dans les limites géographiques prévues par la police, qu'il soit en exploitation ou en séjour, en chômage ou en réparation, à flot ou à sec.

Il demeure garanti lorsqu'il prête assistance. Les avaries qu'il pourrait subir au cours d'une telle opération ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Il demeure également garanti lorsqu'en dehors des ses opérations commerciales habituelles, il effectue tout remorquage ou transbordement de cargaison, sous réserve d'en faire la déclaration préalable aux assureurs qui pourront prescrire toutes mesures de prévention imposées par la situation.

### Article 5 - Navigations spéciales

**Sauf déclaration préalable, le navire n'est pas garanti :**

A. - pendant sa navigation et son séjour dans les zones définies ci-dessous, à moins qu'il ne se trouve dans l'obligation d'y pénétrer, par force majeure ou pour prêter assistance :

1°) Eaux situées au nord du 70° de latitude nord et eaux du Groënland, à l'exception des voyages directs à destination ou en provenance de tout port ou place de Norvège ou de la baie de Kola.

2°) Mer de Behring, Est Asiatique au nord du 46° de latitude nord, tous points de la côte de Sibérie sauf Nakhodka et/ou Vladivostok.

3°) De ou pour tout port ou lieu de la Côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes :

a) à toute époque de l'année, au nord du 52°10' de latitude nord et à l'ouest du 50° de longitude ouest :

b) entre le 21 décembre et le 30 avril, ces deux jours inclus, au sud du 52°10' de latitude nord, dans le quadrilatère déterminé par les lignes tracées entre :

- Battle Harbour et Pistolet Bay
- Cap Ray et Cap Nord (Nord Ecosse)
- Port Hawkesbury et Port Mulgrave
- Baie Comeau et Matane



c) entre le 1er décembre et le 30 avril, ces deux jours inclus, dans la région comprise entre Montréal à l'ouest et une ligne tracée entre Baie Comeau et Matane à l'est.

4°) Tous ports ou lieux des grands lacs, ou de la voie maritime du Saint-Laurent à l'ouest de Montréal.

5°) De ou pour tout port ou lieu de la Côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes au nord du 54°30' de latitude nord ou à l'ouest du 130°50' de longitude ouest.

6°) De ou pour les Iles Kerguelen ou Crozet ou au sud du 50° de latitude sud, excepté les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des Iles Falkland ; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au sud du 50° de latitude sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir.

7°) Dans la Mer Baltique et eaux adjacentes à l'est du 15° de longitude est :

a) au nord de la ligne reliant Mo (63°24' de latitude nord) à Vasa (63°06' de latitude nord) entre le dix décembre et le 25 mai, ces deux jours inclus ;

b) à l'est de la ligne reliant Viipuri(Viyborg) (28°47' de longitude est) à Narva (28°12' de longitude est) entre le 15 décembre et le 15 mai, ces deux jours inclus :

au nord de la ligne reliant Stockholm (59°20' de latitude nord) à Tallinn (59°24' de latitude nord) entre le 8 janvier et le 5 mai, ces deux jours inclus ;

à l'est du 22° de longitude est et au sud du 59° de latitude nord entre le 28 décembre et le 5 mai, ces deux jours inclus ;

- Lorsque, à l'exception des cas d'assistance, il navigue en remorque en dehors des ports, rades, rivières et canaux.

#### **ARTICLE 6 - Prolongation de l'assurance**

Si à l'expiration de la police, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs ou se trouve au cours d'un voyage en état d'avaries à leur charge, les risques couverts par la présente police sont prolongés moyennant surprime calculée par jour supplémentaire de risque jusqu'à l'achèvement complet, soit des réparations, soit du voyage. En cas de perte totale ou de délaissement survenu pendant cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois est acquise aux assureurs.

#### **CHAPITRE III - VALEUR AGREEE**

##### **ARTICLE 7**

La valeur du navire est fixée forfaitairement, les parties s'interdisant réciproquement toute autre estimation, sauf en cas de fraude, et sous réserve des dispositions des articles 22 et 25.

La valeur agréée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont notamment compris les approvisionnements.

L'assurance sur bonne arrivée ou sur autres intérêts complémentaires, si elle est contractée sans l'accord des assureurs du navire, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée.

#### **CHAPITRE IV - DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES**

##### **ARTICLE 8 - Déclarations à la charge de l'assuré**

1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge, et notamment le pavillon du navire, sa Société de Classification et sa cote.

2°) L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a connaissance, les aggravations de risque survenues au cours du contrat.

3°) L'assuré doit déclarer sans délai tout changement de pavillon du navire, de sa Société de Classification, toute modification, suspension, annulation ou retrait de sa cote.

4°) L'assuré doit déclarer aux assureurs toute hypothèque maritime grevant l'intérêt assuré au moment la signature de la police ou contractée pendant la durée de celle-ci. La prime doit dans ce cas être immédiatement payée, à moins que les prêteurs hypothécaires n'en garantissent le paiement à l'échéance.

##### **ARTICLE 9 - Classification du navire**

1°) L'assuré s'engage à observer dans les délais fixés par la Société de Classification, les recommandations, exigences ou restrictions imposées par ladite Société de Classification et relatives à la navigabilité du navire.

2°) Avec l'accord de l'assuré ou de son représentant dûment habilité, et après lui avoir exposé les motifs, l'apéríteur pourra demander à la Société de Classification de consulter le dossier de Classification du navire.

**ARTICLE 10** – Prime L'assuré doit payer la prime et ses accessoires aux lieux et dates convenus

#### **ARTICLE 11** - Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire d'un évènement de mer ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée.

#### **ARTICLE 12** - Mesures conservatoires

1°) En cas d'évènement engageant la garantie des assureurs :

l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre ou requérir toutes les mesures utiles à la conservation ou au sauvetage des objets assurés.

l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables. 2°) L'assuré a l'obligation de conserver le recours des assureurs contre les chantiers de réparations.

Nonobstant cette obligation, les assureurs ne se prévaudront pas à l'égard de l'assuré des éventuelles renonciations à recours totales ou partielles contre les chantiers de réparation, lorsque ces renonciations à recours résultent des conditions générales desdits chantiers.

3°) Dès qu'il en a connaissance, l'assuré s'engage à déclarer à l'assureur ces renonciations à recours qui feront éventuellement l'objet d'une surprime fixée au cas par cas.

**ARTICLE 13** - Constatation et réparation des dommages L'assuré doit déclarer, dès qu'il en a connaissance, tout évènement engageant la garantie des assureurs et procéder à la constatation et à la réparation des pertes et dommages dans les conditions définies aux articles 18 et 20.

**ARTICLE 14** – Sanctions L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas :

la nullité de la police (articles 8-1° et 8-4°), la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 8-2°, 8-3° et 9-1°),

la résiliation de la police (article 9-2°),

la suspension ou la résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 15 (article10),

la déchéance du droit à indemnité (article 13),

la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 11 et 12).

#### **ARTICLE 15** - Modalités de paiement de la prime

La prime est payable à trente jours de la prise des risques.

Si l'assurance est faite pour douze mois, l'assuré aura la faculté, mais à condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir :

le premier quart, à trente jours de la prise des risques ; le deuxième quart, à trois mois de la prise des risques ; le troisième quart, à six mois de la prise des risques ; le quatrième quart, à neuf mois de la prise des risques.

Le défaut de paiement d'une prime permet aux assureurs soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain zéro heure de la date de paiement de la prime en retard.

Pour tout sinistre survenu pendant une suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés.

La prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge des assureurs. Si la perte totale ou le délaissement n'est pas à leur charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.

Il est fait ristourne de la prime en cas de perte totale, de vente ou d'affrètement coque nue du navire avant le commencement des risques ; si le contrat est rompu par l'assuré avant ce moment pour toute autre cause, les assureurs ont droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50 % de la somme assurée.

Le coût de la police et les taxes, droits et impôts sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction lors de la ressortie de prime.

#### **ARTICLE 16 - Séjour au port**

1°) Si au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24 (un vingt-quatrième) de la prime de navigation annuelle sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de quinze jours, les périodes de ristourne seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

2°) Si au cours de la période assurée, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait pour cette période de trente jours une ristourne de 1/12 (un douzième) de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de séjour seront réglées par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours.

Toutefois, si, pendant le séjour au port, il est effectué des réparations à la charge des assureurs, le nombre de jours nécessités par ces réparations sera, pour la détermination des périodes ouvrant droit à ristourne, déduit du nombre total des journées de séjour.

Il est précisé que le solde de ces nombres de journées doit, pour donner lieu à ristourne, atteindre le minima de durée prévue ci-dessus.

Si des travaux sont effectués en même temps pour compte des assureurs et pour compte de l'assuré, la durée exacte de chaque catégorie de réparations sera déterminée à dire d'expert désignés en accord avec les assureurs.

3°) Les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux ne sont pas comptés comme jours donnant droit à ristourne.

4°) Les ristournes prévues aux paragraphes 1°) et 2°) du présent article ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement. Elles ne sont décomptées qu'après l'expiration de chaque semestre d'assurance.

#### **ARTICLE 17 - Nullité ou résiliation de l'assurance.**

Outre les cas prévus à l'article 14, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations ci-après :

Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après un sinistre concernant le navire est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu ou il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que les assureurs peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement d'ouverture, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation prendra ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les

assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

Si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui.

En cas de redressement ou liquidation judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à son égard les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus.

En cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cessera de produire ses effets à son égard, dans les mêmes termes des articles L 326-12 et R\* 326-1 du Code des Assurances.

La vente publique du navire ou son affrètement coque nue fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente ou de l'affrètement.

En cas d'aliénation du navire ou de la moitié au moins de l'intérêt assuré, l'assurance cesse de plein droit à compter de la date d'aliénation, sauf convention contraire préalable.

En cas d'affrètement autre que coque nue du navire, l'assurance continue sauf convention contraire préalable et moyennant surprime s'il y a lieu.

La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée ; toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

La police pourra être résiliée par les assureurs sous préavis de trois jours si, du fait de l'assuré, il y a modification, soit de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'ou résulte une aggravation sensible du risque.

La police pourra être résiliée par les assureurs, sous préavis d'un mois, pour une date quelconque à partir de la fin du premier trimestre, si le prix des réparations en France a augmenté de plus de 20% par rapport aux prix en vigueur lors de la souscription de la police ; il sera fait, dans ce cas, ristourne de la prime proportionnellement au temps non couru. Le coefficient d'augmentation des prix sera, en cas de contestation, arbitré par la Chambre Syndicale de Réparateurs de Navires.

## **CHAPITRE V - CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES**

### **ARTICLE 18**

Sauf accord préalable des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec leurs représentants au plus tard dans les soixante jours à dater de l'évènement ; si les avaries se sont produites dans un port, ce délai est ramené à quinze jours.

Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement, auront pour mission de chercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises dans les six mois de la date de l'évènement, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qui leur eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ce délai et dont l'évaluation devra être faite par les experts.

## **CHAPITRE VI - DETERMINATION DE L'INDEMNITE D'ASSURANCE**

### **ARTICLE 19 - Modalités de règlement**

**Chaque évènement est l'objet d'un règlement distinct.**

Le règlement est effectué sans franchise dans le cas de perte totale ou de délaissement. L'ensemble des autres indemnités dues pour un même évènement est réglé sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

Les frais et honoraires des commissaires d'avaries et des experts exposés en exécution de l'article 18 sont intégralement remboursés par les assureurs.

### **ARTICLE 20 - Avaries particulières**

1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

2°) Les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées ne sont pas à la charge des assureurs, sauf ce qui est dit ci-dessous.

3°) Avant toute exécution relative à l'exécution des travaux, l'assuré doit en informer les assureurs et ceux-ci ont le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission. Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations sans préjudice des franchises et réductions prévues à la police.

4°) Pendant le délai qui s'écoule entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de

l'adjudication et à condition que ce délai dépasse trois jours, les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées sont à la charge des assureurs.

5°) Lorsque le navire séjourne dans un port de relâche en attente des pièces de rechange indispensables à la poursuite du voyage, sont à la charge des assureurs, pendant la durée du transport des pièces, les gages et vivres de l'équipage ainsi que les matières consommées. Les dépenses supplémentaires engagées en vue de réduire la durée du transport sont également à la charge des assureurs.

6°) Lorsque les travaux sont impossibles ou trop dispendieux au port où se trouve le navire, les réparations provisoires indispensables pour permettre au navire de gagner un port où les travaux pourront être effectués à moindres frais, le coût du remorquage éventuel, ainsi que les gages et vivres d'équipage et les matières consommées pendant la durée du trajet sont à la charge des assureurs.

7°) Les commissions d'avances de fonds, les intérêts et tous les autres frais accessoires des réparations tels que les frais de cale sèche et les frais de port sont ventilés et supportés par les assureurs en proportion des divers travaux exécutés simultanément.

8°) Sur les dépenses spéciales à la carène, n'est à la charge des assureurs que le coût, justifié par des factures acquittées, de fournitures et d'application du revêtement anti-corrosion, des sous-couches de préparation et des couches terminales anti-salissures et auto-polissantes aux zones des œuvres vives dont la réparation est admise au titre de l'avarie particulière.

Au cas où la durée du passage en cale sèche du navire nécessitée par l'avarie particulière est telle qu'il est établi que les revêtements mentionnés au précédent paragraphe perdent leur efficacité, ces dépenses spéciales à la carène sont forfaitairement pour moitié à la charge des assureurs.

## ARTICLE 21 - Délaissement

- Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- perte totale

- réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement du navire, atteint la valeur agréée.

défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est alors réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles ;

impossibilité de réparer. Toutefois, ne pourra être délaissé aux assureurs, le navire qui aura été condamné, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois de l'évènement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. Ils devront toutefois faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente jours de la date à laquelle celui-ci aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

La présente police cessera ses effets à compter de la date à laquelle les assureurs auront notifié par écrit à l'assuré :

- soit leur décision d'accepter le délaissement

- soit leur accord pour effectuer le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

## ARTICLE 22 - avaries communes

La contribution du navire aux avaries communes est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur agréée, diminuée, s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogé au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement redressés en conformité de ses dispositions.

Le capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes (avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison) dont l'importance ne dépasserait pas 1% de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à **soixante mille euros**.

## ARTICLE 23 - Navire sur lest

Lorsque le navire navigue sur lest et qu'il n'existe aucun autre intérêt contributif, les dispositions de l'article 22 s'appliquent aux dépenses et aux sacrifices qui auraient eu le caractère d'avaries communes si le navire avait eu un chargement à son bord.

## ARTICLE 24 -Recours de tiers

Dans le cas où l'assuré n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas

celui qui eut été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

#### **ARTICLE 25 - Assistance**

En cas d'assistance au navire assuré, la part lui incombant dans la rémunération d'assistance est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée.

#### **ARTICLE 26 - Abordage ou assistance entre navires du même assuré**

Au cas où le navire assuré aborderait un navire appartenant à l'assuré ou en recevrait l'assistance, l'indemnité à la charge des assureurs sera réglée comme si les navires appartenaient à des armateurs différents.

Il en sera de même dans le cas où le navire heurterait un bien ou une installation appartenant à l'assuré.

A défaut de règlement amiable entre les parties, les responsabilités d'abordage ou la rémunération d'assistance seront fixées par un arbitre unique, conformément aux dispositions du Nouveau Code de Procédure Civile (Livre quatrième) ou à défaut d'accord sur la désignation d'un arbitre unique, par la Chambre Maritime de Paris, saisie par la partie la plus diligente.

### **CHAPITRE VII - PAIEMENT DE L'INDEMNITE**

#### **ARTICLE 27 - Paiement des pertes et des avaries**

Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de liquidation ou de redressement judiciaire, compensées et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles.

S'il n'y a ni redressement ni liquidation judiciaire, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police, objet de la réclamation et toutes autres primes échues.

Après chaque événement engageant la garantie des assureurs, les capitaux assurés se reconstituent automatiquement, moyennant surprime à débattre.

### **CHAPITRE VIII - DISPOSITIONS DE PROCEDURE**

#### **ARTICLE 28**

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

L'assureur-apéritur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et du seul fait de ce paiement.

L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

Les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce de la place d'apérition

### **CHAPITRE IX - ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRE SUR UNE MEME POLICE**

#### **ARTICLE 29**

La souscription de chacun des assureurs, exprimée par rapport au capital total assuré, est répartie au prorata sur chacun des capitaux partiels.

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'une police distincte sur chaque navire.

الملحق السادس:  
قانون التأمين البحري الانجليزي

الوثيقة ال

### **1. MARINE INSURANCE DEFINED**

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby by agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

### **2. MIXED SEA AND LAND RISKS**

1. A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.
2. Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto; but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

### **3. MARINE ADVENTURE AND MARITIME PERILS DEFINED**

1. Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.
2. In particular there is a marine adventure where—
  - a. Any ship, goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as "insurable property";
  - b. The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;
  - c. Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

"Maritime perils" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

### **Insurable Interest**

### **4. AVOIDANCE OF WAGERING OR GAMING CONTRACTS**

1. Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.
2. A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract—
  - a. Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or
  - b. Where the policy is made "interest or no interest", or "without further proof of interest than the policy itself", or "without benefit of salvage to the insurer", or subject to any other like term

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.



## **5. INSURABLE INTEREST DEFINED**

1. Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.
2. In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

## **6. WHEN INTEREST MUST ATTACH**

1. The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected:  
Provided that where the subject-matter is insured "lost or not lost", the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.
2. Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

## **7. DEFEASIBLE OR CONTINGENT INTEREST**

1. A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.
2. In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise.

## **8. PARTIAL INTEREST**

A partial interest of any nature is insurable.

## **9. RE-INSURANCE**

1. The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.
2. Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re- insurance.

## **10. BOTTOMRY**

The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

## **11. MASTER'S AND SEAMEN'S WAGES**

The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

## **12. ADVANCE FREIGHT**

In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss.

### **13. CHARGES OF INSURANCE**

The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

### **14. QUANTUM OF INTEREST**

1. Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.
2. A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.
3. The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof, notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

### **15. ASSIGNMENT OF INTEREST**

Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract of insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect.

But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

### **Insurable Value**

### **16. MEASURE OF INSURABLE VALUE**

Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows—

1. In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole; The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade;
2. In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurance value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance;
3. In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole;
4. In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance.

### **Disclosure And Representations**

### **17. INSURANCE IS UBERRIMAE FIDEI**

A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other

party.

#### **18. DISCLOSURE BY ASSURED**

1. Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.
2. Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.
3. In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:—
  - a. Any circumstance which diminishes the risk;
  - b. Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;
  - c. Any circumstance as to which information is waived by the insurer;
  - d. Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.
4. Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.
5. The term "circumstance" includes any communication made to, or information received by, the assured.

#### **19. DISCLOSURE BY AGENT EFFECTING INSURANCE**

Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer—

- a. Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicated to, him; and
- b. Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his knowledge too late to communicate it to the agent.

#### **20. REPRESENTATIONS PENDING NEGOTIATION OF CONTRACT**

1. Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.
2. A representation is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.
3. A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.
4. A representation as to matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.
5. A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.
6. A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.
7. Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

## **21. WHEN CONTRACT IS DEEMED TO BE CONCLUDED**

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract, [although it be stamped].

### **NOTE:**

[Words in italics] deleted by the Finance Act 1959, s 37(5), Sch 8, Pt II.

## **22. CONTRACT MUST BE EMBODIED IN POLICY**

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

## **23. WHAT POLICY MUST SPECIFY**

A Marine policy must specify—

1. The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf;
2. The subject-matter insured and the risk insured against;
3. The voyage, or period of time, or both, as the case may be, covered by the insurance;
4. The sum or sums insured;
5. The name or names of the insurers.

### **NOTE:**

Sub-ss (2)–(5): repealed by the Finance Act 1959, ss 30(5), (7), 37(5), Sch 8, Pt II.

## **24. SIGNATURE OF INSURER**

1. A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.
2. Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

## **25. VOYAGE AND TIME POLICIES**

1. Where the contract is to insure the subject-matter "at and from", or from one place to another or others, the policy is called a "voyage policy", and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a "time policy". A contract for both voyage and time may be included in the same policy.
2. Subject to the provisions of s 11 of the Finance Act, 1901, a time policy which is made for any time exceeding 12 months is invalid.

### **NOTE:**

Sub-s (2): repealed by the Finance Act 1959, ss 30(5), (7), 37(5), Sch 8, Pt II.

## **26. DESIGNATION OF SUBJECT-MATTER**

1. The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.
2. The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.
3. Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.
4. In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

## **27. VALUED POLICY**

1. A policy may be either valued or unvalued.
2. A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.
3. Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.
4. Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

## **28. UNVALUED POLICY**

An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner hereinbefore specified.

## **29. FLOATING POLICY BY SHIP OR SHIPS**

1. A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.
2. The subsequent declaration or declarations may be made by endorsement on the policy, or in other customary manner.
3. Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith.
4. Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

## **30. CONSTRUCTION OF TERMS IN POLICY**

1. A policy may be in the form in the First Schedule of this Act.
2. Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

## **31. PREMIUM TO BE ARRANGED**

1. Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.

2. Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

## **Double Insurance**

### **32. DOUBLE INSURANCE**

1. Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.
2. Where the assured is over-insured by double insurance—
  - a. The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;
  - b. Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;
  - c. Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;
  - d. Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

## **Warranties, Etc.**

### **33. NATURE OF WARRANTY**

1. A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negates the existence of a particular state of facts.
2. A warranty may be express or implied.
3. A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

### **34. WHEN BREACH OF WARRANTY EXCUSED**

1. Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.
2. Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.
3. A breach of warranty may be waived by the insurer.

### **35. EXPRESS WARRANTIES**

1. An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be

inferred.

2. An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.
3. An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

### **36. WARRANTY OF NEUTRALITY**

1. Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.
2. Where a ship is expressly warranted "neutral" there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

### **37. NO IMPLIED WARRANTY OF NATIONALITY**

There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

### **38. WARRANTY OF GOOD SAFETY**

Where the subject-matter insured is warranted "well" or "in good safety" on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

### **39. WARRANTY OF SEAWORTHINESS OF SHIP**

1. In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.
2. Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.
3. Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.
4. A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.
5. In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

### **40. NO IMPLIED WARRANTY THAT GOODS ARE SEAWORTHY**

1. In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.
2. In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the

policy.

#### **41. WARRANTY OF LEGALITY**

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.

### **The Voyage**

#### **42. IMPLIED CONDITION AS TO COMMENCEMENT OF RISK**

1. Where the subject-matter is insured by a voyage policy "at and from" or "from" a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.
2. The implied condition may be negated by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

#### **43. ALTERATION OF PORT OF DEPARTURE**

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

#### **44. SAILING FOR DIFFERENT DESTINATION**

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

#### **45. CHANGE OF VOYAGE**

1. Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.
2. Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

#### **46. DEVIATION**

1. Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.
2. There is a deviation from the voyage contemplated by the policy—
  - a. Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or
  - b. Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.
3. The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

#### **47. SEVERAL PORTS OF DISCHARGE**



1. Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.
2. Where the policy is to "ports of discharge", within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

#### **48. DELAY IN VOYAGE**

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

#### **49. EXCUSES FOR DEVIATION OR DELAY**

1. Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused—
  - a. Where authorised by any special term in the policy; or
  - b. Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or
  - c. Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
  - d. Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
  - e. For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
  - f. Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
  - g. Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.
2. When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable dispatch.

### **Assignment of Policy**

#### **50. WHEN AND HOW POLICY IS ASSIGNABLE**

1. A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.
2. Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.
3. A marine policy may be assigned by endorsement thereon or in other customary manner.

#### **51. ASSURED WHO HAS NO INTEREST CANNOT ASSIGN**

Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative:

Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

## **The Premium**

### **52. WHEN PREMIUM PAYABLE**

Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

### **53. POLICY EFFECTED THROUGH BROKER**

1. Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.
2. Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he had reason to believe that such person was only an agent.

### **54. EFFECT OF RECEIPT ON POLICY**

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgment is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

## **Loss and Abandonment**

### **55. INCLUDED AND EXCLUDED LOSSES**

1. Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.
2. In particular—
  - a. The insurer is not liable for any loss attributable to the willful misconduct of the assured, but unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;
  - b. Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;
  - c. Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

### **56. PARTIAL AND TOTAL LOSS**

1. A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined,

is a partial loss.

2. A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.
3. Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.
4. Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.
5. Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

#### **57. ACTUAL TOTAL LOSS**

1. Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.
2. In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

#### **58. MISSING SHIP**

Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

#### **59. EFFECT OF TRANSSHIPMENT, ETC.**

Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in landing and re-shipping the goods or other moveables or in transshipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transshipment.

#### **60. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS DEFINED**

1. Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.
2. In particular, there is a constructive total loss—
  - i. Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or
  - ii. In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired. In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or
  - iii. In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

## **61. EFFECT OF CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS**

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

### **NOTICE OF ABANDONMENT**

1. Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.
2. Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth and may be given in terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.
3. Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.
4. Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.
5. The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.
6. Where a notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.
7. Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.
8. Notice of abandonment may be waived by the insurer.
9. Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

## **62. EFFECT OF ABANDONMENT**

1. Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.
2. Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

### **Partial Losses**

**(Including Salvage & General Average &  
Particular Charges)**

## **63. PARTICULAR AVERAGE LOSS**

1. A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

2. Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

#### **64. SALVAGE CHARGES**

1. Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.
2. "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

#### **65. GENERAL AVERAGE LOSS**

1. A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.
2. There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.
3. Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.
4. Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.
5. Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.
6. In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.
7. Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

### **Measure of Indemnity**

#### **66. EXTENT OF LIABILITY OF INSURER FOR LOSS**

1. The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy, is called the measure of indemnity
2. Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his

subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

#### **67. TOTAL LOSS**

Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,—

1. If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy;
2. If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

#### **68. PARTIAL LOSS OF SHIP**

Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

1. Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty;
2. Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above;
3. Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

#### **69. PARTIAL LOSS OF FREIGHT**

Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

#### **70. PARTIAL LOSS OF GOODS, MERCHANDISE, ETC.**

Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

1. Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy;
2. Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in case of total loss;
3. Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival

bears to the gross sound value;

4. "Gross value" means the wholesale price or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. "Gross proceeds" means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

#### **71. APPORTIONMENT OF VALUATION**

1. Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole, ascertained in both cases as provided by this Act.
2. Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or descriptions of goods.

#### **72. GENERAL AVERAGE CONTRIBUTIONS AND SALVAGE CHARGES**

1. Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.
2. Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

#### **73. LIABILITIES TO THIRD PARTIES**

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

#### **74. GENERAL PROVISIONS AS TO MEASURE OF INDEMNITY**

1. Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.
2. Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

#### **75. PARTICULAR AVERAGE WARRANTIES**

1. Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.
2. Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against.
3. Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.
4. For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

#### **76. SUCCESSIVE LOSSES**

1. Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.
2. Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:

Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.

#### **77. SUING & LABOURING CLAUSE**

1. Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.
2. General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.
3. Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.
4. It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

### **Rights of Insurer on Payment**

#### **78. RIGHT OF SUBROGATION**

1. Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.
2. Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no



title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

#### **79. RIGHT OF CONTRIBUTION**

1. Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.
2. If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

#### **80. EFFECT OF UNDER INSURANCE**

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

#### **Return of Premium**

#### **81. ENFORCEMENT OF RETURN**

Where the premium or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable,—

- a. If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and
- b. If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

#### **82. RETURN BY AGREEMENT**

Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event happens, the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

#### **83. RETURN FOR FAILURE OF CONSIDERATION**

1. Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.
2. Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.
3. In particular—
  - a. Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable;
  - b. Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable: Provided that where the subject-matter has been insured "lost or not lost" and has

arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival.

- c. Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;
- d. Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;
- e. Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;
- f. Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable: Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

### **Mutual Insurance**

#### **84. MODIFICATION OF ACT IN CASE OF MUTUAL INSURANCE**

1. Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.
2. The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.
3. The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.
4. Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

### **Supplemental**

#### **85. RATIFICATION BY ASSURED**

Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

#### **86. IMPLIED OBLIGATIONS VARIED BY AGREEMENT OR USAGE**

1. Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negated or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.
2. The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

#### **87. REASONABLE TIME, ETC., A QUESTION OF FACT**

Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

## 88. SLIP AS EVIDENCE

Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

## 89. INTERPRETATION OF TERMS

In this Act, unless the context or subject-matter otherwise

requires,— "**Action**" includes counter-claim and set off:

"**Freight**" includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:

"**Moveables**" means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:

"**Policy**" means a marine policy.

## 90. Savings

1. Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect—
  - a. The provisions of the Stamp Act 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue:
  - b. The provisions of the Companies Act 1862, or any enactment amending or substituted for the same;
  - c. The provisions of any statute not expressly repealed by this Act.
2. The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

## 91. REPEALS

The enactments mentioned in the Second Schedule to this Act are hereby repealed to the extent specified in that schedule.

### NOTE:

Repealed by the Statute Law Revision Act 1927.

## 92. COMMENCEMENT

This Act shall come into operation on the first day of January, 1907.

### NOTE:

Repealed by the Statute Law Revision Act 1927.

## 93. SHORT TITLE

This Act may be cited as the Marine Insurance Act 1906.

# المراجع

المعاجم

محمد الدين الفيروز آبادي، القاموس المحيط، دار الفكر بيروت، 1983.

محمد ابن مكرم ابن منظور، لسان العرب، دار صياد بيروت لبنان، الجزء الرابع.

المعجم الوسيط، من الهمزة إلى الضاد، ج. الأولى، المكتبة الإسلامية للطباعة والنشر

والتوزيع اسطنبول، د.ط، د.س.ن.

الكتب والمؤلفات

البشير زهرة، التأمين البري، دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين، دار بوسلامة للطباعة والنشر، تونس  
1975.

السيد عبد المطلب عبده، الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، 1977.

السيد أبو الفتوح حفناوي، الإثبات في التأمين البحري، دراسة مقارنة، شركة الإسكندرية للطباعة والنشر،  
الطبعة الأولى 1981.

إيمان حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، 2014.

إيمان حسن الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013.

إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي، دار النهضة بيروت، 1988.

إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، 2006.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

- أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية 1980.
- أحمد حسني، الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف الإسكندرية، 1997.
- أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الفكر الجامعي، 2008.
- أحمد فؤاد الأنصاري، التأمين من الحريق شروطه وتسوية مطالباته، الإتحاد المصري للتأمين القاهرة، 1992.
- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، د. د. ن، 1988.
- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، الكويت 1983.
- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين دراسة في القانون والقضاء المقارنين، د.د.ن، ط. الثالثة 1991.
- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف بالاسكندرية 2004.
- إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة، ديوان المطبوعات الجامعية، 1993.
- برهام محمد عطا الله، التأمين من الوجهة القانونية والتشريعية، مؤسسة الثقافة الجامعية، بيروت 1984.
- بديع أحمد السيفي، التأمين علما و عملا، بغداد، الطبعة الأولى 1972.
- بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار بغدادية للطباعة والنشر والتوزيع، ط. الثانية 2009.
- بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007.
- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط. الأولى 2009.
- توفيق حسن فرج، أحكام الضمان في القانون اللبناني، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت لبنان، 1985.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

توفيق حسن فرج، أحكام التأمين، الضمان في القانون اللبناني، الدار الجامعية، بيروت، 1991.

ثروت علي عبد الرحيم، الإعفاءات و المسموحات في التأمين البحري، عالم الكتب، 1966.

ثروت عبد الرحيم، الخسارات البحرية المشتركة، د.د.ن، الطبعة الثاني، 1978

جلال محمد إبراهيم، التأمين دراسة مقارنة، دار النهضة العربية القاهرة، 1994.

جمال الحكيم، التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية، دار النهضة المصرية 1955.

جلال وفاء محمد، التأمين البحري على البضائع، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2004.

جلال وفاء محمد، التأمين البحري بوثيقة الاشتراك، دار الجامعة الجديدة للنشر 2004.

جورج ريجدا، مبادئ إدارة الخطر و التأمين، ترجمة د. محمد توفيق البلقيني، د. إبراهيم محمد مهدي، دار

المريخ للنشر 2006.

جلال محمد إبراهيم، التأمين دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2001.

حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، دار الخلدونية

للنشر والتوزيع، 2012.

حري محمد عريقات وسعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر، دار وائل للنشر عمان، ط. الأولى 2008.

حمدي محمود بارود، أحكام قانون التجارة البحرية الأردني، د.د.ن 2008.

حسين جاسم الكويدلاوي، التأمين دراسة فقهية وقانونية مقارنة، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع،

الطبعة الأولى 2015.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسارات البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي و القانون البحري الدولي، دراسة مقارنة، دار الخليج، ط.. الأولى 2010.

حسام الدين كامل الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية، 1975.

حمدي عبد الرحمن و د.حسن أبو النجا، عقد التأمين، المبادئ العامة، د. دن، 1994.

رمضان أبو السعود، أصول التأمين، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، الطبعة الثانية 2000.

رضا عبد الحليم عبد المجيد، مدى جواز التأمين من الخطر الظني، دراسة مقارنة، كلية الحقوق جامعة المنوفية 2001.

سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية 1982.

القانون التجاري، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة 1999.

سلامة عبد الله، التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين العائمة، دار الجامعة الجديدة، 2002.

سلامة عبد الله، الخطر و التأمين الأصول العلمية و العملية، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة 1974

سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، التأمين البحري أصوله العلمية والعملية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية 1981.

سليم علي الوردي، إدارة الخطر و التأمين، دون سنة طبع.د.د.ن

سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثانية 1988.

شوقي سيف النصر سيد، الأصول العلمية والعملية للخطر والتأمين، جامعة القاهرة، الطبعة الثالثة 1999.



## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

طارق جمعة سيف، الخسائر البحرية المشتركة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، 2004.

طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، 2007.

علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، ط. 2005.

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط. الثالثة الجديدة 2009.

عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح قانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، الجزء الأول، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط. الثالثة الجديدة، 2009.

عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، المجلد الأول، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، ط. الثالثة الجديدة 2009.

عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2004.

عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 1999.

عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الخامسة 2014.

علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة 1987.

عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى 2011.

عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، دار الخلدونية، الجزء الأول، 2017.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

- عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الاتحاد المصري للتأمين القاهرة، 1992.
- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف الإسكندرية، د.ت.ن، دون تاريخ نشر.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر، عمان. الأردن، الطبعة الأولى 2002.
- عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف الإسكندرية، 2005.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط. الأولى، 1999.
- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983.
- عبد الله الهلباوي، التأمين البحري و الجوي، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، 2009.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، القاهرة، د.د.ن، 1975.
- عبد الودود يحيى، إعادة التأمين، مكتبة القاهرة الحديثة، 1960.
- عبد الودود يحيى، الموجز في عقد التأمين، دار النهضة العربية 1986.
- عاليا حلمي، إعادة التأمين، معهد البحرين للدراسات المصرفية والمالية، الطبعة الأولى 2001.
- عماد الدين عبد السلام محمد، الأخطار المستبعدة والأخطار المغطاة في التأمين البحري، دار النهضة العربية، 2008.
- عبد المنعم البدر اوي، العقود المسماة الإيجار ز التأمين، دار النهضة العربية القاهرة 1986.
- عبد السيد عبد المطلب، مبادئ التأمين، مكتبة النهضة، 1986.
- غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية دراسة مقارنة، المكتبة الوطنية، الطبعة الثانية، 2016.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، دار وائل للنشر، الطبعة الأولى، 2011.

فايز أحمد عبد الرحمان خليل، الرجوع على الغير المسؤول عن الحادث في نطاق التأمين البري الخاص

دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، 2001.

فايز أحمد عبد الرحمن، المصلحة في التأمين، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2006

فايز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، دار أمجد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2017.

كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، ط. 2003.

لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996.

لطفي محمد حسام محمود، الأحكام العامة لعقد التأمين، د.د.ن، القاهرة، 2001.

مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري في القوانين: المصري، الفرنسي، الانجليزي، اللبناني،

الكويتي، السعودي، الأردني، الليبي، القطري، البحريني، العماني، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى

2012

مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية،

د.س.ن.

مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، 1992.

مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي ط. 2009.

مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، طبعة 2005.

مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت. لبنان، الطبعة الأولى

2006.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1994

محمد سمير الشراوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة، 1966.

محمد شريف عبد الرحمان، عقد التأمين، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى 2007

محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف الإسكندرية، 1984.

مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، 2014.

محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 1991-1992.

مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 1999.

معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة، 2008.

مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة 2010

محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، العقد و الإرادة المنفردة، دار الهدى

عين مليلة، ط. الثانية، 2004.

منى محمد عمار، د علي السيد الديب، التأمين البحري، ج1، جامعة القاهرة 1994.

محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري فيه، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003.

محمد شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، 2014.

محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى 1996.

محمد إبراهيم موسى، موضوع عقد التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة 2008.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، منشأة المعارف الإسكندرية، 2005.

محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1999.

محمد شتا أبو السعد، الدفع بعدم القبول مدنيا، تجاريا و إداريا و دستوريا في ضوء القانون رقم 81 لسنة

1996، دار الفكر الجامعي إسكندرية، ط. 1997.

مختار محمود الهانسي، د إبراهيم عبد النبي حمودة، مبادئ الخطر والتأمين، الدار الجامعية، 2001.

مختار محمود الهانسي، دراسات في التأمين، جامعة الإسكندرية كلية التجارة، 1989.

محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين والعقود الصغيرة، جامعة فؤاد الأول، الطبعة الثانية

1950.

محمد سعد خليفة ود. أحمد محمد هيكل، العقود المسماة في القانون المدني البحريني، منشورات جامعة

البحرين، الطبعة الأولى 2006.

محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2005.

مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين عقد الضمان دراسة مقارنة للتشريع والقضاء في ضوء الأسس

الفنية للتأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 1999.

محمد محمود حسام لطفی، الأحكام العامة لعقد التأمين، القاهرة، الطبعة الثالثة 2001.

محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، الدار الجامعية للطباعة والنشر.

محمد حسن قاسم، القانون المدني العقود المسماة البيع- التأمين- الإيجار، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي

الحقوقية، ط الثانية 2013

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

- محمد وحيد عبد الباري، إدارة الخطر والتأمين التجاري والاجتماعي، جامعة القاهرة 1997.
- محمد فريد العربي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، ط. 2000.
- نزيه محمد الصادق المهدي، عقد التأمين، دار النهضة العربية، 2000.
- نزيه محمد الصادق، عقد التأمين، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، 1992.
- نبيل محمد مختار، التأمين البحري، منشأة المعارف، 2009.
- نبيل إبراهيم سعد، المدخل إلى القانون، نظرية الحق، منشورات الحلبي، الطبعة الأولى 2010.
- نبيل إسماعيل عمر، الدفع بعدم القبول ونظامه القانوني، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2004.
- نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، ط. 2008.
- هيثم حامد المصاروة، المنتقى في شرح عقد التأمين، إثراء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2010.
- هاني الحديدي، التأمين أنواعه المعاصرة، دار العصماء، الطبعة الأولى 2011.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2004.
- يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى 2013.

### الرسائل والمذكرات

### رسائل الدكتوراه

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011-2012.

بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2008-2009.

تكارى هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2012.

حريز أسماء، الخسائر البحرية المشتركة، رسالة دكتوراه، جامعة وهران، 2015-2016.

حسين يوسف غنايم، المصلحة في التأمين البحري، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة 1979.

حيثالة معمر، إعادة التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة وهران 2012-2013.

دريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، رسالة دكتوراه جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، 2014-2015.

عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه 1983.

قماز ليلي إلدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2013-2014.

محمد يوسف الزعبي، عقد التأمين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1982.

يعقوب يوسف صرخوه، التأمين البحري في القانون الكويتي، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه جامعة الكويت، 1999.

رسائل الماجستير

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

أشرف إسماعيل محمد العدوان، الخطر في التأمين البحري دراسة في القانون الأردني، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية 1999.

بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2012-2013.

بن عيسى حياة، التأمين على هيكل السفينة، رسالة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان 2002-2003.

حيثالة معمر، الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة وهران 2005.

خالد أحمد عداد الطعاني، المصلحة في عقد التأمين وفقا للقانون الأردني، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك الأردن 2011-2012.

شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير 2010، جامعة الشرق الأوسط الأردن.

علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط الأردن، 2011.

محمود سالم الخضري، الخسارات البحرية و دور مكاتب مراقبة البضائع في الحد من الخسائر، رسالة ماجستير، جامعة أسيوط. 1982.

مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون الجزائر، 2001/2002.

ناصر محمد سعيد أبو حليلة، مدى أهمية المصلحة في التأمين البري والبحري دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة الأزهر غزة فلسطين 2010.



أحمد حسين خليل، مقدمة في التأمين البحري، كتاب الرجوع والعواريات، الاتحاد العام العربي للتأمين 1996.

إسراء صالح داود، التأمين من الخطر الظني، دراسة مقارنة، مجلة الرافدين، عدد 28 سنة 2006.

برهام محمد عطا الله، الغش والأخطار المعنوية في التأمين، مجلة التأمين العربي، العدد 43، ديسمبر 1994.

حسين يوسف غنايم انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري، المجلة الكويتية لسنة 1992، عدد 3.

حسين النبھاني، قانون التأمين البحري 1906، الرجوع والعواريات في التأمين البحري، الاتحاد العام العربي للتأمين، 1996.

خمائل عبد الله الحمداني، التأمين على الربح المتوقع في عقود النقل البحري، مجلة الجامعة العراقية عدد 2/28.

رشا محمد تيسير حطاب و د. نسرین محاسنة، المصلحة في التأمين على الحياة دراسة قانونية مقارنة في ظل القانون الأردني، مجلة الشريعة والقانون، عدد 48 أكتوبر 2011.

رزق الله أنطاكي ود. نهاد السباعي، التأمين و أثره في التنمية الصناعية، مجلة الاتحاد العربي للتأمين، بيروت لبنان، 1968

سمية أحمد حسني أحمد، النقل بالحاويات وأثره على التأمين البحري، جامعة القاهرة كلية التجارة 1986.

سولم سفيان، المصلحة في عقد التأمين، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد الأول مارس 2016.

عبد الرحيم عبد الحميد الساعاتي، إدارة الغرر في التأمين التعاوني، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، العدد 23 سنة 2010.

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة الفكر، جامعة محمد خضر بسكرة، العدد 12 لسنة 2015.

يعقوب يوسف صرخوه، التأمين الزائد في القانون البحري الكويتي، مجلة الحقوق السنة السادسة عشرة،

عدد 3 و4 سبتمبر-ديسمبر 1992

ميسوم فضيلة، الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية دراسة مقارنة، مجلة دراسات وأبحاث، عدد 27

جوان 2017.

محمد مصطفى إبراهيم الصياد، نوادي الحماية والتعويض، كتاب الرجوع والعواريات في التأمين البحري

الاتحاد العام العربي للتأمين، 1996.

### مقالات منشورة على الانترنت

تعويضات التأمين البحري على البضائع من الناحية المستندية، مقال منشور على الموقع

[www.masrmotors.com](http://www.masrmotors.com)

محمد محمد أحمد خليل، التأمين ورياضياته، جامعة بنها، مصر، موضوع منشور على

الموقع [www.pdfactory.com](http://www.pdfactory.com)

محمد أحمد المعداوي، المدخل للعلوم القانونية، نظرية الحق، كلية الحقوق جامعة بنها، مصر العربية، كتاب

منشور على الرابط [www.pdfactory.com](http://www.pdfactory.com)

الأنصاري حسن النيداني، قانون المرافعات المدنية والتجارية، كتاب منشور على الرابط

[www.pdfactory.com](http://www.pdfactory.com)

مدخل إلى أساسيات التأمين، كتاب من إعداد مؤسسة النقد العربي السعودي، المعهد المالي، الرياض،

المملكة العربية السعودية، 2016، منشور على الموقع [www.iof.org.sa](http://www.iof.org.sa)

### النصوص القانونية

القوانين الوطنية

**القانون المدني**

الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم بالقانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 غشت 1980، و القانون رقم 83-01 المؤرخ في 29 يناير 1983، و القانون رقم 84-21 المؤرخ في 24 ديسمبر 1984، و القانون رقم 87-19 المؤرخ في 08 ديسمبر 1987، و القانون رقم 88-14 المؤرخ في 03 مايو 1988، و القانون رقم 9-01 المؤرخ في 07 فبراير 1989، و القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، و القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007.

**القانون التجاري**

الأمر 75-59 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، ج.ر رقم 11 بتاريخ 09 فبراير 2005.

**القانون البحري**

الأمر 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج. رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، ج ر 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998.

**قانون التأمينات**

الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 الجريدة الرسمية عدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995، المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006، الجريدة الرسمية عدد 15 مؤرخة في 12 مارس 2006. و المعدل بالقانون 06-24 المؤرخ في 26 ديسمبر سنة 2006 المتضمن قانون

## قائمة المراجع \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

المالية لسنة 2007 الجريدة الرسمية عدد 85 المؤرخة في 27 ديسمبر 2006. والأمر رقم 02-08 المؤرخ في 24 يوليو سنة 2008 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008، الجريدة الرسمية عدد 42 المؤرخة في 27 يوليو 2008.

### قانون الإجراءات المدنية والإدارية

القانون 09-08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، ج.ر. عدد 21 بتاريخ 23 أبريل 2008.

### القوانين الأجنبية

قانون التجارة البحرية المصري

قانون التجارة البحرية الأردني

قانون التأمين الفرنسي

قانون التأمين البحري الانجليزي

### الاتفاقيات الدولية

الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ( ) المعتمدة في 12 ديسمبر 2002 والمكملة بالدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ( ) والتي دخلت حيز التنفيذ في 1 جويلية 2004

اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 "قواعد هامبورغ"،

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام". 2008.

**OUVRAGES**

**ARTHUR DESJARDINS**, Traité de droit commercial maritime, Tome 6 Traité des assurances maritimes, Paris 1887.

**ANTOINE VIALARD**, Droit maritime, presses Universitaires de France 1<sup>re</sup> édition 1997.

**ARNAUD MONTAS**, droit maritime, 2 éd., Vuibert 2015.

**ANDRE RAFFI**, les avaries maritimes, société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales 1952, 2eme Edition.

**CHARLES VILLOTTE**, Nature technique et juridique de la réassurance.

**EMILE CAUVET**, Traité des assurances maritimes, Tome I, Larose Libraire-éditeur, 1879.

**GEORGE RIPERT**, droit maritime, tome III, rousseau et CIE Paris 1953.

**JEAN PIERRE BEURRIER**, Droit maritime, 2eme Ed, Dalloz, 2008.

**LYON-CAEN et RENAULT**, Traité de Droit Maritime, Tome II, Paris 1896.

**MAURICE PICARD et ANDRE BESSON** les entreprises d'assurances, L.G.D.J, Paris, 1977.

**MAURICE PICARD et ANDRE BESSON**, traite des assurances terrestres en droit français paris 1938.

**MAURICE PICARD et ANDRE BESSON**, les assurances terrestres en droit français, tome II, les entreprises d'assurances, 3eme édition, L.G.D.J, 1972.

**MAURICE PICARD et ANDRE BESSON**, le contrat d'assurance, L.G.D.J, 5 Ed Paris 1982, T II.

**PHILPS.W.** A treatise on the law of insurance, 3rd ed. London 1906

**PERRE LUREAU**, les assurances maritimes, encyclopédie commercial 1972.

**PIERRE BONASSIES, CHRISTIAN SCAPEL**, Droit maritime LGDJ delta 2006.

**RENE RODIERE**, Droit maritime, Dalloz 1963

**RENE RODIERE**, Droit maritime, 9eme Ed, DALLOZ, Paris 1982.

**RENE RODIERE**, précis Droit maritime, assurances maritimes, DALLOZ, 1983.

**RENE RODIERE** et **PIERRE LUREAU**, Traité générale de droit maritime, évènements de mer, DALLOZ, Paris 1979.

**RENE RODIERE, EMMANUEL DU PONTAVICE**, Droit maritime, dalloz, 1997.

**PHILIPPE DELBECQUE**, Précis Droit maritime, 13eme édition Dalloz 2014.

**STEPHANE PIEDLIEVRE**, Dominique Gency-Tandonnet, Droit des transports, LexisNexis 2013.

**YVONNE LAMBERT-FAIVRE**, droit des assurances, 2eme édition, DALLOZ, 1977.

**YVES TASSEL**, assurance maritime, jurisclasseur, responsabilité civile et assurance, fasc.610, 04 septembre 2001.

### **MEMOIRES**

**NATHALIE SENEAL**, L'intérêt d'assurance comme élément constitutif de la déclaration initiale de risque en assurance de dommages, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maîtrise en droit, Université de Montréal Faculté de droit, Juin 2003.

### **ARTICLES**

**SEBASTIEN LANCTOT**, L'intérêt d'assurance en assurance de personnes : une étude de droit comparé, [www.revueassurances.ca](http://www.revueassurances.ca), Avril 2012, vol.80.

**Élisabeth RELAVE-SVENDSEN**, Présentation comparative de l'intérêt assurable en droit maritime anglais, DMF 2012.

**Pierre-Yves NICOLAS**, De la fortune de mer au risque maritime et transport Commentaire de l'ordonnance du 15 juillet 2011 relative aux assurances en matière de transport, DMF 2011.

**Pierre. Emo**, A propos de la fortune de mer, D.M.F, 1956.

C.App.Bordeaux 25/01/1973, D.M.F 1973

**Ripert (G)**« Le classement en avaries communes des frais de relâche forcée » D.M.F.1954

**Marie-Béatrix Crescenzo-d'Auriac**, Assurance Maritimes, jurisclasseur Transport, fasc.990

### **SITES INTERNET**

- [www.cdmdroit.univ.f.cezanne.fr](http://www.cdmdroit.univ.f.cezanne.fr) (L'abordage Maritime).

# الفهرس



كلمة شكر	.....
الإهداء	.....
قائمة المختصرات	.....
مقدمة:	1 .....
الباب الأول: الخطر في التامين البحري	8 .....
الفصل الأول: مفهوم الخطر في التامين البحري	10 .....
المبحث الأول: مضمون فكرة الخطر محل التامين البحري	12 .....
المطلب الأول: المقصود بالخطر البحري وأهميته	12 .....
الفرع الأول: تعريف الخطر بوجه عام والخطر محل التامين البحري بوجه خاص	13 .....
الفقرة الأولى: الخطر في التامين بوجه عام	13 .....
الفقرة الثانية: تعريف الخطر في التامين البحري	15 .....
أولاً: التعريف الفقهي للخطر البحري	16 .....
ثانياً: التعريف القانوني للخطر البحري	19 .....
الفرع الثاني: أهمية الخطر في التامين البحري	20 .....
الفقرة الأولى: الأهمية الفنية للخطر في التامين البحري	20 .....
الفقرة الثانية: الأهمية القانونية للخطر في التامين البحري	22 .....
المطلب الثاني: أنواع الخطر البحري والشروط الواجب توفرها فيه	24 .....

24	الفرع الأول: أنواع الخطر البحري
24	الفقرة الأولى: الخطر الثابت والخطر المتغير
24	الفقرة الثانية: الخطر المعين والخطر غير المعين
25	الفقرة الثالثة: الخطر القابل للتأمين والخطر غير القابل للتأمين
26	الفقرة الرابعة: الخطر المتجانس والخطر المتفرق
26	الفرع الثاني: الشروط الواجب توفرها في الخطر البحري
26	الفقرة الأولى: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري
27	أولاً: أن يكون الخطر البحري محتمل الوقوع
28	ثانياً: ألا يتوقف الخطر البحري على محض إرادة أحد طرفي العقد
30	ثالثاً: أن يكون الخطر البحري حادثاً مستقبلياً
30	رابعاً: ألا يكون الخطر البحري مخالفاً للنظام العام والآداب
31	الفقرة الثانية: الشروط الخاصة بالخطر في التأمين البحري
31	أولاً: ضرورة تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر
34	ثانياً: تحقق الخطر أو زواله قبل إبرام العقد
37	المبحث الثاني: الأخطار البحرية والحوادث البحرية
38	المطلب الأول: الأخطار البحرية والصفات المميزة لها
38	الفرع الأول: فكرة أخطار البحر في القانونين الانجليزي والفرنسي
39	الفقرة الأولى: أخطار البحر في القانون الانجليزي

- 41 ..... الفقرة الثانية: الأخطار البحرية في القانون الفرنسي
- 43 ..... الفرع الثاني: الصفات المميزة للخطر البحري وبعض أنواع الخطر الأخرى
- 43 ..... الفقرة الأولى: الصفات المميزة للخطر البحري
- 44 ..... أولا: أن يكون الخطر متعلقا بعملية نقل بحري
- 44 ..... ثانيا: أن يكون الخطر متعلقا بأطراف الرحلة البحرية
- 45 ..... ثالثا: أن يكون الخطر البحري ناجما عن الظواهر الاعتيادية ومرتبنا بقوة قاهرة
- 45 ..... الفقرة الثانية: الصفة البحرية لبعض أنواع الخطر
- 45 ..... أولا: خطر المياه (الأمطار)
- 46 ..... ثانيا: إعادة التأمين
- 47 ..... ثالثا: التأمين ضد خطر إعسار المجهز أو الشاحن
- 48 ..... رابعا: التأمين من خطر القرصنة البحرية
- 48 ..... خامسا: التأمين من خطر السرقة
- 49 ..... الفقرة الثالثة: إثبات الخطر البحري
- 51 ..... المطلب الثاني: الحوادث البحرية
- 51 ..... الفرع الأول: التصادم البحري
- 52 ..... الفقرة الأولى: الأحكام العامة للتصادم البحري
- 52 ..... أولا: تعريف التصادم البحري
- 53 ..... ثانيا: شروط التصادم البحري

55	ثالثا: أنواع التصادم البحري.....
58	رابعا: نطاق تطبيق أحكام التصادم البحري.....
60	الفقرة الثانية: الأحكام الخاصة بالتصادم في التأمين البحري.....
60	أولا: المقصود بالتصادم في التأمين البحري.....
63	ثانيا: شروط تغطية المسؤولية عن التصادم في التأمين البحري.....
65	<b>الفرع الثاني: الخسائر البحرية</b> .....
66	الفقرة الأولى: الأحكام العامة للخسائر البحرية المشتركة.....
66	أولا: تعريف الخسائر البحرية المشتركة.....
67	ثانيا: الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة.....
70	ثالثا: شروط الخسائر البحرية المشتركة.....
72	رابعا: أنواع الخسائر البحرية المشتركة.....
78	الفقرة الثانية: الأحكام الخاصة بالخسائر البحرية في التأمين البحري.....
78	أولا: الخسائر الكلية Pertes Totale.....
81	ثانيا: الخسائر البحرية الجزئية.....
90	ثالثا: التزام المؤمن بتعويض المساهمة في الخسائر المشتركة.....
91	<b>الفرع الثالث: المساعدة والإنقاذ البحري</b> .....
92	الفقرة الأولى: الأحكام العامة للمساعدة والإنقاذ البحري.....
92	أولا: مفهوم المساعدة والإنقاذ البحري وشروطها.....

95	ثانيا: الالتزام بالمساعدة .....
97	ثالثا: مكافأة الإنقاذ .....
99	الفقرة الثانية: الأحكام الخاصة بالمساعدة والإنقاذ في التأمين البحري .....
102	الفصل الثاني: مجال ضمان الخطر في التأمين البحري .....
103	المبحث الأول: التأمين رغم تخلف الخطر والتأمين على الأخطار غير البحرية .....
103	المطلب الأول: مدى جواز التأمين رغم تخلف الخطر .....
104	الفرع الأول: التأمين من الخطر الظني Risque putatif .....
104	الفقرة الأولى: مفهوم الخطر الظني .....
106	الفقرة الثانية: شروط جواز التأمين رغم تخلف الخطر .....
108	الفرع الثاني: حالة تعدد التأمينات .....
108	الفقرة الأولى: المقصود بتعدد التأمينات .....
109	الفقرة الثانية: تمييز تعدد التأمينات عن غيره من الأنظمة المشابهة .....
110	أولا: إعادة التأمين Réassurance .....
110	ثانيا: التأمين المشترك co- assurance .....
111	ثالثا: كثرة التأمينات Pluralité d'assurances .....
112	المطلب الثاني: امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية .....
112	الفرع الأول: مصدر فكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية والقواعد المطبقة .....
113	الفقرة الأولى: مصدر امتداد التأمين البحري لتغطية أخطار غير بحرية .....

- 114 ..... الفقرة الثانية: القواعد المطبقة على الأخطار غير البحرية (القانون الواجب التطبيق)
- 115 ..... الفرع الثاني: الأساس القانوني لفكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية
- 116 ..... الفرع الثالث: التطبيقات العملية لفكرة امتداد التأمين لغير الأخطار البحرية
- 116 ..... الفقرة الأولى: امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن
- 117 ..... أولاً: التأمين على السفينة أثناء البناء
- 118 ..... ثانياً: تأمين السفينة أثناء وجودها في الميناء
- 119 ..... الفقرة الثانية: امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على البضائع
- 120 ..... أولاً: شرط من المخزن إلى المخزن
- 121 ..... ثانياً: شرط استعمال القوارب وما يماثلها
- 122 ..... المبحث الثاني: الخطر من حيث الزمان والمكان وضمان نتائجه واستبعادها
- 123 ..... المطلب الأول: زمان ومكان الخطر البحري
- 123 ..... الفرع الأول: زمان الخطر البحري
- 123 ..... الفقرة الأولى: التأمين بالرحلة
- 124 ..... أولاً: التأمين على السفينة لرحلة
- 125 ..... ثانياً: التأمين على البضائع لرحلة
- 126 ..... الفقرة الثانية: التأمين لزمن معين أو لمدة محددة
- 126 ..... أولاً: التأمين على السفينة لزمن معين
- 128 ..... ثانياً: التأمين على البضائع لزمن معين

- 129 ..... الفقرة الثالثة: الجمع بين التأمين لمدة زمنية والتأمين لرحلة
- 130 ..... الفرع الثاني: مكان الخطر البحري
- 131 ..... الفقرة الأولى: حالة تغيير الرحلة
- 132 ..... الفقرة الثانية: حالة تغيير الطريق (حالة الانحراف)
- 133 ..... الفقرة الثالثة: حالة تغيير السفينة
- 134 ..... الفقرة الرابعة: حالة الشحن على سطح السفينة
- 134 ..... الفرع الثالث: إثبات زمان ومكان الخطر البحري
- 135 ..... المطلب الثاني: الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة
- 136 ..... الفرع الأول: الأخطار البحرية المضمونة
- 137 ..... الفقرة الأولى: تحديد الأخطار البحرية المضمونة
- 137 ..... أولاً: التحديد القانوني للأخطار البحرية المضمونة
- 138 ..... ثانياً: التحديد الاتفاقي للأخطار البحرية المضمونة
- 140 ..... الفقرة الثانية: صور لبعض الأخطار البحرية المضمونة
- 140 ..... أولاً: الأخطار البحرية الرئيسية
- 143 ..... ثانياً: إدخال الخطأ غير العمدي في الأخطار البحرية المضمونة
- 145 ..... ثالثاً: التأمين على كل الأخطار وتأمين الإغفاء من الخسائر الخاصة إلا في أحوال معينة
- 146 ..... رابعاً: التأمين على سلامة الوصول
- 147 ..... الفرع الثاني: الأخطار البحرية المستبعدة من الضمان

- 147 ..... الفقرة الأولى: الأخطار البحرية المستبعدة مطلقا
- 148 ..... أولا: أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة
- 149 ..... ثانيا: الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير
- 150 ..... ثالثا: الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار
- 151 ..... الفقرة الثانية: الأخطار البحرية المستبعدة من الضمان إلا باتفاق خاص
- 151 ..... أولا: العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه
- 155 ..... ثانيا: أخطار الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب
- 157 ..... ثالثا: القرصنة والاستيلاء والحجز
- 158 ..... رابعا: الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات
- 158 ..... خامسا: اختراق الحصار
- 159 ..... سادسا: الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين
- 160 ..... سابعا: النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز
- 160 ..... ثامنا: الضرر الذي لا يدخل في نطاق الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة
- 162 ..... الباب الثاني: المصلحة في التامين البحري
- 164 ..... الفصل الأول: مضمون المصلحة في التامين البحري
- 165 ..... المبحث الأول: مفهوم المصلحة في التامين البحري وشروطها
- 166 ..... المطلب الأول: معنى المصلحة في التامين البحري وأهميتها
- 167 ..... الفرع الأول: معنى المصلحة في القانون وفي التامين بوجه عام والتامين البحري بوجه خاص



- 167 ..... الفقرة الأولى: معنى المصلحة في اللغة والقانون
- 167 ..... أولا: معنى المصلحة في اللغة
- 167 ..... ثانيا: معنى المصلحة في القانون
- 171 ..... الفقرة الثانية: معنى المصلحة في التأمين بوجه عام
- 173 ..... الفقرة الثالثة: معنى المصلحة في التأمين البحري
- 174 ..... الفرع الثاني: أهمية المصلحة في التأمين البحري
- 175 ..... الفقرة الأولى: المصلحة حد فاصل بين التأمين والقمار والرهان
- 175 ..... الفقرة الثانية: المصلحة تمنع المؤمن له من تعمد إحداث الخطر
- 176 ..... الفقرة الثالثة: المصلحة تحدد قيمة التعويض والأشخاص الذين يجوز لهم التأمين
- 177 ..... المطلب الثاني: شروط المصلحة ونطاق تطبيقها ووقت قيامها
- 177 ..... الفرع الأول: شروط المصلحة في التأمين البحري
- 177 ..... الفقرة الأولى: الشروط العامة للمصلحة في التأمين البحري
- 177 ..... أولا: أن تكون المصلحة اقتصادية أو مادية
- 179 ..... ثانيا: يجب أن تكون المصلحة جدية ومشروعة
- 180 ..... الفقرة الثانية: الشروط الخاصة بالمصلحة في التأمين البحري
- 180 ..... أولا: ضرورة وجود مال معرض لخطر بحري
- 183 ..... ثانيا: ضرورة وجود رابطة بين المؤمن له والشيء المؤمن عليه
- 184 ..... الفرع الثاني: نطاق تطبيق المصلحة ووقت قيامها في التأمين البحري

- 185 ..... الفقرة الأولى: نطاق تطبيق عنصر المصلحة في التأمين البحري
- 188 ..... الفقرة الثانية: وقت قيام المصلحة في التأمين البحري
- 191 ..... المبحث الثاني: أصحاب المصلحة في التأمين البحري وتطبيقاتها
- 192 ..... المطلب الأول: أصحاب المصلحة في التأمين البحري
- 192 ..... الفرع الأول: أصحاب الحقوق العينية والحقوق الشخصية
- 193 ..... الفقرة الأولى: أصحاب الحقوق العينية الأصلية والتبعية
- 193 ..... أولا: أصحاب الحقوق العينية الأصلية
- 197 ..... ثانيا: أصحاب الحقوق العينية التبعية
- 198 ..... الفقرة الثانية: أصحاب الحقوق الشخصية
- 198 ..... أولا: الدائن العادي
- 199 ..... ثانيا: الدائن الممتاز
- 200 ..... الفرع الثاني: التأمين لحساب الغير
- 200 ..... الفقرة الأولى: التأمين الذي يبرمه الوكيل والفضولي
- 201 ..... الفقرة الثانية: التأمين لحساب من سيكون له الحق فيه والحائز
- 202 ..... الفقرة الثالثة: التأمين لمصلحة شخص غير معين
- 203 ..... المطلب الثاني: تطبيقات المصلحة في التأمين البحري
- 204 ..... الفرع الأول: المصلحة الجزئية والمشاركة والمصلحة القابلة للإلغاء والطارئة
- 204 ..... الفقرة الأولى: المصلحة الجزئية والمصلحة المشتركة

- 205 ..... الفقرة الثانية: المصلحة القابلة للإلغاء والمصلحة الطارئة (المحتملة)
- 205 ..... الفرع الثاني: أنواع أخرى من المصلحة قابلة للتأمين
- 206 ..... الفقرة الأولى: التأمين على أجور الشحن:
- 206 ..... الفقرة الثانية: التأمين على أجور طاقم السفينة
- 207 ..... الفقرة الثالثة: التأمين على القروض البحرية
- 208 ..... الفقرة الرابعة: التأمين على قسط التأمين
- 209 ..... الفقرة الخامسة: إعادة التأمين البحري Réassurance
- 209 ..... أولا: مفهوم إعادة التأمين البحري (التأمين على تعويض التأمين)
- 215 ..... ثانيا: طبيعة عقد إعادة التأمين البحري
- 217 ..... ثالثا: آثار إعادة التأمين البحري..
- 219 ..... الفصل الثاني: المصلحة المؤمن عليها وعلاقة مبلغ التأمين بالأموال المؤمن عليها
- 220 ..... المبحث الأول: المصلحة في التأمين على القيم المادية وغير المادية
- 220 ..... المطلب الأول: المصلحة في التأمين على القيم المادية
- 221 ..... الفرع الأول: المصلحة في التأمين على السفينة
- 221 ..... الفقرة الأولى: التأمين على هيكل السفينة Assurance sur corps
- 223 ..... الفقرة الثانية: التأمين على أجرة السفينة
- 226 ..... الفرع الثاني: المصلحة في التأمين على البضاعة
- 227 ..... الفقرة الأولى: تغطية التأمين للبضاعة المنقولة على السطح والحاويات

- 230 .....الفقرة الثانية: تأمين الربح المتوقع Profit espéré
- 232 .....المطلب الثاني: المصلحة في التأمين على القيم غير المادية
- 233 .....الفرع الأول: التأمين على الحقوق والديون
- 233 .....الفقرة الأولى: التأمين على الحقوق
- 234 .....الفقرة الثانية: التأمين على الديون
- 235 .....الفرع الثاني: التأمين من المسؤولية
- 237 .....الفقرة الأولى: أساس ونطاق التأمين من المسؤولية
- 240 .....الفقرة الثانية: حالات التأمين من المسؤولية
- 242 .....المبحث الثاني: قيمة المصلحة والعلاقة بين مبلغ التأمين والأموال المؤمن عليها
- 243 .....المطلب الأول: قيمة المصلحة وما يتصل بها في التأمين البحري
- 243 .....الفرع الأول: مفهوم قيمة المصلحة في التأمين البحري وأهميتها
- 243 .....الفقرة الأولى: مفهوم قيمة المصلحة في التأمين البحري
- 248 .....الفقرة الثانية: أهمية تقدير قيمة المصلحة في التأمين البحري
- 249 .....الفرع الثاني: ما يتصل بالمصلحة في التأمين البحري
- 250 .....الفقرة الأولى: قيمة السفينة والقيمة المقبولة لها
- 257 .....الفقرة الثانية: قيمة البضائع والقيمة المقبولة لها
- 262 .....المطلب الثاني: علاقة المصلحة بمبلغ التأمين وحالة تعدد التأمينات
- 262 .....الفرع الأول: العلاقة بين مبلغ التأمين والأموال المؤمن عليها

## الفهرس \_\_\_\_\_ شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري

263	الفقرة الأولى: التأمين على الشيء بنفس قيمته .....
264	الفقرة الثانية: التأمين على الشيء بأقل من قيمته وقاعدة التخفيض النسبي Sous-assurance ....
269	الفقرة الثالثة: التأمين على الشيء بأكثر من قيمته (التأمين الزائد) Sur assurance .....
269	أولا: المبالغة في التقويم بحسن نية (المغالاة غير التدليسية) .....
272	ثانيا: المبالغة في التقويم بسوء نية (المغالاة التدليسية) .....
278	الفرع الثاني: حالة تعدد التأمينات .....
281	الفقرة الأولى: حالة تعدد عقود التأمين المستند إلى حسن النية .....
287	الفقرة الثانية: حالة تعدد عقود التأمين المستند إلى سوء النية .....
291	خاتمة .....
296	الملاحق .....
357	المراجع .....
377	الفهرس .....