

الموضوع:

التأمين البحري على السفينة

مذكرة مكملة لمقتضيات نيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون الأعمال

إشراف الأستاذ:

فيثوش سعد

إعداد الطالب:

بهلولي خير الدين

كلمة شكر

بسم الله الرحمن الرحيم

إن الحياة ألم يخفيه أمل والأمل يحققه عمل والعمل ينهيه أجل وبعد ذلك يجزى المرء ما فعل.

إني أحمد الله تعالى الذي ألهمني الصبر والعزيمة على إتمام هذا العمل المتواضع وأتقدم بالشكر الجزيل والامتنان إلى الأساتذة الذين لم يبخلوا عليّ بتوجيهاتهم.

كما أتوجه بالشكر إلى السادة أعضاء لجنة المناقشة الذين تجشموا عناء قراءة هذه المذكرة والمشاركة في مناقشتها.

وإلى كل من ساهم من قريب أو بعيد بالقليل أو بالكثير في إنجاز هذا البحث.

ب. خيرالدين

إهداء

إلى والديّ الكريمين..

إلى أفراد عائلتي..

إلى كل من علمني..

ب. خيرالدين

مقدمة

يعتبر التأمين البحري أهم فرع من فروع نظام التأمين وأكثرها انتشاراً. وقد اكتسب أهميته وسعة انتشاره من صفته الدولية التي يتميز بها عن فروع التأمين الأخرى، فارتباطه الوثيق بالتجارة الدولية جعل منه تأميناً شبه إلزامي. وقد ساعد العرف التجاري البحري الذي تتصل جذوره إلى القرن الرابع عشر ميلادي على جعله من مستلزمات التجارة البحرية. وهذا فضلاً عن كونه من أقدم الوسائل التي مارسها الإنسان لإزالة أعباء الكوارث عن كاهله أو التخفيف منها⁽¹⁾، وقد ظهر التأمين البحري بصورة بدائية معروفة بقرض السفينة "nauticum faenus" والذي بمقتضاه يقدم المقرضون لصاحب السفينة مبالغ مالية من أجل القيام برحلة تجارية، فإذا عادت السفينة سالمة التزم المقرض مالك السفينة برد المبلغ مع فائدة متفق عليها، وإذا هلكت السفينة نتيجة خطر من أخطار البحر فإن المقرض يفقد المبلغ الذي قرضه⁽²⁾.

ولم يتميز التأمين البحري بنظام خاص إلا في القرن السادس عشر ميلادي إلى أن وصل هذا التأمين إلى الصورة التي يوجد عليها حديثاً، حيث صدر في إنجلترا سنة 1601 أول تشريع يتناول بعض القواعد المتعلقة بهذا النوع من التأمين ثم انتقل إلى فرنسا حيث صيغت في مدينة روان الفرنسية، مجموعة العادات المعروفة بمرشد البحر "Guidant de la mer" الذي فصل في قواعد التأمين البحري وكان أساس القانون الفرنسي الصادر سنة 1681 ثم توالى بعد ذلك صدور قوانين التأمين البحري في دول أوروبا وباقي دول العالم بما فيها الجزائر وهذا من خلال

(1) بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 19.

(2) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 15-14.

الأمر المتعلق بالتأمينات. وعليه فنظام التأمين البحري يقوم على فكرة مفادها أن توزع الأضرار والخسائر الناتجة عن حادثة بحرية معينة على مجموعة من الأشخاص بدلاً من أن يتحمل أحدهم لوحده نتائجها. ولتلك الأسباب نشأت فكرة التأمين البحري لحماية أصحاب التجارة البحرية وتعود أهميته لضخامة المبالغ المالية التي تمثلها قيمة السفن وسبب الأخطار الجسيمة التي قد تواجهها حيث أن السفن تشكل ثروة كبيرة قد يتجاوز ثمن السفينة الواحدة ملايين من الدولارات ومن غير المألوف أن تكون هناك أية سفينة دون غطاء تأمين.

وتقوم اليوم بعملية التأمين الخاص بالملاحة البحرية التجارية شركات تأمين ضخمة محلية وعالمية وكذلك جمعيات الحماية والضمان التي تتكفل بحماية وضمان تعويض أضرار مالكي السفن المنتسبين إليها مثل جماعة اللويدز البريطانية.

وسنتناول في هذا البحث قسم من أقسام التأمينات البحرية وهو التأمين البحري على السفينة باعتباره صورة من الصور الثلاثة للتأمين البحري والمتمثلة في: التأمين على السفينة "Assurance Corps" والتأمين على البضائع "Assurance Faculte" والتأمين على المسؤولية "Assurance Responsabilite"⁽¹⁾. ولكل نوع أحكام خاصة به إلى جانب الأحكام العامة التي تنظم التأمين البحري والتي نجدتها في تقنين التأمين وفي وثائق التأمين التي تعتبر أحكامها قواعد اتفاقية تحكم العلاقات بين طرفي العقد.

واعتباراً للموقع الاستراتيجي الذي تحنله الجزائر بساحلها الشاسع الممتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط والذي يشكل بوابة إفريقيا وال الضفة المقابلة لأهم موانئ أوروبا، وتمر

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 200.

بموازاته معظم حركة الملاحة العالمية مما يرشح الجزائر إذا ما استغلت إمكانياتها ومكانتها الاستراتيجية إلى احتلال مكانة هامة في اقتصاديات النقل البحري⁽¹⁾. وبالتالي تصبح رائدة في هذا المجال خاصة وأنها اعتمدت نظام اقتصاد السوق والتجارة الحرة مما يفتح المجال للمبادلات الحرة والاستثمارات الناشئة عن طريق البحر، لذلك ارتأينا لدراسة هذا البحث لما يكتسبه من أهمية بالغة في جميع نواحي الحياة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية من جهة وفي مجال التأمينات البحرية من جهة أخرى باعتباره قسم من أقسامها. وهذا ما تفسره العلاقة المتكاملة بين مختلف أنواع وصور التأمينات البحرية فيما بينها وذلك من خلال القواعد القانونية التي تضبط سير الرحلة البحرية في تنظيم قانوني سواء تعلق الأمر بالعقد المبرم أو الآثار المترتبة عليه.

ولقد تناول المشرع الجزائري أحكام التأمين البحري على السفينة في قانون رقم 06-04 مؤرخ في 20 فبراير 2006 الذي يعدل ويتم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات حيث أقر هذا الأخير أحكاماً خاصة، ودقق فيها كنظام التخلي والخطر الظني، الذي لا نجده في باقي التأمينات الأخرى مما يجعلنا نفهم أن لهذا العقد خصائص يتميز بها. تبررها ظروف الملاحة البحرية وعليه تناولنا هذا البحث بالدراسة والتحليل متبعين في ذلك المنهج المقارن، كونها دراسة قانونية، حيث سنقارن في بعض أحكامه إلى ما توصل إليه المشرع الجزائري كونه يعد أفضل القوانين البحرية تطوراً في المنطقة العربية، وبالذات فيما يتعلق بالتعويضات التي كفلها للمتضررين من الحوادث البحرية مع التشريع المقارن وبالأخص القانون الإنجليزي باعتباره مصدر تاريخي لكل التشريعات المعاصرة في هذا المجال، إضافة

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 05.

مقارنة بالقانون الفرنسي وهذا لتأثيره المباشر على تشريعنا. ولا حرج في ذلك ما دام التأمين من العقود المتجهة نحو التدويل، وإنما يجب العمل على تصحيح النقائص التي تشوبه، والناجمة من الأخطاء في الترجمة⁽¹⁾. ولا يفوتني أن أشير إلى الصعوبات التي لا قيتها وأنا بصدد البحث في الموضوع والمتمثلة أساساً في ندرة الدراسات الشاملة والمتكاملة في هذا الميدان سواء من رجال الاقتصاد أو القانون خاصة الكتابات الوطنية وعدم اهتمامها بالموضوع، مما يشكل نقطة سلبية يجب تداركها خاصة في ظل تطور التجارة البحرية.

وعلى هذا الأساس فإن الإشكال القانوني المطروح في البحث: هو كيف نظم المشرع الجزائري أحكام عقد التأمين البحري على السفينة؟ وما مدى فعاليتها في ضمان وحماية وأمن السفن في ظل تطور التجارة البحرية؟ ولهذا تكون الخطة المتبعة في تناول الإشكالية المطروحة كما يلي:

الفصل التمهيدي:	ماهية عقد التأمين البحري على السفينة.
المبحث الأول:	التطور التاريخي لعقد التأمين البحري على السفينة.
المبحث الثاني:	تعريف التأمين البحري على السفينة وخصائصه.
الفصل الأول:	نطاق عقد التأمين البحري على السفينة.
المبحث الأول:	تكوين واثبات عقد التأمين البحري على السفينة.
المبحث الثاني:	عناصر التأمين البحري على السفينة.
الفصل الثاني:	الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري على السفينة.
المبحث الأول:	التزامات المؤمن له.
المبحث الثاني:	التزامات المؤمن.

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 54.

الفصل التمهيدي

الفصل التمهيدي

ماهية عقد التأمين البحري على السفينة

نتناول في هذا الفصل دراسة حول نشأة فكرة التأمين البحري من خلال تطوره التاريخي في (المبحث الأول)، ثم التطرق إلى تعريف عقد التأمين البحري وخصائصه (المبحث الثاني).

المبحث الأول

التطور التاريخي لعقد التأمين البحري على السفينة

تعتبر القواعد القانونية لعقد التأمين البحري وأنظمتها من أفضل الوسائل التي تضبط المصالح المتعارضة بين الأفراد، وتمكنهم من اختيار الحلول الناجعة للمشاكل المطروحة، لا يتسنى فهماً كاملاً لها دون القيام بالدراسة التاريخية، ولعل هذا ما ينطبق على موضوع بحثنا مما يقتضي استعراض تطوره التاريخي منذ العصور القديمة إلى أن ظهر بصورته المستقلة وتطور إلى ما هو عليه الآن.

المطلب الأول

الأنظمة القانونية القديمة

لقد تعددت الآراء حول وقت ومكان ظهور التأمين البحري إلا أن الإجماع يكاد ينعقد على تحديد زمن ومكان بعض الأنظمة المشابهة له⁽¹⁾.

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 13.

فهناك من يرجح تاريخه إلى 3000 سنة قبل الميلاد ويتمثل في نظرهم في العادات والقوانين التي نشأت بين بلدان البحر الأبيض المتوسط والتي كانت تربطها علاقات بحرية، إلا أنه لم يصلنا شيء من هذه القوانين والعادات⁽¹⁾.

الفرع الأول

نظام المساهمة في الخسائر المشتركة

نظام الخسائر المشتركة من الأنظمة القديمة الأصيلة بالملاحة البحرية والمنتمية إلى القانون البحري، الذي يتفق الكثير من الفقهاء أنه من ابتداء الفينيقيين الذين نقلوه إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة "رودس" ومنهم انتقل إلى الرومان⁽²⁾.

وقد اخذت بهذه النظرية جميع الشعوب التي مارست الملاحة البحرية، وفكرتها بسيطة تقوم على إجراء يقوم به الريان إذا ما تعرضت السفينة التي تحمل البضائع لخطر يهددها فيقوم برمي بعض البضائع للتخفيف على السفينة من أجل إنقاذها، وبذلك يستفيد مالك السفينة ومالك البضائع من عملية التضحية بالبضائع الملقى بها في البحر، فيلتزم بتعويض صاحب البضاعة المضحي بها كل واحد بنسبة استفادته من سلامة أمواله من مالكي السفينة والبضائع، فهذا النظام للخسائر المشتركة يشترك مع نظام التأمين البحري في التخفيف من أخطار البحر عن طريق التضامن والتعاون⁽³⁾.

(1) عباس حلمي، القانون البحري، سلسلة دروس العلوم القانونية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق جامعة عنابة، ص2.

(2) ثروت علي عبد الرحيم، الاعفاءات والمسوحات في التأمين البحري (رسالة دكتوراه)، القاهرة، 1966، ص 40.

(3) محمد سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، دار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص 30.

الفرع الثاني

قرض المخاطرة البحرية

يعتبر التأمين البحري أقدم أنواع التأمين إلا أن تقنياته لم تتبلور منذ بداية الملاحة البحرية، فالعصر القديم عرف نظاماً قانونياً لعب دور التأمين البحري هو عقد القرض على السفينة الذي يمكن تعريفه بأنه قرض بمقتضاه يقدم المقرضون لصاحب السفينة أو شاحنها مبالغ مالية من أجل القيام برحلة تجارية، فإذا عادت السفينة سالمة التزم المقرض (مالك السفينة أو الشاحن) برد المبلغ مع فائدة متفق عليها، وإذا هلكت السفينة نتيجة خطر من أخطار البحر كالعاصفة أو الغرق أو وقوعها تحت يد الأعداء، فإن المقرض يفقد المبلغ الذي أقرضه⁽¹⁾.

وهناك من يرجح أصل هذا النظام إلى البابليين استناداً إلى نص ورد في قانون حمورابي يقضي من يقوم برحلة بحرية يتسلم البضائع من تاجر مقابل قائمة مفتوحة تحدد فيها قيمة البضاعة وسعر الفائدة التي تسري خلال فترة معينة، فإذا سرقت البضائع خلال الرحلة بغير إهمال أو تواطؤ يعفى من يقوم بالرحلة من رد الدين والفائدة⁽²⁾.

وخلاصة القول أن العصر القديم بما في ذلك القانون الروماني لم يعرف فكرة وتقنيات التأمين البحري، وتوقف عند حد قرض المخاطرة البحرية الذي فسره البعض تفسيراً مقلوباً لعقد التأمين، إذ اعتبروا المقرض مؤمناً والمقرض مؤمناً له، ومبلغ القرض تعويضاً مسبقاً واسترجاع

(1) محمد سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 30.

(2) ثروت عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 01.

مبلغ القرض مع الفائدة قسطاً⁽¹⁾، وهذا القرض نظمته التقنين التجاري الفرنسي في الباب التاسع من المادة 311 إلى 331 في حين لم ينص عليه القانون البحري الجزائري المتضمن في الأمر 76-80.

المطلب الثاني

ظهور التأمين البحري بالمفهوم الحديث

شهدت العصور الحديثة نمو الملاحة البحرية وازدهارها، حيث يبدأ هذا العصر بظهور أول مجموعة بحرية مكتوبة وهي المجموعة البحرية التي ظهرت في فرنسا في زمن لويس الرابع عشر عام 1681 والذي عرف باسم أمر البحرية وقد استمد الأمر الملكي الصادر عام 1681 معظم أحكامه من العادات البحرية ولا تقتصر قواعد هذا الأمر على القانون الخاص البحري بل يشمل أيضاً قواعد القانون الإداري البحري والقانون الدولي البحري.

وبعد قيام الثورة الفرنسية شكلت لجنة لوضع تقنين تجاري انتهت من وصفه عام 1801 إلا أنه لم يصدر إلا عام 1807 وقد احتوى الكتاب الثاني على قواعد القانون التجاري البحري وكما هو معروف فإن قواعد القانون التجاري الفرنسي ومنها قواعد التجارة البحرية انتقلت إلى قانون التجارة البحري العثماني الصادر عام 1883 وهذا القانون طبق على الدول التي خضعت للسيطرة والحكم العثماني ومنها غالبية الدول العربية⁽²⁾.

(1). Paul Chauveau, Jurisclasseur commercial, Assurances maritimes, Fascicule D, 1973, P03.

(2) بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، المرجع السابق، ص 35.

الفرع الأول

ظهور التأمين البحري واستقلاله عن العقود المشابهة

التأمين البحري كنظام قانوني بشروطه وخصائصه القديمة يختلف عن التأمين الحالي لأنه لم يكن يلعب نفس الدور الاقتصادي الذي يلعبه اليوم، فالمؤمن كان أحد الخواص الذي يضمن خط سير واحد لنفس السفينة بالملاحة، ونشاطاته التي يقوم بها منعزلة عن غيره.

فالتأمين البحري بمعناه الدقيق حديث العهد لأنه قد عثر على صور بعض الجمعيات ذات المصلحة المشتركة في القرن الثاني عشر والتي تشمل شكلاً من التعاون، حيث تشكل قوة في حالة سوء الأحوال الجوية، فإذا هلكت إحدى هذه البواخر أو غرقت، يعوضها ملاك باقي البواخر⁽¹⁾، وهو ما يشبه نظام التأمين التبادلي في الوضع الحالي، لأن مبلغ التأمين الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له ما هو في الأصل إلا الأقساط المدخرة للمؤمنين لهم، أما بالنسبة إلى التعويض فالأمر يختلف حسب الظاهر لأن التأمين الحالي تعتمد فيه شركات التأمين إلى تعويض الضرر وفق إجراءات قانونية حديثة متكاملة في حين أن التأمين الذي سبقه فإن ملاك البواخر يشتركون فيما بينهم لتعويض الضرر الذي لحق بالباخرة أو حمولتها للخطر.

الفرع الثاني

ظهور الشركات الكبرى للتأمين وتدخل الدولة

لقد شجع ظهور الشركات الكبرى للتأمين في نهاية القرن السابع عشر وبداية القرن الثامن عشر على الاهتمام بهذا القطاع لضمان الأخطار، غير أنه بسبب الحرب العالمية الأولى

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 17.

والثانية اختفى المؤمنون الخواص، ولم يعد بعد التأمين يمارس إلا من طرف الدولة، غير أن بعض الدول، مثل فرنسا مرت بمراحل، تارة تقوم الدولة بتأمين بعض الشركات وتارة أخرى تترك ذلك للقطاع الخاص.

ففي إنجلترا نقل إليها التأمين التجاري اللومبارديون المهاجرون من إيطاليا، وظهرت شركتان مختلطتان في التأمين البحري:

"La London Assurance Corps" و "The Royal Exchange Assurance" واللذان

عرفتا بهيئة لندن للتأمين والغرفة الملكية للتأمين⁽¹⁾.

المبحث الثاني

تعريف التأمين البحري على السفينة وخصائصه

وقد قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول وتناولنا فيه تعريف عقد التأمين البحري على السفينة والمطلب الثاني خصائص العقد الجوهري المبرم على السفينة.

المطلب الأول

تعريف عقد التأمين البحري على السفينة

عقد التأمين البحري يعرف بأنه: "عقد بموجبه يتعهد شخص هو المؤمن في مواجهة آخر وهو المؤمن له، مقابل مبلغ معين يسمى القسط، بأن يعرض الأضرار التي تصيب ذمة المؤمن له نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية"⁽²⁾.

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 21.

(2) عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص 246.

وقد عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 619 من القانون المدني على أن: "التأمين عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

يستخلص من نص المادة أن عقد التأمين هو عقد ينظم علاقة قانونية بين طرفين يسمى أحدهما المؤمن ويسمى الآخر المؤمن له، حيث يتفقان على أن يؤدي الأول مبلغاً من المال للثاني، يسمى مبلغ التأمين، عند تحقق الخطر المؤمن منه، مقابل مبلغ مالي يدفعه الثاني ويسمى القسط أو الاشتراك، وقد يتقاضى مبلغ التأمين شخص آخر يسمى المستفيد يكون المؤمن له قد اشترط التأمين لصالحه⁽¹⁾.

ولقد أعطى المشرع الجزائري تعريفاً ثانياً في الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات في المادة الثانية منه والتي نصت "أن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني، عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى".

مع الإشارة إلى ما أضافه القانون 06-04 المؤرخ في 20-02-2006 والذي جاء فيه "إضافة إلى أحكام الفترة الأولى من هذه المادة، يمكن تقدير الأداء عينياً في تأمينات

(1) عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، التأمينات البرية، مطبعة حيدر، 2002، ص 41.

المساعدة والمركبات البرية ذات المحرك⁽¹⁾.

وقد قسم المشرع الجزائري في الأمر رقم 95-07 التأمين إلى ثلاث محاور كبرى، وهي التأمينات البرية والتأمينات الجوية والتأمينات البحرية وهذه الأخيرة هي موضوع دراستنا حيث قسمها المشرع الجزائري إلى أقسام وهي التأمين على هيكل السفينة والتأمين على البضائع المشحونة وقسم خاص بتأمينات المسؤولية.

ومن خلال المادة 92 من أمر 95-07 المتعلق بالتأمينات فعقد التأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري، في حين أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعاً لأحكام الباب المتعلق بالتأمينات البرية، بمعنى أنه لكي يكون التأمين تأميناً بحرياً، لا بد أن يكون محله ضمان أخطار متعلقة بالملاحة البحرية.

ما يمكن ملاحظته على التعريف الجزائري للتأمين البحري نوجزها في ما يلي:

- أن الهدف من تعريف التأمين البحري هو تحديد نطاق تطبيقه لاختلاف أحكام التأمين البحري عن غيره من الأنواع الأخرى.

- يتميز التأمين البحري بأحكامه الخاصة بنصه في قانون 80-07 على أنه: "تطبق

أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما".

وهي المادة التي تقابلها المادة الأولى من الأمر 95-07 ما يدل صراحة على تمايزه⁽²⁾.

ونلاحظ بأن النص القديم جاء أوسع فيما يخص عنصر التعريف المتعلق بالمحل والذي

(1) أنظر المادة 02 من الأمر 04-06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق لـ 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، العدد

15.

(2) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 50.

هو ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية في حين أن النص الجديد تكلم على الأخطار المتعلقة بعملية نقل بحري، حيث اكتفى المشرع بفكرة النقل البحري الذي هو جزء من العملية البحرية، ففي النص القديم كان نطاقه محددًا بمفهوم الرسالة البحرية ثم اتسع في النص الجديد بمفهوم العملية البحرية، وهذا راجع لمسايرة المشرع لخصوصية التأمين البحري وخصوصية العمليات البحرية والممارسة البحرية التي أوجبت توسيع نطاق التأمين في النصوص القانونية خاصة وأنه يبقى خاضعاً للممارسة وإرادة الأطراف في تعاملاتهم.

وكمحاولة لمعرفة إرادة المشرع الجزائري نرجع إلى النص بالفرنسية فالمادة 92 أوردت مصطلح "Opération Maritime" ولم تتكلم على "Le Transport Maritime" وهذا يقابله عملية بحرية، إذا النص العربي في الأمر الجديد لم يوضح الإرادة الحقيقية للمشرع وعلينا أن نعتبره خطأ في الترجمة وأن النص بالفرنسية هو الأصح لأننا لو سلمنا بأن النص العربي هو الصحيح لوقعنا في تناقض عند محاولة شرح المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات⁽¹⁾ التي تقابلها المادة 149 من قانون 80-07 المتعلق بالتأمين، اللتين أجازتا التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ وكذلك فيما يخص امتداد العقد لأخطار برية أو نهريّة أو جوية فيما يخص التأمين على البضائع حسب المادة 136 من الأمر 95-07 التي تقابلها المادة 160 من قانون 80-07⁽²⁾، وعليه فالمشرع الجزائري أخذ بمعيار العملية البحرية والأكثر شمولاً ومرونة.

(1) الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد: 13 بتاريخ: 1995/03/08، السنة الثانية والثلاثون.
(2) الأمر 80-07 المؤرخ في 28 رمضان 1400 الموافق لـ 1980/08/09 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد: 33 بتاريخ: 1980/08/12، السنة السابعة عشر.

وكخلاصة لما سبق نختم مسألة تعريف التأمين البحري بتعريف الفقهاء العميد روديوار والعميد ريبير، فنجد أن العميد روديوار عرفه بما يلي "هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن مقابل دفع قسط بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به من جراء التحقق المحتمل خلال عملية بحرية معينة لخطر أو أكثر منصوص عليه في العقد"⁽¹⁾.

أما العميد ريبير فعرفه بما يلي "هو عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط، ويجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعاونهما في هذا العقد"⁽²⁾.

ويلاحظ تشابه بين التعريفين من حيث الدقة والشمولية في ظل التقنين التجاري مع الفارق الذي هو وليد التشريع الجديد هو استبدال الخطر الناتج من الرسالة البحرية الضيقة النطاق بالخطر الناتج من إحدى العمليات البحرية الأكثر تمايزاً، ويمتاز تعريف ريبير بذكره لمبلغ التأمين وكيفية تحديده في حين يمتاز تعريف روديوار بوصفه لتحقيق الخطر المضمون بالاحتمال وهو جوهر التأمين.

ونظام التأمين البحري يرتكز على ثلاث ركائز أساسية، فالركيزة الأولى هي السفينة وما تحمله من أموال، وما يرتبط بها من منافع ومسؤوليات قانونية، الركيزة الثانية وهي المصلحة المالية المشروعة للمؤمن له بهذه الأموال، وأن تكون هذه المصلحة متوافرة لدى المستفيد من التأمين وقت تحقق الخسارة، أما الركيزة الثالثة فهي الخطر البحري الذي تكون هذه الأموال

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 41.

(2) المرجع نفسه، ص 42.

معرضة له⁽¹⁾.

ويعتبر التأمين على هيكل السفينة قسم من أقسام التأمين البحري إلى جانب التأمين على البضائع والأموال الشحن والتأمين على المسؤولية، ومصطلح هيكل السفينة يستعمل عادة في العقود الخاصة بالسفينة بكل مشتملاتها، هذا بالإضافة إلى صور فرعية أخرى تتعلق بتأمين السفينة أوجبتهما الضرورة والممارسة البحرية كالتأمين على أجرة النقل والتأمين على الديون والمسؤولية، وهي تأمينات مرتبطة بالسفينة، هذا ومن خلال التعريفات السابقة لعقد التأمين البحري نكتشف أن التشابه وارد فيها وذلك راجع إلى تأثرها بالتشريع الفرنسي، إذ أن هذا الأخير يعتبر المصدر التاريخي لها.

كما أنه يتضح لنا من خلال ما سبق أن عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين حتى في الحالة التي يكون فيها الخطر المؤمن منه غير محقق الوقوع، وهذا ما سنتطرق إليه في الالتزامات، وعليه يمكن أن نصل إلى التعريف المختصر التالي: "عقد التأمين على السفينة هو عقد تأمين بحري محله ضمان الأخطار البحرية الواقعة على السفينة".

ومن خلال ما تعرضنا إليه من تعريفات لعقد التأمين على السفينة سنحاول إبراز أهم خصائصه الجوهرية.

المطلب الثاني

الخصائص الجوهرية للتأمين البحري على السفينة

يتميز كل عقد من العقود بمميزاته الخاصة به، إلا أن هذه الخصائص قد تكون مشتركة

⁽¹⁾ بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 29.

في بعض العقود، ويعتبر عقد التأمين البحري من العقود الرضائية والاحتمالية والمعاوضة وهو عقد من عقود حسن النية والاذعان وهو عقد تجاري، وذلك ما سنتناوله على النحو الآتي:

الفرع الأول

الرضائية والاحتمالية

عقد التأمين على السفينة عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين على إحداث الالتزام بمعنى آخر، هو عقد ينعقد بمجرد أن يتبادل طرفاه المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتهما في التعاقد، ورغم الشروط الشكلية التي يتطلبها هذا العقد فهي للإثبات، وليس للانعقاد وهذا بالرجوع إلى المادة 97 أمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

كما أنه عقد احتمالي بمعنى أن كلا المتعاقدين لا يستطيعان تحديد ما يلزمان به من أداء وقت إبرام العقد، إذ هو يرد على أمر غير محقق هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه، ولذلك فإن هذا الخطر يصبح ركناً من أركان العقد لا قيام له بدونه⁽¹⁾، وتبعاً يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضاً للخطر، فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين، فإن العقد يكون باطلاً لانعدام محله وموضوعه.

الفرع الثاني

عقد اذعان ومن عقود حسن النية

عقد التأمين هو عقد إذعان، وهو الجانب الذي لا يملك فيه المؤمن له إلا أن ينزل عند شروط المؤمن، حيث أنه لا يبرم بتفاوض حر بين الطرفين لشروطه، بل إن شركات التأمين

(1) مصطفى كامل طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، طبعة 2005، ص 467.

تفرض على المؤمن لهم شروطها في وثيقة مطبوعة، ولا يملك هؤلاء إلا قبولها دون مناقشة. كما نلاحظ أن هذا تغلب عليه العلاقة القانونية أكثر من العلاقة التعاقدية، وبالتالي فهو تنظيم قانوني لمجموعة من العلاقات، تأتي على شكل بنود يتدخل فيها المشرع بنوع من الصرامة من أجل تحقيق هدفين: الهدف الأول هو فرض الرقابة على شركات التأمين، أما الهدف الثاني فهو حماية الطرف الضعيف في العقد⁽¹⁾.

كما يعد عقد التأمين البحري من أكثر العقود تجسيدا لمبدأ حسن النية، وهذا ما عالجه معظم التشريعات الدولية المختلفة وكذا فقهاء التأمين. وهذا لا يعني بتفسير عقد التأمين البحري تفسيراً ضيقاً كما ذهب البعض، ولكنه هو كغيره من عقود التأمين لا بد من تفسير النية المشتركة للمتعاقدين، ولا بد أن يسود هذا المبدأ كل مراحل العقد، خاصة بالنسبة للمؤمن لهم في تقديم التصريحات والبيانات المتعلقة بالخطر والشئ المؤمن عليه، فهنا يكمن معنى حسن النية⁽²⁾.

وبالنسبة للمشرع الإنجليزي، كان أكثر التشريعات تأكيداً على هذا المبدأ في عقود التأمين البحري، وهذا ما بينته المادة 17 من قانون التأمين الإنجليزي 1906 التي نصت على: "عقد التأمين البحري هو عقد يقوم على أساس حسن النية المطلقة". وكذلك في تنبيه لمدى تأثير حسن نية المؤمن له في إبرام وسريان عقد التأمين البحري وحماية مصالح المؤمن من خلال نص المادة 18 من نفس القانون في فقرتها الأولى.

(1) إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 152.

(2) نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والإسلامي بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005، ص 66-67.

الفرع الثالث

عقد تعويض ومن العقود التجارية

عقد التأمين البحري هو عقد تعويض بمعنى أنه متوقف على الأخذ والعطاء بين المتعاقدين، فالمؤمن يأخذ مقابلًا وهو قسط التأمين والمؤمن له يأخذ مقابلًا لما يدفعه وهو مبلغ التأمين. إذ أن كل طرف في العقد يأخذ مقابل ما يعطى، فالمؤمن يلتزم بدفع الخطر، مقابل الأقساط التي يدفعها المؤمن له، والمؤمن له يقوم بدفع الأقساط مقابل درء الخطر الذي يلزم به المؤمن. وتجمع التشريعات على الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري، فنجد المجموعة الفرنسية للتأمين تنص على "بطلان كل مطالبة بفائدة من وراء التأمين إذا كان الطالب لم يتكبد أية حادثة".

أما في القانون الجزائري فقد أكد المشرع في المادة 30 من الأمر 95-07 على هذا المبدأ في التأمين على الأضرار بوجه عام حينما نص في هذه المادة على أنه "يخول تأمين الأموال للمؤمن له، في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقد التأمين، على مقدار استبدال تعويض المؤمن عليه"⁽¹⁾.

كما يعتبر عقد التأمين البحري واحد من الأعمال التجارية إذ تعتبر المادة الثالثة من القانون التجاري (أمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم) عملاً تجارياً كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية، وقد نصت المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين، على

(1) المادة 30 من الأمر 95-07 مؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية، العدد 13.

أنه "تخضع شركات التأمين و/أو اعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكليات:

– شركة ذات أسهم.

– شركة ذات شكل تعاوضي⁽¹⁾.

وعليه فإن التأمين البحري عمل تجاري بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى تحقيق الربح من وراء مجازفته بتغطية الأخطار المؤمن عليها، أما بالنسبة للمؤمن له فإن عمله لا يعد تجارياً إلا إذا كان تابعاً له تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية.

(1) المادة 215 من الأمر 07-95 مؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995، الجريدة الرسمية، العدد 13.

الفصل الأول

الفصل الأول

نطاق عقد التأمين البحري على السفينة

يعتبر التأمين البحري على السفينة خاصة أهم فرع من فروع نظام التأمين وأولها ظهوراً وأقدمها نشأة وأكثرها انتشاراً.

وقد اكتسب أهميته وسعة انتشاره من صفته الدولية التي يتميز بها عن فروع التأمين الأخرى ذات الطابع الشخصي والإقليمي، فارتباطه الوثيق بالتجارة الدولية صير منه تأميناً شبه إلزامي، وقد ساعد العرف التجاري البحري الذي يتصل جذوره بالقرن الرابع عشر الميلادي على جعله من مستلزمات التجارة البحرية⁽¹⁾.

فالتأمين البحري فكرة عملية غايتها تقادي الخسائر وتغطية الخطر الذي يشكله البحر باعتباره مكاناً غير آمن، إذ يستوجب هذا العقد لتجسيده طرفين أو أكثر والذين تختلف تسميتهم باختلاف صفتهم وطبيعتهم وكذا مصلحة المؤمن عليها.

كما يشترط لإتمام المرحلة التكوينية للعقد توافره على الأركان القانونية الواجب توافرها في جميع العقود الأخرى، غير أن تحديد طبيعتها الخاصة تتوقف على العناصر الخاصة من القيم والأموال المادية والمصلحة التأمينية للمؤمن وكذا الخطر المؤمن منه إضافة إلى تحديد القسط. وعليه سوف نتناول في هذا الفصل دراسة قانونية لعقد التأمين البحري، وسنخصص مبحث أول لتكوين وإثبات عقد التأمين البحري على السفينة، ومبحث ثاني نتناول فيه عناصر

⁽¹⁾ بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 19.

المبحث الأول

تكوين واثبات عقد التأمين البحري على السفينة

يخضع عقد التأمين البحري على السفينة كبقية العقود الأخرى للقواعد العامة لصحته فيما يخص صحة الرضى وأهلية الأطراف ومشروعية المحل ووجوده وكذلك مشروعية السبب، وعقد التأمين البحري يتم بين طرفين أو أكثر هما المؤمن والمؤمن له الذين تختلف صفتهم وطبيعتهم باختلاف طبيعة مصالحهم العقدية في إنشاء الرابطة القانونية، فالنسبة لموضوع الأهلية لا يثور من الناحية العملية إلا من ناحية المؤمن له، ذلك أن المؤمن هو شركة أسهم من أغلب الأحوال تقوم بعمل تجاري، أو جهة تأمين تبادلية، إذ تتمتع بشخصية معنوية مستقلة، فالمشرع التجاري اعتبر التأمين البحري عملاً تجارياً بغض النظر عن القائم به، أما بالنسبة للمؤمن له، فيشترط أن يكون له الأهلية التجارية إذ كان عقد التأمين يعتبر تجارياً بالنسبة له، وكذلك على أهلية المتعاقدين أن تكون سليمة من أي عارض من عوارض الأهلية القانونية من جنون أو سفه أو غفلة، وإلا كان جزاء تصرفه القانوني الإبطال حماية لمصلحة ناقص الأهلية.

أما فيما يتعلق بالمحل والسبب، فلا بد أن يكونا مشروعين، فإذا كان العقد مبرماً لضمان

تجارة غير شرعية، اعتبر العقد باطلاً لعدم مشروعية المحل⁽¹⁾.

(1) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر وعقد التأمين، مجلد السابع، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1963، ص 1134..

ويجري اثبات عقد التأمين البحري عادة في شكل محرر مطبوع يسمى وثيقة التأمين ويشترط لإتمام المرحلة التكوينية للعقد توافره على الأركان القانونية الواجبة توافرها في كل العقود الأخرى، ولكن تحديد طبيعتها الخاصة تتوقف على نوع الخطر المؤمن منه، وكذا المصلحة التأمينية للمؤمن له وتحديد القسط.

المطلب الأول

أطراف عقد التأمين البحري

عقد التأمين البحري على السفينة، يجري بين شخصين هما المؤمن والمؤمن له، ومثل هذا العقد، لا ينعقد ولا يترتب آثاره إلا باتفاق ارادة طرفيه، ويجب أن تنصب ارادة الأطراف على كافة الشروط التي يتضمنها العقد⁽¹⁾.

بالرجوع إلى نص المادة 02 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين نجد أن المشرع الجزائري حدد من خلال تعريف عقد التأمين أطراف العقد وهم المؤمن والمؤمن له وفي بعض الحالات سمسار التأمين.

وبالنظر إلى أطراف عقد التأمين البحري، فيمكن تصنيفها إلى ثلاثة أصناف أو أكثر والتي تتجسد في المؤمن والمؤمن لهم، ووكلاء التأمين⁽²⁾.

وهذا ما سيتم توضيحه من خلال الفروع الثلاثة التالية:

(1) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 252.

(2) بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 41.

الفرع الأول

المؤمن

وهو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه وبين المؤمن له والغالب أن يكون المؤمن شركة مساهمة نظراً إلى القيمة والتكلفة الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها. وقد يتخذ المؤمن شكلاً آخر، هو جمعية التأمين التبادلي أو التعاوني، ويقصد بها كل جماعة تضم أشخاصاً معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق بأحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم⁽¹⁾.

وعليه إن المؤمن يمكن أن يكون شخصاً طبيعياً وهذا موجود في جماعة اللويدز والتي تمثل الآن أكثر هيئات التأمين في العالم، حيث أن الأعضاء المكونين لها يقومون بدور المؤمن كل على حدى، وتحت مسؤوليته وقوته المالية في مجال التأمين ولرئبته في الجماعة فيتحمل كل عضو ما تعهد به وعلى أساس فردي دون أن تكون للجماعة مسؤولية عن التزامات الأعضاء⁽²⁾.

أولاً: نوادي الحماية والتعويض

برزت في مجال التأمين البحري في القرن 19 م نوادي الحماية والتعويض، كان هدفها

(1) مصطفى كامل طه، المرجع السابق، ص 469.

(2) يوسف جناد، اللويدز تبحث عن دفنها، مجلة الرائد العربي، عدد 34، 1989، ص 18.

تغطية المخاطر البحرية وتحقيق الحماية لأعضائها، بالتأمين على الأضرار الجسدية لركاب وطاقم السفينة إضافة إلى التأمين على المسؤولية المدنية لتصادم السفن.

وقد أخضع المشرع الإنجليزي هذه النوادي لأحكام قانون الشركات الإنجليزي، إذ متعها بالشخصية المعنوية، وإعطاء الحق لكل مالك أو مجهز أو مستأجر أو مالك البضاعة كمستورد أو مصدر، أو ناقل بحري بالعضوية في مثل هذه النوادي، على حصر العضوية لنفس الصنف⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يذكر مثل هذه النوادي ضمن نصوصه القانونية ولعل هذا يرجع إلى انعدام الإمكانيات لتأسيس مثل هذه النوادي في المجال البحري.

ثانياً: شركات التأمين التعاضدية

ظهر هذا النوع من الشركات في مجال التأمين البحري في القرن 19 م، إذ يقوم على أساس التعاون بين مجموعة من المؤمن لهم معرضين لأخطاء متماثلة، وهدف شركات التأمين التعاضدية مدني غير محقق للربح.

يتم تأسيس هذا النوع من الشركات بموجب عقد تأسيسي بين أعضائها ملتزمين ودفع اشتراكات سنوية لتعويض عن الخسائر في حالة وقوع الخطر المؤمن منه وتعرض أموال المؤمن عليها المملوكة لأحد الأعضاء إلى أضرار مادية⁽²⁾.

ولا يثير تحديد أطراف عقد التأمين التبادلي، أو التعاوني صعوبة خاصة إذ أن كل عضو

(1) بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 49.

(2) إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، التأمين ورياضياته، دار الجامعة، الاسكندرية، طبعة 2002، ص 37.

في جمعية التأمين التبادلي، أو التعاوني يعتبر مؤمناً ومؤمناً له في ذات الوقت⁽¹⁾.

وأخذ المشرع الجزائري بهذا النوع من الشركات من خلال نصه على المادة 215 من قانون التأمين المعدل بأمر 95-07 في فقرتها الثانية على أنه "تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتين: 2- شركة ذات شكل تعاوضي". وتعديل 06-04 لقانون التأمين الجزائري المؤرخ في 20 يناير 2006 في المادة 215 مكرر حدد للشركات التعاوضية في سوق التأمين الجزائري الحد الأدنى للمنخرطين بأن لا يقل عن 5000 منخرط، كما أحالت المادة المذكورة إلى التنظيم اللاحق بها لتوضيح هدف ومقر وتسمية هذا النوع من شركات التأمين.

ثالثاً: شركات التأمين البحري

تؤسس شركات التأمين بحسب القوانين الوطنية، وذلك بالنظر إلى أهمية هذه الشركات في التنمية الاقتصادية الوطنية، فالعديد من الدول من خلال تشريعاتها تحدد لشركات التأمين التجارية شكل شركة مساهمة، وهذا ما عمل به التشريع الجزائري في نص المادة 215 من قانون التأمين المعدل بأمر 95-07 في فقرتها الأولى على أنه "تخضع شركة التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين الآتين: 1- شركة ذات أسهم".

مع إحالة المشرع في نص المادة إلى القوانين التجارية بشركة المساهمة في القانون

(1) محمد حسن قاسم، القانون المدني، العقود المسماة (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ص 532-534.

التجاري الجزائري المواد 592 إلى 715 مكرر 29، فيما يخص تكوينها وإدارتها وممارستها لنشاطها التجاري⁽¹⁾، لكن هذا لا يمنع خضوع شركات التأمين التجارية إلى نصوص خاصة لممارستها فرع من فروع التأمين، ولاستوفائها بعض الشروط القانونية الإضافية إلى جانب الشروط القانونية العامة، وهذا ما هو معمول به في معظم شركات التأمين التجارية في دول العالم⁽²⁾.

الفرع الثاني

المؤمن له

وهو الطرف الثاني في العقد والذي له مصلحة في المحافظة على سلامة الأموال المؤمنة وقد يكون مالك السفينة أو البضاعة المنقولة وقد يكون شخص آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة وسلامتها وهذا ما أكدته المادة 93 من الأمر 95-07 بقولها: "يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه".

والمؤمن له يتعاقد مع شركة التأمين إما أصالة عن نفسه وإما عن طريق نائب والنائب يكون في أكثر الأحوال وكيلاً عن المؤمن له⁽³⁾.

(1) الأمر 96-27 المؤرخ في 09/12/1996 المعدل والمتمم للأمر 75-59 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري.

(2) مختار الهانس وإبراهيم عبد النبي حمودة، مقدمة في المبادئ التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1999، ص 131 وما بعدها.

(3) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1171.

وقد يعقد التأمين لمصلحة شخص آخر لا يظهر اسمه في العقد ولكنه سيعرف بعد وقوع الحادث ويسمى هذا النوع من التأمين بالتأمين لمصلحة شخص غير معين ويجب التمييز بين التأمين بوساطة وكيل بالعمولة، والتأمين لمصلحة شخص غير معين، فالوكيل بالعمولة وإن كان يعقد التأمين باسمه الخاص إلا أنه يتعامل مع المؤمن لحساب شخص غير معروف هو الموكل الأصيل، أما في التأمين لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل وإنما يعقد موقع الوثيقة التأمين لحساب الشخص الذي تكون له مصلحة في التأمين وقت الحادث، وهذا الشخص غير معروف وقت العقد ولكنه يعرف فيما بعد.

والتأمين لمصلحة شخص غير معين نادر الوقوع بالنسبة للسفن لأن المؤمن يعرف دائماً اسم مالك السفينة فلا داعي لإخفائه عنه ولكنه كثير الحدوث بالنسبة للتأمين على البضائع وخاصة الوثائق العائمة وذلك لكثرة التعامل على البضائع أثناء نقلها في البحر فيصعب تحديد من يكون مالكا لها وقت تحقق الخطر المؤمن منه، ولهذا تحرر الوثيقة لشخص غير معين وقت العقد⁽¹⁾.

الفرع الثالث

وسطاء التأمين

الأصل أن شركة التأمين تعاقد مباشرة مع المؤمن له، غير أنه يمكن لشركة التأمين البحري أن تلجأ في هذا التعاقد إلى وسطاء لإبرام هذا العقد، وهذا الوسيط إما أن يعمل لحساب

(1) بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، الطبعة الأولى، 1984، ص 326.

المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معاً.

ووسطاء التأمين ينقسمون بدورهم إلى وكلاء تأمين وسماسرة تأمين، وقد فرق المشرع الجزائري بين الوسطاء الوكلاء على المؤمنين والوسطاء الوكلاء على المؤمن لهم، وهذا بالرجوع إلى قانون التأمين في آخر تعديل له في 20 فبراير 2006⁽¹⁾، حيث نصت المادة 252 منه على أنه: "يعد وسطاء للتأمين في مفهوم هذا الأمر:

1. الوكيل العام للتأمين.

2. سمسار التأمين.

كما وضع المشرع نصوص تنظيمية لتحديد نطاق ممارسة كلا منهما وكيفية تعيينهما لممارسة هذه المهنة، وكذا الشروط القانونية لمنح الاعتماد وموضعاً لرقابة وسطاء التأمين والعقوبات المقررة⁽²⁾، ونصت المادة 253 الفقرة الأولى من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أن: "الوكيل العام للتأمين شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة..."، أما الوسيط الوكيل على المؤمن له، فقد سماه المشرع بسمسار التأمين وهو حسب المادة 258 من نفس الأمر: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالب التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، ويعد سمسار التأمين وكيلاً للمؤمن له ومسؤولاً تجاهه".

(1) المادة 252 من الأمر 04-06 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق لـ 20 فبراير 2006، الجريدة الرسمية، العدد 15.
(2) المرسوم التنفيذي رقم 95-340 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية، رقم 65 المؤرخ في 31 أكتوبر 1995.

وعليه فوسطاء التأمين إما أن يكون شخصاً طبيعياً وإما أن يكون شخصاً معنوياً، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط وتعتبر هذه المهنة نشاطاً تجارياً بمقتضى المادة 259 من نفس الأمر.

وبالتالي يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري وهو بذلك يخضع للالتزامات التجارية كما اعتبره المشرع وكيلاً للمؤمن له ومسؤولاً اتجاهه وبالتالي فهو يخضع لأحكام الوكالة فترتب عليه واجبات اتجاه موكله نتعرض لها في ما يلي:

- يجب على السمسار أن يتصرف وفقاً للصلاحيات الممنوحة له وأن يتقيد بتعليمات موكله وإن لم يقتنع بصحتها.

- من واجبات السمسار أيضاً القيام بتنفيذ توجيهات موكله وبذل أقصى جهد مستطاع لإنجاز عمله خلال أقصر مدة زمنية ممكنة بعد الأخذ بعين الاعتبار كافة الظروف المحيطة.

- إنه ملزم بتوظيف مهاراته خدمة للمهمة التي يضطلع بها⁽¹⁾.

المطلب الثاني

اثبات عقد التأمين البحري على السفينة

يثبت عقد التأمين البحري بالكتابة وهي شرط للإثبات، وبذلك فهي ليست ركناً للانعقاد وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 97 من أمر 95-07 التي تنص على أنه "يثبت

(1) عن مجلة الرائد العربي، "سماسرة التأمين" عن مجلة Réaction، عدد 24، 1989، ص 39.

عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".

ومن خلال نص المادة أعلاه يتبين لنا أن إثبات عقد التأمين البحري قد يكون إثباتاً نهائياً بموجب وثيقة التأمين البحري أو مؤقتاً بموجب إشعار بالتغطية، وهذا ما نصت عليه المادة 1-172 للجزء التنظيمي في تقنين التأمين الفرنسي والمادة 22 من قانون 1906 الإنجليزي.

ويقصد بوثيقة الإشعار بالتغطية أو المذكرة المؤقتة أنها وثيقة تثبت وجود عقد التأمين يسلمها المؤمن إلى المؤمن له كدليل على قيام عقد التأمين بين الطرفين، فتكون المذكرة دليل إثبات مؤقت إلى حين تحرير الوثيقة النهائية.

والحكمة من اشتراط الكتابة للإثبات عقد التأمين، أن عقد التأمين يتضمن شروطاً متعددة معقدة، وقد يستغرق تنفيذه وقتاً طويلاً، قد تمتد آثاره إلى غير طرفيه، مما يقتضي اثباته بالكتابة حسماً لكل نزاع محتمل حول العقد ويسمى المحرر المثبت لعقد التأمين بالوثيقة⁽¹⁾.

الفرع الأول

شكل وثيقة التأمين

يتم إعداد وثيقة التأمين غالباً على شكل نموذج تكون البيانات فيه مطبوعة تشمل كافة البيانات الواردة في المادة 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، فالمشعر الجزائري لم يتطرق إلى وصف شكلية وثائق التأمين البحري، مكثفاً بتحديد وتعداد لبياناتها الأساسية فقط

(1) محمد الأمين مهري، التأمين البحري على السفينة (رسالة ماجستير)، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2002، ص 35.

شأنه في ذلك شأن المشرع الإنجليزي⁽¹⁾.

وعليه يكون القانون غير مشروط لشكلية محددة، وبذلك قد تكون وثيقة التأمين محررة في ورقة رسمية أو عرفية سواء كانت مكتوبة بخط اليد أو مطبوعة، كما أن وثيقة التأمين البحري تتضمن عادة شروطاً عامة وأخرى خاصة، فالشروط العامة هي تلك التي تتمثل في المحرر مطبوع لا يختلف من وثيقة لأخرى بالنسبة لوثائق النوع الواحد من التأمينات ويشتمل على فراغ وهذا تحسباً للعناصر المتغيرة كاسم المؤمن له وقسط التأمين ومدة التأمين حيث يملأ هذا الفراغ حين التوقيع على الوثيقة، أما الشروط الخاصة تتمثل في محرر خطي مطبوع تكمله لما سكت عنه في المطبوع المحرر الخاص بالشروط العامة، ويعتد بالمحرر الخطي في حالة التعارض بين الطرفين لأنه أكثر تعبيراً عن إرادتي المتعاقدين.

الفرع الثاني

البيانات التي تتضمنها وثيقة التأمين

أما البيانات الواجب توافرها في وثيقة التأمين فقد نصت عليها المادة 98 من الأمر 95-
07 بقولها: "يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي:
- تاريخ ومكان الاكتتاب.

- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين

(1) المادة 98 من الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات والتي تتضمن على البيانات الواجب توافرها في وثيقة التأمين. تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها لتأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفوض العمل بشروط نموذجية

يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.

- الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.

- مكان الأخطار.

- مدة الأخطار المؤمن عليها.

- المبلغ المؤمن عليه.

- مبلغ قسط التأمين.

- الشرط الإذني لحامله إذا اتفق عليه.

- توقيع الطرفين المتعاقدين.

وتعد الوثيقة وفق نموذج تؤشر عليه إدارة الرقابة ولقد نصت المادة 227 من الأمر 95-

07 المتعلق بالتأمينات⁽¹⁾، كما تعتبر وثيقة التأمين على السفينة عقد نموذجي يعد من المؤمن

لضمان هيكل السفينة وملحقاتها وكذلك مسؤولية مالك السفينة أو المجهز عن الأضرار الناجمة

عن تحقق الأخطار المضمونة.

ومع التغييرات التي حصلت في السياسة الاقتصادية للجزائر وانفتاح السوق على المنافسة

الحرّة، وتخلى الدولة على احتكارها في مجال التأمين، مما جعل عدة شركات تهتم بالتأمين

البحري وهي تسعى إلى اصدار وثائق تأمين بحرية، غير أن الوثيقة المعتمدة حالياً والتي تعد

(1) المادة 227 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تنص على أنه: "تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها لتأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفوض العمل بشروط نموذجية".

مرجعاً لوثائق الشركات الأخرى وهي وثيقة الشركة الجزائرية لتأمينات⁽¹⁾.

المبحث الثاني

عناصر التأمين البحري على السفينة

لن تكون الصورة واضحة وبينة لعقد التأمين البحري على السفينة بدون التعرض لأهم عناصر التأمين وهي الأموال أو القيم المؤمن عليها والمصلحة المؤمن عليها. ومع تطور الممارسة البحرية والتشريع البحري، أصبحت هناك قيماً تعتبر لواحق للسفينة ورسالتها البحرية، حيث امتد نطاقه ليشمل عناصر الذمة المالية للمؤمن له الموجود حالياً والممكن تواجدها مستقبلاً سواء من أجل تقادي خسارة في عناصر مالية موجودة حالياً، ومن أجل ضمان ربح منتظر أو ديون محتملة وهذا ما يتجلى في التأمين على أجرة السفينة والتأمين على الديون الناشئة عن استغلال السفينة للنقل إضافة إلى مقدار مسؤوليتها في موضوع التصادم وموضوع الخسائر المشتركة.

المطلب الأول

القيم والمصلحة المؤمن عليهما

إن تحديد طبيعة الأموال المؤمن عليها مرتبط ومتأثر بشكل قوي بمفهوم المصلحة والضرر، ويتطور وتوسع المفهومين الآخرين توسع مفهوم ونطاق الأموال والقيم المؤمن

(1) الوثيقة الجزائرية للتأمين التي عدلت في ديباجة وثيقتها السابقة وهذا ليتمشى مع التطور القانوني الحاصل بموجب أمر 07-95 المتعلق بالتأمين وأصبحت خاضعة له.

عليها⁽¹⁾، والتي قد تكون قيماً مادية أو غير مادية.

الفرع الأول

القيم أو الأموال المؤمن عليها

يمكن تقسيم القيم أو الأموال المؤمن لها إلى قيم مادية تشتمل على هيكل السفينة وملحقاتها وإلى قيم غير مادية تشتمل عناصر الذمة المالية للمؤمن له سواء كانت حقوقاً أو ديوناً.

أولاً: القيم المادية المؤمن عليها

تعتبر القيم أو الأموال المادية من أقدم القيم المؤمن عليها إذ تشتمل على هيكل السفينة وملحقاتها وهي الآلات والأدوات اللازمة للملاحة، وعلى العموم كل ما يعبر عنه بمصاريف التجهيز، ولقد تناول المشرع الجزائري القيم المؤمن عليها في المادة 128 من الأمر 95-07 إذ جاء فيها: "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعية خارجها".

أما الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة فقد حددتها في المادة 11 بقولها: "تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافاً ويمتتع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل السفينة وأجهزة المحرك والتوابع واللواحق التي يكون المؤمن له مالكاً لها بما في ذلك تموينها والموضوعات

(1) Paul Chauveau, Op cit, Fascicule Dp13, N50.

خارجها"⁽¹⁾.

فالتأمين بقيمة السفينة يمثل المصلحة المؤمن عليها وتشمل السفينة الهيكل والآلات المحركة وكذلك الملحقات وما يوضع على وجه الدوام لخدمتها وتقدر قيمتها في العقد، وتسمى بالقيمة المقبولة، إذ لا يمكن لأحد أن يدعي خلافها لأنها تستمد قوتها من قاعدة العقد شريعة المتعاقدين⁽²⁾.

ثانياً: القيم غير المادية المؤمن عليها

مع تطور الممارسة البحرية والتشريع البحري تنوعت وتعددت المصالح المؤمن عليها بحيث لم تعد تقتصر على القيم أو الأموال المادية بل تعدت إلى تأمين عناصر من الذمة المالية للمؤمن له سواء كانت حقوقاً شخصية موجودة أثناء التأمين أو من المحتمل وجودها وقد تكون في صورة ديون قد تتحملها ذمة المؤمن له، وعليه سنتناول هذه القيم أو المصالح المعنوية مصنفاً ما يشمل حقوقاً شخصية للمؤمن له وما يمثل ديوناً.

أ. التأمين على الحقوق والديون

يعتبر تأمين المجهز على أجرة السفينة صورة من صور التأمين على الحقوق والأجرة هي الثمن الذي يتسلمه المجهز عن رحلة معينة سواء تعلقت بالمسافرين أو بالبضائع وتدخل ضمنها المصاريف والمواد المستهلكة تعد كلها ضمن القيمة المضمونة ولهذا قد تؤمن تحت هذه

(1) المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على هيكل السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات، المؤرخة في 1998/03/16 بتأشيرة من وزارة المالية، رقم 15.

(2) Pierre LUREU, Commentaires des polices française d'assurances maritimes sur corps de navires, Paris, 1974, P 125.

الصفة لكن لا يدخل الربح وقد اعتادت وثائق التأمين بأن تقبل جزافياً هذه الاستفادة أو الأجرة الصافية تساوي أو تزيد عن (60 %) من الأجرة الإجمالية، إذ تمثل الأجرة رأس مال للتأمين ومستقلاً عن السفينة ولم ينص القانون الجزائري الجديد المتعلق بالتأمينات عليها كما لم تنص عليها الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن ويعد ذلك عيباً يجب تداركه بإضافة جواز التأمين على الأجرة⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة أن المجهز لا يستطيع أن يؤمن سوى الأجرة الصافية لأن مصاريف التجهز تشتمل عليها وثيقة التأمين على السفينة، فإذا أراد أن يؤمن على الأجرة الإجمالية وجب عليه أن يستبعد في التأمين على السفن مصاريف التجهيز حتى لا يكون قد أمن مصلحة واحدة بأكثر من تأمين وهي مسألة محظورة توصف بالتأمين الجمعي⁽²⁾.

أما الديون فيقصد بها المبالغ التي يجب على المؤمن له دفعها أو سبق وأن دفعها لكونه قد لحق به ضرر مباشر لتحقق الخطر، وإذا كان ظهور الدين كنتيجة لحصول الخطر أو إذا كان الدين قد ظهر من قبل فإن الخطر من شأنه أن يحرمه من المقابل الذي يستحقه كتعويض. وضمن هذا النوع من التأمين يستطيع المؤمن له أن يؤمن على القسط أو ثمن التأمين، غير أن هذا النوع نادر الوقوع إذ لم ينص عليه المشرع الجزائري كما أن المشرع الفرنسي أقر على منعه في وثيقة التأمين على السفينة، إذ يعرف قسط التأمين بأنه "المقابل

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 182.

(2) Emmanuel Du Pontavice, Droit maritime, précis DALLOZ, 12^e édition 1997 – édition dalloz, Paris, P507.

المالي الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن لتغطية الخطر المؤمن منه"، فكلما تعدد التأمين على القسط أصبح المؤمن له يدفع مبلغاً ضئيلاً، والقسط يقسم إلى صنفين القسط الصافي والقسط التجاري، حيث تربطهما رابطة وطيدة إذ لا يمكن معرفة الثاني إلا بعد تحديد القسط الصافي⁽¹⁾. ومن بين التأمينات على الديون يوجد التأمين على أجور الطاقم، وهي فكرة نظرية فللمجهز أن يؤمن على الرواتب المدفوعة مسبقاً لأعضاء الطاقم والتي تكون غير قابلة للاسترداد حتى ولو كانت الخدمة التي تمتها هذه التسيقات لم تقدم له⁽²⁾.

ب. التأمين على المسؤولية

ظل المؤمنون البحريون لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن حيث أن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك السفينة، ولقد نصت القوانين الحديثة على النوع الجديد من التأمين وهو التأمين على المسؤولية، وهذا ما فعله المشرع الفرنسي في التقنين الجديد والمشرع الجزائري في الأمر المتعلق بالتأمينات.

إذا تعاقد شخص على تأمين لضمان مسؤولية عما يقع منه من أفعال ضارة بالغير، كان له إذا طالبه المصاب التعويض أن يطالب المؤمن بقيمته بناء على عقد التأمين المبرم بينهما فيأخذ بذلك من المؤمن ما يحكم عليه به للمصاب ويدراً على نفسه الخسارة التي كان يجب أن

(1) القسط الصافي هو ذلك المبلغ المالي الذي يغطي الخطر دون زيادة أو نقصان معتمداً على أسس الثلاث: الخطر، مدة التأمين، مبلغ التأمين، أما القسط التجاري (الفعلي) هو أكثر من قيمة القسط الصافي وذلك بإضافة إليه المصاريف الإدارية التي تتحملها شركة التأمين البحري والتي تسمى بعلاوات القسط.

(2) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 185.

يتحملها نتيجة فعله الضار⁽¹⁾ سواء كانت مسؤولية ناتجة عن الحادث نفسه أو مسؤولية ناتجة عن مطالبة الغير.

كما يجوز للشخص أن يؤمن لضمان مسؤوليته المترتبة عن الخطأ سواء كان هذا الخطأ عقدياً أو تقصيرياً بشرط أن لا يكون هذا الخطأ عمدياً⁽²⁾.

ومن حالات التأمين على المسؤولية المضمونة بمقتضى وثيقة التأمين على السفينة فإنه قد تكون من مصلحة المجهز أن يضمن مسؤوليته التي يمكن أن تترتب اتجاه الغير مثل ضمان مسؤولية تجاه المسافرين عن الضرر الشخصي نتيجة الاصطدام.

ولقد نصت المادة 8-173 من تقنين التأمين الفرنسي على حالات الرجوع الغير المضمونة بوثيقة التأمين على السفينة والتي تضمن في حدود القيمة المقبولة أو مبلغ التأمين وهذا ما يتضح من عبارات المادة أعلاه التي جاء فيها "باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص فإن المؤمن يضمن تعويض كل الأضرار التي يكون ملتزم بها عند رجوع الغير في حالة التصادم بالسفينة المؤمن عليها أو تلاطم هذه السفينة بمنشأة أو جسم ثابت أو متحرك أو عائم".

وقد أخذت الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن وكذلك الوثيقة الجزائرية بهذه القاعدة بحيث تضمن في حدود القيمة المقبولة للسفينة مجموعة الأضرار الناتجة عن نفس الحادث، خسائر خاصة كانت أو عامة أو خسائر المصروفات أو تعويضات المساعدة أو رجوع الغير في

(1) سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الطبعة الخامسة، مطبعة السلام، مصر، 1988، ص 651.

(2) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981، ص 1375.

الحدود المذكورة باستثناء الأضرار الجسمانية⁽¹⁾، وهذا ما نصت عليه المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة.

وما يمكن ملاحظته أن التنظيم الجزائري وفق إلى حد بعيد في تناول موضوع المسؤولية في وثيقة التأمين على السفينة بمقتضى المادة 11 من الوثيقة، وبالمقابل نجده تطرق لمسألتي رجوع الغير والمساهمة في الخسائر ومصاريف الإسعاف بنوع من الغموض في المادتين 24 و25 من نفس الوثيقة إذ كان عليه أن يكون أكثر تركيزاً وتوضيحاً لمشتملاتها⁽²⁾.

وقد نص المشرع الجزائري على هذا النوع من التأمين في المواد من 145 إلى 150 من الأمر 95-07، حيث نجد أن المادة 145 تنص: "يهدف التأمين على المسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقه بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقاً لأحكام المادة 132 أعلاه إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة التأمين جسم السفينة غير كاف". إذ نجد أن المادة 132 تنص على أنه: "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص.

(1) المادة 11 من الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على هيكل السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات، المؤرخة في 1998/03/16 بتأشيرة من وزارة المالية، رقم 15، والمادة الأولى فقرة 2 و3 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن.

(2) محمد الأمين مهري، المرجع السابق، ص 170.

وعليه فإن نطاق التعويض عن المسؤولية يغطي الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة وهذا طبقاً للمادتين 145 و146 من القانون الجزائري المتعلق بالتأمينات.

وتذهب أغلب التشريعات إلى عدم تحديد المسؤولية الناشئة عن الديون التي تنشأ بسبب المساعدة في الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر المشتركة وهي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة والبضائع وجميع المصاريف المصروفة على السفينة أو البضائع، وهي تقوم على فكرة بسيطة مفادها أن يقوم الربان إذا ما تعرضت السفينة للخطر يهددها برمي بعض التجهيزات أو البضائع قصد التخفيف عليها من أجل إنقاذها، وبذلك يلتزم كل مستفيد من سلامة الرحلة بتعويض الطرف المضرور منها، كل نسبة استفادته من سلامة أمواله.

ونجد أن المشرع الجزائري قد عرفها في التقنين البحري بمقتضى المادة 300 من الأمر 05-98⁽¹⁾ المتعلق بقانون البحري الجزائري.

وعليه فالمساهمة في الخسائر المشتركة يكون إذا ما هدد خطر ما السفن وما عليها يستطيع الربان اختيارياً بتصرف عمدي قد يلحق خسارة بالسفينة كعملية الجنوح العمدي على الشواطئ خوفاً من الغرق، فيلزم كل المعنيين بهذه الرسالة من الشاحنين ومجهز السفينة بتعويض الخسائر المشتركة كل واحد بقدر ما استفادة من الرحلة.

(1) المادة 300 من الأمر 05-98 المتضمن القانون البحري الجزائري الذي ينص على أن: "تعد خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها".

وبالتالي فإذا كان مسؤولية مالك السفينة مطالب بدين نشأ في ذمته عن قيام المساعدة أو الإنقاذ لسفينته الجانحة، أو نتجت تلك الديون عن تحمله قدراً في الخسارة المشتركة فتكون مسؤوليته عن تلك الديون المطلقة، أي غير محدودة للمبالغ معينة، ولا يجوز له أن يدفع بأن مسؤوليته محددة.

الفرع الثاني

المصلحة المؤمن عليها

تعتبر المصلحة المؤمن عليها من أهم عناصر التأمين البحري وهي مفهوم يكاد يكون مرادفاً لمفهوم القيم المؤمن عليها، فإذا كان الأخير يعتمد به العناصر المالية المنتمية لزمة المؤمن له فإن المصلحة يقصد بها تلك العلاقة القانونية الموجودة بين المؤمن له وما أمن عليه أي الخطر المؤمن عليه، وقد عرفها بعض الفقهاء بأنها "القيمة المالية التي يملكها الشخص على شيء معين، والعلاقة بين المؤمن له وبين شيء معين وهو ما يرد عليه التأمين"⁽¹⁾.

إن المشرع الجزائري حدد الصفة الواجب توافرها في الشخص المؤمن له والمال الذي يجوز له أن يؤمن عليه من خلال نص المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات⁽²⁾.

وتقابل هذه المادة الجزائرية الفقرة الأولى من المادة 171-3 من تقنين التأمين الفرنسي التي جاءت صياغتها الآتية مشابهة للنص الجزائري "كل مصلحة مشروعة، بما في ذلك الربح

(1) شرف الدين أحمد، أحكام التأمين، دراسة في القانون والقضاء، الطبعة الثالثة، 1991، ص 173.
(2) المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تنصها على أن: "يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة".

المرجو يمكن أن يكون موضوع تأمين".

ومن خلال هذه المواد نرى أن كلا من المشرعين الجزائري والفرنسي قد أكدا على وجوب توافر المصلحة التأمينية لصحة عقد التأمين وهذه المصلحة قد تكون مباشرة أو غير مباشرة أي أنهما أجازا التأمين على الربح المنتظر أيضا بصفتها مصلحة غير مباشرة.

أما قانون التأمين البحري الانجليزي لعام 1906م فيبين المشرع الانجليزي بموجب نص المادة الخامسة⁽¹⁾ ضرورة وجود رابطة بين المؤمن والمال المؤمن له بحيث تكون له مصلحة في نجاة المال المؤمن عليه من الخطر المؤمن منه وأنه يتأثر من جراء فقدانه، فالأساس في تحديد المصلحة التأمينية هو ما يقع من عبء مالي على شخص معين نتيجة تعرض الشيء المؤمن عليه للحوادث البحرية، وبهذا يكون المشرع الانجليزي قد بين ماهي المصلحة من وراء إبرام عقد التأمين، ومن هنا نظهر لنا أن العلاقة بين الشخص المؤمن له وبين الشيء المؤمن عليه، وأن مصلحة هذا الشخص تكون في عدم تحقق الخطر، إن المحافظة على الشيء ماهي إلا نتيجة لوجود المصلحة في التأمين⁽²⁾، وعليه من خلال ما سبق يمكن أن نستخلص الشروط الواجب توافرها في المصلحة وكذا أهم صور المصلحة المؤمن عليها في:

أولاً: الشروط الواجب توافرها في المصلحة

حدد المشرع الجزائري الشرط الأساسي للمصلحة في المادة 95 من الأمر 95-07

(1) المادة 5 من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 والتي تنص "تكون للشخص وفقاً لأحكام هذا القانون، مصلحة تأمينية إذا كانت له علاقة قانونية أو طبيعية بالمخاطرة البحرية. أو أي ممتلكات مؤمنة تتعرض للخطر في ذلك الوقت الأمر الذي يترتب عليه تحقق فائدة للشخص في حالة وصول الممتلكات سالمة في الوقت المناسب أو يعود عليه ضرر في حالة فقدانه أو تلفها أو حجزها، أو تعرض مسؤوليتها من جراء ذلك".

(2) شرف الدين أحمد، المرجع السابق، ص 173.

المتعلق بالتأمينات بقولها: "لا يجوز لأي كان أن يطالب بالاستفادة بالتأمين إذ لم يلحقه الضرر". وهو ما نص عليه المشرع الفرنسي في الفقرة الثانية من المادة 171-3 بقولها: "لا يستطيع أحد أن يطالب الاستفادة بتأمين إذا لم يلحقه ضرر".

فالنصوص التشريعية اشترطت أن تكون المصلحة المؤمن عليها مشروعة أي غير مخالفة للنظام العام والآداب⁽¹⁾، وأن يكون للخطر المؤمن عليه مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم وقوعه بالنسبة للمؤمن له وبالعكس المس بمصلحته إذا ما تحقق الخطر ووقعت الكارثة وهذا ما يميز التأمين عن عقود القمار والرهان، إضافة إلى ذلك أن يكون التأمين يهدف إلى جبر وتعويض الضرر نتيجة تحقق الخطر وإصابة المؤمن له بضرر، فالضرر مناط التعويض الذي هو محل التزام المؤمن والمصلحة من عقد التأمين هي سبب عقد التأمين بالنسبة للمؤمن له.

ثانياً: أهم صور المصلحة المؤمن عليها

المصلحة المؤمن عليها المرتبطة بالشئ المؤمن عليه أو القيم المؤمن عليها وما يلحق المؤمن له من تحقق الخطر ووقوع الكارثة يتم التأمين عليها بواسطة الصور الثلاثة للتأمين البحري: التأمين على البضائع "Assurance Facultés"، والتأمين على المسؤولية "Assurance De Responsabilité" والتأمين على السفينة "Assurance Corps"⁽²⁾. وهذا الأخير هو موضوع دراستنا.

(1) المادة 96 من القانون المدني الجزائري حررت في ظل الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني كما يلي: "إذا كان محل الالتزام مخالفاً للنظام العام أو للآداب كان العقد باطلاً".

(2) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 200.

المطلب الثاني

الأخطار المؤمن عليها

يقصد بالخطر الحادث المتحصل وقوعه للشيء المؤمن عليه، ويحدث في كثير من الأحيان أن يخلط مفهوم الخطر بمفهوم الضرر والتفرقة بينهما، أي بين السبب والنتيجة لا تتضح دائماً في وثائق التأمين كما لا يسهل ثبوتها في العمل من وقائع الحال، وعادة ما يذكر في وثائق التأمين الأضرار المضمونة والأخطار التي يشمل الضمان نتائجها الضارة⁽¹⁾.

وعليه فما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمينات هو سبب الضرر وليس طبيعة الضرر، وهو الخطر البحري، ولا يكون الخطر كذلك إلا إذا تعلق بمنشأة بحرية قائمة بالملاحة البحرية، فطبيعة المال المعرض للخطر هي التي أعطت التأمين وصفه البحري.

وحيث أن غرض التأمين حماية المستأمن من احتمال تحقق الخطر، فإن هذا الخطر المحتمل هو محل التأمين ويترتب على تخلفه بطلان العقد لتخلف المحل⁽²⁾، والتأمين على الخطر البحري إما أن يكون محددًا لفترة زمنية تبدأ من الساعة التي تم فيها توقيع العقد وتنتهي بالوقت المحدد في عقد التأمين، وإما أن تكون الفترة الزمنية التي يسري فيها عقد التأمين غير محدد⁽³⁾.

(1) الفقرة 02 من البند الأول من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات في ظل الأمر

07-95 المؤرخة في 16/03/1998، رقم 15.

(2) محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 63-64.

(3) هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975، ص 349-350.

الفرع الأول

أنواع الأخطار المؤمن عليها

نتعرض فيما يلي للأخطار التي تشكل نطاق الضمان والأخطار المستثناة منه، ثم لحالتي امتداد الضمان في التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلاً ومدى صحة العقد في غياب عنصر الخطر.

أولاً: الأخطار المضمونة

يتم تحديد هذه الأخطار البحرية المضمونة والتي تمثلها عقود التأمين البحري عموماً وعقود التأمين البحري على السفينة خصوصاً، بالاعتماد على تبين العلاقة بين هذه الأخطار والبحر بمعنى أن لمصطلح الخطر البحري معنيين الأول هو أخطار البحر وهي الأخطار التي يربطها بالبحر رابطة سببية فهي ناشئة عنه مباشرة، والثاني هو الأخطار البحرية وهي الأخطار التي يربطها بالبحر رابطة مكانية أي تحدث للأموال أثناء تواجدها بالبحر والتي تعرف بالحوادث المسماة، فالقانون الفرنسي لم يفرق بين الأخطار الناشئة عن البحر والأخطار التي تحدث على البحر ، وإدراجها تحت فكرة واحدة وهي فكرة الأخطار البحرية⁽¹⁾.

أما المشرع الجزائري فقد تبني النظرية الفرنسية في فكرة أخطار البحر ونص في المادة

101 من أمر 95-07 في الفقرة الأولى منها:

"يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة

(1) Pierre LUREU, Op cit, p 41.

وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد".

وبالتالي من خلال المادة أعلاه يتبين بان المشرع الجزائري يذهب إلى تعريف الأخطار البحرية بأنها الحوادث الجبرية أو القهرية التي يمكن أن تصيب المال المؤمن عليه في أثناء الرسالة البحرية ولا مجال للترقية بين الخطر الذي يحدث بسبب البحر أو الذي يحدث على البحر. ولتحديد الأخطار التي يجب أن تكون موضوع تأمين ورجوعنا إلى القانون الجزائري الذي لم يحصرها، تاركاً بذلك (المشرع الجزائري) تحديد نطاق تغطيتها التأمينية البحرية للمجال العملي بموجب عقود وثائق التأمين البحري، وللاطراف أن يضيفوا أو ينقصوا منها في الشروط الخاصة⁽¹⁾، وعليه فإن الأخطار البحرية هي الحوادث غير المتوقعة خلال الرحلة البحرية بحيث لا تشمل الصعوبات العادية للملاحة والأخطار البحرية الرئيسية يمكننا تلخيصها في خطر التصادم والإرساء الجبري بمعنى الرسو الاضطراري في ميناء غير مقرر في الرحلة ينجر عنه نفقات استثنائية، وكذلك خطر العاصفة، والغرق، والجنوح إضافة إلى التغيير الجبري للطريق أو السفر أو السفينة.

كذلك الحريق والانفجار فهو خطر يضمنه المؤمن حتى ولو أن طبيعته لا تمت صلة بحالة البحر إلا أنه يقع أثناء الرحلة البحرية، إضافة إلى خطر الرمي حيث يتجسد في رمي البضاعة المنقولة بحرا من أجل إنقاذ السفينة أو باقي البضاعة ومن أجل الحفاظ على توازنها

(1) البند 01 و02 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات في ظل الأمر 95-07 المؤرخة في 1998/03/16، رقم 15.

في البحر، وفي هذا الإطار كان موقف المشرع الجزائري غامضاً، وذلك لانعدام الموقف القانوني لتعداد الأخطار البحرية المضمونة.

ثانياً: الأخطار المستثناة

تشكل الأخطار البحرية الواقعة بتصرف عمدي من المؤمن له أخطار مستبعدة من نطاق الضمان البحري، ومن ثم إعفاء المؤمن من أي مسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالأموال المؤمن عليها نتيجة تحقق هذا النوع من الأخطار المستبعدة، والمشرع الجزائري اعتمد على معيار "بذل عناية الرجل الحريص" في استبعاد الأخطار الناجمة عن الأخطار العمدية للمؤمن من نطاق عقود التأمين البحري على السفينة، وهذا ما وضعه في نص المادة 102 من الأمر 95-07⁽¹⁾، على أنه "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها:

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة.

2- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

- مخالفات أنظمة الاسترداد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو

التطهيرية.

3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة

والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار

(1) الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد: 13 بتاريخ: 1995/03/08، السنة الثانية والثلاثون.

الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات".

ومن خلال هذا النص القانوني استثنى المشرع الجزائري خطر يكون سببه خطأ المؤمن له العمدي أو الجسيم، معتمداً بذلك على قصد المؤمن له، وكذا درجة جسامته الخطأ، وبمعنى المخالفة فإن الخطأ البسيط وغير العمدي تشملها عقود التأمين البحري، وبالنظر إلى موقف المشرع الإنجليزي أكد على هذه القانونية في نص المادة 55 فقرة 3 من قانون التأمين البحري وبذلك استبعد المشرع الإنجليزي الأخطار المقصودة والمسببة في الخسائر المادية اللاحقة بالأموال المؤمن عليها⁽¹⁾.

كما أن الواضح من خلال النص المادة 102 من الأمر 75-09، فإن موقف المشرع الجزائري جاء بحل قانوني في إطار استبعاد هذه الأخطار من طائفة الضمان البحري، مسايراً بذلك لموقف المشرع الفرنسي من خلال نص المادة 172 الفقرة 18 من قانون التأمين الفرنسي. ولقد اعتبرت المادة 96 من الأمر 95-07 المادة 102 أعلاه من النظام العام، فلا يجوز مخالفتها وهي نفس الأحكام الموجودة في البند الخامس من وثيقة التأمين على السفينة، أما الأخطار التي استبعدتها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التأمين، فنجدها منصوص عليها في المادة 103 من أمر 95-07 في الأحكام الخاصة بالتأمينات البحرية والمادة 127 الموجودة ضمن الأحكام الخاصة بالتأمين على هيكل السفينة حيث نصت هذه الأخيرة "لا يضمن المؤمن إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، الخسائر والأضرار

(1) المادة 55 من القانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 التي تنص على أن: "عدم مسؤولية المؤمن عن أي خسارة تعزي سوء تصرف مقصود من قبل المؤمن له".

الناتجة من عيب ذاتي في السفينة، غير أن الأضرار والخسائر الناتجة عن عيب خفي في السفينة مضمونة".

ويبرر عدم ضمان المؤمن للضرر الناتج عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه بأن الضرر ليس ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه، وبالتالي لا يعطى المؤمن من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي⁽¹⁾، حيث أن المشرع الجزائري أرجح ضمان هذا العيب إلى حرية المتعاقدين في جعله مضمون أو غير مضمون بموجب وثيقة التأمين.

الفرع الثاني

الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة

لم يقتصر المشرع الجزائري الخطر محل التأمين البحري على الأخطار البحرية سواء كانت ناتجة من فعل البحر أو ناتجة في البحر بمناسبة القيام برسالة بحرية بل مدد من نطاق جوارية الضمان ليشمل حتى الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية عندما تكون لهذه الأخيرة تبعية للنقل البحري⁽²⁾.

أولاً: امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن

لقد نصت المادة 124 من أمر 95-07 على أنه: "فيما يخص التأمين لأجل محدد

(1) مصطفى كامل طه، المرجع السابق، ص 511.

(2) محمود سمير شرقاوي، المرجع السابق، ص 203.

يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور"، إذن عند تحليل مضمون هذه المادة نجد أن المشرع أخذ بفكرة امتداد التأمين البحري لأخطار غير بحرية، وبذلك فالتأمين البحري يسري عند تواجد السفينة في البحر وهي بصدد القيام برحلة بحرية أو بمناسبة تركيبها أو بنائها أو إصلاحها أو أثناء رسوها في أحد الموانئ أو عند تواجدها في مكان مائي أو جاف، لكن نلاحظ ضرورة توافر شرطين أولهما أن يكون التأمين قد انعقد لزمان معين حتى يشمل مختلف هذه الحالات، أما الشرط الثاني فإنه يتمثل في ضرورة وقوع الخطر المؤمن ضده في وثيقة التأمين خلال الزمن المتفق عليه في العقد، وبينت المادة السالفة الذكر أن المعمول به في تحديد نطاق الزمن المضمون في الرجوع إلى توقيت البلد الذي أبرم فيه العقد، ويشمل الضمان الأخطار الواقعة في اليوم الأول أو الأخير من الأجل المذكور⁽¹⁾، كما أن وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية أخذت كذلك بفكرة امتداد التأمين على أخطار غير بحرية وهذا في بندها التاسع، إضافة إلى تبينها أحكام المادة 124 من أمر 95-07⁽²⁾، حيث أقرت الامتداد في حالة سلوك السفينة بمسالك مائية لا يمكن أن تكون محلاً للملاحة البحرية كالأنهار مثلاً، أما القانون الإنجليزي فترك فكرة الامتداد لما يتفق عليه الأطراف، أو لما يقتضيه العرف التجاري، فعلى المؤمن أن يكون على دراية بالأعراف التجارية وهذا مرتبط أكثر بالتأمين على البضائع أكثر من ارتباطه بالتأمين على السفن، فيكون بذلك

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 255-256.

(2) الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد: 13.

الاتفاق هو مصدر امتداد أحكام التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية والأساس القانوني هذا الامتداد هو نظرية التبعية⁽¹⁾، وحسب المشرع الإنجليزي فإن ضمان الأخطار في مثل هذا التأمين يبدأ منذ وضع قاعدة السفينة بقصد عملية البناء ويستمر الضمان حتى تسليم السفينة لمالكها، أما بالنسبة إلى ما جرى العمل به في فرنسا فبداية ونهاية الضمان تبقى لاتفاق الأطراف وللشروط التي حددتها في الوثيقة⁽²⁾.

ثانياً: جواز التأمين برغم تخلف الخطر(الخطر الظني)

انطلاقاً من الطبيعة الاحتمالية لعقد التأمين البحري، لا يمكن التعاقد على خطر بحري محقق الوقوع كأصل عام، وكاستثناء على القواعد العامة يجوز التأمين برغم تخلف الخطر أي انعقاد العقد صحيح بالرغم من تخلف محله، فالخطر هو محل العقد وبدون المحل لا يتصور انعقاد العقد، غير أن الخطر قد ينعقد من الناحية المادية ولكنه قد يوجد من الناحية المعنوية، وبالتالي فهو غير موجود فعلاً لكنه قائم في ذهن المتعاقدين ويسمى في هذه الحالة الخطر الظني، وعليه فهو لا يقوم على أساس واقعي وحقيقي، بل يركز في ذهن أحد طرفي عقد التأمين أو كلاهما، أما من الناحية الفعلية فهو قد حدث قبل إبرام التعاقد أو أنه زال نهائياً قبل التعاقد⁽³⁾.

إن جواز التأمين رغم تخلف الخطر حالة استثنائية وخاصة وأصيلة بالتأمين البحري

(1) مصطفى كامل طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974، ص 468.

(2) محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 246.

(3) رضا عبد الحليم، مدى جواز التأمين في الخطر الظني، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 18.

تبررها ظروف الملاحة البحرية حيث نص عليه القانون الإنجليزي 1906 في الفقرة الأولى من المادة 06 إذ تبنى فكرة التأمين على الهلاك أو عدم الهلاك وهو تأمين يصح سواء هلكت الأشياء قبل الانعقاد أو لم تهلك فالمؤمن يضمن الأضرار الناتجة عن الأخطار التي تكون قد تحققت فعلاً قبل الانعقاد كما يضمن كذلك الأخطار التي تحدث في المستقبل، ويعتبر العقد صحيحاً حتى ولو كان الطرفين علم بتحقيق الخطر عند انعقاد العقد وقبل التعاقد، بشرط أن يكون الطرفين في مركز متساوي من حيث العلم بتحقيق الخطر وهذا ما أكده القضاء الإنجليزي، وقد أخذ القانون الفرنسي بجواز التأمين من الخطر الظني إذا لم يثبت أن المؤمن له كان باستطاعته أن يعلم بتحقق الخطر أو أن المؤمن كان بإمكانه أن يعلم بوصول الأشياء المؤمن عليها، فالمشرع الفرنسي قد اشترط العلم للبطلان وبانقضاء العلم يكون الخطر موجوداً معنوياً أي في ظن المتعاقدين وإن انعدم في الواقع، لأن العلم استثناء يجب على المؤمن أن يثبته ومع صعوبة إثبات العلم اعتبر القانون الفرنسي على أن وصول الخبر إلى مكان إبرام العقد أو تواجد المؤمن له قرينة قانونية قاطعة على العلم. كما أقرت الوثيقة الفرنسية لتأمين على السفينة ببطلان على الأخبار الحسنة أو السيئة إذا ثبت أن خبر وصول السفينة أو تحقق الخطر قد عرف في المكان الذي يوجد فيه المؤمن أو المؤمن له قبل إصدار الأمر بالتأمين إلا إذا أثبت المؤمن له حسن نيته⁽¹⁾، وبالنسبة إلى المشرع الجزائري قد عالج هذه الحالة من خلال المادة 100 من الأمر 95-07 على أنه: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد

(1) ارجع إلى البند 19 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفينة.

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".

من خلال المادة أعلاه يلاحظ أن المشرع الجزائري اعتبار التأمين في هذه الحالة باطلاً حيث اعتبار أن العقد بدون محل، ولم يفرق بين علم أو عدم علم الأطراف بتحقق الخطر، لكن بالرجوع إلى الفقرة الثانية من نفس المادة، نلاحظ أن هناك تناقض وغموض بين الفقرتين، فإذا اعتبرنا أن العقد باطلاً فكيف نتصور أنه سينتج آثاراً بين الطرفين، وبرجعنا إلى نص المادة 100 بالفرنسية أعتبر العقد باطلاً في حالة ما إذا كان المؤمن له على علم بتحقق الخطر، إذ أخذاً بشرط حسن نية الأطراف وعدم علمهم بالخطر، أما إذا كان المؤمن له سيء النية فإن العقد باطل، وكجزء على سوء نيته فإن المؤمن يبقى محتفظاً بالقسط رغم بطلان العقد. وعليه فإن المشرع الجزائري أخذ بمفهوم الخطر الظني وأن النص العربي للمادة 100 أعلاه يكتنفه غموض يرجع إلى خطأ في الترجمة، وبالتالي على المشرع أن يحدد موقفه من الخطر الظني لما يكتسبه الموضوع من الأهمية التي تعود على الأطراف التأمين بفائدة تجارية عند الأخذ به من جهة، ومن جهة أخرى فالمادة 100 تعتبر من النظام العام⁽¹⁾ حسب المادة 96 من نفس الأمر الشيء الذي يستوجب معه التدقيق في إرادة المشرع الجزائري في هذا الموضوع.

(1) المادة 96 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات والتي تنص على أنه: "يخضع الطرفان المتعاقدان لأحكام المواد: 93، 95، 98، 100، 102، 105، 107، 108(1و3)، 111(2)، 113، 115، 118، 121، 126، 133، 192، 193، 201، 202 من هذا الأمر".

الفصل الثاني

الفصل الثاني

الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري على السفينة

يعتبر عقد التأمين البحري على السفينة المثبت بموجب وثيقة التأمين كغيره من العقود التي تحتاج إلى مرحلة ثانية المتمثلة في تنفيذه وذلك بعد استفتاءه للعناصر والشروط القانونية للمرحلة الأولى بإنشائه وتكوينه.

وتكمن المرحلة الثانية، لعقد التأمين البحري على السفينة في تنفيذ طرفي العقد سواء المؤمن له أو المؤمن لالتزاماتها العقدية والتي سنتطرق إلى دراستها من خلال مبحثين نخصص المبحث الأول لالتزامات المؤمن له، وفي المبحث الثاني نتطرق إلى التزامات المؤمن.

المبحث الأول

التزامات المؤمن له

يلتزم المؤمن له بموجب عقد التأمين البحري على السفينة بالتزامات عديدة تضمنتها وثائق التأمين البحري، وهي الواجبات المنصوص عليها قانونيا في العقد ويترتب عليها الضمان والتعويض وهذه الالتزامات هي الالتزام بدفع قسط التأمين والالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه والالتزام عليه بالمحافظة على مصالح المؤمن⁽¹⁾ وهذا ما تناوله المشرع الجزائري من خلال المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

(1) المادة 108 من الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، جريدة الرسمية، العدد 13، من تاريخ 1995/03/08 السنة الثانية والثلاثون.

المطلب الأول

الالتزام بدفع قسط التأمين

قسط التأمين هو المبلغ الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تحمله الخطر والتزامه الاحتمالي بالتعويض⁽¹⁾، ويتحدد قسط التأمين البحري في العمل بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن عليه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمته ومدة التأمين⁽²⁾.

وبالتالي فإن قسط التأمين يحسب مالياً على أساس الخطر، فكلما كان الخطر شديداً كان قسط التأمين مرتفعاً، وكلما كان الخطر قليلاً كان قسط التأمين منخفضاً، وإذا تغير الخطر تغير تبعاً له القسط تطبيقاً لمبدأ نسبية القسط مع الخطر ويكون قسط التأمين مبلغاً مالياً ثابتاً يدفع سنوياً، وقد يكون مقطوعاً يدفع مرة واحدة، أما فيما يتعلق بزمن دفع القسط، فإن القاعدة العامة مؤداها أن زمن الوفاء به يتحدد وفقاً لاتفاق الطرفين، غير أنه في التأمين على السفن يشترط المؤمن على المؤمن له أن يدفع القسط دفعة واحدة ومقديماً حتى يتمكن من مواجهة التعويضات التي يلتزم بها من خلال السنة وهي أكثر إعمالاً في سوق التأمين البحري.

الفرع الأول

تحديد القسط والوفاء به

نتناول في هذا الفرع إلى كيفية تحديد القسط والعوامل المؤثرة، وكذا كيفية الوفاء به.

(1) علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، مطبعة مدني، القاهرة، ص 315.
(2) مصطفى كامل طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 522-523.

أولاً: تحديد القسط

إن معايير تقدير قسط التأمين تعتبر من أصعب العمليات التي يقوم بها المؤمن، نظراً للطابع التقني للعمليات التأمينية، وعادة ما تعتمد شركات التأمين على بعض المعايير من أجل حساب القسط، كطبيعة ونوعية الخطر ودرجة احتمال وقوعه، ونفقات اكتتاب وتسيير الخطر وأي عنصر تقني يتعلق بالتعريف الخاصة بكل عملية من عمليات التأمين، إضافة إلى اعتماد شركات التأمين على الطرق والأساليب الرياضية والإحصائية من أجل قياس الخطر وتحديد أقصى الخسائر المحتمل وقوعها والتي تتحملها الشركة⁽¹⁾، ولقد أرجع المشرع الجزائري تحديد قسط التأمين والمقاييس الخاصة به إلى إدارة الرقابة، وهذا باقتراح من الجهاز المتخصص في ميدان التعريف وبعد أخذ رأي المجلس الوطني للتأمينات طبقاً لنص المادة 324 من قانون التأمينات.

وإذا حدد القسط فلا يجوز تغييره بعد ذلك ولو طرأت بعد إبرام العقد ظروف لم يكن في الوسع توقعها وكان من شأنها نقصان الخطر أو زيادته، وقاعدة عدم تغير قسط التأمين ليست من النظام العام، ولذلك يجوز الاتفاق على زيادة القسط في حالة زيادة المخاطر، وعلى تخفيضه في حالة نقصانها⁽²⁾، وبما أن المشرع الجزائري اعتبر هذا النوع تأميناً إلزامياً، فأرجع تحديد قسط التأمين والمقاييس الخاصة به إلى إدارة الرقابة، وهذا باقتراح من الجهاز المتخصص في ميدان التعريف، وبعد أخذ رأي المجلس الوطني للتأمينات طبقاً لنص المادة

(1) أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 274.

(2) ارجع إلى البند 14 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة، التي قررت تعديل القسط في جالة بقاء السفينة في ميناء في التأمين لمدة.

234 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

ثانياً: الوفاء بالقسط

الأصل أن الوفاء بالقسط يكون في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وهو موطن المؤمن له فخلافاً لقاعدة أن الدين مطلوب لا محمول فإن المؤمن له يلتزم بانتقال إلى مقر المؤمن من أجل دفع الأقساط عند حلول أجل استحقاقها.

وبالرجوع إلى القانون المدني نجد أن المشرع الجزائري من خلال المادة 282 منه، أن الوفاء بالالتزامات ماعدا الأشياء المعينة بالذات، يكون في موطن المدين وقت الوفاء أو في المكان الذي يوجد فيه مركز مؤسسته⁽¹⁾ وهو ما أخذ به أيضا المشرع الفرنسي، وعلى أي حال يجوز للطرفين الاتفاق على أي مكان آخر يتم فيه الدفع.

الفرع الثاني

جزاء التخلف عن الوفاء بالقسط

يترتب على الإخلال بالتزام دفع القسط إما وقف الضمان الممنوح بموجب العقد وإما فسخ العقد، وهذا حسب المادة 111 من الأمر المتعلق بالتأمينات، إلا أنه لا يمكن اللجوء إلى هذان الجزاءان إلا بعد إعدار المؤمن له بدفع القسط ومنحه الأجل المعين.

ومن خلال نص المادة 111 من الأمر 95-07 والتي تنص على أنه: "إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار

(1) المادة 282 من الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، المتعلق بقانون المدني المعدل والمتمم.

بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية...."، نجد أن المشرع فرض على المؤمن إجراءات يجب اتخاذها إزاء المؤمن له إذا لم يتم بدفع القسط والتمثلة في إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية، بحيث يذكر في الإعذار مقدار القسط المستحق وتاريخ استحقاقه، وأن يذكره بالنتائج المترتبة عن هذا الإعذار، وعليه فإن الجزاء المترتب عن التخلف عن الوفاء بالقسط يتمثل في:

أولاً: وقف الضمان

خول المشرع الجزائري للمؤمن اللجوء إلى وقف الضمان الممنوح له بمقتضى عقد التأمين، وهو ما تضمنته المادة 111 من الأمر المتعلق بالتأمينات⁽¹⁾، ووقف الضمان هناك يكون تلقائياً ودون الحاجة إلى إشعار آخر يوجهه المؤمن للمؤمن له.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري من خلال المادة 111 سألقة الذكر في فقرتها الثانية قرر بأن وقف الضمان ليس له أثر بالنسبة للغير حسن النية، وهذا مخالف للقواعد العامة للتأمين، حيث أنه للمؤمن أن يحتج بوقف الضمان حتى على المستفيد من عقد التأمين والغير ممن تعلق حقه بعقد التأمين كالدائن المرتهن والمشتري الذي تنتقل إليه ملكية السفينة⁽²⁾. وإذا دفع المؤمن له القسط المتأخر عاد العقد للسريان ويعود العقد منتجاً لأثاره⁽³⁾.

ثانياً: فسخ العقد

لقد أشار المشرع الجزائري إلى حق المؤمن في فسخ عقد التأمين، وهذا بعشرة أيام من

(1) المادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي نصت على أنه: "إذ لم يدفع المؤمن له قسط التأمين، وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بوجوب دفع القسط خلال الأيام الثمانية الموالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان....".

(2) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1314.

(3) إبراهيم أبو النجا، المرجع السابق، ص 215.

اتفاق الضمانات وفي هذه الحالة يجب تبليغ الفسخ للمؤمن له وهذا بمقتضى رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام، وفي حالة الفسخ يبقى المؤمن له مطالباً بدفع القسط المطابق لفترة الضمان، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 111 سالفه الذكر، ولكن بإمكان المؤمن عدم اللجوء إلى الفسخ، فيبقى العقد قائماً ويبقى الضمان موقوفاً إلى غاية تسديد القسط، غير أنه إذا استعمل حقه في الفسخ فإن العقد يتوقف سريانه مع مراعاة الآجال المشار إليها أعلاه حتى ولو اقترح المؤمن له دفع الأقساط المتأخرة، وهذا الفسخ لا يعفي المؤمن له من دفع القسط أو الأقساط المتبقية والمطابقة للفترة التي سرى فيها الضمان، وإذا اختار المؤمن هذا الطريق عليه أن يعلم المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام، ويقع الفسخ من تاريخ إرسالها لا من تاريخ وصولها⁽¹⁾.

المطلب الثاني

الالتزام بتقديم بيانات صحيحة

تقتضي طبيعة كل تعاقد التعرف عن حقيقة الشيء المتعاقد عليه وعن صفاته، ولذلك كان لزاماً على المؤمن أن يتحرى الصدق في الإحاطة بمعرفة طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه، ومن ثم فإنه ليس من السهل معرفة ذلك إلا بمساعدة المؤمن له، واستناداً إلى ذلك فرض القانون على المؤمن له التصريح ببيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون ليتمكن المؤمن من أخذ فكرة حقيقية عن هذا الخطر وتقدير القسط الذي يتناسب مع أهميته ودرجة خطورته، وبالتالي فإن هذا الالتزام يكون واجباً عند انعقاد العقد وكذلك عند تنفيذه.

(1) عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 141.

الفرع الأول

الإدلاء بالبيانات عند إبرام العقد

إن الالتزام الرئيسي للمؤمن له في هذه المرحلة من مراحل إبرام عقد التأمين يتمثل في حتمية توافر الشفافية والإفصاح التام عن طبيعة الصفة والمصلحة التأمينية، فضلا عن الإدلاء بكل ما يعلمه أو يتوافر لديه من معلومات عن محل التأمين وقيمه والظروف المحيطة بالخطر المؤمن منه، حتى يتمكن المؤمن من تقدير جسامته الخطر، فيرى إن كان باستطاعته أن يضمن، فيرى ما مقدار القسط الذي يطالب به المؤمن له⁽¹⁾.

ولقد نصت المادة 108 من أمر 95-07 في فقرتها الأولى على: "يترتب على المؤمن له: أن يقدم تصريحاً بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر".
وعليه يجب أن يحيط المؤمن إحاطة تامة بجميع البيانات اللازمة لتمكينه من تقدير الخطر الذي يؤمن ضده، وبجميع الظروف التي يكون من شأنها أن تؤدي إلى تفاقم هذا الخطر، كما يجب أن تكون البيانات التي يقدمها المؤمن له من شأنها أن تمكن المؤمن من تقدير الخطر بصفة دقيقة، ولا تحد هذه البيانات كذلك إلا إذا كانت جوهرية، هذا إذا تعلق بالخطر المؤمن منه وكانت تؤثر في تحديده وتحديد سعر القسط المناسب لتغطيته.

(1) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 122.

الفرع الثاني

الإدلاء بالبيانات عند سريان العقد

يعتبر هذا الالتزام امتداداً للالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر وقت التعاقد، فقد يتفاقم الخطر المؤمن عليه، بعد إبرام العقد سواء بفعل المؤمن له، أو سبب خارجي عن إرادته وفي كل الأحوال فإن المؤمن له ملزم بهذا التصريح للمؤمن، ليتسنى للمؤمن أن يقوم بمناسبة القسط مع الخطر في ظروفه الجديدة إعمالاً لمبدأ تناسب القسط مع الخطر⁽¹⁾.

وهذا ما جاء في المادة 108 في فقرتها الثالثة على أنه: "يترتب على المؤمن له: أن يصرح خلال عشرة أيام (10) على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد"، وهذا التصريح يساعد المؤمن على اتخاذ الإجراءات المناسبة إزاء زيادة درجة احتمال وقوعه أو درجة جسامته.

وتجدر الإشارة إلى أن نقص الخطر لا يؤثر في قيمة التزامات الأطراف، وبالتالي لا يمكن للمؤمن له مطالبة المؤمن بتخفيض قيمة الأقساط بسبب نقص الخطر.

الفرع الثالث

جزاء الإخلال بالالتزام بتقديم بيانات صحيحة

رتب المشرع الجزائري عند الإخلال بهذا الالتزام جزاءين اثنين وهما إما بطلان التأمين أي العقد، وإما تعديله بالإبقاء عليه مع التعديل في القسط بزياته أو بتخفيض التعويض، حيث جاء

(1) محمد الأمين مهري، المرجع السابق، ص 91.

في المادة 109 من أمر 07-95 على أنه: "إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 1/108 و3 أعلاه، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلاً، غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر".

أولاً: تعديل العقد

يستشف من خلال المادة أعلاه⁽¹⁾ أن أول الجزاءات التي أقرها المشرع هو الزيادة في مبلغ القسط في حالة ما أغفل المؤمن له التصريح ببيان من البيانات أو صرح تصريحاً غير صحيح، وهذا دون سوء نية أو غش وكان تحقق المؤمن من هذا الخطأ قبل وقوع الخطر تقديراً صحيحاً، فإذا لم يقبل المؤمن له الزيادة في القسط، جاز للمؤمن أن يعدل في مبلغ التعويض بأن يخفضه وذلك بحساب معدل مبلغ القسط المدفوع على مبلغ القسط المستحق فعلاً حسب ظروف الخطر، ويشترط في كل الأحوال حسن نية المؤمن له لأنه في حالة ما قام هذا الأخير بكتمان زيادة الخطر أو قدم تصريحات كاذبة بشأنه قصد التضليل المؤمن في تقدير الخطر بطل العقد، ويحق للمؤمن مبالغ الأقساط دون تعويض المؤمن له.

غير أن المادة 109 من الأمر 07-95 سألقة الذكر ليست من النظام العام فالمتعاقدين

الحرية في اختيار طريقة تنفيذ العقد.

(1) المادة 109 من الأمر 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، جريدة الرسمية، العدد 13، السنة الثانية والثلاثون.

ثانياً: إبطال العقد

بالرجوع إلى المادة 109 فإن الجزء الثاني هو إبطال العقد من طرف المؤمن وهذا في حالة ما إذا تبين أن المؤمن لن يعقد التأمين وهذا لدرايته التامة بحقيقة الخطر.

وبما أن المادة أعلاه ليست من النظام العام وجاءت لتقرر جزاءات على الإخلال بالتزام التصريح ببيانات صحيحة فيمكن أن نقارنها بما قرره المشرع في التأمينات البرية التي جاءت أحكامها أكثر تفصيلاً، وأن مثل هذه المقارنة قد تساعد في إثراء قواعد الممارسة البحرية المبنية على حرية التعاقد، فقررت المادة 21 من الأمر جزاء البطلان وذلك في حالة الغش أو التصريح الكاذب المعتمد من المؤمن له للتصريح بأي فعل من شأنه أن يغير رأي المؤمن في الخطر، ويلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يكون مبطلاً للعقد إلا إذا تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المؤمن له نفسه، فإذا كانت الوقائع والظروف معروفة للكافة أو إذا كان في مقدور المؤمن أن يتحرى عنها بنفسه فلا يعد السكوت عنها أو تقديم بيان غير صحيح عنها مبطلاً للتأمين⁽¹⁾.

وعليه ففي حالة البطلان تبقى الأقساط المدفوعة حق مكتسباً للمؤمن، كما له الحق أيضاً في المطالبة بالأقساط التي حان أجلها، كما يحق له أيضاً مطالبة المؤمن له بإعادة المبالغ المدفوعة في شكل تعويض⁽²⁾.

(1) محمد أمين مهري، المرجع السابق، ص 96.

(2) أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 229-232.

المطلب الثالث

الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

عقد التأمين، شأنه في ذلك شأن باقي العقود، يجب تنفيذه بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية وما تقضي به الأمانة والثقة في المعاملات. وهذا يؤدي إلى أن يكون التزام المؤمن له التزام الشخص الحريص على مصالح الطرف المتعاقد معه وهو المؤمن. ويتضمن الالتزام العام بالمحافظة على مصالح المؤمن جملة من الالتزامات الفرعية وهذا ما يمكن أن نستخلصه من نص المادة 108 من الأمر المتعلق بالتأمينات⁽¹⁾.

الفرع الأول

الالتزام بضمان المخاطر وعدم زيادتها

يلتزم المؤمن له بأن يمتنع عن كل ما من شأنه تعديل المخاطر المؤمن منها أو زيادتها فعليه أن يقوم بالرحلة المتفق عليها وفقا للشروط المنصوص عليها في عقد التأمين وأن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة.

وإذا أخل المؤمن له بهذا الالتزام بأن زاد بفعله في المخاطر ترتبت عليه مسؤوليته اتجاه المؤمن، فلهذا الأخير أن يخفض التعويض أو أن يمتنع عن دفعه، بشرط لجوئه للقضاء، وهذا ما نفهمه من المادة 112 من الأمر 95-07 التي نصت على الجزاء المترتب على الإخلال بهذا الالتزام والتي جاءت كما يلي: "إذا لم يراعي المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في

(1) أنظر المادة 108 فقرة 4 و5 و6 و7 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995.

البند 5 من المادة 108 أعلاه، وكانت عواقب ذلك سببا في ضرر ما أو اتساعه يمكن للمؤمن عن طريق القضاء أن يخفض التعويض أو يرفض دفعه".

وعليه فتخفيض مبلغ التعويض لا يكون إلا في حدود الضرر الفعلي الذي أصاب المؤمن، أما الامتناع عن دفعه فهو بين القضائي والاتفاقي لأن المشرع الجزائري أجاز بصريح المادة 108 فقرة 05 للأطراف الاتفاق على هذا النوع من الشروط، كما نجد أن المادة 622 من القانون المدني تنص على سبيل الحصر، على بطلان بعض الشروط التي تقضي بسقوط الحق في التعويض، الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له في التعويض بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه، كما تبيح في نفس الوقت وبصفة ضمنية اشتراط سقوط الحق في الحالات الأخرى التي لم ينص عليها القانون⁽¹⁾.

الفرع الثاني

الالتزام بإخطار المؤمن بالحوادث

يلزم المؤمن له بأن يخطر المؤمن بكل حادثة من شأنها أن تجعل المؤمن مسؤولاً، حتى يتمكن هذا الأخير من تبين الظروف التي تحقق فيها الخطر قبل أن تتغير إضافة التحقق من طبيعة الأضرار التي تنتج عنه، ولقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 108 الفقرة السابعة على هذا الالتزام بقولها: "يلزم المؤمن له على أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه، وخلال سبعة أيام (07) على الأكثر بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه وأن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك وأن يقدم بياناً خاصاً بالحادث وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر.

(1) عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 144.

ويلاحظ من خلال المادة أعلاه خلوها من ذكر شكل الأخطار وهذا ما نجده أيضا في وثيقة التأمين الجزائرية التي جاءت بنفس أحكام الأمر في بندها الخامس عشر، ومع ذلك يمكن أن يكون الأخطار بكتاب موسى عليه أو بكتاب عادي تيسيرا للإثبات ودفعا للمنازعات⁽¹⁾. ولقد حددت مدة الأخطار بسبعة أيام في حين حددتها الوثيقة الفرنسية بمدة 15 يوما⁽²⁾. ويسري ميعاد السبعة الأيام من وقت علم المؤمن له بوقوع الخطر الذي تحقق، وإذا تأخر المؤمن له في الأخطار فللمؤمن حق المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء التأخير، غير أن هذا الجزاء لم يقره المشرع عند تناوله لأحكام التأمين البحري، وبالتالي نعود إلى تطبيق القواعد العامة وهي قواعد المسؤولية العقدية، حيث يستطيع المؤمن مطالبة المؤمن له بالتعويض عن الأضرار التي تصيبه من جراء الإخلال بالالتزام.

الفرع الثالث

التزام بالتخفيف من آثار الحادث

يقع على عاتق المؤمن له، عند وقوع الحادث المؤمن عليه، التخفيف من آثار هذا الحادث بقدر استطاعته على ذلك، وتنفيذا لهذا الواجب عليه اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وتشجيعاً للمؤمن له بالقيام بهذا الالتزام احتفظ له بحقه في المطالبة بالتعويض عن النفقات والمصاريف التي تكبدها في سبيل المحافظة على الأشياء المؤمن عليها أو في سبيل التقليل من آثار الحادث المؤمن ضده⁽³⁾. وهذا ما تضمنته وثيقة

(1) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1323.

(2) Emmanuel Du Pontavice, Op cit, P 551.

(3) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 286.

التأمين الجزائرية في بندها الخامس عشر، وعليه فإذا لم يحم المؤمن له بالتزامه فإنه يسأل عن تعويض الضرر الذي يصب المؤمن من جراء ذلك⁽¹⁾.

الفرع الرابع

المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول

إذا تحقق الخطر بوقوع الحادث بسبب خطأ الغير، التزم المؤمن له من اتخاذ لإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه قبل الغير المسؤول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها. فالسفينة عند تعرضها لحادث تصادم ناجم عن خطأ الغير، فعلى مالك السفينة المتضررة تثبيت ذلك، لكي يتمكن المؤمن من الرجوع على من ارتكب الخطأ وأدى إلى التصادم، وهذا لا يكون إلا بعد أن يدفع المؤمن لمالك السفينة المتضررة مبلغ التأمين⁽²⁾.

ولقد تناول المشرع هذا النوع من الالتزام في المادة 108 فقرة 06 من أمر التأمينات حيث نصت: "يترتب على المؤمن له أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة".

ومن خلال المادة أعلاه يستشف خصوصية وذاتية نظام البحري إذ أن هذا الالتزام لا نجد له نصاً خاصاً في أحكام التأمينات البرية، كما يستشف أن واجب المؤمن له يقتصر على اتخاذ كافة الإجراءات التحفظية اللازمة للمحافظة على حقوق المؤمن قبل المسؤول عن الضرر دون أن يلزم بمباشرة الدعوى، لأن هذا الأمر يدخل ضمن اختصاص المؤمن.

(1) علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 322.

(2) محمد سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 289.

وإذا أخل المؤمن له بهذا الالتزام، فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره⁽¹⁾، حيث رتب المشرع هذا الجزاء في المادة 119 من نفس الأمر إذ نصت على أنه: "إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 6/108 أعلاه، يتحرر المؤمن من التزاماته، في حدود المبلغ الذي كان من حقه أن يسترجعه من الغير المسؤول لو أدى المؤمن له التزاماته"، وهذا ما أكدته الوثيقة الجزائرية للتأمين في بندها الخامس عشر الفقرة الخامسة على أن المؤمن له يلتزم بتعويض المؤمن عن الضرر الذي لحقه من جراء إهماله المحافظة على حق هذا الأخير في الرجوع على المسؤول عن الضرر.

الفرع الخامس

إثبات الأضرار

يقع على عاتق المؤمن له الالتزام بإثبات الهلاك أو التلف اللاحق بالشئ المؤمن عليه وهذا ما تفرضه وثائق التأمين، بمعرفة مندوب المؤمن، فإن لم يوجد، فيتعين الالتجاء إلى القضاء لطلب تعيين خبير لإثبات الحالة والمراد بذلك منع الجدل الذي يمكن أن يثار حول حصول الأضرار وطبيعتها وسببها وكذا مقدارها.

أما بالنسبة للميعاد فيحدد في الوثيقة التي يجب أن يتم فيه إثبات الحالة، وتحدد جزاء لعدم القيام بهذا الالتزام سقوط حق المؤمن له في الرجوع على المؤمن، ولكن ليس للمؤمن أن يطالب بسقوط المؤمن له إذا كان الضرر لاحق بالشئ المؤمن عليه ثابتاً ثبوتاً أكيداً عن طريق سلطة رسمية كمصلحة الجمارك.

(1) مصطفى كامل طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 528.

المبحث الثاني

التزامات المؤمن

يلتزم المؤمن تجاه المؤمن له بالتزام مهم هو دفع مبلغ التأمين، وهو مهم بالنسبة للأخير لأنه يعد السبب الرئيسي لإبرام عقد التأمين، وهو يقابل الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له، والمؤمن يلتزم بدفع هذا المبلغ، في الأحوال التي يحصل فيها ضرر للمؤمن له، ناجم عن الأخطار التي تم الاتفاق عليها بموجب وثيقة التأمين، بشرط أن لا تتجاوز ذلك قيمة الأشياء المؤمن عليها⁽¹⁾.

والأصل أن للمؤمن له أن يحتفظ بعد وقوع الخطر بملكية الشيء المؤمن عليه ويقتصر على مطالبة المؤمن بالمبالغ التي يستحقها عن تلك الأضرار، غير أن للمؤمن له الحق بالتخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن مقابل الحصول على مبلغ التأمين كاملاً، متى كانت حالة الشيء المؤمن عليه قد تصل إلى الهلاك الكلي يترتب عليها أذى بليغ به.

ومن خلال ما سبق فإن التزامات المؤمن تنحصر في تعويض المؤمن له في حالة تحقق الخطر، وأن هذا التعويض يتم بدعويان، دعوى التعويض أو الخسارة ودعوى الترك أو التخلي. وعليه سوف نتناول في هذا المبحث تبيان التزام المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي تشكل خسائر قد تلحق بالسفينة، ثم نتناول بعد ذلك التعويض في حالة الترك الناجم عن الخسائر التي تجعل الشيء المؤمن عليه في حالة تصل إلى الهلاك الكلي.

(1) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 289.

المطلب الأول

تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة

يلتزم المؤمن في حالة وقوع الخطر المؤمن عليه، بتعويض الخسائر التي تصيب الأشياء المؤمن عليها، إضافة إلى النفقات التي أنفقها المؤمن له، وهذه الخسائر، إما أن تكون عبارة عن هلاك كلي للسفينة، أو عبارة عن أضرار لحقت بالسفينة.

وعليه وكما أشرنا سالفاً لكي يحصل المؤمن له أو صاحب المصلحة في التأمين على حقه في التعويض وجب عليه أن يسلك أحد الطريقتين، وهما إقامة دعوى التعويض (الخسارة) أو دعوى التخلي (الترك)، والأصل أن يكون حصول المؤمن له على التعويض بصورة ودية بناء على تسوية تجري بينه وبين المؤمن، بإشراف خبراء لتقدير الأضرار التي أصابت الشيء المؤمن عليه. ودعوى التعويض هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين ويجوز للمؤمن له أن يستعمل هذه الدعوى في كل المخاطر أياً كانت أهميتها⁽¹⁾.

ولما كانت دعوى التعويض هي الطريق العادي وأنها تثير بعض الصعوبات تتعلق بتقدير التعويض وكيفية استعمالها من حيث الإجراءات والمواعيد المتخذة للوفاء بالتعويض، فإننا نحاول دراستها وفقاً لما جاء به القانون والفقهاء وسنخصص الفرع الأول إلى أحكام الوفاء بالتعويض ثم نتطرق في الفرع الثاني إلى استعمال دعوى التعويض.

⁽¹⁾ مصطفى كامل طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 529.

الفرع الأول

أحكام الوفاء بالتعويض

يعتبر التعويض كالتزام حتمي على المؤمن مقابل التزام المؤمن له بدفع القسط وتنفيذ التزاماته الخاصة المتعلقة بعقد التأمين البحري على السفينة، ويجب أن يكون تنفيذ المؤمن لالتزامه بالتعويض في حالة تحقق الخطر المؤمن منه في حدود الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه، فإذا هلكت السفينة يكون للمؤمن له المطالبة بمبلغ التأمين كاملاً على أن لا يتجاوز هذا المبلغ القيمة الحقيقية للسفينة، حتى لا نكون أمام إثراء بلا سبب للمؤمن له أو المستفيد على حساب المؤمن وفقاً للقواعد العامة 141-142 من القانون المدني الجزائري الذي تعين إثراء المدين وافتقار الدائن دون وجود سبب قانوني⁽¹⁾.

أولاً: تقدير التعويض

إذا كانت الخسارة نقدية تتمثل في نفقات أنفقتها المؤمن له لدرء الضرر أو التخفيف من أثره، يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين، وإذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة، أو بقيمتها قبل وقوع الحادث. أما إذا لم ترد قيمة السفينة في الوثيقة تستلزم الاعتماد على تقدير أهل الخبرة ويجري الاتفاق عليهم في ذلك⁽²⁾.

غير أن تحديد المبلغ المؤمن عليه يعتبر واجباً حيث ألزم المشرع الجزائري تحديده في

(1) دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للتزام، دار العلوم، 2004، ص 109-110.
(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 290.

وثيقة التأمين وهذا وفقاً لنص المادة 98 من الأمر 95-07 إذ تنص على أنه: "يجب أن يحتوي عقد التأمين على: - الشيء أو المنفعة المؤمن عليها. وكذلك المبلغ المؤمن عليه...".

وبالتالي نجد من خلال المادة أعلاه أن المشرع فصل في الجدل الذي قد يثار في مسألة القيمة المؤمنة، أما إذا أصيبت السفينة بأضرار تستلزم إصلاحها أو تجديد أجزاء من أدواتها فإن مقدار التعويض، يحسب على أساس ما أنفقه المؤمن له بقصد إعادتها إلى وضعها السابق لكي تكون صالحة للملاحة البحرية، ويجب أن يخصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد.

ويتفاوت مقدار الخصم حسب عمر السفينة، فإذا كانت قديمة جداً فإنها تستفيد كثيراً من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جداً لم يمضي عليها أكثر من سنة فلا محل للخصم إذا ليس ثمة فرق بين الجديد والقديم⁽¹⁾، وإذا بيعت السفينة دون إصلاحها، كان التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة المبينة في الوثيقة.

والمشرع الجزائري لا يجيز للمؤمن له في حالة تعرض السفينة لضرر وتم إصلاحها أو تبديل أجزاء منها، أن يطالب أكثر مما يرتبه القانون في هذه الحالة، كما لو طالب بتعويض عن نقص قيمة السفينة التجارية الحاصل بعد إصلاحها أو التعويض عن تعطل السفينة خلال مدة الإصلاح، إذ أن حقه يقتصر على نفقات الترميم والاستبدال وقد أشارت إلى هذه الأحكام في المواد 114-131 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، إضافة إلى بنود وثيقة التأمين لا سيما البند 21 و22 والتي فصلت في تقنيات تقدير التعويض حسب الضرر المثبت.

وعلى هذا الأساس يستوجب دفع مبلغ التعويض للمؤمن له على أساس الخسائر المادية

⁽¹⁾ Rene RODIERE, Droit maritime, précis DALLOZ, librairie dalloz, Paris, 1963, P 447.

بعد مباشرته لدعوى التعويض أو في حالة المطالبة الودية دون انتقال ملكية الشيء محل عقد التأمين إلى ذمة المؤمن، وهذا ما أكدته المادة 115 في فقرتها الثانية من قانون التأمينات الجزائري المعدل بأمر 07-95 التي نصت على أنه: "ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بالكامل إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة دون انتقال الملكية".

كما أن المال المؤمن عليه إذا كان متقلاً بالرهون البحرية، انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمؤمن بموجب عقد التأمين البحري على السفينة تطبيقاً لمبدأ الحلول العيني.

وهذا ما وضحه المشرع الجزائري من خلال تنظيمه لنص المادة 62 من القانون البحري الجزائري 05-98 المعدل لأمر 80-76 في الفقرة "د" التي نصت على أنه: "تحل محل السفينة وتوابعها: "د-تعويضات التأمين على هيكل السفينة"⁽¹⁾. مما يستتف التأكيد القانوني للمشرع الجزائري على انتقال حق الرهن البحري إلى التعويض المستحق في التأمين البحري على السفينة دون البضاعة. غير أنه لم ينص القانون على ميعاد معين بالوفاء بالتعويض، غير أن وثائق التأمين تنص عادةً على دفع التعويض خلال ثلاثين يوماً من تقديم المؤمن له للأوراق المثبتة للضرر، في حين أن الوثيقة الجزائرية في البند 21 منها حددت هذا الوقت بـ 06 أشهر، إذ نجد أن هذه المهلة طويلة مقارنة بما تتطلبه الطبيعة التجارية لهذا العقد ومقارنة بما استقرت عليه التشريعات المقارنة.

ثانياً: مبدأ الحلول

مبدأ الحلول مقتضاه، حلول المؤمن محل المؤمن له في رجوعه بالتعويض على الغير

(1) المادة 62 من الأمر 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل للأمر 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتعلق بالقانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 47.

المسؤول عن أحداث الخطر المؤمن عليه مما يجعل هذا الأخير مسؤولاً أمام المؤمن له بالتعويض ومن ثم يخول للمؤمن حق الحلول محل المؤمن له في دعواه قبل الغير المسؤول عن الضرر⁽¹⁾.

فبالنظر إلى المشرع الجزائري، ومدى تنظيمه للنصوص القانونية فيما يتعلق بمبدأ الحلول جاءت المادة 118 في فقرتها الأولى من الأمر 95-07 تنص على أنه: "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه المؤمن له". فمن خلال المادة أعلاه يتضح أن المشرع الجزائري، أوقف أعمال حق الحلول قانونياً على توافر بعض الشروط القانونية، شأنه في ذلك شأن ما جاء به كل من الفقه والقضاء، حيث تتمثل هذه الشروط القانونية في شرطين، أن يتم حلول المؤمن محل المؤمن له إلا بعد دفعه التعويض لهذا الأخير، بمعنى ضرورة الدفع المسبق للتعويض في حدود الضرر المؤمن عليه فلا حلول إلا بعد وفاء، بالإضافة إلى ضرورة وجود المؤمن له دعوى مسؤولية يرجح بها على الغير المسؤول.

وعليه فالشروط القانونية المذكورة من النظام العام، لا يمكن الأطراف عقد التأمين البحري على السفينة مخالفتها، وذلك تفادياً للمؤمن له من الحصول على مبلغ التأمين والتعويض معاً على أساس عدم الجمع بينهما، حتى لا يحقق ربحاً وإثراء يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين. أما فيما يخص لموقف التشريعات الأخرى بالنسبة لحق الحلول، نجد أن المشرع الإنجليزي ومن خلال المادة 79 من قانون التأمين البحري جسد حق الحلول تجسيداً قانونياً

(1) أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص 342.

مؤكداً على بداية أعمال المؤمن من لحقه في الحلول من وقت وقوع الكارثة وإلحاق الخسارة بالشيء المؤمن عليه.

كما أكد على أن الحلول يكون فقط في الخسارة الجزئية التي لا تنتقل فيها ملكية الشيء عليه إلى المؤمن، مما تقتضي حله في الحقوق والتعويضات في إطار التعويض المدفوع للمؤمن له مما يجعل كلا من المشرع الجزائري والإنجليزي لهما موقف موحد فيما يخص قانونية حق حلول المؤمن وفي حدود التعويض المدفوع.

وتقع المقاصة بين التعويض المطلوب للمؤمن وتعويض التأمين له، فلا يكون للأخير الحصول من المؤمن على القدر الباقي من مبلغ التأمين بعد خصم التعويض المطلوب⁽¹⁾.

ويترتب على حلول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه، الرجوع على المسؤول عن الضرر كشخص ثالث⁽²⁾، حيث يكون للمؤمن الصفة والمصلحة في رفع هذه الدعوى تجاه المسؤول بقوة القانون إعمالاً لحقه القانوني والاتفاقي في الحلول على النحو الصحيح، إذ أن تجسيد المؤمن لحقه في الرجوع على الغير المسؤول تكمن في أعمال حقه القضائي للمطالبة بالتعويض بموجب دعوى الرجوع، إلا أنه يجب لإثبات صفة المؤمن في التقاضي أن يودع في الملف ما يثبت هذه الصفة وهو عقد الحلول أي أن يمنح المؤمن له هذه الصلاحية صراحة وكتابة وهذا ما جاء في عدة قرارات قضائية الصادرة عن المحكمة العليا الغرفة التجارية الجزائرية، حيث جاء قرارها الصادر بتاريخ 2006/12/06 في قضية بين الشركة الوطنية للتأمينات النقل ضد الشركة الوطنية للملاحة البحرية مؤسسة قرارها على نص المادة 118 من

(1) علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 343.

(2) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، الفقرة 830، ص 1628.

قانون التأمينات الجزائري من خلال منطوق قرارها "المبدأ: عقد الحلول يمنح شركة التأمين الصفة لتحل محل المرسل إليه في حقوقه ودعاواه بعد تعويضه، في حدود المقدار الممنوح له"⁽¹⁾، وتجدر الإشارة إلى أن هذا القرار القضائي تناول مسؤولية الناقل البحري باعتباره المتسبب في الضرر أو هلاك أو نقص في الحمولة على أساس المسؤولية العقدية أو على المقاولات المينائية باعتبارها المسؤول على أساس المسؤولية التقصيرية.

وبالتالي موقف المشرع الجزائري في مدى أعمال المؤمن لحقه في الرجوع الغير المسؤول تكمن في مدى التجسيد الفعلي لحق الحلول والصفة التعويضية لعقود التأمين البحري.

الفرع الثاني

استعمال دعوى التعويض

تباشر دعوى التعويض من طرف المؤمن له أو المستفيد وهي الطريق العادي الذي يلجأ إليه هذا الأخير في التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه، فمن تحصيل الحاصل القول بأن المؤمن له أن يلجأ إلى مقاضاة المؤمن ومطالبته بالتعويض قضاء، إذا لم تجر تسوية الخسارة من قبل المؤمن بطريقة ودية، غير أن هذا الحق مقيد بشرط التحكيم الذي تتضمنه وثائق التحكيم⁽²⁾.

وعليه فدعوى التعويض تباشر اعتماداً على بعض النقاط القانونية الواجبة الاستفاء المتفق عليها من قبل فقهاء التأمين البحري والمتجسدة في اثبات المؤمن له لمصلحته التأمينية وقت

(1) قرار رقم 371786 بتاريخ 2066/12/06، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2006، ص 339.

(2) بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 790.

وقوع الخطر المؤمن منه وتحقق الخسارة المادية، وهذا الإثبات يتم بتقديم وثيقة التأمين، وعادة ما تكون وثيقة التأمين على السفينة إسمية وبالتالي لا تكون إلا للمتعاقد نفسه، والمطالب بالتأمين يمكن أن يكون المؤمن له أو الغير نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى وهذا ما تناولته المادة 132 من الأمر 07-95⁽¹⁾.

وأما بالنسبة للنقطة القانونية الثانية المتمثلة في مدى تحقق الخطر المؤمن منه ومدى إلحاق خسارة مادية بالسفينة والذي يثبت من قبل الخبراء ومحافظو العواريات. وبالإضافة إلى الاعتماد على هذه النقط القانونية في استعمال دعوى التعويض وبعد التأكد من استنفاها يتم التطرق إلى المرحلة الثانية المتعلقة بإجراءات إعمال هذه الدعوى، والتي تستلزم كغيرها من الدعاوى القضائية إلى بعض الإجراءات القانونية، قبل وأثناء مباشرتها.

أولاً: المعاينة المادية

يتم اثبات تعرض الشيء المؤمن عليه من قبل الخبراء ومحافظو العواريات وهذا طبقاً لأحكام المادتين 269 والمادة 270 من الأمر المتعلق بالتأمينات، اللتين تحددان طبيعة كل منهما، فنجد المادة 269 تنص على: "يعد خبير كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب وطبيعة وامتداد الأضرار وتقييمها والتحقق من ضمان التأمين". وما قيل عن الخبير قيل عن محافظو العواريات بنص المادة 270 إذ تنص: "يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينة والبحث عن أسباب وقوع الأضرار والخسائر

(1) المادة 132 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات والتي تنص على أنه: "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحركة أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".

والعواريات اللاحقة بالسفن والبضائع المؤمن عليها وتقديم التوصيات شأن الإجراءات التحفظية والوقاية من الأضرار".

وتنظم عادة وثائق التأمين الإجراءات التي يلتزم المؤمن له باتخاذها لمعاينة الخسارة أو التلف لتحديد حجم الكارثة وأهميتها ومن ذلك أخطار مندوبي المؤمن في الموانئ المختلفة في أسرع وقت ممكن، وهذا ما نصت عليه المادة 108 من الأمر 95-07.

كما يمكن إثبات سبب الكارثة بوسائل متعددة أهمها يومية السفينة والتقرير البحري الذي تم تحقيقه وفقاً للقانون، وغيرها من وسائل الإثبات التي نص عليها القانون باعتبارنا بصدد واقعة مادية يجوز اثباتها بكافة طرق الإثبات⁽¹⁾.

ثانياً: الميعاد القانوني

تنص وثائق التأمين عادة على دفع التعويض خلال ثلاثين يوماً من تقديم المؤمن له للأوراق المثبتة للضرر، في حين أن الوثيقة الجزائرية في البند 21 منها حددت هذا الوقت بـ 06 أشهر، إذ نجد أن هذه المهلة طويلة مقارنة بما تتطلبه الطبيعة التجارية لهذا العقد ومقارنة بما استقرت عليه التشريعات المقارنة.

وفي المقابل نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 117 من الأمر 95-07 على أنه: "يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الأجل المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين، عند انتهاء هذا الأجل يجوز للمؤمن له أن يطالب بتعويض الضرر زيادة عن التعويض المستحق".

⁽¹⁾ بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 415.

ثالثاً: التقادم

يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين (02) وفقاً لما جاءت به المادة 121 من قانون التأمينات الجزائري⁽¹⁾، وبالرجوع إلى هذه المادة أعلاه نجد أن المشرع الجزائري حدد مدة التقادم بسنتين من تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى دعوى تعويض، في حين نجده أنه حددها بثلاث سنوات بمقتضى المادة 624 من القانون المدني في مجال التأمينات، والحكمة من تقصير مدة التقادم وفقاً للمادة 121 سالفه الذكر هي الرغبة من المشرع في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد التأمين بسرعة خشية ضياع معالم الإثبات خاصة وأن التأمين البحري يحصل عادة بصدد كل رحلة، وتقوم السفينة برحلات كثيرة ومتعاقبة. أما بالنسبة إلى التشريعات الأخرى والميعاد القانوني لتقادم الدعاوى البحرية، حددته بسنتين بشكل عام متخذة اتجاهها موحداً مع المشرع الجزائري.

المطلب الثاني

التعويض في حالة التخلي

في حالة رفض المؤمن قبول أخطار التخلي المسير له من قبل المؤمن له، فإن للمؤمن له أن يلجأ إلى القضاء لتنفيذ التخلي بحق المؤمن قضائياً⁽²⁾، فالمبدأ العام في تسوية الخسارة في التجارة البحرية يتم عن طريق دعوى الخسارة الخاصة، واستثناء عن الطريقة الأصلية في التعويض نجد في قواعد التأمين البحري نظام التخلي، إذ يعتبر طريق استثنائي محض لا

(1) المادة 121 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات التي تنص على أنه: "يحدد أجل التقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين ويبدأ سريان أجل التقادم ابتداءً من تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة".

(2) بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 788.

يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة، والتخلي يمنح للمؤمن له الحصول على مبلغ التأمين الكامل مقابل التخلي أو التنازل عن ملكية الشيء المؤمن عليه لصالح المؤمن، على أن فائدته الرئيسية هي في تسيير تسوية تعويض التأمين بطريقة أسرع من تسويته بطريق الخسارة.

ويعرف التخلي في القوانين المقارنة "L'abandon"، وهو الاسم المستعمل في أمر 1681 للويس الرابع عشر للتجارة البحرية في حين تستعمل بعض القوانين العربية مصطلح الترك كما هو الحال في القانون المصري والبعض الآخر التخلي كما هو الشأن في القانون الجزائري الذي تطرق إليه في المواد 114، 115، 134 والمادة 135 من الأمر 95-07 كما نصت عليه المادة 20 من وثيقة التأمين على السفينة.

ويعود التخلي إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى، فإذا انقطعت أخبار السفينة تعذر على المؤمن له الحصول على تعويض التأمين لعجزه عن إقامة الدليل على هلاكها.

ولذلك جرت العادة على أن يعطى المؤمن له التعويض الكامل مقابل أن يتخلى للمؤمن حقوقه على السفينة، ثم جاء القانون الفرنسي 1681، فأجاز التخلي حتى في الحالات التي يمكن فيها إقامة الدليل على الأشياء المؤمن عليها، وقد سارت معظم التشريعات المقارنة أخرى على منوال القانون الفرنسي⁽¹⁾.

وقد تناول المشرع الجزائري المبدأ العام للتخلي في المادة 114 من الأمر 95-07 والتي جاء فيها: "تعويض الأضرار أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ماعدا الحالات التي يحق

(1) مصطفى كامل طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 472.

فيها للمؤمن لها التخلي وفقا لأحكام المواد 143، 134، 115 من هذا الأمر".

وتقابلها المادة 172-24 من القانون الفرنسي الحديث والتي جاء فيها: "تسوى الأضرار والخسائر بدعوى الخسارة إلا في حالة وجود حق المؤمن له أن يختار التخلي في الحالات المنصوص عليها في القانون أو بالاتفاق". والنصان متشابهان ويختلفان في أن النص الفرنسي جاء في صيغة عامة في تحديد الحالات بإحالة إلى ما هو منصوص عليه في القانون في حين أن المشرع الجزائري حدد وعين هذه النصوص القانونية، إضافة إلى أن النص الفرنسي أضاف حالة اتفاق الأطراف مما يدل على أن حالات التخلي ليست من النظام العام وهي المسألة التي لم يرد ذكرها في النص الجزائري⁽¹⁾.

وعليه سنتناول أحكام التخلي في التأمين البحري على السفينة حيث سنخصص الفرع الأول لحالات التخلي والفرع الثاني لاستعمال حق التخلي من خلال شروط ممارسته، أما الفرع الثالث نتناول فيه الآثار المترتبة عن التخلي.

الفرع الأول

حالات التخلي

لا يمكن اللجوء إلى التخلي باعتباره طريقاً للتعويض إلا استثناءً، وذلك في الأحوال التي تتعرض فيها السفينة إلى الأخطار الجسيمة، على أن المؤمن له ليس ملزماً بالتخلي في هذه الأحوال، فله أن يرفع دعوى الخسارة وله أن يختار بينهما.

وعليه فالتخلي طريق استثنائي لا يجوز اللجوء إليه إلا في حالات محددة وهذا ما أشارت

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 84.

إليه المادة 134 من الأمر 07-95 والمتعلق بالتأمينات⁽¹⁾، وذكر هذه الحالات جاء على سبيل الحصر لا المثال. وباعتبار أن نص المادة 134 لا يعتبر من النظام العام طبقاً للمادة 96 من نفس الأمر فإنه يمكن لوثائق التأمين أن تعتمد على تعداد مختلف لحالات التخلي كأن توسع أو تضيق فيها، وعليه قد لا نعود إلى النص القانوني إلا في حالات امتناع وثيقة التأمين على ذكر حالات التخلي، وبالمقابل نجد أن المادة 20 من وثيقة التأمين على السفن تطرقت إلى نفس حالات التخلي ولكن بقليل من التفصيل. وعليه فإن حالات التخلي عن السفينة استناداً للمادة أعلاه هي كالتالي:

أولاً: حالة فقدان الكلي للسفينة

ففي هذه الحالة يفترض فقدان إصابة السفينة بخسارة كلية حقيقة كانت أو حكمية، فتكون الخسارة حقيقية في حالة الغرق، وغرق السفينة كاف للتخلي عنها حتى ولو تم انقاذها بعد ذلك. كما قد تكون الخسارة حكمية في حالة الامتلاء الذي يتم من طرف العدو وبالتالي في هذه الحالة يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة للمؤمن لأن هذه الأخيرة تعتبر في حكم الهالكة. والهلاك هنا حكمي لأنه ناشئ عن نزع حيازتها من المؤمن له رغم بقائها سليمة من الناحية المادية، ويشترط لجواز التخلي في هذه الحالة أن يضمن التأمين أخطار الحرب ومنها الاغتيال وأن تستحيل عودة السفينة مرة أخرى إلى مالكها⁽²⁾.

(1) المادة 134 من الأمر 07-95 والمتعلق بالتأمينات والتي تنص على أنه: "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات الآتية: 1- فقدان الكلي للسفينة. 2- عدم أهلية السفينة للملاحة. 3- تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (3/4) القيمة المتفق عليها. 4- إنعدام أخبار السفينة لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وإذا تسبب في تأخير الأخبار حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر".
(2) بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 438.

ثانياً: عدم أهلية السفينة للملاحة

تعد صلاحية السفينة للملاحة من التعهدات الضمنية في عقد التأمين البحري على السفينة عند بدء الرحلة البحرية والتي يتوقف على هذا الشرط سريان مواجهة المخاطر البحرية، ولكن قد تصاب بحادثة بحرية تجعلها غير قادرة على متابعة الرحلة. وأن يكون في الوقت ذاته غير جديرة بأن ينفق في سبيل إصلاحها فهنا يجوز للمؤمن له التمسك بالتخلي على السفينة على أن يكون عدم صلاحية السفينة نهائياً، أما إذا كان مؤقتاً والإصلاح ممكناً، فلا مجال لتطبيق قواعد التخلي.

ثالثاً: تجاوز قيمة إصلاحها ثلاثة أرباع قيمة السفينة المتفق عليها

بالرجوع إلى المادة 134 من الأمر 95-07 من القانون التأمينات الجزائري، فإذا تجاوز المبلغ الإجمالي لإصلاح الخسائر نسبة (75%) أي ما يناسب قيمة (4/3) القيمة المقبولة. وإذا كانت السفينة محكوماً عليها وصرح بذلك تعتبر غير صالحة للملاحة تجاه المؤمن فيمكن التخلي عنها.

وتجدر الإشارة بأن المشرع الجزائري من خلال المادة 134 سألفة الذكر كان يقصد بالقيمة المتفق عليها القيمة المقبولة المحددة بمقتضى المادة 128 من نفس الأمر⁽¹⁾.

ولا تدخل في حساب المبلغ الإجمالي للإصلاحات إلا الإصلاحات الخاصة بالخسائر الناتجة من خطر مضمون في الوثيقة وذكرها الخبراء لجعل السفينة صالحة للملاحة وإذا

(1) المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، والتي نصت على أنه: "كل تأمين يقع على حدة بخصوص التوابع واللواحق التي يملكها المؤمن له، يخفض مقابلها من القيمة المقبولة في حالة الخسارة التامة أو التخلي مهما كان تاريخ الاكتساب".

أصلحت السفينة حقاً والتحقت بميناء الوصول فلا يقبل التخلي حتى وإن بلغ مبلغ الإصلاح (3/4) القيمة أو تجاوزها⁽¹⁾.

رابعاً: انعدام أخبار السفينة

يعني انعدام الأخبار أو انقطاعها عن السفينة المؤمن عليها أنه في الأحوال التي تنقطع فيها الأخبار عن السفينة ولم يصل عنها خبر إلى ميناء التسجيل ولا إلى ميناء الوصول وخلال مدة معينة، فتكون في هذه الحالة في حكم الهالكة، مما تسمح للمؤمن له أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين بكامله⁽²⁾.

على أن انعدام الأخبار لا يجيز التخلي عن السفينة إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر على السفينة، وقد نصت على هذه المواعيد الفقرة الرابعة من المادة 134 المشار إليها سلفاً وهي مدة ثلاثة أشهر في الظروف العادية وتمدد إلى ستة أشهر في حالات الحرب وتحسب هذه المواعيد من وقت قيام السفينة بالسفر إذا لم ترد عليها أخبار أصلاً أو من الوقت الذي وردت فيه آخر أخبارها.

الفرع الثاني

استعمال حق التخلي

يعتبر التخلي أو الترك رخصة قانونية للمؤمن له يستطيع استعمالها إذا توافرت الشروط والمواعيد القانونية المحددة حيث نص المشرع الجزائري على ذلك بمقتضى المادة 115 من

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 88.

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 297.

الأمر 95-07 إذا جاء فيها: "إذا اختار المؤمن له التخلي فما هو منصوص عليه في المادتين 134 و135 من هذا الأمر، وجب أن يكون هذا التخلي تاماً وبدون أي شرط على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقدة غير قضائي خلال ثلاث أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه.

ويتعين على المؤمن عندئذ دفع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبوله التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية.

في حالة قبول التخلي، يجوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من الوقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".

وعليه فالأمل هو أن يلجأ المؤمن له للمؤمن طالباً التعويض عن ما لحقه من أضرار وخسائر بفعل وقوع الحادث المؤمن عليه، فإذا عدل عن الطريق الأصلي وطلب التخلي عن الشيء المؤمن عليه مقابل حصوله على تعويض كامل، فإن عليه أن يتبع جملة من الإجراءات والشروط يجب الوقوف عليها والتي نتناولها في العناصر التالية:

أولاً: إبداء الرغبة في التخلي

باعتبار أن التخلي إجراء استثنائي وهو رخصة تقررت لمصلحة المؤمن له، ولذلك لا بد أن يعلن المؤمن له رغبته في التخلي للمؤمن⁽¹⁾.

ولكن كإجراء قانوني أولي قبل إبداء الرغبة، لا بد أن يكون التخلي كاملاً وأن يدفع المؤمن مبلغ التأمين كاملاً، إضافة فلا بد على المؤمن له من تبليغ (إخطار) المؤمن عن الحادث

(1) بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 441.

بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى الى التخلي انقطاع الآجال وهذا ما نصت عليه المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ويجب على المؤمن له حين الأخطار بالتخلي أن يصرح بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه وذلك تطبيقاً للمواد 20 والمادة 24 من وثائق التأمين على هيكل السفينة التي جاء فيها: "عند الإخطار بالتخلي المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع عقود التأمين المعقودة على الشيء المؤمن عليه التي أجراها أو التي يعلم بها". وهذا حتى يتمكن المؤمن من مراقبة المؤمن له فيما إذا كان قد أبرم تأمينات متعددة على نفس الشيء بمبالغ تتجاوز قيمته الحقيقية رغبة في الإثراء من وراء التأمين، وهنا يستطيع المؤمن أن يطلب إبطال التأمين في حالة الغش من المؤمن له أو بتخفيض مبلغ التأمين إذا انعقدت بحسن نية⁽¹⁾.

وبالمقابل رتب المشرع الجزائري على عدم التصريح بالبيانات المعقودة على الشيء المؤمن عليه بسوء نية ببطان التأمين، وهذا ما جاء في نص المادة 113 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات⁽²⁾، أما بالنسبة للمشرع الإنجليزي من خلال نص المادة 62 من قانون التأمين البحري الإنجليزي التي نصت على إخطار التخلي، وضرورة القيام به من طرف المؤمن له للإعلان عن رغبته في ترك الشيء المؤمن عليه في حالة الخسارة الكلية التقديرية خاصة وفي غير هذه الحالة تعتبر الخسارة اللاحقة بالشيء المؤمن عليه خسارة جزئية كجزء لإخلال

(1) بهجت عيد الله قايد، المرجع السابق، ص 443.

(2) المادة 113 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي نصت على أنه: "يترتب عن كل تصريح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين".

المؤمن له بإجراءاته القانونية في استعمال حقة في التخلي.

ثانياً: أن يكون التخلي منجزاً وشاملاً للشيء المؤمن عليه

طبقاً لنص المادة 115 من الأمر 07-95 فإنه يستوجب أن يكون التخلي تاماً وبدون أية شروط، كأنه يشترط المؤمن له العدول عن التخلي في حالة رجوع السفينة سالمة إلى الميناء وعليه فتعليق التخلي على الشرط يكون باطلاً لاعتباره من النظام العام⁽¹⁾، فلا يجوز الاتفاق على مخالفته.

ولا يجوز أن يكون التخلي جزئياً بمعنى أنه يشمل جميع الأشياء المؤمن عليها وبالتالي عدم قابليته للتجزئة أو الانقسام بحيث أن المؤمن له لا يكون له التخلي عن جزء من الأشياء المؤمن عليها في مقابل جزء من تعويض التأمين على أن يحتفظ بالحق في ممارسة دعوى الخسارة بالنسبة للجزء الباقي، فالتخلي يجب أن يكون شاملاً لجميع الأشياء المؤمن عليها.

ثالثاً: ضرورة احترام الميعاد القانوني لممارسة الحق في التخلي

يتعين عن المؤمن له الذي يختار التخلي احترام المهلة القانونية التي يمارس خلالها إجراء التخلي تحت طائلة السقوط وهذه المهلة تبتدئ:

- بعد انقضاء مدة ثلاثة أشهر من يوم انقطاع آخر خبر عنها بمقتضى المادة 115 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

- بعد انقضاء مدة ستة أشهر من يوم انقطاع الأخبار في ظروف الحرب بمقتضى المادة 134 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

⁽¹⁾ المادة 96 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات التي تعتبر المادة 115 من نفس الأمر من النظام العام يجب الالتزام بأحكامه.

كما اشترط المشرع الجزائري على المؤمن بالرد عن طلب التخلي خلال مدة شهر بالقبول أو الرفض وذلك بمقتضى المادة 135 فقرة الثالثة من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات⁽¹⁾. وتجدر الإشارة أن دعوى التخلي تتقدم بمرور سنتين مثلها مثل الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري، ويكون ميعاد حسابها ميعادها عن تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي، وهذا ما وضحته المادة 121 من قانون التأمينات الجزائري المعدل في فقرتها الرابعة.

الفرع الثالث

الأثار القانونية للتخلي

إذا تمت إجراءات التخلي وفقاً لما نص عليه القانون، وأصبح نافذاً بموجب قبول المؤمن أو بحكم القضاء ترتب عليه النتائج التالية:

أولاً: انتقال الملكية

يترتب على التخلي نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن وهذا بمقتضى المادة 115 الفقرة الثالثة من الأمر 95-07 والتي جاء فيها: "في حالة قبول التخلي، يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن".

وعليه يحدث انتقال الملكية أثره بين المؤمن والمؤمن له من يوم إعلان المؤمن له عن

(1) المادة 135 فقرة الثالثة من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، والتي تنص على أنه: "غير أنه يحق للمؤمن أن يفسخ العقد خلال شهر واحد (01) ابتداء من اليوم الذي يتلقى فيه التبليغ بنقل الملكية أو الاستئجار".

رغبته في التخلي إلى المؤمن، لا من تاريخ وقوع الحادث وذلك لأن المؤمن له عند تحققه الخيار بين دعوى التعويض (الخسارة) وبين دعوى التخلي.

غير أن هناك رأي مخالف يذهب إلى القول أن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكاً للمؤمن من وقت وقوع الحادث، أي وقت تحقق الخطر الذي يجيز التخلي ويعبر عن هذا الرأي بالأثر الرجعي للتخلي.

أما بالنسبة لتشريعات المقارنة نجد أن المشرع الإنجليزي ومن خلال نص المادة 63 في قانون التأمين البحري 1906 نصت بصورة صريحة على حق المؤمن في حصوله على ملكية الشيء محل التعويض الكلي وجميع الحقوق المتبقية منه بعد الخسارة سواء بطريقة ودية أو قضائية، ولذلك يعتبر التخلي من الأسباب الخاصة باكتساب الملكية في القانون البحري⁽¹⁾.

ثانياً: تلقي التعويض كاملاً

كما يترتب على التخلي أن يلتزم المؤمن بدفع قيمة التعويض للمؤمن كاملاً، دون أن يزيد هذا التعويض على المبلغ المتفق عليه في العقد وعن قيمة الضرر الذي لحق المؤمن له، كما لو زاد حجم الضرر عن مبلغ التأمين الذي يقوم فيه مالك السفينة بإنفاق بعض المصاريف لصيانة الشيء المؤمن عليه ثم يهلك بعد ذلك، فالمؤمن في حالة التخلي لا يلتزم إلا بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه⁽²⁾، وهذا المبدأ أشارت إليه المادة 30 من الأمر 95-07 التي جاء فيها: "يخول تأمين الأموال للمؤمن له في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولا يمكن أن يزيد هذا التعويض حسب شروط عقد

(1) Rene RODIERE, Op cit, P465.

(2) بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 326.

التأمين، على مقدار استبدال تعويض المؤمن عليه". وبالمقابل نصت المادة 623 من القانون المدني الجزائري: "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له، إلا عن الضرر الناتج عن وقوع خطر المؤمن منه بشرط ألا تتجاوز ذلك قيمة التأمين"⁽¹⁾.

⁽¹⁾ الأمر 58-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26/09/1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

الخاتمة

لقد تبين من خلال الدراسة أن التأمين البحري واقع عملي وهو من أفضل الوسائل التي تمكن الإنسان من التخفيف من آثار الكوارث، وسواء وقعت هذه الكارثة بفعل الشخص نفسه أو بتقصير منه أو بإهماله، أو بفعل الغير، ومع تطور التجارة البحرية الدولية، ومتطلباتها المتزايدة للتأمين البحري بمختلف فروعهِ خصوصاً وأنه أصبح ضرورة من ضرورات العصر وهذا ما أكد عليه المشرع الجزائري بجعل هذه العقود إلزامية لا سيما عقود التأمين البحري على السفينة مع شركات التأمين الجزائرية كأصل عام وذلك بتنظيمه لأحكام قانون التأمينات الجزائري رقم 04-06 الذي يعدل ويتمم الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 وكاستجابة قانونية وخضوعاً للقاعدة القانونية الأمرة ومنها من عرقلته التجارة الدولية وسرعة المبادلات البحرية جسدت الحياة العملية ما يعرف بعقد التأمين البحري على السفينة والذي قننت نصوصه القانونية مختلف التشريعات الدولية كضرورة حتمية لإشباع الحاجة لهذا النوع من العقود في سوق التأمين البحري لما يوفره من فكرة التعاون والتضامن بين المؤمن لهم وتوزيع الأضرار إذ أن قواعده القانونية بدأت عادات وتبلورت عرفاً ودونت في مجموعات ثم قننت وفصلت، وكلها تدور حول وسيلة وغاية واحدة، فالوسيلة هي السفينة والغاية إنهاء الرحلة بسلام.

وفي الأخير نستطيع أن نقول أن عقد التأمين البحري على السفينة له خصوصيات مميزة عن غيره من العقود، سواء في كيفية إبرامه والضوابط الشكلية التي خصه المشرع الجزائري والتي تعد في حقيقة الأمر بمثابة حماية قانونية حولها المشرع لكلا طرفي العقد.

فالنسبة للمؤمن فهو الطرف القوي في هذا العقد، وهو المحتكر للمرحلة الخاصة بإبرام العقد، إذ بإمكانه أن يفرض العديد من القيود والضوابط الشكلية الخاصة بتوقيع العقد، أما إذا نظرنا إلى هذه الحماية من جانب المؤمن له فإن المشرع أحاطه بمجموعة من القواعد الخاصة وهذا من خلال التعديلات التي جاء بها قانون 06-04 المتعلق بالتأمينات إذ استحدث المشرع من خلالها لجنة الإشراف على التأمينات التي يهدف من خلالها حماية مصالح المؤمن لهم والمستفيدين من عقود التأمين ومراقبة مدى شرعية العمليات التأمينية التي تمارسها شركات التأمين، ولعل أهم ما يميز هذا التعديل هو توزيع رقابة الدولة على نشاط التأمين وتكريس دور القضاء في مجال التأمين مما يضيف على التأمين جدية أكثر حماية للمؤمن له والمستفيدين وبالتالي حماية للسفن باعتبارها محلاً للعملية القانونية.

كما تظهر لنا هذه الحماية القانونية من خلال الالتزامات التي تقع على عاتق طرفي العقد سواء التزامات المؤمن له أو المؤمن والتي تم التطرق إليها بالتفصيل.

أما فيما يخص بالمخاطر المؤمن عليها والتي تشكل عناصر التأمين، فنجد أن المشرع الجزائري أخذ بفكرة الخطر الظني وأن النص العربي للمادة 100 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات يكتفه غموض يرجع إلى خطأ في الترجمة حسب رأي بعض الفقهاء، ومما يدعم تبني لمفهوم الخطر الظني هو ما جاء في وثيقة التأمين الجزائرية على السفينة في البند 17 من الفقرة الأولى على جواز التأمين رغم انتفاء الوجود المادي للخطر، بشرط حسن النية.

وفيما يتعلق بنطاق الأخطار المؤمن عليها فالمشرع الجزائري أخذ بمعيار امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية، حيث أنه أخذ بمعيار العملية البحرية والأكثر شمولاً ووضوحاً

ويتأكد ذلك بما ورد في المادة 124 من الأمر 95-07 التي أجازت التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو وعلى هذا الأساس توسع نطاق هذا التأمين ليشمل العمليات المتصلة بالرسالة البحرية، كما أقر المشرع الجزائري إمكانية التأمين على أجرة السفينة وهو تأمين دين للمؤمن له في ذمة الغير، إضافة إلى إقراره للتأمين على مسؤولية السفينة في حالة إلحاقها بأضراراً بالغير وهذا مواكبة مع التطور البارز في التشريع المقارن.

ومن الأنظمة الأصيلة المميزة للتأمين البحري نظام التخلي، والذي تناوله المشرع الجزائري وحدده في حالات معينة على سبيل الحصر كطريق للتعويض، وإلى جانب هذه الأحكام القانونية التي تناولها المشرع الجزائري مبدأ الحل العيني في التأمين على السفينة حيث تميز هذا الأخير في كونه حلوياً قانونياً مقارنة بالتأمين البري والجوي يعطى حقاً مباشراً للمؤمن على الغير المسؤول ويسري بدون استثناء على كل شخص يعتبر من الغير يكون مسؤولاً في إحداث الضرر وهذا ما يختلف فيه التأمين البحري عن التأمين البري في القانون الجزائري.

وبرجعنا أيضاً إلى أحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري نجد أن المشرع الجزائري حدد مدة بداية التقادم بدقة وحصرتها في العلاقة بين المؤمن والمؤمن له وأخذ بمدة سنتين في التأمين على السفينة وهي مدة قصيرة مقارنة بما أقرته القواعد العامة في القانون المدني (ثلاث سنوات)، وذلك لوضع حد للمنازعات التي أساسها وسائل الإثبات والتي قد تزول لو كانت مدة التقادم أطول، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يشر إلى إمكانية تمديد أو تقصير هذه المدة على عكس المشرع الفرنسي الذي أجاز الاتفاق على تقصير مدته.

وعليه نجد أن المشرع الجزائري قد أخذ بما توصل إليه التشريع المقارن الحديث عند صياغته إلى هذه الأحكام والتي تبرز فعاليتها من خلال توفير الحماية لمالك السفينة من الخسائر المالية الناتجة عن الضرر والخسارة التي تلحق بهيكل السفينة سواء أثناء قيامها برحلات بحرية بين الموانئ أو أثناء عملها داخل الموانئ أو عند توقفها في الميناء أو خلال عملية البناء، كما يوفر أيضا الحماية ضد المتطلبات المالية التي يمكن تقديمها ضد مالك السفينة في حالة الارتطام مع سفن أخرى.

وبالتالي تعتبر السفينة هي الأداة والركيزة الأساسية في عملية النقل البحري وإحدى ركائز التنمية الاقتصادية، وجب التأمين عليها خاصة في ظل التطورات الراهنة للتجارة البحرية حيث تسهم في نقل ما نسبته (90%) من إجمالي حجم التجارة العالمية حسب التقرير السنوي الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "الأونكتاد" حول النقل البحري لعام 2009.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

1. المراجع العامة:

- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين (دراسة في القانون والقضاء)، الطبعة الثالثة، مطبعة نادي القضاة القاهرة، 1991.
- إبراهيم أبوالنجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1992.
- بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، الطبعة الأولى، 1984.
- بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
- دريال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، دار العلوم، 2004.
- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975.
- محمد سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، دار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.
- محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- مصطفى كامل طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، طبعة 2005.
- مصطفى كامل طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974.
- سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الطبعة الخامسة، مطبعة السلام، مصر، 1988.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة والتوزيع والدار الدولية، عمان 2002.
- عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الأولى، التأمينات البرية، مطبعة حيدر، 2002.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر وعقد التأمين، مجلد السابع، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1963.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة 1981.
- عباس حلمي، القانون البحري، سلسلة دروس العلوم القانونية، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق جامعة عناية.
- علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، مطبعة المدني 68 شارع العباسية، القاهرة.

2. المراجع المتخصصة:

- إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، التأمين ورياضياته، دار الجامعة، الإسكندرية، الطبعة 2002-2003.
- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، 2009.
- محمد حسن قاسم، القانون المدني - العقود المسماة (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
- مختار الهانس وإبراهيم عبد النبي حمودة، مقدمة في مبادئ التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة غير مذكورة، 1999.
- نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والإسلامي بين النظرية والتطبيق، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، 2005.
- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2000.
- رضا عبد الحليم، مدى جواز التأمين في الخطر الظني (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.

3. المقالات والأبحاث العلمية:

أ. المقالات:

- مقال اللويدز تبحث عن نفسها، يوسف جناد، مجلة الرائد العربي، عدد 34، 1989.
- مقال سمسار التأمين والقانون عن مجلة Réaction، مجلة الرائد العربي، عدد 24، 1989.
- مجلة المحكمة العليا بما يخص القرار رقم 371786 بتاريخ: 2006/12/06، العدد الثاني، 2006.

ب. الأبحاث العلمية:

- محمد الأمين مهري، التأمين البحري على السفينة (رسالة ماجستير)، جامعة الجزائر، كلية الحقوق 2001-2002.
- ثروت علي عبد الرحيم، الاعفاءات والمسوحات في التأمين البحري (رسالة دكتوراه)، القاهرة 1966.

4. الوثائق:

- وثيقة التأمين البحري على هيكل السفينة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT) في ظل الأمر 95-07، المؤرخة في 16/03/1998 بتأشيرة من وزارة المالية، رقم 15.
- الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري:
- Polices française d'assurance maritime sur corps de tous navires (imprimé 1^{er} décembre 1972 modifié par l'imprimé du 1^{er} janvier 1979).

- Polices française d'assurance maritime sur corps de tous navires (imprimé 1^{er} janvier 1998 modifier le 1^{er} janvier 2002).

5. النصوص القانونية:

- الأمر 27-96 المؤرخ في 28 رجب 1417 الموافق لـ 1996/12/09 المعدل والمتمم لأمر 59-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 1975-09-26 والمتضمن القانون التجاري الجزائري الجريدة الرسمية رقم: 77 بتاريخ: 1996/12/11.
- الأمر 07-80 المؤرخ في 28 رمضان 1400 الموافق لـ 1980/08/09 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد: 33 بتاريخ: 1980/08/12، السنة السابعة عشر.
- الأمر 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد: 13 بتاريخ: 1995/03/08، السنة الثانية والثلاثون.
- قانون رقم 04-06 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق لـ 2006/02/20 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية العدد 15 بتاريخ: 2006/03/12.
- المرسوم التنفيذي رقم 95-340 المؤرخ في 1995/10/30 يتضمن القانون الأساسي للوكيل العام للتأمين، الجريدة الرسمية العدد 65 المؤرخ في: 1995/10/31.
- الأمر 58-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 1975/09/26 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.
- القانون البحري الجزائري 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل لأمر 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية رقم: 47.
- قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 الذي دخل حيز التنفيذ في 1907.

ثانياً: باللغة الأجنبية:

Les Ouvrages:

- Emmanuel Du Pontavice, Droit maritime, précis DALLOZ, 12^e édition 1997, édition Dalloz, Paris.
- Pierre LUREU, Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires, Paris, 1974.
- Paul Chauveau, Jurisclasseur commercial, Assurances maritimes, Fascicule D, 1973, P03.
- Rene RODIERE, Droit maritime, précis DALLOZ, librairie Dalloz, Paris, 1963.

الفهرس

صفحة	الموضوع
01	..... مقدمة
06	..... الفصل التمهيدي: ماهية عقد التأمين البحري على السفينة
06	..... المبحث الأول: التطور التاريخي لعقد التأمين البحري على السفينة
06	..... المطلب الأول: الأنظمة القانونية القديمة
07	..... الفرع الأول: نظام المساهمة في الخسائر المشتركة
08	..... الفرع الثاني: قرض المخاطرة البحرية
09	..... المطلب الثاني: ظهور التأمين البحري بالمفهوم الحديث
10	..... الفرع الأول: ظهور التأمين البحري واستقلاله عن العقود المشابهة
10	..... الفرع الثاني: ظهور الشركات الكبرى للتأمين وتدخل الدولة
11	..... المبحث الثاني: تعريف التأمين البحري على السفينة وخصائصه
11	..... المطلب الأول: تعريف عقد التأمين البحري على السفينة
16	..... المطلب الثاني: الخصائص الجوهرية للتأمين البحري على السفينة
17	..... الفرع الأول: الرضائية والاحتمالية
17	..... الفرع الثاني: عقد اذعان ومن عقود حسن النية
19	..... الفرع الثالث: عقد تعويض ومن العقود التجارية
22	..... الفصل الأول: نطاق عقد التأمين البحري على السفينة
23	..... المبحث الأول: تكوين واثبات عقد التأمين البحري على السفينة
24	..... المطلب الأول: أطراف عقد التأمين البحري
25	..... الفرع الأول: المؤمن
25	..... أولاً: نوادي الحماية والتعويض
26	..... ثانياً: شركات التأمين التعاضدية

27	..... ثالثاً: شركات التأمين البحري
28	..... الفرع الثاني: المؤمن له
29	..... الفرع الثالث: وسطاء التأمين
31	..... المطلب الثاني: اثبات عقد التأمين البحري على السفينة
32	..... الفرع الأول: شكل وثيقة التأمين
33	..... الفرع الثاني: البيانات التي تتضمنها وثيقة التأمين
35	..... المبحث الثاني: عناصر التأمين البحري على السفينة
35	..... المطلب الأول: القيم والمصلحة المؤمن عليهما
36	..... الفرع الأول: القيم أو الأموال المؤمن عليها
36	..... أولاً: القيم المادية المؤمن عليها
37	..... ثانياً: القيم غير المادية المؤمن عليها
37	..... أ. التأمين على الحقوق والديون
39	..... ب. التأمين على المسؤولية
43	..... الفرع الثاني: المصلحة المؤمن عليها
44	..... أولاً: الشروط الواجب توفرها في المصلحة
45	..... ثانياً: أهم صور المصلحة المؤمن عليها
46	..... المطلب الثاني: الأخطار المؤمن عليها
47	..... الفرع الأول: أنواع الأخطار المؤمن عليها
47	..... أولاً: الأخطار المضمونة
49	..... ثانياً: الأخطار المستثناة
51	..... الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة
51	..... أولاً: امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية في التأمين على السفن
53	..... ثانياً: جواز التأمين برغم تخلف الخطر (الخطر الظني)
57	..... الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري على السفينة
57	..... المبحث الأول: التزامات المؤمن له

58	.....	المطلب الأول: الالتزام بدفع قسط التأمين
58	.....	الفرع الأول: تحديد القسط والوفاء به
59	.....	أولاً: تحديد القسط
60	.....	ثانياً: الوفاء بالقسط
60	.....	الفرع الثاني: جزاء التخلف عن الوفاء بالقسط
61	.....	أولاً: وقف الضمان
61	.....	ثانياً: فسخ العقد
62	.....	المطلب الثاني: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة
63	.....	الفرع الأول: الإدلاء بالبيانات عند إبرام العقد
64	.....	الفرع الثاني: الإدلاء بالبيانات عند سريان العقد
64	.....	الفرع الثالث: جزاء الإخلال بالالتزام بتقديم بيانات صحيحة
65	.....	أولاً: تعديل العقد
66	.....	ثانياً: إبطال العقد
67	.....	المطلب الثالث: الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن
67	.....	الفرع الأول: الالتزام بضمان المخاطر وعدم زيادتها
68	.....	الفرع الثاني: الالتزام بإخطار المؤمن بالحوادث
69	.....	الفرع الثالث: التزام بالتخفيف من آثار الحادث
70	.....	الفرع الرابع: المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول
71	.....	الفرع الخامس: إثبات الأضرار
72	.....	المبحث الثاني: التزامات المؤمن
73	.....	المطلب الأول: تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة
74	.....	الفرع الأول: أحكام الوفاء بالتعويض
74	.....	أولاً: تقدير التعويض
76	.....	ثانياً: مبدأ الحلول
79	.....	الفرع الثاني: استعمال دعوى التعويض

80	..... أولاً: المعاينة المادية
81	..... ثانياً: الميعاد القانوني
82	..... ثالثاً: التقادم
82	..... المطلب الثاني: التعويض في حالة التخلي
84	..... الفرع الأول: حالات التخلي
85	..... أولاً: حالة فقدان الكلي للسفينة
86	..... ثانياً: عدم أهلية السفينة للملاحة
86	..... ثالثاً: تجاوز قيمة إصلاحها ثلاثة أرباع قيمة السفينة المتفق عليها
87	..... رابعاً: انعدام أخبار السفينة
87	..... الفرع الثاني: استعمال حق التخلي
88	..... أولاً: إبداء الرغبة في التخلي
90	..... ثانياً: أن يكون التخلي منجزاً وشاملاً للشيء المؤمن عليه
90	..... ثالثاً: ضرورة احترام الميعاد القانوني لممارسة الحق في التخلي
91	..... الفرع الثالث: الآثار القانونية للتخلي
91	..... أولاً: انتقال الملكية
92	..... ثانياً: تلقي التعويض كاملاً
94	..... الخاتمة
98	..... قائمة المراجع
101	..... الفهرس

ملخص مذكرة ماستر التأمين البحري على السفينة

الأصل أن وظيفة نظام التأمين البحري تختص بتغطية الأموال ضمن نطاق وحدود البحر سواء أكانت هذه الأموال سفينة، أم بضاعة، أم أجور شحن أم قروض بحرية أم منافع أخرى فتتخصص وظيفته بجبر الخسائر التي قد تتعرض لها هذه الأموال بسبب تعرضها لما يعرف بالخطر البحري، وما يشمل عليه من حوادث بحرية والتي ترتبط بعملية الملاحة البحرية.

وأمام تعدد وتنوع المخاطر البحرية باعتبار البحر مكاناً غير آمن، كان لابد من البحث عن ضمانات الحقيقة لتوفير الحماية الضرورية على هيكل السفينة وملحقاتها وعلى هذا الأساس تمت معالجة موضوع التأمين البحري على السفينة الذي يمثل ضمان حقيقي للسفينة، حيث خصصت هذا الموضوع لدراسة هذه الركيزة وتناولت أهم عقد مرتبط بها وهو عقد التأمين، نظراً لدوره البارز في حماية التصرفات والعقود البحرية، وبث الثقة بين جميع المتعاملين في التجارة البحرية وهذا من خلال فصل تمهيدي المتعلق بماهية عقد التأمين البحري وفي المبحث الأول التطور التاريخي لعقد التأمين ثم في المبحث الثاني تعريف التأمين البحري وهذا من خلال تعريف العقد والخصائص الجوهرية له. أما بالنسبة للفصلين. فالفصل الأول المتعلق بدراسة قانونية لعقد التأمين البحري على السفينة فالمبحث الأول يخص تكوين وإثبات عقد التأمين البحري والمبحث الثاني عناصر التأمين على السفينة وبالنسبة للفصل الثاني يخص الآثار المترتبة عن عقد التأمين البحري على السفينة وذلك بتفصيله في المبحث الأول التزامات المؤمن له والمتجسدة في الالتزام بدفع قسط التأمين والالتزام بتقديم بيانات صحيحة وكذا الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن والمبحث الثاني يتعلق بالتزامات المؤمن والمتجسدة في الالتزام بتعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة في حالة تحقق الخطر مع التطرق إلى جزاء الإخلال بالتزامات عقد التأمين والدعاوى الناشئة عنه من خلال المبحثين السابقين.

memorandum Summary

Marine insurance on the ship

The basic principle is that the function of maritime insurance system specializing in the coverage of funds within the scope and limits of the sea, the ship was either funds or goods or the costs of delivery or loans maritime or other benefits Limited work to repair the losses likely to be exposed to these funds because of their exposure to danger and includes free shipping and incidents that are related to the process of shipping.

In the face of the multiplicity and diversity of marine risks as sea place is not safe, it is necessary to seek guarantees of truth to provide the necessary protection of the ship's structure and accessories and on this basis has address the issue of marine insurance on the ship, which is a real guarantee of the ship, which allocated it for the study of this pillar and treated with the most important held under an insurance contract, given the leading role in the conduct of marine protection and contracts, and convey confidence between all the dealers in maritime trade and this through an introductory section on marine insurance contract In the first chapter, the development history of the insurance contract, then in the second chapter, the definition of marine insurance This Over the decade the fundamental characteristics of its definition. As regards the two. Chapter I of the study on a legal contract of marine insurance on the ship first on the composition and prove the contract of marine insurance and the second section of the ship insurance elements and the second chapter on the implications for marine insurance on the ship's hold and so built and specified in the first part, the insured obligations in the obligation to pay the insurance premium and a commitment to provide accurate data and the obligation to preserve the interests of the insured and the second section, the obligations of the insured and embodied in the commitment to compensate the damage to the vessel in case of danger with a check addressed to the violation of the sanction of the obligations of contract insurance and claims arising out of it by the former chapters.

