

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry of High Education and Scientific Research
جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعرييج -
University of Mohamed el Bachir el Ibrahimi
كلية الحقوق والعلوم السياسية
Faculty of law and Political Sciences



مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي في الحقوق
تخصص: قانون أعمال
الموسومة بـ:

التأمين على عقد النقل البحري

تحت إشراف:
د/ بلفروم محمد اليمين

إعداد الطالبتين:
- بن معمر لمياء
- يعقوبي إكرام

لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الرتبة	الصفة
درارجة عبد الجليل	أستاذ محاضر -أ-	رئيسا
بلفروم محمد اليمين	أستاذ محاضر -ب-	مشرفا
حاجي عبد الحليم	أستاذ مساعد -ب-	ممتحنا

السنة الجامعية 2023/2022



ملحق بالقرار رقم 11/03/2023 المؤرخ في 27/03/2023
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرقي
الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي أسفله،
السيد (ة): بن معمر لمياء الصفة: طالب، أستاذ، باحث
الحامل (ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 405096078 والصادرة بتاريخ: 11/03/2023
المسجل (ة) بـ: معهد المحفوظات والتاريخ الساسية قسم: المحفوظات
والمكلف (ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة للتخرج، مذكرة ماستر، مذكرة ماجستير، أطروحة/دكتوراه)،
عنوانها: النأ بين عالمي عهد الذئلع البصري
أصح بشرقي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمهنية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 14/06/2023

توقيع المعني (ة)

عن رئيس المجلس الشعبي البلدي
وبتفويض من
رئيس مصلحة التنظيم والشؤون العامة
نفطسي محمد





ملحق بالقرار رقم 4082/2023 المؤرخ في 27 مارس 2023
الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

مؤسسة التعليم العالي والبحث العلمي:

نموذج التصريح الشرفي
الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز بحث

أنا الممضي أسفله.

السيد(ة): بعضوي الكرام الصفة: طالب. أستاذ. باحث طالبت
الحامل(ة) لبطاقة التعريف الوطنية رقم 40528296 والصادرة بتاريخ 2023/03/22
المسجل(ة) بـ مكتبة / معهد الكونغرساتيون قسم حقوق
والمكلف(ة) بإنجاز أعمال بحث (مذكرة المخرج. مذكرة ماستر. مذكرة ماجستير. أطروحة دكتوراه).
عنوانها: النساء بين على عمق النقل البحري

أصرح بشرفي أنني ألتم بمراعاة المعايير العنصرية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والعناية الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: 14.06.2023

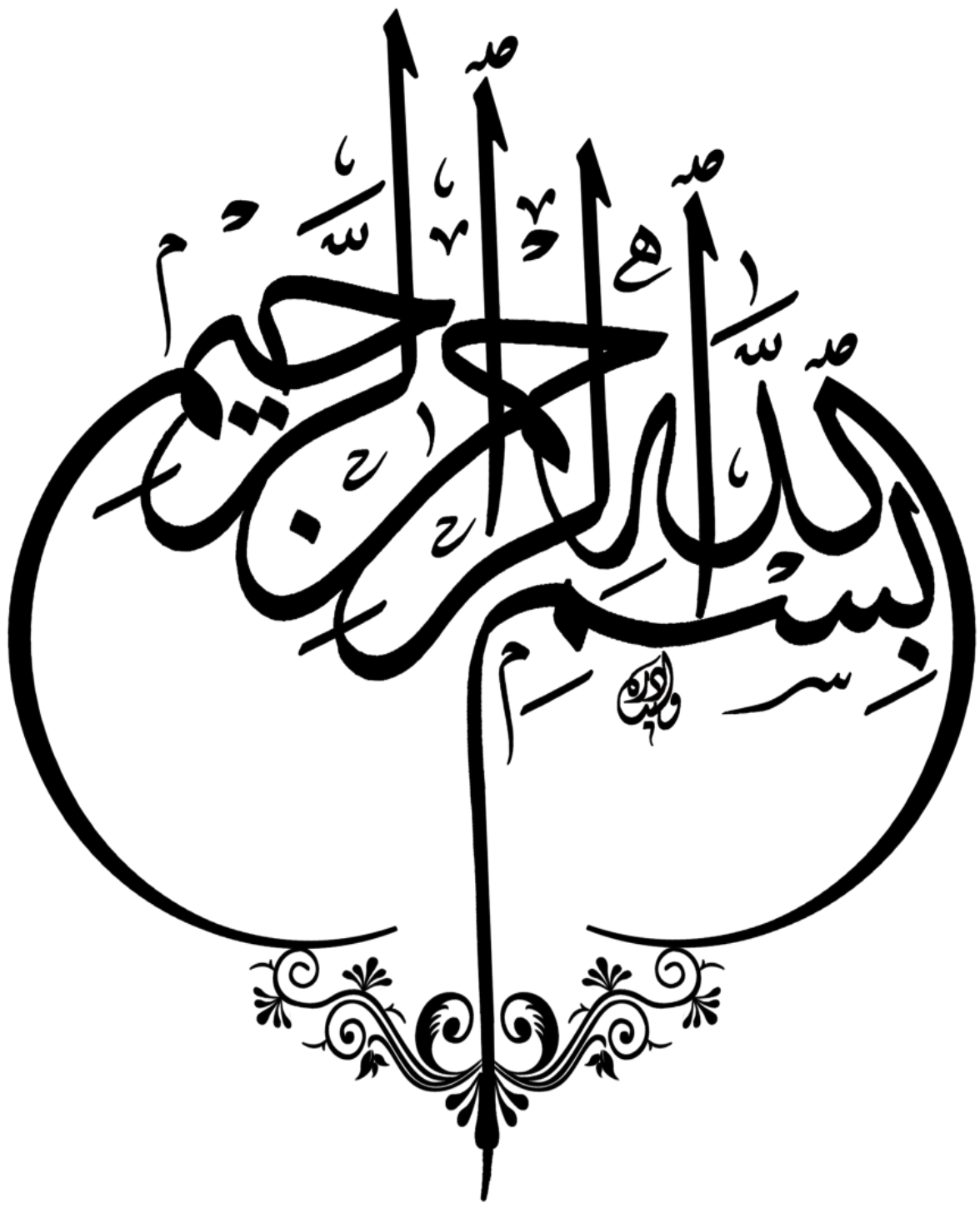
توقيع المعني (ة)

المعني
رئيس اللجنة
الوطنية
للمناهج
والتقويم
البيداغوجي

2023 14

عن رئيس المجلس الشعبي البلدي
ويتفويض منه
رئيس مصلحة التدبير والشؤون العامة
نقطسي محمد





شكر وتقدير

اللهم لك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه ملء السموات وملء ما
شئت من شيء بعد ذلك أشكرك على نعمك التي لا تعد ولا تحصى
ومن لا يشكر الناس لا يشكر الله.

وبهذا أتوجه بجزيل الشكر وخالص التقدير إلى أستاذي ومشرفي
الفاضل صاحب الخلق الرفيع والعلم المنير دكتور **بلفرهم محمد
اليمين** فكان خير معين وخبير مرشد لنا فجزاك الله كل خير عنا
ومتعك بالصحة والعافية.

كما نتقدم بالشكر والتقدير إلى اللجنة الكرام وإلى قسم كلية
الحقوق والعلوم السياسية وإلى الأستاذة الكرام في هذا القسم،
وإلى كل من له دور في إنجاز هذه المذكرة سواء من قريب أو
بعيد.

اهداء

الى تاج رأسي ومصدر فخري وأمل في الحياة الى سندي الدائم الذي لم

يبخل علي بكل ما يملك من أجل سعادتني

الى رمز الرجولة والعطاء الى من أرفع رأسي باسمه

أدامك الله وحفظك وأطال في عمرك أبي الحبيب "بن معمر بوبكر"

الى من علمتني أن أسير في درب الأشواق

الى من رسمت لي غاية في الأفق هي النجاح

الى من كانت سعادتها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي

الى أغلى الحبايب أمي الغالية "زبينة فريدة"

الى من أرى التفاؤل بأعينهم والسعادة في ضكاتهم اخواني وأخواتي

حفظكم الله " دلال، رانية، رفيق، جلال، زهرة "

الى رفيقاتي عمري ووفياتي دربي صديقاتي الحبيبات " خليصة، زهرة،

الحرام، شيما "

الى رفيق دربي وسندي وشريكي في الحياة زوجي العزيز " حسام "

الى كل من ساندني ودعمني في مشواري الدراسي سواء من بعيد أو

قريب أحبكم في الله .

بن معمر لمياء

إهداء

الحمد لله أولا وآخرا وما توفيقتي إلا بالله

بفضل الله تعالى أتممت مناقشة مذكرة التخرج للحصول على شهادة ماستر حقوق قانون

أعمال

إهداء تخرجي :

إلى سيدة نساء الكون في عيدي التي تركتني في منتصف الطريق أمي رحمة الله

(غنية)

أهدي تخرجي هذا وارفع قبعتك التخرج والفخر والشرف لروحك الطاهرة التي ذهبت بلا

رجعه رحمة الله وانار قبرك

إلى صاحب السيرة العطرة والفكر المستنير فلقد كان له الفضل الأول في بلوغي التعليم

العالي أبي الغالي (عمار)

إلى من شاركوني نفس الإسم اخوتي واخواتي الغاليين (لامية - عادل - شيما - عبد

الرحمان)

إلى جدي وجدتي أطل الله في عمركما

إلى رفقاء الدرب القريبين من القلب والداعمين والمساندين لي في السراء والضراء

(لامية - زهرة - خالصة)

إلى الذي كان عوناً لي في عملي هذا وكان له الفضل في وصولي إلى هنا أستاذي

(بلفروم محمد اليمين)

و في الختام إهداء لنفسي التي لم ولن تقبل يوماً إلا أن تكون في الصفوف الأولى

اللهم كما أجمعك فزد وكما زدك فبارك وكما باركك فتمم وكما أتممت فثبت .

يعقوبي الكرام

مقدمة

يعتبر التأمين البحري العمود الفقري والمتطلب الضروري لممارسة النقل البحري الذي يحمل ثلاثة أرباع التجارة الدولية، خاصة اليوم عندما يكون الاقتصاد العالمي قائمًا على التبادل وموجه نحو التدويل، وهذا الاتجاه أخذ في الازدياد مع سيطرة اقتصاد السوق الحالي على الاقتصاد العالمي، أصبح أكثر حدة وأقوى، مما يجعل المجتمع الدولي وشعوبه مناطق متكاملة، ولا يمكن لأي منهما العيش بمعزل عن الآخرين.

يعتبر التأمين البحري هو النوع الأول والأقدم من التأمين حيث تعود جذوره إلى العصر اليوناني حيث كان يُعرف بالائتمان البحري أو ائتمان المخاطر ثم تم نقله إلى الرومان. يعني الائتمان البحري أنه إذا انتهت الرحلة بسلام في عام، فإن الشخص الذي يقوم بتجهيز السفينة أو مالك السفينة يقرض المال اللازم، لذلك يتلقى المُقرض مبلغ القرض بفائدة عالية.

في بداية القرن الثالث عشر، ازدهرت معاهدة الائتمان البحري على السفينة في إيطاليا حتى البابا غريغوري التاسع، حيث أصدر قرارًا بمنع هذا العقد لأنه اشتمل على فوائد باهظة، ومن ثم فكرة ضمان الضرر الناجم عن مخاطر النقل البحري. ظهرت بشكل مستقل عن فكرة الائتمان البحري، وقاد ضمان نتائج المخاطر البحري في دفع قسط التأمين من قبل مجموعة من الإيطاليين تسمى اللومبارد، الذين كانوا معاصرين بالكامل تجار المدن الهانزية الواقعة في شمال ألمانيا من هامبورغ ولوبيك.

بسبب الحروب والغزوات التي اجتاحت شمال إيطاليا، هاجر العديد من التجار اللومبارد إلى إنجلترا، حيث استقروا ومارسوا التأمين البحري، لا سيما في لندن، التي لا تزال شوارعها تُعرف اليوم بشوارع لومبارد، وفي عام 1687 افتتح إدوارد لويديز مقهى لويديز الشهير في لندن لمقابلة شخصًا يشارك في الأعمال البحرية مثل الشحن ومبيعات السفن والتأمين البحري. وفي عام 1871 صدر قانون يمنحها الشخصية الاعتبارية لجماعة اللويديز، التي تتمتع بمركز خطير في مجال التأمين البحري الدولي جعل منها سوقًا دوليًا لهذا النوع من التأمين.



تضمن التأمين البحري في فرنسا مجموعة المرشدين البحريين في القرن السادس عشر، واحتوى المرسوم الملكي الفرنسي الصادر عام 1981 على لائحة كاملة للتأمين البحري، ونقل المشرع الفرنسي هذه الأحكام بين نصوصه، ثم نقلها المشرعون المصريون والجزائريون إليهما. ونظرا إلى أن الجزائر تحتل مكانة جغرافية مرموقة بساحل يقدر ب 1200 كلم وهو جزء من البحر الأبيض المتوسط يقابله بذلك أهم الموانئ الأوروبية فإنها تعد همزة وصل بين الغرب والشرق، الشمال والجنوب بالنسبة لحركة الملاحة العالمية مما يرسحها إلى إحتلال مكانة هامة ومعتبرة في إقتصاديات النقل البحري إذا ما استغلت إمكانياتها ومكانتها الإستراتيجية خاصة وأن التأمين البحري يحتل المرتبة الثانية في الأسواق بعد البنوك، ذلك لأن الفقهاء يعتبرونه صناعة قائمة على توظيف الإمكانيات المعتبرة من الأموال والكفاءات العالية. وأمام ندرة الدراسات الشاملة والمتكاملة في هذا الميدان سواء في الإقتصاد أو في القانون، إرتأيت معالجة هذا الموضوع بالرغم من أنه يمتاز بكثير من التعقيد محاولة بذلك تبسيط ما بدى لنا غامضا فيه وذلك بتأصيله مع القواعد العامة، حيث تتضح أهميته من حقيقة أن للتأمين مكانة لا يمكن إنكارها في الملاحة البحرية بسبب ارتفاع مستوى الاستثمار في الشحن البحري، وكذلك تأمين السفينة أو البضائع المحملة على ظهرها، الثروة الهائلة التي تنقله البحار المحيطات عرضة للغرق بسبب الأخطار الجسيمة التي تتجم عنها، لذا فهي بحاجة للتأمين عليها، كما أن التأمين البحري يؤدي إلى ازدهار صناعة النقل البحري وتطورها، وبالتالي فإن صناعة النقل البحري يؤدي إلى تطوير وسائل النقل البحري لتطوير التأمين البحري، الذي يغطي جميع مخاطر العدالة البحرية، مما يؤدي إلى ازدهار وتنمية التجارة الدولية.

ونظرا لكثرة التأمينات وتشعب النصوص القانونية المنظمة لها ألقىت الاهتمام على احدي هذه الأنواع فقط وهو التأمين البحري، وكان سبب اختياري لهذا الموضوع هو الانتشار الواسع لعقد التأمين البحري وتزايد حركة التجارة العالمية على اعتبار أنه يساعد على توفير مظلة



للمعاملات، كما أنه يساهم في زيادة الصادرات والواردات وتطوير منظومة التجارة الدولية، وعلى الرغم من هذا إلا أنني حرصت على تناول الموضوع بشكل دقيق وطالعت أكبر عدد من المراجع التي كانت لها أهمية بالغة في شرح عقد التأمين البحري.

إن الهدف من دراسة موضوع عقد التأمين البحري هو إبراز وتوضيح مسائل جوهرية من الناحية القانونية ولتحقيق هذه الأهداف ينبغي علينا ضرورة دراسة الإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري، وعليه ارتأينا طرح التساؤل التالي:

ما مدى فعالية النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين التي سنها المشرع الجزائري في

تغطية المخاطر البحرية؟

من خلال هذه الاشكالية يمكن طرح السؤالات التالية:

- ما مفهوم عقد التأمين البحري؟

- الآثار القانونية المترتبة عن عقد التأمين البحري؟

- ماهي طرق انقضاء عقد التأمين البحري؟

- ما هي آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري؟

وللإجابة عن هذه الاشكالية اتبعنا المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، وعليه تم تقسيم دراستنا إلى قسمين، تناولنا في الفصل الأول ماهية عقد التأمين البحري والذي قسمناه بدوره إلى مبحثين تناولنا في المبحث الأول مفهوم عقد التأمين البحري، أما المبحث الثاني فقد تطرقنا إلى الآثار القانونية المتعلقة بعقد التأمين البحري.

بالنسبة للفصل الثاني والمعنون بطرق إنقضاء عقد التأمين البحري وآليات حل المنازعات المتعلقة به قسمناه إلى مبحثين، تناولنا في المبحث الأول طرق إنقضاء عقد التأمين البحري، أما المبحث الثاني فتناولنا آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري

يعد التأمين البحري هو اقدم انواع التأمين، فهو وسيلة الأمان التي تواكب روح العصر الحديث، كما أنه يتمتع بمفهومه الخاص ونظامه القانوني المتميز عن الأنواع الأخرى من التأمين على الالتزامات التعاقدية، وباعتبار التأمين البحري الدعامة الأساسية لممارسة النقل البحري، والذي بواسطته يتم نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية، ولقد اخترنا دراسة الاطار القانوني لعقد التأمين البحري الذي ينقسم بدوره الى مبحثين: حيث خصصنا المبحث الأول للمفاهيم والخصائص وكيفية انعقاد هذا العقد في حين تناولنا في المبحث الثاني الآثار القانونية المترتبة على عقد التأمين البحري.

المبحث الأول

الإطار القانوني لعقد التأمين البحري

التأمين البحري هو الوسيلة الفعالة لضمان الأخطار التي يمكن أن تصادف السفينة أو البضاعة المنقولة، أثناء القيام بعملية النقل البحري دون أن تشمل الأخطار المتعلقة بالأشخاص المتواجدين على متن السفينة¹.

فدراسة عقد التأمين البحري ودراسة ادخالاته، لازمة لمعالجته بكامله في قانون مقارن، ثم نضرة بعض الفقهاء الى تعريفه وشرح خصوصياته بالإضافة الى التطرق الى الآثار القانونية المترتبة عنه، وهذا ما سنتناوله في هذا المبحث.

المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري

فيعتبر التأمين البحري هو تأمين على الأضرار التي تسببها الأخطار بمختلف أنواعها وليس على الأشخاص، حيث نتناول في هذا المطلب تعريف عقد التأمين البحري في تشريعات محددة للقانون الفرنسي والانجليزي والجزائري، ثم آراء بعض الفقهاء في ذلك (الفرع الأول).

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري

ويندرج ضمنه تعريف العقد في القانون الفرنسي والانجليزي باعتبارهما نموذجين للشريعة الأنجلوسكسونية، والى تعريفه في القانون الجزائري، وتوضيح أحكامه التي نصت عليه المادة

.92

¹ حاوسين ابتسام، تأمين نقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الابداع، المجلد 9 ، العدد 01، 2019، ص 133.

أولاً: التعريف القانوني لعقد التأمين البحري

حدد القانون الفرنسي عقد التأمين البحري وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 171 فقرة 1 « يخضع لهذا الباب (المتعلق بالتأمين البحري) كل عقد تأمين يكون محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما.....»¹ وما يلاحظ عليه أنه قد عرف عقد التأمين البحري بموضوعه أو محله.

حدد المشرع الإنجليزي التأمين البحري في المادة الأولى من القانون 1906 بقوله: « عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة، وإلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية »² ويترتب على هذا المقال أن عقد التأمين البحري يتجه نحو التدويل حيث أنه نص على توفر الشروط التي يجب استيفاؤها في كل عقد كما هو موصوف وتم تعريف نوع التأمين على أنه عقد يخضع للنظرية العامة. وفيما يتعلق بالتزامات المؤمن، أوضح جيداً ما هو تعويض المؤمن عليه، حيث أن موضوع هذا التعويض هو حادثاً بحرياً نتيجة مخاطر بحرية، وهو ما يعني وفقاً للدعوى خطورة.³

وقد نص المشرع الجزائري في المادة 92 من الأمر 95-07 على ما يلي: «تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل

¹ – Tassel Yves، assurance maritime édition technique، juris classeur، fascicule N

610،Paris1992؛P12.

² – محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص4.

³ – علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2005،

ص43.

بحري. غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحظة النزهة، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية¹ .».

أشار هذا التعريف إلى أن الغرض منه هو تحديد نطاق تطبيقه على الفرق بين أحكام التأمين البحري وأنواع أخرى، تماما كما وضع المشرع تأمين الرحلات البحرية على قدم المساواة مع التأمين على الأرض من خلال النص صراحة على أن التأمين البحري لديه قواعدها الخاصة.

لدعم هذا التعريف، يوجد تعريف عام لعقد التأمين، أشار إليه المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري: «التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي على المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا 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 إلى المؤمن .».

ربما تظهر هذه التعريفات المختلفة في مختلف الأفعال القانونية أنها استخدمت مصطلح "عقد" بالإضافة إلى أجزائه وشددت على عنصر مهم يميز التأمين على الأرض عن التأمين البحري، أي "الخطر".

ثانيا: تعريف مختلف الفقهاء للتأمين البحري

لقد عرفه الفقيه جورج ريبير بأنه: «عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار

¹ - المادة 92 من الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات..

في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط ويجب ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعوانهما في هذا العقد¹ .»

أما الفقيه شوفو فقد عرفه بأنه: « عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن في مواجهة المستأمن مقابل أداء قسط بتعويض الضرر الذي يصيبه في أموال معينة أو مصالح له نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية² .»

من التعريفات المذكورة أعلاه يمكننا أن نستنتج أن الجميع أكد على كلا طرفي العقد وأن محتواه كان ولا يزال هو نفسه كما قدمه جميع المشرعين.

وعلى ضوء كل التعريفات السالفة الذكر يمكننا تعريف عقد التأمين البحري بأنه: « عقد يبرم باتفاق طرفين وهما المؤمن والمؤمن له على تغطية كافة الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل دفع مبلغ من المال يقدمه هذا الأخير والذي يعرف عادة في قانون التأمين بالقسط .»

بفضل التعريفات التي توصلنا إليها، ندرك أن الطبيعة القانونية الملزمة لعقد التأمين تمنحه الخصائص التي تميزه.

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري

يتميز عقد التأمين البحري ببعض الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، فمن حيث الأطراف فهو عقد رضائي وملزم للجانبين، ومن عقود حسن النية والتعويض عن الأضرار، أما من حيث طبيعة العقد هو من عقود الاذعان وعقد معاوضة وكذلك احتمالي وأنه عقد تجاري ومستمر .

¹ Ripert (G), Droit maritime, tome 3,p 371 ,N2379 ,Rousseau et CIE Paris 1953

² -Chauveau(P),Traité de droit maritime ; Paris 1958, N984;p 655.

أولاً: من حيث الأطراف:

1- عقد التأمين البحري عقد رضائي: يتم عقدها عندما تتفق وصية المؤمن والمؤمن عليه ولا تتطلب أي إجراء شكلي معين لعقدها، على الرغم من أن المشرع يتطلب تسجيل عقد التأمين في شهادة التأمين، وذلك لأغراض الإثبات فقط، وهذا ما يستنتج من المادة 97 من الأمر 07-95¹.

2- عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين: لأنه ينشئ التزامات متبادلة على عاتق الطرفين، بحيث يلتزم المؤمن له بدفع القسط وبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه وكذلك إعطاء البيانات الصحيحة المتعلقة بالعقد كله أو بالخطر وبكل مستجد يقع أثناء تنفيذ العقد إلى المؤمن، وفي مقابل ذلك يلتزم المؤمن بدفع تعويض التأمين عند تحقق الخطر المضمون².

3- يقوم عقد التأمين البحري على مبدأ حسن النية: في الواقع، مبدأ حسن النية هو أحد المبادئ العامة التي تنطبق على جميع العقود، ولكن هذا المبدأ له أهمية خاصة في عقد التأمين البحري لأنه يقوم على حسن النية المطلق الذي يجب أن يكون موجوداً في العقد في ذلك الوقت من إنشائها. وبالتالي، فإن المؤمن عليه ملزم خلال حياته بتزويد شركة التأمين بمعلومات صحيحة ودقيقة عن الخطر المؤمن عليه والامتناع عن أي شيء يمكن أن يغير المخاطر المؤمن عليها.

4- عقد التأمين البحري عقد تعويض عن الأضرار: وهو يهدف فقط إلى تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن من جراء تحقق الخطر.

¹ - المادة 97 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات .

² Ali Abdelhamid Berchiche, cours de droit maritime Agrégé des facultés de droit page 78

ثانياً: من حيث طبيعة العقد:

1- عقد التأمين البحري من عقود الإذعان: أي أن حامل الوثيقة لا يناقش شروط التأمين، والتي يتم وضعها في شكل وثيقة نموذجية مطبوعة من قبل شركة التأمين، ولكن يجب أن يقبلها كما هي، وبالتالي فإن حامل الوثيقة هو طرف أضعف في هذا العقد.

2- التأمين البحري عقد احتمالي: في الواقع، يجب على السؤال غير المحقق حول جدوى المخاطرة، والتي تصبح إحدى ركائز العقد، والتي بدونها لا يمكن أن تتحقق، وبالتالي يجب أن تتعرض الأموال المؤمن عليها للمخاطر، وإذا كان الأمر كذلك، يتم إلغاؤها من قبل. إبرام عقد التأمين، يعتبر باطلاً لعدم وجود مكان وموضوع.¹

3- عقد التأمين البحري عقد معاوضة: نظراً لأن التبادل بين الأطراف المتعاقدة مهم، يتلقى المؤمن دفعة، أي قسط التأمين، ويتلقى الشخص المؤمن عليه دفعة مقابل ما يدفعه، أي لنقل المبلغ المؤمن عليه.

4- عقد التأمين البحري عقد مستمر: لأن تنفيذه يتم في موعد يتم الاتفاق عليه مسبقاً من قبل الأطراف المتعاقدة الوقت عنصر مهم في عقد التأمين، خاصة لمعرفة مدى حدوث المخاطر المؤمن عليها في هذه الفترة أو ما بعدها.

5- عقد التأمين البحري عقد تجاري: هذا هو حامل الوثيقة الذي يريد الاستفادة من مخاطره من خلال تغطية المخاطر المؤمنة. لذلك، فإن عمله مريح شكلاً وموضوعاً بالنسبة للمؤمن عليه، يعتبر عمله غير مدفوع الأجر إلا إذا كان متعلقاً بعمل بأجر.

¹ - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 22.

المطلب الثاني: انعقاد عقد التأمين البحري

التراضي هو تطابق إرادتين والمقصود بالإرادة، هنا، هي الإرادة التي تتجه إلى إحداث أثر قانوني معين، هو إنشاء الالتزام أو نقله أو تعديله أو إنهائه ويعتبر المحل بالمعنى الدقيق هو ركن في الالتزام، تكمن القوة القانونية لوضع لعقد التأمين البحري وجب علينا معرفة كيفية انعقاده وذلك من خلال دراسة أركانه المختلفة، وباعتباره عقد كسائر العقود فإن انعقاده يتطلب أركان تتمثل في: الرضا، المحل والسبب وهذا ما سوف نعالجه من خلال هذا المطلب، حيث ناولنا في الفرع الأول الرضا في عقد التأمين البحري، أما في الفرع الثاني فقد تم التطرق إلى محل عقد التأمين البحري، فيما يخص الفرع الثالث فقد تناولنا السبب في عقد التأمين البحري.

الفرع الأول: الرضا في عقد التأمين البحري

يخضع الرضا في عقد التأمين للقواعد العامة القائمة أو المعمول بها، إلا أن الرضا في عقد التأمين يختلف عن الموافقة في العقود الأخرى من حيث أنه يتكون في الممارسة العملية من عدة مراحل تنتهي بإبرام عقد التأمين. لذلك فإن فحص الموافقة في عقد التأمين يتطلب فحص الأشخاص الذين تم الاتفاق بينهم. الرضا، ويوجد حامل وثيقة، ثم التحقيق في وجود الاعتراض ومبرراته، وأخيرًا المحطات التي يمر بها الرضا في عقد التأمين من الناحية العلمية.

أولاً: أشخاص عقد التأمين البحري

طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن والمؤمن عليه¹، ويكون العقد بشكل عام بينهما مباشرة، ولكن يمكن التوسط في إبرامها من خلال مجموعة من الوسطاء، أي. ح. وسطاء التأمين البحري الذين يعملون لحساب شركة التأمين أو المؤمن له أو لكليهما.

¹ مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق. التأمين البحري في القوانين : المصري – الإنجليزي – اللبناني – الكويتي – السعودي-الأردني-الليبي – قطري – البحريني – العماني، الطبعة الأولى . دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2012 ، 28.

1- المؤمن

هو كل شخص الطبيعي أو اعتباري يتحمل المخاطر، ولكن بسبب حجم الضرر والمبالغ الباهظة التي لا يستطيع الأفراد دفعها، يتم تنفيذ التأمين من قبل الشركات التي تؤدي هذه الوظيفة وهي الشركات الكبرى التي تتخصص في هذا النشاط، وفي معظم الحالات يقع المركز في البلدان التي لديها أساطيل بحرية قوية.

في الجزائر، قبل الأمر 95-07، احتكرت الشركات العامة التأمين ضد المخاطر لكل من السفن المسجلة في الجزائر والسلع المستوردة من الخارج، حيث كانت مطلوبة لتغطية الخسائر في حالة وقوع حادث أو تحمل مخاطر تعاقدية مقابل أقساط معينة مدفوعة من قبل حامل الوثيقة.¹

من الممكن أيضًا أن يكون لدى شركة التأمين وسطاء تأمين ممثلون من قبل وكلاء وسامسة، وهم أفراد تم تعيينهم لتنفيذ أعمال التأمين نيابة عن شركة واحدة أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمد يحدد شروطًا وأحكامًا معينة للحصول على التأمين على يقوم نيابة عنهم بتزويد العملاء بمنتج للشركة أو الشركات التي يمثلونها.²

يجب أن يكون لدى الوسيط الذي يُعهد إليه بالأموال التي يتعين دفعها لشركات التأمين أو حاملي الوثائق، في جميع الأوقات، ضمان مالي لدفع هذه الأموال.

¹ - المادة 201، ف1، من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

² - المادة 13 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

يتمتع الوسيط بصلاحيات واسعة لإبرام العقود نيابة عن شركات التأمين لأنه يدخل في العقود مباشرة دون استشارة حامل الوثيقة ويمكنه أيضًا إبرام العقد وتغيير شروطه أو تمديد مدته أو إلغائه.¹

أما الوكيل العام فنقتصر صلاحياته على إبرام العقد دون تغيير شروطه أو تمديد سريانه أو الانسحاب منه.

بصفته وسيطًا مسيئًا، يقتصر دوره على البحث المعتاد عن العملاء لإبرام عقود مع شركات التأمين وينتهي دوره بتسليم الوثيقة إلى حامل الوثيقة.²

2- المؤمن له

هو شخص طبيعي أو اعتباري يحكمه القانون العام أو الخاص، وغالبًا ما يكون صاحب الحصة في التأمين البحري هو مالك السفينة أو البضائع المنقولة وهو الذي يلزم نفسه لشركة التأمين، أي العقود إلى مصلحته، أي المؤمن عليه والمستفيد في نفس الوقت.

لكي يكون التأمين ساريًا، يجب على المؤمن عليه، وفقًا للمادة 93 من المرسوم 95-07.07 « يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة.³

¹ - المادة 267 من الأمر 07_95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

² - إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية 1992، ص 159-160.

³ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السابع، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ص 1171-1174.

لذلك يتضح لنا أن مبدأ الدخول في العقد هو المصلحة بين الطرفين المتعاقدين وأنه كما هو مبين أعلاه، يمكن للشخص المؤمن عليه أن يأخذ التأمين بنفسه أو من خلال وكيل يمثله أو يمثلها، سواء أكان هو أو هي، ما لم يكن الوكيل ممثلًا قانونيًا، مثل أمين الحفظ أو الوصي، أو تاجر معتمد، مثل وسيط، يمارس الأعمال التجارية لنفسه أو لحساب آخر ويكون فردًا أو كيانًا ويعتبر وكيل حامل الوثيقة، يتعامل مع حاملي الوثائق وشركات التأمين ويكون مسؤولاً أمامهم. لا يجوز للوسيط أن يمارس نشاطه لتغطية التبعات المالية لالتزاماته المهنية دون تأمين، على النحو المنصوص عليه في المواد 258 و 260 و 261 من المرسوم 95-07¹:

- المادة 258: « سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له ومسؤولا تجاهه ».
- المادة 260: « فضلا عن الشروط المنصوص عليها في المادة 258 كالاتي أعلاه، لا يمكن لسمسار التأمين أن يمارس نشاطه إلا بعد الحصول على اعتماد تسلمه له إدارة الرقابة ».
- المادة 261: « يجب على كل سمسار للتأمين أن يكتتب تأمينا لتغطية التبعات المالية التي قد تتعرض لها مسؤوليته المدنية المهنية ».

3- المستفيد :

المستفيد هو شخص غير مؤمن عليه ويكون الشكل الأكثر وضوحا لمنفعة الآخرين، كما هو الحال عندما يبيع الشاحن البضائع المنقولة أثناء الرحلة إلى ميناء المقصد ويهدف التأمين إلى أن يكون مشابهاً قانونياً للحجز في لمصالح الآخرين وله تأمين لمنفعة الآخرين، المادة 94

¹ الأمر 07_95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

من الأمر 95-07 بشأن التأمين، وأحد الأمثلة الملموسة على ذلك هو التأمين الذي يحصل عليه الناقل للبضائع التي ينقلها من أجل يستفيد منها أصحابها.

يمكن تعيين المستفيد بالاسم أو من الناحية الواقعية ووفقاً للإرادة الفردية للمؤمن عليه، حيث لا يشير المؤمن عليه، في حالة الموافقة على هذا التعيين، إلى المبدأ العام بموجب المادة 84 من الأمر 95-07 بشأن التأمين، التي يتم فيها تحديد المستفيد بشكل نهائي بموافقة الصريحة أو الضمنية. بالإضافة إلى، يمكن لحامل الوثيقة التخلي عن التخصيص إذا قبله المستفيد¹.

بعد أن تطرقنا إلى أطراف عقد التأمين البحري نتطرق الآن إلى وجود الرضا والمراحل التي يمر بها.

ثانياً: وجود الرضا والمراحل التي يمر بها

تعتبر الموافقة، حسب بعض الخبراء القانونيين، حجر الزاوية في العقد وتدل على تقارب إرادة المؤمن عليه من جهة وإرادة المؤمن عليه من جهة أخرى عند عرض عقد التأمين وقبوله لحامل الوثيقة، المخاطر وعلى أساسها التزامات كل من المؤمن والمؤمن عليه.²

لكي تكون الموافقة فعالة، يجب أن يكون الطرفان مؤهلين قانوناً ويجب أن تكون إرادتهم خالية من مساوئ الموافقة. من الناحية العملية، فإن فتح الحقوق لشخص بالغ ليس بالأمر الصعب: إذا كان بإمكان القاصر إبرام عقد تأمين، فإنه في هذه الحالة يخضع للإلغاء لمصلحته. يمكن أيضاً إبرام عقد التأمين له وله من قبل ممثله أو الوصي أو الوصي إذا كان عقد التأمين يندرج تحت عقود المديرين.

¹ - المادة 84 من الأمر 95-07، المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

² - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 2004، ص 54.

لكي تكون الموافقة سارية المفعول ولها آثار قانونية، فإن إرادة الطرفين مطلوبة، وخالية من جميع مساوئ الموافقة: الإكراه، والاحتيايل، والاستغلال غير المشروع. ونادرًا ما يتم تنفيذ هذه الحالات في عقود التأمين، خاصة بالنسبة للمؤمن عليه لأنه لديه عقد مع شركة، فمن الصعب بالفعل تخيل الإكراه والاحتيايل وما إلى ذلك من حامل الوثيقة في وقت إبرام عقد التأمين وفيما يتعلق بالمخاطر المؤمن عليها أو إخفاء بعض المخاطر، وفي هذه الحالة البيانات التي قدمتها شركة التأمين غير واقعية¹.

ونظرًا لطبيعة عقد التأمين البحري الخاصة فإن الرضا من الناحية العملية يمر عبر عدة مراحل للتوصل إلى تلاقي الإيجاب والقبول بين الطرفين، وهذا ما تقتضيه طبيعة عقد التأمين الذي يحتاج في الواقع إلى فترة من الزمن ليطلع فيها المؤمن له على شروط التأمين التي يعرضها المؤمن، وكما يحتاج المؤمن أيضا إلى فترة زمنية تمكنه من دراسة جميع البيانات التي يقدمها المؤمن له عن المخاطر التي ستكون محلا للتأمين، وتتمثل هذه المراحل في:

1- طلب التأمين:

هي وثيقة صاغها المؤمن مسبقًا وجمعها المؤمن عليه بحيث تحتوي على معلومات عنه وطبيعة الخطر وبيانات أخرى، وهذه الوثيقة غير ملزمة، لذا يمكن قبولها أو رفضها، فقط المؤمن هل هو حكم تعليمات المادة 08 من الأمر 95-07 للتأمين تقديم هذه الوثيقة لا يلزم الأطراف.

2- مذكرة التغطية المؤقتة

يمثل وثيقة أولية سيتم إصدارها للمؤمن عليه حتى إبرام عقد التأمين ضد المخاطر النهائية. عند تحرير المستند النهائي، سيبدأ العقد من تاريخ توقيع شهادة التأمين الأولية وليس

¹ - جديدي معراج، المرجع نفسه، ص55.

من تاريخ التوقيع عقد التأمين. هذه المذكرة لا تتطلب أي شكل خاص، فقط توقيع المؤمن عليه وتفاصيل وأسس، والتي تسرد في الأصل الأطراف، ومبلغ التأمين، والقسط، وفترة التأمين، وبدايته ونهايته وناذة تاريخ¹.

3- وثيقة التأمين *la police d'assurance*:

هي الوثيقة النهائية التي تعدها شركة التأمين والتي تؤكد وجود عقد التأمين. لقد عملنا على إعداد النماذج التي تجمع فيها شركات التأمين عقد التأمين، والتي تحتوي على الشروط والأحكام العامة المعروفة لجميع شركات التأمين. لكي تكون المعلومات صحيحة، يجب أن تتوافق مع المادة 98 من الأمر 95-07، والممثلة في:

- ◀ تاريخ ومكان الاكتتاب.
- ◀ اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء، إلى أن مكتب التأمين 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 أو لحامله إذا تم الاتفاق عليه.
- ◀ توقيع الطرفين المتعاقدين.

¹ - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، نفس المرجع السابق، ص 65.

اعتمادًا على موضوع التأمين، يمكننا العثور على نصوص التأمين بأنواعها المختلفة، مثل: 139 من الأمر 95-07، لذلك فهي مؤهلة كوثيقة تأمين على البضائع بالإضافة إلى وثيقة تأمين الرحلة الفردية. من المفهوم أن وثيقة التأمين على الأموال أو وثيقة التأمين هي وثيقة يتفق فيها أطراف التأمين على أن شركة التأمين ستغطي جميع البضائع التي سيشحنها المؤمن عليه خلال فترة محددة من النقل المرسله أو التي تصل، وهي ملزمة بإبلاغ شركة التأمين بكل جزء من البضائع المرسله¹.

4- ملحق التأمين:

إنها اتفاقية إضافية بين أطراف الاتفاقية الأصلية وتحتوي على شروط جديدة تتطلب تعديل الاتفاقية الأصلية بالزيادة أو النقصان يتطلب التأمين، وفي هذه الحالات، من كلا الطرفين إنشاء ملحق يضاف إلى العقد الأصلي، ولأي سبب كان، يرفق هذه الإضافة إلى البنود التي تحكم العقد الأصلي².

وتجدر الإشارة إلى أن النموذج المكتوب المطلوب في عقد التأمين البحري ما هو إلا شرط للإثبات، ومن المقبول أنه في بعض القوانين المقارنة مثل التقنين الفرنسي، يتم الاتفاق على شيء آخر، في حين أن هذا غير مسموح به في القانون الجزائري.

الفرع الثاني: محل عقد التأمين البحري

تعتبر المخاطر عنصرًا أساسيًا وهامًا في التأمين وتعطي العملية خصوصيتها لأنها موضوع التزام لكل من المؤمن والمؤمن عليه وفقًا للشروط المحددة لموضوع مخاطر التأمين³،

¹ - عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1983، ص 44.

² - جديدي معراج، المرجع السابق، ص 64.

³ - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1218.

الأمر الذي يستلزم التطرق إلى تحديد معنى الخطر محل التأمين البحري ثم إلى الشروط الخاصة بالخطر محل التأمين البحري.

أولاً: مفهوم الخطر محل التأمين البحري:

1- تعريف الخطر محل عقد التأمين البحري:

هناك العديد من التعريفات ووجهات النظر المختلفة فيما يتعلق بعنصر المخاطرة في التأمين، لكننا سنركز على التعريفات التي تغطي العناصر الأساسية للمخاطر التي يغطيها عقد التأمين بشكل عام وعقد التأمين البحري بشكل عام، بما في ذلك:

« الخطر هو حادث مستقبلي محتمل الوقوع ينبغي ألا تكون لإرادة الأطراف دخل في وقوعه »¹.

كما عرف بأنه « حادث غير محقق الوقوع، لا يتوقف في حدوثه على محض إرادة أحد طرفيه، لاسيما المؤمن له، ومن الجائز قانوناً التأمين عليه من طرف المؤمن له الذي يقبل ضمان نتائج وقوعه »².

من جانبنا، نفضل التعريف الأخير لأنه يلخص جميع المصطلحات والخصائص العامة للمخاطرة التي اتفق الفقهاء على وجوب إدراج الخطر ليكون صالحاً كموضوع لعقد تأمين، وهذه هي الشروط الثلاثة:

- ◀ يجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع.
- ◀ ألا يتوقف الخطر على محض إرادة أحد طرفي العقد.
- ◀ ألا يكون الخطر مخالفاً للنظام العام.

¹ - حديدي معراج، المرجع السابق، ص 40.

² - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 213.

2- طبيعة الخطر محل عقد التأمين البحري:

معظم التعاريف التي تم تقديمها للمخاطر التي يغطيها عقد التأمين البحري، على الرغم من الامتداد الأصلي للتأمين البحري إلى المخاطر غير البحرية، متسقة فيما يتعلق بطابعها البحري، وهذا ما يجب أن نتعامل معه.

ما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين هو طبيعة الشيء المؤمن عليه نفسه، أي سبب الضرر، وليس طبيعة الضرر أو المال الذي يقع عليه.¹

وفي هذا الصدد نصت المادة 92 من الأمر 95-07 السالف الذكر على: « تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نفل بحري. غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلقة بالتأمينات البرية » وبهذا يكون المشرع الجزائري قد أكد على الطابع البحري للخطر محل التأمين البحري، كما ألحق الأخطار المتعلقة بملاحة النزهة بالتأمينات البرية واستبعدتها من مجال التأمين البحري.

لاحظ أن التأمين يكتسب طابعًا بحريًا فقط لأنه يتعلق بكيان له وصف قانوني للسفينة، ويتفق السوابق القضائية والفقهاء القانوني على أن السفينة هي أي جسم عائِم يؤدي الإبحار أو أن هذه الملاحة مخصصة للنقل.

أما التأمين على البضائع فلا يكون له الطابع البحري إلا إذا كانت البضائع محلا لنقل بحري رئيسي.²

وبناء على ما تقدم يمكننا إعطاء بعض التعريفات للخطر البحري كالاتي:

¹ - محمود سمير الشراوي، نفس المرجع السابق، فقرة 45 ص 65.

² - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري الدار الجامعية بيروت لبنان، طبعة 1992، 83 ص 90.

- يعرف الدكتور محمود سمير الشرقاوي الخطر البحري على أنه يستعمل للدلالة على معنيين: الأول يقصد به أخطار البحر، وهي الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر ومنها خطر الغرق والثاني يقصد به الأخطار البحرية الأخرى التي تحدث للأشياء المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالحريق¹.

- كما عرفه الدكتور مصطفى كمال طه « بأنه الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية »² . فكل ما يعترض الرحلة البحرية من أخطار بحرية سواء الأخطار التي يحدثها البحر كالجنوح أو الغرق أو الأخطار التي تحدث على البحر ولو لم تكن ناشئة عنه مباشرة كالتصادم والحريق، وعلى هذا فالأخطار التي لا تحدث في البحر خلال رحلة بحرية، لا تعد أخطارا بحرية ونحن نرجح هذا التعريف الأخير.

أما المشرع الجزائري فلم يعرف الخطر البحري وإنما اعتمد معيارا واسعا لتحديد الخطر محل التأمين البحري في المادة 92 السالفة الذكر من الأمر 95-07، إذ عرف عقد التأمين البحري بالأخطار التي تكون محل الضمان في هذا العقد، وعرف في نفس الوقت هذه الأخطار بكل خطر يكون ناتجا من عملية نقل بحري³.

وعلى ذلك فإن المؤمن يضمن كل ضرر ناتج بمناسبة القيام بعملية نقل بحري، ولم يحدد المشرع الجزائري هذه العمليات لا على سبيل الحصر ولا على سبيل المثال، لذلك فيكفي أن تتعلق بالنقل البحري حتى تضيف عليها الصفة البحرية، فيدخل في مفهوم عملية النقل البحري حتى الشحن أو التفريغ أو الإسعاف.

¹ - سمير الشرقاوي، المرجع السابق، فقرة 88 ص 125 .

² - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، فقرة 83 ص 89.

³ - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 252.

وعليه إن لم تحدد الأخطار المضمونة نتائجها من المؤمن، والمستبعدة من عقد التأمين بدقة - في حدود ما يسمح القانون بضمانه- فإنه يقع على القاضي تحديد نطاق عملية النقل البحري وما يدخل ضمنها من أخطار.

وإذا كانت خصوصيات النظام القانوني لعقد التأمين البحري تتطلب أن يغطي المؤمن فقط المخاطر البحرية التي تنشأ أثناء الملاحة، فإن المشرع الجزائري قد وسع نطاق الضمان ليشمل المخاطر البرية أو الجوية أو النهرية "إذا كانت مرتبطة في الأصل على النقل البحري وفقاً للمادة 136 من الأمر سالف الذكر 95-07، لذلك يجوز الاتفاق، بناءً على نص صريح في وثيقة التأمين، على أن التأمين البحري يغطي مخاطر الأرض بمجرد أن تكون مرتبطة بالملاحة البحرية، ولذلك يجوز اختيار التعهد بتأمين المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء وجودها في الرصيف، كما يجوز في ضوء إصلاحها النص في وثيقة على أن التأمين على المفقودين أثناء البر والجو. أو النقل النهري يغطي المخاطر المتعلقة بالرحلات البحرية.

ثانياً: الشروط الخاصة بالخطر البحري

وهي شروط تتعلق بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر حتى يكون صالحاً للضمان¹. وتتمثل في الشروط التالية:

1- ضرورة التعرض للخطر:

لوجود الخطر، لا يكفي وجود عقد التأمين، ولكن يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً للخطر، ويحدث أحياناً أن يكون الكائن المؤمن عليه معرضاً فعلياً للمخاطر وقت إبرام العقد، وذلك بسبب إذا تم سحب عقد التأمين Die Insurance بعد بدء الرحلة (في تأمين السفينة) ولكن من المحتمل جداً أن يكون التأمين قد تم مسبقاً وقبل اتخاذ المخاطر المستقبلية.

¹ - علي بن غانم، المرجع نفسه، ص 258 - 259.

وقد نصت المادة 99 من الأمر 95-07 على أنه « لا يترتب على التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على مدة جديدة. ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للنفقة الأولى. وتتمثل النفقة الأولى في مفهوم هذا القانون في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك».

وفي إطار تطبيق هذا الحكم نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في فقرتها الثانية من المادة 17 على أنه: « لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين، لا تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر »¹ وقول المشرع لا ينتج أي أثر يعني أنه في حالة عدم بدء الأخطار يكون العقد مفسوخا لا باطلا لأنه أثناء انعقاده توفرت جميع شروط صحته ووقع خلل فيما بعد في تنفيذه. ويمكن أن ينتج الخطر من كونه قد تحقق أو أستبعد تحققه عند إبرام العقد كما هو الحال إذا اتضح أن الشيء المؤمن عليه قد أصابته الكارثة أو وصل إلى المكان المقصود في لحظة إبرام عقد التأمين لزمانه، والأثر المترتب عن هذه الحالة هو بطلان التأمين لانقضاء المحل الذي هو الخطر والذي لم يعد ممكنا ولا محتملا².

على عكس معظم القوانين البحرية المقارنة، التي إما سمحت بالتأمين على خطر محقق قبل تأمينه أو حالت دون تحقيقه من خلال الوصول الآمن للممتلكات المؤمن عليها، ما لم تكن الأطراف المتعاقدة، حسب تقديرها، على علم بها، فإن الجزائريين أعلنت الهيئة التشريعية أن التأمين باطل ولاغٍ في هذه الحالة ويتبع المادة 100 من مرسوم التأمين 07-95 وبالتالي يحظر التأمين على المخاطر الضمنية.

¹ حسب رأي الأستاذ، علي بن غانم، فإن أجل الشهرين لا يعتبر من النظام العام لأن المادة 99 لم ترد ضمن المواد التي

اعتبرت من النظام العام لمزيد من التوضيح راجع مؤلفه السابق ذكره من ص 261 إلى 262.

² Pierre lureau، les assurances Maritimes, encyclopédie commercial 1972 ، P10.

2- نطاق الضمان

لن يتم استشارة شركة التأمين بشأن المخاطر إلا إذا حدثت في الوقت والمكان اللذين ينطبق عليهما عقد التأمين، وفي حالة وقوع الحادث خارج هذه المنطقة، لن تكون شركة التأمين مسؤولة، لذلك من الضروري تحديد الوقت والمكان. عقد التأمين ساري المفعول.

يحدد عقد التأمين الفترة التي سيتم خلالها سؤال شركة التأمين عن المخاطر والحوادث التي يمكن أن تحدث للبند المؤمن عليه. مع تأمين السفر، يغطي المؤمن المخاطر التي تنشأ مع العنصر المؤمن عليه أثناء الرحلة المؤمن عليها. بالنسبة لتأمين السفينة، يكون الضمان ساري المفعول من لحظة تحركها حتى تثبيتها في المكان المخصص لتحميل البضائع، وحتى انتهاء عمليات التفريغ، على ألا تتجاوز 15 يومًا من وصول السفينة عند الساعة. المنفذ المقصود¹.

إذا كانت البضائع مؤمنة طوال مدة النقل، فإن الضمان يسري من لحظة مغادرتها للمستودع في أبعاد نقطة شحن حتى وصولها إلى مستودع المستلم عند نقطة الوصول المحددة في أمر الشحن. تأمين السفر. تسمى الحالة "من المستودع إلى المستودع"، وهو ما تؤكد المادة 136 من الأمر 95-07².

أما في حالة التأمين لأجل محدد، فإن المؤمن يضمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الأجل المحددة في العقد ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور³، إلا أن وثائق التأمين في بعض الحالات تنص أنه إذا انتهت مدة التأمين المحددة في العقد خلال الرحلة التي تقوم بها السفينة بالرحلة فإن

¹ المادة 123 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

² علي بن غانم، نفس المرجع السابق، ص 277.

³ المادة 124 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

التأمين يمتد حتى وصول السفينة إلى المكان المقصود مقابل قسط إضافي¹. وهو ما أجازته المادة 125 من الأمر المتعلق بالتأمينات بنصها: « يمكن للمؤمن والمؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد».

يغطي المؤمن فقط المخاطر التي تحدث في المكان المحدد في العقد، لذلك يجب على المؤمن عليه القيام بالرحلة المحددة في العقد. إذا حدث تغيير في المسار المخطط بعد الرحلة، يقوم المؤمن له بتغيير المخاطر التي تقترضها شركة التأمين ثم المؤمن لا يتحمل المخاطر. إذا كان التغيير مطلوباً على الرحلة، تتحمل شركة التأمين المخاطر وفي حالة التحويل أو إعادة التوجيه، لن تكون شركة التأمين مسؤولة عن أي مخاطر تحدث على مسار غير مجدول.

وإذا طالب المؤمن له بمبلغ التأمين، وجب عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر والضرر الذي لحق به من جراء تحقق الخطر البحري المؤمن عليه، وإذا أثبت المؤمن له ذلك، افترض أن الخطر قد تحقق في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين، لكن يجوز للمؤمن دحض هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في ذلك الزمان والمكان، والإثبات في هذه الحالة يتم بكافة وسائل الإثبات ذلك لأن المسألة هنا هي مسألة واقع.

الفرع الثالث: السبب في عقد التأمين البحري

¹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، نفس المرجع السابق، فقرة 166 ص 155.

يرى غالبية الفقهاء بأن السبب في عقد التأمين هو المصلحة، أي المصلحة المراد التأمين عليها من وقوع المخاطر، وذلك هو السبب المباشر الذي يدفع بالمتعاقدين إلى إبرام عقد التأمين، وهذا ما يؤدي بنا إلى وجوب التطرق إلى القيم والمصلحة المؤمن عليها.

ولقد حددت المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الصفة الواجب توافرها في الشخص المؤمن له والمال الذي يجوز أن يؤمن عليه بنصها¹: « يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ المال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة». ويشترط في المصلحة توافر شروط حددتها المادة 95 من نفس الأمر المذكور أعلاه بنصها: «لا يجوز لأي كان أن يطالب بالاستفادة من التأمين إذا لم يلحقه ضرر». وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:

- ✓ أن تكون المصلحة المؤمن عليها مشروعة أي غير مخالفة للنظام العام والآداب.
- ✓ أن يكون للخطر المؤمن ضده مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في وقوعه بالنسبة للمؤمن له.
- ✓ أن يهدف التأمين إلى جبر وتعويض الضرر نتيجة تحقق الخطر وإصابة المؤمن له بضرر².

وللمصلحة المؤمن عليها ثلاثة صور نتناولها في الفروع التالية:

أولاً: المصلحة في التأمين على السفن:

¹ المادة 93 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

² علي بن غانم، المرجع السابق، ص 198.

يتم تضمين السفينة في رأس المال المؤمن، ولا يقتصر التأمين على الهيكل، بل يغطي معداتها، أي الآلات والأدوات اللازمة للملاحة، وكذلك تكاليف المعدات مثل وجبات الطعام للطاقم والوقود والركاب ورواتب الطاقم. لا يشترط أن يتمتع الكائن المؤمن عليه بالأهلية القانونية للسفينة، ولكن يمكن أن يكون موضوع التأمين البحري أي جسم عائم، وتحدد المادة 128 من الأمر 95-07 المتعلقة بالتأمين نطاق الفائدة فيما يتعلق بالسفن على النحو التالي: « تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك الأشياء الموضوع خارجها».

نظرًا لأن السفينة هي كيان قانوني، على عكس الفصل السابق للهيكل والآلات التي شكلت تأمينًا للسفينة، فإن تقييم الهيكل والآلات يتم بشكل منفصل، ولكن يتم التأمين في وثيقة واحدة وعلى مبلغ واحد، وهذا مطلوب بسبب طبيعة المخاطر المؤمن عليها التي لا يعرف مقابله طرفًا ما يهمهم ونسبة الخسارة¹.

من المقبول التأمين على السفينة لأغراض البناء والتشييد، وتؤمن شركة التأمين في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء الإنشاء، لذلك يُنظر إلى ذلك على أنه امتداد لفكرة الشحن التأميني وتنفيذ مبادئ التأمين. على الشركة التي تتلقى فيما بعد وصفًا قانونيًا للسفينة، ولكنها لا تتعرض لمخاطر الشحن.

مع العلم أن ذلك في مصلحة المؤمن عليه، أي. ح. من مالك السفينة، هو تأمين السفينة بالسعر الذي يتلقاه مالك السفينة لرحلة معينة، أي ح. المبلغ الذي يأمل في كسبه. مما لا شك فيه أن الطبيعة القانونية للتعرف في هذه الحالة هي التأمين على الديون المستحقة وخسارتها، مما يؤدي إلى خسارة في الدخل من أمواله، طالما أن هذا الدخل محدد وقانوني، فلا

¹ - علي بن غانم، المرجع نفسه، ص 200.

يوجد 'ولا توجد موانع لعدم التأمين عليه.¹ تكون الرسوم مستحقة للمؤمن عليه فقط عند وصول البضاعة إلى وجهتها، وفي هذه الحالة يخسر الرسوم في حالة الفقد أو التلف.

ثانياً: المصلحة في التأمين على البضائع

يتم تعريف مصطلح "البضائع" في قواعد هامبورغ لعام 1978، والتي تعدل بوضوح وصراحة اتفاقية بروكسل لعام 1924، بحيث تكون المادة. 1، الفقرة الخامسة، تم الاعتراف بذلك: «عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضاً الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحراً، ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الأخيرة عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن»².

ينطبق التأمين على جميع أنواع البضائع، بغض النظر عن طريقة الشحن، سواء تم نقلها عن طريق الاتفاقية أو وثيقة الشحن أو البريد.

يمكن أن ينعقد التأمين بوثيقة خاصة على البضائع الهامة، ويعتبر هذا النوع من التأمين استثناءً، لأن الوثيقة النموذجية العادية للتأمين على البضائع لا تضمن سندات البنوك أو القيم المنقولة والمعادن الثمينة، ولا تضمن الطرود البريدية، ففي هذا النوع من التأمين تحدد وتعين البضائع في الوثيقة نفسها ويقبل المؤمنون ضمان جميع الأموال ماعدا الأموال المستبعدة سابقاً، لأن التأمين على هذه الأخيرة تتطلب تصريحاً وقبولاً خاصاً من المؤمن.

يغطي التأمين البحري أيضاً وثيقة عائمة حيث لا يستطيع التجار معرفة البضائع وقيمتها والمادة. نيابة عنه أو امتثالاً للالتزام بالتأمين، والذي يحدث عندما يقوم المرسل بالتأمين نيابة عن أشخاص آخرين أو الذين يتم تسليم البضائع من أجلهم ويكون المرسل هو البائع عادةً،

¹ علي بن غانم، المرجع نفسه، ص 203-204.

² سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف

بالإسكندرية 1986، ص 21.

وقت التسليم في الميناء من تاريخ الوصول، وتكون قيمة البضاعة هي نتاج ثمنها ونقلها وتأمينها ويأخذ المؤمن له هذا التأمين وفقًا لنشاطه المهني كوكيل بالعمولة أو وصي معه أو مع أي شخص آخر مستحق له ومصالحة شركة التأمين والملاحظة أنه بموجب الفقرة الأخيرة من هذه المادة، تلتزم شركة التأمين بقبول الإعلانات المقدمة وفقًا لأحكام الوثيقة.

يتم تقييم البضائع المنقولة على متن السفينة إما بقيمتها عند المغادرة أو بقيمتها عند الوصول، والتي يضاف إليها الربح المطلوب. من شركة التأمين، يؤخذ في الاعتبار أيضًا أن العناصر المؤمن عليها هي عناصر بسيطة. بإضافة إلى القيمة المفترضة لأجرة الشحن وأقساط التأمين.

ويترتب على ذلك أن بعض البضائع، بسبب وزنها والمخاطر التي تشكلها، مثل بالضرر، يتطلب تأمينًا خاصًا ويجب على المؤمن ذكر ذلك في مستندات التأمين حتى لا تضيع مطالبته.

ثالثًا: إعادة التأمين

من السمات المهمة لعقد التأمين البحري وتقنياته ما يسمى بإعادة التأمين، أي التأمين الذي يمتلكه المؤمن ضد مطالبة التأمين التي يلتزم بدفعها للمؤمن عليه في حالة وجود خطر لا يختلف عن ذلك " كونها قيمة معرضة لأخطار الملاحة البحرية. تأخذ إعادة التأمين شكل عقد رئيسي يغطي 98% من جميع المخاطر التي تتحملها شركة التأمين، مما يعني أنها تنطبق تلقائيًا لفترة زمنية معينة على عدد من عقود التأمين التي يبرمها شركة التأمين.¹

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 64.

لا يعد عقد إعادة التأمين أكثر من عقد تأمين فعلي يعمل فيه المؤمن المباشر بصفته المؤمن عليه ويعمل معيد التأمين كمؤمن ولا يوجد فرق بين العقدين خارج نطاق الموضوع. التهديد بتوجيه المؤمن عليه.¹

يجب أن يؤخذ في الاعتبار أن عقد إعادة التأمين يستند إلى عقد التأمين ويترتب على ذلك أن بطلان عقد التأمين أو عدم قابليته للتنفيذ سيؤدي إلى بطلان عقد إعادة التأمين لعدم وجود موضوع وغرض. على العكس من ذلك، لا يؤثر بطلان عقد إعادة التأمين على صلاحية عقد التأمين، حيث يخضع هذا العقد لنفس لوائح مثل عقد التأمين البحري.

ويترتب على عقد إعادة التأمين أنه يحق لشركة التأمين الرئيسية المطالبة بتعويض تأميني من شركة إعادة التأمين إذا كان معيد التأمين قادرًا على إثبات الضرر الذي لحق به، أي دفع تعويض المؤمن عليه أو على الأقل إثبات التزامه بدفع المزايا.

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 65.

المبحث الثاني:

الآثار القانونية المترتبة عن عقد التأمين البحري

تم ربط التأمين البحري كنظام قانوني وتطويره مع تطور التجارة البحرية، والتي يعتبر تاريخها جزءًا من تاريخها، يختلف عقد التأمين البحري عن عقود التأمين الأخرى حسب نوع الضرر الذي يضمنه، لأن عقد التأمين البحري هو العقد الذي تتعهد فيه شركة التأمين بضمان الأضرار الناجمة عن ضحية بحرية أو أي خسائر أثناء الرحلة، نظرا إلى أن عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين فإنه ينشئ التزامات على عاتق كل من المؤمن والمؤمن له، والتي سوف نتناولها كالاتي:

المطلب الأول: التزامات المؤمن له

يعتبر عقد التأمين البحري عقد تعويض تتعهد فيه شركة التأمين بتغطية الأضرار التي لحقت بالمؤمن له أثناء النقل البحري وفي مقابل هذا الالتزام يلزم المؤمن له بدفع القسط المحدد في العقد، وللتفصيل في التزامات هذا الأخير نتناول الفروع التالية:

الفرع الأول: الالتزام بدفع قسط التأمين:

أولاً: تعريف القسط:

القسط هو دفعة نقدية يتعين على حامل الوثيقة دفعها لشركة التأمين لتحمل المخاطر والتزامه المشروط بالدفع والتي تكون مستحقة عند إبرام العقد بين الطرفين. يؤدي عدم دفع القسط إلى منح شركة التأمين الحق في إلغاء العقد¹، وغالبًا ما تحتوي الوثيقة على شرط أن

¹ - عباس حلمي، القانون البحري، نفس المرجع السابق، ص 49.

يؤدي عدم قيام حامل الوثيقة بدفع قسط التأمين إلى إنهاء عقد التأمين، بشرط أن يسري التأمين في اليوم التالي للانتهاء.

ثانياً: أقساط التأمين:

يتم تحديد قسط التأمين كمبلغ مقطوع أو كنسبة مئوية من مبلغ التأمين، مع مراعاة درجة احتمالية حدوث الخطر المؤمن عليه، وشدته، ونوع الشيء المؤمن عليه ومدته، وإذا لزم الأمر، فهو كذلك. ثابت ولا يمكن تغييره¹.

فيما يتعلق بمدى عدم قابلية القسط للتجزئة، قضت محكمة النقض الفرنسية أنه إذا كان إنهاء عقد التأمين بسبب حالة قاهرة، فلا يمكن لشركة التأمين المطالبة بعدم قابلية القسط للتجزئة، ولكن يجب أن تسدد للمؤمن عليه المبلغ المقابل. قسط الفترة المتبقية التي لم يتعرض فيها الكائن المؤمن عليه للخطر ولأنه إذا انتهى التزام شركة التأمين بالضمان قبل انتهاء العقد، فلن يكون من الممكن الوفاء به، وهذا هو الالتزام بدفع القسط المقابل للفترة المتبقية في ينتهي أساس المراسلات والعلاقة بين الالتزامين، وإلا فإن المؤمن يثري نفسه بلا فائدة على حساب حامل الوثيقة. ومع ذلك، يجوز للأطراف المتعاقدة الاتفاق على عدم تجزئة وإعادة الوديعة بالكامل، حتى لو انتهى العقد مبكراً بسبب قوة قاهرة، وهذا هو شرط الوديعة المستحقة بغض النظر عن الحوادث. (clause prime acquise a toute evenement)².

يتم إرجاع الوديعة وفقاً للشروط العامة التي تنص على أن الدين مستحق الدفع وغير قابل للتحويل، أي في مكان إقامة المؤمن عليه، ولكن في الممارسة العملية في الجزائر، يتم إرجاع الوديعة في مكان إقامة المؤمن عليه. يعتمد توقيت دفع القسط على اتفاق الطرفين في

¹ - وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 39.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، نفس المرجع السابق، ص 494.

وقت إبرام العقد، ولكن عمليا في الجزائر يتم دفع قسط مقدما، مما يسمح للمؤمن بالحصول على الأموال التي تضمن له. تغطية المخاطر، وعادة ما يتم دفع قسط التأمين بشكل دوري، ويتم تحديده بعد وحدة زمنية محددة وغالبًا لفترة من الوقت. سنة محددة للعقود التي لا يتم تجديدها بانتظام.

في حالة عدم دفع الربح، يتم تطبيق القواعد العامة للتقصير، والتي تشمل الاحتجاج بالمادة 119 من القانون المدني، وبالتالي تلتزم شركة التأمين بتذكير حامل الوثيقة بدفع قسط التأمين في غضون ثمانية أيام متتالية عن طريق خطاب مسجل بعلم الوصول. الاستلام. لا يؤثر التعليق أو الإنهاء على الطرف الثالث حسن النية الذي أصبح المستفيد من التأمين قبل إشعار التعليق أو الإنهاء.¹

الفرع الثاني: الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر:

عقد التأمين البحري، مثله مثل العقود الأخرى، هو عقد يقوم على الأمن وحسن النية والثقة المتبادلة بين الطرفين، لذلك كان من الضروري أن يبذل المؤمن له العناية الواجبة لحماية المصالح والحقوق. التزام قانوني، لا ينشأ عن العقد ويستمد منه، يجب على شركة التأمين تحديد المخاطر بدقة وتقديم أي معلومات من شأنها أن تسهل عملية قياس المخاطر ووزنها لأن الفشل في الوفاء بهذا الالتزام يجعلها من المستحيل تحديد مبلغ التعويض الذي يحق له بموجب المادة 108:

1- أن يقدم تصريحًا صحيحًا بجميع الظروف التي عرفها والتي تسمح للمؤمن بتقدير الخطر.

2- أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد.

¹ - المادة 111 من الأمر 07_95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

3- أن يصرح خلال عشرة أيام على الأكثر بعد اطلاعه أي تقاوم للخطر المضمون حصل أثناء العقد.....»

ولقد جرى العمل على أن تلجأ شركات التأمين إلى الحصول على البيانات التي يجب على المؤمن له توضيحها عن طريق نماذج مطبوعة تتضمن أسئلة محددة يجيب عليها هذا الأخير بوضوح، إلا أنه يجب على المؤمن له إذا تبين له أن بيانا هاما يتعلق بظرف من شأنه التأثير في درجة احتمال الخطر أو في درجة جسامته وأغفله المؤمن أن يدلي به من تلقاء نفسه¹.

يقع هذا الالتزام على عاتق المؤمن له سواء عند إبرام العقد أو أثناء سريان العقد أو عند تحقق الخطر.

وقد تضمنت المواد 109-110-113 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات جزاء الإخلال بهذا الالتزام. فإذا أخل المؤمن له بهذا الالتزام يستطيع المؤمن أن يطالبه بالزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا، غير أنه يمكن للمؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تقاوم الخطر²، ويترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين، ويقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن.

¹ المادة 15 من الأمر المتعلق بالتأمينات، وراجع في هذا الصدد الدكتور، إبراهيم أبو النجا، نفس المرجع السابق ص217-218.

² المواد، 109-113 من الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

الفرع الثالث: الالتزام بالمحافظة على حقوق المؤمن وعلى حقوق الرجوع على الغير المسؤول:

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

- أن يلتزم المؤمن له بأن يتمتع عن أي عمل يؤدي إلى زيادة المخاطر أو تغييرها أثناء سريان التأمين.

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

- أن يلتزم بتخفيف آثار الحادث، فإذا غرقت السفينة أو جنحت أو انكسرت، فإنه يجب على المؤمن له أن يبذل جهده لإنقاذ الأشياء التي غرقت¹.

فيما يتعلق بواجب الرجوع على الطرف الثالث المسؤول، يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن عليه في مطالبته وحقوقه تجاه الطرف الثالث المسؤول عن الحادث، ولهذا يلتزم المؤمن عليه باتخاذ الإجراءات المناسبة لحماية حقوقه. ضد الطرف الثالث المسؤول، بحيث يمكن لشركة التأمين أن تحل محله.²

¹ - عباس حلمي، المرجع السابق، ص 50.

² - المادة 118 من الأمر 07_95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

المطلب الثاني: التزامات المؤمن

كما ذكرنا سابقا بأن عقد التأمين البحري هو عقد معاوضة بحيث يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان تغطية الخسائر التي تلحق بمصالح المؤمن له بأية عملية نقل بحري، وبذلك سنتطرق في هذا المطلب إلى التزامات المؤمن.

الفرع الأول: دفع تعويض التأمين:

يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به نتيجة وقوع أحد المخاطر التي يضمن آثارها، بحد أقصى % من رأس المال المؤمن عليه في حدود الضرر الذي لحق به. من قبل المؤمن له، خاصًا أو عامًا، أو مطالبة مزعومة في حالة التكاليف، المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو البضاعة، وفي هذه الحالة تطبق قاعدة النسبية إذا لم يصل الضرر إلى حد الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه لأنه في هذه الحالة الأخيرة يطالب المؤمن له بقيمة الشيء المؤمن عليه (السفينة أو البضاعة) المقدرة في الوثيقة وفي حدود مبلغ التأمين¹.

الفرع الثاني: التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له

تلتزم شركة التأمين بتكوين احتياطي محسوب لحامل الوثيقة، والذي يشار إليه كعنصر ادخار في بعض أشكال التأمين، نظرًا لأن قسط التأمين الذي يتعين على شركة التأمين دفعه يزيد بشكل دوري ويتم زيادة فوائده، معروف في القانون الجزائري بالتوازن الحسابي.

¹ - عباس حلمي، المرجع السابق، ص 50.

وقد عرفت المادة 74 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الرصيد الحسابي بنصها: «إن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له».

الفرع الثالث: تخفيض التأمين

في هذه الحالة، يتم استبدال العقد الأصلي بعقد آخر يكون فيه القسط عبارة عن احتياطي احتساب ويتوافق المبلغ المؤمن عليه مع هذا القسط.

على هذا الأساس، يحق لحامل الوثيقة الحصول على وثيقة للتأمين استبدال للوثيقة الأصلية، حيث يمكن تخفيض مبلغ التأمين بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي مدفوع. في المادة 85 من الأمر 95-07¹.

ولكي يكون الحق ثابتا للمؤمن في تخفيض التأمين يجب أن يتوفر شرطين وهما:

✓ أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وألا تخلف عنصر وجود الاحتياطي الحسابي
اذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.

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

ويستفاد من الفقرة الثانية للمادة 84 من الأمر 97-07 أنه يشترط لجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات².

¹ - المادة 85 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

² - المادة 02/84 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

خلاصة الفصل:

من خلال ما تم معالجته في هذا الفصل تبين لنا أن عقد التأمين البحري له العديد من الميزات والمزايا التي تجعله مستقلاً عن عقود التأمين الأخرى، وأنه يتطلب توفر بعض العناصر التي تتمثل في زاوية الرضا التي من شأنها أن تمر بمراحل مختلفة حتى إتمامها، أما الخطاب فهذا مجرد إثبات وركن محل وهو أهم عنصر في العقد عدا الوتد المستحق الذي يمثل مصلحة المؤمن عليه إذا تحققت جميع هذه الركائز، فإن الاتفاقية تنظم جميع آثارها القانونية، قد تكون هناك أسباب تؤدي إلى إنهاء عقد التأمين البحري، وقد تكون هناك نزاعات تحتاج إلى حل وسناقشها في الفصل التالي.

الفصل الثاني:

طرق انقضاء عقد التأمين البحري وآليات حل المنازعات
المتعلقة به

عقد التأمين البحري، مثل عقود التأمين الأخرى، يخلق حقوقاً والتزامات على عاتق الطرفين ويتم اتخاذ الإجراءات القانونية في حالة حدوث نزاع. ولأنه عقد مثل أي عقد آخر، بغض النظر عما إذا كان قد تم بطريقة عادية أو غير عادية، وهناك آليات لحل أي خلافات قد تنشأ، ونظراً لأهمية هذه القضايا، سنحاول معالجتها هنا لتوضيح الفصل في دراسات المتابعة: حيث سنتناول في المبحث الأول: طرق انقضاء عقد التأمين البحري، أما في المبحث الثاني نتطرق إلى: آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري.

المبحث الأول:

طرق انقضاء عقد التأمين البحري

يخضع عقد التأمين البحري، الذي يندرج تحت العقود المحددة المدة، للقانون المدني عند الإنهاء، وبالتالي ينتهي في نهاية الفترة المتفق عليها بين أطراف العلاقة التعاقدية، والتي نقوم بها بالطرق المعتادة لإنهائها، بالإضافة إلى التفاوض على سؤالاً أو أسباباً أدت إلى إنهائها قبل موعد محدد.

المطلب الأول: الطرق العادية لانقضاء عقد التأمين البحري

من سمات عقد التأمين البحري أنه جزء من العقود الدائمة، مما يعني أن تنفيذه يمتد لفترة أطول وتعتمد مدته على اختيار الأطراف المتعاقدة، وينتهي عقده بانتهاء العقد. يعتمد العقد واستمرار العقد وإنهاؤه على مدى تغطية المخاطر المغطاة أم لا، وهذا ما سنتحدث عنه في القسمين التاليين:

الفرع الأول: انتهاء المدة القانونية للعقد

سوف نتطرق أولاً إلى سريان عقد التأمين البحري ثم إلى الآثار القانونية المترتبة عند انتهائه.

أولاً: سريان عقد التأمين البحري

أنشأت التشريعات الجزائرية، كغيرها من التشريعات، عقد التأمين البحري لمدة محددة واعتبر أنه من الضروري تحديد مدة الالتزام للأطراف في العقد، حيث يعد هذا دليلاً مهماً لتحديد لحظة وقوع المؤمن عليه. مخاطرة. مع المادة 98 من الأمر 95-07 فيما يتعلق ب¹. من

¹ - المادة 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

المهم للغاية تحديد مدة العقد من أجل معرفة إلى أي مدى تحدث المخاطر التي يغطيها التأمين خلال هذه الفترة أو إذا حدثت خارج المواعيد النهائية المحددة. لكن المشكلة تبرز هل عدم دقة مدة العقد يبطل العقد أم لا؟

- تم تنفيذ الأعمال على افتراض أن المدة ستكون سنة واحدة، وقد نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 26 . ومن المفهوم أنه في حالة عدم وجود أي اتفاقية أخرى، تكون مدة الاتفاقية سنة واحدة قابلة للتجديد. من سنة إلى أخرى.

على هذا الأساس، ينتهي عقد التأمين في نهاية الفترة المحددة صراحة في العقد أو، في حالة الخلاف حول الفترة في حالة عدم وجود تمديد ضمني، في نهاية عام واحد أو في نهاية المدة المحددة تأمين لرحلة واحدة أو أكثر.¹

ثانياً: الآثار القانونية المترتبة عن انتهاء مدة العقد

كقاعدة عامة، عندما تنتهي فترة محددة من قبل الأطراف، صريحة أو ضمنية، أو تخضع لقواعد عامة، ينتهي العقد ويصبح كل طرف مسؤولاً، ما لم تكن هناك استثناءات تتعلق بشكل أساسي بمصير العقد منذ حالة، أن الموعد النهائي له قد انتهى قبل نهاية الرحلة، والتي كان ينظمها المادة. 9 القسم 09 من المستند الفرنسي رقم بشأن التأمين البحري، والذي ينص على استمرار التأمين في حالة انتهاء المدة المحددة، من ناحية أخرى في حالة استرداد الضرر المؤمن عليه ومن ناحية أخرى من ناحية أخرى يستمر التأمين بالرغم من انتهاء المدة التي نصت عليها شركة التأمين على أن تدفع فترة الإصلاح حتى نهاية الرحلة، حيث أن تمديد الفترة ينبع من المخاطر التي يضمنها المؤمن، والتي يجب أن تستمر كفالتها على مدى معين. فترة²،

¹ - علي بن غانم، نفس المرجع السابق، من ص 272 إلى 275.

² Lureau Pierre Encyclopedi DALLOZ commercial, assurances maritimes, 1972, P،18

وقد استقر القضاء الفرنسي على ضمان الأضرار التي تظهر بعد انتهاء مدة العقد وكانت عن أسباب حاصلة خلال زمن التأمين.

وقد أقر بذلك المشرع الجزائري في المادة 123 من الأمر 95-07 الخاص بقانون التأمين، والتي تنص على: "في حالة التأمين لرحلة واحدة أو أكثر، يضمن المؤمن الخطر المؤمن عليه من بداية النقل حتى إنهائها. تفرغ الرحلة (الرحلات) المؤمن عليها من بداية التحميل إلى نهاية الرحلة. تفرغ رحلة أو رحلة مؤمنة خلال مدة أقصاها 15 يومًا من وصول السفينة إلى ميناء الوصول. أظهر أنه في حالة انتهاء فترة العقد قبل نهاية الرحلة، يظل العقد مستمرًا ومنتجًا¹."

حسب محتوى المادة. يوضح 123 أنه استبعد ضمنيًا من تغطية التأمين البحري المخاطر الناشئة أثناء عملية الصعود أو النزول في الموانئ أو المستودعات. بما أن الخطر هو موضوع عقد التأمين البحري، فإن مدته تعتمد على ما إذا كان قد تحقق أم لا.

الفرع الثاني: وقوع الخطر المؤمن لأجله وعدم وقوعه

لإبرام عقد التأمين البحري وإثبات آثاره، لا يكفي أن يتعرض الشيء المؤمن عليه لخطر، ولكن من الضروري ألا يكون الخطر المؤمن عليه قد نشأ أو تم القضاء عليه بحلول وقت بدء العقد. تأمين. مدة العقد، لأنه في هذه الحالة يصبح العقد غير صالح بسبب نقص المساحة.

كما لا يكفي وجود الخطر، بل يجب أن يتعرض العنصر المؤمن عليه لهذا الخطر، لأن قلة المخاطرة تؤدي إلى إنهاء التأمين لأنه يتم اختيار مكان إبرام العقد للبطان. تم إبرام عقد التأمين وبالتالي ينتهي وفقًا لإدخاله والغرض من إبرامه.

¹ الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

وبالتالي فإن آثار عقد التأمين البحري تتوقف على وقوعه وإمكانية وقوعه، لأن هناك حالات لا يتم فيها تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، وذلك لتدخل عدة عوامل نجد منها:
أولاً: عدم القيام بالرحلة المزعوم القيام بها:

ما هو موجود في الحصة التموينية الفرنسية حسب المادة 349: إلغاء الرحلة لأي سبب يقوم المؤمن بعد ذلك بتنظيم تعويض يصل إلى نصف نقطة مئوية من مبلغ التأمين، ولكن سرعان ما تم التخلي عن هذه الفكرة. بالنسبة للمشرع الجزائري، على وجه الخصوص، أحكام المادة 99 من الأمر 07-95، التي تنص على أن عدم تحقيق المخاطر في غضون شهرين من إبرام العقد كافٍ لإنهاء عقد التأمين، وبالتالي عدم ممارسة أي تأثير عليها.

ثانياً: وقوع الخطر قبل اكتتاب العقد أو بعد إتمام الرحلة أو وصول الأموال المؤمنة سالمة إلى المكان المقصود¹:

وهذا ما يظهر لنا من خلال نص المادة 100 من الأمر المتعلق بالتأمينات والتي تنص: «لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل»، و من خلال هذه المادة يتبين لنا أن المشرع الجزائري لم يأخذ بالخطر الظني.

ثالثاً: تغيير الطريق المعتاد أو الانحراف:

في الواقع، عادة ما يتم تنفيذ عقد التأمين البحري على النحو المتفق عليه بين الطرفين دون أي تغييرات، وتبحر السفينة من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول في رحلة مجدولة على طول طريق ثابت وعرفي، والانحراف عن هذا، تفقد شركة التأمين واجبات

¹ المادة 99 من الأمر 07_95 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

ومسؤوليات شركة التأمين لتغطية الضرر الناتج عن مخاطر السفينة أثناء الرحلة، بشرط أن يكون الهبوط طوعياً، ولكن في حالة التحويل القسري بسبب القوة القاهرة، تظل شركة التأمين مسؤولة عن خسارة أو تلف العنصر المؤمن عليه.¹

ومع ذلك، قد تنتهي آثار عقد التأمين البحري لأسباب أخرى قبل تحقيق الغرض، قبل انتهاء المدة المحددة له أو حتى قبل بدء الرحلة المؤمن عليها فيه. لعدم تنفيذ أي التزام تعاقدي، مما سيؤدي إلى إنهاء أو إبطال هذا العقد، والذي سنتناوله في الشرط الثاني من.

المطلب الثاني: الطرق غير العادية لانقضاء عقد التأمين البحري

قد يتم إبرام عقد التأمين البحري لتغطية مخاطر معينة، ولكن يحدث أنه في بعض الحالات يتم تعليق أدائه بسبب عدم تنفيذ الأطراف أو عدم تنفيذ موضوع العقد أو إجراء احتيالي من قبل المؤمن عليه لإنهاء العقد أو بطلانه، فيما يتعلق بطلب الحصول على تعويض بقيمة، إيداع أو سحب، فإن هذا محظور بموجب القانون مع قوانين التقادم التي ينص عليها القانون وسنشرح ذلك في هذا الطلب.

الفرع الأول: فسخ وبطلان عقد التأمين البحري

يُعد الإنهاء، وفقاً للمبادئ العامة للجريمة، عقوبة لخرق صاحب المشروع للالتزامات التعاقدية، والبطلان عقوبة لعدم تنفيذ العقد بجميع عناصره.

أولاً: فسخ عقد التأمين البحري

ينتهي عقد التأمين البحري، شأنه في ذلك شأن العقود الأخرى الملزمة للطرفين، بانتهائه بموجب المادتين 119 و120 من القانون المدني، سواء بسبب خطأ أحد الطرفين أو

¹ مصطفى كمال طه، نفس المرجع السابق، ص105.

المؤمن أو المؤمن عليه، أو بموافقة الطرفين، أو إعادة الطرفين إلى الدولة قبل إبرام العقد، بشرط أن يخطر الطرف الذي وجه إليه وصيته، بإخطار الطرف الآخر بالكتابة المقررة.

ويجب لإمكانية وقوع الفسخ أن تتوفر ثلاثة شروط تتمثل في أن يخل أحد المتعاقدين بالتزاماته، وأن يكون طالب الفسخ قد نفذ التزاماته أو مستعداً لتنفيذها، كما يجب أن يكون طالب الفسخ قادراً على إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل العقد¹، وفي حالة التأمين البحري، تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري نص على إنهاء العقد للمؤمن عليه فقط وسرد حالات عدم وفاء المؤمن له بالتزاماته التعاقدية، يتم عرض هذه الحالات على النحو التالي:

1- حالة إفلاس المؤمن له أو خضوعه لإجراءات التسوية القضائية: وذلك لمنع

المؤمن، أي شركة التأمين، من تقسيم المهام مع الدائنين الآخرين في حالة الرهن على أصول المدين، حيث يُلاحظ هنا أن المشرع قد نظم إفلاس حامل الوثيقة متجاوزاً التأمين عن الشركات، ولكن هذا الحكم ينطبق على عملية احتكرت فيها شركات التأمين من قبل الدولة.

2- حالة إخلال المؤمن له بالتزاماته التعاقدية المحددة بموجب عقد التأمين

البحري: على وجه الخصوص فيما يتعلق بدفع قسط التأمين، لأنه إذا لم يدفع المؤمن له مبلغ القسط في غضون ثمانية أيام من الإخطار عن طريق خطاب مسجل مع إشعار بالاستلام، يحق لشركة التأمين تعليق التأمين وإنهاء العقد في غضون 10 أيام انتهاء الضمان وفقاً للمادة 111 من الأمر 07-95، بشرط ألا يكون للإنهاء أي تأثير على الطرف الثالث حسن النية الذي أصبح مستفيداً من التأمين قبل الإخطار بالتعليق أو الإنهاء.

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، دار الهدى عين ميلة الجزائر، 2008، ص 348.

3- حالة فسخ العقد من طرف المؤمن بسبب انتقال ملكية السفينة أو استئجارها

بدون تجهيز: وينتهي هذا الإذن لمدة شهر واحد من تاريخ استلام إشعار النقل أو الإيجار وينفذ الإنهاء بعد 15 يوماً من تاريخ الإخطار، وفقاً للمادة 135 من الأمر 95-07.

4- حالة الفسخ بسبب عدم قيام المؤمن له بالتصريح بالإرساليات المرسلة

لحسابه أو تنفيذ العقود التي تحمله التزام التأمين: على الرغم من أن الشحنة تم إجراؤها نيابة عن طرف ثالث، إلا أن المؤمن له تعهد بالتأمين عليها، وفي حالة وقوع حادث، وفقاً للمادتين 140 و141 من قانون التأمين.

يجدر أيضاً الانتباه إلى ميزة مهمة لعقد التأمين البحري، والتي تسمى في السوابق القضائية الإلغاء الاستثنائي للعقد، والتي بموجبها يمكن لأحد الأطراف طلب إلغاء العقد قبل انتهاء الفترة المحددة في وثيقة التأمين.¹ وهذا ما أقرته المادة 10 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي أقرت جملة من الشروط من أجل تطبيق الفسخ الثلاثي وهي أن تفوق مدة العقد ثلاث سنوات، أن يكون العقد من عقود التأمين على الأضرار، وأن يتم طلب الفسخ عن طريق إشعار مسبق بثلاث أشهر قبل نهاية مدة ثلاثة أشهر.

ثانياً: بطلان عقد التأمين البحري

البطلان هو عقوبة ناتجة عن انتهاك أحد أركان العقد، مما يجعل العقد باطلاً بحيث يصبح كأنه غير موجود، سواء بالنسبة للأطراف المتعاقدة أو للغير. ومن هنا جاء المادة 100 من الأمر 95-07 تنص على ما يلي: «لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل»، ويفهم منها أنه لا يترتب أي أثر عن عقد التأمين في

¹ جديدي معراج، المرجع السابق، ص 79-80.

حالة ما إذا جاء إبرامه بعد وقوع الخطر المؤمن عليه أو بعد أن تم إبرام العقد لضمان وتغطية بضائع وصلت إلى مكان الوصول مع إبقاء القسط المدفوع في حق المؤمن¹.

وبالمثل، يكون عقد التأمين غير فعال إذا لم يبدأ حدوث الخطر في غضون شهرين من إبرام العقد أو من الوقت المقرر لحدوث تأثير الخطر، ما لم يتم إبرام العقد لفترة زمنية محددة ل فصل دراسي جديد. علاوة على ذلك، في المادة 110 من المرسوم 95-07، لم يُعلن بطلان التأمين في جميع حالات الاحتيال التي يرتكبها المؤمن عليه لخداع شركة التأمين. ويترتب على تقديم تصريحات وبيانات غير صحيحة أو كاذبة من طرف المؤمن له سقوط التأمين إذا كان ذلك عن سوء نية منه، وويقع عبء الإثبات في هذه الحالة على المؤمن، وهذا ما قضت به المادة 113 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات².

لكن في هذه الحالة تطرح مسألة وقوع المؤمن له في غلط، فهل يترتب على ذلك بطلان العقد؟.

للإجابة على هذا السؤال، نعتقد أنه يجب الإشارة إلى المبادئ العامة للقانون المدني، التي تنص على أن البطلان لا ينتج عن خطأ، إلا إذا كان هذا بسبب خصائص أساسية، ولكن إلى قانون البحار في التأمين عندما شكلت خطأ مع الأخذ في الاعتبار بطلان، فإنه لم يحددها، بموجب القانون الفرنسي، وفقاً للمحامين كيون كيان ورينوخ، اللذين يعتقدان عمومًا أن عقد التأمين البحري باطل إذا فشل الوصي في إخطار شركة التأمين بحدث يؤثر على تقييم المخاطر.

¹ جديدي معراج، المرجع نفسه، ص 80.

² الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

وتجدر الإشارة إلى أن قانون التقادم نسبي لأنه يصب في مصلحة شركة التأمين، التي لها الحق في الدخول فيها أو التنازل عنها بموافقة صريحة أو ضمنية من شركة التأمين. عرفها، وبالتالي لا يمكن للمحكمة رفعها أو النطق بها بنفسها¹.

الفرع الثاني: التقادم

أولاً: خلال مدة التقادم

من أهم سمات النظام القانوني لعقد التأمين البحري تحديد الإجراءات والحقوق المستمدة منها، ويضعها المشرع الفرنسي في المادة 2219 من القانون المدني كوسيلة للشراء أو البيع بعد وقت معين، في ظل ظروف معينة، وفي هذا الصدد، نحن خاضعون لقانون التقادم، والذي يعني فقدان المصلحة الشخصية إذا لم يتم استخدامها خلال فترة زمنية معينة².

وطبقاً للمادة 322 من القانون المدني الجزائري، فإن طبيعة التقادم فيما يتعلق بمدته هي نظام عام وغير مقبول إذا تم انتهاكه، ولا سيما المادة. 27 من الأمر 95-07، الذي ينص على أن فترة التقادم لحامل الوثيقة أو عقد التأمين هي ثلاث سنوات من تاريخ الحادث الذي نشأ عنه وهو في مضمون المادة 121 من الأمر رقم 95-07 بشأن أثبت التأمين أن فترة التقادم لعقد التأمين البحري هي سنتان³.

ويسري أجل التقادم ابتداء من:

1. تاريخ الاستحقاق بالنسبة لدعاوى دفع القسط.

¹ - مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، نفس المرجع السابق، ص 159 و 160.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثالث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2000، ص 994 وما بعدها.

³ - نفس المدة أخذت بها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 وذلك في المادة 20 منها والتي تنص، "تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين"

2. تاريخ العطب الذي يفضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة.

فيما يخص البضائع المشحونة ابتداء من:

أ. تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

ب. التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى، إن

لم يكن ذلك.

ج. تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب إذا وقع بعد تاريخ

وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

3. تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى

التخلي.

4. تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في

الخسائر المشتركة أو أجره المساعدة أو الإنقاذ أو الطعن من طرف الغير.

5. تاريخ الدفع غير المستحق فيما يخص أية دعوى من أجل استرجاع المبلغ

المدفوع طبقاً لعقد التأمين.

وعند مناقشة هذه المادة نؤكد أنه يخرج عن المبادئ العامة للقانون المدني، وكذلك

عن مبادئ قانون التأمين، لكن القانون الجزائري يختلف عن القانون الفرنسي في أن الأخير،

يسمح بتخفيض أو تمديد هذه الفترة ويتعامل أيضاً مع مسألة تقييد القصر والمعاقين قانوناً، وفقاً

للمادة 172-31 من التأمين الفرنسي مدونة لم يحصل عليها المشرع الجزائري.¹

وعند مناقشة هذا المقال نؤكد أنه يخرج عن المبادئ العامة للقانون المدني، وكذلك

عن مبادئ قانون التأمين، وخاصة منه. نشأ، لكن القانون الجزائري يختلف عن القانون الفرنسي

¹ - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 114-115-116.

في أن الأخير، يسمح بتخفيض أو تمديد هذه الفترة ويتعامل أيضًا مع مسألة تقييد القصر والمعاقين قانونًا، وفقًا للمادة 172-31 من التأمين الفرنسي مدونة لم يحصل عليها المشرع الجزائري.

- تعيين خبير لتقدير مسألة فنية في القضية.
- تبادل الإرساليات بين المؤمن والمؤمن له.
- رفع دعوى قضائية أمام الجهات القضائية.
- البدء في إجراءات الحجز على أموال المدين.
- البدء في إجراءات تصفية الشركة.

ثانيا: خلال انقضاء التقادم

أما عن انقضاء التقادم، فإن معرفة سببها يؤدي إلى انتهاء الحساب والتقادم، وبعد انتهائها تحسب الفترة التي تسبق نهايتها، بما في ذلك أمثلة: الحرب، القوة القاهرة. والجهل بالحادث المتسبب في الضرر في المادة 320. صدر حكم بموجبه إذا سقط ائتمان التأمين بالتقادم، ط. ح. دون تعليق أو مقاطعة قانون التقادم وبدء دعوى من قبل الملتزم ضد الملتزم، والأخير مع انقضاء قانون التقادم، د. ح. المضي قدما في الدفع، إخلاء المسؤولية¹.

ومع ذلك، لا يمكن للقاضي وحده رفع قانون التقادم، لأنه ليس عنصراً من عناصر السياسة العامة، ومن يقرر لصالحه يمكنه تنفيذه في جميع مراحل الدعوى، ما عدا أمام محكمة النقض. بفضل هذه الحجة، تظهر لنا خصوصية النظام القانوني لعقد التأمين البحري، خاصة وأن العنصر الزمني يلعب دوراً مهماً في انتهاء صلاحيته، وفي عام، يجب تحديد التزامات كل

¹ علي بن غانم، المرجع السابق، ص119.

طرف. كل هذا يقودنا إلى التساؤل عن آليات تسوية المنازعات التي تنشأ عن عقد التأمين البحري وفسخه وما هي تداعيات الدعاوى الناتجة عنها والتي سنتناولها في الموضوع التالي.

المبحث الثاني:

آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري

تؤدي العقود محددة المدة بشكل عام وعقود التأمين بشكل خاص إلى نزاعات بشأن تنفيذها أو تفسيرها، ويسعى الأطراف إلى حلها أو، إذا توصل طرفا العقد إلى حل ودي، بالاتفاق المتبادل. - الترافع أمام السلطة القضائية ببدء التظلم المتوفر في هذا المجال وسيتم مناقشة ذلك بالتفصيل لاحقاً:

المطلب الأول: الآليات غير القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري

نظراً إلى أن عامل السرعة يعد عنصراً هاماً في مجال التأمين البحري فإنه يتم اللجوء إلى الطرق غير القضائية لحل المنازعات التي تثور بصدد تنفيذ العقد، وتتمثل هذه الطرق إما في التسوية الودية للنزاع أو اللجوء إلى التحكيم كوسيلة معتمدة من طرف أغلب الدول وسنتناولها فيما يلي:

الفرع الأول: التسوية الودية للنزاع

أولاً: تعريف التصفية

التصفية تعني تغطية الضرر الناجم عن الأخطار البحرية بالاتفاق المتبادل بين الطرفين، حيث إذا تعرض الشيء المؤمن عليه للمخاطر المحددة في العقد، يدفع المؤمن له

مبلغاً من المال لتغطية الضرر الذي يلحق بالأشياء المؤمن عليها. بعد أن أبلغت شركة التأمين عن وقوع الخطر الذي ينتهي بتوقيع طرفاً متعاقدًا. ومع ذلك، لكي تكون قادرًا على التحدث عن التصفية، من الضروري تحديد المعايير التي يستند إليها دفع المبلغ المتفق عليه كضمان يجب على شركة التأمين دفعه إلى المصفي.

ثانياً: تقييم الضرر اللاحق

من أجل ذلك لا بد من تقييم الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه سواء تعلق الأمر بالسفينة أو بالبضاعة وذلك عن طريق اعتماد خبرة علمية يقوم بها أشخاص مؤهلين لذلك. و سبب إجبارية الخبرة هو الوصول إلى تغطية للأضرار بصورة عادلة، وذلك بهدف منع إثراء المؤمن على حساب المؤمن له، مما يتطلب في كل عقد تأمين بحري أن يقوم الأطراف بتقييم الشيء المؤمن عليه قبل وقوع الخطر المؤمن لأجله ويكون تحديد قيمة السفينة بيوم ابتداء الأخطار أي الانطلاق للسفر قيمتها وهي سالمة في أو الرحلة خاصة في حالة الهلاك الكلي لها، أما في حالة مجرد إصابتها بأضرار تتطلب الإصلاح لبعض أجزاء السفينة فإن التعويض يكون في حدود مصاريف إصلاح هذا التلف أو استبدال القطع الضرورية لها وجعلها صالحة للملاحة من جديد . أما تحديد الأضرار التي تلحق بالبضائع فيكون بمقارنة قيمة البضاعة في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، وهذا ما قضت به المادة 144 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات¹.

ثالثاً: مقدار التعويض

نجد عمومًا أن مبلغ التأمين، وهو الحد الأقصى للالتزام المؤمن له تجاه المؤمن له، يختلف عن مبلغ التعويض، وهو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له لتغطية الخسارة بعد تحديدها. يوافق المؤمن عليه على أو عند إبرام العقد على قيمة محددة، أي قيمة التأمين للعنصر المؤمن

¹ الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

عليه سابقاً خاصة في حالة التأمين على السفينة ويقبل المؤمن القيمة المعروضة عليه كبند، والقيمة المتفق عليها تصبح القيمة الإلزامية لأنه الإرادة الأحادية للطرفين، والقيمة المتفق عليها تهدف إلى إعفاء المؤمن عليه من عبء إثبات القيمة الحقيقية للشيء وقت وقوع الحادث، خاصة إذا كانت تتعلق بالاحتيايل أو الاحتيال. الاحتيال من قبل المؤمن له¹.

لكن هذه الطريقة نادرا ما تعتمد من طرف المتعاقدين، لذلك عادة ما يستحسنون اللجوء إلى التحكيم وهذا ما سوف نتناوله في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: تسوية النزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري عن طريق التحكيم

السبب في اختيار الأطراف للتحكيم كوسيلة لحل النزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري هو أنه، على عكس محاكم الموضوع، يتميز بسرية قرار التحكيم وإجراءاته، وهو شكل من أشكال الاختصاص القضائي الخاص المنعقد عند طلب أطراف التحكيم أو هيئات التحكيم. إنه إلزامي عندما يظهر كشرط في عقد التأمين أو في القانون المطبق على الأطراف المتعاقدة.

وطالما أن اللجوء إلى التحكيم هو قرار طوعي للأطراف ناشئ عن أي بند وارد في العقد أو اتفاق التحكيم، يكون قرار المحكم أو هيئة التحكيم ملزماً للأطراف ويعتبر حظراً على الإجراءات المتزامنة، وهذا ما يحدد القانون والإجراء في التحكيم، المواد 1006-1038 من ق.إ.م.إ².

أما التحكيم التجاري الدولي والذي يدخل التأمين البحري في إطاره، فهو منظم بموجب المواد 1039 إلى 1061 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وقد نصت المادة 1039 منه

¹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، ص من 199 إلى 203.

² - المواد من 1006 إلى 1038 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية والتي تتضمن الإجراءات المتبعة في التحكيم الداخلي.

على أن التحكيم الذي يعد دولياً هو الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل.

لذلك، يمكن القول إن التحكيم لعب دوراً مهماً في حل نزاعات التأمين البحري حيث أن فوائده تعادل الفوائد التي يقدمها للمعاملات التجارية، لكن هذا لا يعني أنه الطريقة الأكثر فاعلية حيث يعتقد البعض أنها هي القضية مضيعة للوقت حتى ينتهي النزاع في المحكمة مرة أخرى.

المطلب الثاني: الآليات القضائية لحل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري

لما كان عقد التأمين البحري يقوم على مبدئين أساسيين: مبدأ حسن النية ومبدأ التعويض، فإن التعويض يعد حقاً للمؤمن له يجوز له الحصول عليه من المؤمن وذلك عن طريق وسيلتين: الأولى وهي الأصل وتتمثل في دعوى الخسارة والثانية وهي استثنائية وتتمثل في دعوى التخلي، وهذا ما سوف نتطرق إليه.

الفرع الأول: دعوى الخسارة ودعوى الحلول

المطالبة بالتعويض هي مطالبة يلتزم بموجبها المؤمن عليه تعويضاً من شركة التأمين عن الضرر الذي لحق به نتيجة للمخاطر المشمولة في حدود مبلغ التأمين¹.

وهي دعوى تتعلق بالقانون العام، بحيث يمكن للشخص الرجوع إليها في كل الأحوال ومهما كانت نوع الخسارة أو حجمها، سواء تعلق الأمر بالبضاعة أو بالسفينة.

¹ مصطفى كمال طه، الحوادث البحرية التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993، ص45.

ويختلف تقدير التعويض باختلاف المال المؤمن عليه، فإذا كانت الخسائر تتمثل في نفقات دفعها المؤمن له لدرء الضرر أو للتخفيف من أثره، فإن المؤمن يدفع هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين. وإذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة كما كانت في بدايتها، أما إذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها، قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة وتثبت هذه النفقات بقوائم الحساب أي بالفواتير المدفوعة، مع خصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد الذي يحدد في وثائق التأمين، كما يتحمل المؤمن نفقات الإصلاحات الوقائية التي يضطر الربان إليها حتى يمكن السفينة من مواصلة سيرها للميناء الذي يمكن أن يجري فيه التصليح، وفي هذه الحالة قد تصرف نفقات كثيرة تعد ناتجة عن الحادث فيتحملها المؤمن¹.

لتقييم أضرار تأمين البضائع، تنطبق قيمة البضائع في ميناء التفريغ في حدود المبلغ المؤمن عليه، وفي حالة حدوث تلف للبضائع، يتم بيعها عموماً عند الوصول في مزاد علني ويحق للمؤمن عليه بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن عليه مساوية للضرر اللاحق الناجم وفقاً لمبدأ التناسب في مقدار القيمة المقدرة للبضائع في ميناء الوصول.

تنقسم الصيانة إلى تعويضات تقصير قانونية لا تتجاوز واحد بالمائة من القيمة الإجمالية للسفينة أو الشحنة المؤمن عليها، إذا كانت أقل من الضرر غير المعترف به وتم تضمين صيانة العقد المحدد في وثيقة التأمين.

وتتطلب دعوى الخسارة إثبات عدة عناصر تتمثل فيما يلي:

¹ مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص46.

✓ أن يثبت المؤمن له أنه صاحب الحق في التأمين: فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الموقع على الوثيقة فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها، فيستخلص من تقديمها إذا كانت لحاملها ومن التظهير إذا كانت للأمر، وإذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا ومباشرا تجاه المؤمن في الحصول على مبلغ التعويض¹.

✓ أن يثبت المؤمن له المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن وقت الحادث وليس وقت إبرام العقد، لأن المصلحة قد تتغير من وقت إبرام العقد إلى حين وقوع الكارثة، ويكون بإبراز سند الملكية فيما يتعلق بالسفينة أو بالحيازة الشرعية لسند الشحن.

✓ أن يثبت المؤمن له تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبينة في الوثيقة، ويخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة²، أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، أما تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية.

ومتى تمكن المؤمن له من إثبات كل ما سبق، وجب على المؤمن دفع التعويض المستحق للأضرار المقدرة والمعينة من طرفه بشرط أن لا يكون قد تحصل سابقا على التعويض.

فيما يتعلق بالقانون البحري والتأمين، تجدر الإشارة إلى أن المشرع ينص على إمكانية لشركة التأمين لتأكيد حق الرجوع وفقاً للمادة التي تتوافق مع المؤمن عليه. حامل الوثيقة له الأولوية في تقديم المطالبات حتى يتم استلام التعويض الكامل من المسؤولية. ويترتب على هذه

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 207.

² عباس حلمي، المرجع السابق، ص 52.

المادة أنه عندما يدفع المؤمن تعويضًا تأمينًا، فإن التعويض الذي يدفعه قد يعرض المؤمن عليه عن حقوقه ويدعي أن الأخير لديه ضد طرف ثالث تسبب في الضرر بفعلته التي تقع على عاتق شركة التأمين.

واستنادًا إلى أحكام المادة 118 وما يليها من القانون البحري، حددت المحكمة العليا الشروط التي يجب على شركة التأمين الوفاء بها حتى تكون قادرة على اقتراح إجراءات الرجوع، وهي¹:

أولاً: وجوب تقديم عقد حلول يوم رفع الدعوى

اتفاقية التنازل هي اتفاقية يوقعها المؤمن عليه من جهة وشركة التأمين من جهة أخرى تشرح قيمة الأضرار المدفوعة للمتلقي. وقد أصدرت المحكمة العليا عدة أحكام في هذا الصدد، منها حكم الغرفة التجارية والبحرية رقم 153-253، الصادر في 22 يوليو 1997، كما هو مذكور: «الحكم بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل كان مطابقاً لأحكام المادة 144 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 والمتضمن قانون التأمينات لأن الشركة المدعية المذكورة لم تقدم عقد الحلول الذي يسمح لها بأن تحل محل شركة سيدار- المرسل إليه».

أصدرت المحكمة العليا أحكاماً مختلفة تؤكد أن عقد الرجوع هو الأساس القانوني الذي يسمح لشركة التأمين باستبدال المؤمن عليه ومنحه الأهلية القانونية والفائدة: «وبما أن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى فيتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد حلول محرراً قبل رفع الدعوى وإلا يقضى برفضها شكلاً لعدم توفر الشروط المنصوص عليها في المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية». كما جاء ما يلي في القرار رقم 151326 المؤرخ

¹حسان بوعروج، المجلة القضائية، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص 1999، ص من 12 إلى 17.

في 06 ماي 1977 «حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيحا يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره، حيث أن تاريخ المذكور في عقد الحلول هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداء من ذلك التاريخ وأن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى وبما أن عقد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنه لا يسمح بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع».

إن دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري تفترض أن أضرارا قد لحقت المدعي وإذا عوضت شركة التأمين المؤمن له فلا يجوز لهذا الأخير أن يرفع دعوى بجانب المؤمن لأنه لم تكن له مصلحة في ذلك «لا يمكن بأي حال من الأحوال تجزئة الدعوى الرامية إلى تعويض الخسائر والسماح للمؤمن والمؤمن له أن يباشرا هذه الدعوى معا» قرار 23-09-1997 رقم 153499.

ثانيا: الشرط الثاني: مهلة ممارسة دعوى الرجوع

وفقا لأحكام المادة 743 من قانون الشحن، يجب الإبلاغ عن المطالبة بالتعويض عن الخسارة أو الخسارة اللاحقة للبضائع المنقولة إلى الناقل البحري في غضون عام واحد من تسليم البضائع. وفق أحكام المادة 744 من قانون الشحن، على سبيل المثال، إذا تم تسليم البضائع في 2 يناير 2010، فإن فترة الشكوى لمدة عام واحد المتاحة للمستلم تبدأ من هذا التاريخ وتنتهي في 1 يناير 2010، 4 أبريل 2011، وبشكل رسمي المطالبة بحق الرجوع التي صاغتها شركة التأمين مقبولة، حتى بعد انتهاء فترة السماح لمدة عام واحد، إذا تم تقديم فترة سماح مدتها ثلاثة أشهر في عام 1 من دفع المبلغ المطلوب، وفقاً لأحكام "المادة. 744 من قانون البحار.

وقد صدر قرار عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا تحت رقم 151318 بتاريخ 06 ماي 1997 قضى بنقض القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الذي رفض دعوى شركة التأمين الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا على أساس «أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 وأن عقد الحل مؤرخ في 05 جوان 1991 أي خارج مهلة ثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744» فأوضحت المحكمة العليا في قرارها المذكور أعلاه «أن الدعوى ترفع في مهلة سنة واحدة إبتداء من تاريخ تسليم البضاعة عملا بأحكام المادة 743 كما يمكن أن ترفع وفقا لأحكام المادة 744 وحتى بعد إنقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 وذلك في مهلة ثلاثة أشهر إبتداء من تاريخ تسديد الدين».

ركز النقاش في السوابق القضائية على الفرق بين طلب الحل بموجب القانون البحري وقانون التأمين البحري وإحالة المطالبات بموجب القانون المدني، وقد قيل أن هناك فرقاً بين الاثنين لأن مسؤولية شركة التأمين عن يقتصر السداد للغير على ما دفعه. في الواقع بالنسبة للمؤمن عليه، ولكن في التنازل عن الحق، يقوم بسداد جميع التعويضات بسبب خطأه دون الاستفادة من المبلغ المدفوع له، كما أن حق الرجوع إلى التأمين يعتمد على مبلغ التأمين، وفي حالة نقل الحقوق ليست مطلوبة دائماً التعويض، باستثناء تلك المادة تتطلب المادة 241 من القانون المدني الألماني موافقة المدين على إتمام التنازل وهذا يعادل الوفاء بديون طرف ثالث، لأن تنفيذ مزايا التأمين لا ينطوي على تنفيذ دين تجاه طرف ثالث، بل الوفاء بديون مستحقة على شركة التأمين المسؤولية الشخصية الناشئة عن عقد التأمين¹.

وتجدر الإشارة إلى أن مطالبة المؤمن عليه ضد آخر تقوم على مبدأ الرجوع، وتمارس بحكم القانون ولا تحتاج إلى ذكرها في الوثيقة. لا يمكن للمؤمن الجمع بين دعوى التعويض

¹ - علي بن غانم، نفس المرجع السابق، ص من 108 إلى 111.

المدني والدعوى للرجوع إليها لأن ذلك من شأنه أن يشكل ثراءً غير مشروع له، وبالتالي فهو ينبع من القرار رقم الصادر عن غرفة التجارة رقم 226364 بتاريخ 13 جوان 2000: «حيث يتبين فعلا من مراجعة القرار موضوع الطعن بالنقض الحالي أنه لم يبرر قضاءه فيما يخص الحكم بالإلزام المستأنف عليها كنان بأن تدفع للمستأنفة كآت مبلغ عشرين ألف دينار جزائري كتعويض مدني دون توشيح مكتفيا بالقول "أن التعويض المطلوب مبالغ فيه إذ ينبغي خفضه إلى الحد المعقول، أي مبلغ عشرين ألف دينار جزائري" هكذا ورد في القرار المنتقد مما يفيد أن قضاة الاستئناف لم يبينوا كيف توصلوا إلى النتيجة التي أسسوا عليها تقدير التعويض المدني المطلوب والذي قدره عشرين ألف دينار جزائري دون بيان الأساس الذي اعتمده في ذلك، مما يفيد أن الحكم بالتعويض المدني جاء غير مبرر ويتعين إلغاء القرار المنتقد جزئيا فيما يخص التعويض المدني»¹.

الفرع الثاني: دعوى الترك

يعتبر التنازل من أهم الأنظمة القانونية في التأمين البحري لأنه يمثل طريقة فريدة للمطالبة بالتعويض. يُعرّف قانون السوابق القضائية التنازل بأنه الحالة التي يمكن فيها للمؤمن عليه رفع دعوى ضد شركة التأمين بسبب الكوارث المحددة بموجب القانون أو بوليصة التأمين². يتم التأمين بدون خصم عندما يتنازل المؤمن عن حقه في الشيء المؤمن عليه وجميع حقوقه أو ما تبقى منها بموجب أو في بوليصة التأمين وكارثة كبرى وهذا إجراء تطوعي للمؤمن دون المؤمن كيف يكون ذلك ممكناً أيضاً في حالة حدوث ضرر.

¹ - نشرة القضاة - العدد 1/2003، مجلة قانونية تصدرها وزارة العدل، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2005، ص من 107 إلى 110.

² محمد بهجت الرهيب قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 309.

والمادة 114 من الأمر 95-07 بشأن قانون التأمين وضع قاعدة عامة للانسحاب، حيث نصت على ما يلي: "سيتم إصلاح الضرر أو التعدي في حدود الضرر الناجم، إلا في الحالات التي يكون فيها للمؤمن عليه الحق، وفقاً لأحكام المواد 115 و134 و143 من هذا المرسوم". بالإشارة إلى المواد السابقة 115 و134 و143 من القانون، تم توضيح أن هذه هي حالات التخلي في التأمين البحري للسفن والبضائع، على أن لا تعتبر مثل هذه الحالات جزءاً من القاعدة العامة، وهذا هو السبب في أنه من المشروع الموافقة على عكس ذلك في التوجيه، وهذا يتبع من المادة 96 من الأمر 95-07، والتي تشير إلى المواد التي لا يمكن انتهاك أحكامها¹.

أولاً: حالات الترك في التأمين على السفن

وتتمثل حالات الترك في التأمين على السفن حسب المادة 134 فيما يلي²:

1- إنقطاع الأخبار

تمثل هذه الحالة أقدم حالات التخلي، حيث يفترض أن السفينة قد دمرت إذا لم تصل رسالة خلال ثلاثة أشهر في الحالة العادية وستة أشهر في حالة انقطاع الاتصال بسبب حوادث الحرب، بحيث يمكن للمؤمن عليه المغادرة. السفينة المؤمن عليها والمطالبة بكامل مبلغ التأمين دون الحاجة إلى إثبات تدميرها. لا يلزم إرسال الرسائل من السفينة، ولكن يمكنك الاعتماد على الرسائل العادية للأشخاص الآخرين. في رأينا أن هذا الوضع أصبح من الصعب تطبيقه، خاصة مع التقدم التكنولوجي وتطور وسائل الاتصال، ولم تعد فترة ستة أشهر أو ستة أشهر متوافقة مع تطور العلم.

¹ علي بن غانم، نفس المرجع السابق، ص 80-84-85. وكذلك المادة 96 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

² - المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2- الخسارة الكلية والاختفاء أو التلف الكلي للسفينة:

خسارة السفينة هي خسارتها الكلية القاطعة والمثبتة، والتي تميز الاختفاء عن انقطاع الرسالة بناءً على افتراض الخسارة، ومثال الخسارة هو غرق السفينة بسبب عاصفة أو تصادم أو انفجار للآلات.

أما الإلتلاف الكلي فيشمل جنوح السفينة مع كسر جزء رئيسي يمنعها من متابعة السفر فنتحول إلى حطام.

ويكمن الفرق بين الاختفاء والإلتلاف الكلي من حيث أن السفينة تختفي تماماً في البحر في حالة الاختفاء دون أن يتخلف عنها أي حطام، عكس حالة الإلتلاف الكلي أين تتحول إلى حطام.

ويلاحظ أن الترك جائز حتى لو أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح، ذلك لأن حق الترك يثبت للمؤمن له بمجرد الغرق أو الجنوح¹.

3- عدم صلاحية السفينة للملاحة:

ويقصد بذلك عدم قدرة السفينة على متابعة السفر بسبب حالتها المادية، ويجب أن يكون عدم الصلاحية للملاحة ناشئاً عن خطر بحري يضمنه المؤمن حتى يجوز الترك. وقد تكون عدم الصلاحية مطلقة أو نسبية.

ويقصد بعدم الصلاحية المطلقة استحالة إصلاح السفينة وإعادتها إلى حالتها قبل الحادث. أما عدم الصلاحية النسبية فيقصد بها تجاوز قيمة إصلاح السفينة الضروري 3/4 القيمة المتفق عليها.

¹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، ص 224.

ثانياً: حالات الترك في التأمين على البضائع

أما حالات الترك في التأمين على البضائع فتتمثل حسب المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين فيما يلي¹:

1- بيع البضائع أثناء السفر:

تتطلب الأهلية للمغادرة أن يكون بيع الأصل مطلوباً، مثل الأضرار التي لحقت بالممتلكات، والتي تكون شركة التأمين مسؤولة عنها، وأن البيع يحدث أثناء الرحلة إلى مكان آخر غير نقطة الوصول.

2- هلاك ثلاثة أرباع البضاعة:

يمكن ترك البضائع في حالة حدوث ضرر مادي يصل إلى $\frac{4}{3}$ من القيمة المضمونة على الأقل؛ يحق للشخص المؤمن عليه تركها إذا كان بإمكانه إثبات ذلك وبالتالي تلتزم شركة التأمين بإصلاحها. لا يصل الضرر إلى القيمة المضمونة، يتم رفض التنازل وبالتالي تستمر تسوية المطالبة حيث يتم تعويض المؤمن له عن الضرر الذي لحق به والصعوبة في هذه الحالة هي كيفية حساب ثلاثة أرباع ولكن الحل الصحيح أخذ نسبة مئوية لحساب النسبة المئوية لقيمة البضائع السليمة والتالفة في نفس الوقت في ميناء التفريغ².

3- الفقدان الكلي للبضائع.

أ- إنعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر وإذا كان تأخير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر.

¹ محمد بهجت الرهيب قايد، المرجع السابق، ص 311.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، نفس المرجع السابق، ص 511.

ب- عدم قابلية السفينة للملاحة البحرية وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل أخرى خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر:

في هذه الحالة يجب على الريان أن يبذل قصارى جهده لتدمير البضاعة بسفينة أخرى ونعتبر أن المؤمن له الحق في طلب سفينة أخرى لنقل البضائع من أجل تعويض الضرر الذي يدعي أنه يقلل مما هو معقول أيضاً للمؤمن عليه، شريطة أن يتحمل المؤمن له التزاماً بمنع الضرر أو الحد منه، وفي هذه الحالة يتحمل المؤمن مخاطر البضائع حتى وصولها إلى الوجهة المقصودة، باستثناء جميع تكاليف التفريغ والتخزين والإرجاع والتكاليف الناتجة عن زيادة الرسوم. النقل الجديد وجميع تكاليف الإنقاذ المرتبطة بها.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يحق إلا لمالك الشيء المؤمن عليه أو من يمثله أو نقيبته، إذا كان له ممثل خاص، التنازل، كما لا يجوز التنازل الجزئي عن جميع الأشياء المؤمن عليها التي يكون مسؤولاً عنها. لذلك من غير المقبول أن يترك المؤمن له جزءاً من الممتلكات المؤمن عليها خلفه وفي نفس الوقت ينطبق التعويض عن الضرر البحري، على أساس أنه عندما يتم تجميع الممتلكات في وثائق التأمين، يجوز للمؤمن عليه تطبيق الإلغاء على مجموعة واحدة دون تقييد الآخرين¹.

وقد حددت المادة 115 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمين الآجال التي يستعمل فيها حق الترك وذلك بنصها: « . . . على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه»².

¹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، المرجع السابق، ص244.

² الأمر 95_07 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم.

ثالثا: الآثار القانونية للترك

ويترتب على الترك عدة آثار قانونية تتمثل فيما يلي:

1- إذا قام المؤمن له بالترك ثبت له الحق في الحصول على مبلغ التأمين بأكمله، وإذا لم يكن وقت الدفع محددًا في العقد يكون المؤمن ملزماً بدفع مبلغ التأمين بعد تبليغ الترك له بثلاثة أشهر، والحكمة من منحه هذه المهلة بالرغم من أنه لا يوجد حكم مماثل في حالة التسوية بطريق الخسارة، هي أن الترك يتم دائماً إثر حادث يقع فجأة، فمن التعسف إلزام المؤمن بالوفاء الفوري.

2- وإذا قام المؤمن بالوفاء بمبلغ التعويض إلى المؤمن له، فإن ملكية الشيء المؤمن عليه تنتقل إلى المؤمن، وهذا ما هو إلا نتيجة منطقية عن مبدأ التعويض بحيث لا يصح للمؤمن له أن يحصل على مبلغ التعويض ويحتفظ في نفس الوقت بالشيء المؤمن عليه وإلا شكل ذلك إثراء له بلا سبب، وفي هذه الحالة يكون إنتقال الملكية نهائياً لا يجوز الرجوع فيه، إذ أنه لا يجوز للمؤمن له الرجوع عن الترك بعد قبوله أو الحكم بصحته والمطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضا المؤمن، بحيث يجوز الرجوع في الترك إذا اتفق الطرفان على ذلك، أو إذا كان الترك قد شابه غلط في صفة جوهرية كما إذا إعتقد الطرفان أن السفينة المؤمن عليها قد غرقت في حين أنها غمرت مؤقتاً بالمياه، هذا ما لم يحكم بصحة الترك، إذ لا يجوز الطعن في الأحكام إلا وفقاً لإجراءات معينة، كما يجوز للمؤمن له الرجوع في الترك إذا تخلف المؤمن عن دفع مبلغ التعويض¹.

¹ - مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، المرجع السابق، ص من 248 إلى 250.

خلاصة الفصل:

من خلال ما تناولنا في هذا الفصل يتضح لنا أن عقد التأمين البحري يعتبر الدعامة الأساسية لممارسة النقل البحري، الا أنه ينقضي بأسباب عادية الانقضاء، والتي بدورها تتمثل في: انتهاء المدة القانونية للعقد ووقوع خطر المؤمن لأجله وعدم وقوعه وكذلك طرق غير عادية وهي فسخ وبطلان عقد التأمين البحري، وفي حالة التقادم وفي كل ذلك يتبين لنا جليا خصوصيات النظام القانوني لعقد التأمين البحري، كما أنها توجد مجموعة من الآليات لحل جميع الخلافات المتعلقة بعقد التأمين البحري، والتي تنقسم الى آليات قضائية وغير قضائية ، حيث تتمثل الآليات القضائية في دعوى الخسارة ودعوى الحلول ودعوى الترك، في حين تتمثل الآليات الغير قضائية في التسوية الودية للنزاع وكذلك تسوية النزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري عن طريق التحكيم.

خاتمة

بالنظر إلى أن عقد التأمين البحري من أكثر العقود تطوراً وأسرعها نظراً لارتباطه بالعمليات التجارية عن طريق البحر، خاصة مع توسع نطاق التبادلات بين الدول في إطار الأسواق العالمية، فقد حاولنا من خلال ما تقدم أن تحديده بعض ما له علاقة بمعالجة المفاهيم وتوضيحها بإيجاز، علاوة على الخصائص والأحكام الرئيسية لنظام الذي ينظمه ويميزه عن عقد التأمين، كاستثناء من القواعد العامة، خاصة لأنه يقوم على مبدئين: مبدأ التعويض ومبدأ حسن النية والاعتقاد.

النظام القانوني لعقد التأمين البحري له سمات تميزه عن عقود التأمين الأخرى وتجعله مستقلاً، حيث أنه يتضمن أنظمة متأصلة وهي: الشاخنين، وكلهم يساهمون في التضحية بالمال الذي ضحى به الربان لتجنب الخطر. ونظام الإعفاء الذي بموجبه يمكن للمؤمن عليه الاختيار بين المطالبة بالتعويض في حالة حدوث مخاطر معينة مضمونة في بوليصة التأمين، والمعروفة باسم المخاطر الكبرى.

بالنسبة للضرر الذي تسبب فيه أو اخترت أن يتم تسليم الأموال المؤمن عليها مقابل استلام كامل مبلغ التأمين من شركة التأمين. بالإضافة إلى قاعدة الحلول، التي يعتبر فيها حق المؤمن له في الحلول ضد الطرف الثالث المسؤول حقاً قانونياً للحلول ويعطي المؤمن عليه حقاً مباشراً ضد الطرف الثالث المسؤول، تنطبق هذه القاعدة دون استثناء على أي شخص من هو الطرف الثالث الذي تسبب في الضرر، وهنا يختلف التأمين. تأمين بحري وأرضي، بالنسبة للتأمين البحري، تم سن القواعد واللوائح الخاصة بقانون التقادم للمطالبات المستمدة منه، مما أدى إلى تقليص فترة التقادم المقدر إلى عامين، وتحديد بدء قانون التقادم وحصره في العلاقة بين المؤمن والمؤمن عليه. كل هذه الصفات كانت تتطلبها البيئة البحرية بمخاطرها المختلفة ووسائل الملاحة والظروف الجغرافية.

ومع ذلك، فإن ما يفشل المشرع الجزائري في القيام به فيما يتعلق بالمخاطر هو استبعاد المخاطر المفترضة، لأن ذلك من شأنه أن يلحق ضرراً كبيراً بالاقتصاد بالنظر إلى القدرة المحدودة لشركات التأمين الجزائرية، مما يجبرها على إعادة التأمين مع شركات أجنبية أخرى، وباستبعاد الخطر المفترض، حرم المشرع تاجراً جزائرياً من التعويض إذا كان الضرر ناتجاً عن خطر مفترض.

وبعض النظر عن مقدار ما بدا لنا أننا تطرقنا إلى أهم جوانب الموضوع، مهما رأينا أنه يمتد ويرفض أن يتم تغطيته بتحقيق واحد، حيث أن عقد التأمين البحري لا يزال ينطوي على مشاكل قانونية وهي القضية. لم يتعامل معها القانون. متفق عليه ولم يصدر بعد القانون كموضوع تعدد المخاطر ونأمل أن يحظى الموضوع باهتمام أكبر من القضاء لتوضيحه، لأنه حقاً مجال دراسة خصب.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب

1. إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الأحكام العامة طبقاً لقانون التأمين الجديد، ديوان المطبوعات الجامعية.
2. أحمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني. الجديد، الجزء 7 المجلد الثاني، عقود الغرر منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان.
3. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 2004.
4. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986.
5. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1983.
6. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 2005.
7. محمد بهجت الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية القاهرة، الطبعة الأولى 1992.

8. محمد سمير الشراوي: الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، مطبعة النشر، الدار

القومية، القاهرة، 1966.

9. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة

للاتزامات، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2008.

10. مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية،

2005.

11. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، الدار الجامعية، بيروت لبنان،

طبعة 1992.

12. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، 1980.

ثانيا: المقالات:

1. حسان بوعروج، المجلة القضائية، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد

خاص 1999.

ثالثا: المجلات والإجتهد القضائي:

1. الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية-عدد خاص- قسم الوثائق بالمحكمة

العليا، الجزائر، 1999.

2. حاوسين ابتسام، تأمين انقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الابداع، المجلد 9 ، العدد 01، 2019.
3. نشرة القضاة - العدد 1/2003 مجلة قانونية تصدرها وزارة العدل الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2005.

رابعاً: النصوص القانونية

- 1-الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني.
- 2-الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1326 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 المتضمن القانون المدني.
- 3-الأمر 80-07 المؤرخ في 28 شعبان 1400 الموافق ل 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات.
- 4-الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات.
- 5-وثيقة التأمين البحري على البضائع الصادرة في 17 ديسمبر 1981.
- 6-وثيقة التأمين على السفن الصادرة بتاريخ 20 مارس 1985.

خامسا: المراجع باللغة الفرنسية:

23. Lureau Pierre Encyclopédie DALLOZ commerciale, assurances maritimes, 1972,
24. Tassel Yves: assurances maritime, Juris classeur, fascicule N610, Paris, 1992.
25. Chauveau Paul jurisconsulte: assurances maritimes.
26. Ripert George, droit maritime, tome 3, N 2379, Rousseau, et CIE, Paris1953
27. Code Civil: Dalloz édition 101.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
-	شكر وتقدير
-	إهداء
أ	مقدمة:
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لعقد التأمين البحري	
06	المبحث الأول: مفهوم عقد التأمين البحري.
06	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري
06	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري
09	الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري
12	المطلب الثاني: انعقاد عقد التأمين البحري
12	الفرع الأول: الرضا في عقد التأمين البحري
19	الفرع الثاني: محل عقد التأمين البحري
27	الفرع الثالث: السبب في عقد التأمين البحري
32	المبحث الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عقد التأمين البحري
32	المطلب الأول: التزامات المؤمن له
32	الفرع الأول: الالتزام بدفع قسط التأمين:
34	الفرع الثاني: الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر:
37	المطلب الثاني: التزامات المؤمن
37	الفرع الأول: دفع تعويض التأمين:
37	الفرع الثاني: التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له
38	الفرع الثالث: تخفيض التأمين

الفصل الثاني:	
طرق انقضاء عقد التأمين البحري وآليات حل المنازعات المتعلقة به	
41	المبحث الأول: طرق انقضاء عقد التأمين البحري
41	المطلب الأول: الطرق العادية لانقضاء عقد التأمين البحري
41	الفرع الأول: انتهاء المدة القانونية للعقد
43	الفرع الثاني: وقوع الخطر المؤمن لأجله وعدم وقوعه
45	المطلب الثاني: الطرق غير العادية لانقضاء عقد التأمين البحري
45	الفرع الأول: فسخ وبطلان عقد التأمين البحري
49	الفرع الثاني: التقادم
52	المبحث الثاني: آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري
52	المطلب الأول: الآليات غير القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري
52	الفرع الأول: التسوية الودية للنزاع
54	الفرع الثاني: تسوية النزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري عن طريق التحكيم
55	المطلب الثاني: الآليات القضائية لحل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري
55	الفرع الأول: دعوى الخسارة ودعوى الحلول
61	الفرع الثاني: دعوى الترك
69	خاتمة
72	قائمة المصادر والمراجع
-	فهرس المحتويات
-	الملخص

الملخص:

يلعب التأمين البحري دوراً مهماً وأساسياً في مجال التجارة البحرية، حيث يقدم ضمانات لأصحاب السفن والبضائع المنقولة بحراً، وبالتالي فهم لا يخشون استثمار أموالهم في هذا المجال. يعتبر عقد التأمين البحري هو أول ما ظهر من أنواع التأمين الأخرى مثل التأمين على الأرض والتأمين الجوي، حيث يلجأ أصحاب السفن والبضائع المنقولة منذ عام إلى التأمين لأن الرحلة البحرية تتطوي على العديد من المخاطر. على الرغم من أهمية عقد التأمين البحري في مجال التجارة البحرية، إلا أننا

نلاحظ أننا لا نرى أي تأثير على التقنين البحري الجزائري، لكن قانون التشريع والتأمين المدني الجزائري هو الذي يحكم أحكامه.

Abstract:

Marine insurance plays an important and essential role in the field of maritime trade, as it provides guarantees to the owners of ships and goods transported by sea, and therefore they are not afraid to invest their money in this area. The marine insurance contract is the first to emerge from other types of insurance such as land insurance and air insurance, where the owners of ships and goods transported for a year resort to insurance because the cruise involves many risks. Despite the importance of the marine insurance contract in the field of maritime trade, we note that we do not see any impact on the Algerian maritime regulation, but it is the Algerian Legislation and Civil Insurance Law that governs its provisions.