

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

كلية الحقوق



# التأمين على هيكل السفينة

مذكرة لنيل شهادة ماجستير فرع القانون الخاص

إعداد الطالبة :

انجي بن عيسى حياة

لجنة المناقشة :

- الأستاذ : بن حمو عبد الله أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان.....رئيسا
- الأستاذ : بن عمار محمد أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان.....مقررا
- الأستاذ : كحلولة محمد أستاذ التعليم العالي جامعة تلمسان.....عضوا
- الأستاذ : بن مرزوق عبد القادر أستاذ مكلف بالدروس جامعة تلمسان.....عضوا

السنة الجامعية 2002-2003م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفَلَكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا  
مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ، وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي  
الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ تَدْعُونَ إِلَّا إِلَاهَ فَلَمَّا نَجَّكُمْ إِلَى الْبَرِّ  
أَعْرَضْتُمْ وَكَانَ الْإِنْسَانُ كُفُورًا ﴾

سورة الإسراء الآية 66-67.

﴿ اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفَلَكَ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا  
مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

سورة الجاثية الآية 12.

# إهداء

\* إلى الشعلة التي أنارت لي دروب الحياة ، وفتحت لي أبواب الأمل

- مفخرتي الجزائر -

\* إلى من ربّاني التربية الأصيلة وعلماني وهداياني إلى سبيل التوفيق والنجاح، ومنحاني من فضلها دون أن ييخلا عليّ بأيّ شيء ، وأخذ بيدي وأنا أراممي معالم المستقبل الزاهر ، أغلى الناس ، أمي وأبي أطل الله عمريهما وباركهما لنا.

\* إلى روح أخي الطاهرة سيدي محمد ، رحمه الله وطيب ثراه.

\* إلى إخوتي : جمال ، عكاشة ، حمزة ، فاطمة الزهراء ، فتيحة ، وزوجيهما ، وأولادهما.

\* إلى زميلاتي وأخواتي : سمية ، لطيفة ، بشرى ، رقية ، جازية ، سناء ، وكل زملائي.

\* إلى من ساعدوني على كتابة هذا الإنجاز أعزّ الناس : أمينة ، كريمة ، نزهة ، وعائلاتهم ، ووقفهنّ الله.

\* وإلى زهرات حياتي : رضية ، سوسو ، خديجة ، سامية ، أمينة ، وخديجة ، سمية ، فاطمة ، نعيمة ، رفيقة ، وكل عائلتي.

\* إلى ملجأ أفراحي وأحزاني حبيبتي فوزية وعائلتها.

\* إلى كلّ من أعانني خلال مشواري الدراسي ولو بالكلمة الطيبة.

إلى كل هؤلاء أهدي هذا الجهد المتواضع

مراجية من المولى عز وجل أن أكون

قد وفقت ولو بالقدم القليل .

# شكرًا

في مستهلّ هذا البحث ، يقتضي واجب الاعتراف  
بالجميل أن أعبر عن شكري وتقديري لكلّ ما تلقّيته من عون  
صادق ومساهمة فعّالة من أستاذي المحترم : الدكتور بن عمار محمد  
المشرف على رسالتي ، وعلى كلّ ملاحظاته وتوجيهاته القيمة  
رغم كثرة مشاغله والتزاماته الكبيرة.  
كما أتقدّم بالشكر والامتنان للأستاذ عضو اللجنة  
بن مرزوق على ما قدّمه لي في بداية البحث.

وإلى الأستاذ عبد العزيز بن شرقي رئيس قسم الإنتاج  
بمؤسسة SAA على مساعداته ، والذي بعث في نفسي بصيص  
أمل في مؤسساتنا الوطنية.

والشكر الجزيل للدكتور العميد كحلولة ، والدكتور بن حمو  
اللذين قبلا الإشراف على مناقشة رسالتي وشرّفاني بذلك.  
وإلى كلّ أساتذتي الذين منحونا ذلك الرصيد المعرفي  
الزاخر والذي ساعدنا في بلورة هذا العمل.  
كما أتقدّم بالشكر الجزيل للأخ كمال على ملاحظاته  
الأخوية القيمة والأخ محمد وفقهما الله.

والعرفان لمن حرّكا طاقاتي بدعواتهما والذي.  
والحمد لله وما توفيقني إلّا به سبحانه.

اللهم علّمني ما ينفعني ، وانفعني بما علّمتني وزدني علماً.





# المقدمة



## المقدمة

« يشكل البحر أهمية قصوى في حياة الإنسان والشعوب ، فقد مثل منذ القدم أداة للاتصال بين الأمم وحلقة للالتقاء الحضاري بينها ، ومنبعا للرزق »<sup>1</sup>.

حاجة الإنسان ومصالحته في استغلال هذه الثروة حرّكت فضوله ومطامعه للتفكير والبحث عن وسائل تساهم وتساعد في توسيع نطاق الاستغلال البحري وتوطيد العلاقات بين الدول أكثر فأكثر ، فكان المجال البحري من بين المجالات الهامة التي مسّها التطور الصناعي والتكنولوجي، خاصة مجال النقل البحري مما أدى إلى ظهور السفن العملاقة القادرة على خوض غمار الرحلات البحرية ، وبالتالي تحريك التجارة الخارجية بشكل إيجابي.

« هذا الاهتمام الكبير بالنشاط البحري دفع المنشغلين بالبحر إلى تنظيم ما قد ينشأ عنه من علاقات بقواعد قانونية تتلاءم مع البيئة البحرية ، لما تتضمنه من خصوصيات فريدة تتمثل في المخاطر التي تكتنف الملاحة البحرية ، والصعوبات التي تواجه الأشخاص الذين يعملون على السفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية »<sup>2</sup> ، والناقل البحري الوحيد لمعظم التجارة الخارجية ، فقد تتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة لا يخفى على أحد مدى جسامتها الآثار التي يمكن أن تنتج عنها ، والتي تؤدي في كثير من الأحيان إلى هلاك الأموال والأرواح ، فضلا عن هلاكها ذاتها وهي من الأموال عالية القيمة ، وهذا ما دفع الدول للاهتمام بتنظيم العملية البحرية من خلال الاهتمام بالموانئ ، وتنظيم خطوط السير درءاً للحوادث والمخاطر وحصرها للحقوق والواجبات ، فتداول الثروات

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين : قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1997 ، ص 1.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، نفس الصفحة.

في البحر استوجب وجود عقد ينظم هذه العملية وهو عقد النقل البحري ، والذي غير مفهوم الاستغلال البحري من مجرد استعمال السفن في مغامرات فردية إلى سفن تعمل في خطوط ملاحية منتظمة وسّعت نطاق المبادلات التجارية بين شعوب العالم ، فالنقل البحري يأتي في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية ، إذ يعدّ نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات وذلك بالاعتماد على السفن والتي تعتبر من أهمّ وسائل النقل البحري ، إذ تتميز بقدرة فائقة في نقل الحمولات الضخمة التي لا يمكن نقلها بالطائرات ووسائل النقل الأخرى ، فهي تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات ، وفي نفس الوقت تعتبر السفن من أهمّ الأموال والقيم المعرضة للحوادث البحرية منذ القدم ، وهي أكثر جسامة من الحوادث التي تقع في البرّ ، كون السفن وهي في عرض البحر قد لا تستفيد غالباً من المساعدات اللازمة إلاّ بعد فوات الأوان وخاصة السفن التجارية وناقلات البترول التي يسبب هلاكها كوارث عظيمة ، هذه النقطة السوداء في الحياة البحرية هي التي جعلت التفكير في الحلّ الذي يضمن الانتفاع بمغامم البحر وتحريك التجارة البحرية في مقابل ضمان وحماية من هيئات قادرة على ذلك ، أمراً حتمياً ، « إذ يتعيّن على أيّ مشروع بحري التوفيق بين اعتبارين يبدو بينهما تناقض من عدّة وجوه ، يتمثّل الاعتبار الأوّل في ضرورة حماية المشروعات البحرية ، وتشجيع الاستثمار في المجال البحري ، والاعتبار الثاني يتمثّل في وجوب توفير حماية معقولة لملاك السفن والبضائع »<sup>1</sup> ، « فمذ وجد الإنسان على ظهر البسيطة والنزاع يدور بين قوى الحياة في نفسه ، وقوى الفناء التي تحيط به »<sup>2</sup> ، فمطامحه ومطامعه في الاغتناء وبلوغ ثروات البحر لا ينفي مخاوفه من مخاطره الجسيمة ، ممّا قد يؤدّي إلى تراجعها وبالتالي تقليص

<sup>1</sup> - علي البارود ، هادي محمد دويدار : القانون البحري ، الدار الجامعية ، دون تاريخ ، ص 187 .

<sup>2</sup> - محمد شرعان : الخطر في عقد التأمين ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، دون تاريخ ، ص 7 .

حجم التجارة الخارجية ، فكان التأمين البحري هو الحلّ الأنسب والاحتامي لضمان استمرارية العملية البحرية والتجارة الخارجية ، فالأمن مطلب فطري لا جدال فيه ، فكل مسؤول يسعى إليه قدر طاقته ، خاصة في ظروف الحياة الحديثة التي تعددت فيها المخاطر بتعدّد الاختراعات والتطورات العلمية ، وتعدّد العلاقات بين الشعوب والدول ، إذ أصبح التأمين أمراً واقعياً وضرورياً في حياتنا المعاصرة ، ويعتبر التأمين البحري من أقدم العمليات التأمينية التي عرفها الإنسان كون الحوادث البحرية كانت أكثر تأثيراً وإضراراً باقتصاد الدول ، فكان التأمين الأسلوب الأكثر فعالية في مواجهة المخاطر ، إلى جانب تلك العمليات التي اعتمدها الإنسان القديم ، حيث عُرف عنه ما يسمى بالقرض البحري والذي بدأ على أيدي ممارسي العمليات التجارية في البحر الأبيض المتوسط ، كما ظهرت فكرة المساهمة في الخسائر المشتركة ، والتي حاول من خلالها المسؤولون عن الرحلة البحرية تخفيض الخسارة عن كلّ المستفيدين من الرحلة البحرية بتوزيع عبئها على كلّ من شارك فيها ، وينقسم التأمين البحري إلى قسمين : التأمين على البضائع والتأمين على هيكل السفينة ، وهما من أقدم الأموال والقيم المؤمن عليها ، فالتأمين على البضائع يشمل كلّ الأموال والقيم المادية ، وقد جرت العادة أن يتمّ بوثيقتين ، الوثيقة الخاصة والوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك ، والتأمين على السفينة والتي تأتي على رأس الأموال والقيم المؤمن عليها ويشمل هيكلها ولواحقها ، كما يجوز التأمين عليها وهي في طور البناء ، وذلك بأن يضمن المؤمن المخاطر التي تتعرض لها أثناء البناء كالحريق ومخاطر إنزالها في البحر، وقد تطوّر التأمين البحري ليشمل التأمين على الربح المرجو وهو قيمة البضاعة في ميناء الوصول ، وكذا أجرة السفينة وهو تأمين على دين له لدى الغير ، كما يجوز التأمين على المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تُلحقها السفينة بالغير



أو البضاعة بالغير ، وبهذا تصبح القيمة المؤمن عليها حديثاً أكثر اتساعاً ومرونة وتنوعاً.

وما سنعالجه في هذا البحث هو موضوع التأمين على هيكل السفينة باعتبارها الأداة والوسيلة الخاصة والضرورية لنقل البضائع والأشخاص ، مما يجعل الاهتمام بها وبسلامتها أمراً ضرورياً من شأنه التقليل من المخاطر البحرية التي قد تَهلك الأموال والأرواح ، وهو موضوع غاية في الأهمية يميّزه الطابع التقني والتطبيقي ، وهذا ما أثارني للبحث محاولة الابتعاد عن الوصف النظري ، وقد اعترضتني صعوبات عدّة كعدم مساعدة الهيئات المختصة تدرّجاً بضيق الوقت وسرّ المهنة ، فعدم حصولي على معلومات ملموسة ووثائق تطبيقية وتقنية جعلني أكتفي بما ورد في كتب القانون البحري عامة ، أو بعض الكتب الخاصة بالتأمين وإن كان التأمين على هيكل السفينة لم يحظ بالأهمية الحقيقية له في هذه الكتابات. وقد سَطّرت كهدف لي في هذا البحث محاولة الوصول إلى دراسات التأمين البحري ومدى أهميته في تطوير الاقتصاد العالمي وتنشيط الملاحة البحرية ، مبرزة من خلال ذلك الأهمية الكبيرة للسفن وما تمثله للحياة البحرية والتجارة الخارجية من ضرورة حتمية تستوجب ضمان الأمن والسلامة لها للقيام برحلاتها البحرية وتفعيل حركة التجارة الخارجية.

والتزمت لذلك المنهج التحليلي والذي يناسب الدراسات القانونية دون الاستغناء عن الدراسة المقارنة لإبراز الطابع الدولي للتأمين البحري وما وصلت إليه التشريعات الأخرى ، وكذا الجانب التاريخي لمحاولة الغوص في بداياته ومعرفة أصوله ودوافع ظهوره ، وما وصلت إليه السفن عبر هذا التطور وما مدى تأثير ذلك في العملية التأمينية.

وسأحاول إبراز موقف التشريع الجزائري من التأمين البحري اعتماداً على الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، من خلال طرح الإشكالات التالية مثيرة بذلك بعض النقاط الخاصة بعقد التأمين عامة ، والتأمين على هيكل السفينة خاصة.

أ- ما موقع الجزائر من سوق التأمين العالمية ؟

ب- هل تطوّر السفن كان عاملاً من عوامل الحدّ من المخاطر البحرية أم أنّه زاد منها ؟ وما مدى تأثير هذا التطور في العملية التأمينية ؟ وهل دخول المؤمن له مالك السفينة عقد التأمين لضمان هذه المخاطر يغنيه عن الاهتمام بمدى صلاحيتها للملاحة ؟ أم أنّ مسؤوليته تستمر حتى مع عقد التأمين ؟

وللإجابة على هذه الإشكالات قسّمت بحثي وفقاً للخطة التالية :

\* باب تمهيدي : ماهية عقد التأمين البحري ، تعمّدت وضعه للإلمام بعقد التأمين البحري بوجه عام كونه جوهر الدراسة ، بالتطرّق لأهمّ مراحلها وخصائصه وعناصره.

وقد قسّمته إلى فصلين :

الفصل الأوّل : تطوّر عقد التأمين البحري : نعوص من خلاله في تاريخ التأمين البحري وبداياته مبينين أهميته لدى الحضارات القديمة ، وأهمّ العوامل التي ساعدت على تطويره وتوسيع مجاله من مجرد نظام ائتمان إلى سوق اقتصادية عالمية.

أمّا الفصل الثاني : الأحكام العامة لعقد التأمين البحري : نتناول موضوع التأمين البحري لتحديد أهمّ الأموال والقيم المؤمن عليها ، وكيفية إبرام العقد وأهمّ خصائصه وعناصره ، كما نركّز خلاله على محلّ عقد التأمين البحري (الخطر) باعتباره محلّ التزام طرفي العقد.

\* والباب الأوّل : تنفيذ الالتزام من قبل المؤمن له : وهو حصر لأهمّ التزامات المؤمن له مالك السفينة لتبيين ما له وما عليه وتحديد مسؤوليته في الحفاظ على هيكل السفينة محلّ الخطر.

ويتضمّن هذا الباب فصلين :

الفصل الأوّل : تحديد التزامات المؤمن له : حدّدت من خلاله التزامات المؤمن له ، والمتمثلة أساساً في دفع القسط والذي يتحدّد وفقاً لإدلائه بكل ما يعلمه عن الخطر ، واستمرار إلزامية الإخطار طيلة حياة العقد.

أمّا الفصل الثاني : جزاء الإخلال المؤمن له بالتزاماته : تطرقت فيه لأهمّ الجزاءات المترتبة على إخلال المؤمن له بالتزاماته.

\* الباب الثاني : تنفيذ الالتزام من قبل المؤمن : حاولت في هذا الباب إبراز الالتزام الرئيسي للمؤمن والمتمثل في دفع مبلغ التعويض.  
جزأته إلى فصلين :

الفصل الأوّل : التزام المؤمن بدفع التعويض : تناولت في هذا الفصل أهمّ التطوّرات التي طرأت على مبلغ التعويض ، وتحديد مفهومه القانوني باعتباره الالتزام الأساسي للمؤمن ، والذي يجدر بي اتخاذ كلّ الإجراءات اللازمة للحفاظ على مركزه المالي وضمان التغطية الشاملة للشيء المؤمن عليه متى وقع الخطر ، والحفاظ على حقوق المؤمن له تجاه الغير بحلوله محلّه.

أمّا الفصل الثاني : تقدير التعويض : تطرقت خلاله لكيفية تقدير التعويض بتوضيح أسسه أهمّ طرق تسويته.



# الباب التمهيدي

ماهية عقد التأمين

البحري



لعب التأمين البحري دوراً رائداً في مجال التجارة البحرية والنقل البحري وذلك ببعث الطمأنينة والإحساس بالأمان لدى رواد البحر وتشجيعهم على خوض غمار الرحلة البحرية، فالتأمين إذن كان وليد حاجة التجار وملاك السفن لضمان تجارتهم ، وقد اهتمت بتنظيمه كل تشريعات العالم لما له من أهمية في الاقتصاد الوطني.

وسنعالج من خلال هذا الباب كل ما يتعلق بعقد التأمين البحري لتكوين فكرة عامة عن مراحل تطوره وأحكامه العامة كونه جوهر الدراسة.

وقد قسّمته إلى فصلين :

- الفصل الأول : تطوّر عقد التأمين البحري.

- وفي الفصل الثاني : الأحكام العامة لعقد التأمين البحري.

## الفصل الأول

### تطور التأمين البحري

حتى تتسنى الدراسة الشاملة والإلمام بكلّ القواعد القانونية لأيّ موضوع بحث لا بدّ من إعطاء نظرة تاريخية لتسهيل العمل وتعميم الفائدة وتبيين مدى عمق الدّراسة في تاريخ الأمم السابقة وما تركته من آثار ، فالإنسان القديم الذي عرف الملاحة والأخطار الذي تواجهه ابتكر لنفسه حلاً وإن لم تبلغ شكل التأمين المعروف حالياً ، فقد لعبت دور البديل ولبّت حاجاته لضمان سلامة الرحلة البحرية ، وستكون هذه الحلول البدائية المنطلق لدراسة موضوع التأمين البحري ، وهذا ما سنفضّله كآآتي :

المبحث الأوّل : تطوّر المفهوم القانوني للتأمين من خلال الأنظمة القانونية القديمة وتطوّر المفهوم الاقتصادي من خلال تطوّر وسائل النقل البحري. وتوسيع مجال الملاحة البحرية وبالتالي توسيع نطاق التأمين.

المبحث الثاني : نبين من خلاله الأهميّة الاقتصادية للتأمين البحري وما وصل إليه وذلك من خلال تدخّل الدولة لتنظيمه والإشراف عليه وكذا استثمار شركات التأمين.

## المبحث الأول

### نشأة التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري من أقدم العمليات التأمينية التي عرفها العالم ، ففي المرحلة التي كان الإنسان يباغت بضربات القدر كان يبحث عن الضمان ضد ما يعترض سبيل رحلاته من خطر ، فعمد ملاك السفن والتجار إلى أساليب تشجع على خوض العملية البحرية ، وهذا ما سنتناوله في المطلبين التاليين :

#### المطلب الأول : تطوّر المفهوم القانوني للتأمين البحري :

« لقد اختلفت وتعدّدت الآراء حول وقت ومكان ظهور التأمين البحري إلا أن الإجماع يكاد ينعقد على تحديد زمان ومكان بعض الأنظمة المشابهة »<sup>1</sup>.

#### الفرع الأول : القرض البحري :

إن الشعور بالأمان والضمان رافق الإنسان عبر العصور ، وأوّل ما تجسّدت فيه هذه الرغبة مجال المخاطر البحرية ، وقد يعود ذلك إلى تكثيف التبادل التجاري بين الدول الواقعة على ضفتي البحر الأبيض المتوسط ، وقد بدأ هذا النظام في شكل القرض البحري والذي لعب دور التأمين البحري في العصر القديم إذ كان التأمين في صورته الأولى يتولاه الأفراد وكان يعدّ نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عاتق المؤمن له إلى عاتق المؤمن. هذا ما يقوم عليه قرض المخاطرة الجسيمة أو القرض على السفينة والذي يمكن تعريفه بأنّه « قرض بمقتضاه يقدم أحد المقرضين لصاحب السفينة أو الشاحن مبلغاً مالياً من أجل القيام بالرحلة البحرية بفائدة عالية تفوق معدّلات الفائدة السائدة في العمليات التجارية الأخرى »<sup>2</sup> ، فإذا هلكت السفينة نتيجة خطر من الأخطار البحرية سقط حق المقرض في المطالبة بالقرض والفائدة ، وإذا نجت السفينة وعادت سالمة وجب على المقرض

<sup>1</sup> - علي غانم : التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2000 ، ص 13.

<sup>2</sup> - مختار محمود الهانسي : مقدمة في مبادئ التأمين ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 1990 ، ص 158.

ردّ القرض والفائدة معاً ، وقد أخذ بهذا النظام ممارسو العمليات البحرية من بابليين وفينيقيين وهنود ورومان وإغريق ، « ويرجع البعض أصل هذا النظام إلى البابليين 2250 قبل الميلاد ، استناداً إلى نصّ ورد في قانون حمّورابي ، يقضي بأنّ من يقوم برحلة بحرية يتسلّم البضائع من تاجر مقابل قائمة مفتوحة تحدّد فيها قيمة البضاعة خلال وسعر الفائدة التي تسري خلال فترة معيّنة ، فإذا سرقت البضائع خلال الرحلة بغير إهمال أو تواطؤ يعفى من يقوم بالرحلة من ردّ الدين والفائدة ، كما جاء في التلمود أنّ العرف يجري بين سكان شواطئ الخليج الفارسي ( العربي ) على أنّ من يفقد سفينة بغير إهمال منه يعوّضه عنها الملاحون بسفينة أخرى يساهمون جميعاً في قيمتها»<sup>1</sup> ، ونقله عنهم الفينيقيون وطوّروا فيه بحسب ما يتلاءم مع حاجاتهم ثمّ انتقل إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة رودس ، ومنهم إلى الرومان.

### الفرع الثاني : نظام الخسائر المشتركة :

نظام الخسائر المشتركة نظام قديم ابتدعته الحضارات القديمة دعت إليه الضرورة وذلك لسلامة الملاحة البحرية ، ويرى الأستاذ جورج ريبير « أنّه من الصعب الوقوف عند المرجع الأصلي لهذا النظام الذي بقي غير معلوم تاريخه أو أصله إذ ما وجدناه هو مجرد آثار أخذت بها الشعوب التي كانت تمارس الملاحة البحرية ، كما يرى أنّ تفعيل هذا النظام كان شيئاً منطقيّاً تدعو له الضرورة إذ أنّه ما دام هنالك نقل بحري تكتنفه مخاطر تواجه السفن وما عليها كان لزاماً على ملاك السفن والبضائع اللّجوء إلى هذا النظام لسلامة تجارتهم ويتحمّل كلّ منهم نصيباً من التضحية أو الخسارة»<sup>2</sup> ، وإن كان البعض يرجّح أصل هذا النظام إلى الفينيقيين الذين سيطروا على البحر الأبيض المتوسط وكانت لهم مستعمرات عديدة أهمّها المستعمرة التي أقاموها في جزيرة رودس<sup>3</sup> ، إذ نقلوه إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة رودس وانتقل منهم إلى الرومان وأسموه بقانون رودس " LEX-RHODIA " .

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 15.

<sup>2</sup> - Georges Ripert : droit maritime , tome 3, Editions Rousseau, paris, 1953, p 183.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه : القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000 ، ص 19.



يقوم هذا النظام على إجراء يقوم به الرّبان إذا ما تعرّضت السفينة إلى خطر يهدّد سلامتها وسلامة الرحلة البحرية وذلك بأن يضحّي بجزء من البضائع أو السفينة كتحطيم بعض أجزائها كالصواري أو فتح جزء من السفينة لتسهيل رمي البضائع للتخفيف من حمولتها ولإنقاذ الرسالة البحرية وبالتالي ضمان السلامة العامّة ، وسمّيت مشتركة لأنّ كلّ المستفيدين من الرحلة البحرية يشتركون في تحمّل الخسارة ، فلولا قيام الرّبان بهذه التضحية لضاعت السفينة بكلّ ما عليها ، فيشترك الجميع باقتسامها كلّ حسب الفائدة التي لحقته من نجاح الرحلة.

ولم ينحصر الأخذ بهذا فقط في البحر الأبيض المتوسّط بل انتشر انتشاراً كبيراً لدى الشعوب التي كانت تمارس الملاحة البحرية في القرن 14 والتي أصدرت أحكاماً مفصّلة عن الرّمي في البحر ، والجديد الذي أتت به هذه المدوّنة هو أنّها أوجبت على الرّبان قبل القيام بإجراء الرّمي أخذ رأي الشّاحنين الذين كانوا يسافرون مع بضائعهم آنذاك.

« والقواعد التي تحكم هذا النظام حالياً هي قواعد يورك وانفرس التي ظهرت إثر مؤتمر أقامته جمعية القانون الدولي في يورك سنة 1864 وأخرى في وانفرس سنة 1877 وأخذ بها بدءاً من مؤتمر ليفربول سنة 1890 ، وإن كانت آنذاك مجرد حلول لحالات خاصّة ، إلى أن عقد مؤتمر ستوكهولم لسنة 1924 والذي وضع تعريف للخسائر المشتركة ووضع قواعد عامّة تحكمها ، وأدخل عليها آخر تعديل في مؤتمر هامبورج سنة 1974 وهي قواعد غير ملزمة تستمدّ قوّتها من اتّفاق ذوي الشأن ، وقد أخذت بها معظم الدّول على أن تكون تسوية الخسارات وفقاً لقواعد يورك وانفرس باعتبارها عادة اتّفاقية دولية يتمّ العمل بها <sup>1</sup> .

### المطلب الثاني : تطوّر المفهوم الاقتصادي للتأمين البحري :

لقد دفعت الأهمية الكبيرة للنشاط البحري المهتمّين به إلى تنظيم ما ينشأ عنه من علاقات بما يتلاءم مع البيئة البحرية لما لها من خصوصيات فريدة تتمثّل في المخاطر التي تعرّض الملاحة البحرية والصعوبات التي تواجه السفن باعتبارها أداة الملاحة البحرية ،

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 436.

أهمية هاته الأداة في تفعيل الحركة البحرية التجارية جعل الاهتمام بها وسلامتها وصيانتها أمراً ضرورياً لتوسيع مجال المبادلات التجارية ، وبالتالي نطاق التأمين البحري ، هذا ما أدى إلى خروج هذه العملية من أيدي الخواص إلى الشركات الكبرى.

### الفرع الأول : التقدم التكنولوجي لصناعة السفن :

بدأ التأمين البحري يخرج من قوقعة الأعراف والمفاهيم الضيقة المحصورة في مجال محدود إلى نظام عالمي عقدت لأجله الكثير من المؤتمرات العالمية ، هذا التحول والاهتمام كان وليد التطور الصناعي والتكنولوجي الذي عرفه العالم خلال النهضة الصناعية ، فدخل الآلات الضخمة كان سبباً في ظهور مخاطر جديدة وجسيمة وكذا التطور الكبير في مجال المواصلات بكل أنواعها ومتطلبات التجارة الخارجية ، فقد كانت الوسائل التي بدأ بها رواد البحر واستمروا بالعمل بها طيلة قرون عديدة ضعيفة غاية الضعف أمام مخاطر البحر إذ لم يكن لديهم إلا السفن الخشبية يحركها المجداف ثم الشراع ، وكانوا يخترقون البحار ولا مرشد لهم غير تشكيل التجموع ، فكانت الرحلة البحرية آنذاك بوجهين ، وجه المخاطر الجسيمة التي يمكن أن تعترضها ووجه آخر هو الكسب والثراء الذي يمكن أن يعود عليهم إذا أتمت السفينة رحلتها بنجاح. فحاجة البحارة إلى الائتمان والكسب الوفير جعل المجال البحري يسير هذه التطورات ، فاهتم الإنسان بتطوير وسائل التنقل فيه ، فقد كان البحر دائماً بمثابة ثروة هائلة عجز الإنسان عن استغلالها الاستغلال الأنسب في مجال تجارته ، فازدهرت صناعة السفن التي ساعدت على نقل البضائع الثقيلة التي لا تستطيع وسائل النقل الأخرى نقلها ، وكذا اتساع رقعة التعاون الدولي ، كل هذه العوامل كانت دافعا للاهتمام بصناعة السفن كونها أداة الملاحة البحرية والوسيلة التي قربت شقي العالم وساهمت إلى حد كبير في تحريك التجارة الخارجية ، « فلم تعد السفينة مجرد شيء ترد عليه الحقوق ، بل أرض يعيش عليها المجتمع البحري خلال الرحلة البحرية »<sup>1</sup> ، وبالتالي فسلامتها تعني سلامة الرحلة البحرية.

<sup>1</sup> - علي البارودي ، هاني محمد دويدار : القانون البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، دون تاريخ ، ص 25.

هذا الاهتمام أعطى الأسس السليمة لبناء السفن لتكون من الصلابة والقوة بما يسمح لها بخوض البحار ، فقد حدث في القرنين 19 و 20 تقدّم هائل في بناء السفن والقوى الاقتصادية القائمة على الاستغلال البحري. فأصبحت السفن أصلب وأسرع. هذا ما جعل الرحلة البحرية لا تستغرق شهوراً كما كان عليه الحال قديماً ، كما ساهم تطوّر وسائل الاتّصال في جعل أخبار الرحلة لا تنقطع بين الملاحين على سطح السفينة وكلّ بقاع العالم. فهذا التطوّر الكبير لوسائل النقل ساهم في توسيع مجال التأمين البحري إذ أصبح التأمين يشمل كلّ الأخطار وحتّى الأخطار البريّة التابعة للرحلة البحرية كالتأمين على السفن قيد الإنشاء ، كما أنّ ظهور السفن العملاقة والناقلات البحرية الضخمة زاد من عمليات التصادم ممّا أدّى إلى تفاقم حجم المخاطر ، « هذا ما أدّى إلى ضرورة تنظيم العمل التأميني في تشريعات قانونية من أهمّها قانون التأمين البحري الصادر عام 1906 بإنجلترا والمنظّم للعمل التأميني في مجال البحر من كافة جوانبه »<sup>1</sup>.

فالسفينة إذن هي مناط القانون البحري ، وسلامتها هي ضمان سلامة الأرواح والأموال التي تحملها ، لذا كان لا بدّ من تهيئة كلّ الظروف والوسائل لتصل السفينة وما تحمله إلى برّ الأمان.

### الفرع الثاني : ظهور شركات التأمين وتدخل الدولة :

بدأت العملية التأمينية تتسع وذلك بعد التطوّر الذي عرفه مجال الملاحة البحرية بتطوير وسائلها وتوسيع مجالها ، فأصبحت الحاجة إلى التأمين كبيرة إذ لم تعد هذه العملية مجرد مغامرة فردية يقوم بها الخواص الذين عجزوا عن تحمّل المخاطر الجسيمة ، كون النشاط البحري لم يعد معزولاً ولا محصوراً في خطّ سير واحد بل توسّع بتوسّع الأساطيل التي أصبحت تقطع المحيطات حاملة ثروات هائلة ، وذلك بعد اكتشاف أمريكا وقيام الحروب الصليبية والحملات الاستعمارية التي وسعت مجال الملاحة البحرية وكذا التقدّم الصناعي لوسائل النقل البحري، كلّ هذا جعل المؤمنين الخواص غير قادرين على تغطية هذه المخاطر.

<sup>1</sup> - مختار محمود الهانسي : المرجع السابق ، ص 160.

« فكانت هذه التطورات والتغيرات تمهيداً لميلاد شركات التأمين الكبرى والتي بدأت تظهر مع نهاية القرن 17 وبداية القرن 18 »<sup>1</sup> ، وكان الهدف الأساسي من وجودها هو رفع قدرة وملاءمة المؤمن لمواجهة الأخطار المضمونة.

وكانت أهم هذه التكتلات مقهى " تاورستريت الذي أسسه ادوارد لويدز " ، « فقد كانت وثيقة اللويدز أول وثيقة مطبوعة باللغة الإنجليزية ، وقد مثلت حدثاً كبيراً في مجال التأمين البحري إذ لا تزال أحدث صور التعامل في التأمين البحري سواء التأمين على السفينة أو البضائع ، وكذا مجمع مكنتي التأمين في لندن الذي أنشأ عام 1884 »<sup>2</sup>.

قيام هذه الشركات غير كثيراً مما كان معمولاً به قديماً بحيث أصبحت قادرة على إبرام العديد من العقود ، وغيّرت من فكرة المجازفة والمقامرة كما في عقد القرض البحري الذي يقوم على أساس نقل الخطر من عاتق المؤمن له إلى المؤمن ، فإذا نجحت الرحلة البحرية غنم المؤمن من جراء الفائدة المرتفعة المضافة لمبلغ القرض ، وإذا فشلت تحمّل المؤمن خسارة كبيرة. تحوّلت هذه الفكرة إلى فكرة توزيع المخاطر وذلك بتنظيم هذه الشركات وقيامها بعمليات حسابية لمعرفة عدد المخاطر التي تغطيها سنوياً والأموال التي تؤمن عليها لتقدير مبلغ التعويض ومبلغ القسط ، فأصبح التأمين حالياً يقوم على التعاون والتضامن بين المؤمن لهم.

فظهرت هذه الشركات وقدرتها على تحمّل المخاطر ساهم إلى حدّ كبير في تشجيع التجارة البحرية لأنّ ضمان المخاطر أصبح أكبر مما أدى إلى ظهور شركات إعادة التأمين ، ولم تكن الدولة بمنأى عن هذا المجال فأهميّة التأمين ودوره في تشجيع الملاحة البحرية جعل الدولة تتدخل لتدعيم هذا المجال ، وكان ذلك خاصّة عقب الحريين العالميتين الأولى والثانية وما انجر عنها من نتائج ، حيث لم تعد الشركات الخاصّة قادرة على تغطية الأخطار ، وكذا إفلاس المؤمنين الخواص والشركات الصغيرة ، فأمنت الدولة إجبارياً السفن ضدّ الأخطار الحربية بفرنسا إذ كان تدخل الدولة في هذه المرحلة لحماية اقتصادها من الانهيار ، كما

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 21.

<sup>2</sup> - مختار محمود الهانسي : المرجع السابق ، ص 163.

تدخلت لتأمين شركاتها التي بها شركاء من رعايا بلدان العدو ، كما في الجزائر حيث فرضت رقابتها على الشركات الأجنبية بعد استقلالها وجسدت احتكارها لعمليات التأمين وتأمين شركاتها ، وتم ذلك بمقتضى الأمر الصادر بتاريخ 27 ماي 1966<sup>1</sup> ، وأنشأت الدولة لهذا الغرض مؤسسات تأمين جزائرية أهمها الشركات الوطنية التي لا زالت لحد الآن.

« بعد الاستقرار الأمني الذي عرفته أوروبا في النصف الثاني من القرن العشرين وتطبيقاً لأهداف السوق الأوروبية المشتركة بدأت تنازل عن هذا النشاط الحيوي للقطاع الخاص الوطني والأجنبي »<sup>2</sup>.

## المبحث الثاني

### الأهمية الاقتصادية للتأمين البحري

« إن الحاجة الماسة للتأمين البحري باعتباره الدعامة الأساسية والشرط الضروري لممارسة النقل البحري والذي تتم بواسطته نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية ولا سيما في وقتنا الحالي ، حيث تقوم الاقتصاديات العالمية على التبادل وتتجه نحو التدويل »<sup>3</sup> ، جعلت الدولة تتدخل لتنظيم مجاله والإشراف عليه واستغلاله الاستغلال الأمثل لتطوير اقتصادها.

### المطلب الأول : تنظيم التأمين والإشراف عليه :

لما كان التأمين البحري نظام يهدف إلى حماية السفن والأموال من الخسائر المحتملة الوقوع والناشئة عن تحقق الخطر المؤمن منه ، وذلك عن طريق نقل عبء هذه الأخطار إلى المؤمن الذي يلتزم بتعويض المؤمن له مقابل قسط محدد وفقا لمبادئ رياضية وإحصائية ، هذه العملية التي تستوجب الثقة بين المتعاملين جعلت تشريعات وقوانين الدول تهتم بها وتتدخل

<sup>1</sup> - الأمر رقم 127/66 المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين ، الجريدة الرسمية عدد 43 ، سنة 1966.

<sup>2</sup> - علي غام : المرجع السابق ، ص 21.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه ، ص 4.

للإشراف عليها ورقابتها ليحقق التأمين دوره على المستوى الاقتصادي ويواكب النظام العالمي الجديد.

### الفرع الأول : أهداف الإشراف والرقابة وأسبابها :

« تعدّ عملية التأمين عمليّة معقّدة لاعتمادها على تقنيات دقيقة وحسّاسة وكذا لما تتطلّبه من رؤوس أموال هائلة لضمان الثقة بين المتعاملين والوفاء بالتزاماتها ممّا جعل نشاط التأمين يخضع للإشراف والرقابة ، لضمان قدرته على القيام بالتزاماته وللمراقبة أسس حساب الأقساط وشروط الوثائق لضمان عدم التعسّف والمغالاة ، حتّى لا نكون أمام منافسة ضارّة كون العملية تقوم على قوانين الأعداد الكبيرة ، ممّا يجعل المنافسة تؤثّر على قدرة شركات التأمين للوفاء بتعهداتها بسبب تخفيض الأقساط كما كان لتدخل الدولة في هذا المجال دور في تصحيح مفهوم التأمين لدى جمهور المؤمن لهم ، كونه يعتمد على مبادئ رياضية وإحصائية يتعدّر على العامّة فهمها بوضوح»<sup>1</sup> ، في حين أنّ العملية التأمينية تفترض ثقة المؤمن لهم في وفاء المؤمن بكافة الإجراءات التأمينية وكذا الطبيعية ، إذ أنّ التعامل معه يكون مع المستقبل ، وبالتالي لتنظيم سوق التأمين من حالات المنافسة وتجنّب الاحتكار ، كما أنّ وضع نظام الإشراف والرقابة لبعض الشروط الموضوعية لإنشاء شركات التأمين يستبعد الهيئات غير الجادّة في عملها ، هذا التدخل يظهر كذلك في التشريع الجزائري من خلال الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات<sup>2</sup> والذي نظمه الباب الثاني تحت عنوان " مراقبة الدولة لنشاط التأمين " ، مبيّناً ذلك في فصلين الثاني والثالث الخاصين بإنشاء واعتماد شركات التأمين وكيفية سيرها.

إذن الهدف الأساسي لهذا التدخل والإشراف هو ضمان استقرار سوق التأمين والحفاظ على العلاقة العملية والتجارية بين المؤمن والمؤمن له.

<sup>1</sup> - مجلّة البحوث والدراسات التجارية ، العدد الأوّل ، الدار الجامعية ، 1998 ، إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه : دور الإشراف والرقابة في

ظلمّ الاتجاه العالمي لتحرير قطاع التأمين ، ص 119.

<sup>2</sup> - أمر 07/95 المؤرخ في 32 شعبان 1415هـ الموافق لـ 25 يناير 1995 ، يتعلّق بالتأمينات ، الجريدة الرسمية عدد 13 ، سنة 1995.

الفرع الثاني : طبيعة نظام الإشراف والرقابة :

نظام الإشراف والرقابة لا يمكن اعتباره مجرد تشريع جامد إنما عملية دائمة التكيف مع ما يحدث لتلائم تطوّر المستجدات وتطوّر سوق التأمين ، ذلك لتحقيق الاستقرار الاقتصادي ، « ولم يظهر هذا النظام بالصورة التي عليها اليوم إلا في القرنين الماضيين 19 و 20 بريطانيا عام 1870 وفرنسا عام 1898 »<sup>1</sup> ، فكما سبق الحديث عن أهدافه فإنه يفرض نفسه على هيئات التأمين بصفة دائمة ومستمرّة وذلك من خلال الشروط التي يضعها لإنشائها ، بحيث تلزم هذه الهيئات بوجوب حصولها على ترخيص لمزاولة النشاط التأميني بعد استفتاء جميع الشروط التي وضعتها السلطات المختصة ، وهذا ما تنصّ عليه المادة 215 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ، وكذا الرقابة الدائمة لنشاط التأمين ويقوم بهذه العملية طبقة من الخبراء والفنيين من كافة المجالات التأمينية والرياضية والاقتصادية والقانونية، « وهذا ما يصطلح على تسميته بالإشراف المادّي والذي تأخذ به معظم دول العالم »<sup>2</sup>.

كما أنّها تراقب الجانب المالي " الإشراف المالي " ، وهذه المراقبة إمّا تكون سابقة على إنشاء الهيئة كتحديد الحدّ الأدنى لرأسمال الشركة أو بعد إنشائها ، وذلك بالإشراف على الاحتياطات الفنيّة للتأكد من سلامة وكفاءة أسس تقدير هذه الاحتياطات حتّى تتمكن شركة التأمين من الوفاء بالتزاماتها.

المطلب الثاني : استثمار شركات التأمين :

بدأت الأهميّة الاقتصادية للتأمين البحري تظهر جلياً من خلال ما حقّقه مجال التجارة البحرية من أمن وسلامة ، بعد كلّ التطوّرات التي مرّ بها والتي ساهمت في توسيع نطاقه ، إذ دعم التأمين البحري تنمية الاقتصاد الوطني والعالمي من خلال التبادل التجاري الذي تقوم عليه الاقتصاديات العالمية حالياً ، وما يزيد هذا الاتجاه نفوذاً هو موجة اقتصاد

<sup>1</sup> - مجلّة البحوث والدراسات التجارية ، إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه : المرجع السابق ، ص 124.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، الصفحة نفسها.

السوق التي قرّبت فيما بين المجتمعات والشعوب ، فأصبح التأمين التجاري من أهمّ وسائل الادّخار والاستثمار في كلّ الدّول ، كما أنّ التطوّر الكبير الذي بلغته شركات التأمين ومراقبة الدّولة لها جعلها مصدراً لتجميع الأموال من خلال ما تجمعها من أقساط مكوّنة بها رأسمال ساهم مساهمة جدّية في تنشيط الاقتصاد الوطني ، وقد استغلّت هذا الجانب خاصّة الدول النامية التي لا تملك أموال للاستثمار ما جعلها تستثمر أموال شركات التأمين لأغراض التنمية ، أو إعطائها للدولة في شكل قروض تساعد على تحقيق أهداف التنمية. إذن فقيام شركات التأمين بإدارة استثمارها بالطريق الأمثل يحقّق لها العائد المناسب والمطلوب دون المساس بالمستويات اللازمة للسيولة والأمان وهو أمر غاية في الأهميّة.



## الفصل الثاني

### الأحكام العامة لعقد التأمين البحري

إنّ الممارسات والأنظمة القديمة كانت مجرد حلول للتغلب على الأخطار البحرية ، وهي أنظمة مشابهة للتأمين البحري من حيث الهدف فقط ، فتقنيات التأمين البحري وفنائه أكثر تطوراً وتقدماً وأوسع مجالاً إذ لم تكن تقنيات الحساب والأعداد الكبيرة معروفة في هذه المرحلة.

« وقد ثار جدال حول ظهور أول عقود ، وإن كان الجميع يتفق على أن إيطاليا هي مهده ، وقد توصل الفقيه لاجورس إلى أن أول وثيقة عرفت تحمل تاريخ 22 أبريل 1329 ، في حين يرى آخرون أن أول وثيقة ذكرت التأمين البحري هي أمر برشلونة 1435 إلى 1484 ، فالتأمين البحري يتراوح ظهوره بين منتصف القرن 14 و 15 ولم يأخذ التأمين البحري صورته المستقلة عن عقد القرض البحري إلا في القرن 18 حيث حل محله<sup>1</sup> .

يبقى إذن أن التأمين البحري لم يظهر بشكله الحالي إلا في بداية القرن العشرين ، وذلك بصدور مجموعة من القوانين في العديد من الدول الأوربية والتي نظمت قواعده في نصوص محكمة مسامية كل التطورات التي شهدتها الملاحة البحرية ، وأولها وأهمها هو القانون الإنجليزي عام 1906 والذي اعتبر الأساس والقاعدة لكل قوانين الدول الأخرى.

وسنعالج من خلال هذا الفصل الأحكام العامة للتأمين البحري في مبحثين :

المبحث الأول : موضوع التأمين البحري.

المبحث الثاني : محل عقد التأمين البحري.

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 18.

## المبحث الأول

### موضوع التأمين البحري

الرغبة في الحصول على الأمان رغبة أساسية غريزية لدى كل إنسان وليس من شك في أن التأمين يقدم هذا الأمان للمؤمن له.

وفي هذا المبحث سنتطرق لدراسة موضوع التأمين البحري من خلال استعراض ثلاثة مطالب :

- نبين في الأول أهم التعريفات مستخلصين منها خصائص وعناصر التأمين البحري.
- وفي المطلب الثاني : أهم الأموال والقيم التي ينصب عليها العقد.
- والمطلب الثالث : نبين من خلاله كيفية إبرام عقد التأمين البحري وانقضائه.

### المطلب الأول : مفهوم التأمين البحري :

تعددت التعريفات الفقهية للتأمين البحري واختلفت فيما بينها ، ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى أن التأمين ينطوي على جانبين الأول قانوني والثاني فني<sup>1</sup> . الجانب القانوني يتمثل في العلاقة بين المؤمن والمؤمن له ، والتي تنشأ عن عقد التأمين الذي يربط بينهما ، وهذه العلاقة تفترض أن هناك خطراً أو حادثاً يخشى وقوعه للمؤمن له ، أما الجانب الفني فيتمثل في الأسس الفنية التي يستند إليها المؤمن في تغطية الخطر إذ أنه لا يقبل على ذلك بوجه المضاربة حتى لا يصبح التأمين عملية مقامرة ، وإنما يقوم بالتعاقد مع عدد كبير من المؤمن لهم ، ويتقاضى من كل واحد منهم قسطاً معيناً مستعيناً في ذلك بقوانين الإحصاء ، فعملية التأمين تقوم على تعاون المؤمن لهم لمواجهة الأخطار ويكون دور المؤمن هو إدارة هذا التعاون وتنظيمه .

وهذا الجانب هو ما يؤخذ به على الكثير من التعريفات الفقهية للتأمين البحري.

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : محاضرات في عقد التأمين ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، دون تاريخ ، ص 15.

الفرع الأول : تعريف التأمين البحري :

نتناول في هذا الفرع مفهوم التأمين البحري في كل من القوانين المقارنة ، والقانون الجزائري.

أ- تعريف التأمين البحري في القانون الإنجليزي : لقد مرّ مفهوم التأمين البحري في إنجلترا بعدة تطورات ، ساهمت في إنجاحها الأرضية الخصبة التي وفرها للعرف والقضاء في مجال الاجتهادات باعتبارها المصدر الأول من مصادر القانون ، فكان موضوع التأمين يتطور بتطور الملاحة البحرية ، مما جعل إنجلترا تحتل الريادة في مجال التأمين وإعادة التأمين.

ولقد كان لقانون 1906 السبق في هذا الميدان إذ عرفه في المادة الأولى : « عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحدّ المتفق عليه من خسائر بحرية ، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية »<sup>1</sup>.

وأصبح هذا القانون مصدراً للقوانين الحديثة في المجال البحري ، وأتسم هذا التعريف بالدقة والوضوح ، فبين طبيعة العقد وأخضعه للنظرية العامة للعقود ، وذكر أطرافه والتزامات المؤمن وبيّن محله المتمثل في الخطر إذ يعتبر الأسبق في تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر ، « كما تفتنّ إلى أنّ الأخطار البحرية غير قابلة للحصر حيث أنّها محلّ التطور والتغيرّ مما جعله يتعد عن التعريف الحصري »<sup>2</sup>.

كما أنّه أدخل في المادة 02 من هذا القانون التأمين عن الأخطار التي لا تعدّ بحرية أصلاً ، إذا كانت تابعة للرحلة البحرية ، وما يؤخذ عليه أنّه لم يذكر التزامات المؤمن له بدفع القسط.

ب- تعريف التأمين البحري في القانون الفرنسي : إنّ التأمين البحري في فرنسا لم يحدّد ولم يعرف من خلال القانون التجاري 1807 لعدم وجود التأمينات الأخرى التي تستوجب تحديده ، ممّا فتح المجال للفقه والقضاء لتعريفه وأهمّ تعريف هو ما جاء به ريبير : « أنّه عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمّى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 43.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 44.

الذي لحقه في رسالة بحرية من جرّاء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط ، ويجب قبل كلّ شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعوانهما في العقد»<sup>1</sup>.

اتّسم تعريف ريبير بالدقّة والشمول فقد ذكر أهمّ عناصره المتمثلة في الأطراف والقسط ومبلغ التأمين والخطر.

وما يعاب عليه أنّه حصر الخطر فيما يصاحب الرحلة البحرية فقط. ولم يمدّها إلى الأخطار غير البحرية ، وإن كان القضاء حينها قد أقرّ التأمين على الأخطار غير البحرية لضغط المنافسة بين المؤمنين ولتوسيع مجال التأمين.

ويّضح ذلك من خلال ما بيّنه تقنين التأمين الفرنسي الجديد سنة 1976 في المادة 171 فقرة 01 : " يخضع لهذا الباب المتعلّق بالتأمين البحري كلّ عقد يكون محله ضمان الأخطار المتعلّقة بعملية بحريّة ما"<sup>2</sup>.

ويّضح من هذا التعريف توسيعه لنطاق التأمين البحري بقوله العملية البحرية بدل الرحلة البحرية ، وهي صياغة واسعة تشمل سلسلة العمليات الضرورية في مجال الملاحة البحرية.

نلاحظ تشابه بين ما أخذ به القانون الإنجليزي والقانون الفرنسي ، إذ نستشفّ تأثر القانون الفرنسي بالقانون الإنجليزي من خلال تعريفه للتأمين البحري بواسطة الخطر وتمديد نطاقه إلى أخطار غير بحرية.

ج- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الجزائري : أخذت الجزائر عقب استقلالها بنظام التأمين الفرنسي ، وإن كان المشرع الجزائري قد اتخذ بعض التدابير كسنّ قواعد قانونية جزائرية تتعلّق أساسا بفرض التزامات وضمائمات على شركات التأمين العاملة بالجزائر ، وإخضاعها لطلب الاعتماد من وزارة المالية وفقا لما جاء به القانون رقم 201/63 المؤرخ في

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 371.

<sup>2</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 38.

08 جوان 1963<sup>1</sup> ، واعتمدت بعد ذلك تأمين شركاتها واحتكار العملية التأمينية ، وهذا ما نصّ عليه الأمر رقم 127/66 المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين<sup>2</sup> ، وظلّ الفراغ التشريعي في مجال تنظيم العملية التأمينية بالجزائر إلى غاية صدور قانون التأمين سنة 1980<sup>3</sup> ، حيث حدّد مفهومه وبيّن أحكامه ، وكان قد عرفه قبلاً وبصفة عامة القانون المدني الجزائري في المادة 619 بأنّ : " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدّي إلى المؤمن له ، أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً ، أو أيّ أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبيّن في العقد ، وذلك مقابل أقساط أو أيّة دفعات مالية أخرى " .

وصدر آخر قانون للتأمين بالجزائر سنة 1995 من خلال الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات والمؤرخ في 23 شعبان 1415هـ الموافق لـ 25 يناير 1995<sup>4</sup> ، ولم يغيّر هذا الأمر كثيراً من مفهوم العقد وأحكامه ، إذ عرفته المادة 02 وفقاً لما جاءت به المادة 619 من القانون المدني الجزائري ، وخصّص هذا الأمر الباب الثاني منه لأحكام التأمين البحري إذ نصّت المادة 92 منه على أنّه : " تطبّق أحكام هذا الباب على أيّ عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأيّة عملية نقل بحري " ، فوسّع المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى مجال ونطاق التأمين البحري بذكره العملية التأمينية ، واحتوت وثائق التأمين البحري سواء المتعلقة بالبضائع أو السفن أحكامه العامة والمتمثلة أساساً في تحديد الشيء المؤمن عليه والأخطار المؤمن ضدها والتزامات الأطراف وعناصر العقد .

نلاحظ إذن أنّ المشرع الجزائري لم يخرج كثيراً عمّا جاء به المشرع الفرنسي والذي يعتبر المصدر المباشر له ، فمفهوم التأمين البحري في القانون الجزائري مطابق لما جاء به كل من المشرع الإنجليزي والفرنسي ، ويبقى عليه فقط تصحيح بعض النقائص التي تشوبه .

<sup>1</sup> - قانون رقم 201/63 المؤرخ في 08 جوان 1963 المتعلق بفرض التزامات وضمانات على شركات التأمين العاملة بالجزائر وإخضاعها لطلب الاعتماد من وزارة المالية مع وضع كفالة مسبقة ، الجريدة الرسمية عدد 39 ، سنة 1963 .

<sup>2</sup> - الجريدة الرسمية رقم 43 ، سنة 1966 .

<sup>3</sup> - القانون رقم 07/80 المؤرخ في 09/08/1980 ، الجريدة الرسمية عدد 33 ، سنة 1980 .

<sup>4</sup> - الجريدة الرسمية عدد 13 ، سنة 1995 .

## الفرع الثاني : خصائص عقد التأمين البحري :

من أهم خصائص عقد التأمين البحري ما يلي :

\* التأمين البحري عقد رضائي : كونه ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتهما ويتوافق الإيجاب والقبول ، وإن كانت المادة 97 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات توجب إثباته بوثيقة التأمين.

إلا أن هذا لا يمنع من اعتبار العقد رضائياً ، إذ يجب التمييز بين وجود العقد وطريقة إثباته ، « فما دام يكفي في وجود العقد رضئ المتعاقدين فالعقد رضائي حتى ولو اشترط القانون لإثباته كتابة أو نحوها »<sup>1</sup>.

\* التأمين البحري عقد احتمالي : لا شك في اعتبار عقد التأمين عقداً احتمالياً لأنه يبنى على احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ، وبذلك يتحقق احتمال الكسب والخسارة بالنسبة لطرفيه. يرى كل من الأستاذ عبد الرزاق السنهوري<sup>2</sup> والأستاذ محمد حسن قاسم<sup>3</sup> : أن الاحتمال إنما يلحق التأمين من الناحية القانونية باعتباره علاقة عقدية بين المؤمن والمؤمن له، بمعنى احتمال حدوث كسب أو خسارة لأحدهما. أما من الناحية الفنية فنجد أن عنصر الاحتمال يتضاءل وذلك لقيام التأمين من هذه الناحية على أسس الإحصاء وقانون الكثرة وأساليب فنية أخرى تكفل جعل الاحتمال ضئيلاً.

\* التأمين البحري عقد تعويضي : يعني ذلك أن كل طرف يأخذ مقابل ما يعطيه ، وهو يهدف إلى جبر الضرر الذي يلحق المؤمن له من جراء تحقق الخطر ، لا إلى تهئية السبيل للإثراء وجني الربح ، وهذه الخاصية هي من أهم خصائص عقد التأمين البحري ، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان وحتى لا يعمل المؤمن له على تحقق الخطر ، وهذا ما نستشفه من المادة 107 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات والتي تمنع التأمين على الشيء الواحد لدى

<sup>1</sup> - ممال الحكيم : عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية - الجزء الأول - دار المعارف ، مصر ، 1965 ، ص 143.

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري : عقود الغرر وعقد التأمين - المجلد السابع - قسم ثاني - دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون تاريخ ، ص 1140.

<sup>3</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 79.

مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد عن قيمتها مجتمعة ، حتى لا يحصل المؤمن له على التعويض عدّة مرات كلّ هذا في مقابل الأقساط التي يدفعها للمؤمن.

ولا ينفي عن عقد التأمين حقّه في المعاوضة عدم تحقق الخطر ، إذ أنّ المؤمن له لا يسترجع الأقساط التي دفعها كون المؤمن في هذه الحالة قد ضمن للمؤمن له خلال الرحلة البحرية الأمان والاطمئنان مقابل ما حصل عليه من أقساط.

\* عقد التأمين البحري عقد إذعان : عقد الإذعان هو العقد الذي يقبل فيه أحد الطرفين بالشروط التي يعرضها عليه الطرف الآخر دون مناقشة ، والمؤمن هو الجانب القويّ إذ أنّ شركات التأمين بمركزها الاقتصادي القوي تفرض على المؤمن لهم شروطها المطبوعة في وثيقة التأمين التي تعدّها مسبقاً في شكل نماذج مختلفة حسب نوعية العملية التأمينية وخشية من تعسّف المؤمن والإضرار بمصالح المؤمن له حرص المشرّع على وضع قواعد خاصة وأخرى عامة لتوفير الحماية للمؤمن له ونستشفّ ذلك من خلال المادة 120 من القانون المدني الجزائري التي نصّت على أن يفسّر الشكّ في عقود الإذعان لمصلحة المدّعين ، فإذا تبين في عقد التأمين ما يدعو إلى الشكّ فإنّه يؤوّل لصالح المؤمن له كون شركات التأمين هي التي تضع العقد مسبقاً ووجود عبارات غير واضحة تجعلها تتحمّل نتائج تقصيرها باعتبارها الطرف الأقوى.

وكذا ما نصّت عليه المادة 110 من القانون المدني الجزائري : " إذا تمّ العقد بطريقة الإذعان وكان قد تضمّن شروطاً تعسّفية ، جاز للقاضي أن يعدّل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المدّعين منها ، وذلك وفقاً لما تقضي به العدالة ويقع باطلاً كلّ اتّفاق على خلاف ذلك " .

\* عقد التأمين البحري عقد تجاري : التأمين البحري عقد تجاري بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح خلال العمليات التأمينية التي ينظّمها ، أمّا المؤمن له فلا يكون تجارياً إلاّ إذا كان تابعاً لعمل تجاري ، كنقل السفن للبضائع ومساهمتها في التجارة البحرية.

\* عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانبين : مؤدّى ذلك أنّ كلّ طرف ملزم تجاه الطرف الآخر ، فالمؤمن له يلتزم بدفع القسط والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التعويض إذا وقعت الكارثة.

\* عقد التأمين البحري من عقود حسن النية : وهو مبدأ عام يسري على كل العقود وإن كان لهذا المبدأ معنى خاص في عقد التأمين إذ أنه يرافق العقد وقت تكوينه وخلال تنفيذه ، وينبني على ذلك وجوب إدلاء المؤمن له بكل البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه بدقة وكل كتمان يبطل العقد ، كما يلتزم بالمحافظة على الشيء المؤمن عليه وعدم زيادة المخاطر وإخطار المؤمن بكل ما يستجد من حوادث أثناء تنفيذ العقد.

### المطلب الثاني : الأموال والقيم المؤمن عليهما :

« تحديد طبيعة الأموال المؤمن عليها مرتبط ومتأثر بشكل قوي بمفهوم المصلحة والضرر »<sup>1</sup> ، كما نصت على ذلك المادة 93 من الأمر 07/95 ، وبتطور مفهوم المصلحة والضرر اتسع نطاق القيم والأموال المؤمن عليها من سفن وبضائع إلى التأمين على الأجرة والمسؤولية وغيرها.

ويبقى أن من أهم الأموال المؤمن عليها منذ القدم هي السفينة وما تحمله من بضائع لأهميتها في مجال الملاحة البحرية.

### الفرع الأول : التأمين على البضائع :

يعتبر التأمين على البضائع من قبيل التأمين على الأضرار ، إذ يضمن المؤمن التعويض عن الأضرار التي تصيب المؤمن له ، والبضائع هي الأموال والقيم المادية التي ظهر التأمين البحري بالتأمين عليها ، وقد عرّفها قواعد هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحراً في مادتها الأولى الفقرة الخامسة : عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضاً الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحراً ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمغلفات عندما تكون مقدّمة لحماية البضائع من طرف الشاحن.

وقد نظم المشرع الجزائري التأمين على البضائع في المواد من 136 إلى 144 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 176.



« يتمّ التأمين البحري على البضائع إما بمقتضى وثيقة تأمين عادية أو بمقتضى وثيقة تأمين عائمة »<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : التأمين على السفينة :

تعتبر السفينة من أهمّ الأموال والقيم التي يرد عليها عقد التأمين البحري للأهمية التي تكتنفها في مجال النقل البحري ، وللأخطار الجسيمة التي تتعرض لها سواء خلال الرحلة البحرية أو عند رسوّها بميناء معيّن فالسفينة هي أداة الاستغلال البحري.

وقد عرّفها المشرّع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري كما يلي : " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كلّ عمارة بحريّة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إمّا بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصّصة لمثل هذه الملاحة " .

المشرّع من خلال هذه المادة نجده عدّد فقط المنشآت التي تعدّ سفناً وأخذ بمعيار واحد هو صلاحيتها للملاحة البحرية ، إذ نجد بالمقابل في التشريعات المقارنة عدّة معايير : معيار التسجيل والصلاحية للملاحة والتخصيص لها والاعتقاد كما عرّفها المشرّع المصري « كل منشأة تعمل أو تكون معدّة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم يهدف إلى الربح »<sup>2</sup>.

وإن كان معظم الفقه قد ركّز على معيار التخصيص للملاحة البحرية ، وذلك قصد التفرقة بين المراكب النهرية المعدّة للملاحة النهرية والسفن المعدّة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد ، وتطبيقاً لذلك تعدّ سفينة إذا كان نشاطها الغالب هو الملاحة البحرية ، وبالتالي لا تعدّ سفينة المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرحها كالأحواض العائمة وقوارب الغطاسين.

لا يجب أن يقتصر مفهوم السفينة على جسمها فحسب بل يشمل جميع ملحقاتها اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متّصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنها كقوارب البحارة والصواري والروافع والمحركات والتجهيزات الآلية ، وبالتالي تعتبر السفينة وحدة

<sup>1</sup> - ارجع إلى : حديدي معراج : مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1999 ، ص 165 ، وعلى غام : المرجع السابق ، ص 176.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 41.

قانونية تسري على ملحقاتها كل التصرفات القانونية الواردة عليها كالرهن والتأمين ، هذا ما جاء في المادة 128 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له ، بما في ذلك تمويلها والأشياء الموضوعة خارجها " .

\* تحديد الطبيعة القانونية للسفينة : السفينة مال منقول ، كونها تدخل في التعامل بطبيعتها وتقبل التنقل من مكان لآخر ، وهذا ما نصت عليه المادة 56 من القانون البحري الجزائري : " تعدّ السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة " .

« السفينة إذن من الناحية القانونية تعتبر مالا منقولاً ، إلا أنّها تخضع لنظام قانوني خاص بها ، فهي منقول من نوع خاص ، والسبب في ذلك هو خضوعها لأحكام خاصة في ظروف خاصة ، فمالك السفينة أو مستغلّها مثلاً له الحقّ في تحديد مسؤوليته<sup>1</sup> ، إلا أنّها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، وهناك إجراءات تُفرض على السفينة تجعلها شبيهة بالعقارات بحيث لا تكون التصرفات الواردة عليها قانونية إلا إذا سجلت في الإدارة المختصة بالموانئ كما يجوز رهنها رهناً رسمياً ، وفقاً لما هو معمول به في شهر التصرفات العقارية ، وحقوق الامتياز على السفينة تخول الدائن المرهّن حق تتبع السفينة في أيّ يد تكون كحقوق الامتياز على العقار ، « وهناك من يطلق عليها اسم عقارات البحر »<sup>2</sup> .

تختلف السفينة عن المنقول في أنّ لها ذاتية خاصة بما تميّزها عن غيرها وتمثّل أساساً في : الاسم ، الحمولة ، الدرجة ، الموطن ، الجنسية ، هذا ما جعل البعض يشبهها بالشخص الطبيعي .

نخلص للقول بأنّ السفينة مال منقول ترد عليه التصرفات المختلفة من بيع وإيجار ورهن وغير ذلك من التصرفات التي ترد على المنقول ، فهي لا تعتبر من الأشياء غير القابلة للتعامل بطبيعتها أو بنصّ القانون ، ولا يمكن اعتبارها من العقارات لأنّ هذا الأخير

<sup>1</sup> - المحلّة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية - العدد الأوّل - 1993 ، محمد بن عمار : مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري ، ص 108 .

<sup>2</sup> - علي البارودي ، وهابي دويدار : المرجع السابق ، ص 43 .

يعرّف بكونه مستقرّ في مكانه ، ثابت لا يمكن نقله لكنها - أي السفينة - مال منقول له طبيعته الخاصة.

### المطلب الثالث : إبرام عقد التأمين :

لا يقدم على إبرام العقد إلاّ من كانت له مصلحة يريد الحفاظ عليها وضمن سلامتها ، كما جاء في نصّ المادة 29 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " يمكن لكلّ شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو في عدم وقوع خطر أن يؤمّنه " . وكذا نصّ المادة 93 من نفس الأمر إذ بيّنت أنّه : " يمكن لكلّ شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمّنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه " ، وأشارت إليه كذلك المادة 621 من القانون المدني الجزائري<sup>1</sup>.

يقصد بالمصلحة في التأمين الفائدة المرجوة من عدم تحقّق الخطر المؤمن منه ، وهو أمر تملّيه اعتبارات النظام العام ، حتّى لا ينقلب التأمين إلى عملية مقامرة ، فوجود هذه المصلحة يضمن محافظة المؤمن له على الشيء المؤمن عليه وعدم السعي لتحقّق الخطر . والمصلحة يجب توفّرها وقت إبرام عقد التأمين فتخلّفها يحيل العقد باطلاً ، كما يجب بقاؤها طوال سريان العقد ، حتّى تحقّق الخطر ، فشرط المصلحة إذن هو شرط ابتداء يجب توافره عند إبرام العقد كما أنّه شرط استمرار يلزم توافره طوال مدّة التأمين . وسنبيّن في هذا المطلب كيفية إبرام عقد التأمين وإثباته وأهمّ مراحلها وكيفية انقضائه .

### الفرع الأوّل : كيفية إبرام عقد التأمين وإثباته :

يمرّ عقد التأمين البحري بمراحل متعدّدة تميّزه عن باقي العقود ، وتبدأ مراحل

التأمين بـ :

\* طلب التأمين : هو إجراء غالبا ما يتبدأ به المؤمن له إذا ما أراد التعاقد مع شركة تأمين ، وإن كان الغالب أن يقوم به وسيط التأمين أو سمسار التأمين وهو ما نصّت عليه المادة 258

<sup>1</sup> - المادة 621 من القانون المدني الجزائري : " تكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر

معنى "

من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات إذ يسعى هذا الوسيط إلى المؤمن له لحثه على التأمين مبيناً له مزاياه ، والنوع الذي يناسبه ، فإذا اقتنع قدم له نموذجاً مطبوعاً لطلب التأمين أعدّه المؤمن مسبقاً.

يتضمّن الطلب عادة مجموعة من الأسئلة ، تتعلق بالعناصر الرئيسية للعقد والتمثّلة في الخطر المطلوب التأمين منه والظروف التي تحيط به ، ومبلغ التأمين الذي يتعهّد المؤمن بدفعه عند تحقّق الخطر ، ومقدار الأقساط الواجب دفعها ومواعيد الدفع ويقوم طالب التأمين بالإجابة على تلك الأسئلة وتوقيع الطلب وتسليمه للوسيط ليرسله إلى المؤمن.

يبقى أن طلب التأمين لا يلزم أيّاً من الطرفين ، فلا يمكن الجزم بقبول المؤمن للتأمين بمجرد تسليمه طلب التأمين للمؤمن له ، إذ أن هذا الإجراء هو فقط للحصول على البيانات اللازمة التي يستطيع من خلالها الوقوف على الخطر المراد التأمين منه وتقرير قبوله أو رفضه ، كما لا تعدّ إجابة المؤمن له عن الأسئلة قبولاً للدخول في التعاقد ، سواء اتّخذت صورة الإجابة عن الأسئلة الواردة بالنموذج أو صورة طلب خطي حرّره المؤمن له على ورقة عادية، فهو مجرد إجراء لمعرفة كلا الطرفين ما يسهل عليهما الدخول في هذا التعاقد.

وطلب التأمين وإن كان غير ملزم لجانبين فإن أهميته تبقى كبيرة ( انظر الملحق I ).

\* وثيقة الإشعار بالتغطية أو مذكرة التغطية المؤقتة : بعد تقديم طلب التأمين فإن للمؤمن النظر فيه لقبوله أو رفضه ، فإذا رفضه لم يكن ملزماً بشيء نحو طالب التأمين ، أمّا إذا لم يرفضه فقد يستغرق النظر في قبوله مدّة طويلة ، أو يقبله ومع ذلك يمضي وقتاً قبل تحرير وثيقة التأمين وإعدادها للتوقيع عليها وإرسالها لطالب التأمين ، إذ أنّ هذه الفترة هي التي تقودنا للكلام عن تغطية وقتية للخطر ، يلتزم من خلالها المؤمن بتحمّل الخطر عند وقوعه وفقاً للشروط التي تمّ الاتفاق عليها بين الطرفين مسبقاً.

فحاجة المؤمن له لتغطية الخطر المحتمل حدوثه ، وحاجة المؤمن لوقت كاف لدراسة جميع جوانبه ومعطيات الخطر الواجب التأمين منه قد يستغرق مدّة يقع خلالها الخطر ، فيتحمّل المؤمن له وحده هلاك الشيء المؤمن عليه ، لذا جرى العمل في هذه الحالة على أن

يتفق الطرفان على تغطية هذه المخاطر بصورة مؤقتة ، وقد نصّت على ذلك المادة 97 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

\* وثيقة التأمين : لقد جاء نصّ المادة 97 من الأمر 07/95 كالتالي : " يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين... " ، فوثيقة التأمين هي من أهمّ الأشكال التي يبرم بها عقد التأمين وأوّل وثيقة تأمين عرفها العالم ولا زال يعمل بها لحدّ الآن كنموذج لوثائق التأمين العالمية وهي وثيقة اللويدز LLOYD'S للتأمين على السفن وما عليها من بضائع.

« وقد اشترط المشرع الجزائري وجوب الكتابة دون أن يشترط اللغة التي تكتب بها، وسواء كان ذلك عنده في محرّر رسمي أو عرفي<sup>1</sup> ، تاركا ذلك لاتّفاق الطرفين. وتشتمل هذه الوثيقة على شروط عامّة مطبوعة يعدّها المؤمن مسبقاً وشروط خاصّة مكتوبة تتعلّق بطبيعة التأمين ونوع المخاطر بالإضافة إلى معلومات خاصة بأطراف العقد وهوية كلّ منهما والمقرّ الرئيسي للشركة.

تبين البيانات الخاصّة بالخطر المؤمن منه بدقة ، كما يجب ترتيب المؤمن المتعاقبين في حالة تعدّد عقود التأمين من نفس الخطر ، وكذا تاريخ سريان العقد حتّى تتحدّد المخاطر المؤمن منها ، وزمان التوقيع عليها طبقاً لنصّ المادة 98 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات. ولقد وردت هذه البيانات على سبيل المثال وليس الحصر ، إذ أنّها تمثّل العناصر الأساسية لعقد التأمين ، ويمكن للطرفين إضافة بيانات أخرى بحسب ما يتفقان عليه ، على أن تكون البيانات المدوّنة بالوثيقة تثبت ما اتّفقا عليه من قبل ، فإذا تبين للمؤمن له بعد تحرير الوثيقة أنّ ما جاء بها لا يطابق الاتّفاق ، له أن يطالب بتصحيح ما ليس مطابقاً ويقع عليه عبء الإثبات.

يبقى لنا أن نتساءل ما إذا كانت وثيقة التأمين من بين الأشكال المقرّرة للإثبات أو للانعقاد ؟

من خصائص عقد التأمين أنّه من العقود الرّضائية، فإذا تمّ التراضي بين الطرفين انعقد العقد دون حاجة لأيّ إجراء آخر، غير أنّ طبيعة العقد وتضمّنه لشروط معقّدة وسريانه لمدة

<sup>1</sup> - حديدي معراج : المرجع السابق ، ص 60.

قد تكون طويلة ، دفع المشرع الجزائري لاشتراط ثبوت العقد بوثيقة التأمين ويتضح من ذلك أن هذه الوثيقة هي عبارة عن وسيلة للإثبات وليست شرطا للانعقاد ، وذلك ما أخذ به المشرع الفرنسي في المادة 172 فقرة 01 من تقنين التأمين الفرنسي والمشرع الإنجليزي في المادة 22 من قانون التأمين الإنجليزي إذ جعلها وسيلة هامة ومعقولة لإثبات البيانات الأساسية كتاريخ السريان وطبيعة الشيء المؤمن عليه ، وقيمة ومبلغ التأمين والأقساط الواجبة الدفع كل هذه الأمور لها أهمية في العقد فالكثافة في القانون الجزائري والفرنسي شرط للإثبات ما لم يتفق على خلاف ذلك ، وقد نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 97 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات المشار إليها سلفاً ، وإن كانت المادة 98 من نفس الأمر قد نصّت على وجوبها في العقد " يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي : تاريخ ومكان الاكتتاب " ، فجعلها من موجبات قيام العقد، إضافة إلى البيانات الأساسية الأخرى.

يبقى رغم كل هذا وذاك أن أهمية الكتابة تظهر عند التزاع من أجل إثبات العقد ، ومن هنا نرى أن المشرع قد وفق بين مزايا الرضائية في الانعقاد ومزايا الكتابة في الإثبات. فوثيقة التأمين حجة يستعملها كلا الطرفين إذا ما ثار نزاع بينهما.

\* ملحوظ التأمين : يتضمن هذا الملحق شروطا جديدة لتعديل ما اتفق عليه في العقد بالزيادة أو النقصان لما يستجد من ظروف بعد إبرام العقد كتوقع كوارث أو تغيير في الخطر ن أو حوادث لم تكن منتظرة وقت إبرام العقد مما يؤدي بالمؤمن له إلى إدخال ذلك في نطاق العقد ، وفي مثل هذه الحالات جرى العمل على أن يجزّر الطرفان ملحقا إضافيا إلى العقد الأصلي يخضع لنفس شروط العقد الأصلي.

### الفرع الثاني : انتهاء عقد التأمين البحري :

يخضع عقد التأمين البحري في انقضائه للأحكام العامة الواردة بالقانون المدني ، فانتهاء العقد قد يكون بانتهاء مدته المحددة أو بالفسخ أو الإفلاس أو بتقادم دعواه عن طريق التقادم.

أ- انقضاء المدّة : من البيانات التي تشتمل عليها وثيقة التأمين هي مدّة العقد ولما كان عقد التأمين من العقود الزمنية فإن انقضائه يكون بانقضاء المدّة المحددة له كما في التأمين على

السفينة والمحددة برحلة أو عدة رحلات أو مدة زمنية معينة ، « ويجوز أن يكون هنالك اتفاق ضمني يقضي بانقضاء العقد قبل مدته كما في التأمين من حوادث النقل التي لا تستغرق مدة طويلة أو التأمين لرحلة معينة إذا كانت لا تستغرق سنة كاملة »<sup>1</sup>.

« غير أن المدة قد تمتد بعد انقضاء العقد ، وهي خاصة من خصوصيات عقد التأمين

بشروط :

- أن يكون العقد من عقود التأمين من الأضرار.
- أن تنقضي مدة العقد المتفق عليها بمقتضى وثيقة التأمين.
- أن تكون مدة تجديد العقد مساوية لمدة العقد الأصلية.
- أن يقبل المؤمن له هذا التجديد ولا يعارض فيه بالأشكال التي يحددها القانون لذلك »<sup>2</sup>.

يضيف الأستاذ السنهوري شرطاً آخر هو وجوب تضمّن عقد التأمين شرطاً صريحاً يميز ذلك باعتبار أن عقود التأمين غير قابلة للتجديد الضمني.

ب- الفسخ : ينتهي عقد التأمين البحري قبل انتهاء مدته بالفسخ وذلك أخذاً بما جاء به القانون المدني الجزائري ، ويكون الفسخ رضائياً أو قضائياً أو قانونياً ، وبما أنه جزاء لإخلال أحد الطرفين بالتزاماته فستطرّق له بالتفصيل من خلال دراسة الباب الأوّل.

ج- التقادم : نصّت المادة 308 من القانون المدني الجزائري على أنه " يتقادم الالتزام بانقضاء 15 سنة فيما عدا الحالات التي ورد فيها نصّ خاص في القانون... " يتّضح من هذه المادة أنّ القانون قد أشار إلى وجود حالات خاصة كما هو الحال بالنسبة لتقادم دعاوى التأمين ، وقد نصّت على ذلك المادة 121 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات على : " أنه يحدّد أجل تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري بعامين " ، وقد أخذ المشرّع الجزائري في مجال التأمينات البحرية بالتقادم القصير.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1350.

<sup>2</sup> - حديدي معراج : المرجع السابق ، ص 78 - 79.

من دعاوى التقادم التي تنشأ عن عقد التأمين : دعوى المؤمن للمطالبة بالأقساط المستحقة ، ودعوى بطلان عقد التأمين ، ودعوى الفسخ أيًا كان سببها ، أو دعاوى المؤمن للمطالبة بمبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه .

هذه الدعاوى إذا ما تماطل صاحبها في تحريكها لاستفاء حقه فإنها تسقط بالتقادم ، ويمكن لهذه المدّة أن تنقطع أو توقف وفقاً للأحكام العامة الواردة بالقانون المدني أو قانون التأمين .

وفي الأخير نشير إلى أن عقد التأمين ينقضي بالإفلاس .

### المبحث الثاني

#### محلّ التأمين البحري

يعتبر الخطر جوهر التأمين البحري إذ أنه يضيف على العملية البحرية سمتها الخاصة ، فالتأمين يدور وجوداً وعدمياً مع الخطر فحيث لا خطر لا تأمين ، فالمقصود من التأمين إذن ضمان المؤمن له من النتائج التي قد تقع إذا تحقّق الخطر يهدّده في مصالحه ، " ويعتبر الخطر من أهمّ عناصر التأمين فإذا كان القسط هو محلّ التزام المؤمن له ، ومبلغ التأمين هو محلّ التزام المؤمن ، فالخطر هو محلّ التزام كلّ منهما"<sup>1</sup> .

وسنبيّن من خلال هذا المبحث مفهوم الخطر في مطلبه الأوّل ، واتّساع نطاق الخطر في مطلبه الثاني .

#### المطلب الأوّل : مفهوم الخطر :

يمكن تعريف الخطر بوجه عام بأنه حادث محتمل الوقوع لا يتوقّف تحقّقه على محض إرادة أحد المتعاقدين وعلى الخصوص المؤمن له .

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1217 .



الفرع الأول : تعريف الخطر :

الغرض من التأمين البحري هو ضمان المؤمن له من الضرر الذي يهدّد مصالحه ، أي من حادثٍ يحتمل وقوعه فإذا تحقّق الحادث سُمّي كارثة Sinistre ، فالخطر إذن هو فكرة أصيلة وخاصة بقانون وعلم التأمين.

لم يرد تعريف خاص ومعيّن للخطر البحري فيمكن تعريفه بأنّه الحادث الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية وإن كان التأمين كما سنرى قد امتدّ إلى الأخطار غير البحرية التابعة للرحلة لذا وحتىّ يعتبر الخطر بحرياً يجب أن يتّصل بالبحر حتىّ وإن لم يكن ناشئاً مباشرة عنه.

وتظهر أهميّة الإحاطة بالخطر في تحديد الأقساط المدفوعة وكذا مبلغ التأمين وفقاً لعمليات إحصائية فنيّة تقوم بها شركات التأمين.

وقد بيّن المشرّع الجزائري في المادة 92 من الأمر 07/95 الخطر البحري بأنه كلّ ما يتعلّق بالعملية البحرية ، وحدّد الأخطار التي يشملها الضمان في المادة 101 من نفس الأمر وبيّن الأخطار التي يمتدّ لها التأمين رغم كونها ليست بحرية وهو ما نستشفّه من نفس الأمر فيما يخصّ التأمين على البضائع ، وبيّن كذلك الأخطار التي لا يؤمن عليها من خلال المادتين 102 و103 من نفس الأمر.

يمكن الإلمام بمفهوم الخطر من خلال طبيعته وما نصّت عليه التشريعات جلّها ، ويبقى الخطر هو محلّ وأساس التأمين البحري إذ بانعدامه يصبح العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً.

الفرع الثاني : شروط الخطر :

من خلال تعريف الخطر تتضح شروطه وهي :

أ- أن يكون الخطر محتمل الوقوع : من خصائص عقد التأمين أنّه عقد احتمالي وبالتالي فالخطر المؤمن منه لا يجب أن يكون محققاً وأكيداً بل يحتمل وقوعه مستقبلاً. بمعنى أنّه قد يقع وقد لا يقع ، وقد يكون وقوعه أمراً محتملاً ، ولكن يبقى الاحتمال على وقت حدوثه غير معروف.

إنّ استحالة الخطر استحالة مطلقة تجعل العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً طبقاً للمادة 93 من القانون المدني الجزائري التي تنصّ أنّه : " إذا كان محلّ الالتزام مستحيلًا في ذاته كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً " .

وكذلك ما جاء في المادة 43 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " إذا تلف الشيء المؤمن عليه وأصبح غير معرّض للأخطار عند اكتتاب العقد ، يعدّ هذا الاكتتاب عديم الأثر ، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية ، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة " .

يجب إذن أن يكون الخطر المؤمن ضده ممكن الوقوع أو محتملاً .

ب- أن يتوقّف الخطر على محض إرادة أحد الطرفين : لا يجب أن يتوقّف وقوع الخطر على محض إرادة أحد الطرفين في العقد ليبقى الخطر صالحاً كمحلّ للتأمين عليه ، لأنّ تدخل إرادتهما تنفي صفة الخطر ، وبالتالي تنتفي خاصية عقد التأمين لأنّ تحقّقه يصبح بيد أحد الطرفين ، فإذا تعلّق بإرادة المؤمن فإنّه سيعمل لا محالة على عدم وقوعه حتّى لا يدفع التعويض ، وإذا كان بمحض إرادة المؤمن له فإنّه يعمل على وقوعه ليحصل على مبلغ التأمين في أيّ وقت أراد .

لذا يستوجب في عقد التأمين أن لا يتدخل طرفيه في حدوث الخطر ، فإذا كان الخطر يتوقّف على محض إرادة طرفيه فإنّ هذا يؤدّي إلى انعدام الاحتمال وبالتالي انعدام عنصر من عناصر الخطر فيقع عقد التأمين باطلاً بطلاناً مطلقاً لانعدام المحلّ ، فلا يجوز إذن التعويض عن الأخطار التي تسبّب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو بطريق الغشّ أو التدليس ، وهذا طبقاً للمادة 110 من الأمر 07/95 حيث : " يعتبر التأمين لاغياً في جميع حالات الغشّ الذي يرتكبه المؤمن له " .

ج- أن يكون الخطر مشروعاً : يشترط في الخطر أن يكون مشروعاً ، وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة طبقاً للمادة 621 من القانون المدني الجزائري التي تنصّ على : " يكون محلاً للتأمين كلّ مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر

معين"، ونصّ المادة 96 من نفس القانون : " إذا كان محلّ الالتزام مخالفاً للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً " .

فلا يجوز التأمين عن الخطأ العمدي الذي يرتكبه المؤمن له لأنّ في هذه الحالة انتفاء لعنصر الاحتمال وكذا هروب المؤمن له من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي والمضّر ، وهذا ما يتنافى قانوناً وعدالةً مع مصلحة المجتمع كما لا يجوز مثلاً تأمين سفينة بما بضائع مهربة أو مخدرات .

### المطلب الثاني : اتساع نطاق الخطر :

التطوّرات التي حدثت على مستوى الملاحة البحرية كما سبق وبيّنا في كلّ المجالات الصناعية والاقتصادية جعلت التأمين البحري يتّسع نطاقه وذلك بظهور أخطار جديدة لم تعرف من قبل ، إذ أنّ التأمين قديماً كان يقتصر على السفينة والبضاعة ، ولكن الأخطار تعدّدت حالياً والحاجة إلى تغطيتها زادت .

وهذا ما سنعرفه من خلال امتداد التأمين البحري إلى أخطار لا تعدّ بحرية أصلاً ، وضرورة التأمين ضدّ الخطر الظنيّ ، وموقف المشرّع الجزائري منه .

### الفرع الأوّل : امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية أصلاً :

لقد بيّنا خلال دراستنا لتعريف التأمين البحري في كلّ من القانون الإنجليزي والفرنسي والجزائري امتداد التأمين البحري إلى أخطار لا تعدّ بحرية أصلاً ، فقد أشارت المادة 2 من قانون التأمين الإنجليزي 1906 ، والمادة 171 فقرة 01 من تقنين التأمين الفرنسي إلى امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلاً أين استبدلت عبارة الرحلة البحرية أو الرسالة بعبارة العملية البحرية ، والتي تستتبع كلّ ما يتعلّق بالرحلة البحرية سواء ما يتعرّض له من أخطار داخل البحر أو خارجه ، وهذا ما أخذ به المشرّع الجزائري من خلال المادة 124 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات إذ نصّت على أنّه : " فيما يخصّ التأمين لأجل محادّد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوّها في إحدى الموانئ ، أو في

مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد ، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور".

فالمشرع الجزائري لم يقصرها على الأخطار البحرية بل مددها لتشمل التأمين على السفينة عند تواجدها في البحر وهي بصدد القيام برحلتها ، أو أثناء تركيبها وبنائها أو إصلاحها ورسوؤها بإحدى الموانئ ، كما أشارت المادة 136 من الأمر 07/95 فيما يخص التأمين على البضائع على أنه : " تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر أو النهر أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري أو تكملة له " ، فالخطر البحري يمتد إلى الأخطار النهرية والبحرية والجوية طالما أنها تخدم النقل البحري ، وهذا ما أشارت له الوثائق التأمينية الجزائرية على البضائع إذ أنها نصت في موادها الأولى على ذلك ، فقد أخذ المشرع الجزائري بوحدة العقد بحيث أنه يغطي كل الأخطار التي تلحق العملية البحرية داخل البحر وخارجه ، وهو ما عرف به التأمين البحري في المادة 93 من الأمر 07/95 المذكورة سلفاً.

### الفرع الثاني : التأمين على الخطر الظني :

القاعدة أنه لا تأمين بانعدام الخطر ، فالخطر هو محل التأمين وأساسه وبانعدامه ينعدم العقد ويصبح باطلاً بطلاناً مطلقاً ، إلا أن هذه القاعدة طرأ عليها استثناء وهو إمكانية التأمين مع انعدام الخطر ، فالمشرع البحري لم يأخذ في تقدير وجود الخطر قبل إبرام العقد بمعيار مادي بل أخذ بالمعيار الشخصي ، إذ غالباً ما يعقد التأمين على السفينة أو البضائع وهي في عرض البحر ضد أخطار مرتقبة في حين تكون الأشياء المؤمن عليها قد هلكت أو وصلت سالمة ، فمن الناحية الواقعية الخطر منعدم وبالتالي العقد باطل ومن الناحية المعنوية هو موجود ، في هذه الحالة لا وجود لخطر فعلي وإنما الخطر ظني في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد ، فالخطر تحقق فعلاً قبل إبرام العقد ولكن نبأه لا يصل ، فيظن المتعاقدان أنهما بصدد عقد تأمين لتغطية مخاطر لم تتحقق بعد ، هذا ما أخذت به جلّ التشريعات ، فالقانون الفرنسي نصّ عليه في جلّ تقنيناته الخاصة بالتأمين ، فقد ورد في المادة 172 فقرة 04 من تقنين التأمين الفرنسي أن : " كل تأمين يبرم بعد الكارثة أو وصول الأشياء المؤمن عليها أو

السفينة الناقلة يكون باطلاً إذا كان خبر ذلك معلوماً قبل انعقاد العقد في المكان الذي يتواجد به المؤمن أو المؤمن له " <sup>1</sup>.

من خلال هذا يتضح أن التأمين عن الخطر الظني يقتضي توفر شروط هامة ، فلو أخذنا بهذا المسلك من الناحية الواقعية نجد أنه قد يشجع على الغش والتصب من الطرفين ، لذا اشترط انتفاء العلم لدى المتعاقدين بحيث يكون الخطر موجوداً معنوياً في ظنهم مع انعدامه في الواقع ، إلا أن المشرع الجزائري تمسك بالقاعدة العامة ولم يأخذ بالخطر الظني وذلك من خلال المادة 93 من القانون المدني : " إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً " ، وهو ما نصت عليه المادة 100 من الأمر 07/95 : " لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ، ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن على علم بذلك من قبل " .

يرى الأستاذ علي غانم أن المشرع الجزائري قد حرّم التأمين على الخطر الظني واعتد فقط بالوجود المادي ، وفي ذلك شذوذ عن غيره من القوانين وإضرار كبير بالاقتصاد الوطني، لذا يرى الأستاذ وجوب تعديل هذه المادة وفقاً لما استقر عليه التشريع المقارن طالما أن عقد التأمين عملياً هو عقد دولي ، وقانونياً يتجه نحو التدويل.

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 270.



# الباب الأول

تنفيذ الالتزام من قبل

المؤمن له



عقد التأمين البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين المؤمن والمؤمن له ، فمتى توافقت إرادتهما وجب على كل منهما تنفيذ التزاماته ووفقا لما اتفق عليه ، ولتتمّ العقد يجب أن ينصبّ التراضي على عناصر التأمين الأساسية وهي : الخطر ؛ القسط ؛ ومبلغ التأمين ، ويبقى الخطر محلّ التزام كلا الطرفين ، إذ بتحديد حصر نطاقه يمكن تحديد القسط ومبلغ التعويض ، وباعتبار السفينة من أهمّ الأموال والقيم المالية المعرضة للحوادث البحرية والأخطار ، ألزم القانون التأمين عليها ، والحفاظ على سلامتها وفقا لما جاءت به المادة 192 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " كل سفينة مسجلة بالجزائر يجب تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بها ومن طعون الغير أيضا ، حسب مفهوم المادة 132 من هذا الأمر " ، « ويعالج التأمين على هيكل السفينة جانبين : الجانب الأوّل يتناول التأمين على الأشياء ، والجانب الثاني التأمين من المسؤولية »<sup>1</sup> .

هذه المسؤوليات الثقيلة الملقاة على عاتق المؤمن له ، والمتمثلة في وجوب الحفاظ على هيكل السفينة ، ومسؤوليته تجاه الغير وتجاه ما تحدّثه من أخطار كالتلوث مثلا وما يواجهها من مخاطر بحرية قد تهلّكها ، جعلته يدخل عقد التأمين لضمان مصالحه ولنقل هذا العبء إلى المؤمن .

ولضمان هذه الحقوق والمصالح ؛ يقع عليه التزامات مقابلة من شأنها التقليل من الأخطار ، سنبيها في فصلين على التوالي :

- الفصل الأوّل : تحديد التزامات المؤمن له .
- الفصل الثاني : جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته .

<sup>1</sup> - René Rodière : droit maritime, édition Dalloz, paris, 1997, p 506.

وكذلك : لطيف حير كومان : القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة ، النقل ، البوع ، التأمين - مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، دون تاريخ ، ص 260 .

## الفصل الأول

### تعديد التزامات المؤمن له

يرتب عقد التأمين على عاتق المؤمن له التزامات متعدّدة ، يأتي على رأسها الالتزام بدفع القسط والذي يعتبر محل التزام له ، إضافة إلى التزامات أخرى تساعد في تحديد القسط والتقليل من جسامه الخطر ، وقد جاءت كل وثائق التأمين الجزائرية سواء المتعلّقة بالتأمين على " السفن " <sup>1</sup> ، أو البضائع لتحديد أهمّ التزامات الأطراف ، كما بيّن الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات أهمّ حقوق والتزامات المؤمن له في المادة 108 بفقراتها السبعة.

فمن هو المؤمن له ؟

المؤمن له : هو ذلك الشخص الذي يطلب الأمان لدى المؤمن ، وقد يكون مالك السفينة أو تجهّزها ، ومالك السفينة كما عرفته المادة 147 من القانون البحري الجزائري "كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه أو مستغلة منه" ، فالمؤمن له قد يكون شركة من شركات النقل البحري ، "مؤسسات ملاحية" تؤمّن على سفنها ، أو شخص طبيعي ، أو أي شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال ، أو اجتناب وقوع خطر حسب نصّ المادة 93 من الأمر 07/95، وكذا المادة 94 من نفس الأمر : "يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتّبه أو لحساب شخص آخر معين ، أو لحساب من سيكون له الحق فيه، وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر شرط تأمين لفائدة مكتب وثيقة التأمين واشترطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط" ، وإن كان الاشتراط لمصلحة الغير نادراً في التأمين على السفينة لأنّ مالكيها معروف، فالمؤمن له إذن ، هو الشخص الذي يهدّده الخطر المؤمن منه وهو المتعاقد مع المؤمن وبالتالي يتحمل جميع الالتزامات الناشئة عن عقد التأمين.

وستتناول في هذا الفصل أهمّ هذه الالتزامات في مبحثين :

- المبحث الأول : دفع القسط.
- المبحث الثاني : الإخطار بالظروف المستجدة ووقوع الخطر.

<sup>1</sup> - المواد 13-16 من وثيقة التأمين الجزائرية على كل السفن ( عدا سفن الصيد والنزهة ) الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 1998 ، وفقاً للأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ، الصادر بتاريخ 25 جانفي 1995.



## المبحث الأول

### دفع القسط

القسط هو المقدار النقدي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن ، مقابل الحماية التأمينية التي يضمنها له ، وهذا ما يضيف على عقد التأمين صفة التعويض التي تنشئ التزامات متقابلة بين الأطراف ، فهو عنصر أساسي يعادل الخطر أهمية ، فلا يتصور تغطية المؤمن للخطر دون مقابل ، إذ أنه يفي بالتزاماته من مجموع الأقساط التي يجمعها من المؤمن لهم ، وقد بينت ذلك الفقرة الثانية من المادة 108 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات إذ نصت على : " ... أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد " <sup>1</sup> ، وعرفه الأستاذ ريبير بأنه : « المبلغ المدفوع من قبل المؤمن له للمؤمن كالتزام مقابل وهو يمثل التقييم العلمي للخطر ، عن طريق حساب الاحتمالات بشكل تقريبي كما يشمل من جانب آخر نصيب من النفقات والمصاريف العامة التي يأخذها المؤمن على عاتقه لممارسة تجارته وهو ما يعرف بعلاوة القسط » <sup>2</sup>.

ستعرض في هذا المبحث لدراسة أهمّ العوامل المساعدة في تحديد القسط :

- المطلب الأول : كيفية تحديد القسط.
- المطلب الثاني : أحكام الوفاء بالقسط من حيث الزمان والمكان.

### المطلب الأول : كيفية تحديد القسط :

يخضع تحديد القسط لعدّة عوامل أهمّها : درجة الخطر المؤمن منه والعوامل المساعدة على وقوعه ، وذلك باتباع الدراسات التي تقوم بها شركات التأمين لحصر عدد تكرار الحوادث ، ومدى إمكانية وقوعها أو عدم وقوعها ، مستخدمين في ذلك أهمّ الطرق الرياضية والإحصائية لقياس الاحتمالات ، هذا التقدّم في العمل الإحصائي لجمع المعلومات

<sup>1</sup> - لقد حددت المادة 13 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن كيفيات دفع القسط حسب مدة الرحلة وقيمة الخسارة.

<sup>2</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 444.

عن المخاطر وتصور احتمال وقوعها ، وما يمكن أن تخلفه من خسائر مادية ، جعل عملية التأمين تتغير من مجرد عملية تقوم على المقامرة والرهان إلى عملية حسابية منظمة تقوم على أساس حساب الاحتمالات ، ويدخل في تحديد القسط كذلك "تعريفات خطر" معدة مسبقاً ، تقام على البضائع والسفن بكل أنواعها ، فهي أساس احتساب تفاقم الخطر ، والتي تحدّد الأساس الذي يتمّ عليه وفي نطاقه مراجعة نطاق الخطر الذي يختلّ لاحقاً على إبرام العقد ، وهي قائمة معدة مسبقاً على الأسس الفنية للتأمين لتسري على أنواع التأمين بدرجات الخطورة المتعددة ، وتعتبر قاعدة عامة ومجردة ، ذلك أنّها تسري على كل مؤمن له يتعاقد مع المؤمن في الحال والمستقبل ولا يستطيع المؤمن بإرادته المنفردة أن ينال منها ، وقد نصّت عليها المواد من 231-235 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، إذ بيّنت المادة 232 ما يلي : " تحدّد العناصر المكوّنة لتعريفات الأخطار ما يلي :

- نوعية الخطر .
  - احتمالات وقوع الخطر .
  - نفقات اكتتاب وتسيير الخطر .
  - أي عنصر تقني آخر يتعلّق بالتعريف الخاصة بكل عملية من عمليات التأمين ."
- ويهتمّ جهاز متخصصّ في مجال التعريف بإعداد مشاريع التعريفات ودراسة تعريفات التأمين ، وهو ما بيّنته المادة 231 .
- وبيّنت المادة 233 من نفس الأمر أنّه : " في مجال التأمينات الإلزامية تحدّد إدارة الرقابة التعريف أو المقاييس الخاصة بها باقتراح من الجهاز المتخصّص في ميدان التعريف بعد إبداء رأي المجلس الوطني للتأمينات " ، « وفي مجال التأمين على هيكل السفينة ، تحدّد التعريف من طرف لجان متخصّصة معتمدين في ذلك على طبيعة الشيء المؤمن عليه واحتمالية وقوع الخطر »<sup>1</sup> . إنّ أعمال تعريف الخطر إنّما يكمن في أنّ إعدادها يراعي فيه موازنة بين المصالح المتعددة لكل من المؤمن لهم والمؤمن ، كما يراعى فيها طبيعة التعامل وثقة المتعاقدين والعرف الجاري في المعاملات ، « وهي بمثابة إيجاب صريح من قبل شركة التأمين

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 445.

شأنها في ذلك شأن التاجر الذي يعرض على الجمهور بضاعته مبيّناً عليها ثمنها ، ويعدّ طلب التأمين من المؤمن له بالتالي قبولاً لها<sup>1</sup>.

### الفرع الأول : وجوب تناسب القسط مع جسامته الخطر :

الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه ، التزام يعقد وقت إبرام العقد ، إذ يلتزم المؤمن له بتقديم بيانات كاملة وصحيحة عن الخطر المزمع التأمين منه ، والظروف المحيطة به ، والتي يكون من شأنها التأثير في درجة احتمال وقوعه ودرجة جسامته ، على أن تكون هذه الظروف معلومة للمؤمن له ، ومجهولة للمؤمن ، « والتصريح بهذه البيانات إما يكون تلقائياً من نفس المؤمن له ، وإما عن طريق الإجابة عن أسئلة محدّدة من خلال نماذج استثمارات مطبوعة تعدها شركات التأمين »<sup>2</sup> ، ليتمكّن المؤمن من تقدير جسامته وإبراز نيّته في قبول التأمين ، وتحديد مقدار القسط ، وهو التزام غاية في الأهمية توجبه صعوبة تحرّي المؤمن بنفسه عن طبيعة الخطر ، لذا أوجب القانون على المؤمن له تقديم البيانات الصحيحة للمؤمن حسب نصّ المادة 108 الفقرة 01 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات إذ : " يترتب على المؤمن له أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر " ، فالخطر إذن هو العنصر الأساسي في تحديد قيمة القسط ، هذه القيمة التي يجب أن تساوي في أمرين وهما درجة احتمال الخطر ومدى جسامته عند تحققه ، فالأخطار التي عرفها الإنسان منذ القديم كثيرة ، وربما زادت جسامتها بتطور الصناعة وظهور الآليات الضخمة والسفن العملاقة واتساع الأساطيل البحرية ، وللخطر في التأمين البحري معنى واسع ؛ فقد يعني الحوادث التي ترافق النشاط البحري ، والتي تؤدي إلى هلاك السفن أو تلفها ، وقد يعني بها المسؤولية التي يتحمّلها المؤمن عن المؤمن له ، « فالخطر هو محلّ التأمين البحري ممّا يستلزم تعيينه في العقد ، وهو مجرد احتمال ، ويفترض التأمين قياس الخطر المؤمن

<sup>1</sup> - محمد شرعان : الخطر في عقد التأمين ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، دون تاريخ ، ص 234.

<sup>2</sup> - حديدي معراج : المرجع السابق ، ص 69.

منه وتقدير القسط على سند من نتائج هذا القياس ، ولقد حققت العلوم الرياضية في العصر الحديث مكنة قياس احتمال الخطر<sup>1</sup> .

« على العموم توجد ثلاثة أصناف من الحوادث البحرية التي تضمن بالتأمين وهي :

1- الحوادث الطبيعية : العاصفة ، الحريق ، الغرق ، الجنوح ، التصادم.

2- الحوادث الناشئة عن خطأ بشري : خطأ الربان أو البحارة.

3- حالات رجوع الغير<sup>2</sup> .

وسنبيّن فيما يلي أهمّ الأخطار والحوادث البحرية التي تعترض سبيل الرحلة البحرية وتعيق النشاط التجاري للسفن.

نصّ الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات على الأخطار التي يشملها الضمان في المادة 101 والأخطار المستثناة في المادة 102 ، والتي يمكن تغطيتها باتفاق الطرفين في المادة 103 ، كما بيّنت الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن ، ذلك من خلال المواد (1 إلى 04) ووضحت الأخطار المستثناة في المواد 5 و6.

أ- التصادم البحري : تواجه عمليات التأمين حالياً مشاكل متعدّدة من أهمّها ارتفاع معدلات الخسائر ، والسبب في ذلك يرجع أساساً إلى عمليات تصادم السفن ، خاصة بعد انتشار استخدام السفن العملاقة والآليات الضخمة ، « ويعتبر التصادم خطر بحري ، كثير الوقوع ، لا سيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار ، وتضاعفت سرعتها ، واتحدت خطوط الملاحة ، ممّا ولّد أضراراً جسيمة للأموال والأشخاص<sup>3</sup> » ، وقد عرّفته المادة 273 من القانون البحري الجزائري : " يعدّ تصادم السفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر ، أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم " .

<sup>1</sup> - محمد شرعان : المرجع السابق ، ص 08 .

<sup>2</sup> - Mohamed EL KHALIFA, Guide des transports internationaux de marchandises, (Alger) Ed. DAHLAB, 1994, p 121.

<sup>3</sup> - عبد الحميد الشواربي : قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1990 ، ص 316 .

« قد ينشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن ، أو عن خطأ مشترك بينهما ، كما يمكن أن يقع بسبب قوة القاهرة »<sup>1</sup> ، كما في حالة وجود ضباب كثيف تستحيل فيه الرؤية ، أو عاصفة أين يقع التصادم من غير أن ينسب الخطأ لسفينة معينة ، كما أن التصادم المشتبه في سببه إن كان قد نشأ عن قوة القاهرة ، أو بسبب خطأ أحد الربان ، أو خطأ مشترك يدخل ضمن القوة القاهرة ، وهذا طبقاً للمادة 181 من القانون البحري الجزائري ، وبالتالي يتحمّله من أصابه ، ولو كانت السفن التي وقع منها التصادم أو إحداها راسبة عند وقوع الخطر ، وقد ينشأ التصادم كذلك بسبب إحدى السفن أو بخطأ من الربان ، وغالبا ما يكون السبب مخافته للقواعد الدولية ، لمنع التصادم في البحار ، كعدم إخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور ، أو عدم تخفيض السرعة عند كثافة الضباب ، أو عدم إضاءة الأنوار ليلاً ، كما قد ينسب الخطأ للمجهز في حالة سماحه للسفينة بالسفر ، وهي غير صالحة للملاحة ، كما أنه يسأل عن خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إلزامياً لأن عمل هذا الأخير هو فقط تزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء ، وخط السير الواجب اتباعه ، ويبقى أمر قيادة السفينة وإدارتها بيد الربان.

في الخطأ المشترك تقدّر مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها ، أما إذا استحال تقدير الخطأ الذي صدر عن كل سفينة وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي ، وقد عقدت ثلاثة اتفاقيات تتعلق بالتصادم البحري ، وقّعت في بروكسل : الأولى موقعة في 23 أوت 1910 والمتعلقة بالقواعد الموضوعية للتصادم أي قواعد المسؤولية ، والمعاهدتان الأخريتان وقّعتا في 10 ماي 1952 وتعلّقان بالاختصاص المدني والجنائي في مسائل التصادم ، وقد نصّت المواد 278 إلى 298 من القانون البحري الجزائري على هذه الاختصاصات ، ونظراً لأنّ التصادم خطر بحري كثير الوقوع ، فقد وضعت قواعد دولية لتنظيم مرور السفن في البحار ، وعملت الدول على توحيد أحكام التصادم ابتغاء القضاء على تنازع القوانين ، وهو ما جاءت به معاهدة بروكسل المنعقدة سنة 1910 المتعلقة بالتصادم البحري إذ نظمت الدول قوانينها وفقاً لأحكامها ، وقد نصّت عليه المادة 132 من الأمر 07/95 المتعلّق

<sup>1</sup> - انظر : المواد من 277 إلى 281 من القانون البحري الجزائري.

بالتأمينات : " يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه ، نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو جسم مبنى أو جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص " .

ب- الإسعاف والإنقاذ : إلى غاية النصف الثاني من القرن التاسع عشر لم يكن يُهتم إلا بنجدة الممتلكات والأشخاص الغرقى وليس بهيكل السفينة المعرضة للأخطار في البحر ، « إلا أنه ونظراً للتطورات التي طرأت على النشاط البحري من حيث التقنيات وزيادة وزن الحمولة تبعاً لدخول معدن الحديد في صناعة السفن ، وكذلك زيادة السفن نظراً لاستعمال المحركات البخارية وازدهار النشاط الاقتصادي ، واتساع حركة التصدير والاستيراد حيث كثر التركيز في بعض الدول وخاصة الأوربية منها على استيراد المواد الخام وتصدير المواد المصنعة، فقد وضعت بعض التشريعات إجراءات وتدابير لتنظيم العلاقات بين السفن حالة التصادم ، فضرورة تطوير وتنمية مختلف التشريعات أوجبت تبني القواعد العامة والمتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والتي ظهرت كضرورة مرتبطة ومتلازمة مع التنظيمات المتعلقة بحالة تصادم السفن ، وقد تبنت معاهدة بروكسل 1910 اتفاقيتين : تعالج الأولى حالة تصادم السفن ، والثانية تتعلق بالمساعدة والإنقاذ في الميدان البحري.

انضمت الجزائر إلى المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمساعدة والإنقاذ سنة 1979 بواسطة المرسوم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 والرسوم 340/82 المؤرخ في 13 نوفمبر 1982 والتي أدمجت في التشريع الداخلي بواسطة القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتعلق بالقانون البحري.

بالفعل فالقانون البحري الجزائري في نصوصه يتناول المساعدة والإنقاذ ولكن كل منها على حدة ، فالأول ( أي المساعدة ) يختص بتكليف المساعدة التي تعطي للسفينة المعرضة لخسائر جسيمة ، وهو ما عرفته المادة 332 من القانون البحري الجزائري : " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر 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 " ، أما الثاني ( الإنقاذ ) يتناول حالة السفينة التي تكون قد تعرّضت لخسائر وهي معرضة لأضرار كلية وهو الوحيد الذي بواسطته يتمّ تكييف إنقاذ حطام السفينة حسب نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري ، وعلى ضوء هذه التفرقة ( بين المساعدة والإنقاذ ) يمكن أن نضيف بأن المساعدة تتناول بصفة مباشرة السفينة وبصفة غير مباشرة الأشياء ، وما يوجد على ظهر السفينة <sup>1</sup> .

فالإسعاف إذن يجب أن يقدم للسفينة ولكل الأشياء الموجودة على ظهرها ، والغالب أن يتضمن الإسعاف عملاً مادياً يؤدّي بين السفينتين أو سفينة ومركب ملاحية داخلية ويأخذ هذا العمل المادي صورة القطر ، بأن تقطر السفينة التي تقوم بالإنقاذ السفينة المنكوبة حتى تصل بها إلى برّ الأمان ، وقد يأخذ الإنقاذ صوراً أخرى ، كحمل بعض بضائع السفينة المنكوبة لخفض حمولتها ، أو إطفاء حريق شبّ بها ، وحتى نكون أمام عملية إسعاف يجب أن تكون السفينة محلّ خطر ، وينشئ إنقاذ السفينة وحمولتها حقاً في المكافأة لصالح السفينة التي قامت به ، وهو ما جاء في المادة 336 من القانون البحري الجزائري ، ولا يستحقّ المكافأة إلاّ إذا أسفر الإنقاذ عن نتائج مفيدة ، كما نصّت عليه المادة 25 عن الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن والمادة 101 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات في فقرتها الأولى : " كما تغطي... وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلاّ إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين " .

ج- الخسائر المشتركة : نظام قديم أخذت به الحضارات القديمة في مجال تنظيم العملية التأمينية ، ويقصد بها جميع الأضرار التي تلحق السفينة وما عليها من بضائع وكذا الخسائر النقدية ، وهي كلّ تضحية اختيارية يقوم بها الربان للسلامة العامة درءاً لخطر تعرّض له العملية البحرية ويتحمّل كل من شارك في هذه التضحية جزءاً من الخسارة .

لقد كانت الصورة التقليدية للخسائر المشتركة هي الرمي في البحر ، إلاّ أنّه ومع التطور الكبير في فنون صناعة السفن وما صاحبه من انتظام في العلاقات البحرية اتسع

<sup>1</sup> - Le phare N° 30, octobre 2001, Belkhir IKHACHE : quelques réflexions sur l'assurance maritime, p 4.

مفهوم الخسارات المشتركة فأصبح من بين الأخطار والحوادث التي يضمنها المؤمن والتي تلحق الأشياء المؤمن عليها.

تنقسم الخسارات المشتركة إلى خسائر عامة وخسائر خاصة<sup>1</sup> :

الخسائر الخاصة وهي الخسائر التي لا تتوافر فيها شروط الخسائر المشتركة وهي خسارات يتحملها مالك السفينة ، ومثلها الأضرار اللاحقة بالبضائع بسبب عيب خاص بها أو دخول المياه إلى عنابر السفينة وقد نصّت عليها المادة 304 من القانون البحري الجزائري : " تعدّ كخسائر خاصة كل الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرّضت إليها السفينة من جراء حمولتها أو شحنتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة ، ويتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد أو التعويض " .

أمّا الخسائر العامة وهي ما جاءت وفقاً للمادة 300 من القانون البحري الجزائري : "تعدّ بمثابة 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 وشحنتها " .

تأرجح الخسارات التي تلحق بالسفينة بين الهلاك والتلف ، حالة الهلاك يُعدّ بالقيمة الحقيقية للسفينة قبل الهلاك ، أمّا التلف فيعدّ بالنفقات التي يبذلها لإصلاحها ، وعادة ما يُستعان في هذه الأمور بخبراء الخسائر البحرية حسب نصّ المادة 323 من القانون البحري الجزائري لتقدير قيمة السفينة حال وقوع كارثة أيّا كانت ، ويشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة ، أن تكون هذه التضحية بهدف درء هذا الخطر عن الرحلة البحرية ، ولا يشترط في الخطر أن يكون حالاً ، بل يكفي أن يكون متوقّعا وممكناً ، ولا أن يكون حقيقياً ، بل يكفي اعتقاد الربان بوجوده ولو لم يقع .

من أهمّ الأسباب التي تدفع بالربان للتضحية ضمانا لسلامة الرحلة البحرية الحوادث المباغته أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد ، وهذا وفقا

<sup>1</sup> - المادة 299 من القانون البحري الجزائري .



لنصّ المادة 101 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، « إذ الأصل أن يكون الخطر الذي يهدّد الرسالة البحرية ناشئاً من قوة القاهرة »<sup>1</sup> ، وهي من الأخطار التي يضمنها المؤمن : كالعاصفة والغرق والجنوح والحريق والانفجار .

العاصفة : « هي الرياح الشديدة غير المألوفة والتي تكون مصحوبة بالأمطار الغزيرة والتي يرافقها ارتفاع الأمواج ، إذ تعتبر من أهم الأخطار التي تواجه النشاط البحري »<sup>2</sup> ، وبالتالي فهي لا تعني تقلبات الطقس التي يفترض أن يتوقعها المؤمن .

الغرق : هو أشدّ الأخطار التي ترافق النشاط البحري ضرراً ، والذي يؤدي إلى هلاك السفينة في قاع البحر ، فيكون الهلاك كلياً بغرق السفينة وما عليها من الحمولة .

الجنوح : كأن ينحرف الربان بالسفينة عمداً إلى الساحل تفادياً لاصطدامها بالصخور ، أو عدم قدرتها على البقاء في البحر ، أو لأي سبب آخر كما في حالة التصادم العمد لتفادي التصادم بسفينة أخرى تحدث عنها أضرار أكثر جسامة ، أو احتكاكها بقاع البحر ، وحطام السفن الغارقة ، كل هذا يجعل الربان يتخذ موقفاً للتغلب على هذه المخاطر قصد ضمان سلامة السفينة وما عليها ، وتقضي القاعدة الخامسة من قواعد يورك وانفرس بأن جنوح السفينة عمداً على الساحل لأجل السلامة العامة يعدّ خسارة مشتركة ، ولا يسأل المؤمن عن الجنوح الذي تسببه ظاهرة المدّ والجزر لأنها من الظواهر المعروفة والتي يفترض أن يأخذ الربان الاحتياط في تجنبها .

الحريق والانفجار : إذا كان الحريق لا يعتبر من الأخطار البحرية كونه يحصل في البحر وفي البرّ ، إلا أنه يكون أكثر خطورة إذا حصل في البحر ، بسبب العزلة التي تكون فيها السفينة في عرض البحر بحيث تكون بعيدة عن وسائل الإطفاء والمساعدة ، لذلك يسأل عنه المؤمن على أن يكون سبب الحريق القوة القاهرة .

الإرساء الجبري : « الإرساء الجبري هو الذي يضطرّ إليه الربان بسبب حادث غير متوقع ، كأن يضطرّ الربان إلى الرسو في ميناء غير مقررّ منذ البداية لإصلاح السفينة من ضرر أصابها

<sup>1</sup> - عبد الحميد الشواربي : المرجع السابق ، ص 263 .

<sup>2</sup> - أوليف جبر كومان : المرجع السابق ، ص 263 .

جاء عاصفة شديدة أو بسبب اصطدامها بغيرها ، ويتطلب الرسو الجبري نفقات استثنائية مختلفة كرسوم الدخول والخروج من الميناء ورسوم الإرشاد والقطر ، ونفقات غذاء وأجور البحارة»<sup>1</sup>.

د- العيب الخفي : يدخل ضمن الأخطار التي يضمنها المؤمن والتي لا يمكن كشفها ببذل اليقظة المعقولة ، ذلك كون السفينة تحوي أجهزة معقدة بحيث يتعذر على المجهز أن يُحيط بجميع أجزائها ، وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية ، وهذا ما تناولته المادة 127 من الأمر 07/95 : " ... غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة "

هـ- التأمين من المسؤولية : « ظلّ المؤمنون البحريون لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن والبضائع ، ولم يكن نشاطهم يمتدّ إلى ضمان المسؤولية المدنية للمالك أو مستغلّ الشيء المؤمن عليه »<sup>2</sup>.

« وقد قامت اعتراضات كثيرة في الماضي على هذا النوع من التأمين إذ من شأنه التشجيع على الإهمال والتقصير ، ما دام التأمين يغطي كل ذلك ، كما يشجع المضرور على رفع دعوى المسؤولية متى وجد أمامه المؤمن الموسر ، إلى جانب المسؤول المشكوك في يساره؛ ويميل القضاء غالباً إلى الحكم بالتعويض للمضرور والسخاء عليه في ذلك ، ما دامت شركات التأمين هي التي ستدفع هذا التعويض من خزانتها »<sup>3</sup>.

انتشر هذا النوع من التأمين انتشاراً كبيراً مع تقدّم الصناعة وازدهارها ، فهو عقد يؤمن بموجبه المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به جراء رجوع الغير عليه من المسؤولية، والتأمين من المسؤولية لا يغطي الأضرار التي تلحق المؤمن له جراء تحقق مسؤوليته نحو الغير فحسب ، بل يغطي الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير له بالمسؤولية ، ونصّت عليه المواد من 145 إلى 150 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، إذ حدّته المادة 145 : "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

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 502.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 481.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1643.

الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقاً لأحكام المادة 132 أعلاه ، إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف ."

ويكون التأمين من المسؤولية موضوع اتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له ، كما جاء في المادة 147 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

يفترض تأمين المسؤولية وجود ثلاثة أشخاص : المؤمن له ، المؤمن والغير المصاب أو المضرور ، والذي يكون له في حالات معينة دعوى مباشرة ضد المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه ، بدلاً من رفع الدعوى على المؤمن له ، ولكن ذلك لا يمنع من رفع دعوى التعويض على المؤمن له مباشرة ثم يرجع بعد ذلك بما دفعه على المؤمن.

\* تناسب القسط مع الخطر : « يوجد ارتباط وثيق بين الخطر والقسط ، فعلى قدر الخطر يكون مقدار القسط ، بحيث يكون متناسباً مع الخطر ، والمقصود بهذا التناسب أن تحديد مقدار القسط يرتبط بالخطر من حيث درجة احتمال وقوعه من ناحية ومن حيث درجة جسامته من ناحية أخرى »<sup>1</sup>.

نعني بدرجة احتمال وقوع الخطر نسبة الحالات التي يتحقق فيها الخطر ، آخذين في الاعتبار مجموع الحالات التي يواجهها في العلاقة بين عدد الفرص التي يتحقق فيها الخطر والعدد الكلي للفرص الممكنة ، متبعين في ذلك عمليات ومبادئ الإحصاء ، ففي حالة التأمين ضدّ التصادم مثلاً ، إذا بينت الإحصاءات أن في كل ألف حالة تقع الكارثة ثلاث مرات فإنّ درجة احتمال تحقق الخطر تكون ثلاثة من الألف ، وعلى ذلك إذا كان لدى المؤمن ألف مؤمن له من نفس الخطر ، فإنّه يحتمل وقوع ثلاثة حالات تصادم ، فإذا فرضنا أنّ المبلغ المؤمن به هو عشرة آلاف دينار جزائري بالنسبة لكلّ حالة ، فإنّ مجموع المبالغ التي يحتمل أن يلتزم بها المؤمن لتغطية الحالات المؤمن عليها يكون ثلاثين ألف دينار جزائري ، وإذا ما وزع هذا المبلغ على المؤمن لهم جميعاً وهم ألف ، لكان على كلّ منهم أن يدفع ثلاثين ديناراً جزائرياً ، بحيث يتمّ تغطية الخطر كلّ دون أن يخسر المؤمن شيئاً من ماله ، وعليه يكون تحديد القسط متوقفاً على درجة احتمال تحقق الخطر ، أمّا جسامته الخطر

<sup>1</sup> - إبراهيم أبو النجا : التأمين في القانون الجزائري - الجزء الأول - ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، الطبعة الثانية ، 1985 ، ص 83.

فالمقصود بها النتائج التي ترتبت على تحقق الخطر ، فمن الحوادث ما يؤدي إلى هلاك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً كغرق السفينة أو احتراقها مثلاً ، وبالتالي استحقاق مبلغ التأمين كاملاً ، يقدر القسط في مثل هذه الحالات التي تؤدي الحوادث فيها إلى تحقق الخطر تحققاً كلياً حسب درجة تحقق الخطر ، وبالتالي لا يستحق مبلغ التأمين عليها كاملاً ، أين تتناقص جسامه الخطر بإنقاص مقداره لأن التزام المؤمن يكون أقل ، حيث لا يستحق المؤمن له التعويض كاملاً.

نلاحظ إذن أن العلاقة طردية بين معدّل الخسائر المتوقعة ، ومقدار القسط الصافي ، فكلما زاد هذا المعدّل ترتب عليه بالتبعية زيادة في القسط واجب السداد.

### الفرع الثاني : تقديم البيانات الخاصة بالسفينة محل الخطر :

تعتبر السفينة وسيلة النقل البحري والمحور الأساسي للقانون البحري ، فهي الأداة الأكثر تحركاً وتحريكاً للملاحة البحرية ، باعتبارها استثماراً اقتصادياً كبيراً ، وبالتالي فتعرضها للخطر أمر متوقع ، مما يجعل التأمين عليها غالباً ما يكون على كل الأخطار.

لحالة السفينة أثر كبير في تفاقم الخطر ، لذا يقع على المؤمن له وجوب تقديم كل البيانات والوثائق التي تثبت حالتها ، ومدى قابليتها للاستغلال التجاري ، ويحدد شخصيتها والأخطار التي تعرضت لها من قبل ، وخط مسارها ، ونوع البضائع التي تنقلها ، فتصريح المؤمن له يعطي صورة كاملة للمؤمن تمكنه من تحديد القسط ، وتحديد قيمة القسط يكون حسب جسامه الخطر الذي قد يُصيب السفينة.

يخضع تقدير القيمة الحقيقية للسفينة لعدة عوامل : درجة السفينة ، عمرها ، حمولتها والحيز الذي تزاوّل نشاطها فيه ، لذا يجب تعيين السفينة تعييناً ذاتياً ، ولأهمية ذلك من الوجهة القانونية لم يترك المشرع أمر تعيينها للأفراد ، بل أوجب توافر عناصر تعيين محددة في كل سفينة والمتمثلة في : الاسم ، الوطن ، الحمولة ، الدرجة والجنسية ، وقد حدّدت ذلك المادة 14 من القانون البحري الجزائري : " تتكوّن العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من : الاسم ، الحمولة ، ميناء التسجيل والجنسية " .

أ- تحديد ذاتية السفينة : بالرغم من تشابه السفينة بالشخص الطبيعي « إلا أنها لا تشكل بأي حال من الأحوال شخصا قانونياً ، فتشابه السفينة بالشخص الطبيعي مهما كان التطابق كبيراً في بعض الأحيان بينهما ، لا يمكن الأخذ به إلا كصورة مبسطة لا بد من أن تعرف الحدود التي تفصل بينهما »<sup>1</sup>.

للسفينة بيانات ضرورية تميّزها عن غيرها من السفن منعاً للتداخل الذي قد يقود إلى الإبهام ، كما أنها تحول دون التصرفات التي لا تستوفي الشروط الواقعة على السفينة ، وهذا ما سنتناوله في الآتي :

\* اسم السفينة : يكون لكل سفينة اسم خاص يميّزها عن غيرها من السفن ، حرصاً على عدم إحداث اللبس أو الخلط وقد نصّت عليه المادة 16 من القانون البحري الجزائري : " يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميّزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختصّ مالك السفينة باختيار اسمها " ، على أن يكتب الاسم على مقدمة السفينة وعلى كل طرف منها بأحرف عربية وأخرى لاتينية ( المادة 17 من القانون البحري الجزائري ) ، زيادة في الحرص على مصداقية هذا الإجراء فإنّ منح الاسم أو تغييره يخضع لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة منعاً لاختيار اسم قد تحمله سفينة أخرى.

\* الموطن : لكل سفينة موطن ، وهو الميناء الذي تسجل به ، وقد نصّت عليه المادة 17 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري ، ولمالك السفينة اختيار الميناء الذي يتمّ فيه التسجيل على أن لا يكون للسفينة أكثر من موطن . " يختلف موطن السفينة عن موطن ميناء الاستغلال ، فموطن السفينة يكون في ميناء تسجيلها ، أمّا موطن الاستغلال فهو الذي تتمّ فيه العمليات الخاصة باستغلال السفينة " <sup>2</sup> ، ويتمّ تسجيل السفينة في موطنها بدفتر تسجيل تقيد فيه مواصفاتها من حيث الاسم والحجم ونوع الوقود المستخدم في تحريكها ، وملكيته كما يشتمل على جميع التصرفات التي تجري عليها من بيع ورهن وحجز.

<sup>1</sup> - محمد بن عمّار : المرجع السابق ، ص 105.

<sup>2</sup> - حلال وفاء محمددين : قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1997 ، ص 51.

\* حمولة السفينة : الحمولة عنصر هام من عناصر شخصية السفينة وهي عبارة عن سعتها الداخلية التي بموجبها تتحدد القيمة التجارية لها .

وتقاس حمولة السفينة عن طريق " المعايير " <sup>1</sup> ، حسب نصّ المادة 20 من القانون البحري الجزائري : " تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية وكذلك قياساتها " .

للحمولة دور أساسي في تحديد القانون الواجب التطبيق ، " فالقواعد المتعلقة بالأمن مثلا تختلف باختلاف الحمولة ، كذلك المؤهلات المطلوبة في ربان السفينة تحدّد وفقا لحمولتها " <sup>2</sup> ( انظر الملحق II ) ، كما تتمثل فائدة تحديد الحمولة في تقدير الرسوم وأجرة النقل ومسؤولية المالك أو الجهمز ، والحمولة نوعان :

- حمولة كلية تشمل مجموع فراغ السفينة كلّها بما فيها المنشآت القائمة على سطحها ، « وتُستخلص من قياس الأبعاد الحقيقية للسفينة بغير طرح أي جزء منها » <sup>3</sup> .

- الحمولة الصافية أو الحجم الصافي : هي مجموع الحمولة الكلية مطروحا منها الموجودات على ظهر السفينة ، فهي كل ما تقبله السفينة من بضائع وركاب .

بعبارة أخرى فالحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة ، والحمولة الصافية تعبر عن أهمية الاستغلال أو الاستثمار التجاري، وبالتالي لا يدخل في حساب الحمولة الصافية المساحة التي تشغلها آلات السفينة ، ومكان تخزين الوقود والمواد الغذائية والأماكن المخصصة للطاقم .

السلطة الإدارية المختصة هي التي تتولّى عملية المعايرة لتحديد حمولة السفينة ، على أن تسلم شهادة الحمولة لمالك السفينة بعد معايرتها ، وتودع نسخة منها لدى مكتب التسجيل . " يجب التفريق بين حمولة تعني الحجم وحمولة أخرى تعني وزن ما قد تحمله السفينة " <sup>4</sup> ، ويقدر بالطن الوزني الذي يبلغ 1000 كغ .

<sup>1</sup> - تقدر سعة السفينة بالطن الحجمي وهو مقياس دولي لسعة السفن يساوي 2,83 م<sup>3</sup> .

<sup>2</sup> - ابن عمار محمد : المرجع السابق ، ص 104 .

<sup>3</sup> - لطيف حبر كومانلي : المرجع السابق ، ص 36 .

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 41 .

إذن حمولة السفينة لها دور في تحديد قيمة القسط فكلما زادت الحمولة زاد احتمال وقوع الخطر كالغرق مثلا وبالتالي تزيد قيمة القسط ، وبالإضافة إلى معرفة حمولة السفينة التي تكون محدّدة مسبقاً ، يقع على المؤمن له التصريح بنوعية البضائع التي يشحنها كونها تزيد في وزن السفينة كما تزيد من احتمال وقوع الخطر إذا كانت البضائع خطيرة تساعد على الحريق أو الانفجار ، فلا تقدر قيمة السفينة الناقلة للبتروال بقيمة سفينة ناقلة لمواد غذائية ، « إذ أنّ حوادث الحريق والانفجار تكثر من قبل ناقلات البتروال خاصة أثناء عمليات الإصلاح ، إذا لم يتمّ تنظيف صهاريجها وعنابرها من البتروال قبل البدء في عملية الإصلاح ، ذلك أنّ الغازات التي تتصاعد منها تتفاعل مع النار التي تستخدم في الإصلاح وبالتالي يؤدي إلى الانفجار»<sup>1</sup>.

\* درجة السفينة : تختلف السفن فيما بينها من حيث طريقة البناء وقوتها وقيمتها الاقتصادية، وجودة صنعها ، ويترتب على ذلك أن تختلف القيم الاقتصادية للسفن فيما بينها، لذلك يتمّ تحديد مرتبة أو درجة لكل سفينة على ضوء طريقة البناء وصفاتها البحرية وعمرها ، وتقوم بهذه العملية شركات كبرى متخصصة في هذا المجال تعرف بشركات الإشراف Sociétés de classification لما لها من خبرة ودراية واسعة بشؤون بناء السفن ، ومن أشهر هذه الشركات LLOYD'S Register of shipping وهي شركة بريطانية تأسست عام 1760 والشركة الفرنسية Bureau Veritas وتأسست عام 1828.

تتولى شركات الإشراف مراقبة السفينة منذ مراحل بنائها ، إذ تشرف على البناء وتعاین أجزاءها، وعنابرها ، وآلاتها بصفة دائمة على إثر أي حادث يصيب السفينة ، ولشهادة هذه الشركات أهمية كبيرة من حيث الدلالة على صلاحيتها للملاحة ، وتعتبر قرينة بسيطة على الصلاحية حالة النزاع أمام القضاء ، « وتدخل في الاعتبار عند إبرام عقد استئجار السفينة وتقدير أجرها ، وتقدير قيمة أقساط التأمين عليها فكلما كانت درجة السفينة أعلى كلما انخفضت أقساط التأمين عليها»<sup>2</sup> ، فدرجة السفينة تتغير حسب عمرها

<sup>1</sup> - جمال الحكيم : المرجع السابق ، ص 169.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمددين : المرجع السابق ، ص 52.

وما قد تتعرض له من حوادث درجة 1، 2، 3، 4، مما يلزم مالك السفينة بإجراء الكشف الدوري عليها للتأكد من استمرارية صلاحيتها بنفس الدرجة التي حصلت عليها ابتداءً. وتحتكر شركات الإشراف تقدير درجة السفينة، كما أنها أصبحت مبعث ثقة للمتعاملين معها نظراً للدقة الكبيرة التي تراعيها هذه الشركات في وضع البيانات، والتقارير التي تقدمها عن حالة السفينة ودرجتها، إلا أنه قد يصدر خطأ في تقدير درجة السفينة يؤثر في زيادة الأضرار، ويمسّ المتعاملين عليها والغير، مثال ذلك أن يعتمد المؤمن في تقدير الأقساط على البيانات التي جاءت بتقرير شركة الإشراف في تعيين درجة السفينة، ثم يتبين بعدئذ خطأ في التقدير.

« ناقش الفقه في هذه الحالة مدى مسؤولية المؤسسة عن الأضرار ونوع المسؤولية، ويذهب الاتجاه الراجح في تحديد طبيعة المسؤولية إلى ضرورة التمييز بين الضرر الذي يلحق أصحاب السفينة حيث المسؤولية عقدية، لأن المؤسسة التي قدرت درجة السفينة أخلت بالعقد مع مالك السفينة أو تجهيزها في تحديد التقدير المطابق، وبين الضرر الذي يلحق الغير أين تكون المسؤولية تقصيرية، ما دام الأمر كذلك وطبقاً لقواعد المسؤولية بإمكان مؤسسة التقدير أن تشترط الإعفاء منها»<sup>1</sup>.

جرت عادة هذه الشركات بأن تضع شروطاً مع المتعاملين معها بعدم مسؤوليتها عن أخطائها « وقد أقرّ القضاء الفرنسي صحة هذه الشروط فيما عدى حالي الغش والخطأ الجسيم الصادر من الشركة أو من تابعيها»<sup>2</sup>.

معيار تقدير درجة السفينة إنما يكون بمقدار متانتها وكيفية بنائها ومدى قدرتها على مواجهة الأخطار واستيفائها لشروط السلامة في البحار، فكلما كانت درجة السفينة أعلى كلما كان القسط أقل لأن احتمال تعرضها للخطر ضئيل لقدرتها على تحمل أهوال البحر، فأقساط التأمين تختلف حسب قدم وحدائة السفينة، فكلما كانت قديمة زادت الأقساط لأن احتمال وقوع الأخطار يكون كبيراً، « فعمر السفينة يعتبر من أهم أسباب حدوث التغيير

<sup>1</sup> - لطيف جبر كومانى : المرجع السابق، ص 38.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين : المرجع السابق، ص 53.



في نسبة تكاليف الإصلاح والصيانة ، حيث أن الاستعمال المتواصل للسفينة يؤدي إلى العطل وبالتالي الإصلاح والصيانة<sup>1</sup> ، كما أن عدم الاكتراث لأهمية عمر السفينة ومدى صلاحيتها للملاحة يؤدي إلى كوارث عظيمة وجسيمة كما حدث لناقلة البترول الإسبانية Prestige التي يوفى عمرها 24 سنة والتي عدت من السفن غير الصالحة للملاحة إذ تسبب هذا الإهمال في كارثة بحرية كبيرة.

وقد وقع المشرع الجزائري في المادة 479 من القانون البحري جزاءً لكل من يستغل السفينة وهي غير صالحة للملاحة إذ نصت على أن : " يعاقب بغرامة مالية من 50.000 إلى 300.000 دج كل ربان يُبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية ، وغير معدة أو مموّنة ، وكل مجهزة يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة " ، كما نصت على ذلك المادة 222 من القانون البحري الجزائري : " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزاً مناسباً ، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له " ، وكذا المادة 223 من القانون البحري الجزائري : " لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية ، إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي :

- أ- بناؤها وعدتها ، وآلاتها ، والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ ، والوقاية وإخماد الحريق.
  - ب- الطفو والثبات وخطوط الشحن.
  - ج- أجزاء الدفع والقيادة.
  - د- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية.
  - هـ- الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار ."
- كما أن السفينة تخضع لعملية التفتيش قبل وضعها في الخدمة ، وذلك بتفتيش بنيتها وتمديداتها وآلات الإنقاذ ، ويكون التفتيش دورياً حسب مدة صلاحية شهادات السلامة ، وهذا ما نصت عليه المواد 229 إلى 233 من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - فارون عمران : تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام الرحمة الخطية ، حالة الشركة الوطنية للنقل البحري ( SNTM-CNAN ) رسالة الماجستير في العلوم الاقتصادية ، فرع التخطيط ، جامعة الجزائر ، معهد العلوم الاقتصادية ، السنة الجامعية 1996-1997 ، ص 89.

الجدول التالي يمثل نموذج عن مدى تأثير عمر السفينة في تحديد الأقساط<sup>1</sup>.

عمر السفينة	زيادة القسط حسب العمر
أقل من 15 سنة	/
من 16 إلى 20 سنة	% 0,101
من 21 إلى 25 سنة	% 0,201
من 26 إلى 30 سنة	% 0,302
من 31 إلى 35 سنة	% 0,402
من 36 إلى 40 سنة	% 0,805
أكثر من 40 سنة	% 1,207

\* الجنسية : هي الرابطة القانونية بين الشخص ودولته ، فالجنسية لا تمنح للأموال بل هي حقّ يتمتع به الأشخاص فقط ، ومع ذلك فإنّ التشريعات أعطت للسفينة جنسية واهتمت بتنظيمها لما لها من أهمية في مجال الاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية.

جنسية السفينة هي العامل الأول في تحديد حقوقها وواجباتها ، في السلم والحرب ، وقد نصّت عليها المواد من 27 إلى 33 من القانون البحري الجزائري ، وتعيّن جنسية السفينة بعلم البلد الذي تنتمي إليه ، وقد نصّت المادة 192 من الأمر 07/95 على : " وجوب التأمين على كل السفن الجزائرية المسجلة في الجزائر لدى شركات التأمين المعتمدة بالجزائر " ، " وتمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة " وهذا وفقا للمادة 29 من القانون البحري الجزائري.

كل هذه البيانات تكون مسجلة في أوراق السفينة ، والتي يجبر المالك بحملها ويلزم بتقديمها للمؤمن ليطلع على حالة السفينة ، فهي وثائق تفرضها ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها ، كما تفرضها أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية.

<sup>1</sup> - المصدر : الشركة الوطنية للتأمين SAA.

وقد نظم المشرع الجزائري كل ما يتعلّق بسلامة السفن وصيانتها في القانون البحري الجزائري ، فأوجب قيدها في دفتر تسجيل السفن والذي يحوي كلّ ما يتعلّق بها وبمالكها في المواد من 34 إلى 48 ، كما أوجب تسليم شهادات الملاحة البحرية لكل سفينة تقوم بالملاحة من طرف السلطة الإدارية البحرية ، إذ بيّنت المادة 190 من القانون البحري الجزائري أنّه : " لا يمكن لأية سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة " ، كما أوجب تسليم شهادة السلامة وهو ما جاء في المادة 246 من القانون البحري الجزائري وحدّدت المادة 248 مدّة هذه الصلاحية.

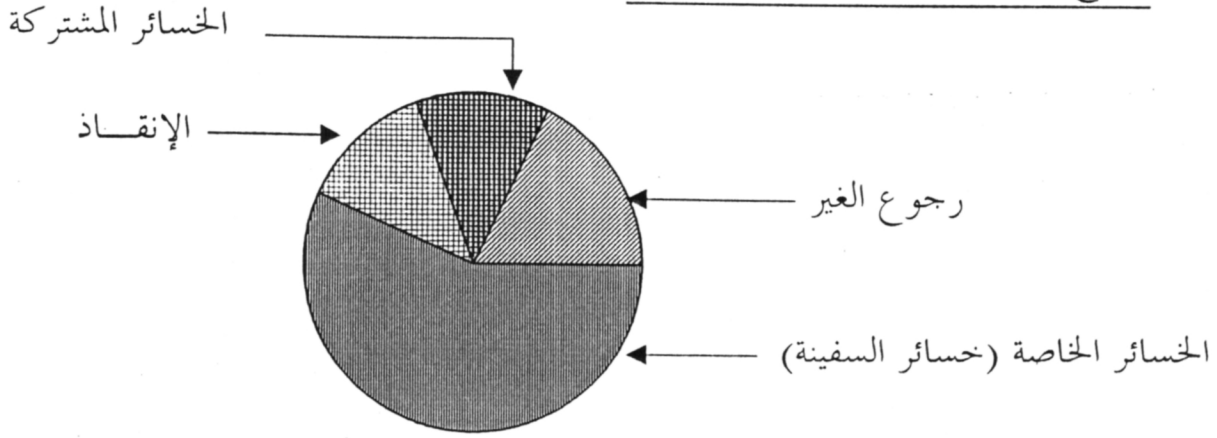
ب- تحديد المناطق التي تزاوّل بها نشاطها : من أهمّ الأسباب التي تعرّض السفن للخطر هي حدود المناطق الجغرافية التي تعمل فيها ، لذا على المؤمن له أن يبيّن خط سيره ، فبعض هذه المناطق يشكل خطراً كبيراً على الملاحة ، إمّا لتعرّضها بصفة دائمة للعواصف والأعاصير والثلوج والضباب ، وإمّا لطبيعة الملاحة في المنطقة كأن تتعدّد فيها مثلاً حوادث الجنوح بسبب عدم عمق مياهها فضلاً عن الممرات الضيقة التي تتعدّد فيها حوادث الاحتكاك والتصادم.

« يفحص المؤمن الحدود الملاحية التي تستغل فيها السفينة المطلوب التأمين عليها لتحديد نوع المخاطر التي قد تعرّض لها ، ويبيّن على ذلك تحديد قسط التأمين الذي يتناسب مع هذه الأخطار »<sup>1</sup>.

بعد أو قرب السفينة عن الأماكن التي يسهل فيها الحصول على خدمات الإنقاذ والإصلاح يؤثر كثيراً في تحديد القسط إذا ما قبل المؤمن التأمين على السفينة المعروض عليه بياناتها، فكلّما بعدت كان احتمال وقوعها في الخطر كبيراً ، كما أنّ القوة المغناطيسية الموجودة في بعض الصخور القريبة من الشواطئ قد تحدث عنها حوادث جنوح السفن.

<sup>1</sup> - جمال الحكيم : المرجع السابق ، ص 167.

• نموذج عن نسبة الأخطار المتعلقة بالسفن<sup>1</sup> :



مثال عن كيفية تحديد القسط لسفينة صيد ، وذلك لعدم حصولنا على وثائق تتعلق بالسفن التجارية ( انظر الملحق III ) : حمولتها 80 طن ، مصنوعة من البولستر عمرها 10 سنوات .

لحساب القيمة المؤمنة يجب تقييم كل أجزائها :

هيكل السفينة :	500.000 دج
الآلات واللواحق :	150.000 دج
أدوات الصيد :	50.000 دج
مواد الصيد :	60.000 دج
	<hr/>
	760.000 دج

المجموع : القسط المحدد :  $760.000 \text{ دج} \times 2,05\% = 15,980 \text{ دج}$   
(2,05% تعريفه الخطر)<sup>2</sup>.

الفرع الثالث : عناصر القسط :

قسط التأمين يتحدد بالتناسب مع الخطر المؤمن منه ، وحسب درجة احتمال وقوعه وجسامته ، ويضاف إلى هذا التحديد النفقات والمصروفات التي تقوم بها شركات التأمين للقيام بالعملية التأمينية ، ومن هنا نجد أن قسط التأمين ينقسم إلى عنصرين :

<sup>1</sup> - Mustapha Aït Belkacem: séminaire sur les assurances transports, branche maritime, société nationale d'assurance, 5, Bd. ERNESTO CHÉGUÉVARA, Alger, 03, 04, 05 Août 1998, p 6.

<sup>2</sup> - Société Nationale d'assurance SAA, tarif Bateaux de pêche.

أ- القسط الصافي : هو قيمة الخطر المحددة وفقاً لإحصائيات تناسب القسط مع درجة الخطر وجسامته ، فهو ما يكفي من المال لتغطية الخطر مع شرط عدم تعرض المؤمن للخسارة أو الربح ، ويتوقف تحديد القسط الصافي على عدة عوامل أولها وأهمها الخطر ، إلى جانب عوامل أخرى ، تتمثل في مبلغ التأمين ، وسعر الفائدة المرجوة التي يحصل عليها المؤمن من أموال المؤمن له والتي يجمعها من الأقساط.

الخطر : هو الأساس في تحديد قيمة القسط ، فالقسط يتحدد حسب درجة احتمال تحقق الخطر ومدى جسامته.

مبلغ التأمين : تؤثر قيمة مبلغ التأمين في قيمة القسط الصافي ، فإذا زادت قيمة مبلغ التأمين زادت قيمة القسط.

مدة التأمين : يقع على المؤمن له وجوب تحديد هذه الرحلة ، فتحديد القسط يتوقف كذلك على مدة التأمين ، ذلك أن عقد التأمين من عقود المدة ومن ثم فإن قسط التأمين يجب أن يقاس بوحدة زمنية معينة ، وكلما زادت المدة تضاعف القسط ، وقد نصت المادة 122 من الأمر 07/95 عن مدة التأمين الخاص بالسفينة.

سعر الفائدة : سعر الفائدة يتمثل في الأقساط التي تدفع مقدماً وتظل مدة من الزمن في يد المؤمن قبل استخدامها في تغطية آثار المخاطر ، فيستعمل المؤمن هذه الأموال خلال هذه المدة باستثمارها إذ يحصل على فائدة تحقق له إيراداً ، « لذا يجب عليه أن يدخل في الاعتبار عند تحديد القسط ما يحصل عليه من فوائد نظير استثمار ما يتجمع لديه من أقساط ، فيخفض القسط بنسبة الزيادة التي ينتظر الحصول عليها من الفوائد ؛ أي أنه عند تحديد القسط الصافي يجب أن يخصم منه المتوسط العام لسعر الفائدة »<sup>1</sup>.

ب- علاوة القسط : Surprime : إذا كان القسط الصافي يشمل غطاء الخطر فهناك عناصر أخرى خارجية تتدخل في تقدير القسط التجاري ، والذي يقوم المؤمن له بدفعه ، فالمؤمن يقوم بعدة عمليات تحتاج إلى نفقات يضيفها إلى القسط حتى لا تتحقق الخسارة وتسمى علاوات القسط أو القسط التجاري في العملية التأمينية ، وتمثل هذه النفقات أساساً في

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 145.

مصروفات التعاقد أو الاكتاب ، ونفقات تحصيل الأقساط ، ونفقات الإدارة والضرائب فضلاً عن الأرباح التي يسعى المؤمن لتحصيلها.

- بالنسبة لنفقات اكتاب العقود نجد أنه كثيراً ما لا يقبل الأفراد من تلقاء أنفسهم على التأمين ، ولذلك فإن شركات التأمين تحاول الوصول إليهم عن طريق الوسطاء الذين يجلبون العملاء ، نظير مكافأة يحصلون عليها من المؤمن عن كل عقد تم إبرامه عن طريقهم ، وشركة التأمين تحدّد ما يحصل عليه الوسطاء بنسبة مئوية قد تصل إلى 20 % من القسط وتُلقى هذه المكافأة على عاتق المؤمن له مضافة إلى القسط ، كما أنّ النفقات التي يصرفها المؤمن في تحصيل الأقساط من العملاء تدخل ضمن زيادة قيمة القسط ، فكثيراً ما تسعى شركات التأمين للعملاء عن طريق مندوبيها لتحصيل الأقساط وهذا ما يعبر عنه " بأن القسط مطلوب " <sup>1</sup> ، في هذه الحالة تتحمل الشركة مصاريف إرسال المندوبين إلى المؤمن لهم لتحصيل الأقساط استعجالاً لها وتيسيراً للعمل ، وهي مصاريف جديدة تضاف إلى القسط مراعية التناسب بين تلك النفقات ومقدار الأقساط.

- نفقات الإدارة يقصد بها كافة المصروفات التي تتحمّلها شركة التأمين في سبيل إدارة مشروع التأمين ، وقيامها بعملها ، ومن ذلك إقامة الأماكن التي تستغلها وأحور العاملين فيها والخبراء الذين يُستعانُ بهم لتقدير الأضرار ، كما يدخل في ذلك أيضاً مصروفات الدعاوى التي توقع من الشركة أو عليها. كل هذه النفقات تُحمّلها للمؤمن لهم بقدر يتناسب مع قيمتها.

- الضرائب والرسوم تضاف إلى القسط الصافي كما جاء في المادة 13 الفقرة 4 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن.

الضرائب وهي ما تعرضه الدولة على المؤمن ، ولكنه لا يتحمّلها ، وإنما يُلقى بها على عاتق المؤمن لهم ، فيدخلها في تحديد القسط التجاري ويُضيفها إلى الأقساط التي يدفعها المؤمن لهم ، بالإضافة إلى الأرباح التي تسعى شركات التأمين لتحقيقها كونها مؤسسات

<sup>1</sup> - حسن لاسم : الربع الثاني ، ص 147.

تجارية تسعى إلى الحصول على قدر من الربح ، وبالتالي تدخل نسبة من الربح ضمن علاوة القسط فتزيد من مقداره.

### المطلب الثاني : زمان ومكان الوفاء بالقسط :

سنتناول أحكام الوفاء بالقسط من حيث زمان الوفاء به ، ومدى قابليته للتجزئة ، ثم من حيث مكان الوفاء به.

#### الفرع الأول : زمان الوفاء بالقسط :

« الأصل أنّ القسط يدفع في الوقت الذي يتفق عليه المتعاقدان ، وقد جرت العادة أن يشترط المؤمن على المؤمن له أن يدفع القسط مقدماً حتى يستطيع المؤمن جمع الأموال اللازمة لمواجهة ما قد يتحقق من مخاطر خيال السنة الأولى للتأمين ، وقد اضطرد شرط الدفع مقدماً في وثائق التأمين حتى أصبح عرفاً تأمينياً مستقراً<sup>1</sup> ، ويقاس القسط وفقاً للوحدة الزمنية المتخذة كأساس لحساب احتمالات الخطر وهي سنة ، وبما أنّ التأمين من العقود الرضائية ، فقد تترك كيفية تحديد القسط لطرفيه حسب نصّ المادة 2/108 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد " ، وقد حدّدت هذه الكيفيات المادة 13 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن.

ويخضع تحديد القسط لمدة الرحلة ، فالتأمين على السفينة قد يكون لرحلة أو لعدة رحلات أو لمدة زمنية معينة ، إذ يدفع القسط في التأمين لرحلة مقدماً حسب نصّ المادة 13 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن الفقرة 01 : " يدفع القسط مقدماً ، ولا يسري ضمان المؤمن للأخطار قبل سداد المبلغ كلّه " .

• التأمين لرحلة غالباً ما لا يجاوز السنة ، وكلّما كانت الرحلة بعيدة كلّما زادت نسبة القسط الواجب الدفع.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1295.

• التأمين لمدة معينة أو لأجل : تناولته المادة 13 في فقرتيها 2 و 3 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن " إذا كان التأمين لأجل محدد فإن قسط التأمين يدفع مقدماً " ، ويستحق المؤمن قسط التأمين عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً أو قرّر المؤمن له تركها للمؤمن ، وكان الهلاك أو الترك ممّا يقع على عاتق المؤمن ، أمّا إذا كان الهلاك أو الترك ممّا لا يقع على عاتقه فإنه لا يستحقّ إلاّ المقدار الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار ، وتاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها ، وهذا ما نصّت عليه المادة 130 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات .

\* مدى قابلية القسط للتجزئة : فقد جرت العادة لدى شركات التأمين بأن يكون القسط سنوياً وبأن يدفع مقدماً لانعدام الثقة أحياناً بين المتعاملين ولتفادي مشاكل التماطل في دفعه كاملاً ، فالقسط إذن يكون مستحقاً لمجرد إبرام العقد ، ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك ، فانتظام دفع الأقساط أمر جوهري ليؤدّي عقد التأمين وظيفته وحتى لا تثار مشاكل بين شركات التأمين والمؤمن لهم لاستيفاء الأقساط .

قد يقبل المؤمن أن يقسم القسط السنوي إلى أجزاء يدفع كلّ جزء منها مقدماً كلّ ثلاثة أشهر أو ستة أشهر وهو ما قد يستشفّ من المادة 13 فقرة 02 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كلّ السفن ، وذلك لتسهيل الدفع على المؤمن لهم ، فإذا استحقّ القسط السنوي في أوّل السنة وقبضه المؤمن كاملاً وفسخ العقد بعد ثلاثة أشهر ، فأخذاً بمبدأ قابلية القسط للتجزئة يكون للمؤمن له الحق في استرداد الجزء المدفوع من القسط والمقابل للمدة الباقية ، استناداً إلى أن تخلف الخطر بالنسبة للمدة الباقية يجعل الالتزام بدفع القسط بغير سبب ، ولكن مبدأ قابلية القسط للتجزئة لا يمنع من أن يستبقي المؤمن كل القسط الذي قبضه إذا كان الفسخ أو البطلان ناتج عن غش أو تدليس من المؤمن له ، كما أن احتفاظ المؤمن بهذا الجزء يعدّ إثراءً بلا سبب على حساب المؤمن له .

لم يكن مسلماً في بداية الأمر بمبدأ قابلية القسط للتجزئة ، « حجة أصحاب هذا الرأي أن المؤمن عندما يحدّد القسط على أساس الوحدة الزمنية التي تتخذ لقياس احتمالات الخطر وهي سنة مثلاً ، إنّما يفعل ذلك بالنظر إلى توقع الخطر بالنسبة لمجموع المؤمن لهم



وليس لكل مؤمن له على حدة ، وبالتالي فإن القول بقابلية القسط للتجزئة وما يترتب عليه من حقّ للمؤمن له في استرداد جزء منه ، والذي يكون قد دفعه مقدّماً إنّما يؤدي إلى الإخلال بالتوازن المالي لشركات التأمين<sup>1</sup> ، هذا فضلا عن صعوبة حساب المقابل النقدي لتحمل المؤمن عبء الخطر .

مهما يكن فإنّ الأخذ بمبدأ عدم قابلية القسط للتجزئة لا يمنع من التسليم بأمرين :

- جواز الاتفاق على قابلية القسط للتجزئة .

- جعل القسط قابل للتجزئة بنصّ قانوني .

وقد أخذت بهذا المبدأ بعض التشريعات كسويسرا وألمانيا ، وفرنسا قبل صدور قانون التأمين سنة 1930 ، حيث أخذت محكمة النقض الفرنسية بمبدأ العكس وهو قابلية القسط للتجزئة والذي بمقتضاه إذا أصبح تحقق الخطر مستحيلاً كان للمؤمن له أن يستردّ من القسط المدفوع الجزء المقابل للمدة الباقية ، وإن لم يشر إليه صراحة ، كما أخذ به في تقنين التأمين الفرنسي لسنة 1976 إذ نصّ على بعض تطبيقاته في المادة 19 : " وذلك بضرورة ردّ جزء من القسط للمؤمن له عن المدة التي لم يعد عقد التأمين ساريا فيها في حالة فسخ العقد بسبب إدلاء المؤمن له ببيانات غير حقيقية عن الخطر المؤمن منه " .

إلا أنّ المشرع الجزائري لم ينصّ عليه صراحة في القانون المدني ولا في الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ، وإن كان تطبيق القواعد العامة في هذا الصدد يؤدي إلى الأخذ بمبدأ قابلية القسط للتجزئة من خلال تطبيق نظرية السبب التي تجعل التزام المؤمن له بدفع القسط بغير سبب ، وكذا نظرية الإثراء بلا سبب التي تجعل عدم تطبيق هذا المبدأ يُثري ذمّة المؤمن على حساب المؤمن له ، وهو ما يستنتج من المادة 108 فقرة 02 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات إذ بيّنت أنّ القسط يدفع حسب الكيفيات المحدّدة في العقد ، والتي حدّدتها وفصلتها المادة 13 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن .

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1299 .

## الفرع الثاني : مكان الوفاء :

يتمّ الوفاء بالقسط في موطن المؤمن له وقت الوفاء ، تطبيقاً للقاعدة العامة " الدين مطلوب لا محمول " ويعني ذلك إرسال الدائن أي المؤمن مندوبين عنه إلى المؤمن له المدين لتحصيل القسط المستحق ، وقد نصّت على هذه القاعدة الفقرة الثانية من المادة 282 من القانون المدني الجزائري " ...أما في الالتزامات الأخرى فيكون الوفاء في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وقت الوفاء ، أو المكان الذي يُوجد فيه مركز مؤسسته إذا كان الالتزام متعلقاً بهذه المؤسسة " .

الموطن أو المكان التأميني للمؤمن له هو المذكور في وثيقة التأمين أو آخر موطن يعلن به المؤمن إذا غيّره .

لقد كانت شركات التأمين قديماً تشترط أن يدفع القسط في موطنها ، وإذا لم يدفع المؤمن له القسط في ميعاده ، أوقف سريان العقد مما يفوّت على المؤمن له حقه في التعويض إذا حدث الخطر في هذه المدة دون علمه ، وتفادياً لمثل هذه الحالة ، اشترط أن يكون الدفع في موطن المؤمن له ، فهذه القاعدة ليست من النظام العام ، بحيث يمكن الاتفاق على خلافها كاتفاق المؤمن مع المؤمن له بأن يكون الدفع في موطن المؤمن أو أحد مندوبيه .

« ويدرج هذا الشرط ضمن الشروط الخاصة المكتوبة بحروف ظاهرة بناءً على طلب المؤمن له حفاظاً على مصلحته »<sup>1</sup> .

يكون دفع القسط وفق حالات استثنائية في موطن المؤمن إلى جانب حالة الاتفاق

وهي :

- حالة دفع أقساط متتالية : يجب أن يكون الدفع الأوّل في موطن المؤمن والأقساط الأخرى تدفع في موطن المؤمن له ، والهدف من ذلك تحديد بدء سريان العقد وانقضائه من يوم دفع القسط الأوّل ، فنكون أمام قسط محمول لا مطلوب .
- حالة قيام المؤمن بإعذار المؤمن له للوفاء بالقسط في موطن المؤمن ، المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1301 .

• حالة عدم وجود محل إقامة للمؤمن له في البلد أو الإقليم الذي يكون فيه للمؤمن وكلاء أو مندوبين ، منعاً لإرهاق المؤمن.

\* طريقة دفع القسط وإثباته : يدفع القسط عادة نقوداً ، يسلمها المؤمن له للمؤمن أو من ينوبه ، ويتسلم وصلاً يثبت بأنه قد دفع القسط المستحق عليه ، ويجوز إثبات الدفع بجميع طرق الإثبات المتبعة في المسائل التجارية.

« يذهب الرأي الغالب من الفقه إلى أن الدفع بالوسائل الأخرى غير النقود لا يؤدي إلى براءة ذمة المؤمن له من القسط ، إلا منذ لحظة قبض مبلغ الحوالة أو الشيك أو الكمبيالة<sup>1</sup> ، فلا تبرأ ذمة المؤمن له من القسط ولا يستفيد من الضمان إلا إذا أثبت وجود رصيد قائم وقابل للسحب ، " ويجوز أن يتم الدفع بطريقة المقاصة إذا توفرت شروطها<sup>2</sup> ، مثالها إذا تحقق الخطر وأصبح مبلغ التأمين مستحق الأداء وفي نفس الوقت كانت هناك أقساط لم يدفعها المؤمن له ، فيصبح الدينان مستحقا الأداء فيجوز للمؤمن أن يخصم قيمة الأقساط المستحقة من مبلغ التأمين عن طريق المقاصة القانونية ، « وإذا لم يتحدد مبلغ التأمين وبقي محل نزاع جاز للمؤمن أن يلجأ إلى المقاصة القضائية ، وجاز له أيضاً أن يجس تحت يده مبلغ التأمين ليستوفي منه القسط وفقاً للقواعد المقررة في الدفع بعدم التنفيذ ، وله أن يحتج بهذا في مواجهة المستفيدين من التأمين أو الدائنين الذين يكون لهم حق امتياز أو حق رهن انتقل مع مبلغ التأمين<sup>3</sup> .

## المبحث الثاني

### الإخطار بالظروف المستجدة ووقوع الخطر

تقتضي طبيعة عقد التأمين وما يهدف إليه من استمرارية لتغطية الخطر ، إفساح المجال لطرفيه لاستبقاء العقد رغم تفاقم الخطر ، ما دامت مدة العقد قائمة ، لذا يقع على المؤمن له

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 207.

<sup>2</sup> - ارجع إلى المواد من 297 - 303 من القانون المدني الجزائري.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1305.

إطلاع المؤمن والتصريح بكلّ جديد من شأنه زيادة الخطر وبيان كلّ الظروف المستجدة التي قد تقع في أيّ مرحلة من مراحل الرحلة البحرية ، « فمن الواضح أنّ تصريحات المؤمن له هذه التابعة للعقد ليست لها نفس فعالية البيانات المقدمة وقت إبرام العقد ، فهذه البيانات بإمكانها تقديم صورة واضحة للمؤمن ، تمكنه من الإطلاع على الخطر أثناء سريانه ، كما يمنع المؤمن له من تغيير شروطه »<sup>1</sup> ، وتسمح هذه التصريحات للمؤمن من اتخاذ الإجراءات المناسبة لتغطية المستحقات ، كالجوئه إلى إعادة التأمين لضمان حجم الزيادة التي قد تفوق إمكانياته ، أو زيادة قيمة القسط ليتناسب مع جسامته الخطر ، كما يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بوقوع الخطر المؤمن منه ، ويعدّ هذا الالتزام من مستلزمات التأمين التجاري ، فنصوص القانون قاطعة من أنّ العقد لا يقتصر على الالتزام بما ورد فيه وإنّما يلزم كذلك بما هو من مستلزماته، هذا ما يتضح من خلال المادة 107 من القانون المدني الجزائري فقرة 02.

وستتناول في مطلبي هذا البحث ما يلي :

- المطلب الأوّل : الالتزام بالتخفيف من المخاطر وعدم زيادتها.

- المطلب الثاني : إخطار المؤمن بوقوع الخطر.

### المطلب الأوّل : الالتزام بالتخفيف من المخاطر وعدم زيادتها :

إضافة إلى التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بكل ما يطرأ على العقد من جديد قد يؤثر في حجم الخطر محل التأمين أو تغييره ، عليه كذلك العمل على الحفاظ على الشيء المؤمن عليه والتخفيف من حدّة الخطر.

### الفرع الأوّل : الالتزام بالمحافظة على الشيء محلّ التأمين :

خوف المؤمن له من هلاك مصلحته ، وجوئه إلى إبرام عقد التأمين لضمان سلامتها ، لا ينفي عنه مسؤولية المحافظة عليها ، والحرص على عدم هلاكها بتهاونه وإلقائه العبء على المؤمن الذي يضمن له تعويضاً مساوياً لقيمة الشيء المؤمن عليه ، إذ يلتزم بالامتناع عن أيّ

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 463.

عمل يؤدي إلى زيادة المخاطر أو تغييرها ، كما يلتزم بالتخفيف من آثار الحادث ، وكذا بذل كل ما في استطاعته لتجنب الخطر و التقليل من جسامته ، وهذا ما جاء النصّ عليه في المادة 108 الفقرة 05 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " أن يراعي الالتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول ، وأن يبذل الجهود لاقتفاء الأضرار أو الحدّ من اتساعها " ، فالتزام المؤمن له بالمحافظة على الشيء المؤمن عليه ، والحرص على عدم تعريضه للخطر لا ينقص عن التزام المؤمن ، « فعلى المؤمن له إتمام الرحلة المتفق عليها في العقد ، بالتاريخ المحدد ، واتباع خطّ السير المحدد ، وأن يُبقي السفينة في حالة جيّدة للملاحة خلال الرحلة »<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : إخطار المؤمن بتفاقم الخطر :

يلتزم المؤمن له أثناء سريان عقد التأمين بإخطار المؤمن بكلّ الظروف التي تحدث بعد إبرام عقد التأمين ، والتي يكون من شأنها زيادة تفاقم الخطر ، « فالمؤمن له يلتزم بعدم تغيير الخطر ببيع السفينة أو تأجيرها أو تملكها أو إدخال أي تغيير أو تعديل على مواصفاتها المادية، كما لا يجوز له زيادة المخاطر بفعله ، أمّا إذا تدخلت ظروف خارجة عن إرادته الخاصة في زيادة تفاقم الخطر ، فعليه إخطار المؤمن »<sup>2</sup> ، يجب إذن إخطار المؤمن حالة انتقال ملكية السفينة أو استئجارها خلال عشرة أيام ، وفقا لما نصّت عليه المادة 135 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، حتّى يعلن المؤمن رغبته في قبول استمراره في تغطية الخطر أو فسخ العقد ، « في حالة انتقال ملكية السفينة أو استئجارها بدون تجهيز ، تبقى آثار التأمين سارية لفائدة المالك الجديد أو المستأجر شريطة إعلام المؤمن في مدّة عشر أيام ، ويرتّب على المؤمن له عندئذ القيام بالالتزامات المنصوص عليها في العقد ».

يتبيّن من هذا أنّ الظروف التي يلتزم المؤمن له بالإخطار عنها هي ظروف جديدة طرأت بعد إبرام العقد ، فلا محلّ للقول بوجود هذا الالتزام إذا كانت هذه الظروف موجودة وقت إبرام العقد ، وأغفل المؤمن له الإدلاء بها ، إن بحسن نية ، أو بسوء نية.

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 464.

<sup>2</sup> - René Rodière : Op.cit, p 550.

ويشترط في الظروف المستجدة شرطان :

1- أن تحدث هذه الظروف بعد إبرام العقد ، وأثناء سريانه حيث لو كانت قائمة وقت إبرام العقد لامتنع المؤمن عن ضمائها ، أو لما تعاقد إلاّ نظير قسط أكبر ، فزيادة الخطر هذه إمّا تكون نظير زيادة في احتمالات وقوعه ، وإمّا من جسامته إذا وقع .

2- أن يكون المؤمن له على علم بالظروف الجديدة أو باستطاعته أن يعلمها بحيث إذا جهلها فهو غير مُلزم بالإخطار عنها ، وهذه المستجدات إمّا أن تكون بفعل المؤمن له وبالتالي يعلمها كأن يزيد المؤمن له من شحنة السفينة على ما هو مرخص به بحيث تؤثر هذه الزيادة في حمولة السفينة ممّا يجعل احتمال غرقها وارد ، فيكون لزاماً على المؤمن له إعلان المؤمن قبل أن يتسبّب في ذلك لاتخاذ إجراءاته ، أمّا إذا كانت هذه الظروف المستجدة خارجة عن إرادته فإنّه لا يلتزم بالإخطار عنها ، إلاّ إذا علمها خلال مدة معينة ، وهذا ما نصّت عليه المادة 108 فقرة 03 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " أن يصرّح خلال عشرة (10) أيام على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد " .

على المؤمن له إذن أن يخطر المؤمن أثناء العقد بكل جديد من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها ، كاضطراره مثلاً للدخول في الأماكن المحظورة بسبب قوة قاهرة أو لمدّ يد المساعدة والإنقاذ، وهو ما جاءت به المادة 10 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على كل السفن، حيث اشترطت لتغطية هذه المخاطر الممكنة الوقوع تقديم المؤمن له تصريحاً مسبقاً ليستمرّ الضمان لقاء قسط إضافي ، كما يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن حالة رسوّه بأحد الموانئ بغرض الإصلاح أو التزوّد بالوقود والمؤن ، كون هذا الرسوّ قد يتسبّب في أخطار كثيرة للسفينة خاصة حالة ازدحام الموانئ في فترات معينة من السنة ، أين يكثر احتمال وقوع الحريق بحيث يسهل انتقاله من سفينة لأخرى ، كما يحتمل تعرّضها أثناء الإصلاح لخطر الحريق عندما تستخدم النار في إصلاحها، أو نتيجة إهمال من العمال بسبب أخطار أخرى .

تصريح المؤمن له بهذه البيانات سواء كانت من فعله أو من فعل غيره يعطي المؤمن عدّة اختيارات لتسوية هذه المستجدات ، وهو ما نصّت عليه المادة 109 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " إذا أحلّ المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 - 1 و3 أعلاه ،

يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط ، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدّل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحقّ فعلاً<sup>1</sup> .

غير أنّه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنّه لا يغطّ الخطر لو كان مطّلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر ، كما له أن يستعين بشركات إعادة التأمين إذا فاق الخطر إمكانياته. يجب التمييز بين الظروف التي تزيد في الخطر والظروف المستبعدة عن نطاق التأمين فهي ظروف لا يكون المؤمن مسؤولاً عنها أصلاً.

إذا قام المؤمن له بتنفيذ التزاماته بالإخطار يبقى المؤمن ملزماً بتغطية الخطر في صورته الجديدة ، دون زيادة في القسط إلى أن يحدّد موقعه من العقد في ظروفه الجديدة ، فإذا قبل المؤمن له زيادة القسط تمّ تعديله في شكل ملحق لوثيقة التأمين ، وتسري هذه الزيادة من وقت الاتفاق عليها بين المؤمن والمؤمن له ، وإذا رفض المؤمن له هذه الزيادة ، فيكون من حقّ المؤمن وحده إمّا فسخ العقد وإمّا الإبقاء عليه دون زيادة فيه ، إذ يكون للمؤمن أن يُطالب المؤمن له بالتعويض عمّا يلحقه من ضرر نتيجة العقد ، متى كان المؤمن له هو الذي تسبّب بفعله في تفاقم الخطر.

« تفاقم الخطر أمرٌ يمسّ العملية الفنية التي يقوم عليها التأمين ، إذ يستوجب من

المؤمن أمرين :

أولهما : إعادة تصنيف الخطر مع ما يجانسه من أخطار تغاير في درجة احتمالها أو شدة نتائجها ذلك النطاق الذي كان عليه الخطر عند إبرام العقد.

وثانيها : إعادة إجراء الحساب الاحتياطي للكوارث ، وقد يستلزم إعادة حساب قسط التأمين وهو الأمر الذي يُصيب المركز القانوني الذي ولّده العقد أصلاً لكلّ من المؤمن والمؤمن له<sup>1</sup> .

يبقى التزام المؤمن له هنا التزاماً يبذل عناية الرجل المعتاد لإعلان المؤمن بالظروف التي تُسبب إليها الخطر ، فكل تغيير في الظروف من شأنه التغيير في القسط يتعيّن إحاطة المؤمن

<sup>1</sup> - محمد شرعان : المرجع السابق ، ص 54.

علمًا به ، لأنه يؤثر على فكرة الخطر ، فإن لم يكن من شأنه التأثير في القسط برئت ذمة المؤمن له من إعلانه.

### الفرع الثالث : التصريح بتعدد التأمينات :

عقد التأمين من عقود المعاوضة ، يضمن للمؤمن له جبر الضرر الذي يلحقه جراء تحقق الخطر المؤمن منه فحسب ، فهو ليس وسيلة للإثراء وجني الربح ، لذا لا يحقّ للمؤمن له التأمين على سفينته مرتين وضدّ نفس الضرر الذي لحقه ، في حين يمكنه التأمين على نفس الشيء لدى مؤمنين مختلفين ، بشرط أن يتحمّل كلّ منهم جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه ، وهو ما يحصل عادة في التأمين على السفن لارتفاع قيمتها ، على أن يخطر المؤمن بذلك ، وقد نصّت على هذا المادة 108 فقرة 04 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " أن يصرّح بالعقد أو العقود التي تؤمن على المال نفسه من الخطر ذاته لدى مؤمن واحد أو عدّة مؤمنين وبالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاعه على ذلك " ، يقع على المؤمن له إذن وجوب إخطار المؤمن بالتأمينات التي عقدها وبالمبالغ المؤمن بها ، حتّى لا نكون أمام حالة عدم تناسب بين قيمة القسط واجب الدفع ومبلغ التعويض المستحق حالة تحقّق الخطر ، وهو ما لا تستوجبه خصائص عقد التأمين.

### المطلب الثاني : إخطار المؤمن بوقوع الخطر :

إلى جانب الالتزامات المتقدّمة ، فإنّه يقع على عاتق المؤمن له إخطار المؤمن بتحقيق الخطر ، وبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمنة ، كما يلتزم باتخاذ جميع الإجراءات للمحافظة على حقّ المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول ، ويكون المؤمن له مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ التزاماته ، كما يضمن من خلال الإخطار حقه في التعويض.

### الفرع الأوّل : مضمون الالتزام :

يتحدّد مضمون الالتزام بالإخطار عن تحقّق الخطر ، في قيام المؤمن له بإخطار المؤمن بالبيانات التي يعلمها ، كتحديد زمان ومكان وقوع الخطر ، وأسبابه والنتائج المترتبة عليه ،



ويثبت ذلك بكل طرق الإثبات كون الأمر هنا يتعلّق بإثبات واقعة ، حيث يفترض أنّ الخطر قد وقع أثناء الرحلة المؤمن عليها ، وهو التزام تفرضه طبيعة عقد التأمين ويوجبه القانون ، حتّى يتسنى للمؤمن له التحقق من أنّ الخطر الذي وقع هو نفسه المؤمن عليه ، وبالتالي دفع التعويض المستحقّ ، " وكذا حصر نطاق الضرر الناتج عن وقوع الخطر ، والبحث عن المسؤول على وقوعه ، لإمكان الرجوع عليه بعد ذلك " <sup>1</sup> ، وقد ذكرت هذا الالتزام المادة 108 فقرة 07 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه ، وخلال سبعة أيام على الأكثر بأيّ حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهل عليه كل تحقيق يتعلّق بذلك ، وأن يقدم بياناً خاصاً بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر " ، وهو نفس ما جاء في المادة 15 من وثيقة التأمين على كل السفن .

ويتبيّن من هاتين المادتين أن التزام المؤمن له هذا ينقسم إلى التزامات لاحقة ، كما بيّنها الأستاذان روديير <sup>2</sup> وجورج ريبير <sup>3</sup> في المرجعين المذكورين وهي كما يلي :

أ- الإخطار بتحقيق الخطر : الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلّقة بالخطر التزام يستمرّ مع العقد طوال فترة وجوده ، فعلى المؤمن له إذن أن يكون على اتصال دائم بالمؤمن لإعلانه عن كلّ جديد يكون من شأنه تغيير حال الخطر المؤمن منه « فإذا تحقّق الخطر المؤمن منه وعلم المؤمن له بتحقيقه على وجه يستوجب مسؤولية المؤمن عن ضمانه ، فإنّ المؤمن له ملزم عندئذ بإخطار المؤمن بوقوع الحادث الذي نجم عنه تحقّق الخطر » <sup>4</sup> .

على المؤمن له إذن أن يعلم المؤمن بكل الأخطار والخسائر بمجرد اطلاعه عليها ، وفي أجل لا يتعدّى سبعة أيام وهو ما أشارت له المادة 108 فقرة 07 المذكورة أعلاه ، وكذا المادة 15 من وثيقة التأمين على كل السفن ، كما يقع عليه تزويد المؤمن بكلّ الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بالخطر والوثائق الضرورية التي يطلبها المؤمن منه .

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 216 .

<sup>2</sup> - René Rodière : Op.cit, p 551 .

<sup>3</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 464 .

<sup>4</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1320 .

لا يعتبر الإخطار التزاما شكليا فحسب ، بل هو التزام مهم للوقوف على الخطر ومراقبته ، ومعرفة الظروف التي كانت سببا في تحقق الخطر ، والاستعلام عن مدى أهميتها ، ومن أجل ذلك فإن المؤمنين يجهزون في كل موانئ العالم أخصائيين من خبراء وأعوان ومفوضي الخسائر.

هذا ما يتعلّق بالميعاد ، « أما شكله فيمكن أن يتمّ بكتاب موسى عليه أو برقية أو مكالمة هاتفية أو بآية وسيلة أخرى نظراً لخلوّ قانون التأمين الجزائري من نصّ يحدّد شكلا خاصاً بالإخطار وإن كان الأفضل بالنسبة للمؤمن له أن يتمّ الإخطار بكتاب موسى عليه لكي يتيسّر له إثبات قيامه بالإخطار في الميعاد المحدّد »<sup>1</sup>.

ب- معاينة الأخطار : الإخطار ليس بالضمان الكافي للمؤمن ليعلم بالخطر ، بحيث أنّه لا يعلم بأهمية الخسائر ومداها ، كونه لا يستطيع الإمام والإحاطة بجسامة الأضرار الواقعة نتيجة الخطر المؤمن منه ، كما لا يمكنه غالباً التدخل مباشرة لمعاينة الخطر حين وقوعه ، لذا يقع على المؤمن له كما نصّت على ذلك المادة 21 من وثيقة التأمين على كل السفن ، القيام بمعاينة الخسائر مع ممثلي المؤمن خلال 30 يوماً من وصول السفينة إلى ميناء الرسو ، من الرحلة التي وقع خلالها الخطر ، ويستعين المؤمن لهم بالخبراء ، والذين يختارون وفقاً لاتفاق مشترك أو قضائياً ، أو عن طريق التحكيم للقيام بمهمة البحث عن أسباب الأخطار.

ج- المساهمة في الإنقاذ : التزام المؤمن له بالتخفيف من آثار الخطر هو التزام يفترض وجوده من البداية ؛ أي قبل تحقق الخطر ، وذلك من خلال الاهتمام بالسفينة والتأكد من سلامتها وصلاحياتها للملاحة تفادياً للخطر ، فإذا ما وقع أو تحقق فعليه التخفيف من جسامته ، والحفاظ على السفينة وإنقاذ ما يمكن إنقاذه ، وذلك بقيامه بكلّ الإجراءات التي من شأنها إنقاذ الأموال المؤمن عليها.

« المؤمن الذي يعمل على إنقاذ أمواله إنّما يحافظ بذلك على حقه في التعويض بما يتناسب وجسامة الأضرار التي أوقعها الخطر المؤمن منه ، كما يحفظ حقه في التخلي »<sup>2</sup> ،

<sup>1</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 245.

<sup>2</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 469.

فعلى المؤمن له تقديم العناية والاهتمام المعقول لكل ما يتعلّق بالسفينة ، كونه يكون موجوداً عادة في محلّ الحادث ، فهو أقدر من المؤمن على اتخاذ التدابير الأولية للتخفيف من آثار الحادث كأن يقطر مثلاً سفينته إلى أقرب ميناء للإصلاح إذا غرقت أو جنحت أو انكسرت، فعلى المؤمن له إذن أن يبذل جهده لإنقاذ الأشياء التي غرقت ، ويعود بكل النفقات التي صرفها في عمليات الإنقاذ أو أيّ عمل من شأنه التخفيف من الخطر على المؤمن ، وإذا لم يتم بهذه الالتزامات فإنّه يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب ذلك.

### الفرع الثاني : المحافظة على حقّ المؤمن في الرجوع على الغير :

قد يتحقّق الخطر المؤمن منه بخطأ الغير ، فيكون للمؤمن له الحق في الرجوع على المؤمن بمبلغ التأمين ، ولضمان هذا الحقّ يقع على المؤمن له في هذه الحالة الالتزام باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقّ المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول ، وتقديم دفعه وحججه وجميع المستندات والمساعدات اللازمة لإقامة الدعوى ومتابعتها ، « وإذا كان غير ملزم بإقامة الدعوى على الغير المسؤول لأنّ ذلك من اختصاص المؤمن»<sup>1</sup> ، ويقتصر بالتالي التزامه على تقديم المساعدات اللازمة والامتناع عن كلّ تصرف من شأنه أن يحول دون ممارسة شركة التأمين حقّها في الرجوع على المسؤول ، وقد نصّت على ذلك المادة 108 فقرة 06 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " أن يتخذ جميع التدابير الضرورية والرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤول عن الأضرار الحاصلة " ، وهو نفس ما جاءت به المادة 15 فقرة 03 من وثيقة التأمين على كل السفن.

« وإذا أخلّ بهذا الالتزام فإنّه يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن

بسبب تقصيره»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 528.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 527.

## الفصل الثاني

### جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته

مباشرة الحقوق والوفاء بالالتزامات في الحدود التي تتفق وما ينبغي أن يكون عليه نطاق العقد هي الغاية ، سواء تحقق ذلك تلقائياً بالخضوع الإرادي أو اقتضى الأمر تدخلاً قضائياً ، فالعقد عامة يقوم على توافق إرادتين بقصد إحداث أثر قانوني ، ويصبح بمجرد انعقاده ملزماً لطرفيه حسب نصّ المادة 55 من القانون المدني الجزائري : " يكون العقد ملزماً لطرفيه متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهما بعضاً " ، وكذا ما جاء في المادة 58 من القانون المدني الجزائري : " العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء أو فعل شيء ما " وما دام عقد التأمين من عقود التعويض فعلى المؤمن له القيام بكلّ التزاماته نظير حصوله على البديل أو الضمان من المؤمن دون نقض العقد أو تعديله ، إلا إذا وقع اتفاق على ذلك وأن يطبق وفقاً لما اشتمل عليه وبجسنة ، حسب نصّ المادتين 106 و107 من القانون المدني الجزائري .

حتى يكون العقد سليماً والتزامات المؤمن له صحيحة ، يجب تطبيق القواعد العامة والعمل بها ، فإذا أحلّ المؤمن له بالالتزامات المقررة في العقد فإنه يقع تحت طائلة الجزاء ، وهو ما بيّنته المواد من 109 إلى 113 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

بيّنا في الفصل الأوّل من هذا الباب أهمّ التزامات المؤمن له ، والمتمثلة أساساً في دفع قسط التأمين والذي يتحدّد وفق إدلاء المؤمن له بكلّ البيانات المتعلقة بالخطر من فترة التعاقد إلى فترة سريان العقد ، وتوجب كلّ هذه الالتزامات الصراحة والدقة وعدم التلاعب في البيانات ، فإذا ما خالفها المؤمن له فإنه يتعرّض لجزاءات قد تبطل العقد كلّّه .

يرمي هذا الفصل إلى إيضاح أهمّ الجزاءات المترتبة على إخلال المؤمن له بالتزاماته ، وهو ما سنتعرّض له في مبحثين كالتالي :

- المبحث الأوّل : الجزاء عن عدم الوفاء بالقسط .

- المبحث الثاني : جزاء الإخلال بالتزام الإخطار .

## المبحث الأول

### الجزاء عن عدم الوفاء بالقسط

القسط هو محلّ التزام المؤمن له ، إذ يعتبر أهم عناصر عقد التأمين ، فقد بيّنته المادة 108 فقرة 02 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، وحدّدت وثائق التأمين مكان وزمان وكيفية دفعه ، وبالتالي فإنّ خروج المؤمن له عمّا تمّ التعاقد عليه وتماطله في دفع القسط ، يجعل العقد مختلفاً باختلال خاصية التعويض فيه ، إذ أنّ قسط التأمين يكون من حق المؤمن متى بدأ سريان الخطر ببدء الرحلة ، وعدم الوفاء به يعطي الحق للمؤمن في إيقاف أو فسخ العقد أو المطالبة بالتنفيذ العيني ، وتطبق في هذا الشأن القواعد العامة الخاصة بالجزاء والواردة في القانون المدني الجزائري في المادة 119 : " في العقود الملزمة لجانبين ، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه ، جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره للمدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه ، مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك " .

وهذا ما سنتعرّض له خلال هذا المبحث المتضمن لمطلبين :

- المطلب الأوّل : إيقاف الضمان .
- المطلب الثاني : الفسخ أو التنفيذ العيني .

### المطلب الأوّل : إيقاف الضمان :

الأصل أن يكون قسط التأمين مستحقاً بمجرد إبرام العقد ، فانتظام دفع الأقساط أمر جوهري حتّى يؤدّي عقد التأمين وظيفته ، فإذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين جاز للمؤمن أن يوقف التأمين ، ويسبق توقيع هذا الجزاء إعدار المؤمن له .

### الفرع الأوّل : الإعدار :

يُشترط لإعمال جزاء الوقف أن يُعذر المؤمن المؤمن له ، حتّى يبيّن له تقصيره في دفع القسط ، ويوجه نظره إلى ما يترتب عن عدم الدفع ، فلا يفاجأ بعد ذلك بخطورة عدم الدفع ، « وقد كانت شركات التأمين تلجأ إلى وضع شروط في وثائق التأمين من شأنها أن

تقلب الوضع فتيسر الإجراءات تيسيراً شديداً بحيث يصبح المؤمن له تحت رحمة المؤمن ، من ذلك أن تشترط إعفاءها من الإعذار وأن لا تتقيّد بأيّ ميعاد ، فإذا تأخر المؤمن له في دفع القسط يوقف المؤمن العقد وبالتالي عدم ضمان الخطر المؤمن منه ، فيفاجأ المؤمن له قبل أن ينبه عليه بدفع القسط المتأخر وقد تحقّق الخطر بأنّ التزام المؤمن موقوف لعدم دفع القسط في ميعاده ، فيضيع حقّه في التأمين»<sup>1</sup> ، ولوضع حلّ وسط يحمي المؤمن من الإرهاق ويعفي المؤمن له من المفاجآت أوجب الإعذار وقرّرت مواعيد يوقف بعد انقضائها سريان العقد ومواعيد أخرى تميز للمؤمن الفسخ أو طلب التنفيذ العيني ، وقد نصّت على ذلك المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية... " ، كما نصّت عليه المادة 18 من وثيقة التأمين على كلّ السفن : " في حالة عدم دفع القسط وفقاً لما جاء في المادة 13 من نفس الوثيقة ، فإنّ الضمان يعلّق لثمانية أيام بعد إعذار المؤمن له في آخر موطن له ، شريطة أن يكون معلوماً للمؤمن ، وإلاّ جاز الإعذار في الموطن المعين في الوثيقة ، ويتمّ الإعذار بكتاب موصى عليه لإلزامه بالدفع."

« يجب أن يحتوي الكتاب الموصى عليه ببيانات معينة بحيث يُذكر مقدار القسط المستحق وتاريخ استحقاقه ، كما يجب أن يذكر فيه أنّ المقصود بهذا الكتاب أن يكون إعداراً للمؤمن له بالدفع ، ويجب أخيراً أن يُذكر فيه النتائج التي تترتب على هذا الإعذار وأهمّها وقف سريان عقد التأمين بعد انقضاء مدّة معيّنة ، وجواز فسخه بانقضاء مدّة أخرى أو المطالبة بتنفيذ العقد»<sup>2</sup>.

وقد ينصّ في وثيقة التأمين على منح مهلة للمؤمن له لدفع الأقساط التالية للقسط الأوّل ، وحينها لا يكون الإعذار إلاّ بعد انقضاء هاته المهلة ، كما نصّت على ذلك المادة 13 فقرة 02 من وثيقة التأمين على كل السفن.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1306.

<sup>2</sup> - محمد حسن فاسم : المرجع السابق ، ص 212.

الفرع الثاني : الوقف :

كما أسلفنا في بداية هذا الباب ، على المؤمن له عدّة التزامات ، يجبره العقد على احترامها وتنفيذها على أكمل وجه حتى يؤدي العقد وظيفته ، وأهمّ التزام يقع عليه هو دفع قسط التأمين ، هذا المبلغ الذي يحدّد ابتداءً في العقد وتحدّد بالتالي قيمته ، وتاريخ سداده ، وتماطل المؤمن له عن دفع القسط المستحقّ في الميعاد المحدّد ، يوقف سريان العقد تلقائياً دون حاجة إلى أيّ إجراء آخر « ومعنى وقف سريان عقد التأمين أن التزام المؤمن بضمان الخطر يوقف ويبقى موقوفاً إلى اليوم الذي يعاد فيه سريان هذا العقد »<sup>1</sup> ، فإذا تحقّق الخطر المؤمن منه خلال مدّة الوقف ، لم يكن المؤمن ملزماً بالضمان وفقاً لنصّ المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " إذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان " ، وهو نفس ما جاءت به المادة 18 من وثيقة التأمين على كل السفن : " ينتج الوقف آثاره تلقائياً ، بعد مرور الأجل ، ويبدأ سريانه من اليوم الموالي من ساعة الصفر ، من تاريخ وجوب دفع القسط المتأخر " ، فالوقف إذن هو إجراء عقابي يقوم به المؤمن لضمان حقه في القسط متى تماطل المؤمن له عن الدفع بعد انقضاء المدّة التي أعذر خلالها ، فإذا انقضت دون قيامه بالتزامه أوقف الضمان ، وتبقى هذه المدّة غير مغطاة والتي تبدأ من حلول ميعاد الاستحقاق أي بعد انتهاء مدّة الإعذار حتى قيامه بالوفاء ، فإذا وقع الخطر خلال هذه المدّة فلا يلزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له ، فيما يبقى التزام المؤمن له بدفع الأقساط المستحقّة خلال مدّة الوقف قائماً ، ومن ثمّ يبقى التزام المؤمن بالضمان موقوفاً « وهو نوع من العقوبة المدنية توقع على المؤمن له جزاء إخلاله بالتزاماته »<sup>2</sup> ، كون المؤمن له هو الذي تسبّب بخطأ منه في وقف العقد، وما عليه إلا أن يقوم بالتزامه بالدفع حتى يعود العقد إلى السريان ويعود التزام المؤمن بالضمان ، « ويترتب على وقف التأمين أنه

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1312.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 1313.

إذا دفع المؤمن له بعد إعداره بالوفاء وإخطاره بوقف العقد ، قسط التأمين والمصروفات ، يعود التأمين إلى إنتاج آثاره بعد مضيّ 24 ساعة من دفع القسط والمصروفات <sup>1</sup> .

التأمين على هيكل السفينة يعتبر من أهمّ التأمينات البحرية ، كون السفينة وسيلة هامة في تحريك التجارة الخارجية ، وما دمننا بصدد دراسة هذا الجانب فإنّ السفن كما سبق وبيننا تشترط فيها عدّة شروط من حيث البناء والسلامة والصلاحية للملاحة البحرية ، وبالتالي فإنّ قيمتها تكون حتماً عالية ما يجعل شركات التأمين تؤمن عليها نظير مبالغ باهضة ، وتلجأ أحياناً إلى شركات إعادة التأمين لتغطية حجم الخسائر التي تلحق بها ، لذا فإنّ شركات التأمين غالباً - كما صرح لنا أحد مسؤولي الشركة الوطنية للتأمين SAA - تشترط بأن يدفع القسط فوراً ومقدماً وقت إبرام العقد خوفاً من تلاعب المؤمن له وتماطله ، كون السفن تتعرض لمخاطر كثيرة ومعظمها تخلف خسائر جسيمة ، وحتى يتمكن المؤمن من الحصول على الأموال التي تكفل له تغطية هذه المخاطر.

« وقف سريان العقد لا يحتجّ به فقط أمام المؤمن له بل يحتجّ به أيضاً على المستفيد إذا لم يكن هو المؤمن له ، وعلى الغير ممن يعلّق حقه بعقد التأمين » <sup>2</sup> ، وهو ما جاء في المادتين 93 و94 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات التي بينت أصحاب الحق في التأمين ، وقد أشارت الفقرة 02 من المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " أن أثر إيقاف التأمين لا يسري على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل الإخطار بالإيقاف والفسخ " ، « ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق » <sup>3</sup> ، وإذا دفع المؤمن له القسط المستحق مع المصروفات، عاد عقد التأمين إلى السريان ابتداءً من اليوم الذي يلي يوم الدفع ، فإذا ما تحقق الخطر المؤمن منه ضمنه المؤمن ووجب عليه الدفع ، كما يعود العقد إلى السريان إذا تنازل المؤمن عن حقه في الوقف صراحة أو ضمناً ، كما ينتهي الوقف ويعود العقد للسريان ، إذا لم يفسخ المؤمن العقد بعد انقضاء المواعيد القانونية ، « وقد استقر

<sup>1</sup> - عبد الحميد الشواربي : المرجع السابق ، ص 382.

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1315.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 524.



قضاء محكمة النقض الفرنسية على أن وقف سريان التأمين لا يدوم إلا إلى اليوم الذي يستحق فيه قسط جديد ، فإذا حل هذا القسط دون فسخ المؤمن العقد ، فإن وقف السريان للقسط القديم ينتهي ، ولا يبقى أمام المؤمن إلا أن يطلب التنفيذ العيني بالنسبة إلى هذا القسط القديم<sup>1</sup> ، هذه الحالة تنطبق على القسط المجزأ ؛ أي الأقساط التالية للدفع الأول ويجب تحديد الأعدار عند استحقاق كل قسط حتى يستمر الوقف .

### المطلب الثاني : الفسخ أو التنفيذ العيني :

إذا لم يف المؤمن له بالتزاماته بعد أعداره وانتهاء مدة الوقف ، جاز للمؤمن في هذه الحالة أن يطالب بالتنفيذ العيني للعقد أو الفسخ وفاء للقسط ، وذلك طبقا لما نصت عليه المادة 119 من القانون المدني الجزائري ، وما جاء في المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات وذلك بعد إعداره .

### الفرع الأول : فسخ العقد :

« الفسخ هو حق العاقد في العقد الملزم لجانبيين في طلب حل العقد ليخلص بدوره من التزامه الذي أصبح بلا سبب متى تخلف الطرف الآخر عن التنفيذ<sup>2</sup> » ، وهو إجراء جزائي يلي الوقف ، ويترتب على إخلال المؤمن له بالتزامه في دفع القسط بعد إعداره ، وقد نصت على ذلك المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " ... ويجوز فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان ، وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام... " .

وكذا ما جاء في المادة 18 فقرة 01 من وثيقة التأمين على كل السفن " ... بعد عشرة أيام من وقف الضمان يحق للمؤمن فسخ العقد... " ، فإذا انقضت عشرة أيام من تاريخ الوقف جاز للمؤمن أن يطلب فسخ العقد في أي وقت بعد انقضاء هذا الميعاد ، ويتم

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1317 .

<sup>2</sup> - محمد حسنين : الوحي في نظرية الالتزام - مصادر الالتزام وأحكامها من القانون المدني الجزائري - المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1983 ، ص 123 .

الفسخ بكتاب موسى عليه مصحوب بعلم وصول يرسله المؤمن في آخر موطن للمؤمن له معلوم ، « ولو لم يتسلمه المؤمن له بنفسه »<sup>1</sup> ، ويتمّ الفسخ من يوم إرسال الكتاب الموصى عليه للمؤمن له ، « ويمنع الفسخ أن يدفع المؤمن له القسط المتأخر مع المصروفات ، فإذا تمّ الدفع قبل الفسخ امتنع الفسخ من جهة وانتهى وقف سريان العقد من جهة أخرى ، فيعود العقد للسريان من جديد »<sup>2</sup> ، وللمؤمن أن يطالب المؤمن له قضائياً بما تأخر في ذمته من مقابل التأمين إلى يوم الفسخ مع المصروفات ، وله أن يطالب بالتعويض عن الفسخ طبقاً لما جاء في الفقرة 02 من المادة 119 من القانون المدني الجزائري : " ... أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك " ، كما يستطيع المؤمن إلى جانب طلب الفسخ أن يطالب المؤمن له بالأقساط المتأخرة والمصروفات إلى حين الفسخ ، « وكذا التعويض عن الأضرار التي أصابته جراء فسخ عقد التأمين »<sup>3</sup> ، و يبقى المؤمن له كذلك مطالباً بدفع الأقساط المطابقة لفترة الضمان\* .

#### الفرع الثاني : التنفيذ العيني :

« تنفيذ الالتزام هو الوفاء به ، وبالوفاء ينقضي الالتزام نتيجة لقيام المدين بتنفيذه ، وتنفيذ الالتزام عينا هو الأصل ، وإذا استحال ذلك حكم عليه بالتعويض »<sup>4</sup> ، إذن قد يدفع تماطل المؤمن له في دفع القسط المؤمن إلى رفع دعوى أمام المحكمة المختصة لإجباره على تنفيذ الالتزام بدفع القسط المتأخر مع التعويض إن كان له مقتضى ، وفقاً لإجراءات رفع الدعوى أمام الجهات القضائية المختصة ، وإن كانت منازعات التأمين تسوّى غالباً بالتراضي ، حيث يتوصّل أطراف العقد بالطرق الودية إلى الاتفاق على حل من الحلول المتبعة في هذا المجال ، ويبقى على أطراف العقد التنبّه في رفع الدعوى لمسألة التقادم ، فقد وضع المشرّع الجزائري قواعد خاصة بتقادم دعاوى عقد التأمين البحري ، وأخذ بالمدى القصير مثله في ذلك مثل تشريعات معظم الدول الأخرى ، حيث حدّدها بسنتين إذ نصّت المادة

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 214 .

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1318 .

<sup>3</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 215 .

<sup>4</sup> - محمد حسنين : المرجع السابق ، ص 246 .

121 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات على : " يحدّد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين ، ويبدأ سريان أجل تقادم الدعاوى من تاريخ الاستحقاق بالنسبة لدعاوى دفع القسط " ، ولا تجوز المطالبة القضائية بالتنفيذ العيني إلاّ بعد انقضاء ميعاد الوقف « ويبقى العقد موقوفاً أثناء المطالبة القضائية إلى أن يتقاضى المؤمن قسط التأمين قضاءً أو رضاءً فينتهي الوقف »<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني

#### جزء عدم الإخطار

يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بأيّ متغيّرات مستجدة قد تؤثر في درجة الخطر واحتمال وقوعه مما يؤثر في النهاية على مقدار القسط المستحقّ ومبلغ التعويض ، وهو التزام واجب من وقت إبرام العقد إلى نهايته ، وبالتالي فإنّ إخلاله بهذا الالتزام الذي يقع على أهمّ عنصر من عناصر العقد يجعل العقد مختلاً مما يؤدي إلى بطلانه أو سقوط حقّ المؤمن له في الضمان.

وسنعالج في مطالب هذا المبحث أهمّ الجزاءات المترتبة عن عدم الإخطار سواءً بالظروف المستجدة أو وقوع الخطر :

- المطلب الأوّل : بطلان العقد.
- المطلب الثاني : سقوط الضمان.

#### المطلب الأوّل : بطلان العقد :

يعتبر الخطر محلاً للعقد ومحلاً لالتزام كلا الطرفين ، فالمؤمن له يسعى إلى طلب الأمان لاجتناب حدث يتوقّع حدوثه ، ويلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين متى تحقّق الخطر ، فالخطر إذن هو هدف عقد التأمين بالنسبة لطرفيه ، ويبقى التزام المؤمن له بإحاطة المؤمن بهذا الخطر

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1319.

أمراً غاية في الأهمية ، إذ يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال العقد ، إذا قدم المؤمن له ولو بحسن نية بيانات غير صحيحة ، أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالخطر ، بحيث لو كان يعلمها وقت التعاقد لما أقدم على قبول تغطيته ، ويستند حق المؤمن في طلب إبطال العقد بسبب هذا الإغفال إلى عدم تناسب القسط مع حقيقة الخطر ودرجة جسامته .  
 درءاً للنتيجة غير العادلة التي تساوي بين المؤمن له سيئ النية الذي يعمد إلى الإخلال بالتزامه والمؤمن له حسن النية ، فإن العدالة تستوجب الاحتفاظ بهذا الجزاء لسَيِّئ النية ، مع الاكتفاء للمؤمن له حسن النية بالتعويض المتمثل في زيادة القسط أو تخفيض التعويض .

### الفرع الأول : حالة المؤمن له حسن النية :

يعتبر مبدأ حسن النية من أهمّ المبادئ القانونية والدعائم الأساسية التي تقوم عليها كلّ العقود حسب نصّ المادة 107 من القانون المدني الجزائري : " يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه ، وبحسن نية " ، وعقد التأمين من العقود التي تستوجب توافر هذا المبدأ بين أطرافه ، إذ يلتزم المتعاقدان بتوافر حسن النية في عملية ما قبل التعاقد وأثناءها وفي فترة سريان العقد بعيداً عن الغش والتدليس ، فعلى كافة أطرافه الإدلاء بكلّ البيانات بطريقة سليمة وصحيحة ، فإذا لم يتمكن المؤمن من أخذ فكرة حقيقية عن الخطر بسبب عدم إدلاء المؤمن له وقت التعاقد بالبيانات التي تعطي فكرة كاملة عن مدى الخطر ، ولم يكن ذلك بسوء نية منه ، فيكون للمؤمن الحق في طلب زيادة القسط بحيث يتناسب مع جسامته الخطر، ولكن إذا لم يتبين المؤمن هذه الحقيقة إلاّ بعد تحقّق الخطر ، كان له أن يخفض من قيمة التعويض المستحق إلى الحدّ الذي يتناسب مع القسط المدفوع .

أ- زيادة قسط التأمين : يعتبر المؤمن له حسن النية إذا عجز المؤمن عن إثبات سوء نيته ، حالة ما إذا تخلف عن الإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر دون قصد الغش ، أو أخطره ولكنه كتم أمراً أو قدم بياناً غير صحيح بحيث ترتّب عليه تغيير في موضوع الخطر ، أو التقليل من أهميته ، ولكن حسن النية لا ينفي عن المؤمن له الجزاء ، وإن كان هذا الجزاء أخفّ من الذي يتعرّض له حالة سوء النية ، فإن كانت البيانات التي سكت عنها المؤمن له أو أغفلها وقت إبرام العقد ، أو أثناء سريانه من شأنها زيادة جسامته الخطر ، فإنّ للمؤمن طلب زيادة

القسط حتى يتناسب مع درجة الخطر المؤمن منه ، إذ يفترض عند تحديد قسط التأمين أن يعلم المؤمن بكل البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه ، حتى يحدّد على ضوءه قيمة القسط الواجب الدفع ، فأغفال المؤمن له بعض هذه البيانات ، كسكوته عن بيان يعطي الخطر نطاقاً أقلّ من نطاقه الفعلي بما يربّب عدم توازن القسط مع درجة الخطر الحقيقية ، ولم يتمّ الدليل على سوء نيته، فإنّه ليس من العدل إبطال العقد ، كون ذلك قد يضرّ مصالحه ، فللمؤمن في هذه الحالة طلب زيادة القسط ، حتى يتناسب مع جسامه الخطر وذلك في حالة ما إذا انكشفت الحقيقة قبل تحقّق الخطر المؤمن منه ، ويعتبر ذلك تعديلاً للعقد ، وهو ما نصّت عليه المادة 109 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " إذا أخلّ المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 فقرة 1 و3 أعلاه ، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط " ، وذلك حفاظاً على قاعدة النسبية في مجال التأمينات مثاله : « إذا كان المؤمن له ملزماً بالإخطار عن وثائق التأمين المستجدة ، ولم يعقد وثيقة جديدة ولكنه أجرى تعديلاً في وثيقة قديمة عن طريق ملحق لها ، فإنّ عدم الإخطار عن هذا الملحق أقلّ أهمية من عدم الإخطار عن وثيقة جديدة »<sup>1</sup>.

إذا قبل المؤمن له هذه الزيادة فليس للمؤمن سبب في إبطال العقد ما دامت الزيادة قد أعادت توازن عقد التأمين ، وما دام المؤمن له حسن النية ، كما أنّ المؤمن له في هذه الحالة يجد نفسه مضطراً لقبول الزيادة ، فإذا تحقّق الخطر في هذه الفترة فلن يستفيد المؤمن له من التعويض الكامل ، إلاّ بنسبة ما كان قد دفعه من أقساط ، ممّا يجعله يقبل دفع هذه الزيادة ، حتى يكون الخطر مغطى تغطية كاملة ، ويحظى بالتعويض الكامل إذا تحقّق الخطر.

ب- خفض مبلغ التأمين : التعويض هو حقّ للمؤمن له متى تحقّق الخطر المؤمن منه ، ويفترض أن يوجد تناسب بين مبلغ التعويض ومدى جسامه الخطر ، والمؤمن له هو الذي يكون من شأنه إعطاء كلّ البيانات التي تحدّد درجة الخطر مسبقاً ، وبالتالي مدى احتمال تحقّقه ، فإذا أغفل المؤمن له بيانات خاصة بالخطر أو بتفاقمه عن حسن نية ، وانكشف ذلك بعد تحقّق الخطر ، ففي هذه الحالة يكون الخطر قد تحقّق والعقد قائم ، وبالتالي التزام المؤمن

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1281 ، بالهامش.

بالتعويض أصبح واجب الأداء ، إلا أن حالة إخلال المؤمن له حسن النية توجب تخفيض مبلغ التعويض بمقدار الفرق بين الأقساط التي دفعها والأقساط التي كان يجب أن يدفعها ، وفقاً للبيانات الصحيحة الكاملة المتعلقة بالخطر المؤمن منه ، وهذا حسب ما جاء في المادة 109 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " ... وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلاً " .

### الفرع الثاني : حالة المؤمن له سيئ النية :

يفترض في كل العقود حسن النية ، وعقد التأمين من العقود التي تتميز بخاصية توافر هذا المبدأ ، غير أنه من الواضح أن الإدلاء ببيانات غير صحيحة أو التصريح بمعلومات كاذبة عن غش وتدليس من المؤمن له ، متى كان من شأنها تغيير موضوع الخطر إما بزيادة درجة احتمال وقوعه أو بزيادة النتائج المترتبة عنه ، أو التقليل من أهميته بسوء نية ، ونقصد بسوء نية المؤمن له تعمده الكتمان أو إعطاء بياناً كاذباً مع علمه بأهميته في اعتبار المؤمن لتكوين فكرة صحيحة عن الخطر ، وتقدير ما يناسبه من قسط سواء عند إبرام العقد أو ما يُستجد من ظروف أثناء سريانه ، وعلى المؤمن في هذه الحالة إثبات سوء نية المؤمن له ، ويجوز له ذلك بكل الطرق ، فالتصريح بالبيانات والمستجدات المتعلقة بالخطر المؤمن منه أمر مهم لإعطائه حجمه الحقيقي ، فالخطر هو ركيزة حسابات المؤمن ، ذلك أن ما يهمله هو تحمّل تبعه خطر محدد النطاق ، وبالتالي فتعمد المؤمن له الكذب في الإدلاء بالبيانات المؤثرة في تقييم المؤمن للخطر ، وتقديره القسط يجعل العقد باطلاً ، إذ ما يهمل طرفي العقد هو توافق نطاق الخطر مع القسط محلّ التزام المؤمن له ، ومبلغ التأمين محلّ التزام المؤمن ، فالتزامات الطرفين وحقوقهما إنما تتحدد نسبياً مع هذا الخطر ، وفي حدود نطاقه الذي يحكم نطاق العقد ، « هذا الجزء الرادع تبريره أن عقد التأمين يقتضي أن يكون المؤمن له حسن النية في الإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر ، ذلك أن هذه البيانات هي الوسيلة التي بمقتضاها يقوم المؤمن بتقدير عبء الخطر الذي يتحمّله ، وبالتالي تقدير قيمة الأقساط اللازمة لتغطيته »<sup>1</sup> ،

<sup>1</sup> - إبراهيم أبو النحا : المرجع السابق ، ص 227 .

وقد نصّت على هذا الجزاء المادة 109 فقرة 02 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : "... غير أنّه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنّه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين وعند تفاقم الخطر " ، والمادة 110 من نفس الأمر : "يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له " .

ما يستفاد من هذا أنّ ما يبطل عقد التأمين هو تلاعب المؤمن له بالبيانات المتعلقة بالخطر محل العقد ، عن سوء نية حتّى يخفض من قيمة الأقساط الواجبة الدفع إذ هو صورّ الخطر على غير حقيقته ، أو أقلّ حسامة ، ولا يؤدي الكتمان إلى إبطال العقد إن لم يكن له أثر في تقدير الخطر ، « كسكوت المؤمن له مثلا عن تبيان درجة السفينة المؤمن عليها ، إذا كانت مقيدة في شركة تصنيف ، فالؤمن يمكنه معرفتها بالرجوع إلى سجلات الشركة »<sup>1</sup> .

يترتب على هذا البطلان زوال التزام المؤمن بتغطية الخطر المؤمن منه ، أو يدفع مبلغ التعويض ، ويلتزم المؤمن له بالرغم من بطلان العقد ، بدفع جميع الأقساط المستحقة إلى أن يتقرر البطلان ، وما دفعه يكون حقا خالصا للمؤمن ، لا يرده ، وما لم يدفعه وحل ميعاد استحقاقه يلتزم بدفعه ، « ... والبطلان هنا هو بطلان نسبي مقرر لمصلحة المؤمن فقط ، بحيث له الحق في إبطال العقد ، حتّى وإن كانت نية المؤمن له حسنة ، كما له إجازته إن صراحة أو ضمنا ، كقيامه مثلا بدفع مبلغ التعويض مع علمه بالسكوت »<sup>2</sup> ، مثال ذلك : يقع التأمين باطلا إذا لم يقم المؤمن له بالإعلان عن عمد بالتأمينات التي عقدها مع عدة مؤمنين على نفس الشيء بقصد جني ربح غير مشروع.

### المطلب الثاني : سقوط الضمان :

من الالتزامات الواقعة على المؤمن له وجوب إخطار المؤمن بوقوع الخطر كي يتخذ التدابير اللازمة لحصر نطاقه وذلك فور وقوعه ، إذ بتحقق الخطر يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التعويض عن المال المؤمن عليه ، أو تعويض الضرر الذي لحق المؤمن له ، فإذا ما تماطل

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 520.

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1279.

المؤمن له عن الإخطار سقط حقه في استحقاق التعويض ، وبالتالي يسقط التزام المؤمن بضمان الخطر.

### الفرع الأول : شروط السقوط :

حدّدت المادة 108 فقرة 07 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات مدّة الإخطار بسبعة أيام ، إذ ألزمت المؤمن له " أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه وخلال سبعة أيام على الأكثر بأيّ حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهّل عليه كلّ تحقيق يتعلّق بذلك وأن يقدم بيانا خاصاً بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر " .

فأوجبت هذه المادة أن يتمّ الإخطار بمجرد علم المؤمن له وخلال سبعة أيام من تاريخ علمه بوقوع الكارثة ، حتّى يتمكن المؤمن من مواجهة الخطر بالوسائل والتدابير اللازمة ، « ومن حيث الجزاء المترتب على الإخلال بهذا الالتزام يجب الرجوع إلى القواعد العامة التي تحدّد الجزاء في نطاق المسؤولية العقدية »<sup>1</sup> ، إذ أنّنا بصدد الإخلال بالتزام تعاقدية ، حيث يكون للمؤمن مطالبة المؤمن له بالتعويض عمّا أصابه من ضرر نتيجة هذا الإخلال ، إلاّ أن العمل قد جرى لدى شركات التأمين بأن تضع من بين الشروط التي تتضمنها شرطا يقضي بجزاء آخر هو سقوط حقّ المؤمن له في مبلغ التعويض ، « والسقوط عقوبة توقع على صاحب الحق لصالح المستفيد من هذا السقوط ، باعتبار أنّه نظام يؤدّي إلى فقد حقّ أو حرمان من حقّ على سبيل العقوبة نتيجة فعل إيجابي أو سلب من صاحب الحقّ »<sup>2</sup> ، إذ لا يحقّ للمؤمن له الحصول على مبلغ التأمين المتفق عليه عند وقوع الحادث جزاءً له عن عدم الإخطار ، ويسقط حقه في التعويض إذا أثبت المؤمن أن عدم الإخطار كان عن عمد بقصد منعه من الوقوف على أسباب تحقق الخطر في الوقت المناسب ، وإن كان السقوط جزاءً يُعمل به سواء كان المؤمن له حسن النية أو سيّئ النية ، وسواء أصاب المؤمن ضرر أم لم يصبه ضرر من جراء عدم الإخطار ، « وبما أنّه جزاء قاس بالنسبة للمؤمن له حسن النية ، فقد تنازلت شركات التأمين عن المطالبة بسقوط الحق إذا كان المؤمن له حسن النية وكان

<sup>1</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 245.

<sup>2</sup> - محمد شرعان : المرجع السابق ، ص 188.



إخلاله بالتزامه أمراً عن غير ذي بال ، كما لو تأخر بعض الوقت في إخطار المؤمن بوقوع الحادث دون أن يتعمد الإضرار به <sup>1</sup>.

ولا يؤثر السقوط على عقد التأمين في حد ذاته ، إذ يبقى العقد سارياً بالنسبة للماضي والمستقبل ، فتظل الأقساط التي يدفعها المؤمن له والأقساط المستحقة والتي لم تدفع بعد من حق المؤمن ، كما يظل المؤمن ملتزماً بضمان الأخطار المؤمن عليها فيما عدا الخطر الذي لم يتم الإعلان عن وقوعه بشكل صحيح ، فلا يزول بالتالي إلا حق المؤمن له في التعويض عن الخطر الذي لم يخطر به المؤمن ، وقد نصت على هذا الجزاء المادة 113 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " يترتب عن كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين ، ويقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن " .

لقد حددت هذه المادة النية التي يسقط وفقاً لها حق المؤمن له في الضمان وهو الذي يتعمد عدم الإخطار عن سوء نية ، فالسقوط جزاء عن غش المؤمن له وهو من العقوبات الخاصة بعقد التأمين ، وعبء إثبات هذا الغش والتلاعب يقع على المؤمن ، وحتى يكون شرط السقوط صحيحاً يجب توافر بعض الشروط لإعمال هذا الجزاء ، إذ يجب أن يتفق عليه الطرفان في وثيقة التأمين مسبقاً ، فيشترط المؤمن على المؤمن له بموجب اتفاق خاص في وثيقة التأمين بأنه في حالة إخلاله بالتزامه يسقط حقه في الضمان على أن يكون هذا الاتفاق واضحاً ومحددًا ، بحيث يتضح للمؤمن له الجزاء متى أخل بالتزامه ، ومتى ورد هذا الاتفاق الخاص في وثيقة التأمين واضحاً ومحددًا ، « فإنه يجب إعماله ولو كان المؤمن له حسن النية ، أو لم يلحق المؤمن أي ضرر » <sup>2</sup> ، فإذا ورد هذا الجزاء بارزاً في وثيقة التأمين فيجب أن يكون شرط السقوط وكذا الاتفاق الذي استوجب إعمال هذا الجزاء ظاهرين ضمن الشروط العامة المطبوعة لوثيقة التأمين.

بيّنت المادة 622 من القانون المدني الجزائري بعض شروط السقوط الباطلة :

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1331.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 1332.

1- الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو تقديم المستندات إذا تبين أن التأخر كان لعذر مقبول.

هذا الشرط يكون باطلاً إذا تبين أن ما منع المؤمن له عن الإخطار ظروف خارجة عن نطاقه ، فأبطلت المادة هذا السقوط منعاً للتعسف رغم وروده كاتفاق خاص في وثيقة التأمين ، فهو شرط صحيح في ذاته ويوقع على المؤمن له متى أخلّ بالتزامه ، ولكن إذا تأخر المؤمن له عن تنفيذ التزامه لعذر مقبول ، فإن الشرط يصبح في هذه الحالة تعسفياً وبالتالي يكون باطلاً ولا يسقط حق المؤمن له في التعويض ، « فإذا اشترط المؤمن في التأمين من المسؤولية مثلاً : أن يقوم بنفسه بإدارة دعوى المسؤولية التي تقام على المؤمن له ، وأن يرسل هذا الأخير جميع الأوراق والمستندات الخاصة بهذه الدعوى ، فإن هذا الشرط يكون صحيحاً ، ويكون جزاء الإخلال به تعويض الضرر الذي ينجم عنه ، وسقوط حق المؤمن له بالضمان<sup>1</sup> ، أما إذا تأخر عن تقديم المستندات لعذر مقبول كان شرط السقوط باطلاً للتعسف ، ولكن يجوز للمؤمن إذا أثبت أن ضرراً لحقه من جراء هذا التأخير أن يرجع بالتعويض على المؤمن له.

يقع السقوط صحيحاً إذا أخلّ المؤمن له بالتزامه بالإخطار دون عذر مقبول ، ويكون سقوط الحق مقصوراً على الحادث الذي أخلّ فيه بالتزامه ، دون غيره من الحوادث التي سبقته أو تلتها ، كما أن السقوط لا يؤدي إلى زوال العقد كما في البطلان ، إذ يبقى المؤمن له ملتزماً بدفع الأقساط ، والمؤمن بضمان الأخطار الأخرى عدا الذي لم يخطر به.

### الفرع الثاني : طرق توقي المؤمن له السقوط :

إذا أخلّ المؤمن له بالإخطار وسقط حقه في الضمان ، فله اللجوء إلى بعض الوسائل لتوقي خطر السقوط وضمان حقه في الحصول على مبلغ التأمين ، وتمثل هذه الوسائل في :

أ- الدفع بالقوة القاهرة : إذا أثبت أن إخلاله بالتزامه كان نتيجة قوة القاهرة كتعطيل وسائل الاتصال مثلاً على سطح السفينة ، « والمؤمن له لا يستطيع الاحتجاج بالقوة القاهرة إلا في

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1335.

المدّة التي تدوم فيها، فإذا زالت وجب عليه القيام بالتزامه فيخطر المؤمن مثلاً بوقوع الحادث في الميعاد المحدد الذي يتأخّر بدء سريانه إلى ما بعد زوال القوة القاهرة»<sup>1</sup>.

فإذا أثبت المؤمن له أن القوة القاهرة هي سبب هذا الإخلال فإنه يضمن حصوله على حقه في مبلغ التأمين وبالتالي عدم ضياع حقه في الضمان.

ب- إذا تنازل المؤمن عن المطالبة بالسقوط : إذا أثبت المؤمن له أن المؤمن قد تنازل عن التمسك بشرط السقوط ، فإن هذا الإثبات يقيه من سقوط حقه في مبلغ التأمين ، وقد يكون هذا التنازل صريحاً أو ضمناً ، شريطة أن يكون واضحاً وليس به لبس أو غموض ، « فلا يعتبر نزولاً أن يبقى المؤمن محتفظاً بحقه في التمسك بسقوط حق المؤمن له في الضمان»<sup>2</sup> ، ويظهر هذا التنازل حالة ما إذا شارك المؤمن مثلاً في تعيين خبير لتقدير الخسائر وهو تنازل ضمني.

ج- الدفع بتدارك الخطأ : يستطيع المؤمن له توقي السقوط إذا استطاع إصلاح ما نشأ عن إخلاله بالتزامه وذلك بتدارك خطئه في تأخّره عن الإخطار ، قبل أن يتمسك به المؤمن ، على أن يكون هذا الخطأ قابلاً للتصليح فعلاً ، إذ لا يكون قابلاً للتصليح إذا كان تنفيذ الالتزام مثلاً واجباً في ميعاد محدد وانقضى هذا الميعاد ، بحيث لم تعد هنالك فرصة لإصلاح الخطأ ، « ولكن قد يكون الخطأ قابلاً للإصلاح والتدارك إذا قدّم المؤمن له بياناً كاذباً مبالغاً فيه عمداً ، عن الأضرار التي نجمت عن الحادث المؤمن منه ، ثمّ بادر من تلقاء نفسه ، وقبل أن يتمسك المؤمن بهذا الكذب بتقديم بيان صحيح عن هذه الأضرار وقيمتها»<sup>3</sup> ، في هذه الحالة يكون المؤمن له قد تدارك خطأه وصحّحه ، وبالتالي يقع عنه سقوط حقه في الحصول على مبلغ التأمين ، « وهي عقوبة مدنية وليست جنائية عامة لا يحوها ندم الجاني بعد أن استحقها»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1338.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 1339.

<sup>3</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 227.

<sup>4</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1339.

لا يحتج المؤمن بسقوط الحق على المؤمن له وحده بل أيضاً على المستفيد من التأمين، « وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بذلك أيضاً لمصلحة الدائن إذا كان له حق رهن أو حق امتياز على الشيء المؤمن عليه ، فانتقل حقه بعد وقوع الحادث إلى مبلغ التأمين ، وكان المؤمن لا يستطيع أن يحتج بسقوط حق المؤمن له على المضرور ، والدائن المرتهن صاحب حق الامتياز ورجع هؤلاء عليه بمبلغ التأمين ، فإنه يرجع بدوره على المؤمن له ، فهو منه بالنسبة إليهم بمثابة الكفيل وفي عنه دينه ، فيرجع عليه بما وفّاه من دينه »<sup>1</sup>.

### ➤ خلاصة الباب الأول :

خلاصة ما سبق أن على عاتق المؤمن له التزامات متعددة تبدأ أساساً بالتزام تقديم معلومات صحيحة عن الشيء المؤمن عليه ، ودفع القسط والقيام بإبلاغ المؤمن حصول الخطر والعمل على تخفيض آثاره متى وقع ، وأهمية الامتثال لهذه الالتزامات توقعه في الجزاء متى أخلّ بها ، أخذاً بالقواعد العامة التي تحكم العقود الملزمة لجانبين وكذا عقود المعاوضة ، إضافة إلى جزاءات ردعية خاصة بعقد التأمين كالوقف والسقوط ، والهدف من وجوب احترام هذه الالتزامات وعدم مخالفتها هو إلزام المؤمن له بالحفاظ على الشيء المؤمن عليه من الخطر وعدم إهماله اعتماداً على العقد الذي أبرمه.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1340.



# الباب الثاني

تنفيذ الالتزام من قبل

المؤمن



إنّ الالتزام بإعلان الخطر هو الأساس الذي يقوم عليه العقد ويمتدّ حتى تمام تنفيذه ، وهدف هذا الالتزام هو جعل المؤمن على علم دائم بحقيقة الخطر منذ طلب المؤمن له التأمين ويستمرّ طيلة سريان العقد وإلى وقت انقضائه ، فالمؤمن به يمكنه من تقدير الشيء المؤمن عليه ، وتقدير قيمة القسط ومبلغ التعويض وتحديد مدى إمكانية تغطيته ، إذ أنّ السفن غالباً ما تؤمن بأحجامها وملحقاتها وحمولتها ما يجعل المؤمن يسعى إلى جمع كل ما يهّمه من المعلومات لتقدير الخطر ، وتقييم الشيء المؤمن عليه واللجوء إن لزم الأمر إلى شركات إعادة التأمين أو التأمين المشترك للتعاون في تغطية الخطر ، كما يقع على المؤمن التزام آخر لضمان المؤمن له ضدّ رجوع الغير عليه بسبب الأخطار التي قد تلحقه نتيجة خطأ يرتكبه قبله ، ممّا يسبّب له ضرراً يوجب مسؤوليته ، وهو التزام لجبر الضرر الذي لحق المؤمن له نتيجة التزامه بدفع التعويض للمضرور.

يخضع التعويض في تسويته أو دفعه « لطريقتين : إجراء عادي يتمثل في دعوى الخسارة أين يُدفع التعويض حسب قيمة الشيء المؤمن عليه وما لحقه من خسائر ، والإجراء الثاني هو إجراء استثنائي لا يوجد إلاّ في التأمين البحري وهو التخلّي»<sup>1</sup>.

يقوم التزام المؤمن متى وافق على تغطية الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد ، ويصبح واجب التنفيذ حالة تحقّق الخطر المؤمن منه وذلك بعد تحصيله على كلّ البيانات التي تهّمه بشأن السفينة المؤمن عليها ومخالفته لذلك توقعه في الجزاء.

وستناول تحليل هذا الباب من خلال فصلين :

- الفصل الأوّل : التزام المؤمن.

- الفصل الثاني : تقدير التعويض.

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 719.

## الفصل الأول

### التزام المؤمن بدفع التعويض

« المؤمن في عقد التأمين هو الطرف الأول والذي يتعهد بدفع مبلغ التأمين أو قيمة التعويض على الخسائر المادية المحققة ، مقابل حصوله على قسط التأمين الوحيد أو مجموعة الأقساط والتي تدفع في شكل منتظم ، وتقل في مجموعها عن مبلغ التأمين المقرر<sup>1</sup> ، وغالبا ما يكون شركة تأمين ، تتخذ صفة شركة مساهمة ، وقد نصت المادة 215 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات على نوع هذه الشركات : " تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتيين :

- شركة ذات أسهم.

- شركة ذات شكل تعاضدي ."

ففي هذه الحالة يتم التعاقد بين شركة تأمين وعملاء وهم المؤمن لهم ، لذا فإنه غالبا ما يتم عن طريق وسيط قد تتسع السلطات المخولة له أو تضيق تبعاً لما إذا كان وكيلاً مفوضاً أو مندوباً ذا توكيل عام ، أو سمساراً غير مفوض ، حسب نص المادة 252 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات والتي تنص : " يعدُّ وسطاء التأمين في مفهوم هذا الأمر الوكيل العام للتأمين وسمسار التأمين " ، وحددت المواد من 253 إلى 262 من نفس الأمر صفتهم. إن ضمان المؤمن في التأمين البحري يكون تأميناً على الأشياء والمسؤولية ذلك أن الأضرار التي تصيب المؤمن له قد تتمثل في قيمة الخسائر المادية التي تلحق السفينة ، وقد تتمثل في قيمة التعويض الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للغير ، فأهمّ التزام يقع على المؤمن هو دفع مبلغ التعويض ، وهذا راجع لكونه تأمين على الأضرار التي تلحق المؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه. وستناول من خلال هذا الفصل تحديد هذا الالتزام كما يلي :

- المبحث الأول : أداء المؤمن.

- المبحث الثاني : الالتزام بحماية حق المؤمن له في التعويض.

<sup>1</sup> - مختار محمود الهانسي : المرجع السابق ، ص 76.

## المبحث الأول

### أداء المؤمن

أداء المؤمن هو مبلغ مالي موجه لتغطية الخطر الذي أراد المؤمن له ضمانه ، فهو مقابل القسط الذي يدفعه له ، وتعرض خلال هذا المبحث لمفهوم التعويض ومراحل تطوره في مطلب أول ، ونبين ميعاد حلول هذا الالتزام في مطلب ثاني.

### المطلب الأول : مبلغ التعويض :

هو محل التزام المؤمن ، حيث يلتزم هذا الأخير بدفع مبلغ مالي للمؤمن له متى تحقق الخطر المؤمن منه ، وذلك حسب نص المادة 117 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات التي تنص على أنه : " يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين " ، ويخضع هذا المبلغ لعمليات حسابية ورياضية تسمح بتقييم الشيء المراد التأمين عليه تقييماً عادلاً ، فالمؤمن لا يلتزم بالتعويض حالة تجاوز الضرر لقيمة الشيء المؤمن عليه ، والمتفق عليها ، ويتوقف تحديد هذا المبلغ على ثلاث عوامل هي : مبلغ التأمين المتفق عليه في العقد ، ومقدار الضرر الذي يلحق المؤمن له ، وقيمة الشيء المؤمن عليه.

وهذا ما سنفصله فيما يأتي لاحقاً ، أما مضمون هذا المطلب فسوف نركز فيه على التطور التاريخي الذي خضع له تقدير التعويض وكذا تحديد المفهوم القانوني للتعويض.

### الفرع الأول : التطور التاريخي للتعويض :

« لقد كانت نشأة عقد التأمين وقيامه على المضاربة والتجربة دافعاً إلى إبراز الموقف الذي كان عليه المؤمن ، ضعيفاً في حاجة إلى حماية تمنحه قدرأً من الطمأنينة والأمان ، وتحفظ له قدرأً من الحقوق إزاء التزامه بتحمل تبعه خطر لم يكن يستطيع الوقوف عليه إلا



عن طريق المؤمن له <sup>1</sup> ، ففكرة تحويل الخطر إلى آخر نشأت منذ زمن بعيد ، وأول بداياتها كانت من خلال نظامي القرض البحري والمساهمة في الخسائر المشتركة ، إذ كانت العلاقة آنذاك محصورة بين صاحب السفينة والمقرض - في القرض البحري - وكان يمارسها التجار، فكانت العملية تقوم أساساً على ضربات الحظ والمغامرة ، إذ يدفع المقرض لصاحب السفينة مبلغاً مالياً لضمان الرحلة دون حصوله على قسط مسبق ، فإذا نجحت الرحلة استرجع ماله مع فائدة متفق عليها ، وإذا لم تنجح خسر المبلغ المدفوع ، فنلاحظ من خلال ذلك أن مبلغ القرض - التعويض - كان مجرد دعم معنوي للمؤمن له ليخوض غمار الرحلة البحرية ولتحريك تجارته ، فإذا نجحت رحلته يرجع للمؤمن ماله وبزيادة الفائدة وكأنتها قسط لاحق ، وإذا فشلت الرحلة خسر المؤمن - المقرض - ماله دون أن يكون قد حصل على مقابل له ، أي القسط الذي يعتبر من أهم عناصر عقد التأمين حالياً ، وكذا ما يخص نظام المساهمة في الخسائر المشتركة التي جعلت كل من ساهم فيها لإنقاذ السفينة ملزم بتعويض صاحب البضاعة كل حسب نسبة استفادته من سلامة الرحلة.

تغير هذا المفهوم بتطور الحياة الاقتصادية واتساع الملاحة البحرية وظهور السفن العملاقة ، بحيث لم تعد العملية التأمينية تتوقف عند فكرة القرض البحري أو الرمي في البحر، بل تطور العمل ببروز فكري التعاون والتبادل وعمليات التعويض للخسائر من أضرار البحر بتطور أسلوب العمل التأميني من مجرد عمليات مقامرة ومراهنة إلى عمليات حسابية تقوم أساساً على توزيع المخاطر.

أصبحت الخسارة المشتركة من بين المخاطر التي يضمّنها المؤمن ، كما جاء في المادة 101 فقرة 01 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات إذ نصت : " يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغنة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد ، كما يغطي : أ - الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين " ، ونظراً لأن هذه الخسارة قصد منها الصالح العام ، فمن

<sup>1</sup> - محمد شرعان : المرجع السابق ، ص 17.

المنطقي أن يتحملها كل عناصر المخاطرة ، على أن تكون مقبولة ومعقولة ، « ويقع على مالك السفينة مسؤولية إجراء عملية التسويات الخاصة بهذه الخسارة ، من خلال المهتمين بذلك مع تحمل ما يستحق من مصروفات عليها ، ويلتزم المؤمن بدفع نصيب المؤمن له دون الإخلال بمبدأ التعويض<sup>1</sup> . كما أن العملية التأمينية لم تعد حكراً على الأفراد ، « بل تحوّل المؤمن من أشخاص عاديين إلى شركات كبيرة عادة ما تتخذ شكل شركة مساهمة وهي أكثر صور المؤمن انتشاراً وأنسبها لعملية التأمين ، بحيث أن طبيعة تكوينها الرأسمالي يساعدها على الاستمرارية والتوسع والبقاء والمنافسة<sup>2</sup> ، إذ يوجد ارتباط أساسي وقوي بينها وبين المساهمين ، كما تضمن حماية المؤمن لهم وذلك بدفع التعويضات اللازمة عند وقوع الخطر لكبر رأسمالها ، ولضمها عدداً كبيراً من المستفيدين وضماتها الشامل لكلّ المخاطر ما يجعلها تعزز مركزها المالي وبالتالي دفع التعويضات المستحقة في أوقاتها ، كما أن ما يدعم بقاء هذه الشركات هو خضوعها لإشراف الدولة ورقابتها كما بيّنت ذلك المواد 209 و 214 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، وضرورة وجود حدّ أدنى لرأسمالها ، حسب المادة 216 من نفس الأمر التي تقضي بأنه : " دون الإخلال بالأحكام القانونية المعمول بها في مجال الشركات ، يحدّد الحدّ الأدنى للرأسمال الاجتماعي أو أموال التأسيس المطلوبة لإنشاء شركات التأمين أو إعادة التأمين حسب نوعية وعدد فروع التأمين التي طلب من أجلها الاعتماد " .

إنّ هدف هذه الشركات وسعيها للربح وتعزيز مركزها المالي جعلها تضمن الاستمرارية في ضمان الأخطار البحرية ، دون غبن واستغلال للمؤمن له نظراً لتطبيقها نظرية الأعداد الكبيرة ، وهناك عدّة أسس فنية يقوم عليها التأمين لتحديد مبلغ التعويض إضافة إلى المبادئ والأسس القانونية التي تقوم عليها كلّ العقود .

أصبح المؤمن حالياً على اطلاع كبير بمسببات الخطر واحتمال وقوعه ، بخلاف ما كان عليه سابقاً إذ كان يكتفي بما يقدمه له المؤمن له ، وبالتالي لا يستطيع تقدير جسامته ،

<sup>1</sup> - مختار محمود المانسي : المرجع السابق ، ص 167 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 79 .



« هذا إلى جانب أن شركات التأمين بما لديها من خبرة في المجالات المختلفة لعمليات التأمين وإعادة إعادته تمكّنت من وضع السياسات التأمينية السليمة التي ساعدتها في عمليات القبول التأميني ، وبالتالي تخفيف حجم الخسائر<sup>1</sup> ، كما أن المؤمن أصبح يلجأ إلى شركات إعادة التأمين أو التأمين المشترك مع شركات أخرى لضمان الخسائر ، وبالتالي دفع مبلغ التعويض المستحقّ للمؤمن لهم متى تحقق الخطر ، إذ لم يعد مقتصرًا على المؤمن فحسب ، وتلجأ شركات التأمين إلى هذا الإجراء غالباً في حالة التأمين على السفن ، وقد استحدثت شركات التأمين الكبرى خاصة في مجال الملاحة البحرية أقساماً متخصصة للدراسات التأمينية الملائمة والتي تضمّ عدداً من المتخصصين والمهتمين بالعمليات التأمينية لتغطية الحاجات التأمينية لهذه الشركات .

#### الفرع الثاني : تحديد المفهوم القانوني للتعويض :

يلتزم المؤمن بالتزام وحيد هو دفع مبلغ التعويض متى تحقق الخطر وفقاً للشروط المنصوص عليها في العقد وفقاً لما جاء في المادة 117 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات والتي تقضي بأنه : " يتعيّن على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدّد ، في الشروط العامة لعقد التأمين " ، وهو دين احتمالي يقوم في ذمة المؤمن يتعهد بدفعه للمؤمن له عند تحقّق الخطر مقابل التزام هذا الأخير بدفع القسط ، والذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمبلغ التأمين ، فكلّما زاد مبلغ التأمين زاد مبلغ القسط وهو ما يُستفاد من نصّ المادة 133 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " يلزم المؤمن بضمان كلّ حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدّة العقد ، غير أن المؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث " .

« ويتمثّل هذا الأداء في مبلغ نقدي يقدّمه المؤمن للمؤمن له بقيمة الضرر الذي لحقه حتّى وإن تعهدت الشركة بإصلاح الضرر عيناً ، إذ أنّها تستخدم في ذلك عمالها أو مقاولين نظير مبلغ نقدي<sup>2</sup> ، ويتحدّد هذا المبلغ بقيمة الضرر ، الذي يلحق المؤمن له دون

<sup>1</sup> - مختار محمود الهانسي : المرجع السابق ، ص 62 .

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1149 .

أن يجاوز ذلك حتى لا يكون طريقاً للإثراء ، فيحصل المؤمن له على تعويض أكثر من قيمة الخسارة الفعلية والمحقة نتيجة وقوع الخطر ، فمبلغ التأمين يخضع لمبدأ أساسي هو مبدأ التعويض وهذا طبقاً لما جاءت به المادة 623 من القانون المدني الجزائري : " لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين ."

التأمين البحري ذو جانبين : تأمين أشياء وتأمين مسؤولية ، فأداء المؤمن في تأمين الأشياء يتحدد بقيمة الضرر الناشئ عن تحقق الخطر المؤمن منه ، أو بمقدار المبلغ المتفق عليه في العقد حسب نص المادة 105 من الأمر 07/95 والتي نصت على أنه : " يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين ، القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه... " ، ووضّحت الفقرة الثانية من نفس المادة ذلك : " عندما يتّضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين كما هي معرفة سابقاً لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة " ، فقيمة الضرر هي التي تحدّد مبلغ التأمين بحيث يجب ألا يزيد عن قيمة الضرر الناتج عن تحقق الخطر ، حتى وإن كان قد اتفق عليه في العقد « فما يدفعه المؤمن للمؤمن له يتحدّد بأقلّ القيمتين : قيمة الضرر ومبلغ التأمين ، فإذا قلت قيمة الضرر الفعلي عن قيمة مبلغ التأمين المتفق عليه ، فإن المؤمن له لا يستحقّ إلا قيمة هذا الضرر ، أمّا إذا زادت قيمة الضرر فإن المؤمن لا يلتزم إلا بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه »<sup>1</sup>.

« وإذا كان المؤمن له قد أبرم عدّة عقود تأمين على المال نفسه وكان مجموع مبالغ التأمين المتفق عليها في العقود التي أبرمها المؤمن له مع عدّة مؤمنين تزيد على قيمة الضرر ، فإنّه لا يجوز للمؤمن له الحصول على أكثر من قيمة الضرر ، وفي مثل هذه الحالة يستوفي قيمة الضرر من العقد الذي أبرمه أولاً فإذا لم يكفي يوزّع الباقي على جميع المؤمنين الآخرين بنسبة مبالغ التأمين المتفق عليها في عقود التأمين الأخرى »<sup>2</sup> ، وهو ما يُستفاد من نصّ المادة 107 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " إذا تعدّدت التأمينات المكتتبه دون أيّ غشّ

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 155.

<sup>2</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 276.

لضمان مبلغ إجمالي يفوق القيمة القابلة للتأمين لنفس الشيء المؤمن عليه ، لا تصحّ إلا إذا قام المؤمن له بإعلام المؤمن بذلك. يحدث كل تأمين آثاره حسب نسبة المبلغ الذي ينطبق عليه في حدود القيمة القابلة لتأمين الشيء المؤمن عليه " ، كما يتعهد المؤمن في التأمين من المسؤولية بحماية المؤمن له من الأضرار التي تلحقه بسبب مسؤوليته قبل الغير ، ويتمثل التعويض في هذه الحالة إلى جانب ما يدفعه المؤمن من نقود في القيام بعمل ، وذلك بأن يتدخل في الدعوى التي يرفعها المضرور ضدّ المؤمن له ، والدفاع عنه ، « وهو التزام إضافي، فالشركة في جميع الأحوال تتعهد بدفع مبلغ من النقود»<sup>1</sup> ، كما يتمثل في المصروفات التي يتكبّدها لدفع المسؤولية عنه إذا لم يتمكّن من الرجوع بهذه المصروفات على الغير مدعي المسؤولية إذ بيّنت المادة 132 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ذلك بالنصّ التالي : "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه ". أصبح مبلغ التأمين يتحدّد حالياً وفقاً لعمليات إحصائية وحسابية يقوم بها المؤمن بعد إجراء دراسات معمّقة ، ساعدته في تقدير الخطر وتحديد مدى جسامته ، وقد سهّلت هذه العمليات على المؤمن حساب المبلغ المستحق عن الخطر الواقع بصفة بسيطة.

### المطلب الثاني : ميعاد حلول الالتزام :

يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بوقوع الخطر المؤمن منه بمجرد اطلاعه عليه وخلال سبعة أيام كما بيّنت ذلك المادة 108 فقرة 07 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ، وأن يُخطره بكلّ البيانات التي تسمح له بالتأكّد من وقوع الخطر وتحديد مدى جسامته ، وباطّلاع المؤمن على هذه البيانات واطمئنانه لها يصبح التزامه بدفع مبلغ التأمين واجباً ، فحلول التزامه يكون بتحقيق الخطر المؤمن منه في الزمان والمكان المحدّدين في عقد التأمين.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1149.

الفرع الأول : تحقق الخطر :

الخطر هو محل عقد التأمين وانعدامه يجعل العقد باطلاً ، فالتزام المؤمن يصبح واجب الأداء متى تحقق الخطر المؤمن منه ، « وإن كان عقد التأمين لا يقوم بمجرد وجود الخطر ، إذ لا بدّ من تعرّض القيم المضمونة للأخطار المؤمن ضدها ، فلا يكفي إمكانية الخوف من عاصفة لصحة التأمين بل يجب أن تعرّض السفينة لهذه الآثار »<sup>1</sup> ، وقد بيّنت المادة 117 المشار إليها من الأمر 07/95 ذلك ، وهناك حالات ينعدم فيها التعرّض للأخطار إمّا لعدم تمكّن القيام بالرحلة المؤمن عليها أو أنّ الرحلة لم تبدأ إلاّ بعد انقضاء الأجل المحدّد لبدءها ، وهناك حالة أخرى وهي حالة تحقق الخطر أو استبعاد تحققه قبل انعقاد التأمين .

أ- عدم قيام الرحلة : يقوم التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين متى تحقق الخطر المؤمن منه ، وهذا يعني أنّ الرحلة المؤمن عليها تكون قد بدأت في الأجل المحدّد لانطلاق السفينة ، وبالتالي عدم القيام بالرحلة يعني عدم تعرّض السفينة للخطر المؤمن منه ، وفقاً لما نصّت عليه المادة 99 من الأمر 07/95 ، إذ بيّنت أنّ العقد يصبح غير منتج لآثاره ، « فيكون العقد في هذه الحالة صحيح لأنّ الشيء المؤمن عليه موجود وتعرّضه للخطر ممكن وبإلغاء الرحلة يكون العقد مفسوخاً ، أي غير منتج لأيّ أثر »<sup>2</sup> ، ولم ينصّ المشرّع على البطلان كون العقد كان صحيحاً بتوافر كل أركانه وإنّما الخلل كان في التنفيذ .

ب- عدم تعرّض الأشياء المؤمن عليها للخطر : يكون ذلك حالة انقضاء المدّة المحدّدة والمتفق عليها لبدأ سريان العقد دون تعرّض السفينة للأخطار ، وعدم التعرّض للخطر يجعل « العقد مفسوخاً بأثر رجعي لتحقيق الشرط الفاسخ »<sup>3</sup> ، وذلك لعدم تعرّض الأشياء المؤمن عليها للخطر في المدّة المتفق عليها ، وقد نصّت المادة 99 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات على أنّه : " لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد ، ومن التاريخ المحدّد لبدء أثر الأخطار إلاّ إذا وقع الاتفاق على أجل جديد " .

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

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 263 .

<sup>3</sup> - المرجع نفسه ، ص 264 .

حددت المادة هذه المدة بشهرين ، فإذا لم تحدث الأخطار خلال هذه المدة فإن العقد لا يُنتج آثاره وبالتالي يستردّ المؤمن له الأقساط المدفوعة ، وهذا ما يمكن أن نستشفه من المادة 207 من القانون المدني الجزائري : " يزول الالتزام إذا تحقّق الشرط الفاسخ ، ويكون الدائن مُلزماً برّد ما أخذه فإذا استحال الرّد لسبب هو مسؤول عنه وجب عليه تعويض الضرر " .

هذا الأجل الذي حدّته المادة 99 ليس من النظام العام بحيث يمكن تمديده إذا اتفق الطرفان على ذلك .

ج- تحقق الخطر أو استبعاد تحقّقه : يُقصد بهذا أنّ الشيء المؤمن عليه قد تعرّض للخطر قبل إبرام العقد أو وصل إلى المكان المقصود وقت إبرام العقد ، ما يعني أنّ الخطر قد تحقّق أو استبعد وقت التعاقد ، القاعدة العامة هنا أنّ العقد باطل لانتفاء المحلّ ، وهو ما جاءت به المادة 93 من القانون المدني الجزائري : " إذا كان محلّ الالتزام مستحيلاً في ذاته كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً " ، ونكون هنا بصدد الخطر الظنيّ والذي سبق الإشارة إليه في الفصل الثاني من الباب التمهيدي ، وبيننا موقف كلّ من التشريع الفرنسي والإنجليزي الذين أخذوا به وذلك دعماً وتشجيعاً للعملية البحرية ، آخذين بمعيار العلم ، ومراعاة للصعوبات التي يواجهها المتعاقدان في الاستعلام عن صيغة الأشياء المؤمن عليها ، فاكتفى المشرّع بالوجود الذهني للخطر إذا كان الطرفان يعتقدان بوجوده وقت التعاقد ، بدلاً من الوجود الواقعي والذي يمكن أن يحرم المهتمّين والمنشغلين بالملاحة البحرية من التأمين ، وبيّنت ذلك المادة 365 من التقنين التجاري الفرنسي الصادر سنة 1807 ، فالتأمين يكون باطلاً حسب هذه المادة متى كان تحقّق الخطر عن غش من الطرفين ، بأن كان المؤمن له يعلم بهلاك الشيء الذي يريد التأمين عليه مثلاً ، أو علم المؤمن بوصول الأشياء المؤمن عليها ، إلا أنّ المشرّع الجزائري وقف موقفاً مخالفاً لمعظم التشريعات البحرية إذ نصّت المادة 100 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات على أنّه : " لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ، ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان

المؤمن له على علم بذلك من قبل ، يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار" ، ولم يكتف بالبطان بل أوجب التعويض للطرف المتضرر.

تحقق الخطر في مواعيده المقررة في العقد ، يجعل التزام المؤمن مستحق الأداء تجاه المؤمن له ، والحالات التي ذكرناها تبيّن الجزاء المترتب حالة عدم قيام الخطر المؤمن منه.

### الفرع الثاني : تحديد زمان ومكان الخطر :

لتحديد الزمان والمكان أهمية كبيرة في التأمين البحري لحصر نطاق الخطر ، فالمؤمن لا يُسأل عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان المحددين في العقد ، فإذا وقع خارج هذا النطاق فلا يكون مسؤولاً عنه ، وقد بيّنت المادة 98 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات أنّه من أهمّ البيانات التي يجب أن يحتويها عقد التأمين تحديد مكان وزمان الخطر المؤمن عليه.

أ- تحديد زمان الخطر : ينعقد التأمين على السفينة لرحلة أو عدّة رحلات أو لزمن محدد - لأجل - وهذا ما نصّت عليه المادة 122 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " يكون التأمين على السفن :

1- لرحلة واحدة أو عدّة رحلات متتالية.

2- لزمن معيّن "

فتحديد الزمن يمكن المؤمن من حصر الخطر المؤمن منه ، ذلك أنّ الخطر إذا تحقق خلال الزمن المحدد له يكون موضوعاً للتأمين ، أمّا إذا كان خارج هذا النطاق الزمني فلا يلتزم المؤمن به ولا تقوم مسؤوليته ، ونمّيّز هنا بين التأمين بالرحلة والتأمين لأجل :

\* التأمين بالرحلة : يضمن المؤمن المخاطر التي تقع للمؤمن له خلال الرحلة المؤمن عليها ، ويسري الضمان من بداية شحن البضاعة على السفينة حتى نهاية تفريغها في ميناء الوصول ، وهذا حسب نصّ المادة 123 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات والتي نصّت على أنّه : " فيما يخصّ التأمين على رحلة أو عدّة رحلات ، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال 15 يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، إذا تعلّق الأمر برحلة دون بضاعة، تضمن الأخطار ابتداءً من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول " .



فرقت هذه المادة بين سفينة مشحونة بالبضائع وسفينة فارغة ، فإذا كانت فارغة يسري ضمان المؤمن من وقت تحرك السفينة حتى رسوها في مكان الوصول المقصود ، وإذا كانت محملة يسري ضمان المؤمن منذ بدء الشحن إلى نهاية التفريغ ، على أن لا يتجاوز الضمان 15 يوماً من وصول السفينة.

إذا عُقد التأمين لرحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لإنهاء الرحلة الأخيرة هو مكان إنهاء سريان الضمان ، إذ بتحديد بداية الرحلة ونهايتها يمكن تحديد زمان الأخطار المضمونة.

■ حالات انتهاء المدّة قبل إنهاء الرحلة : قد تنتهي المدّة المتفق عليها في العقد قبل إنهاء الرحلة وذلك إذا كانت السفينة في حالة توقّف لإصلاح أضرار مضمونة ، فيستمرّ التأمين في هذه الحالة من أجل الإصلاحات على حساب المؤمن لغاية إنهاء الرحلة ، لأنّ تمديد المدّة ناتج عن خطر يضمنه ممّا يستوجب بقاء ضمانه لأجل معيّن ، ونصّت عليه المادة 8 في الفقرة 02 من وثيقة التأمين على كلّ السفن وفرقت بين حالتين :

1- إذا انتهى الأجل وكانت السفينة في حالة إصلاح فيستمرّ التأمين لغاية إنهاء الإصلاحات.

2- حالة تواجد السفينة بعد الإصلاحات في عرض البحر ، يستمرّ التأمين لغاية نهاية الرحلة وذلك لقاء قسط إضافي يُحسب عن كلّ يوم على أن لا يتجاوز مدّة التمديد ستة أشهر.

\* التأمين لأجل أو لمدّة زمنية محدّدة : وهي الطريقة الأكثر اتباعاً في مجال التأمينات على السفينة ، وغالبا ما تستمرّ هذه المدّة لسنة ، وذلك بأن يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار لمدّة معيّنة تحدّد صراحة وبشكل واضح في الوثيقة ، وهذا ما يستفاد من نصّ المادة 13 من وثيقة التأمين على كلّ السفن في فقرتها الثانية بالنسبة للتأمين لأجل محدّد إذ حدّد باثنتي عشر شهراً أي سنة ، وهي وحدة زمنية تأخذ بها أغلب التشريعات البحرية ، وقد نصّت على التأمين لأجل المادة 124 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ، « ولكن لا مانع من أن تكون المدّة أقلّ أو أكثر من سنة ، فتحديد المدّة بسنة هدفه تكوين المؤمن فكرة عن الخطر قبل

التأمين على السفينة ، فالسفينة المؤمن عليها بعد سنة من الملاحه قد تنخفض قيمتها التجارية نتيجة الاستعمال المتكرر أو الحوادث التي تلحقها»<sup>1</sup> ، مما يستدعي إعادة النظر في تقدير الأخطار لتحديد الأقساط المستحقة وكذا تقدير مبلغ التعويض ، ويسري مفعول العقد من وقت التوقيع عليه إذا لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك ، « وقد جاءت المادة 173 فقرة 02 من تقنين التأمين الفرنسي الجديد بتحديد زمان الأخطار بشكل واضح ودقيق ، وذلك بأن حُدّدت يوم وساعة سريان وإنهاء العقد»<sup>2</sup> ، وهو نفس ما جاءت به المادة 376 من قانون التجارة البحري المصري : " إذا كان التأمين لمدة محدّدة تشمل ضمان المؤمن الأخطار التي تقع في اليوم الأوّل من المدة والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها ، ويُحسبُ اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة ، يبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت الزمني في المكان الذي أبرم فيه عقد التأمين " ، المشرّع الجزائري بخلاف جلّ التشريعات البحرية الأخرى لم يدقّق في تحديد الزمن ، ويرى الأستاذ علي غانم : « أن هذا يعتبر فراغا في التشريع الجزائري عليه تداركه تفادياً لحالات انعدام الأساس القانوني في المسألة ، إذا نسي المتعاقدان النصّ عليه صراحة ، وكان القانون الواجب التطبيق هو القانون الجزائري»<sup>3</sup> ، ولا يسأل المؤمن بالتالي إلاّ عن الأخطار التي تحدث خلال الزمن الذي يسري فيه الضمان ، ولا يسأل عمّا يتحقّق بعد انقضاء الأجل « ولكن قد يحدث أن يتحقّق الخطر خلال الزمن الذي كان التأمين سارياً فيه ولا تظهر نتائجه إلاّ بعد انتهاء الأجل ، فالمؤمن يضمن هذه الأخطار كما يضمن الخسائر والأضرار التي لم تنتج أثارها إلاّ بعد انقضاء العقد كأن تتعرّض السفينة أثناء سريان العقد لخطر التصادم ولا تظهر نتائجه إلاّ بعد انتهاء الأجل ، فالضرر هو الذي يُعتمد عليه في تقدير مبلغ التعويض ، وعلى المؤمن له إثبات ذلك وإن كان الإثبات في هذه الحالة جدّ صعب»<sup>4</sup> .

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 699.

<sup>2</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 273.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه ، ص 275.

<sup>4</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 700.

ب- تحديد مكان الخطر : حتى يجوز للمؤمن له المطالبة بالتعويض يجب أن يحصل الخطر في النطاق المكاني المحدد في العقد ، ففي التأمين لرحلة يتحدد مكان الأخطار بالطريق العادي للسفر من بداية الرحلة إلى نقطة الوصول ، أمّا التأمين لأجل معيّن فإنّ الرحلات لا تحدّد مسبقاً كقاعدة عامة ، « لذا فإنّه يحدّد طبقاً لطبيعة الرحلات المزمع القيام بها أو طبقاً للمياه والمناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة »<sup>1</sup> ، ويتفق الطرفان على تحديدها في العقد، وقد حدّدت وثائق التأمين المناطق التي لا تسمح فيها للسفينة بالملاحة نظراً لخطورتها واحتمال وقوع المخاطر بها لصعوبة مناخها وممرّاتها كالبحار الجامدة والمضايق والخلجان ، فيلتزم المؤمن له إذن باتباع خط السير المتفق عليه في الوثيقة والذي يعدّ من أهمّ البيانات الواجب إخطار المؤمن بها ، فإن خرجت السفينة عن هذا الإطار تصبح غير مضمونة.

هنالك بعض الملاحات الخاصة ممنوعة حتى وإن تواجدت داخل الحدود العامة المنصوص عليها في العقد ، وهذا ما يُستفاد من نصّ المادة 10 من وثيقة التأمين على كلّ السفن ، ويمكن تغطية هذه الأخطار لقاء قسط إضافي ، وقد حدّدت المادة أهمّ هذه المناطق. قد يحصل تغيير أو تعديل الرحلة أو الطريق أو السفينة ، فكيف يمكن ضمان الأخطار التي تقع في هذه الحالة ؟

الطريق الذي تضمن خلاله الأخطار المؤمن عليها ، هو الطريق المعتاد والمتفق عليه والمبيّن في العقد ، وتغيّره يعدّ انحرافاً عن خط السير المتفق عليه ممّا يزيد في احتمال حدوث أخطار لم يكن المؤمن على علم بها ، بحيث لو علم وقت التعاقد لما قبلها أو قبلها مقابل قسط أكبر ، فإذا كان تغير السفينة للطريق اختيارياً ، ووقع الخطر فإنّ المؤمن لا يكون مسؤولاً عن ضمانه ، إذ تنتفي مسؤوليته عن ضمان الأخطار التي تقع في غير الطريق المعتاد والمتفق عليه ، يمكن أن نقيس هذه الحالة على ما جاء في المادة 126 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجّرة عن خطأ عمدي يرتكبه ربّان السفينة " ، أمّا إذا كان تغيير الطريق اضطرارياً بسبب قوة قاهرة أو لتقديم المساعدة فإنّ التزام المؤمن يبقى قائماً بالضمان ، وهذا ما يستفاد من المادة 10 من وثيقة التأمين على كل

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 515.

السفن إذ بينت أن بعض الملاحات الخاصة ممنوعة حتى وإن تواجدت داخل الحدود العامة المنصوص عليها ، ولكن يمكن تغطيتها نظير قسط إضافي.

وبينت الفقرة الموالية لها أنه إذا وجدت السفينة المؤمن عليها في هذه المناطق بسبب قوة القاهرة أو تقديم المساعدة أو الإنقاذ ، فإنها تكون تحت ضمانة المؤمن نظير قسط إضافي ، وهو نفس ما نصت عليه المادة 01 فقرة 02 من وثيقة التأمين على كل السفن إذ بينت أن ضمان الأخطار يسري حتى في حالة التغير الجبري للطريق أو الرحلة.

أما إذا حصل تغيير اختياري في الرحلة المؤمن عليها فإن المؤمن لا يضمن الأخطار التي تقع خارج الطريق المتفق عليه ، « والفرق بين تغيير الرحلة وتغيير الطريق هو أن تغيير الطريق يعني به الانحراف عن الطريق المتفق عليه ثم الرجوع إليه وانتهاء الرحلة لميناء الوصول ، أما تغيير الرحلة فيعني به زيادة على تغيير الطريق تغيير ميناء الوصول بحيث تتغير إما بداية الرحلة ميناء الإقلاع أو تغيير ميناء الوصول»<sup>1</sup> ، أما إذا كان تغيير الرحلة اضطرارياً بغير إرادة المؤمن له فإن المؤمن يضمن هذه الرحلة كأن تتفادى السفينة بذلك عاصفة أو تمنعها قوة القاهرة من تفريغ شحنها في ميناء الوصول ، ويكون ذلك مقابل قسط إضافي كذلك ، أما تغيير السفينة فينبني عليه بطلان العقد لأن تغييرها تغيير لموضوع العقد. يقع عبء إثبات وقوع الخطر في النطاق الزمني والمكان المحدد على المؤمن له كونه المدعي بوجود التزام في ذمة المؤمن.

### المبحث الثاني

#### الالتزام بحماية حق المؤمن له في التعويض

الالتزام الأصلي للمؤمن هو دفع مبلغ التأمين ، هذا المبلغ الذي يكون حصيلة الأقساط التي يجمعها من المؤمن لهم ، لتكوين احتياطي يضمن له الاستمرارية في تغطية كل الأخطار المؤمن منها ، وحتى يحافظ المؤمن على هذا الرصيد وحتى لا يحتل مركزه المالي فإنه

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 289.

يلجأ إلى شركات كبرى لضمان تغطية شاملة لكل الأخطار المؤمن منها ، ويقوم هذا الالتزام متى تحقق الخطر ، وقد يحدث أن يسبب الغير في وقوع الخطر فيحل المؤمن محل المؤمن له ضماناً لحقه في مبلغ التأمين وحماية له من رجوع الغير عليه متى تحققت مسؤوليته. يلجأ المؤمن إلى هذه الإجراءات للحفاظ على مركزه المالي وليكتسب ثقة المتعاملين معه ، وسنفضّل هذا المبحث في مطلبين :

- المطلب الأول : الاشتراك في التعويض.
- المطلب الثاني : ضمان حق المؤمن له في التعويض.

### المطلب الأول : الاشتراك في التعويض :

أصبح التأمين حالياً يقوم على دراسة الاحتمالات التي تجرّيها شركات التأمين لتقدير أقساط التأمين ، وخلق نوع من التوازن بين إيرادات المؤمن ومصروفاته ، « إلا أن احتمال عدم التطابق في تقديرات المؤمن مع الواقع يظل قائماً<sup>1</sup> ، مما يمثّل خطراً ؛ على المؤمن مواجهته للحفاظ على مركزه المالي والأرباح التي يسعى إلى تحقيقها لضمان التغطية الشاملة للأخطار المؤمن منها ، هذا ما يجعله يشترك مع عدّة شركات لضمان الخطر ، ويكون هذا الاشتراك إما مباشراً بأن تؤمن كل شركة بالقدر الذي يناسبها من إجمالي مبلغ التأمين ، وإما بطريق إعادة التأمين أين يكون المؤمن مسؤولاً وحده أمام صاحب السفينة ثم يعيد ما يزيد عن النصف إلى إعادة التأمين لدى شركات أخرى ، « فالتأمين المشترك وإعادة التأمين هما مصطلحان تقنيان في المحاسبة بواسطتهما يمكن للمؤمن وضع حدود لالتزاماته وذلك بتجزئة المسؤولية في تحمل الأخطار<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 127.

<sup>2</sup> - Revue Algérienne des assurances N° 2, Assurance Maritime, M. Douakh : Gestion comptable de la coassurance, p 20.

الفرع الأول : إعادة التأمين :

تتمّ شركات التأمين بالحفاظ على مركزها المالي ، لتغطية الأخطار التي تضمنها ولتكتسب ثقة المتعاملين معها ، إذ تستخدم كل طاقاتها لتكون حساباتها مضبوطة ، وذلك بتقدير الاحتمالات طبقاً لقوانين الإحصاء وقانون الكثرة ، ولكن رغم ذلك فإن احتمال الخطأ ووقوع المخاطر الجسيمة يبقى قائماً « وحتى تطمئن شركات التأمين إلى قدراتها على مواجهة التزاماتها تجاه المؤمن لهم ، ويطمئن هؤلاء على أن حقوقهم في ذمتها مكفولة »<sup>1</sup> ، فإنها تلجأ إلى إعادة التأمين ، « فالترام المؤمن بالضمان يمكن أن يؤسس هو الآخر كقيم قابلة للتأمين عليها بتأمين التعويض »<sup>2</sup> ، « وقد ظهر نظام إعادة التأمين بظهور التأمين البحري ولكنه لم يعرف ولم ينتشر إلا في أوائل القرن 19 ، إذ لم تكن هناك شركات متخصصة ، بل كانت شركات التأمين المباشر تنشأ فروعاً بها لإعادة التأمين ، وأول شركة متخصصة في إعادة التأمين كانت شركة ألمانية أسست بـكولونيا 1853 ، وانتقلت إعادة التأمين من الصعيد الوطني إلى الدولي سنة 1880 بتأسيس شركة ميونيخ لإعادة التأمين وتوالى إنشاء شركات إعادة التأمين في ألمانيا ، وانتشرت أعمالها في أوروبا وأمريكا ، وبقيت محدودة في فرنسا وخاصة في إنجلترا حيث زاحمها التأمين الجزأ أو التأمين بالاكتتاب »<sup>3</sup> .

تطورت هذه العملية حالياً وظهرت شركات متخصصة فقط في إعادة التأمين عالمياً ، وذلك نتيجة ازدهار التجارة الخارجية وتشجيعاً لها ، وكذا للتطور الصناعي الكبير في مجال صناعة السفن حيث ظهرت السفن العملاقة والآليات الضخمة مما سبب زيادة احتمال المخاطر بحيث لا يستطيع مؤمن واحد التكفل بها وتغطيتها ، « إعادة التأمين إذن بالنسبة للمؤمن بمثابة التأمين بالنسبة للمؤمن له ، وبعبارة أخرى فهي عملية تشبه تأمين المؤمن بحيث عندما تلتزم شركة تأمين ما بتغطية أخطار يمكن أن تتجاوز طاقاتها المالية حالة حدوث كارثة ، فإنها تضطرّ للجوء وبانتظام لإعادة التأمين »<sup>4</sup> ، مثاله : إذا أمّنت شركة على سفينة

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1119 .

<sup>2</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 570 .

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1124 ، بالهامش .

<sup>4</sup> - المحلة الجزائية للتأمينات ، العدد 2 ، التأمينات البحرية ، عبد النور خلوط : إعادة التأمين : تحولات عميقة ، ص 38 .

مبالغ باهضة لا تستطيع أن تضمن تحويل إعادة صنعها إذا ما تعرّضت لكارثة عظيمة ، مما يجعلها تلجأ إلى إعادة التأمين ، « فالجزائر كدولة غير متطورة في صناعة هذا النوع من السفن الضخمة التي لا تبني بالداخل وإنما تُستورد من دول أوربية كإسبانيا ، تبقى عاجزة عن تغطيتها مما يفرض عليها اللجوء إلى شركات أجنبية لإعادة التأمين ، كون الشركات الوطنية لا تمتلك الإمكانيات اللازمة لتغطية هذا الحجم من الخسائر ، فالشركة المركزية لإعادة التأمين بالجزائر تعيد هي الأخرى التأمين لدى شركات أجنبية »<sup>1</sup> ، فالترام المؤمن في عقود التأمين الهامة كالتأمين على السفن التجارية التي تقضي تغطيتها بمبالغ باهضة الترام يرمي المؤمن من ورائه إلى فائدة ، فالأمر بالنسبة له يتعلّق بصفقات ضخمة ، وبالتالي وحتى لا يخسر هذه الفائدة فإنه يلجأ إلى إعادة التأمين ، فيغطي جزءاً من الأخطار حسب إمكانياته المالية ويعيد الجزء الباقي إلى شركة من شركات إعادة التأمين « وبموجب هذا الإجراء يحمي المؤمن نفسه من أي اختلال في التوازن بين إيراداته ومصروفاته حيث يتحمّل معيد التأمين réassureur قدراً من أعباء الأخطار المؤمن منها »<sup>2</sup> ، فهو عقد بين المؤمن المباشر والمؤمن المعيد ولا دخل للمؤمن له في هذه العلاقة ، إذ يُحوّل المؤمن جزءاً من هذه المخاطر أو المخاطر كلّها ويكون هذا غالباً عندما يريد المؤمن أن يوقف فرعاً معيناً من التأمين أو يوقف عمله كلّه ، وقد نصت عليها المادة 04 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات: " إنّ عقد أو معاهدة إعادة التأمين اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق شخص معيد للتأمين أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن منها أو على جزء منها ، ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له " .

إعادة التأمين في المجال البحري غالباً ما تكون اختيارية ، فالؤمن لا يُجبر عليها بل يرميها باختياره ، « وفائدة المؤمن من اللجوء إلى إعادة التأمين هي قسط إعادة التأمين يكون أقل من قسط التأمين الأوّل ، فإذا كان القسط 10 % فإنّ قسط إعادة التأمين يكون حوالي 7 % أو 8 % فيبقى له ربح 3 % أو 2 % ، كون المؤمن المعيد لا يتحمّل نفقات

<sup>1</sup> - عبد العزيز بن شرقي ، رئيس قسم الإنتاج بشركة SAA.

<sup>2</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 127.

ومصروفات كبيرة كالمؤمن المباشر ، إذ أنه ينفق مبالغ ضخمة في الإعلانات وأعمال السمسرة واستخدامه للوكلاء بالموانئ للتفاوض مع العملاء»<sup>1</sup> ، وبإمكان المؤمن المعيد هو الآخر إعادة التأمين فيحدّد طاقاته في إعادة التأمين ويحوّل ما جاوز طاقاته لمعيد تأمين آخر ، ويحصل هذا غالباً بأن تُعيد التأمين شركة وطنية وتحوّل ما بقي إلى شركات إعادة تأمين أجنبية وتتعامل الجزائر مع شركات إعادة تأمين عربية غالباً من دول الخليج كالكويت والبحرين.

هدف المؤمن الأصلي من اللجوء إلى هذا الإجراء هو الحفاظ على حقّ المؤمن له والوفاء بالتزامه بالتعويض متى تحقق الخطر المؤمن منه.

تتخذ عملية إعادة التأمين صوراً مختلفة :

أ- إعادة التأمين بالمحاصة : هي صورة من صور التأمين ، يشترك فيها المؤمن المعيد مع المؤمن في جميع عمليات التأمين التي يعقدها أو في نوع منها ، وترتبط بمبلغ التأمين إذ يحتفظ المؤمن بحصة معينة من عملية التأمين ، ويلقي على عاتق معيد التأمين الحصة الباقية ، وتقدر حصة كلّ من المؤمن ومعيد التأمين بنسبة معينة من مبلغ التأمين ، « فإذا كانت حصة المؤمن مساوية لحصة معيد التأمين في هذه الحالة نكون أمام إعادة التأمين بالمحاصة البحتة »<sup>2</sup> ، معنى ذلك أنّ المؤمن المعيد في هذا النوع من إعادة التأمين يكون شريكاً للمؤمن في جميع عمليات التأمين التي يعقدها ، « سواء ما كان منها كبير القيمة لا يستطيع المؤمن وحده أن يتحمّل مخاطره أين تكون مشاركة معيد التأمين نافعة ، أو تكون محدودة بحيث يستطيع وحده أن يتحمّل مخاطره فتكون في المشاركة خسارة إذ يشاركه في الأقساط »<sup>3</sup>.

« إعادة التأمين بالمحاصة لا تحقق الهدف من إعادة التأمين ، ذلك أنّ المؤمن يتحمّل نسبة مئوية من جميع الأخطار المؤمن منها كبيرة كانت أو صغيرة ، ومن ثمّ يتحمّل نسبة من

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 479.

<sup>2</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 135.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1125.



الخطر المتمثل في اختلال التوازن بين الإيرادات والمصروفات»<sup>1</sup> ، أو عندما تكون العمليات التي يقوم بها كلها ذات قيمة كبيرة ، فيتحمّل المعيد نسبة معينة لا تتغير في جميع الحالات .

ب- إعادة التأمين فيما جاوز حدّ الطاقة : هي أكثر أنواع إعادة التأمين انتشاراً ، فالمؤمن لا يعيد التأمين في جميع عمليات التأمين التي يقوم بها إلاّ ما جاوز حدود طاقته ، فهو يستقلّ بالعمليات التي يستطيع تحمّل مخاطرها ، إذ يحدّد لنفسه حدّاً أقصى من الخطر المؤمن منه ، ويلقي بما يزيد عن هذا الحدّ على عاتق معيد التأمين .

إعادة التأمين بما جاوز حدّ الطاقة تعتبر من أهمّ أنواع إعادة التأمين ويمارس بكثرة في مجال التأمين البحري والتأمين من المسؤولية .

ج- إعادة التأمين فيما جاوز حدّاً معيّناً من الكوارث : في هذه الصورة يعيد المؤمن التأمين بالنسبة إلى كلّ وثيقة فيما جاوز حدّاً معيّناً من التعويض الفعلي الذي يدفعه إذا تحققت الكارثة ، فهي ترتبط بمقدار الخسائر أو الأضرار التي تنتج من تحقق الخطر المؤمن منه ، « فالجزء الذي يتحمّله معيد التأمين يتوقف على مقدار التعويض الذي يلتزم المؤمن بدفعه لتغطية الخسائر الناجمة عن وقوع الكارثة »<sup>2</sup> ، وقد يكون هذا المقدار معيّناً يمثّل ما يتحمّله المؤمن عن الخسارة الناتجة عن كل كارثة ويحيل ما يزيد عن هذا المبلغ لمعيد التأمين أو أن يتفق الطرفان على حدّ معيّن إذا تجاوزته الخسارة تحمّل المعيد الجزء الذي يزيد عمّا اتفقا عليه، وإن لم يتجاوزه تحمّله المؤمن وحده ، كأن يتفق الطرفان على نسبة مئوية ، بحيث تعتبر هذه النسبة الحدّ الذي يتحمّل فيه المعيد ما زاد عليها ، « وهذه الصورة غالباً ما تكون في التأمين من المسؤولية ، إذ يضع المؤمن حدّاً معيّناً لكلّ وثيقة فإذا تحققت مسؤولية المؤمن له ورجع على المؤمن بمبلغ التعويض الذي دفعه للمضروب، ولم يجاوز هذا المبلغ الحدّ المعيّن لهذه الوثيقة تحمّله المؤمن كله ، أمّا إذا زاد فإنّ المؤمن يتحمّل الحدّ المعيّن ويتحمّل المؤمن المعيد الزيادة »<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 135 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 139 .

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1227 .

د- إعادة التأمين فيما جاوز حدًا من الخسارة : هذه الصورة تأخذ في الاعتبار الخسائر التي تنتج عن الكوارث التي تحدث كل سنة ، فهي وسيلة يلجأ إليها المؤمن لحماية نسبة من الخسائر الجسيمة التي تنتج عن تحقق الكوارث خلال السنة ، ويكون هذا الحد وفقاً لنسبة مئوية من مجموع الأقساط « وهو إجراء بسيط لا يحتاج المؤمن فيه إلى حسابات معقدة بل يكفي في نهاية العام بإخطار المؤمن المعيد بالنتيجة التي وصل إليها ، إذا كانت التعويضات التي دفعها طوال العام تزيد على الحد الأقصى ، حتى يتقاضى من المؤمن المعيد الزيادة »<sup>1</sup> ، فلو اتفق الطرفان على أن يكون حد الخسارة التي يتحملها المؤمن 70 % من قيمة الأقساط التي جمعها على الكوارث التي تدخل في اتفاق إعادة التأمين ، وقدرت التعويضات التي التزم المؤمن بدفعها في السنة بمبلغ لا يزيد عن قيمة الأقساط أي 70 % تحمّلها المؤمن وحده ، أما إذا زادت عن هذه القيمة فإن الزيادة يتحملها المعيد.

يبقى إذن أن إعادة التأمين إجراء يلجأ إليه المؤمن للحفاظ على مركزه المالي ، متى جاوز الخطر حدود إمكانياته ، وهو عقد يقوم فيه المؤمن المباشر بدور المؤمن له ، ومعيد التأمين بدور المؤمن ، ويخضع لنفس قواعد عقد التأمين ، « وليست هناك أية علاقة بين المؤمن له ومعيد التأمين نظراً لاستقلال عقد التأمين الأصلي عن عقد إعادة التأمين »<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : التأمين المباشر أو الاقتراضي Coassurance :

« تميّز قطاع التأمين في الجزائر بغياب تطبيق التأمين المشترك بين مؤسسات التأمين بسبب التخصيص الذي اُتميّز به فروع ووكالات التأمين ، والذي أقرته السلطات العمومية سنة 1976 ، هذه السياسة التي كانت تمنع المؤسسات من تأمين الأخطار خارج تخصصها ، واستمرّ العمل بها إلى غاية حركة الإصلاح لسنة 1989 التي أقرت خصوصية مؤسسات التأمين ، وتميّزت هذه الفترة بصدور قانون التأمينات 80/07 المؤرخ في 09/08/1980 الذي سدّ الفراغ الذي كان يميّز به التشريع في مادة التأمينات وإعادة التأمين ، وكذا قرار وزير المالية المؤرخ في 13/09/1987 ، إلا أن هذين التّصين لم يتطرّقا إلى مفهوم التأمين المشترك ،

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1129.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 481.

إلى أن جاء الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات الذي تضمن في إحدى مواد هذه التقنية بتعريف خاص<sup>1</sup> ، إذ نصّت المادة 03 منه على مفهوم التأمين المشترك بأنه : " التأمين المشترك هو مساهمة عدّة مؤمنين في تغطية الخطر نفسه في إطار عقد تأمين وحيد يوكل تسيير وتنفيذ عقد التأمين إلى مؤمن رئيسي يفوضه قانوناً المؤمنون الآخرون المساهمون معه في تغطية الخطر " ، فهو عملية تأمينية يجتمع فيها عدد من المؤمنين لضمان خطر واحد بينهم كلّ بالقدر الذي يُناسبه ، وتستمرّ هذه التغطية إلى نهاية العقد وذلك حفاظاً على التزامه بالوفاء تجاه عملائه متى تحقّق الخطر المؤمن منه ، ويدفع مبلغ التعويض مشاركة بين المؤمنين كلّ بنسبة مبلغ التأمين المتفق عليه ، « بشرط ألاّ تزيد المبالغ المدفوعة عن مبلغ التأمين والمحسوب بالأسلوب الخاص بمبدأ التعويض »<sup>2</sup>.

تلجأ شركات التأمين إلى هذا النوع من التأمين لضمان تغطية الخسائر خاصة إذا كانت جسيمة قد تملك المؤمن الواحد ، فتتفق عدّة شركات على تغطيتها على أن يتحمّل كلّ منها جزءاً من الخسارة ، ولا يكون المؤمنون المشتركون في التعويض مسؤولون مسؤولية تضامنية ، فكلّ مسؤول عن نسبة من مبلغ التعويض الكليّ بشرط أن لا يزيد ما يدفعه كل مؤمن عن مبلغ التأمين المنصوص عليه في الوثيقة ، حتّى لا يكون طريقاً لإثراء المؤمن له ، في هذه الحالة تتعدّد عقود التأمين فيتعاقد المؤمن له مع عدّة مؤمنين ، كلّ عقد يقع على جزء من المخاطر المؤمن منها ، « غير أنّه لا مانع من أن يتمّ التأمين بوثيقة واحدة يوقع عليها المؤمن له والمؤمنون المشتركون ، على أن يتبيّن في هذه الوثيقة الضرر الذي يتحمّله كل مؤمن من تغطية هذا الخطر »<sup>3</sup>.

وقد بيّن المشرّع الجزائري في المادة 3 المشار إليها ، أنّه يمكن تفويض مؤمن واحد يقوم بتسيير وتنفيذ عقد التأمين مع المؤمن له ، فقد أخذ المشرّع الجزائري بالتأمين

<sup>1</sup> - Revue Algérienne des assurances N° 2, Assurance Maritime, M. Douakh : Gestion comptable de la coassurance, p 20.

<sup>2</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 127.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه ، ص 129.

بالاكتتاب الجمع ، الذي يجتمع فيه عدد من المؤمنين ويتولى التعاقد مع المؤمن له واحد منهم مفوض عنهم جميعاً ، ويلتزم هؤلاء بقبول هذا التعاقد كل منهم في الجزء الذي يخصه .  
يُلجأ إلى هذه العملية خاصة إذا كان الشيء المؤمن عليه كبير القيمة ، « وهناك طريقة أخرى لهذا النوع من التأمين وهي تجمع المؤمنين في رصيد مشترك ، إذ يتفق عدد من المؤمنين على جمع المخاطر التي أمّنها ليعاد توزيعها عليهم من جديد وفق نسب معينة تراعى فيها طاقة كل مؤمن منهم ، فكل خطر يقبل المؤمن تأمينه يقسم بين جميع المؤمنين الأعضاء في هذا الرصيد المشترك بنسب الحصص المتفق عليها »<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني : ضمان حق المؤمن له في مبلغ التأمين :

امتدادا لضمان المؤمن للأخطار التي تصيب المصلحة المؤمن عليها ، وحفاظاً على سلامة العملية التأمينية واستمراريتها ، فإن المؤمن يضمن كذلك حق المؤمن له في مبلغ التعويض متى تحقق الخطر ، وذلك سواء بضمان مسؤوليته تجاه الغير أو ضمان حقه من الغير المسؤول عن تحقق الخطر المؤمن منه .

### الفرع الأول : حلول المؤمن محل المؤمن له :

يلتزم المؤمن بدفع مبالغ مالية كتعويض للمؤمن له ، متى تحقق الخطر المؤمن منه إذ تصبح مستحقة من وقت وقوع الحادث ، ولكن قد يقع أن يتسبب الغير بخطأ منه في وقوع هذا الخطر مما يسبب ضرراً للمؤمن له يستوجب التعويض ، فيحل المؤمن محله في رفع دعواه والمطالبة بحقوقه ضد الغير المسؤول عن الضرر الذي لحقه ، وهذا ما نصت عليه المادة 118 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له " ، فإذا ما وقع الخطر المؤمن منه من الغير فإن التزام المؤمن بتعويض المؤمن له يصبح واجب الأداء ، وحتى قبل ثبوت خطأ المسؤول ، فالمؤمن له ؛ له الحق في التعويض على أساس عقد التأمين ، فخطأ الغير الذي

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1120 ، بالهامش .

تسبب في الضرر ليس هو السبب المباشر لقيام التزام المؤمن ، إذ لو لا قيام العقد لما قام التزام المؤمن بدفع هذا المبلغ للمؤمن له .

الهدف من الحلول هو حفاظ المؤمن على حق المؤمن له في التعويض متى حلّ ميعاده بتحقق الخطر المؤمن منه ، لأن رجوع المؤمن له على الغير المسؤول قد يتطلب وقتاً وإجراءات قد تطول لاستيفاء حقه ، ويشترط لحلول المؤمن محل المؤمن له ما يلي :

1- أن يكون المؤمن قد دفع فعلاً مبلغ التأمين للمؤمن له : ليحل المؤمن محل المؤمن له في دعواه ضد الغير المسؤول عن وقوع الخطر ، يجب أن يكون قد وفى بالتزامه للمؤمن له بدفع المبلغ المستحق ، ثم يرجع بما وفاه على الغير المسؤول ، فالحلول لا يكون إلا بعد الوفاء وعلى المؤمن إثباته ، وهذا ما يستفاد من نص المادة 118 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : "يحل المؤمن محل المؤمن له في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له " .

2- أن توجد للمؤمن له دعوى مسؤولية قبل المسؤول : يشترط إذن في الحلول أن يكون هناك دعوى مسؤولية يرجع بها المؤمن له على المسؤول ، « فيحل محله ، سواء كانت دعوى مسؤولية تقصيرية كما هو الغالب ، أو مسؤولية عقدية »<sup>1</sup> .

بتوافر هذين الشرطين يحل المؤمن محل المؤمن له بحكم القانون دون حاجة إلى أي إجراء آخر ، « فيتخذ المؤمن الإجراءات اللازمة تجاه الغير المسؤول عن هذا الضرر للحصول على التعويض مكان المؤمن له ، وفي حدود ما وفاه له ، فيفقد المؤمن له حقه في الرجوع على المسؤول »<sup>2</sup> ، وعليه مساعدة المؤمن وبكل حسن نية بالمعلومات والمستندات والوثائق الضرورية لرفع وإدارة الدعوى وهو التزام يقع عليه ، كما نصت عليه المادة 108 فقرة 06 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة " .

هناك حالات يستحيل فيها حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول ، وذلك لسبب يرجع للمؤمن له ، كما لو أقرّ للمسؤول بعدم مسؤوليته أو ترك

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1627 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 1627 .

دعوى المسؤولية تجاه المسؤول تسقط بالتقادم ثم رجع بعد ذلك على المؤمن. هذه الحالات يتعذر فيها على المؤمن الرجوع على المسؤول لسبب يرجع للمؤمن له ، وبالتالي يكون له أن يطلب إعفائه من المسؤولية تجاه المؤمن له ، هذا ما يستفاد من نص المادة 119 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 فقرة 06 أعلاه يتحرر المؤمن من التزاماته في حدود المبلغ الذي كان من حقه أن يسترجعه من الغير المسؤول أو أدى المؤمن له التزاماته " ، « وقد جرت عادة شركات التأمين على أن تنص في وثائق التأمين على حرمان المؤمن له من إبراء المسؤول أو التصالح معه دون موافقتها وإلا كان لها أن ترجع على المؤمن له بما يصيبها من ضرر جراء ذلك »<sup>1</sup>.

\* عدم جواز الجمع بين التأمين والتعويض : تطبيقاً لمبدأ التعويض ، فإنه لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التأمين والتعويض ، حتى لا يثري ذمته على حساب الغير بأن يتقاضى التعويض مرتين ، فله أن يختار إما الرجوع على المؤمن ليحل محله فيما وقي به للغير أو الرجوع على الغير المسؤول ، وغالباً ما يختار حلول المؤمن محله في دعواه ضد الغير.

#### الفرع الثاني : حالة رجوع الغير على المؤمن له :

نكون في هذه الحالة بصدد التأمين من المسؤولية ، أي مسؤولية المؤمن له عن الضرر الذي ألحقه بالغير ، أين يرجع المؤمن له على المؤمن بما دفعه من مصروفات وتكاليف في دفع المسؤولية عنه ( انظر الملحق IV ) ، فالتأمين من المسؤولية عقد يؤمن به المؤمن ، المؤمن له من الأضرار التي تلحقه من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية ، طبقاً لما جاء في المادة 145 من الأمر 07/95 والمشار إليها سابقاً. « رجوع الغير على المؤمن له هو الذي يبرز الخطر المؤمن منه »<sup>2</sup> ، فلا بد من تحقق الخطر حتى يرجع المؤمن له على المؤمن بالتعويض سواء تحققت مسؤوليته أم لم تتحقق ، وسواء كانت هذه المطالبة ودية أم قضائية ، وهذا ما جاءت به المادة 132 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات إذ نصت على أن : " يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه " ، فالعبرة

<sup>1</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 294.

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1647.

إذن بمطالبة المضرور لا بتاريخ تحقق الخطر ، فالمؤمن يغطي الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير ، وكذا اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة ، واشترط المشرع الجزائري في المادة 145 شرطاً واحداً هو عدم كفاية مبلغ التأمين في وثيقة التأمين على السفينة ، « فالتأمين على المسؤولية هو تكملة الفارق بين ما لحق المؤمن له من ضرر وما عوّض عنه بمقتضى التأمين على السفينة »<sup>1</sup> ، إذ يتحمل المؤمن مصروفات دعوى المسؤولية الموجهة للمؤمن له وكذا المصروفات التي يستلزمها كل عمل قضائي يقوم به بناءً على طلب المؤمن إذا كان مبلغ التأمين مقدراً ، حتى ولو زادت تلك المصروفات مضافة إلى التعويض على مبلغ التأمين ، « كما يتحمل المؤمن الفوائد التي يلزم المؤمن له بدفعها بسبب تأخر المؤمن في الوفاء »<sup>2</sup> ، وأتعاب المحامين والخبراء ، فالتأمين من المسؤولية هو ضمان المؤمن له وتعويضه عما يدفعه للمضرور جراء تحقق مسؤوليته.

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 208.

<sup>2</sup> - جمال الحكيم : المرجع السابق ، ص 128.

## الفصل الثاني

### تقدير التعويض

إنّ الأساس الذي يقوم عليه عقد التأمين ، هو التعويض عن الخسارة التي تلحق المؤمن له دون إثراء غير مشروع متى تحقق الخطر ، وقد اختصّ عقد التأمين البحري بطريقتين لتسويته ، فإمّا أن يقدرّ وفقاً لحجم الخسارة أو أن يتخلّى المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه حالة الخسارة الكلية وهو الطريق الاستثنائي ، كما أنّ مبلغ التأمين أصبح حالياً يقدرّ وفقاً لقوانين رياضية وإحصائية مكّنت المؤمن من حصر نطاق الخطر وتحديد معالمه ومعدلات تكراره ، حتّى يسهل عليه حساب احتمالات وقوعه ، وبالتالي تحديد مدى جسامته وإمكانية تقديره ، هذه العمليات جعلت المؤمن يقبل على العملية التأمينية بكلّ ثقة حيث أصبح الخطر المراد تغطيته قابلاً للقياس كمّاً :

سنتناول في هذا الفصل ما يلي :

- المبحث الأوّل : كيفية تقدير التعويض.
- المبحث الثاني : طرق تسوية التعويض.



## المبحث الأول

### كيفية تقدير التعويض

تغير مفهوم العملية التأمينية وتطوّرت وفقاً للتقدّم العلمي والتكنولوجي حيث أصبح المؤمن يستعين بأساليب حديثة كعوامل مساعدة لقبوله كل العمليات التأمينية من طالبي التأمين، في حدود تجعله يغطي الخطر دون التضحية بمركزه المالي، واعتمد إضافة لذلك على مبادئ وقواعد قانونية وفنية وسّعت من نطاق التأمين، وأعطت العقد صيغة قانونية سليمة. سنعالج في هذا المبحث أهمّ المبادئ والأسس التي يعتمد عليها المؤمن في تقدير مبلغ التأمين.

- المطلب الأوّل : أسس تقدير التعويض.
- المطلب الثاني : تحديد قيمة التعويض.

### المطلب الأوّل : أسس تقدير التعويض :

يفترض نظام التأمين وجود أداة قانونية لتنظيم علاقة المؤمن بالمؤمن له وهي العقد ، إلاّ أنّه لا يقتصر على هذا الجانب فحسب ، فالتأمين إضافة إلى ذلك عملية فنية تستعين بها شركات التأمين بوسائل فنية حتّى تتمكن من تحقيق أهدافها في تغطية ما يقع من مخاطر ، « فهي تستعمل هذه العناصر لإدارة عمليات التأمين وذلك بتنظيم التعاون بين المؤمن لهم، مستعينة في ذلك بالقواعد المستمدّة من علم الإحصاء ونظام المقاصة بين المخاطر وقانون الكثرة»<sup>1</sup> ، وباجتماع هذه الأسس يتمكن المؤمن لهم من إدارة مشروع التأمين بصفة قانونية سليمة ، حيث يكون على اطلاع بحجم الخطر ممّا يسهل عليه التعويض بصفة تقريبية.

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 11 .

الفرع الأول : الأسس الفنية :

لم يعد التأمين البحري محصوراً في علاقة فردية بين مؤمن واحد ومؤمن له واحد لنقل عبء الخطر من شخص إلى آخر ، بل أصبح التأمين حالياً يقوم على أسس فنية أساسها التعاون بين المؤمن لهم بإجراء المقاصة بين الأخطار والاستعانة بعمليات الإحصاء ، إذ أصبح المؤمن يقدر مبلغ التعويض بعدد المخاطر التي يقوم بتغطيتها سنوياً بفضل الإحصاءات وحساب الاحتمالات ، « ويضيف إليها مبلغاً يتمثل في النفقات العامة والربح وما يلزم لتكوين احتياطي لمواجهة تجاوز عدد المخاطر ، ثم يوزع هذا المبلغ على المخاطر المختلفة في صورة قسط التأمين الذي يدفعه المؤمن له ، فالأقساط المدفوعة يستخدمها المؤمن في التعويض عن المخاطر التي يتعرض لها المؤمن لهم »<sup>1</sup>. فكرة التعاون تضمن اجتماع عدد كبير من المؤمن لهم الذين يتعرضون لنفس الخطر ويساهمون في تغطية ما قد يقع لهم من خسائر ويضمنون بالتالي الأمان لأنفسهم ، والمؤمن هنا هو الذي ينظم هذا التعاون بتجميع هذه الأقساط ودفع مبلغ التعويض لمن لحقته الخسارة ، فكلما زاد عدد المؤمن لهم زاد عدد الأخطار المؤمن منها ، وبالتالي يحقق التعاون أهدافه ، « بحيث يقوم المؤمن بإجراء المقاصة بين الأخطار التي يتعرض لها المؤمن لهم ويدفع لهم التعويضات عند تحقق الخطر من الرصيد المشترك الذي يتكوّن من حصيلة الأقساط التي يدفعونها »<sup>2</sup> ، وكلما زادت حصيلة الأقساط أمكن تغطية الكوارث دون أن يخسر من ماله شيئاً ، وهذا ما يعرف بنظرية الأعداد الكبيرة، ومقتضاها أنه كلما كُبر عدد الحالات التي يجري عليها الإحصاء بصفة عامة ، كانت النتائج التي يمكن الحصول عليها أكثر دقة ، فالمقاصة عملية تنظيمية يقوم بها المؤمن بقصد توزيع الأخطار على المؤمن لهم ليتمكنوا من تقديرها طبقاً لقواعد الإحصاء ، بشرط أن لا يتحقق منها إلا عدد قليل ، حيث يكون هناك فارق بين ما يجمعه من أخطار وما يتحقق منها حتى لا تتحمل شركة التأمين تعويضات كبيرة قد تهدد مركزها المالي.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 463.

<sup>2</sup> - إبراهيم أبو النجا : المرجع السابق ، ص 116.

## الفرع الثاني : الأسس القانونية :

أ- مبدأ التعويض : يخضع عقد التأمين البحري لمبدأ أساسي هو مبدأ التعويض ، ومقتضاه أن المؤمن لا يلتزم في تعويض المؤمن له إلاّ عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه ، على أن لا يتجاوز ذلك قيمة التأمين ، وفقا لما نصّت عليه المادة 623 من القانون المدني الجزائري : " لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلاّ عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألاّ يتجاوز ذلك قيمة التأمين " ، وأن لا يكون مصدرا لإثرائه ، إذ لا يجوز أن يصبح المؤمن له بفضل عقد التأمين في مركز أحسن ممّا كان عليه قبل وقوع الخطر ، كما لا يجوز له التأمين على الشيء الواحد وعن الخطر ذاته عدّة مرات ، « على أساس أن المؤمن لا يستطيع الجمع بين عدّة تعويضات عن ضرر واحد »<sup>1</sup> ، والغرض من ذلك هو منع المؤمن له من السعي إلى تحقيق الخطر ، فمّتي كان له أن يؤمن على الشيء محلّ الخطر بأكثر من قيمته فإنّه حتماً سيسعى للتأمين لدى عدّة مؤمنين ليكسب مقدارا أكبر ، إذ الهدف من أعمال الصفة التعويضية في عقود التأمين هو الحفاظ على مراكز أطرافه والعمل على استمرار العملية التأمينية بشكل قانوني منظم ، بحيث يحصل المؤمن على أقساط أكبر كلّما كان الضمان أكبر ويحصل المؤمن له على تعويض لقيمة الضرر الذي لحقه.

يترتب على الصفة التعويضية لعقد التأمين أمران أساسيان<sup>2</sup> :

1- أنّه لا يجوز للمؤمن له أن يتقاضى تعويضا أعلى من قيمة الضرر : ومن أهمّ النتائج المترتبة على هذا أن مبلغ التأمين المتفق عليه ليس من الضروري دفعه كاملاً كتعويض للمؤمن له ، إذ يعتبر هذا المبلغ حدّا أقصى للتعويض الذي يدفع لهذا الأخير ، فهو يتقاضى أقلّ القيمتين بين مبلغ التأمين وقيمة الضرر. النتيجة الثانية هي حالة تعدّد عقود التأمين عن نفس الخطر ، وهذا طبقا لما نصّت عليه المادة 107 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ، إذ لا يجوز للمؤمن له الجمع بين مبالغ التأمين عن كل العقود التي عقدها ، بل يتقاضى فقط ما يعوض الضرر الذي لحقه.

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 59.

<sup>2</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1531.

2- جواز تقاضي المؤمن له تعويضاً أقلّ من قيمة الضرر : الأصل أنّ المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه كاملاً ، بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التأمين ، إلا أنّ الصفة التعويضية لعقد التأمين لا تمنع من اشتراط تقاضي المؤمن له تعويضاً أقلّ من قيمة الضرر ، « فالقانون يجيز اشتراط مسموحات أو إعفاءات les franchises في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يتجاوز الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه قدرًا معيناً<sup>1</sup> ، وغاية ذلك هو استبعاد الأخطار الصغيرة من الضمان كونها كثيرة الوقوع ، وليس لها تأثير فعال على مراكز الأطراف ، « وشروط الإعفاء قد يكون بسيطاً بحيث لا يغطي المؤمن الأخطار الصغيرة إلاّ في حدود معينة ، أمّا إذا تجاوزت هذه الحدود فيغطيها كاملة، إلاّ أنّ إعمال هذا الشرط قد يدفع المؤمن له إلى زيادة الخطر الذي تقل قيمته عن الحدّ المذكور حتّى يغطي تغطية كاملة<sup>2</sup> ، هذا ما جعل المؤمن يعتمد أحياناً إلى جعل الشرط مطلقاً Franchise Absolue ، إذ يمكن من خلال ذلك خصم مبلغ معين من قيمة أي خطر يتحقّق صغيراً كان أو كبيراً ، بحيث يكون من مصلحة المؤمن له العمل على عدم تحقّق الخطر المؤمن منه إطلاقاً.

ب- قاعدة النسبية : مفادها أنّ المؤمن له لا يتقاضى مبلغ التأمين كاملاً ، وإنّما يتقاضى فقط نسبة ما أصابه من الضرر المحقق ، فهي تقوم حينما يكون مبلغ التأمين أقلّ من قيمة الشيء المؤمن عليه ، بحيث يصيب التلف جزءاً منه فقط ، « ويجب البحث في هذه الحالة عن نسبة هذا الجزء بالنسبة للكل وأخذ ما يعادل هذه النسبة من مبلغ التأمين<sup>3</sup> ، ومن هنا يتبيّن لنا أنّه لإعمال قاعدة النسبة يجب توافر ثلاثة شروط :

1- أن تكون هناك قيمة مؤمن عليها مقدرة أو قابلة للتقدير : بما أنّ التأمين على هيكل السفينة هو تأمين على الأشياء ، فهو أنسب ميدان لإعمال قاعدة النسبية ، إذ يؤمن على شيء معين وهو السفينة وهي قيمة قابلة للتقدير.

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 531.

<sup>2</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 59.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1635.

2- أن يكون التأمين بخسا : أي أن يكون مبلغ التأمين أقل من مقدار القيمة المؤمن عليها وقت تحقق الخطر.

3- تحقق الخطر تحققاً جزئياً : فتحقق الخطر كلياً يعطي المؤمن له الحق في تقاضي مبلغ التأمين كاملاً ، فلا يظهر عمل قاعدة النسبية « إلا أنها ليست من النظام العام بحيث يجوز الاتفاق على ما يخالفها »<sup>1</sup>.

هذان المبدآن يمثلان الأساس القانوني الذي يقوم عليه تقدير التعويض في حالاتي الخسارة الكلية والجزئية.

### المطلب الثاني : تحديد قيمة التعويض :

يخضع تقدير التعويض لعدة عوامل تساعد في تحديد قيمته ، وهذا ما سنفصله من خلال هذا المطلب.

#### الفرع الأول : تقدير التعويض وفقاً للقيمة المعتمدة :

قد يتفق الطرفان على مبلغ معين وقت إبرام العقد وفقاً لقيمة السفينة ، وقد نصت على ذلك المادة 183 من القانون المدني الجزائري : " يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدماً قيمة التعويض ، بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق " ، بشرط أن لا يزيد مقدار التعويض على المبلغ المتفق عليه مهما كانت جسامه الخطر ، والقيمة المعتمدة كما عرفتها المادة 106 فقرة 02 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " هي المبلغ المؤمن عليه الذي اتفق عليه المؤمن والمؤمن له صراحة مع ترك أي تقييم آخر " .

« ومبلغ التأمين هذا هو الحد الأقصى لأداء المؤمن ولو قل عن مقدار الضرر الذي أصاب المؤمن له ، فما يدفعه المؤمن للمؤمن له لا يتحدد بقدر الضرر فقط ، وإنما بمبلغ التأمين المتفق عليه أيضاً ، ويتحدد بالتالي أداء المؤمن بأقل القيمتين »<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1639.

<sup>2</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 154.

وقد جرى العمل في التأمين على السفن بأن يقدر المؤمن له قيمة السفينة ويقبلها المؤمن فتسمى القيمة المقبولة أو المعتمدة ، ويفسر هذا الوضع بصعوبة تقييم السفينة تقيماً دقيقاً لما يتطلبه ذلك من وقت ونفقات ، ولتكوين هذه الفكرة عن السفينة وقيمتها نرجع إلى سجلات تصنيف السفن لمعرفة درجتها وعمرها ، وبالتالي تحديد مبلغ التأمين وفقاً لهذه القيمة ودفعه متى تحقق الخطر المؤمن منه. تشمل القيمة المعتمدة هيكل السفينة وملحقاتها كما نصت على ذلك المادة 128 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له ، بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها " ، فلا يجوز التأمين بصفة منفصلة عن الملحقات التابعة لها وكل تأمين يقع على حدة يترتب عليه حالة الخسارة أو التخلي تخفيض ما يعادله من القيمة المتفق عليها اتفاق الطرفين على قيمة معتمدة للسفينة مسبقاً يغطي العقد قوة ملزمة إعمالاً لإرادة المتعاقدين ، وبالتالي متى تحقق الخطر المؤمن منه فإن مبلغ التأمين يدفع كما اتفق عليه ، وذلك وفقاً لنص المادة 129 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " إذا كانت قيمة السفينة المؤمن عليها قيمة معتمدة يلتزم المؤمن والمؤمن له بالتخلي عن أيّ تقدير آخر لتلك القيمة مع مراعاة أحكام المادة 110 أعلاه " ، وهو نفس ما جاءت به المادة 185 من القانون المدني الجزائري : " إذا جاوز الضرر قيمة التعويض المحدد في الاتفاق ، فلا يجوز للدائن أن يطالب بأكثر من هذه القيمة ، إلا إذا أثبت أن المدين قد ارتكب غشاً أو خطأ جسيماً " .

مقتضى هذه المادة أن الاتفاق على قيمة معتمدة للسفينة يجعل الطرفين في غنى عن أيّ تقدير آخر متى تحقق الخطر المؤمن منه ، فالقسط والتعويض يتحددان وفقاً لهذه القيمة ، إلا أن هذا لا يخرجنا عن المبدأ العام لعقد التأمين والمتمثل في التعويض ، كون عقد التأمين من عقود المعاوضة ، وهذا من النظام العام الذي لا يجوز للاتفاقات الخاصة الخروج عنه ، ويجوز للمؤمن إثبات القيمة الحقيقية للسفينة متى تبين له غش المؤمن له ومغالاة في تقدير هذه القيمة.

### الفرع الثاني : تقدير التعويض وفقاً للقيمة الحقيقية للسفينة :

تنص المادة 105 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات على أنه : " يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين ، القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه " ، فقد يقع أن يؤمن على السفينة بأكثر من قيمتها أو أقل.

أ- التأمين بأكثر من القيمة الحقيقية للسفينة : يفترض في مبلغ التأمين أن يكون موافقاً للقيمة الحقيقية للسفينة ، فمبدأ التعويض يمنع المؤمن له من الحصول على مبلغ يزيد عن قيمة الشيء المؤمن عليه ، فقد يغالي في تقييمها كما بينت ذلك الفقرة 02 من المادة 105 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " عندما يتضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين كما هي معرفة سابقاً ، لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة " ، « فقد تكون هذه المغالاة عن سوء نية بأن يببالغ المؤمن له في تقييم الشيء المؤمن عليه لإثراء ذمته ، في هذه الحالة يقع العقد باطلاً وللمؤمن طلب التعويض »<sup>1</sup> ، ونصت على ذلك المادة 110 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " يعتبر التأمين لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له " ، فلا يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التعويض إذا تحقق الخطر ويستبقي الأقساط ، فالؤمن له لا يستحق إلا القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وقت تحقق الخطر وإن كان العقد هنا صحيحاً ، والإبطال إنما يكون جزاءً على التدليس والغش.

أمّا إذا كان المؤمن له حسن النية فإن مبلغ التعويض يخفض حسب القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ، ويدفع المؤمن القيمة الحقيقية للسفينة وقت تحقق الخطر.

ب- التأمين بأقل من القيمة الحقيقية للسفينة : قد يحدث أن يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للسفينة كما أشارت إلى ذلك المادة 105 فقرة 01 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات ، ويستفاد من هذه المادة أنه متى كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للسفينة وحدث هلاك كلي ، فإن المؤمن يلتزم بدفع مبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها ، مثال ذلك إذا كانت القيمة الحقيقية للسفينة هي 150.000.000 دج وأمن عليها بمبلغ 75.000.000 دج فلا يستحق المؤمن له إلا المبلغ المؤمن عليه أي 75.000.000 دج بحيث يتقاضى أقل المبلغين ،

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1610.

أما إذا كان الهلاك جزئياً فهنا تحكم قاعدة النسبية ، « فلا يلزم المؤمن هنا بدفع مبلغ التأمين إلا بما يعادل النسبة بين هذا المبلغ والقيمة الكلية للشيء المؤمن عليه وقت تحقق الخطر »<sup>1</sup> ، فإذا آمن المؤمن له مثلاً على سفينة بقيمة 75.000.000 دج وكانت قيمتها الحقيقية 150.000.000 دج فإنه لم يغطي بهذا التأمين كل السفينة ويكون في هذه الحالة قد دفع قسطاً أقل ، فإذا تعرضت السفينة لخسارة جزئية أهلك نصفها فإنه لا يتقاضى قيمة هذا النصف أي 125.000.000 دج وإنما يتقاضى 37.500.000 دج ، ولا يأخذ بهذه القاعدة متى اتفق الطرفان على قيمة معتمدة للسفينة ، وهي ليست من النظام العام بحيث يمكن الاتفاق على مخالفتها.

يتضح من كل هذا أن مبلغ التعويض هو قيمة يمكن للأطراف الاتفاق عليها مسبقاً على أن لا يزيد مقدار التعويض عما اتفق عليه ، أو أن يقدر وفقاً لجسامة الضرر الذي يلحق المؤمن له ، كما قد يقدر التعويض وفقاً لقيمة الشيء المؤمن عليه ، فمهما كانت هذه القيمة مرتفعة أو ضعيفة ، فلا يجوز أن يفوق مبلغ التعويض المستحق بعد وقوع الحادث الحد الأقصى المقرر لقيمة الشيء المؤمن عليه.

## المبحث الثاني

### طرق تسوية التعويض

تقوم العملية التأمينية على أساس حساب الاحتمالات وتوزيع المخاطر ، إذ يعتمد المؤمن لتحديد مبلغ التأمين والقسط على عمليات إحصائية ورياضية ، يقوم بها بعد القيام بدراسات وجمع معلومات وبيانات خاصة بالخطر ، لأخذ نظرة واضحة عنه ، وتحديد مدى جسامة الضرر الذي نتج عنه ، فتقدير مبلغ التأمين يختلف باختلاف حجم الضرر الذي يلحق السفينة ، وبما أن التأمين البحري تأمين على الأضرار فإنه يهتم ، بوضع المؤمن له في المركز الذي كان عليه قبل وقوع الخطر.

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 158.



وتختلف تسوية مبلغ التأمين فيما إذا كان الهلاك كلياً أو جزئياً.

هذا ما سنفصله في مطلبي هذا المبحث :

- المطلب الأول : تقدير التعويض وفقاً لحجم الخسارة.

- المطلب الثاني : دعوى التخلي.

### المطلب الأول : تقدير التعويض وفقاً لحجم الخسارة :

دعوى الخسارة هي الطريق العادي الذي يرجع به المؤمن له على المؤمن للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقه جراء تحقق الخطر المؤمن منه في حدود المبلغ المتفق عليه ، ودون أن تنتقل إليه الملكية وفقاً لنص المادة 215 فقرة 2 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات إذ نصت على أنه : " يتعين على المؤمن عندئذ دفع مبلغ المؤمن عليه بكامله أو بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية " ، وعلى المؤمن له إثبات وقوع ضرر نتيجة تحقق الخطر ، فلا يجوز لأحد أن يطالب بمبلغ التأمين إذا لم يلحقه ضرر كما نصت عليه المادة 95 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر " ، كما يشترط أن يكون الخطر قد وقع في الزمان والمكان المتفق عليهما في الوثيقة ، وأن يكون مبلغ التأمين في حدود التلف ، فلاستحقاق مبلغ التأمين يجب أن يقع الضرر ويقدر على أساسه المبلغ ، ويلجأ إلى هذا الأسلوب خاصة حالة الخسارة الجزئية ، وهذا لا يمنع المؤمن له من اللجوء إليه حالة الهلاك الكلي.

### الفرع الأول : التعويض وفقاً لقيمة الإصلاحات :

تعرض السفن أثناء إبحارها لمخاطر عدة قد تتسبب في تلفها أو تعطيلها مما يعقها عن إتمام رحلتها ، فإذا هلكت السفينة جراء ذلك هلاكاً كلياً ، كأن غرقت أو احترقت فيحدد الضرر وفقاً لقيمة السفينة وهي القيمة المذكورة في وثيقة التأمين ، « فيطالب المؤمن له في هذه الحالة بكامل المبلغ إذا كانت السفينة مضمونة بكامل قيمتها »<sup>1</sup> ، مثاله إذا كانت قيمة

<sup>1</sup> - هشام فرعون : القانون البحري ، مطبعة كرم ، دمشق ، 1976 ، ص 378.

السفينة كاملة 10 ملايين دينار جزائري ، وكانت مضمونة بكاملها فللمؤمن له الحق بتعويض قدره 10 ملايين دينار جزائري ، وإذا كانت مضمونة فقط بـ 6 ملايين دج ، فإنّ المبلغ يكون وفقاً لهذه القيمة ، « كما يمكن أن يحدّد مبلغ التعويض وفقاً لتحديد أهل الخبرة »<sup>1</sup> ، « وإن كان المؤمن له غالباً ما يلجأ إلى إجراء التخلّي حالة الهلاك الكلي »<sup>2</sup> .

أمّا إذا كان الهلاك جزئياً فيكون التعويض في حدود ذلك الجزء ، فإذا أصيبت السفينة بأضرار يمكن إصلاحها قدّر التعويض على أساس ثمن الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد ، فيدفع المؤمن مبلغ التأمين مباشرة إذا كانت الخسائر بسيطة وظاهرة ، ويستعين بالخبراء والمتخصصين متى كانت الأضرار بالغة وتعذر تقديرها أو اختلف الطرفان في ذلك ، فالمؤمن له مجبر هو الآخر على معاينة الخطر وقت وقوعه والاستعانة بممثلي المؤمن ، وهو ما نصّت عليه المادة 21 من وثيقة التأمين على كل السفن ، ويكون ذلك خلال 30 يوماً من وصول السفينة إلى ميناء الرسو بعد إنهاء الرحلة التي وقع خلالها الضرر .

ويعيّن الخبراء حسب نفس المادة عن طريق اتفاق مشترك أو بحكم قضائي أو عن طريق التحكيم للبحث عن سبب العطب ، وتختلف قيمة التعويض حسب حجم الضرر الذي قد يصيب السفينة ، وللوصول إلى القيمة الحقيقية للضرر يفترض تحديد قيمة الإصلاحات ، وقد بيّنت الفقرة 01 من هذه المادة أنّه : " لا يدخل في تحديد الخسارة إلاّ الثمن الثابت دفعه بقوائم حساب التبدل والإصلاح ، والذي يعترف الخبراء بضرورته حتّى تكون السفينة صالحة للملاحة " ، وهو نفس ما جاءت به المادة 131 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات إذ نصّت على أنّه : " في حالة تعويض العطب ، لا تضمن إلاّ الأضرار المادية المتعلّقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد " ، وليس للمؤمن له المطالبة بتعويض إضافي بسبب ما أصاب السفينة من نقص قيمتها جرّاء الإصلاح أو البطالة خلال مدّة الإصلاح ، أو عن أيّ سبب آخر وفقاً لما جاء

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 530 .

<sup>2</sup> - René Rodière, Op.cit, p 566.

في الفقرة 02 من نفس المادة ، وللمؤمن فرض تنفيذ التبديل والترميم عن طريق المناقصة العلنية ، وإذا خالفه المؤمن له فيخصم مبلغ 25 % من مبلغ الترميم والتبديل ، وهو ما جاء في الفقرة 03 من المادة 21 من وثيقة التأمين على كل السفن.

تقدير التعويض إذن يكون على أساس نفقات الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة على أن لا يكون في ذلك إثراء لذمة المؤمن له ، فقد تؤدي عمليات الإصلاح إلى زيادة في قيمة السفينة مقارنة مع ما كانت عليه قبل الحادث " خاصة إذا كانت السفينة قديمة ولا تحظى بعمليات الصيانة الدورية " <sup>1</sup> ، كأن يستبدل جزء قديم بجزء جديد فيخصم في هذه الحالة فرق التجديد من نفقات الإصلاح ، فالقطع المستبدلة غالباً ما تكون قديمة متآكلة تحل محلها قطع جديدة " ، ويتفاوت مقدار الخصم حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة جداً يفترض أن قيمة الإصلاحات تكون كبيرة قد تفوق قيمتها ، وإذا كانت جديدة فليس ثمّة فرق بين الجديد والقديم ، وقد نصّت المادة 22 من وثيقة التأمين على كل السفن على كيفية تسوية الفرق بين الجديد والقديم ، « والطريقة المعتمدة في خصم فارق التجديد هي أن يحدّد ثمن الإصلاحات أولاً ثمّ يقنطع منها قيمة القطع القديمة ، ثمّ تُنزل من المبلغ المتبقي النسبة المئوية المقدرة للتجديد » <sup>2</sup> ، ويقتصر فرق التجديد على النفقات المادية التي استلزمها إصلاح الأضرار التي لحقت بالسفينة ، ولكن هناك حالات أين تؤدي الإصلاحات إلى إنقاص في قيمة السفينة ، كأن تستخدم قطع غيار مستعملة أو من نوعية أدنى جودة من القطع التي جرى تبديلها بحيث تفقد السفينة قيمتها التجارية ، ويفترض في هذه الحالة أن يعرض المؤمن هذا الفارق وإن كانت وثائق التأمين تشترط عدم التزامها بذلك وهذا ما يستفاد من نصّ المادة 21 فقرة 01 من وثيقة التأمين على كل السفن، والمادة 131 فقرة 02 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

كما يمكن بيع السفينة كحطام إذا كانت الإصابة من النوع الذي يجعل الإصلاح أمراً متعذراً ، فيتحدّد مبلغ الضرر بحاصل طرح قيمة السفينة بعد بيعها حطاماً من قيمتها

<sup>1</sup> - أحمد حسني : الحوادث البحرية - النصادم والإنقاذ - منشأة المعارف ، الإسكندرية ، دون سنة ، ص 57.

<sup>2</sup> - هشام فرعون : المرجع السابق ، ص 381.

الأصلية قبل وقوع الخطر ، « وإن كان ذلك يثير بعض المشاكل كما إذا قلت المنافسة بين الراغبين بالشراء أين يمكن بيعها بثمن بخس ، وعلى كل يعود تقدير ثمن البيع للمؤمن له ، ولا يمكن إجباره على ذلك إذا اختار سبيل الإصلاح بدل البيع »<sup>1</sup>.

حجم الضرر إذن هو الذي يحدّد قيمة الإصلاحات وبالتالي مبلغ التعويض ، والأضرار التي تلحقها المخاطر البحرية بالسفينة كثيرة ، وسنبيّن فيما يلي كيفية تسوية مبلغ التأمين في حالتي التصادم البحري والخسائر المشتركة ، إذ أنّ طريقة حساب التعويض تختلف باختلاف الضرر.

أ- التصادم البحري : هو من أبرز الحوادث البحرية التي تتعرّض لها السفن ، وقد عرّفته المواد 273 و 274 من القانون البحري الجزائري.

التصادم قد يؤدي إلى هلاك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً أو جزئياً ، فعلى أيّ أساس يعوّض المؤمن المؤمن له ؟

قد يقوم تعويض التصادم على أساس المسؤولية - وتأمين المسؤولية كما سبق تبيانه يكون لتغطية مسؤولية مالك السفينة - وذلك حالة ما إذا اصطدمت السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى ، ممّا سبّب ضرراً لها يستوجب رجوع الغير لطلب التعويض ، وهذا ما أشارت له المادة 277 من القانون البحري الجزائري : " إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ " ، من هذا المنطلق نجد أنّ مبلغ التعويض الذي يلتزم المؤمن به يكون على أساس المسؤولية ، والذي عرّفته المادة 145 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات : " يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير " ، وأضافت المادة 178 من القانون البحري الجزائري أنّه : " في حالة التصادم بخطأ مشترك لسفيتين أو عدّة سفن وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأخطاء التي ارتكبها كلّ منهم " ، « وتسوّى التعويضات على أساس المسؤولية المتقابلة ، كما لو كان صاحب السفينة قد اضطرّ لأن يدفع لصاحب السفينة الأخرى التعويض المستحق للآخر مناصفة أو بأية نسبة

<sup>1</sup> - جشام فرعون : المرجع السابق ، ص 379.

أخرى اقتضتها طريقة تحديد الرصيد أو المبلغ المستحق دفعه إلى المؤمن له نتيجة لحادث التصادم»<sup>1</sup> ، كما يستعان بالخبراء لتقدير جسامه الضرر وتوزيعه على ملاك السفن كلّ بنسب مسؤوليته ، وبالتالي يعوّض المؤمن له عن الجزء الذي أثبت مسؤوليته ، وقد بينت ذلك المادة 132 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات إذ نصّت على أنّه : " يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أيّ جسم ثابت أو متحرك أو عائم ، باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص " .

أمّا إذا كانت السفينة المؤمن عليها هي التي تضررت من التصادم فإنّ المؤمن يعوّض الضرر الذي لحق المؤمن له ، « بشرط أن يكون هذا الضرر نتيجة طبيعية وحتمية ومباشرة للتصادم ، ويشمل التعويض ما لحق المتضرر من خسارة»<sup>2</sup> ، كما قد يتسبب التصادم في هلاك السفينة هلاكاً كلياً ، كأن يتسبب في غرقها أو يصل حجم الخسارة إلى درجة جعل السفينة غير صالحة للملاحة ، وحتى يكون التعويض عادلاً يجب أن تراعى قيمة السفينة الحقيقية وقت التصادم ، بحيث يحصل المؤمن له على مبلغ يجعله في نفس الموقف كما لو أنّ الخسارة لم تقع ، مبلغ التعويض إذن يكون وفقاً لقيمتها وقت التصادم وهذا هو المقياس الحقيقي للضرر.

« السفينة الجديدة تقدر بثمان شرائها ، أمّا المستعملة فيجب أن ينقص من ثمنها تبعاً لاستعمالها ، إلاّ أنّه قد يكون من المستحيل معرفة ثمن السوق للسفينة التي غرقت جرّاء حادث تصادم ، في هذه الحالة ذهب القضاء الإنجليزي إلى أنّ معيار التعويض يكون بقيمتها بالنسبة لملاكها كمشروع تجاري»<sup>3</sup> ، « وتبيّن ذلك من خلال قضية السفينة the Harmonides وهي سفينة ركاب كانت تعمل في شمال الأطلنطي غرقت في حادث تصادم وقد قام الدليل على أنّه من المستحيل معرفة ثمن السوق الدقيق لسفينة تعمل على خط سير منتظم في الأطلنطي لأنّها لا تعرض في السوق إلاّ إذا كانت غير مربحة ، وقد

<sup>1</sup> - هشام فرعون : المرجع السابق ، ص 187.

<sup>2</sup> - عبد الحميد الشواربي : المرجع السابق ، ص 320.

<sup>3</sup> - أحمد حسني : المرجع السابق ، ص 55.

حكم بأن تقدير التعويض يكون بقيمتها لملاكها كمشروع تجاري ناجح وقت الخسارة ، وقد جاء بالحكم أن تعويض ملاك هذه السفينة يجب أن يكون بوضعهم في الموقف الذي كانوا عليه قبل الحادث ، إلا أنه لما كان ذلك غير ممكن من الناحية العملية لأنه لا يمكنهم أن يشتروا من السوق سفينة مماثلة ، كما لا يمكنهم أن يحصلوا على أخرى في الحال، وإذا اشترت سفينة أخرى فإنها تكون جديدة وبالتالي ثمنها أكبر لأنها سوف تبدأ كسفينة جديدة من يوم شرائها ، ومن ثم فإنه يجب التقدير على أساس القيمة للملاك كمشروع ناجح في الوقت الذي غرقت فيه السفينة <sup>1</sup>.

أما إذا كان الهلاك جزئياً مما يمكن إصلاحه ، فالمؤمن يلزم بدفع قيمة الإصلاحات التي أجريت.

ب- الخسائر المشتركة : الخسائر المشتركة هي جميع الأضرار التي تلحق السفينة والبضائع وجميع المصاريف والنفقات الاستثنائية ، واصطلاح المشتركة إنما يعني أن الأمر يتعلق بمساهمة أو إشراك عام ، لا أن تكون الخسارة عامة ، بحيث تصيب السفينة والحمولة معاً ، ولا تعتبر التضحية التي يقوم بها الربان لضمان سلامة الرحلة مشتركة إلا إذا وجد خطر يهدد السفينة ، كما يشترط أن يكون ذلك بفعل قوة قاهرة أي أن لا يكون ناشئاً عن خطأ الربان ، فقيام الربان بهذه التضحية إنما قصد به السلامة العامة للسفينة وحمولتها ، وبالتالي فإن المؤمن له يستحق التعويض عما حدث له جرّاء هذه التضحية ، كونه حاول التقليل من جسامه الخطر برمي أجزاء من السفينة مثلاً أو من حمولتها أو السرعة المفرطة لتفادي سفينة أخرى أو لتفادي الارتطام بالصخور ، ويشترك في هذه التضحية كل من مالك السفينة والشاحنون ، ويحدّد حصّة كل منهما خبراء متخصصون يطلق عليهم اسم خبراء التسوية وفقاً لما نصّت عليه المادة 323 من القانون البحري الجزائري : " يتمّ تصنيف الخسائر وتحديد وتوزيع الهلاك والأضرار ومصاريف الخسائر المشتركة وكذلك مساهمة المعنيين بالأمر ضمن تسويات الخسائر المشتركة عن طريق خبراء الخسائر البحرية " .

<sup>1</sup> - أحمد حسني : المرجع السابق ، ص 55 ، بالمهامش .

وتجري تسوية الخسائر المشتركة طبقاً لأعراف المكان الذي تنتهي فيه الرحلة إلا إذا اتفق على خلاف ذلك طبقاً لما جاءت به المادة 324 من القانون البحري الجزائري ، وأشارت إليه المادة 325 من نفس القانون ، وعلى مجهزة السفينة توجيه طلب خاص بتسوية الخسائر لخبراء التسوية خلال 15 يوماً من تاريخ انتهاء الرحلة وتأخره في ذلك يعطي الحق لكل من له مصلحة لتقديم طلب تسوية الخسائر المشتركة للخبير ، على أن يعلمه بكل ما يتعلق بهذه التسوية وتقديم كل الوثائق الضرورية.

تقتضي تسوية الخسائر المشتركة تعيين الأضرار التي لحقت بالسفينة المؤمن عليها وللوصول إلى تسوية الخسائر المشتركة وتوزيع عبئها على ذوي الشأن في الرسالة البحرية، لا بدّ من تحديد قيمة الخسارة ، ويجب التمييز هنا بين ما إذا كانت الخسارة كلية أو جزئية، فإذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً فإنّ التعويض يكون وفقاً للقيمة المؤمن بها على السفينة ، أمّا إذا كان الضرر يتعلّق بمجرّد تلف أصاب السفينة فإنّ التعويض يقدر وفقاً لقيمة الإصلاحات ، كما بيّنت ذلك المادة 313 من القانون البحري الجزائري : " يكون مبلغ الأضرار والخسائر التي تعرّضت لها السفينة والمقبولة كخسائر مشتركة مساوية للتكاليف الحقيقية الخاصة بإصلاحات السفينة في حالة ما إذا تمّ إنجازها ، والتكاليف التقديرية في حالة ما إذا لم يتمّ إنجازها " .

قد يختلف الأطراف وتثار نزاعات حول التسوية ، في هذه الحالة يرفع الأمر إلى المحكمة المختصة لإجراء التسوية في أجل شهر واحد ابتداءً من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر كما جاء في المادة 329 من القانون البحري الجزائري ، وإن كان الأصل أن تتمّ التسوية ودياً ، فنظام الخسائر المشتركة يعدّ نظاماً عادلاً لتسوية المراكز الناشئة عن حلول شركات التأمين محلّ المؤمن لهم.

مهمة خبراء التسوية تزدوج بين تقدير الخسائر النقدية والخسائر المادية ، سنبيّن فيما يلي كيفية تعويض الخسائر النقدية التي تلحق المؤمن له نتيجة إقدامه على التضحية وفقاً لنظام الخسائر المشتركة.

تشمل الخسارات النقدية جميع النفقات والمصروفات التي يتكبدها المؤمن له لمواجهة الخطر ضمناً للسلامة العامة ، وتمثل أساساً في نفقات القطر ومكافأة الإنقاذ ، ونفقات الإصلاح وغيرها من النفقات الضرورية ، « ولا صعوبة في تقديرها ، إلا إذا كانت المصروفات مبالغاً فيها ، فيتعين في هذه الحالة إنقاصها إلى القدر المعقول »<sup>1</sup> ، « كما قد تثار مشكلة تقلب العملات ، إذ تدفع هذه المصروفات بوجه عام في بلد أجنبي وبعملة هذا البلد، وقد يطرأ تغيير على قيمة هذه العملة وقت التسوية »<sup>2</sup> ، ومتى انتهى خبراء التسوية من توزيع الخسارات المشتركة وتحديد نصيب كل من اشترك بها ، كان هذا التوزيع نهائياً وملزماً ، وإذا وافق عليه ذوي الشأن اتضح بالتالي نصيب المؤمن له ، ويدفع مبلغ التأمين وفقاً لنسبة الضرر الذي لحق به ، وتكون الخسارة هنا مشتركة بين المجهز والشاحن أي بين صاحب السفينة وصاحب البضاعة ، « إذ غالباً ما ينعقد الاتفاق بين مؤمن المجهز ومؤمن الشاحن »<sup>3</sup> .

#### الفرع الثاني : التعويض عن النفقات اللاحقة :

إضافة إلى قيمة الإصلاحات ، قد تضاف قيمة المصاريف ونفقات الأعمال التي يقوم بها المؤمن له للتقليل من جسامه الخطر ، « على أن تكون هذه المصاريف مباشرة وحتمية »<sup>4</sup> ، وقد نصّت على ذلك المادة 34 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " في حالة وقوع حادث ما ، يتحمل المؤمن المصاريف الضرورية والمعقولة التي دفعها المؤمن له قصد التقليل من العواقب ووقاية الأشياء السليمة وإيجاد الأشياء المفقودة " ، كمصاريف القطر والمساعدة ومصاريف الدخول أو الخروج من ميناء الرسو وكذلك مصاريف إيداع التقرير البحري ، ويندرج في عداد الخسائر المشتركة مصروفات القطر ، ومصروفات أجور الطاقم ومؤوتهم ومصروفات علاجهم ، وما فات المتضرر من كسب كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي حدث التضادم خلالها ، والربح الذي ضاع عليه بسبب تعطل السفينة أثناء

<sup>1</sup> - عبد الحميد الشواربي : المرجع السابق ، ص 343.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، ص 455.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه ، ص 458.

<sup>4</sup> - المرجع نفسه ، ص 450.



الرحلة ، وهو تعويض عن البطالة يقابل الكسب الذي كان بإمكان مالك السفينة تحقيقه إذا لم تتعرض السفينة للإصلاح بسبب تحقق الخطر المؤمن منه ، خاصة السفن التجارية وسفن الصيد إذ أن الضرر مؤكد. « وقد حكم القضاء الإنجليزي سنة 1962 في قضية السفينة the Hassel بأنه إذا تضررت سفينة في حادث تصادم وقام الملاك بإجراء الإصلاحات الناشئة عن التصادم وإصلاحات أخرى ليست ناشئة عنه ، فإنه لا يمكنهم أن يطالبوا إلا بالتعويض عن فترة تعطيلها خلال الفترة التي أجريت فيها إصلاحات الأضرار الناشئة عن التصادم»<sup>1</sup>.

ويجب لاستحقاق التعويض إقامة الدليل على تحقق ضرر جرّاء بقاء السفينة عاطلة مدة الإصلاح ، إذ يؤخذ في الاعتبار الضرر الفعلي ، فله حساب التعويض يجب الرجوع إلى ما حدث قبل وبعد التصادم ، ويمكن تقدير التعويض في هذه الحالة على أساس الكسب المتوسط الذي تحقق لسفن مماثلة لها أثناء فترة بقائها جامدة ، أو البحث عما كان بإمكان السفينة المتضررة أن تحصل عليه أثناء فترة الإصلاح ، وقد أشارت المادة 23 من وثيقة التأمين على كل السفن إلى ذلك ، وإن كانت المادة 131 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات قد استبعدت تعويض فقدان القيمة أو البطالة إذا لم ينصّ عليها صراحة في العقد أو لم يكن هنالك اتفاق مخالف.

### المطلب الثاني : التخلي أو التارك : le délaissement

الأصل في التأمين التعويض ، إذ أنه الطريق العادي لتسوية الخسارة الناجمة عن الخطر المؤمن منه ، ولكن هناك حالة أين تصاب المصلحة المؤمن عليها بأضرار جسيمة تؤدي إلى هلاكها بحيث تصبح غير صالحة للملاحة ، فيلجأ المؤمن له في هذه الحالة إلى طلب التخلي ، وهو من خصوصيات التأمين البحري ، ويطبّق في حالات استثنائية. هذا ما سنعالجه في هذا المطلب مبينين المفهوم القانوني للتخلي وحالاته والآثار التي تنجم عن تطبيقه.

<sup>1</sup> - محمد حسن قاسم : المرجع السابق ، ص 57.

الفرع الأول : مفهوم التخلي وحالاته :

« أصل التخلي قديم إذ أنه منبثق عن التأمين البحري حالة فقدان السفينة دون أية أخبار عنها ، بحيث تصبح لا أهمية لها لدى المؤمن له <sup>1</sup> ، وإن كان قديماً يُشترط في هذه الحالة أن يدفع المؤمن تعويضاً كاملاً إذا لم تصل الأخبار خلال مدة معينة عن السفينة ، وإذا عادت السفينة يُرجع المؤمن له التعويض للمؤمن. استبعدت هذه النظرية كون التخلي يقوم على فكرة جوهرية هي تنازل المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه نهائياً حتى ينتقل للمؤمن ، ولم تبرز هذه الفكرة إلا في القرن 15 في مرشد البحر Guidon de la mer والتي نصّت على التخلي بمفهومه الحالي <sup>2</sup> .

أ- مفهومه : التخلي طريق استثنائي لا يستعمل إلا في حالات المخاطر الجسيمة كالهلاك الكلي للسفينة أو فقدانها دون أخبار ، إذ يعتبر الهلاك في هذه الحالة هلاكاً حكماً مما يجعل السفينة غير صالحة للملاحة، وقد نصّت عليه المادة 115 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات: " إذا اختار المؤمن له التخلي ، كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و 143 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاماً وبدون أية شروط ، على أن يتمّ تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تصوغه " ، وذكرته كذلك المادة 20 من وثيقة التأمين على كل السفن ، كما نصّت عليه المادة 39 من القانون البحري الجزائري مبيّنة المدة القانونية التي تعدّ خلالها السفينة مالا مفقوداً " إذا انقضت مدة ثلاثة أشهر على تاريخ وصول الأخبار الأخيرة عن السفينة ، عدّت هذه الأخيرة مفقودة من ذلك التاريخ الأخير " ، وقد عرفه الأستاذ Ripert : « بأنه الطريق الذي يمنح المؤمن له مكنة الحصول على كامل مبلغ التأمين بترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن ، وهو إجراء استثنائي للتسوية لا يوجد قانوناً إلا في التأمين البحري ، ولا يطبق إلا في حالات معينة ، فالقانون لا يُسمح به إلا في حالة وقوع كارثة كبرى للسفينة ، حيث يفترض أن الخسارة

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 771.

<sup>2</sup> - علي غام : المرجع السابق ، ص 82.

جدّ جسيمة ، تفقد الشيء المؤمن عليه أهمية لدى المؤمن له <sup>1</sup> ، فالتخليّ إذن وسيلة من وسائل استيفاء المؤمن له حقّه في التعويض كاملاً ، ويكون ذلك حالة هلاك السفينة هلاكاً كلياً مقابل تخليّه عنها للمؤمن ، وهذا ما يستفاد من نصّ المادة 115 فقرة 02 : " ويتعيّن على المؤمن عندئذ دفع المبلغ للمؤمن عليه بكامله " ، وإذا كان المؤمن قد أعاد التأمين لدى شركة من شركات إعادة التأمين فعليه إعلامها ، كما يمكنه التخليّ بدوره عن الأشياء المؤمن عليها له ، ولكن المشكل الذي يمكن أن يطرح في هذه الحالة هو الأجل القانوني المحدّد. إلا أنّ ممارسة هذا الحق متروك للمؤمن ، إذ لا يستطيع المؤمن له إرغامه على ذلك ، كما جاء في الفقرة 02 من المادة 115 المشار إليها أعلاه " ...يقبول التخليّ " ، والفقرة 03 من نفس المادة إذ نصّت على أنّه : " في حالة قبول التخليّ يجوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداءً من وقت التبليغ بالتخليّ الذي قدّمه المؤمن له للمؤمن " . هذا القبول ممكن أن يكون صريحاً أو ضمناً ، وإذا لم يقبل المؤمن التخليّ يمكن للمؤمن له مطالبته وإثباته عن طريق القضاء ، « ويتبع إجراء التخليّ من اليوم الذي يعلن فيه المؤمن قبوله النهائي ، وفي هذه الفترة يمكن للمؤمن له التراجع والأخذ بالتسوية عن طريق دعوى الخسارة ، وإذا ما تمّ القبول النهائي فلا يمكنه التراجع » <sup>2</sup> ، فعلى المؤمن له إذن إذا رأى في التخليّ مصلحة له أن يخطر المؤمن بذلك عن طريق رسالة مضمونة الوصول خلال ثلاثة أشهر من الاطلاع على الحادث ، في الظروف العادية وستّة أشهر في ظروف الحرب ، وهو ما يستفاد من المادة 20 من وثيقة التأمين على كل السفن ، على أن يشمل التخليّ جميع الأشياء المضمونة ، ذلك أنّه يقوم أساساً على قرينة الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه ، سواء كان الهلاك قد حدث أو تقرر بحكم القانون ، « فيشمل حطام السفينة ، والتعويض الذي قد يترتب للمؤمن له بسبب خطأ الغير ، وكل الأخطار المضمونة والتي نصت عليها الوثيقة » <sup>3</sup> ، كما لا يجيز هذا الحق للمؤمن له أن يعلقه على شرط ، كأن يتخلى عن السفينة

<sup>1</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 771.

<sup>2</sup> - Georges Ripert : Op.cit, p 771.

<sup>3</sup> - هشام فرعون : المرجع السابق ، ص 385.

التي انقطعت أخبارها بشرط استعادتها إذا تبين أنها ما زالت سليمة ، وهذا ما يستفاد من المادة 115 فقرة 01 : " ...ويجب أن يكون هذا التخلي تاماً وبدون أية شروط " .

« للتخلي أهمية كبيرة لدى المؤمن له تتمثل أساساً في التسوية السريعة لمبلغ التأمين بخلاف دعوى الخسارة والتي تتطلب وقتاً كبيراً لتقدير الخسائر تبعاً للإجراءات التي تقوم بها كالاتعانة بالخبراء والمختصين»<sup>1</sup> ، وكذا الحصول على المبلغ كاملاً عندما لا تبلغ الخسارة حداً معيناً من الجسامة ، وهو الطريق لانتقال الملكية في القانون البحري من المؤمن له للمؤمن وفقاً لما جاءت به الفقرة 3 من المادة 115 من الأمر 07/95 المشار إليها أعلاه .

ب- حالاته : لا يلجأ المؤمن له إلى التخلي إلا في حالات معينة أين تبلغ الخسارة حداً معيناً من الجسامة ، وقد نصّ المشرع الجزائري في الأمر 07/95 في المادة 134 على هذه الحالات ، وفصلتها المادة 20 من وثيقة التأمين على كل السفن ، وهي على التوالي :

\* الفقدان الكلي للسفينة : يعني إصابتها بخسارة كبيرة تجعلها غير صالحة للملاحة ، بأن يبلغ التلف 4/3 القيمة المؤمن عليها ، فيؤدي ذلك إلى انخفاض قيمتها التجارية كأن تغرق أو تحترق أو تنفجر محرّكاتهما ، وقد نصت على ذلك المادة 134 من الأمر 07/95 في البند الأول ، وكذا المادة 20 من وثيقة التأمين على كل السفن .

\* انقطاع الأخبار : وهو أقدم حالات التخلي ، بحيث يكون للمؤمن له أن يتخلى عن سفينته للمؤمن لانعدام أخبارها مدة ثلاثة أشهر ، إذ أن انقطاع الأخبار قرينة على الهلاك ، وبالتالي سبب مبرر للتخلي ، والاستعلام عن أخبار السفينة لا يعني فقط المؤمن له بل حتى المؤمن والغير ، وللمؤمن له المطالبة بمبلغ التأمين كاملاً دون أن يكون ملزماً بإثبات الهلاك ، وإن كان الأصل أن لا يدفع المؤمن تعويضاً إلا بعد قيام المؤمن له بإثبات هلاك الشيء المؤمن عليه ، « إذ يفترض في الفقدان هلاك الشيء المؤمن عليه ؛ أي إصابة السفينة بخسارة كلية تعطي الحق للمؤمن له في التخلي ، وتبدأ مدة الحساب من آخر الأخبار عن السفينة»<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 84 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 87 .

\* عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها : ويحدث ذلك نتيجة إصابتها بأضرار ناتجة عن أخطار مضمونة مع انعدام الوسائل اللازمة لإصلاحها أو تعذر قطرها بأمان إلى ميناء آخر لعدم وجود المواد اللازمة بهذا الميناء ، كحالات جنوح السفينة لاحتكاكها بقاع البحر مما تسبب في كسر جزء منها وجعلها غير قادرة على مواصلة الرحلة ، إذ يشترط لإعمال التخلي أن يكون عدم الإصلاح نهائيا وغير ممكن ، فإن كان ممكنا فلا مجال لتطبيق قواعد التخلي ، وقد بينت ذلك المادة 40 من القانون البحري الجزائري : " تعتبر السفينة غير قابلة للتصليح عندما يكون التصليح مستحيلا ، أو عندما لا يمكن تصليح السفينة في المكان الموجودة عليه ولا يمكن نقلها لمكان يتم فيه التصليح " .

\* إذا كان المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر المذكورة في المادة 21 فقرة 01 و 02 من وثيقة التأمين على كل السفن الخاصة بالإصلاحات الناتجة عن الخطر المضمون ، قد بلغت أو تجاوزت ثلاثة أرباع القيمة المقبولة ، فتعتبر السفينة في هذه الحالة غير صالحة للملاحة ومن غير المعقول القيام بإصلاحها ، ولا يمكن أن تضاف هذه الإصلاحات إلى إصلاحات الخسائر الناجمة عن خطر مضمون في الوثيقة وذكره الخبراء لجعل السفينة صالحة للملاحة ، كما لا يشمل المصاريف غير المتوقعة كضمانات غذاء الطاقم ومصاريف الخبراء وكذا الإصلاحات المؤقتة ، فإذا أصلحت السفينة والتحقت بميناء الوصول فلا تقبل التخلي حتى إذا تجاوزت الإصلاحات  $\frac{3}{4}$  القيمة المقبولة للسفينة ، إذ في هذه الحالة للمؤمن له اللجوء إلى دعوى الخسارة ، والعكس أنه لا يمكن الحكم باعتبار السفينة غير صالحة للملاحة ولا التخلي عنها للمؤمن بسبب عدم توفر الأموال الضرورية لدفع مصاريف الإصلاح أو المصاريف الأخرى.

بمجرد إثبات المؤمن له هذه الحالات يمكنه الإفصاح عن رغبته في التخلي.

### الفرع الثاني : آثار التخلي :

يجوز التخلي للمؤمن حقوق المؤمن له على الشيء المؤمن عليه ، ولهذا الانتقال صفة قطعية لا رجوع فيها ، فلا يمكن للمؤمن رفضه إذا اشترط عليه المؤمن له التراجع حالة رجوع السفينة سالمة ، وينتج التخلي آثاره بقبول المؤمن ، ومن أهم آثاره :

\* عدم جواز الرجوع فيه : يلجأ المؤمن له إلى التخلي لتغطية الخسائر الجسيمة التي تهلك السفينة المؤمن عليها وتجعلها غير صالحة للملاحة ، حيث يتخلى عن مصلحته للمؤمن في مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملا ، فإذا أعلن المؤمن عن قبوله لاتباع هذا الإجراء وأصبح نهائيا ، لا يجوز الرجوع فيه بالتسوية عن طريق دعوى الخسارة كما لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التعويض محتجا برجوع السفينة سالمة.

\* الوفاء بالتعويض : يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين كاملا متى تخلى المؤمن له عن السفينة المؤمن عليها، ويقع على المؤمن له وجوب إخطار المؤمن بكل العقود التي أبرمها على الشيء المؤمن عليه ، أو التي يعلم بها ، حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان المبلغ الذي سيحصل عليه المؤمن له أكثر مما يستحقه ، أو أن مجموعها لا يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه وإذا قدم تصريحاً غير صحيح بسوء نية لإضرار المؤمن، جاز له الحكم بسقوط حقه في مبلغ التأمين.

« لا يستطيع المؤمن له طلب فسخ عقد التخلي إذا امتنع المؤمن عن الدفع ، ذلك أن التخلي إجراء نهائي لا رجعة فيه وإن كان هذا الحل غير مقبول ، لأن نهاية التخلي تعني فقط عدم جواز رجوع المؤمن له عن التخلي ، ولكنها تحول دون الفسخ القضائي المؤسس على عدم التنفيذ<sup>1</sup> ، هذا الوفاء يجعل المؤمن يحصل على مبلغ التأمين متى تحقق الخطر وبصورة سريعة وبسيطة.

\* انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن : من الآثار الهامة للتخلي أنه ينقل حقوق المؤمن له للمؤمن ، كما نصت على ذلك المادة 115 فقرة 03 المشار إليها سابقا ، وهي نتيجة حتمية وطبيعية لالتزام المؤمن بدفع التعويض ، فالمؤمن له يحصل على كامل المبلغ المتفق عليه، وتنتقل الملكية إلى المؤمن من يوم إعلان المؤمن له رغبته في التخلي لا من تاريخ وقوع الخطر، بحيث يكون للمؤمن له في هذه الحالة الخيار بين دعوى الخسارة والتخلي ، لذا عليه أن يبين رغبته في ذلك.

إلا أنه كثيرا ما يمثل التخلي عن الأشياء المؤمن عليها خطرا كبيرا على المؤمن كأن يرد على حطام سفينة ، قد تجرفه التيارات البحرية ، وتنشره الرياح ، مما قد يتسبب في

<sup>1</sup> - Georges Ripert Op.cit, p 806.

اصطدامه بسفينة أخرى ينجر عنه ضرر آخر للمؤمن ويزيد من مسؤوليته بوصفه حارسا لأشياء تتطلب حراستها عناية خاصة ، هذه الحالات قد تجعل المؤمن يرفض انتقال الملكية إليه ويدفع مبلغ التأمين كاملا.

### ➤ خلاصة الباب الثاني :

الالتزام الرئيسي للمؤمن هو دفع مبلغ التأمين حالة حصول الضرر الناجم عن الخطر المؤمن منه ، إذ يلتزم بدفع هذا المبلغ وكذا النفقات التي أنفقها المؤمن له لتخفيف الضرر أو لحماية حقوق المؤمن تجاه الغير ، ويجدر بالمؤمن العمل قدر المستطاع للحفاظ على مركزه المالي بتنظيم الأقساط التي يجمعها والاستعانة إن لزم الأمر بشركات إعادة التأمين أو الاشتراك مع شركات أخرى لضمان التغطية الشاملة للخطر المؤمن منه ، وذلك وفقا للزمان والمكان المحددين في العقد.

وإذا توقف المؤمن عن دفع مبلغ التأمين فللمؤمن له اللجوء إلى عدّة وسائل لحماية حقه ، فله أن يأخذ بالقواعد العامة التي تجيز له فسخ العقد متى تماطل الطرف الآخر في تنفيذ التزاماته أو المطالبة بالتنفيذ العيني مع التعويض إن لزم الأمر ، وذلك بعد إعداره الطرف الآخر وفقا لما جاء في المادتين 119 و 120 من القانون المدني الجزائري ، وهو ما يستفاد كذلك من المادة 117 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : " يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين ، وعند انتهاء هذا الأجل يجوز للمؤمن له أن يطالب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق ".  
مماثلة المؤمن إذن في الدفع تجيز للمؤمن له المطالبة بالتعويض إن وديا أو قضائيا وذلك أمام المحاكم المختصة ، زيادة عن التعويض المستحق ، كما أجاز القانون للمؤمن له التوقف عن دفع الأقساط المستحقة وهو ما يستفاد من نص المادة 123 من القانون المدني الجزائري : "إذا كانت الالتزامات المتقابلة مستحقة الوفاء ، جاز لكل من المتعاقدين أن يمتنع عن تنفيذ التزامه إذا لم يقيم الطرف الآخر بتنفيذ ما التزم به " .

هذا وفقا للحالات العادية ، أمّا في حالة الإفلاس ، وتصفية أموال المؤمن ، « فإنّ العقد يوقف من تاريخ التصفية ، ويكون للمؤمن له الحق في استرداد جزء من القسط الذي يكون قد أدّاه عن الفترة التي يوقف فيها العقد »<sup>1</sup>.

وقد نظّم المشرع الجزائري الإفلاس في المواد من 240 إلى 237 من الأمر 07/95 المتعلّق بالتأمينات ، إذ بيّنت المادة 240 منه كيفية تسوية التعويض حالة الإفلاس بالنصّ على أنّه : " تخصص أصول شركات التأمين المعتمدة ، وفقا للامتياز العام ، لأداء التزاماتها تجاه المؤمن لهم والمستفيدين من عقود التأمين " .

وبخلاصة القول أنّ المؤمن ملزم بدفع مبلغ التعويض المستحق في آجاله والحفاظ على مركزه المالي بكل الطرق لضمان تغطية كل المخاطر ، ما دام المؤمن له قد قام بكل التزاماته دون غش أو تدليس.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري : المرجع السابق ، ص 1577.





# الخاتمة



## الخاتمة

لقد أثر التطور الاقتصادي في مجال التجارة الخارجية والملاحة البحرية بشكل إيجابي ، وذلك من خلال التطور التكنولوجي الذي مسّ صناعة السفن ، وازدهار التجارة الخارجية بتطور الأساطيل البحرية وتوسعها ، فالاستغلال البحري ارتبط ارتباطاً كبيراً باستغلال السفن ، ولضمان استمرارية النشاط البحري وتشجيع القائمين به ، كان لا بدّ من وجود عقد التأمين البحري ، حيث أصبح التأمين حالياً الدعامة الأساسية والشرط الضروري لممارسة النقل البحري الذي يتمّ بواسطته تداول ونقل جُلّ التجارة الخارجية ، إذ لا يمكن للسفينة أن تبحر دون أن يؤمن عليها ، وقد أقرّت كل القوانين الدولية بإلزاميته ، إذ استطاع خلق نوع من الارتياح والأمان في نفسية المؤمن له مالك السفينة من أخطار الصدفة على مستقبله ومستقبل نشاطاته مقابل ما يدفعه من أقساط حتّى وإن لم يتحقّق الخطر ، ويحظى بالتعويض المادي ، إذ أنّ عقد التأمين في أساسه وعد بالتعويض عن الخسارة حالة تحقّقها ، لذا من الضروري عند إجراء التأمين الانتباه وبتعمّن للمزايا الأخرى التي لا تقلّ أهميّة عن مبلغ التعويض وهي :

1- الوضع المالي لشركة التأمين التي يصدر عنها الوعد.

2- الوضع القانوني والنظامي لها.

3- مستوى الخدمات المقدّمة.

هذا الدعم المعنوي جعل المؤمن له يتحلّى بروح المبادرة الخلاقية يحدوه في ذلك الأمان والاطمئنان من كلّ الصدف والمفاجآت ، إذ شكل التأمين عاملاً مشجعاً في مجال المعاملات الدولية بتكثيف المبادلات التجارية والقيام بالعمليات التجارية العابرة للمحيطات دون خوف من الآثار السيئة التي قد تسبّبها المخاطر البحرية ، ولضمان تغطية شاملة لهذه المخاطر وتوفير الأمن والارتياح لملاك السفن كان لا بدّ من وجود شركات تأمين كبرى ذات مراكز مالية معتبرة تحلّ محلّ المؤمن الخواص الذين عجزوا عن تغطية المخاطر الكبرى التي أوجدتها العصرية والتقدّم التكنولوجي الذي أدّى إلى ظهور السفن التجارية العملاقة والناقلات

الضخمة التي تستوجب تغطيتها أموال كبيرة تجعل المؤمنين غالباً ما يلجؤون إلى إعادة التأمين لدى شركات أخرى ، كما أنّ العملية التأمينية أصبحت تعتمد على طرق حسابية وإحصائية مكّنت المؤمن من الإلمام بكل جوانب الخطر ومسببات وقوعه ، إضافة إلى أسس فنية تقوم أساساً على التعاون بين المؤمن لهم ، وذلك بتجميع المؤمن للأقساط المدفوعة من المؤمن لهم الذين يتعرّضون لمخاطر معيّنة ، وإجراء المقاصة طبقاً لقوانين الإحصاء ، ويعوض من يتحقّق الخطر بالنسبة له من هذا الرصيد المشترك.

ما يعاب على المشرع الجزائري هو تجاهله للخطر الظني رغم أنّه نظام أصيل بالتأمين البحري ، وقد أخذت به جلّ التشريعات البحرية ، وفي إهمال المشرع الجزائري لهذا الجانب إضرار كبير بالمؤمن له ، وبالتالي الاقتصاد الوطني ، فالمؤمن له الجزائري غالباً ما يعيد التأمين لدى شركات أجنبية ممّا يجعل الإبقاء على هذه الحالة يشكّل نزيفاً للاقتصاد الوطني بجرمان المؤمن له الوطني من التعويض ، « فالجزائر وإن كانت تؤمن لدى مؤمن وطني ، فإنّ إمكانيات هذا الأخير تضطره إلى إعادة التأمين لدى الأسواق الخارجية ، وبما أنّ العبرة بالعقد الأصلي فإنّ في ذلك حرمان للمؤمن له الجزائري من التعويضات كلّما كان الأمر أمام خطر ظني<sup>1</sup> » ، وهو أمر غاية في الأهمية يجب على المشرع الجزائري تداركه.

الخلاصة التي يمكن الوصول إليها من خلال الخطة التي اعتمدها للإجابة عن الإشكالات المطروحة في المقدمة هي أنّ دخول المؤمن له عقد التأمين لضمان مصلحته المتمثلة في السفينة لا ينفي مسؤوليته في المحافظة على سلامتها ، وذلك بالالتزام بتقديم كل ما من شأنه إفادة المؤمن لحصر نطاق الخطر وتخفيف آثاره متى وقع ، كما يلتزم بضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية متى نزلت البحر ، وقد عاقب القانون البحري كل مالك سفينة يعلم بعدم صلاحيتها للملاحة البحرية ويبحر بها ، كما ألزمه بتعويض المؤمن متى تخلف عن إخطاره بوقوع الخطر بسوء نية ، وسقوط حقه في الضمان. يتّضح من هذا أنّ سلامة العملية التأمينية واستمراريتها توجب على كلا الطرفين القيام بتنفيذ التزاماتهما كما اتفق عليه في العقد ، ومخالفة ذلك توقعهما في الجزاء.

<sup>1</sup> - علي غانم : المرجع السابق ، ص 301.

فالسفينة وسيلة ضرورية يجب الاهتمام بها وتطويرها أكثر لتنشيط البيئة البحرية باعتبارها أداة الملاحة البحرية الوحيدة ، والتأمين البحري نظام مهم جداً لضمان استمرارية عملها ونشاطها ، فلا يمكن للتجارة الخارجية أن تتسع وتكثف لو لا وجود سفن متطورة وقادرة على خوض البحار ، ولا يمكن للسفن أن تبحر لو لا وجود نظام يضمن لها الأمن ولرحلاتها السلامة ، فالتأمين على هيكل السفينة أمر غاية في الأهمية لما توفره من حركية واستمرارية لمجال النقل البحري.

نشير في الأخير إلى المكانة الجغرافية الهامة والموقع الإستراتيجي الذي تحتله الجزائر بشساعة سواحلها الممتدة على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط والتي لم تستغلها لصالح اقتصادها ، إذ ما زالت الجزائر تابعة لأسواق التأمين الأجنبية ، باعتمادها على شركات أجنبية لتأمين وإعادة تأمين سفنها التجارية لعجزها عن التغطية لما تتطلبه من أموال ضخمة ، فهي لا تستطيع إعادة تصنيعها بالداخل إذ ما زالت تستورد السفن من الدول الأوربية ، واستغلالها لهذا المجال هو استغلال محلي ضيق ، رغم أن التأمين البحري أصبح سوقاً عالمية تحتل المرتبة الثانية بعد البنوك ، واستغلال الجزائر لهذه الإمكانيات يمكنها من احتلال مكانة هامة في اقتصاديات النقل البحري.



# الملاحق

الملحق I: نموذج عن طلب التأمين.

الملحق II : شهادة الحد الأدنى لسلامة تشغيل السفينة.

الملحق III : وثيقة التأمين على هيكل سفينة صيد.

الملحق IV : رجوع الغير.



I

**DEMANDE D'ASSURANCE**

( Branche : Facultés )

(terrestre - maritime - aérien)

**I - Identification :**

- Nom de l'assuré ou souscripteur : .....

Adresse .....

**II - Marchandises :**

Nature ( détail par famille de produit )	Degré de sensibilité	Type d'emballage ( description )

**III Conditions d'assurance demandées ( 1 )**

TOUS RISQUES
  F.A.P. SAUF
  ACCIDENTS CARACTERISES

**GARANTIES COMPLEMENTAIRES**

<input type="checkbox"/> Risques de vol et de disparition	<input type="checkbox"/> Vice propre de l'objet assuré	<input type="checkbox"/> Jet à la mer et l'enlèvement par la mer
<input type="checkbox"/> Risques de guerre et risques assimilés	<input type="checkbox"/> Piquage des liquides en fûts et en citernes	<input type="checkbox"/> Vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection
<input type="checkbox"/> Violation de blocus	<input type="checkbox"/> Influence de la température	<input type="checkbox"/> Dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.

**IV - Valeurs et provenances**

Pays de provenance / de destination / trajet	Valeur assurée ( 2 )	Nombre d'expédition ( moyenne annuelle )

**V - Etendue de la couverture ( 3 )**

<input type="checkbox"/> Port à port	<input type="checkbox"/> Port d'embarquement / Site	<input type="checkbox"/> Magasin à magasin
<input type="checkbox"/> Aéroport à aéroport	<input type="checkbox"/> Aéroport d'embarquement / Site	

(1) et (3) Mettre une croix dans la case correspondante

(2) Pour les polices au voyage

(3) Rayer la mention inutile (préciser le mode de transport)

Fait à : ..... le .....

Cachet et signature de l'assuré

الملحق الأول

العدد الأدنى من متن السفن التجارية لضمان أمنها

المجموع	مستخدمو التحكم		ضباط الماكينات			مستخدمو التحكم التنفيذي				ضباط السطح				نوع السفينة	نوع الملاحة	الصحولة الكلية المسجلة	نوع السفينة	صنف السفينة	
	دهان	دهان رئيس	ميكانيكا	ميكانيكا ثان	رئيس الميكانيكا	ملاح	طباخ	رئيس سطح	رئيس طاقم	طبيب	ضابط راديو	ضابط ملاحي	رديان						رديان ثان
11	0	1	1	1	1	2	1	0	1	0	0	1	1	1	1	> 3000	عادية	ملاحة محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
10	1	0	0	1	1	2	1	0	1	0	0	1	1	1	1	< 3000	آلية	ملاحة محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
12	0	1	1	1	1	3	1	0	1	0	0	1	1	1	1	> 3000	عادية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
11	1	0	0	1	1	3	1	0	1	0	0	1	1	1	1	> 3000	آلية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
11	1	0	1	1	1	2	1	0	1	0	0	1	1	1	1	> 3000	عادية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
10	1	0	0	1	1	2	1	0	1	0	0	1	1	1	1	< 3000	آلية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
14	1	1	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	1	< 3000	عادية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
12	1	1	0	1	1	3	1	0	1	0	0	1	1	1	1	> 3000	آلية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للبضائع العامة
14	0	1	1	1	1	3	1	1	1	1	0	2	1	1	1	> 3000	عادية	ملاحة محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
12	1	0	0	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	1	> 3000	آلية	ملاحة محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
16	2	1	2	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	1	< 3000	عادية	ملاحة محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
14	0	1	1	1	1	3	1	1	1	0	0	2	1	1	1	< 3000	آلية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
14	0	1	1	1	1	3	1	1	1	0	0	2	1	1	1	< 3000	عادية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
12	0	1	0	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	1	< 3000	آلية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
16	2	1	1	1	1	3	1	1	1	0	0	2	1	1	1	< 3000	عادية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
14	1	1	0	1	1	3	1	1	1	0	0	2	1	1	1	> 6000	آلية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
16	2	1	2	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	1	< 6000	عادية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للمحروقات
14	2	1	0	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	1	< 6000	آلية	ملاحة غير محدودة	السفن الناقلة للمحروقات

الملحق الأول (تابع)

مستخدمو التحكم		ضباط الماكينات			مستخدمو التحكم التنفيذي			ضباط السطح					نوع الملاحة	نوع السفينة	صنف السفينة		
دهان	دهان	دهان رئيس	ميكانيكا	ميكانيكا ثان	رئيس الميكانيكا	ملاح	طباخ	رئيس سطح	رئيس	طبيب	ضابط راديو	ضابط ملاح				ريان ثان	ريان
0	1	1	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000 >	ملاحة
1	0	0	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	آلية	3000 <	ملاحة غير محدودة
2	1	2	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	6000 >	ملاحة غير محدودة
2	1	0	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	آلية	6000 <	ملاحة غير محدودة
2	1	2	1	1	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000 >	ملاحة غير محدودة
2	0	2	1	1	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	آلية	3000 <	ملاحة غير محدودة
0	1	1	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	6000 >	ملاحة غير محدودة
1	0	0	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	آلية	6000 <	ملاحة غير محدودة
2	1	2	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000 >	ملاحة غير محدودة
2	0	2	1	1	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	آلية	3000 <	ملاحة غير محدودة
0	1	1	1	1	1	2	1	0	1	1	0	2	1	1	عابية	3000 >	ملاحة غير محدودة
1	0	0	1	1	1	2	1	0	1	1	0	2	1	1	آلية	3000 <	ملاحة غير محدودة
1	0	0	1	1	1	2	1	0	1	1	0	2	1	1	عابية	3000 >	ملاحة غير محدودة
1	1	2	1	1	1	3	1	0	1	1	1	2	1	1	عابية	3000 <	ملاحة غير محدودة
1	0	0	1	1	1	3	1	0	1	1	1	2	1	1	آلية	3000 >	ملاحة غير محدودة

ض.م.م / الملاحة : ضابط مكلف بالمناورة في برج القيادة الملاحية.

ض.م.م / الماكينات : ضابط مكلف بالمناورة في برج غرفة الماكينات.

ملاحظة هامة :

- 1 - لا يتمين على الضابط الميكانيكي أو أي عضو آخر من أعضاء مستخدم الماكينات أن يتولى وحده المناورة في أماكن تواجد الماكينات أو يدخل وحده في غرفة الدفع الرئيسي ما لم يتحقق من أمن هذا الشخص من برج القيادة بمسافات متقاربة بواسطة نظام إنذار المراقبة أو بطريقة أخرى تراها الإدارة مقبولة.
- 2 - على متن السفن الناقلة للغاز والمواد الكيميائية، يتولى الضابط المكلف بالمناورة على برج القيادة.
- 3 - على متن السفن الناقلة للمواد الكيميائية التي تتركس ملاحا، محدودة، يتولى الضابط المكلف بالناوبة على برج القيادة.



## الملحق الثاني

MERCHANT MARINE

البحرية التجارية



شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل  
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

صدرت وفقا لأحكام اللائحة 13 ( ب من الباب V )  
للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر  
لعام 1974، في صيغتها المنقحة

ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE PROVISION OF REGULATION  
V 13 b) OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,  
1974, AS AMENDED.

## PARTICULARS OF SHIP

تفاصيل السفينة

SHIP'S NAME ..... اسم السفينة

DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS ..... الرقم المميز أو الأحرف المميزة

IMO NUMBER ..... رقم المنظمة البحرية الدولية

PORT OF REGISTRY ..... ميناء التسجيل

GROSS TONNAGE ..... الحمولة الإجمالية

INTERNATIONAL CONVENTION ON ..... ( 1969 )  
TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS (1969)

MAIN PROPULSION MACHINERY (KW) ..... قوة الدفع الرئيسية ( كيلواط )

TYPE OF SHIP ..... نوع السفينة

UNMANED MACHINERY SPACES

غرفة محركات غير خاضعة لإشراف دائم

YES / نعم   NO / لا

TRAIDING AREA  
المناطق الملاحية

THE ABOVE MENTIONED SHIP IS CONSIDERED TO BE SAFETY MANNED IF WHENEVER IT PROCEEDS TO ANY CONDITIONS STATED IT CARRIES NO LESS THAN THE NUMBER, RANK/CAPACITY OF PERSONNEL SHOWN BELOW, SUBJECT TO ANY CONDITIONS STATED HEREUNDER.

تعتبر السفينة المذكورة أعلاه مأمونة التشغيل للعمل بعرض البحر (ما لم تدون أي شروط) وهي تحمل الحد الكافي من المؤهلين كما هو مدون أدناه.

RANK/CAPACITY الرتبة / الصفة	CERTIFICATE OF COMPETENCY (STCW RULE) شهادة الكفاءة	NUMBER OF PERSONS عدد الأشخاص
CAPTAIN ربان	MASTER CERTIFICATE (II / 2) شهادة ربان	
DECK OFFICER ضابط سطح	MASTER 1st and 2nd Part (II-1/II-2) شهادة ربان أول/ثان	
CHIEF ENGINEER رئيس ميكانيكي	CHIEF ENGINEER CERTIFICATE (III-3/III-2) رئيس المهندسين	
ENGINE OFFICER ضابط مهندس	ENGINE OFFICER CERTIFICATE (III-1/III-2) شهادة مهندسين م أول م ثان	
RADIO OFFICER ضابط راديو	RADIO OFFICER CERTIFICATE شهادة راديو	
DOCTOR طبيب		
BOSUN رئيس بحارة		
CHIEF COOK طبخ		
ASSISTANT ENGINEER مساعد مهندس		
ABLE SEAMAN بحار سطح		
ORDINARY SEAMAN بحارة عاديين		
GRAISSEUR دهان		
TOTAL المجموع		

PRESCRIPTIONS OR SPECIAL CONDITIONS, IF ANY

شروط أو استلزامات إضافية

RADIO OFFICER MAY BE OMITTED IF VESSEL IS EQUIPED AND CERTIFIED IN ACCORDANCE WITH GMDSS, AND AT LEAST TWO (2) OF THE CREW ARE HOLDERS OF GMDSS OPERATORS'S CERTIFICATE (G.O.C)

يستغنى عن خدمات ضابط راديو في حالة تجهيز السفينة بجهاز GMDSS وضابطان (2) من ضباط السطح على الأقل يجب أن يكونا متحصلين على شهادة G.O.C

ISSUED AT ..... DATE .....

صدر في

تاريخ الإصدار

EXPIRY DATE .....

Error! Bookmark not defined

تاريخ انتهاء الصلاحية

SEAL OR STAMP OF THE ISSUING AUTHORITY  
ADMINISTRATOR OF MARINE AFFAIRS

متصرف الشؤون البحرية

شعار أو ختم السلطة المسؤولة عن إصدار السجل

UNITE DE

III

AGENCE DE

POLICE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRE DE PECHE.

EMISSION :	F
ASSURE :	
ADRESSE :	
EFFET :	
ECHANCE :	
PRIME NETTE :	
TAXE 14%	
PRIME TOTAL :	

CONDITIONS PARTICULIERES

Le présent contrat est régi par la loi 89-07 du 9 Aout 1980 tant qu'il n'est pas déroge à ses dispositions supletives ainsi que les conditions générales de la présents police maritime sur corps de navire de peche.

L'attention étant spécialement attiré sur les dispositions impératives de la loi énumérée en son article 124.

ENTRE:

ET :

Il est convenu ce qui suit

ARTICLE I/:OBJET DE L'ASSURANCE:

Le présent contrat a pour objet d'assurer le navire appartenant a \_\_\_\_\_ dans la limite des eaux territoriale Algériennes, et aux conditions déterminées a l'article IV ci après

ARTICLE II/:CARACTERISTIQUES DU BATEAU.

- \* NOM.....
- \* TYPE D'ARMEMENT.....
- \* CONSTRUCTION.....
- \* TONNAGE BRUT.....
- \* ANNEE DE CONSTRUCTION.....
- \* IMMATRICULATION.....
- \* MOTEUR ....430 CV.....
- \* LONGUEUR HORS TOUT :.....
- \* LARGEUR :.....
- \* CREUX :.....
- \* VALEUR ASSUREE :.....

ARTICLE III/:VALEUR ASSUREE.

La valeur déclarée par l'armateur représente :

sur corps de navire

sur armement special et matériel de pêche.

Elle comprend indivisement le corps et les appareil moteurs y compris les librifants en service ainsi les accessoires du navire est ses embarcations (art 10 des conditions generales)

ARTICLE IV/:CONDITIONS D'ASSURANCES

L'assurance est consentie dans les conditions "TOUS RISQUE"  
Sont garantis, dans les conditions déterminées par la police d'assurance, les dommages et pertes qui arrivent au bateau assuré par tous accidents et fortunes de mer.

ARTICLE V/:FRANCHISE

a) les avaries résultant de l'abordage, de l'échouement, de l'incendie de la collision, du heurt seront remboursées sous déduction d'une franchise applicable par événement de 10% du montant du sinistre.  
b) Tous les autres avaries y compris l'engagement de l'hélice ou du gouvernail par un corps quelconque aussi que l'avarie de l'échouage seront remboursés en fonction de l'age de l'appareil ou suivant justification fournie par l'assuré en fonction de l'age del'appareil en avarie pris dans son ensemble (hélice, et la ligne d'arbre étant chacune assimilée un appareil)) sous déduction d'une franchise applicable par événement.

Pendant la 1ère année de service	.....	12%	du montant du sinistre
" " 2ème " " "	.....	16%	" "
" " 3 " " "	.....	20%	" "
" " 4 " " "	.....	25%	" "
" " 5 " " "	.....	28%	" "
" " 6 " " "	.....	32%	" "
" " 7 " " "	.....	36%	" "
" " 8 " " "	.....	40%	" "
" " 9 " " "	.....	45%	" "
" " 10 " " "	.....	50%	" "

c) Le montant laissé à la charge de l'assuré résultant de l'application du franchise ci-dessus sera au minimum de :

500.DA pour les navires de moins de 25 tonneaux.

800.DA pour les navires de 25 à 100 tonneaux.

ARTICLE VI/ : DECLARATION DE SINISTRE MESURE CONSERVATOIRES, SAUVETAGE ET RECOURS.

1°) L'assuré est tenu d'aviser son assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les (03) jours de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire toute justification concernant le sinistre et la détermination de sinistre.

2°) En cas d'événement pouvant lieu à un recours contre l'assureur et tout droit réciproquement, l'assuré doit et l'assureur peut prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires veuillez ou procéder au sauvetages 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 (Article 15 des conditions générales).

ARTICLES VII/ : En cas d'avarie, l'assuré est tenu d'aviser son assureur sans effectuer aucune réparation pour lui désigner un expert.

SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE

UNITE DE TLECEH

ACTE DE SUBROGATION

Sinistre faculté maritime N° .....  
Connaissance N° ..... DU .....  
Navire : ..... Arrivée le : .....  
Voyage de : ..... A : .....  
Partie de ..... L : .....  
Date du sinistre : .....  
N° de Police : .....  
Avis d'incident N° .....  
Valeur assurée .....

Nous soussignés .....  
reconnaissons avoir reçu de la société nationale d'assurance  
Unité de : ..... la somme de .....  
(..... DA) intervenant au titre du règlement définitif  
et représentant le montant de l'indemnité d'assurance due à la  
suite du sinistre cité en référence .

En conséquence nous subrogeons l'assureur dans tous nos droits  
de recours contre le transporteur et / ou autre tiers responsable.

FAIT A ..... LE .....

CACHET ET SIGNATURE

Modèle de lettre de réclamation

ALGER, LE.....

OBJET / RECOURS

DOSSIER N°.....  
AVARIE DU :.....  
NAVIRE :.....ARRIVEE LE.....

Messieurs,

La marchandise appartenant à notre assuré.....a sub  
des avaries au cours de son transport sur le navire.....  
arrivé à.....le.....

Il ressort des conclusions du rapport d'expertise que votre  
responsabilité est entièrement engagée.

En notre qualité de subrogés dans les droits de recours de notre  
assuré, nous vous réclamons la somme de .....  
représentant le montant de l'indemnité d'assurance réglée par la  
S.A.A.

Pour vous permettre d'apprécier notre réclamation nous vous transmettons les pièces justificatives suivantes :

- Rapport d'expertise N°.....
- Note d'honoraires du .....
- Connaissance N° .....
- Facture commerciale N°.....
- Lettre de réserves du.....
- P.V de constat contradictoire N°.....DU.....
- Acte de subrogation.

Vous voudrez bien par conséquent nous créditer de ce montant dans  
les meilleurs délais.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations  
distinguées.

Modèle de lettre de constitution

OBJET / Assignation

Dossier N°.....  
Avarie du .....  
Navire.....Arrivée le.....

Maitre,

Vous avons l'honneur de vous adresser aux fins d'assignation  
un dossier complet comprenant :

- Rapport d'expertise N°.....
- Note d'honoraires.....
- Connaissement N°.....
- Facture commerciale N°.....
- P.V de constat contradictoire.....
- Lettre de reserves.....
- Acte de subrogation.....

L'action doit être intentée contre.....  
.....( nom et adresse) et au profit de la S.A.A  
dûment subrogée dans les droits de recours de son assuré.....  
.....

La somme à réclamer doit représenter le montant de l'indemnité  
d'assurance réglé (.....DA) augmenté des dommages et  
intérêts ainsi que les intérêts de droits à compter de la date  
d'assignation.

La S.A.A reste à votre disposition pour vous fournir tout  
complément d'information pour les besoins de la cause.

Veuillez agréer, Chère Maître, l'expression de nos salutations  
distinguées.



# الشركة الوطنية للتأمين

SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE

N° REF/128 /HB/DAT/2001

Alger, le 13 Mai 2001

Copie : S/N PROD

Pour information de  
M. Messager application  
S/N

A, Messieurs les  
Directeurs d'Unité

Objet : A/S de la fiche de renseignement du navire

Au cours du traitement des dossiers sinistres, nous avons constaté que dans la majorité des cas, les renseignements relatifs aux spécifications du navire transportant les facultés ne figurent ni dans le dossier sinistre ni sur le rapport d'expertise.

Et pourtant, l'expert maritime désigné pour le sinistre doit établir une fiche de renseignements sur laquelle il enregistre le maximum d'information telles que :

- Non du navire ;
- Age ;
- Pavillon ;
- Armateur ou transporteur ;
- Adresse - Tel - Fax ;
- Club de protection ;
- Adresse - Tel - Fax ;

Ces éléments plus que précieux, nous permettent éventuellement de poursuivre le tiers responsable ou à défaut, saisir son Club de Protection lorsqu'il y a survenance d'un sinistre.

A cet effet, et par mesure de précaution, nous avons adressé une note à tous les experts maritimes agréés par l'entreprise, dans laquelle nous leur recommandons vivement d'établir cette fiche de renseignement dûment remplie et signée par le bord. A votre tour, de l'imposer comme document indispensable, pour la constitution et la recevabilité du dossier sinistre. Faute de quoi, nous vous recommandons de refuser le paiement des notes d'honoraires.

Nous savons pertinemment tous, qu'il y va des intérêts de l'entreprises quant à la manière de constituer les dossiers sinistres.

Saa - D.R. TLEMCEM  
ARRIVEE

Meilleures salutations

16 MAY 2001

N° 2001/128

Mme BEMICI Djamilia



# المراجع



## قائمة المراجع

### ➤ المراجع باللغة العربية :

#### 1- الكتب :

1- د. أحمد حسني :

الحوادث البحرية - التصادم والإنقاذ - منشأة المعارف ، الإسكندرية ، دون تاريخ.

2- د. إبراهيم أبو النجا :

التأمين في القانون الجزائري - الجزء الأول - ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، الطبعة الثانية ، 1985.

3- أ. جديدي معراج :

مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1999.

4- د. جلال وفاء محمددين :

قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1997.

5- د. جمال الحكيم :

عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية - الجزء الأول - دار المعارف ، مصر ، 1965.

6- د. عبد الرزاق السنهوري :

عقود الغرر وعقد التأمين - المجلد السابع - قسم ثاني - دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون تاريخ.

7- د. عبد الحميد الشواربي :

قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1990.

- 8- أ. علي غانم :  
التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ،  
2000.
- 9- د. علي البارودي و د. هاني محمد دويدار :  
القانون البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، دون تاريخ.
- 10- د. محمد حسن قاسم :  
محاضرات في عقد التأمين ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، دون تاريخ.
- 11- د. محمد شرعان :  
الخطر في عقد التأمين ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، دون تاريخ.
- 12- د. محمد حسنين :  
الوجيز في نظرية الالتزام - مصادر الالتزام وأحكامها من القانون المدني  
الجزائري - المؤسسة الوطنية للكتاب ، الجزائر ، 1983.
- 13- د. مختار محمود الهانسي :  
مقدمة في مبادئ التأمين ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 1990.
- 14- د. مصطفى كمال طه :  
القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000.
- 15- د. لطيف جبر كوماني :  
القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة ، النقل ، البيوع ، التأمين -  
مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، دون تاريخ.
- 16- د. هشام فرعون :  
القانون البحري ، مطبعة كرم ، دمشق ، 1976.

II- المقالات والرسائل :

1- د. محمد بن عمار :

مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية - العدد الأول - 1993.

2- أ. عبد النور خلوط :

إعادة التأمين : تحولات عميقة ، المجلة الجزائرية للتأمينات ، العدد 2 ، التأمينات البحرية.

3- د. إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه :

دور الإشراف والرقابة في ظلّ الاتجاه العالمي لتحرير قطاع التأمين ، مجلة البحوث والدراسات التجارية ، العدد الأول ، الدار الجامعية ، 1998.

4- قارون عمران :

تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية ، حالة الشركة الوطنية للنقل البحري ( SNTM-CNAN ) رسالة الماجستير في العلوم الاقتصادية ، فرع التخطيط ، جامعة الجزائر ، معهد العلوم الاقتصادية ، السنة الجامعية 1996-1997.

III- النصوص القانونية :\* القوانين الخاصة :

1- قانون رقم 201/63 المؤرخ في 08 جوان 1963 المتعلق بفرض التزامات و ضمانات على شركات التأمين العاملة بالجزائر وإخضاعها لطلب الاعتماد من وزارة المالية مع وضع كفالة مسبقة ، الجريدة الرسمية عدد 39 ، سنة 1963.

2- الأمر رقم 127/66 المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين ، الجريدة الرسمية عدد 43 ، سنة 1966.

3- القانون رقم 07/80 المؤرخ في 09/08/1980 المتعلق بالتأمينات ، الجريدة الرسمية عدد 33 ، سنة 1980.

## الفهرس

الصفحة	الموضوع
01	المقدمة.....
07	الباب التمهيدي.....
08	الفصل الأول : تطوّر التأمين البحري.....
09	المبحث الأول : نشأة التأمين البحري.....
09	المطلب الأول : تطوّر المفهوم القانوني للتأمين البحري.....
09	الفرع الأول : القرض البحري.....
10	الفرع الثاني : نظام الخسائر المشتركة.....
11	المطلب الثاني : تطوّر المفهوم الاقتصادي للتأمين البحري.....
12	الفرع الأول : التقدم التكنولوجي لصناعة السفن.....
13	الفرع الثاني : ظهور شركات التأمين وتدخل الدولة.....
15	المبحث الثاني : الأهمية الاقتصادية للتأمين البحري.....
15	المطلب الأول : تنظيم التأمين والإشراف عليه.....
16	الفرع الأول : أهداف الإشراف والرقابة وأسبابها.....
17	الفرع الثاني : طبيعة نظام الإشراف والرقابة.....
17	المطلب الثاني : استثمار شركات التأمين.....
19	الفصل الثاني : الأحكام العامة لعقد التأمين البحري.....
20	المبحث الأول : موضوع التأمين البحري.....
20	المطلب الأول : مفهوم التأمين البحري.....
21	الفرع الأول : تعريف التأمين البحري.....
24	الفرع الثاني : خصائص عقد التأمين البحري.....
26	المطلب الثاني : الأموال والقيم المؤمن عليها.....

26	الفرع الأوّل : التأمين على البضائع.....
27	الفرع الثاني : التأمين على السفن.....
29	المطلب الثالث : إبرام عقد التأمين البحري.....
29	الفرع الأوّل : كيفية إبرام العقد وإثباته.....
32	الفرع الثاني : انتهاء عقد التأمين البحري.....
34	المبحث الثاني : محلّ عقد التأمين البحري.....
34	المطلب الأوّل : مفهوم الخطر.....
35	الفرع الأوّل : تعريف الخطر.....
35	الفرع الثاني : شروط الخطر.....
37	المطلب الثاني : اتساع نطاق الخطر.....
37	الفرع الأوّل : امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية أصلاً.....
38	الفرع الثاني : التأمين على الخطر الظني.....
40	الباب الأوّل : تنفيذ الالتزام من قبل المؤمن له.....
41	الفصل الأوّل : تحديد التزامات المؤمن له.....
42	المبحث الأوّل : تحديد القسط.....
42	المطلب الأوّل : كيفية تحديد القسط.....
44	الفرع الأوّل : وجوب تناسب القسط مع جسامه الخطر.....
53	الفرع الثاني : تقديم البيانات الخاصة بالسفينة محلّ الخطر.....
61	الفرع الثالث : عناصر القسط.....
64	المطلب الثاني : زمان ومكان الوفاء بالقسط.....
64	الفرع الأوّل : زمان الوفاء بالقسط.....
67	الفرع الثاني : مكان الوفاء بالقسط.....
68	المبحث الثاني : الإخطار بالظروف المستحدّة ووقوع الخطر.....
69	المطلب الأوّل : الالتزام بالتخفيف من المخاطر وعدم زيادتها.....

69	..... الفرع الأوّل : الالتزام بالمحافظة على الشيء محلّ التأمين
70	..... الفرع الثاني : إخطار المؤمن بتفاقم الخطر
73	..... الفرع الثالث : التصريح بتعدّد التأمينات
73	..... المطلب الثاني : إخطار المؤمن بوقوع الخطر
73	..... الفرع الأوّل : مضمون الالتزام
76	..... الفرع الثاني : المحافظة على حقّ المؤمن في الرجوع على الغير
77	..... الفصل الثاني : جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته
78	..... المبحث الأوّل : الجزاء عن عدم الوفاء بالقسط
78	..... المطلب الأوّل : إيقاف الضمان
78	..... الفرع الأوّل : الإعذار
80	..... الفرع الثاني : الوقف
82	..... المطلب الثاني : الفسخ أو التنفيذ العيني
82	..... الفرع الأوّل : فسخ العقد
83	..... الفرع الثاني : التنفيذ العيني
84	..... المبحث الثاني : جزاء عدم الإخطار
84	..... المطلب الأوّل : بطلان العقد
85	..... الفرع الأوّل : حالة المؤمن له حسن النية
87	..... الفرع الثاني : حالة المؤمن له سيئ النية
88	..... المطلب الثاني : سقوط الضمان
89	..... الفرع الأوّل : شروط السقوط
91	..... الفرع الثاني : طرق توقّي المؤمن له السقوط
93	..... خلاصة الباب الأوّل
94	..... الباب الثاني : تنفيذ الالتزام من قبل المؤمن
95	..... الفصل الأوّل : التزام المؤمن بدفع التعويض



96	المبحث الأول : أداء المؤمن.....
96	المطلب الأول : مبلغ التعويض.....
96	الفرع الأول : التطور التاريخي للتعويض.....
99	الفرع الثاني : تحديد المفهوم القانوني للتعويض.....
101	المطلب الثاني : ميعاد حلول الالتزام.....
102	الفرع الأول : تحقق الخطر.....
104	الفرع الثاني : تحديد زمان ومكان الخطر.....
108	المبحث الثاني : الالتزام بحماية حق المؤمن له في التعويض.....
109	المطلب الأول : الاشتراك في التعويض.....
110	الفرع الأول : إعادة التأمين.....
114	الفرع الثاني : التأمين المباشر أو الاقتراني Coassurance.....
116	المطلب الثاني : ضمان حق المؤمن له في مبلغ التأمين.....
116	الفرع الأول : حلول المؤمن محل المؤمن له.....
118	الفرع الثاني : حالة رجوع الغير على المؤمن له.....
120	الفصل الثاني : تقدير التعويض.....
121	المبحث الأول : كيفية تقدير التعويض.....
121	المطلب الأول : أسس تقدير التعويض.....
122	الفرع الأول : الأسس الفنية.....
123	الفرع الثاني : الأسس القانونية.....
125	المطلب الثاني : تحديد قيمة التعويض.....
125	الفرع الأول : تقدير التعويض وفقا للقيمة المعتمدة.....
127	الفرع الثاني : تقدير التعويض وفقا للقيمة الحقيقية للسفينة.....
128	المبحث الثاني : طرق تسوية التعويض.....
129	المطلب الأول : تقدير التعويض وفقا لحجم الخسارة.....

129	..... الفرع الأول : التعويض وفقا لقيمة الإصلاحات
136	..... الفرع الثاني : التعويض عن النفقات اللاحقة
137	..... le délaissement : التخلي أو الترك
138	..... الفرع الأول : مفهوم التخلي وحالاته
141	..... الفرع الثاني : آثار التخلي
143	..... خلاصة الباب الثاني
145	..... الخاتمة
148	..... الملاحق
149	..... المراجع
153	..... الفهرس



