



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
المركز الجامعي صالحى أحمد - النعامة
معهد الحقوق



قسم القانون الخاص

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر

تخصص قانون أعمال

عقد التأمين البحري

تحت إشراف الأستاذ:

د-مولاي بلقاسم

من إعداد الطالبتان:

• العيرج مريم

• مكي ايمان حليلة

لجنة المناقشة

| الصفة | الرتبة العلمية | إسم ولقب الأستاذ |
|--------------|----------------|------------------|
| رئيسا | أستاذ محاضر أ | د. مسعودي كريم |
| مشرفا ومقررا | أستاذ محاضر أ | د. مولاي بلقاسم |
| مناقشا | أستاذ مساعد ب | د. دربال زهير |

2024-2023

وَأَمَّا كَرِهُوا فِي الْبَحْرِ

فَلَمَّا دَعَوْا إِلَى آيَاتِهِ

فَلَمَّا نَجَّوْا إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضُوا

وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا



الاهداء

أهدي هذه المذكرة العلمية إلى أحبتي وأسرتي الكبيرة والصغيرة، وأخص بالذكر أبي وأمي الكريمان، زوجي العزيز وأولادي فلدة كبدي، الذين كانوا دائماً بجانبني بكل حب ودعم خلال رحلتي الأكاديمية. لقد كنتم رافداً أساسياً في تحقيقي لهذا الإنجاز، ولكم كل الشكر والامتنان على ثقتكم الدائمة بي وعلى تشجيعكم الذي لم ينقطع أبداً.

كما أهدي هذه المذكرة إلى أساتذتي الأعزاء، الذين بذلوا جهوداً كبيرة في إرشادي وتوجيهي خلال رحلتي الأكاديمية. كانت مساهماتكم القيمة ونصائحكم النيرة سبباً رئيسياً في نجاح هذا العمل البحثي.

وأخيراً، أهدي هذه المذكرة إلى كل من ساهم بأي شكل من الأشكال في إنجاح هذه الرحلة.

أهدي هذا الإنجاز لكم جميعاً، متمنياً أن يكون هذا العمل البحثي مساهمة متواضعة في مجال العلم، وأن يكون بمثابة تقدير لكم ولمحبتكم الدائمة

مريم العيرج





الاهداء

إلى من كلله الله بالهيبة والوقار، إلى من علمني العطاء بدون انتظار، إلى من أحمل اسمه بكل افتخار، ادعوا الله أن يرحمك ويتقبلك من الشهداء، والدي العزيز* بوزيان* رحمه الله.

ملاكي في الحياة، إلى معنى الحب وإلى معنى الحنان إلى أغلى الحبايب أمي الحبيبة.

إلى أغلى واعز إنسان في حياتي الذي أنار دربي بنصائحه، وكان سببا في مواصلة دراستي إلى من علمني الصبر والاجتهاد إلى الغالي زوجي سليمان وإلى أبنائي، وإلى الذين ترعرعت معهم وكانوا سندا لي في الحياة إخوتي، وأخواتي وأزوجهم وأولادهم.

كما لا أنسى صديقتي العزيزة مريم التي شاركتني هذا العمل وكانت نعم السند في إنجازه.

إلى كل الأساتذة الذين درسوني وأخص بالذكر الأستاذ الفاضل مولاي بلقاسم

مكي ايمن



التشكرات

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله، والصلاة والسلام على رسول الله، وعلى آله وصحبه ومن
والاه، أما بعد:

نودُّ أن نعبر عن فائق شكرنا وإمتناننا لكل من ساهم في إتمام هذا
الإنجاز، وعلى وجه الخصوص الأستاذ المشرف الدكتور مولاي بلقاسم
وأعضاء اللجنة العلمية المناقشة، وكل أساتذة المركز الجامعي صالحى أحمد
وذلك من خلال دعمهم المتواصل وتشجيعهم الدائم. فلقد كانت رحلة
التخرج تجربة مثمرة ومليئة بالتحديات والإنجازات، ولكن بفضل الله ثم
بجهود العديد من الأفراد والجهات الداعمة، وتمكنتا من تحقيق هذا
الهدف.

وختامًا، نتقدم بخالص الشكر والتقدير لكل من ساهم بأي شكل من
الأشكال في نجاح هذه الرحلة، سائلين من الله أن يجعلها في ميزان حسناتهم.

والله ولي التوفيق.

قائمة المختصرات:

- د.ط: دون طبعة
- د.س.ن: دون سنة النشر
- د.ب.ن: دون بلد النشر
- ق إم إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية
- ق م ج: قانون المدني الجزائري
- د.ج: دون جزء
- ص: الصفحة
- ج. ر: الجريدة الرسمية
- م: المادة
- ق ب ج: القانون البحري الجزائري
- ق ت ج: القانون التجاري الجزائري



مقدمة



مقدمة

بعدما أدرك الإنسان ما يحيط به من مخاطر أصبح يشعر بالحاجة الماسة إلى الأمان وخصوصا في معاملاته التجارية التي تحتم عليه اللجوء إلى نقل البضائع عبر السفن بين أمواج البحار العاتية التي تحمل في طياتها العديد من المخاطر، مما يدفعه للتأمين عليها خوفا من هذه المخاطر المحيطة بها والتي لا يمكنه التكهن بها، و سعيًا منه للتخفيف من أضرارها، ويقصد بالتأمين البحري ذلك التأمين الذي يغطي المخاطرة البحرية، الناشئة عن الملاحة البحرية، أو تلك الناشئة عن عملية النقل البحري وكذلك العمليات الأصلية أو التبعية المرتبطة بعمليات الشحن أو التفريغ كافة.¹ فبالرغم من التطور الكبير الذي شهدته وسائل المواصلات الدولية لازلت البحار أداة للإتصال والتجارة بين شعوب العالم المختلفة فالبحار مازالت تحمل على مياهاها أكثر من 90 % من حجم التجارة العالمية، سواء كان هذا عبر ناقلات البترول العملاقة، أو عبر سفن شحن البضائع الكبيرة.²

ومن الطبيعي أن تعترض هذه السفن بتوابعها سواء اللصيقة أو المنفصلة عنها لأخطار قد تكلف ملاكها خسائر مادية كبيرة لا طاقة لهم بها، لهذا يعتبر التأمين البحري أحد فروع التأمين بل وأحد أقدم أنواعه، فهو يرجع في نشأته لنظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة، كان يتولاه في صورته الأولى المؤمنون الأفراد وقد كان يعتبر نوعا من المقامرة بالنسبة لهم يقوم على فكرة نقل الخطر من على عاتق المستأمن (المؤمن له) إلى عاتق المؤمن فإذا ما تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة أما إذا لم يتحقق الخطر أصاب المؤمن مغنما كبيرا، غير أنه أصبح في الوقت الحاضر نظاما يقوم على التعاون والتضامن بين المؤمن لهم وتوزيع المخاطر فيما بينهم.³ وهو يصنف ضمن عقود التعويض وهذا من الناحية القانونية

¹. السيد أبو الفتوح حفناوي، الإثبات في عقد التأمين البحري، شركة الإسكندرية للطباعة والنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، سنة 1981، د.ج، ص 69.

². عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، الطبعة الأولى، د.س.ن، د.ج، ص 1.

³. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، د. ط، سنة 2014، د.ج، ص 2.

فالهدف منه هو وضع المؤمن له بعد وقوع الخطر في ذات المركز المالي الذي كان يحتله قبل وقوع الخطر مباشرة.¹

ويشمل التأمين البحري التأمين على السفينة وملحقاتها والتأمين على مسؤولية تجهزها سواء كان مالكا لها أو مستأجرها والتأمين على الشحن البحري لمالك البضائع المحمولة على ظهر السفينة. وتقوم شركات التأمين البحري بتقسيم هذه الأخطار التي تخضع لظروف مختلفة ومعالجتها بطريقة تقنية علمية حتى لا تستفيد مجموعة من الأفراد يطلق عليهم بالمؤمن لهم على حساب مجموعة أخرى.² والذين يكونون معرضين لأخطار معينة في حالة تحققها يحصلون على تعويض من الأقساط المتراكمة التي دفعوها.³

كما قد ظهر نوع جديد يقوم مقام شركات التأمين نتيجة أن شركات التأمين لا تغطي كافة جوانب المخاطر التي تعترض الرحلة البحرية، وهو نوادي الحماية والتي ينخرط فيها من لهم علاقة بالتجارة الدولية فهي في الوقت الحاضر تضم أعضاء من مختلف الدول فهي ذات طابع دولي باستثناء البعض منها التي تقتصر على الطابع الإقليمي.

والتأمين البحري هو عبارة عن عملية تقوم على ثلاثة عناصر تتمثل في الخطر والقسط والتعويض، ويستمد أهميته من وظائفه فهو الآلية الفعالة المؤكدة لتطوير الإقتصاد وهو ما دفع بالدول إلى الإهتمام به وتقنيته وتطوير مؤسساته فهو يوفر من جهة الضمان للمؤمنين ضد الخسائر المالية كما يوفر بالمقابل رؤوس الأموال لأصحاب شركات التأمين لإستثمارها في مشاريع مختلفة، والمشرع الجزائري بدوره أولى التأمين أهمية بالغة حيث سعى في كل مرة إلى خلق نظام قانوني مناسب لإقتصاد الجزائر ونشاطها التجاري، عبر عدة مراحل أبرزها مرحلة ما بعد الإستقلال (1965.1975) وهي مرحلة تأمين التأمين بموجب الأمر 129.66 المؤرخ في 27 ماي 1966 والذي بموجبه إحتكرت الدولة التأمين وأممت شركاته، ثم صدر القانون

¹. السيد أبو الفتوح حفاوي، المرجع السابق، ص 81.

². محمود سمير الشراقوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، د. ط، سنة 1966، د.ج، ص 60.

³. حمول طارق . بوشنافة أحمد، التوجهات الحديثة لإقتصاديات التأمين صيرفة التأمين la bancassurance، ديوان المطبوعات الجامعية، د ط، د.ب. ن، سنة 2018، د.ج، ص 10.

⁴. الأمر رقم 129.66 المؤرخ في 27 ماي 1966 المتضمن تأمين الشركة الجزائرية للتأمين، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 43 الصادرة بتاريخ 31 ماي 1966.

المدني الذي تضمن فصلا كاملا عن التأمين في المواد من 643 الى 619 الملغاة،¹ والتي إستمرت إلى غاية صدور القانون رقم 07.80 وهو أول قانون مستقل خاص بالتأمين، وفي سنة 1995 وضع المشرع حدا لإحتكار الدولة للتأمين بموجب الأمر 07.95 في نص المادة 278 منه،² وبذلك فتح المجال أمام الوطني والأجنبي لتأسيس شركات التأمين، وعدل هذا الأمر بالقانون رقم 04.06 الصادر بتاريخ 20 فيفري 2006 والذي عدلت بموجبه 64 مادة.³ وعلى الرغم من أن الأمر 07-95 قضى على إحتكار الدولة على قطاع التأمين بنص صريح في فحوى المادة 278 منه،⁴ إلا أن التأمين لازال تحت سيطرة مؤسسات تأمين جزائرية يعتبر ممارسة هذا النشاط حكرا عليها مثل الشركة الجزائرية للتأمين (SAA)، والشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين (CAAR)، والشركة المركزية لإعادة التأمين (CAR)، والشركة الجزائرية لتأمينات النقل (CAAT)،⁵ وباعتبار أن الحوادث تقع بحكم ظروف طارئة أو خاطئة فهي تتطوي دائما على جزء من الصدفة ولا يسعى إليها.⁶ وباعتبار أن النقل البحري يمثل عجلة الإقتصاد الوطني، أصبح التأمين البحري حقيقة واقعة تفرض نفسها فإنطاقا من هذه الإعتبارات للبحث حول مفهوم عقد التأمين البحري وخصائصه وكيفية إثباته وطبيعته القانونية ومآل المنازعات المرتبطة به ومن هي الجهة المختصة بالفصل في فيها خاصة حول إختلاف

¹ الأمر رقم 58.75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق ل 26 سبتمبر 1975، الجريدة الرسمية عدد 78 صادر في 24 رمضان عام 1935، المتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية العدد 78 المؤرخة في 1975.09.30، المعدل والمتمم.

² الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04.06 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006، ج ر عدد 15 مؤرخة في 12 مارس 2006، والقانون 06-24 المؤرخ في 26 ديسمبر 2006، وكذلك بالأمر رقم 02.08 المؤرخ في 24 يوليو سنة 2008.

³ القانون 04.06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل والمتمم بمقتضى القانون 02.05 الصادر في 06 فيفري 2005، جريدة رسمية عدد 11 صادرة في 09 فيفري 2005.

⁴ وفي هذا الخصوص تنص المادة 278 من الأمر 07-95 على أنه: "تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا الأمر،

لاسيما:...الأمر 66-127 المؤرخ في 27 مايو سنة 1966 والمتضمن إنشاء إحتكار الدولة لعمليات التأمين..."

⁵ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة، الجزائر، سنة 2010، د.ج، ص 9.

⁶ أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ في القانون البحري الجديد والقانون الفرنسي الخاص بحوادث البحر لسنة 1968 ومعاهدات بروكسل مع الإشارة الى المواد المقابلة في التشريعات البحرية العربية عمان، الكويت، الامارات، ليبيا، تونس، سوريا والأردن)، دار المعارف، الإسكندرية، د.ط، د.س.ن، د.ج، ص 3.

وجهات النظر حول تفسير شروط العقد فالتسوية الودية لم تعد الحل الأمثل لأنها تقوم على التنازل عن جزء من حقوقها لكسب ثقة المتعاملين معها مما يتنافى مع أهدافها التي ترمي إلى تجميع رؤوس الأموال بواسطة التغطيات التأمينية للمخاطر الكبرى والمحافظة مركزها المالي غالبا ما يصطدم مع تعويضات كبرى للأضرار.¹ مما يدفعنا إلى طرح الإشكالية الآتية: ما مدى نجاعة النصوص التنظيمية في إطار المستجدات والإصلاحات التي أتى بها المشرع الجزائري لتنظيم أحكام التأمين البحري، وما مدى تكيفها مع التطورات الحاصلة؟ وإنطلاقا من التساؤل المطروح وضعنا جملة من التساؤلات الفرعية والتي نسوغها كالآتي: ما مفهوم عقد التأمين البحري في ظل التنظيم القانوني للمشرع الجزائري له؟ وما هي الوسائل التي حولها المشرع الجزائري للعملاء وشركات التأمين لحل النزاعات القائمة أو المحتملة بينهم في ظل النصوص القانونية لعقد التأمين البحري؟ و تهدف الدراسة إلى إبراز مختلف القواعد والنصوص القانونية النازمة لكل جوانب التأمين البحري، وبصفة خاصة كيفية إبرام عقد التأمين البحري من الناحية القانونية والعملية، والتطرق إلى الإلتزامات المتقابلة المترتبة على الأطراف والتي بينها المشرع بدقة وحدد معالمها وتسليط الضوء على أقسام عقد التأمين البحري وأنواعه والآثار المترتبة على إبرامه، وكناحية عملية نهدف إلى التطرق للإختصاص القضائي في ظل التعديل الجديد، والنظر في مدى إمكانية اللجوء إلى الطرق البديلة لحل النزاعات المرتبطة بعقد التأمين البحري بصفة عامة والتحكيم بصفة خاصة.

كما تبرز أهمية هذه الدراسة من الناحية النظرية في ضرورة إلقاء المزيد من الضوء حول تنظيم المشرع الجزائري لعقد التأمين البحري والذي يحتاج إلى المزيد من التأطير والتنظيم في جوانب قانونية مختلفة له تتماشى مع التطور الذي وصل إليه النشاط البحري والوسائل المستعملة في هذا الميدان، ومنه إثراء النقاش القانوني في هذا المجال وبالتالي إثراء المكتبة القانونية الجزائرية باعتبار أن نسبة تطرق الباحثين الجزائريين لموضوع عقد التأمين البحري قليلة بالرغم من قدم هذا العقد وأهميته الكبيرة.

¹. حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين دراسة على ضوء التشريع الجزائري للتأمينات، دار الخلدونية، الجزائر، الطبعة الأولى، سنة 2012، د.ج، ص 124.

وتكمن الأهمية العملية لعقد التأمين البحري في تطوير عجلة الإقتصاد الوطني وإزدهار التجارة على المستوى الداخلي والدولي ومنح الطمأنينة لرجال الأعمال والتجار في استثمار أموالهم دون تردد أو خوف من المخاطر الناتجة عن الملاحة البحرية، والتشجيع على استمرار النشاط البحري للسفن وتدعيم نقل وتصدير وإستيراد البضائع بواسطة هذه السفن في البحر. وفي إطار دراستنا هذه واجهتنا صعوبات عديدة أهمها الموقع الجغرافي لولايتنا غير المطل على البحر، وصعوبة التنقل إلى الولايات الساحلية لإجراء خرجات ميدانية ومقابلات شخصية مع شركات التأمين البحرية، وحادثة موضوع الإختصاص القضائي في ظل إستحداث المحاكم المتخصصة والجدل القائم حولها وقلة المراجع المتعلقة بالمنازعات الناتجة عنه كجانب تطبيقي في حلها.

وللإجابة على إشكالية الدراسة إستخدمنا المنهج الوصفي التحليلي بحيث إعتدنا على وصف عقد التأمين البحري وتحديد المفاهيم المرتبطة به، وتحليل النصوص القانونية المنظمة له والواردة في الأمر 95-07، ثم تطرقنا إلى تحليل النصوص المتعلقة بالإختصاص القضائي وفقا للتعديل الجديد لقانون الإجراءات المدنية والإدارية 08-09¹، وكذلك النصوص القانونية المنظمة للوساطة القضائية كطريق بديل لحل النزاعات من نفس القانون وحاولنا الإلمام بالحقائق العلمية والقانونية ووصفها للوصول إلى إستنتاجات مرتبطة بعقد التأمين البحري من كل جوانبه.

وترجع دوافع إختيارنا لهذا الموضوع إلى دوافع ذاتية تكمن في الرغبة في البحث في موضوع التأمين البحري والتعرف على النظام القانوني لعقد التأمين البحري ومميزاته والمواضيع التي يشملها فهو أهم محور يرتكز عليه التأمين البحري، وأخرى موضوعية تكمن في محاولة مسايرة التطورات الحاصلة في مجال التجارة البحرية الداخلية والخارجية المرتبطة بالإقتصاد الوطني والتشريع الجزائري، لأن البحار كانت ولا زالت ذات أهمية كبرى على مر العصور فهي

¹ - للقانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير سنة 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والمدنية، ج. د رقم 21/2008، المعدل والتمم.

ملتقى الشعوب ومعبر للنقل، ويعتبر عقد التأمين البحري هو سبيل إستمرار وتطور التجارة البحرية في ظل كل المخاطر المحيطة بها.

والمشرع الجزائري بتعديلاته المستمرة في مجال التأمين بشتى جوانبه، أدرج التأمين البحري في صلب الحادثة من خلال كل ما مسه من تعديلات والتي بدورها جعلت من عقد التأمين البحري محل إهتمام الباحثين.

ولتحقيق الهدف من الدراسة وللإجابة على الإشكالية المطروحة قسمنا هذا البحث إلى فصلين، حددا كما يلي بيانه:

الفصل الأول موسوم بالإطار النظري لعقد التأمين البحري، حيث تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، تناولنا في المبحث الأول خصوصيات عقد التأمين البحري إبتداء من تعريفه وخصائصه الجوهرية وطبيعته القانونية، وطريقة تكوينه بالتطرق إلى أطرافه وأركانه وكيفية إثباته. أما المبحث الثاني فتناولنا فيه الأموال موضوع عقد التأمين البحري وتعرضنا لكل أقسامه من تأمين على الأشياء، وتأمين على السفينة وملحقاتها، وتأمين على البضائع، وتأمين على المسؤولية، كما تطرقنا إلى آثار عقد التأمين البحري وما يولده من إلتزامات لكل من ينصرف له هذا الأثر بصفة مباشرة أو غير مباشرة.

أما الفصل الثاني موسوم بالإطار الإجرائي لعقد التأمين البحري، حيث خصصنا المبحث الأول لإنقضاء عقد التأمين البحري بكل الطرق وفصلنا في ذلك بالرجوع إلى القواعد العامة، أما المبحث الثاني فتمحور حول آليات حل النزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري والإختصاص القضائي الجديد على ضوء تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية، كما تناولنا الآليات غير قضائية كطريق بديل لحل النزاعات الناشئة عن تنفيذه أو تفسيره، وختمنا هذه الدراسة بنتائج ثم التوصل إليها في الأخير.

وباعتبار أن أي دراسة لا تنطلق من العدم فقد إعتدنا في دراستنا على دراسات سابقة إستفدنا بدورها منها، إذ أنه قد تم معالجة موضوع عقد التأمين البحري من خلال بحوث قليلة نذكر منها على وجه الخصوص:

➤ إدريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون خاص فرع قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، سنة 2014-2015.

والتي هدفت للتطرق إلى موقف المشرع الجزائري ومقارنة أحكام وثائق التأمين البحري الجزائرية بالقوانين الأجنبية والعربية الأخرى، كما تطرقت للقواعد الأساسية لنظام التأمين البحري، مستعملة أسلوب التحليل والمقارنة، وقد أسفرت الدراسة إلى التأكيد على أن عقد التأمين البحري من عقود حسن النية، وأن المشرع نص على أن الأخطار تبقى مغطاة إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة، غير أن هذه القاعدة تقتصر على التأمين على البضائع المشحونة دون التأمين على السفن. على خلاف الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على هيكل السفينة التي نصت على أن الأخطار تبقى مغطاة في حالة التغيير الاضطراري للرحلة أو الطريق.

➤ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2017.

وقد هدفت هذه الدراسة إلى التعريف بعقد التأمين البحري بإعتبار أنه لم يحظى بالعناية الكافية بالرغم من المركز الكبير الذي يحتله بين العقود الأخرى، مستعملة المنهج الوصفي بحيث توصلت الدراسة إلى العديد من النتائج نذكر منها أن عقد التأمين البحري يبطل إذا ما إنعدم الخطر البحري أو زال، بحيث أنه لا يمكن أن تكتمل صورة التأمين البحري دون إبراز عنصر الخطر الذي هو عنصر جوهري وأساسي فيه.

➤ ختاوي إكرام التيجانية، عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، سنة 2021.

وقد هدفت هذه الدراسة إلى التعريف بعقد التأمين البحري وإبراز الذاتية المستقلة له، وتحديد الأخطار البحرية المضمونة في التشريع الجزائري بشكل مفصل، مستعملة المنهج التحليلي الوصفي، بحيث توصلت الدراسة إلى نتائج عديدة نذكر منها أن نظام التأمين البحري يقوم على التعاون بين المؤمن لهم وتوزيع الأضرار على المعرضين للمخاطر البحرية ولم يعد نوعا من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من المؤمن إلى المؤمن له، وأن المشرع الجزائري قد تجاهل الخطر الضني رغم أنه نظام أصيل بالتأمين البحري.

وتتشابه كل هذه الدراسات في معالجتها لموضوع عقد التأمين البحري في كل جوانبه، غير أن أوجه التباين تكمن في طريقة معالجة كل منهم للموضوع والنتائج المتوصل إليها في نهاية كل دراسة، وتتميز دراستنا عن هذه الأخيرة في أننا عالجت عقد التأمين البحري

بطريقتنا الخاصة وركزنا على الإختصاص القضائي لمنازعات عقد التأمين البحري القائمة أو المحتملة في ظل التعديل الجديد لقانون الإجراءات المدنية والإدارية.



الفصل الأول



بالرغم من التقدم الكبير الذي حققه العالم إلا أن شبح الأخطار الغير المتوقعة الحدوث لا يزال يراود الفرد والمنشآت، ولم يعد يزرع الطمأنينة في نفوس الأفراد إزاء ما تخفيه له الأقدار من أخطار وكوارث سوى تعاونهم مع بعضهم البعض لتوفير الحماية اللازمة لأنفسهم وممتلكاتهم في إطار تنظيمي محكم ومن سبل ذلك التأمين، ويعتبر التأمين البحري أهم التنظيمات القانونية بإعتباره أهم الركائز التي تقوم عليها التجارة الدولية وأهم عوامل إزدهارها، وهو أقدم أنواع التأمين وأشهرها لتفادي الأخطار البحرية أو التخفيف منها.

وأخطار البحر هي من دفعت بالتشريعات لإيجاد أنسب القواعد القانونية لمجابهة هذه الأخطار وتجنب الهلاك وهي التي أوجدت عقد التأمين البحري كأبرز وسيلة مستعملة على مدى العصور لما تحققه من مصالح وضمانات لكل من المستوردين والمصدرين وتحسين المصالح المتقابلة للتجار الذين إعتادوا على نقل البضائع عن طريق البحر منذ آلاف السنين وإلى يومنا هذا، وهو ما يدفع ملاك السفن والشاحنين إلى إبرام عقد التأمين البحري.

وهو يعتبر من أهم العقود التي يتم إبرامها في معاملات التجارة البحرية فأغلب المبادلات التجارية تتم عن طريق البحر نظرا لكبر حجم بعض البضائع وطبيعتها التي تستدعي نقلها بحرا، مما حدا بمشرعي القوانين إلى تنظيم قوانين خاصة بالتأمين البحري لتوفير الحماية القانونية للسفن وما تحمله من بضائع، وقد حدد المشرع الجزائري إطارا تشريعيًا خاصا بالتأمين البحري غير أن المشرع لم يتطرق للتأمين البحري في التقنين البحري بالرغم من إرتباطه به، مما يوجب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني باعتباره الشريعة العامة، واللجوء أيضا إلى قانون التأمينات الجزائري الذي أورد فيه المشرع أحكام خاصة مرتبطة بعقد التأمين البحري من حيث إبرامه وآثاره.

ومن هذا المنطلق قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين، تطرقنا في مضمون (المبحث الأول) إلى مفهوم عقد التأمين البحري وتبيان خصائصه وتحديد طبيعته القانونية، أما (المبحث الثاني) فتطرقنا فيه إلى تكوين عقد التأمين البحري من حيث أطراف هذا العقد وأركانه وكيفية إثباته.

المبحث الأول: خصوصيات عقد التأمين البحري

أدى تزايد الأخطار التي يتعرض لها الإنسان إلى ظهور التأمين كوسيلة لمواجهة المخاطر فهو ضرورة للتخفيف من الحوادث البحرية، ويعتبر القرض البحري النواة الأولى للتأمين والذي وجد مع نهاية القرن الثاني عشر الميلادي، بحيث أنه كان يقوم أحد أفراد التجار بإقراض صاحب سفينة ما يريد الإبحار بها بما يقابل قيمتها وشحناتها مقابل فوائد جد مرتفعة، فإذا وصلت سالمة إلى الميناء المقصود، رد صاحب السفينة القرض مع الفوائد المتفق عليها إلى التاجر، أما إذا هلكت ضاع القرض على التاجر، وأصيب بخسارة عظيمة.¹

المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري

أدت الحاجة الماسة للأفراد عامة والتجار خاصة للتأمين على بعض المخاطر التي تتعرض لها السفينة والأشياء والبضائع المنقولة عن طريق البحر إلى إعتبار عقد التأمين البحري من أكبر الوسائل التي تتماشى مع العصر الحالي وعلى الرغم من قدمه إلا أنه يحظى بأهمية بالغة في التعاملات التجارية الدولية، فهو الوسيلة الفعالة في الوقت الحاضر لضمان مخاطر النقل البحري، ولهذا السبب أولاه المشرع الجزائري أهمية خاصة كما أحاطه فقهاء القانون بتعريفات عديدة.

الفرع الأول: تعريف التأمين بوجه عام عقد التأمين البحري بوجه خاص

بإعتبار التأمين الوسيلة الأسرع لمواجهة أخطار الكوارث والحوادث الغير متوقعة، أعطى المشرع الجزائري أهمية خاصة لعقد التأمين البحري كما برزت له عدة تعريفات من قبل الفقهاء، فهو نظام خاص له عدة خصائص ذاتية ينفرد بها عن غيره من العقود.² وقد أحيط التأمين بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة بالعديد من التعريفات المختلفة وهو ما سوف نتناوله فيما يلي:

¹. سليمان بن براهيم بن ثنيان، التأمين وأحكامه، الطبعة الأولى، دار العواصم المتحدة، بيروت، سنة 1993، د ج، ص 43.

². زوليخة زراري، النظام القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي ولاية أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2018/2019، ص 5.

أولاً: المدلول اللغوي والإصطلاحي

1. التأمين لغة: مأخوذ من الأمانة وهي ضد الخيانة وهي التي يأتين الناس بعضهم بعضاً فيها.¹ أمنه فلانا على الشيء: أي جعله أميناً عليه، وإستأمن إليه إستجاره وطلب حمايته، وأمن على الشيء: دفع مالا منجماً لينال هو أو ورثته قدراً من المال متفقاً عليه، أو تعويضاً عما فقده.²

2. عقد التأمين اصطلاحاً: "هو تبادل تغطية إحتياجات مالية عارضة مقدرة، تهدد عدداً من الإقتصاديات المتماثلة".³

وهو: "تعاون مجموعة من الأشخاص يتعرضون لنوع من المخاطر على تعويض الخسارة التي قد تصيب أحدهم، عن طريق إكتتابهم بمبالغ مادية، ليؤدي منها التعويض".⁴ كما يعرف أيضاً: "بأنه الإتفاق الذي تتحمل بموجبه شركة التأمين (المؤمن) مسؤولية تغطية الأخطار المتفق عليها في عقد التأمين، مقابل دفعات يسددها المتعاقدون (المؤمن لهم) إلى هذه الشركات وتتمثل في أقساط التأمين التي تستثمرها شركات التأمين بأعمال تجارية لتتميتها من جهة وإمكانية الإيفاء بالإلتزامات إتجاه المتضررين من جهة ثانية".⁵

ثانياً: المدلول الفقهي لعقد التأمين البحري

وحتى نتعرف على عقد التأمين البحري بشكل جلي وواضح تطرقنا إلى بعض التعاريف الفقهية التي وضعت له، بحيث سعى العديد من الفقهاء وشراح القانون لوضع تعريف لعقد التأمين البحري ونتج عن ذلك عدة تعريفات نذكر منها:

عرفه الفقيه "جورج ريبير GEORGE Ripert" على أنه: "العقد الذي يقبل بمقتضاه شخص يسمى المؤمن أن يقوم بتعويض آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه بمناسبة رسالة بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء نظير قسط وفي حدود مبلغ معين على

¹- نزيه حماد، معجم المصطلحات الاقتصادية في لغة الفقهاء، الطبعة الأولى، المعهد العالمي للفكر الإنساني، الولايات المتحدة الأمريكية، سنة 1993، د.ج، ص 80.

². مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط، الطبعة الرابعة، مكتبة الشروق الدولية، د.ب.ن، سنة 2005، ص 28.

³. سليمان بن براهيم بن ثنيان، المرجع السابق، ص 38.

⁴. جابر خليفة سالم العازمي، التأمين التجاري في الفقه الإسلامي دراسة فقهية مقارنة، مجلة الدراسات العربية، كلية دار العلوم جامعة المينا، المجلد رقم 40، العدد 01، سنة 2019، ص 3.

⁵. حمول طارق، بوشنافة أحمد، المرجع السابق، ص 8.

ألا يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة.¹ ومن خلال هذا التعريف يبرز لنا جليا أنه ألم بجميع عناصر عقد التأمين البحري إلا أنه أغفل عنصر الخطر.

أما الفقيه "شوفو CHOUFFOT" 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 البحرية."²

وعرفه "الفقيه بونكاز BONAKAZ" على أنه: "عقد بموجبه يتعهد شخص (المؤمن) في مواجهة آخر (المستأمن) مقابل مبلغ معين يسمى (القسط) بأن يعوض الأضرار التي تصيب ذمة المستأمن نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية، فهو ضمان الأخطار البحرية التي تعتبر بحق الطابع المميز للتأمين البحري."³

أما الفقيه "فيليبس PHILIPS" فقد خصه بتعريف يجمع بين صفتي الاختصار والشمول بأنه: (عقد مقابل قسط متفق عليه، يدفعه شخص له مصلحة في سفينة أو أجرة أو بضاعة تخضع لأخطار بحرية، يتعهد آخر بتعويضه عن بعض أو هذه الأخطار في أثناء مدة أو رحلة معينة).⁴

ومن خلال هذه التعاريف نلاحظ أن كل من الفقيه "شوفو CHOUFFOT" والفقيه "بونكاز BONAKAZ" وكذلك الفقيه "فيليبس PHILIPS" جعلوا من الخطر البحري أساس التأمين البحري.

ثالثا: المدلول القانوني (تعريف عقد التأمين البحري في القانون الجزائري)

بعد التطرق للتعاريف الفقهية حاولنا البحث حول فيما إذا كان المشرع الجزائري قد عرف عقد التأمين البحري في القوانين ذات الصلة، وما إذا كان قد خرج عن الإطار العام الذي استقرت عليه التعريفات الفقهية أم لا؟ وهو ما سنجيب عنه تباعا.

¹ أعراب كميلا، عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد السادس، سنة 2017، ص 267.

² لشهب بدر الدين، التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، سنة 2018-2019، ص 267.

³ محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 2.

⁴ المرجع نفسه، ص 7.

أبقت الجزائر بعد الإستقلال على نهج مستعمرها وعملت بقوانينه السائدة بإستثناء ما يتنافى مع سيادتها، غير أنه وبعدما أوقف العمل بالقانون الفرنسي بتاريخ 05 جويلية 1975 صار هناك فراغ تشريعي وهذا لكون أن التقنين البحري الذي صدر في أكتوبر 1976 لم يتناول أي أحكام تتعلق بالتأمينات، وبقي الخلل يشوب هذا القانون رغم مرور فترة خمس سنوات ونصف من الفراغ التشريعي لأن المشرع لم ينص على العمل بالأثر الرجعي لتغطية هذه الفترة، ولحسن الحظ أن جل الأحكام المعمول بها في التأمين البحري دولية، وهي أحكام تفسيرية مما يعطي الحرية للمتعاقدين في إختيار القوانين الواجبة التطبيق، وفي 25/01/1995 صدر الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات،¹ ووفقا للمادة 92 منه فقد عرفه المشرع كما يلي: (تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري)، وما يلاحظ عند دراسة هذا النص أن:

. النص العربي لم يوافق في ترجمة كلمة "objet" باللغة العربية وهي "محل ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري"، لهذا فإن الرجوع إلى النص الفرنسي لإكتشاف روح النص ضروري، وهذا لوجود خطأ لغوي لا يعبر عن إرادة المشرع.²

حيث جاء في نص المادة 92 من الأمر 95-07 باللغة الفرنسية ما يلي:

« Les dispositions du présent titre s'appliquent à tous contrat d'assurance qui a pour objet garantir les risques relatifs à une opération maritime »

مما يتضح من خلاله وجود تباين بين الصياغتين، حيث أن المقصود بهذا النص القانوني القول بأن أحكام التأمينات البحرية تطبق على أي عقد محله ضمان الأخطار التي يغطيها العقد المبرم وعليه تكون الصياغة كالاتي: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد محله ضمان....." بدلا من عبارة "..... يهدف الى ضمان.....".³

¹. الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 المتضمن قانون التأمينات، ج ر عدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995، والذي تم بالقانون رقم 04.06 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006، ج ر عدد 15 مؤرخة في 12 مارس 2006، والقانون 06-24 المؤرخ في 26 ديسمبر 2006، وكذلك بالأمر رقم 02.08 المؤرخ في 24 يوليو سنة 2008، ج ر، مع ملاحظة أن القسم الأول الخاص بالتأمينات البحرية من م 92-162 لم يمسه تعديل.

². علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر سنة 2000، د ج، ص 48-49.

³. ادريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون خاص فرع قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، سنة 2014.2015، ص 396.

كما يلاحظ أن المشرع في النص العربي أضاف كلمة "نقل بحري" التي لا تتطابق مع المصطلح المدرج في النص الفرنسي والذي هو "Opérations Maritime" أي العمليات البحرية، إلا أن المشرع الجزائري وعلى الرغم من النقص الوارد في النص باللغة العربية قد أخذ بمعيار "العملية البحرية"،¹ ويتضح ذلك من خلال نص المادة 124 من الأمر 07.95 التي أجازت تأمين السفينة أثناء بنائها وفي حالة رسوها في الميناء لا يدخل في إطار عملية النقل البحري إلا أن المشرع أدخلها في التأمين البحري.²

ويستنتج مما سبق أن المسائل الجوهرية في عقد التأمين البحري تخضع للتنظيم التشريعي فيما تخضع المسائل الثانوية لإتفاق الأطراف وإرادتهم.

من خلال التعريف المدرج في القانون الجزائري يظهر جليا أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري بالإضافة إلى أنه لم يحدد الخطر محل التأمين البحري وإنما جعله شاملا لكل الأخطار البحرية، وهذا ما تأكده المادة 124 من الأمر 07.95 عند نصها على التأمين على السفينة أثناء سفرها تركيبها، أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف خلال الأجال المحددة بالعقد.³

كما يستشف أيضا من نص المادة 92 من الأمر 07.95 أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري، ولم يحدد الخطر محل التأمين البحري، بل جعله شاملا لكل الأخطار المتعلقة بعملية النقل البحري.⁴

حيث أكد المشرع الجزائري في الفقرة الأولى من المادة 92 من قانون التأمينات السالفة الذكر على تطبيق أحكام التأمينات البحرية على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري.⁵

¹. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 48-49.

². وفي هذا الخصوص تنص المادة 124 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات على أنه: "فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الأجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور".

³. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2005، د ج، ص 15.

⁴. شيرود محمد، عقد التأمين البحري على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق

والعلوم السياسية، جامعة ألكلي محند أولحاج، سنة 2018، ص 11-12.

⁵. ادريسي أمينة، المرجع السابق، ص 396.

كما أورد المشرع الجزائري في نص المادة 619 من القانون المدني الجزائري¹ تعريف عام والذي جاء فيه على أن: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"، وهو عين ما أشار إليه في المادة الثانية من الأمر 95-07، و على ضوء هذه التعريفات يمكننا القول بأن "عقد التأمين البحري هو عقد يبرم بإتفاق طرفين هما 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".²

ومما يجب الإشارة إليه أن المشرع البحري لم يعرف عقد التأمين في الأمر 80/76 المعدل والمتمم.³ بالرغم من إرتباط كل جزء من العملية البحرية بالتأمين إذ أن له أهمية كبيرة بمواضيع القانون البحري.⁴

كما يعقب على تعريف المشرع الجزائري في المادة 619 السالفة الذكر بأن إتجه إلى التركيز فقط على الجانب القانوني المتمثل في الرابطة القانونية بين المؤمن والمؤمن له، ومن ناحية أخرى أغفل الجانب الأهم من التأمين بأنه نظام فني بحيث أن الجانب القانوني لعقد التأمين ليس سوى مظهر خارجي لعملية فنية يقوم عليها التأمين.⁵

إذ أن الأخطار التي يعنى بها التأمين متعددة ولا يمكن للمؤمن إحصائها وحساب احتمالية وقوعها، ومنه تحديدها، فهناك أنواعا من السفن والبضائع تتعرض لظروف مختلفة وفي أوقات مختلفة من السنة وتخضع لطرق مختلفة للشحن والتفريغ، مما يستدعي تحديد قيمة هذه الأنواع المختلفة وتقسيمها إلى فئات. حيث أن أخطار البحر لا تأمن جلها بل يقتصر التأمين البحري

¹ قانون رقم 07-05 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 الموافق ل 13 مايو سنة 2007، المعدل والمتمم للأمر رقم

75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني.

² وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، سنة 2013-2014، ص 9.

³ الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29 السنة الرابعة عشر. المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010.

⁴ شيرود محمد المرجع السابق، ص 13.

⁵ معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الرابعة، سنة 2016،

د ج، ص 32.

على بعض منها، ولهذا تتوقف قابلية التأمين على الخطر إذا ما كان ممكن إدراجه ضمن فئة معينة من فئات الخطر المحددة في عقد التأمين.¹ أي أن المؤمن يأخذ على عاتقه جانب من المخاطر التي يخشاها المؤمن له على نطاق واسع، وليس لعملية واحدة بذاتها، فالعمليات متعددة وقد يتعرض بعضها للخسارة في الوقت الذي يتحقق ربحاً أو فائضاً في البعض الآخر. والتأمين كمفهوم فني يتضمن ثلاث جوانب هي: تنظيم التعاون بين المستأمنين. الجمع بين أخطار قابلة للتأمين. إجراء المقاصة بين الأخطار.²

كما نلاحظ من التعريف القانوني السابق أن للتأمين البحري فرعان، فرع أول يتمثل في التأمين على الأشياء وهو يتعلق بالتأمين على السفينة والبضائع، والفرع الثاني يتعلق بالتأمين من المخاطرة البحرية. وفي هذا الخصوص نص المشرع الجزائري على التأمين على السفينة تحت عنوان التأمين على هيكل السفينة، إذ جاء في نص م 122 من قانون التأمينات أنه يمكن التأمين على السفن سواء لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية أو لزمّن معين.³ كما نص أيضاً على التأمين على البضائع تحت عنوان التأمين على البضائع المشحونة، وهذا في الفقرة الأولى من نص م 137 من نفس القانون.⁴ والمخاطر البحرية هي الأخطار التي يدفع لأجلها المؤمن له أقساط لتفادي أضرارها أو للحد من آثارها.

والجدير بالذكر أنه قد يأخذ عقد التأمين البحري طبيعة العقد الدولي وهذا عندما يتضمن عنصر أجنبي كجنسية الأطراف أو مكان إنتقال القيم أو تضمنه لشرط التحكيم أو القانون الواجب التطبيق.⁵

¹. مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2017-2018، ص 20-21.

². حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 11-12.

³. وفي هذا الخصوص تنص م 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "يمكن التأمين على السفن:

- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية،

- لزمّن معين".

⁴. وفي هذا الخصوص تنص الفقرة الأولى من م 137 من الأمر 95-07 بأنه: "يسري التأمين على البضائع بدون إنقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين".

⁵. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2010،

د ج، ص 158.

وخلاصة القول إن تعريف المشرع الجزائري لعقد التأمين البحري مطابق على وجه التقريب لما أخذ به الفقه بالرغم من عدم خلوه من بعض النقائص والأخطاء التي تشوبه كإغفاله للجانب الفني للعقد، وعدم دقة الترجمة مما يؤدي إلى صعوبة في فهم إرادة المشرع الجزائري.

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري

ومما سبق لا شك أن لعقد التأمين البحري خصائص يتميز بها عن سائر العقود، فهو يتناسق مع غيره من العقود الأخرى في بعض من الخصائص غير أنه يتمتع بخصائص أخرى ذاتية تميزه ويفرد بها، إذ أنه من العقود الرضائية والملزمة لجانبين بالإضافة إلى أنه عقد إحتمالي وعقد معاوضة، كما أنه من عقود حسن النية ومن عقود الإذعان، وزيادة على ذلك فهو عقد من العقود التجارية.

أولاً: الخصائص العامة لعقد التأمين البحري

يتحد عقد التأمين البحري مع غيره من العقود في خصائص مشتركة هي:

1. عقد التأمين البحري عقد رضائي:

ينعقد العقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه كقاعدة عامة، وعقد التأمين البحري يعتبر أيضاً من العقود الرضائية إستناداً إلى مبدأ تراضي الطرفين وتوافق الإرادتين، وهو لا ينعقد إلا بالكتابة هذا إذا إتفق الطرفان على جعله عقداً شكلياً ووجوب العقد مكتوباً نظراً لأهمية التوقيع لإتمام وثيقة التأمين وبالتالي تعتبر الكتابة شرطاً للإثبات ومن أجل تنبيه الطرفين للإلتزامات التي توضع على عاتقهما إعتبر عقد التأمين البحري عقداً شكلياً لا ينعقد إلا بتحرير وثيقة التأمين ونصت المادة 97 الامر 0795 على ما يلي:

يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إلزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية "، وهنا تكون الإجابة عن الإشكالية التي تثار حول كيفية تصنيف الكتابة فهل هي ركن للإنعقاد أم ركن للإثبات؟ وبالتالي تكون الإجابة كالتالي هي ركن للإثبات وهذه الفكرة أيدها المشرع الجزائري في المادة 97 من الأمر 0795 السابقة الذكر¹.

¹. زوليخة زراري، المرجع السابق، ص 8.

أي أن عقد التأمين البحري يصنف ضمن العقود الرضائية وهولا يثبت إلا كتابة، وتصدر بذلك وثيقة التأمين البحري التي تتضمن كافة البيانات الجوهرية¹، وتعتبر وثيقة التأمين حجة على طرفيها بما تتضمنه من شروط وبيانات ولا يجوز إثبات عكس ما هو ثابت إلا كتابة. فالعقد يتم بمجرد تطابق الإرادتين على إحداث الالتزام، ورغم الشروط الشكلية التي يتطلبها هذا العقد فهي للإثبات وليس للإنعقاد.²

2. عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانبين:

إذ يرتب العقد التزامات متقابلة في ذمة كل من المؤمن والمؤمن له، وهذا ما نصت عليه المادة 02 من قانون التأمين الجزائري التي تحيلنا الى المادة 619 من القانون المدني الجزائري، إذ يفهم من هذه المادة أن كلا الطرفين يتحملان التزامات وواجبات، وقد نصت على الالتزامات التي يتحملها كل طرف في عقد التأمين البحري المواد 120.108 من القانون البحري الجزائري، إذ 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 المضمون.³

إذ تتجلى الصفة التبادلية في الإلتزامات المتقابلة التي تقع على عاتق كل من المؤمن والمؤمن له، حيث يلتزم المؤمن له بدفع أقساط التأمين حسب ما يفرضه عليه طبيعة العقد، في حين يلتزم المؤمن بتغطية الحادث الذي قد يقع وقد لا يقع، لأنه خطر احتمالي، غير أن هناك من ينتقد هذه الخاصية بحجة أن المؤمن لا يدفع في جميع المجالات مبلغ التعويض إلى المؤمن له، إلا في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، إلا أن الدكتور جديدي معراج يرى أن هذا لا ينفي على العقد صفته الإلزامية للجانبين حيث أن التزام المؤمن يكمن في تعهده بتغطيته للمخاطر طيلة مدة العقد، مدعما رأيه بما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 55 من

¹. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 52.

² المرجع نفسه، ص 21.

³. لشهب بدر الدين، المرجع السابق، ص 28-29.

القانون المدني والتي جاء فيها: " يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الإلتزام بعضهما بعضا." ¹ كما يستشف هذا من مواد قانون التأمين الجديد المادة 12 وما يليها. ²

3. عقد التأمين البحري عقد مستمر:

بحيث يعتبر عقد التأمين البحري من العقود المستمرة، فهو من العقود التي تنفذ خلال المدة المتفق عليها بين المتعاقدان، ومن ثم فإن عنصر الزمن يعتبر عنصرا جوهريا فيه، فخاصية الإستمرارية لعقود التأمين بصفة عامة ولعقد التأمين البحري بصفة خاصة، ويظهر ذلك في إلتزامات كلا طرفيه، إذ أن المؤمن له يلتزم بدفع الأقساط في فترات منتظمة خلال مدة العقد ويقابل ذلك إلتزام المؤمن بضمان الخطر المؤمن منه طيلة فترة التأمين، وحتى في الحالة التي يتم فيها التأمين مقابل قسط واحد يدفعه المؤمن دفعة واحدة فإنه يلتزم بالإمتناع بطبيعته إلتزام مستمر، كما أن استمرارية إلتزامات أحد المتعاقدين (المؤمن) تكفي للوصول إلى هذه النتيجة.

فإذا تخلف أحد الطرفين عن تنفيذ إلتزامه فإن العقد يفسخ بدون أثر رجعي، ويترتب على عدم الإعتداد بالأثر الرجعي للفسخ، إستحالة قيام أحد الطرفين بتنفيذ إلتزامه، يترتب عليه سقوط الإلتزام بالمقابل. ³

4. عقد التأمين البحري عقد معاوضة:

فهو يتميز بصفة التعويض، إذ يدفع المؤمن له قسط التأمين مقابل تعويضه على الخطر في حال وقوعه حيث يقدم المؤمن نوعا من الأمان للمؤمن له إذا لم يتحقق الخطر ويقدم له المبلغ المتفق عليه لجبر الضرر إذا تحقق الخطر، فالعقد ليس كعقد المقامرة أو الرهان. ⁴ فكل طرف في العقد يأخذ مقابل لما يعطي، بحيث أن إلتزامات الطرفين تؤكد هذه الصفة، فالمؤمن يلتزم بدفع الخطر مقابل الأقساط المدفوعة من قبل المؤمن له، والمؤمن له يقوم بدفع الأقساط مقابل درء الخطر الذي يلتزم به المؤمن. ⁵

¹. نص المادة 55 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني.

². جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 36.

³. ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص 16.

⁴. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 156.

⁵. حميدة جميلة، المرجع السابق ص 21.

وفي حالة ما إذا فاقت قيمة الشيء المؤمن عليه بسبب خداع أو غش من طرف المؤمن له يمكن للمؤمن طلب إبطال العقد ويستحق التعويض أيضا، أما في حالة إنتفاء الغش يبقى العقد صحيحا وقائما حسب الإتفاق.¹

وزيادة على هذه الخصائص السالفة الذكر يمتاز عقد التأمين البحري بمميزات ينفرد بها عن سواه.

ثانيا: الخصائص الذاتية

يتسم عقد التأمين البحري بخصوصية معينة تحدده وتميزه عن غيره من العقود المدنية الأخرى وهي بمثابة الخصائص الأساسية التي ينفرد بها عن غيره.

1. عقد التأمين البحري عقد إحتمالي:

فإن كلا المتعاقدين يجهلان وقت إبرام العقد مقدار ما يأخذ ومقدار ما سيتحملة من آثار العقد، والمشرع الجزائري اعتبر عقود التأمين بشكل عام من صنف العقود الاحتمالية ورتبها ضمن عقود الغرر القائمة على عنصر الإحتمال.² لأن كل طرف من أطراف العقد لا يستطيع تحديد وقت إبرام العقد القدر الذي كسبه والقدر الذي خسره لأن ذلك يتحدد في المستقبل تبعا لحدوث أمر غير محقق.³

2. عقد التأمين البحري من عقود الإذعان:

إن وصف الإذعان يلحق العقود التي لا يتوفر فيها التوازن الإقتصادي بين مراكزه القانونية،⁴ وعقد التأمين البحري من قبيل العقود التعسفية بحيث أن هناك طرف قوي وهو من يضع الشروط وما يكون على المؤمن إلا الرضوخ والخضوع لهذه الشروط أو رفضها. وتكون شركات التأمين الطرف الأقوى بمركزها القانوني والإقتصادي بفرض شروط مطبوعة على المؤمن له في وثيقة التأمين المطبوعة ولا يملك المؤمن له إلا قبولها بدون أدنى مناقشة لما جاء بها إلا إذا كان المؤمن له هيئة كبيرة تناقش شروط العقد مع المؤمن، كما لو كان العقد يتم بين شركة تأمين وشركة بترول مع أن هذا الأمر نادر الحدوث.

¹. زوليخة زراري، المرجع السابق، ص10.

². معراج جديدي، محاضرات في عقد التأمين البحري، المرجع السابق، ص 38.

³. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني عقود الغرر (عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين)، دار احياء التراث العربي، بيروت، د ط، المجلد الثاني، سنة 1924، ص988.

⁴. السيد أبو الفتوح حقاوي، المرجع السابق، ص90.

ومعنى الإذعان أن المؤمن له لا يستطيع تعديل أو تغيير صيغة الشروط في وثيقة التأمين وإنما تفرض عليه ولا يقبل مناقشتها أو مفاوضتها، حيث أن شركات التأمين لا تقبل أي تعديل في الشروط العمومية المطبوعة وهذا لأن هذه الشروط وضعت بعد أن استقرت في شأنها أحكام القضاء ومحصلتها خبرة فنية وعملية طويلة إلى أن وصلت إلى الحال التي ظهرت به في الوثائق.¹

واعتبار عقد التأمين البحري عقد إذعان يحيلنا إلى القانون المدني حيث جاء في نص المادة 70 من القانون المدني: "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل المناقشة فيها"،² إذ يكون المؤمن هو الموجب، وعليه لا يملك المؤمن له الحرية في مناقشة بنود العقد أو تعديلها، والملاحظ أن عقد التأمين بصفة عامة تغلب عليه العلاقة القانونية أكثر من العلاقة التعاقدية، وبالتالي فهو عبارة عن تنظيم قانوني لمجموعة من العلاقات تأتي على شكل بنود يتدخل فيها المشرع بنوع من الصرامة لبلوغ هدفين: الأول هو فرض رقابة على شركات التأمين، والثاني هو حماية الطرف الضعيف في العقد.³

3. عقد التأمين البحري من عقود منتهى حسن النية:

إن مبدأ حسن النية من المبادئ العامة التي تسود جميع العقود ولحسن النية معنى خاص في عقد التأمين فهو يقوم على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه وخلال تنفيذه،⁴ ويتجلى ذلك في ألا يخفي أي طرف بيانات أو معلومات قد تكون غاية في الأهمية للطرف الآخر، ويسري ذلك قبل إبرام العقد وقد يستمر بعد التعاقد بحيث يتحول من واجب ضمني إلى التزام تعاقدى يسري طيلة فترة العقد.⁵ إذا أن عقد التأمين البحري كغيره من العقود يجب تفسيره وفقاً للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ، مع الإستشهاد في ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجاري في المعاملات، إلا أنه يلزم المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة

¹. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 108-109.

². المادة 70 من الأمر رقم 75-58 المتضمن القانون المدني.

³. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 22.

⁴. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع نفسه، ص 18.

⁵. إبتسام راشد الهويدي، مبادئ التأمين، مركز الشامل للطباعة والنشر، صنعاء، الطبعة الخامسة، سنة 2002، د.ج، ص

ودقيقة عن الخطر المؤمن منه، وكل كتمان منه في هذا الشأن يبطل العقد. فالمؤمن له ملزم بالتصريح بالخطر كما هو دون زيادة أو نقصان (أي تغادي التصريحات الكاذبة التي تؤدي إلى الزيادة في الخطر المؤمن عليه ويترتب على ذلك أن البطلان يلحق بعقد التأمين إذا قام المؤمن له بالإدلاء بمعلومات خاطئة ومخالفة للواقع.¹

4. عقد التأمين البحري عقد تجاري:

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود المرتبطة بالتجارة البحرية، وهو حسب نص المادة 3 من القانون التجاري الجزائري عملا تجاريا وهذا بنصها: "كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"، كما أن التأمين البحري يكون تجاريا بالنسبة للمؤمن الذي يسعى من وراء قيامه بعمليات التأمين ومجازفته بتغطية الأخطار المؤمن عليها إلى تحقيق الربح، وعليه فإن عمله يعد تجاريا بحسب الشكل والموضوع، أما بالنسبة للمؤمن له فإن عمله لا يعد تجاريا إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري.

كما يستشف من نص المادة 215 من الأمر 07.95 المتعلق بالتأمينات على أنه تخضع شركات التأمين و/ أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري، وبالتالي يدخل التأمين البحري ضمن نشاطات ومقاولات التأمين لأنه يأخذ شكل شركة مساهمة.²

يكون عقد التأمين دائما عقد تجاري بالنسبة للمؤمن والمؤمن له إلا أنه في بعض الحالات قد يعتبر عقدا مدنيا بالنسبة للمؤمن إذا ما تعلق بالتأمين على سفينة من سفن النزهة أو سفينة خاصة أو التأمين على أمتعة السفر.³ وهذا بإستثناء جماعات التأمين التبادلي والتي يعد التأمين بالنسبة إليها عملا مدنيا لإنتقاء قصد الربح.⁴

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري

بعد التعرف على الخصائص والسمات القانونية لعقد التأمين البحري أصبح من السهل تكييف الطبيعة القانونية له وتحديدتها وهو ما تناولناه في هذا الفرع.

¹. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، د ب ن، د ط، سنة 1992، د ج، ص 18. ص

.21

². لشهب بدر الدين، المرجع السابق، ص 31.

³. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 120.

⁴. مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 21.

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود التجارية القديمة، إذ له تاريخ عريق يقاس بآلاف السنين.¹ غير أن إعطاء الوصف القانون لعقد التأمين البحري وتحديد ما إذا كان تجارياً أم لا، مسألة بالغة الأهمية، وهذا للنظر في مدى تطبيق أحكام القانون التجاري عليه أم لا، ولتحديد الصفة التجارية للعقد نطبق نظرية الأعمال التجارية، إذ أن إعتبره عقداً تجارياً أو مدنياً يرتكز على أطرافه المتمثلة في المؤمن والمؤمن له.

أولاً: القاعدة أنه تجاري بالنسبة للمؤمن

إعتبرت المادة 2 من القانون التجاري كل مقولة التأمين عملاً تجارياً بحسب الموضوع وبالتالي التأمين البحري يدخل ضمن نشاطات مقاولات التأمين والمادة 215 من الأمر 07.95 المتعلق بالتأمينات تنص على أنه: " تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكلين:
. شركات ذات أسهم.

. شركات ذات شكل تعاضدي.

وباستقراء المادة يتضح أنه إذا كان شكل الشركة ذات أسهم فإن نشاط التأمين البحري هو تجاري بحسب الشكل لأنه يتم في شكل شركات مساهمة وتعتبر العمليات البحرية عملاً تجارياً.² وأيضاً نص المادة 544 من نفس القانون، وهذا لأن الشركة تقصد تحقيق الربح دائماً من وراء قيامها بالتأمين.

ثانياً: القاعدة بأنه تجاري بالنسبة للمؤمن له

لا بد من التفرقة إذا كان تاجراً أو صاحب مقولة مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة فهو عمل تجاري بحسب الشكل م 3 ق ت،³ أو عمل تجاري بالتبعية إذا كان التأمين ضروري لإستمرار تجارته حسب نص م 4 ق ت.⁴ أما إذا كان المؤمن له ليس تاجر وهي حالة قليلة

¹. سامر محمد أحمد، مستقبل التأمين البحري في سورية وأثره في تنشيط التجارة البحرية، مذكرة لنيل الماجستير في العلاقات الدولية، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سنة 2009، ص 15.

². مرابط شيخ، المرجع السابق، ص 14.

³. نص المادة 3 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجريدة الرسمية عدد 101 الصادرة في 16 ذو الحجة 1395 الموافق ل 19 ديسمبر 1975 المعدل والمتمم.

⁴. وتنص م 4 من نفس الأمر أنه: "يعد عملاً تجارياً بالتبعية:

- الأعمال التي يقوم بها التجار والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات كتجره.

الحدوث فهنا لا يعتبر عملا تجاريا بل مدنيا كالمزارع الذي يستورد أبقارا قصد تربيتها وينقلها عن طريق البحر.¹

فالمؤمن له إذا كان مجهزا فهو يعتبر تاجر وصاحب مقاوله ويقوم بالعمليات التجارية، ومنه يكون التأمين على سفينته ضروري لتجارته، أما إذا كان المؤمن له تاجرا يستورد ويصدر البضائع فإن التأمين البحري يعد تجاريا لأنه عقد يرد على التجارة البحرية ولأنه ضروري لتجارته فهو يعتبر عمل تجاري شكلا وبالتبعية.²

ثالثا: القاعدة بأن التأمين البحري عمل إداري

قد تلعب الدولة دور المؤمن البحري خصوصا في حالة الحرب وهذا حتى تحمي تجارتها واقتصادها ويتجسد هذا الدور في مظهر السيادة والسلطة العامة وليس في مظهر التاجر الذي يرمي إلى تحقيق الربح، فتلزم الدولة المؤمن لهم بالتأمين لديها ضد الأخطار الحربية وهذا بصفة إجبارية، وكإجراء استثنائي تقوم الدولة بالتدخل في حالة الحرب لإقتصار التأمين على السفن الوطنية ورقابة سفن العدو وهذا كخاصية يمتاز بها عقد التأمين البحري فرضته لمنع نشاط المؤمنين الأجانب والتأمين على أموالهم.³

المطلب الثاني: تكوين عقد التأمين البحري

بعد إعطاء الوصف القانوني الذي أصبغه المشرع الجزائري لعقد التأمين البحري، كان لزاما علينا التطرق لشروط إنشائه وتكوينه.

يعد عقد التأمين بصفة عامة من العقود المسماة التي خصها المشرع بأحكام خاصة وهذا بالنظر إلى الطبيعة القانونية والتقنية لهذا العقد، إلا أنه يظل كغيره من سائر العقود لا يمكن أن يتم إلا بتوافر مجموعة من الأركان وهي حسب التفسير التقليدي: التراضي، المحل والسبب.⁴ كما يعتبر عقد التأمين البحري عصب التجارة البحرية ونبع ازدهارها ونموها، وعليه فإنه يؤكد حقوقا والتزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه، مما يحتاج معه أطرافه إلى الإثبات

- الإلتزامات بين التجار."

¹. مرابط شيخ، المرجع السابق، ص 15.

². علي بن غانم، الطبعة الأولى، المرجع السابق، ص 147.

³. المرجع نفسه، ص 148.

⁴. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 51.

بالنسبة للحقوق والمراكز القانونية التي يربتها العقد مما يضفي على الإثبات أهمية بالغة بإعتباره هو الذي يحي الحق.¹

الفرع الأول: أركان عقد التأمين البحري

مما لا شك فيه أن لعقد التأمين البحري ركيزة وشروط هي بمثابة أسس لا يقوم إلا بها. بحيث يشتمل على أركان تقليدية معروفة ومشتركة مع جل العقود الأخرى.

أولاً: التراضي

العقد حسب نص م 59 ق م هو إتفاق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني، بالتالي فإن هذا الركن هو أساس العقد.²

إذ أن عقد التأمين البحري ينعقد بتوافر شرط التراضي فيما بين أطرافه، والتراضي هو تطابق الإرادتين وإتجاههما لإحداث أثر قانوني، فيتم بتوافق الإيجاب والقبول إبرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها إلتزامات المتعاقدين، كما يشترط أن يكون التراضي صادرا عن أطراف لهم أهلية التصرف خالية من عيوب الإرادة المتمثلة في الإكراه والغلط والغش والتدليس والإستغلال، ويشترط لصحة التراضي تمتع كلا الطرفين بالأهلية اللازمة، أي بلوغ سن الرشد القانوني المحدد ب19 سنة كاملة م 40 ق م ج،³ أما إذا كان أحد المتعاقدين أو كلاهما شخصا معنويا (المؤمن والمؤمن له) فيجب إكتسابه الشخصية القانونية الإعتبارية من أجل التصرف في الحدود اللازمة، لتحديد الغرض الذي أنشأت من أجله الذي يتبين بواسطة عقد تأسيس الشخص المعنوي ، خاصة بالنسبة للمؤمن إذا كان شخصا معنويا(شركة تأمين بحري)، إذ يستلزم لتكوينها وإكتسابها وإستيفائها الشروط القانونية الشكلية خاصة (الإعتماد) والموضوعية، وذلك في إمتلاكها للقدرات المالية اللازمة، لمباشرة النشاط خصوصا في التأمين البحري لما تتطلب من إمكانيات مادية كبيرة.⁴

¹ . السيد أبو الفتوح حفاوي، المرجع السابق، ص3.

² تنص المادة 59 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني السالف الذكر على أنه: "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية."

³ وفي هذا الخصوص تنص المادة 40 من نفس الأمر على أنه: "كل شخص بلغ سن الرشد متمتعا بقواه العقلية، ولم يحجر عليه، يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه المدنية.

وسن الرشد تسعة عشر (19) سنة كاملة."

⁴ ختاوي إكرام التيجانية، المرجع السابق، ص 22.

كما أن بلوغ سن الرشد غير كافي لإعتبار الشخص الطبيعي كامل الأهلية بل يجب أن يكون متمتعاً بقواه العقلية والتي يقصد منها ألا يكون الشخص مصاباً بعارض من عوارض الأهلية والمتمثلة أساساً في حالة الجنون والعتة والسفه والغفلة، فيكون كل من بلغ سن التمييز دون سن الرشد، أو بلغ سن الرشد وهو ذو غفلة ناقص الأهلية، ويخضع هؤلاء لأحكام الولاية أو الوصاية، ويجب أن تكون إرادة الأطراف غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة وقت إبرام العقد ولوجود فراغ تشريعي في قانون التأمين الجزائري فإننا نرجع للقواعد العامة في القانون المدني في المواد 81 إلى 91 منه التي جاءت محددة لكل عيب من عيوب الإرادة وشروطه وجزائه.¹

وهناك فرق بين عوارض الأهلية التي هي حالات تطرأ على الإنسان تؤثر على إدراكه وبين موانع الأهلية التي هي موانع تمنع الشخص من التصرف رغم إكتمال إدراكه وتمييزه وهي مقررة بنص قانوني لأسباب مختلفة.²

وناذراً ما تتحقق هذه الحالات في عقود التأمين خصوصاً بالنسبة للمؤمن له حيث أنه يتعاقد مع شركة يصعب في الواقع تصور الإكراه والتدليس وما شابههما من جانبها، وقد تقع شركة التأمين في الغلط بحسن النية أو سوء النية، من خلال البيانات التي يقدمها المؤمن له وقت إبرام عقد التأمين المتعلق بالخطر.³

والأصل أن المشرع لم يشترط شكلية خاصة بعقد التأمين عامة، إلا أنه استثناء من العقود التي تقوم بمجرد التراضي إشتراط شكلية معينة خاصة بعقد التأمين، وهذه الشكلية لإثبات العقد لا لإنعقاده.⁴

ثانياً: المحل

يتميز عقد التأمين البحري عن غيره من العقود في ركن المحل وهو الخطر الذي يعد المحل الرئيسي، والمشرع الجزائري لم ينص على الشروط القانونية الخاصة بركن المحل سواء بالنسبة

¹. وفي هذا الخصوص تنص المادة 81 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني السالف الذكر على ما يلي: "يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهري وقت إبرام العقد، ان يطلب ابطاله."، وتنص المادة 91 من نفس الأمر على أنه: "يراعى في تطبيق المادة 90 عدم الإخلال بالأحكام الخاصة بالغبن في بعض العقود."

². عجة جيلالي، مدخل للعلوم القانونية، د ط، دار برتي للنشر، د ب، د س، د ج، ص 151

³. ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص 23.

⁴. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 52.

لعقد التأمين عامة أو لعقد التأمين البحري خاصة ، تاركا ذلك للقواعد العامة، مقررًا تحديده فقط لمكان ووقت الخطر المؤمن منه، بحيث نص على الأموال محل التأمين البحري في عناوين أقسام قانون التأمين الجزائري الأمر 07.95، القسم الأول الخاص بالتأمين على هيكل السفينة في الفصل الثالث الكتاب الأول القسم الثاني الخاص بالتأمين على البضائع المشحونة دون ذكر الشروط القانونية الخاصة بها.¹

ومحل عقد التأمين البحري هو الخطر الذي يلتزم المؤمن تغطيته نظير الأقساط التي يتعهد المؤمن له بدفعها شريطة التناسب.²

وعرف الفقيه " بلانيول Planiol " و"ريبير Ripert" الخطر بأنه: (حصول الحادث الذي يوجب تحققه أن يوفي المؤمن بما التزم به).³

ثالثا: السبب

السبب هو الدافع أو الباعث لإبرام العقد والمصلحة التي يحرص عليها كل من المؤمن والمؤمن له، وعلى الرغم من أن الكثير من الفقهاء يذهبون إلى أن المصلحة لا تدخل في مضمون فكرة التأمين ولا تعد ركنا من أركانه، إلا أن المشرع الجزائري يرى أن المصلحة هي السبب الذي من أجله أبرم العقد ولولاها لما كان الإتفاق على إبرام العقد.⁴

فالمصلحة تعد عنصر مهم من عناصر التأمين البحري، وهذا إذا ما تعلق الأمر بالسفينة أو الأجرور أو البضائع إذ يجب أن يكون للمؤمن له مصلحة تأمينية في الرسالة البحرية، وهي عدم تحقق الخطر المؤمن منه، أي أن المؤمن له يتعاقد على خطر معين وليس على مصلحة معينة.⁵

ويجب أن تكون مصلحة إقتصادية ومشروعة حسب م 621 ق م ج.⁶

¹ ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص 24.

² كحيل حياة -بوعويبة سليمة، مدى إستجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، المركز الجامعي مرسلبي عبد الله، تيبازة، المجلد الخامس . العدد الثاني، سنة 2020، ص 529.

³ حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 62.

⁴ كحيل حياة، بوعويبة سليمة، المرجع نفسه، ص 529.

⁵ ختاوي إكرام تيجانية، المرجع نفسه، ص 25.

⁶ وفي هذا الخصوص تنص المادة 621 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني السالف الذكر على أنه: " تكون محلا للتأمين كل مصلحة إقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين".

وإستنادا إلى أهم المبادئ المستقرة في نطاق التأمين والتي تقضي أنه لا تأمين بلا مصلحة نخلص الى أن جوهر عقد التأمين البحري هو المصلحة التي يتوخاها المؤمن على أمواله من عقد التأمين البحري.

الفرع الثاني: أطراف عقد التأمين البحري

قد سبق لنا التعرض إلى أن عقد التأمين البحري هو من العقود الملزمة لجانبين، أي أنه يشتمل على مراكز قانونية تتولد بينها إلتزامات متقابلة.

فهو يتكون من طرفان هما المؤمن والمؤمن له (المستأمن)، والجدير بالذكر أنه لا يتم إبرام العقد بينهما مباشرة بل يتدخل في إبرامه سمسرة التأمين البحري والذين يعملون إما لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معا.¹

ويذهب غالبية الشراح إلى أن الطرف الأول في العقد هو المؤمن، وهو الذي يتعهد بدفع مبلغ التأمين او قيمة التعويض عن الخسائر التي تصيب المؤمن له من جراء وقوع الكارثة مقابل حصول المؤمن على قسط أو أقساط التأمين التي يتم دفعها في شكل منتظم.²

أولا: المؤمن

هو الشخص الذي يتحمل مجموعة من الأخطار ويقوم بالمقاصة بينها طبقا لقوانين الإحصاء ويطلق عليه " المؤمن " وهو من يلتزم بدفع التعويضات في حال تحقق الخطر المؤمن منه في حدود مبلغ التأمين المنفق عليه، وقد يكون المؤمن شخص طبيعي (أفراد يقومون بعمليات التأمين) أو شخص معنوي (شركة تأمين)، غير أنه باعتبار التأمين يعقد بمبالغ طائلة لا يقدر عليها الأفراد، فان التأمين حاليا يمارس من قبل هيئات لها شخصية معنوية ومنظمة قانونا، والمؤمن هو الذي تعود له ملكية الفائض من أقساط التأمين بعد دفع التعويضات مما يحقق له الربح.³

إذ لا يمكن تصور المؤمن خارج إطار شركة تجارية، لأن عملية التأمين بمفهومها الفني تحتاج إلى تقنيات وخبرات خاصة فالمؤمن لا يكون في الواقع إلا مؤسسة أو شركة تجارية

¹. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 16.

²-حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 34

³. إيمان حسن الجميل، المرجع نفسه، ص 163.

تخضع لقواعد القانون التجاري، معتمدة قانونا وقادرة على تكوين إحتياجات مالية وقادرة على الحصول على أكبر عدد من المكتتبين.¹

وشركات التأمين بإعتبارها مؤسسات مالية أو شركات تجارية قد تأتي في شكل شركة مساهمة وهي تخضع نتيجة إعتبارها كذلك إلى أحكام القانون التجاري، وقد تتأسس الشركة على شكل تأمين تعاضدي وهي تجمع بين خصائص شركة المساهمة وبين الشركة المدنية (شركة تعاضدية محضة وقد نظمها أيضا المرسوم 95-344) وشركة التأمين المتخذة شكل الشركة التعاضدية حسب ما أشارت إليه المادة 215 الفقرة الثانية من قانون التأمينات² تمارس فقط النشاطات الخاصة بالتأمينات التوزيعية دون الإدخارية ضف إلى ذلك أنه بخلاف شركة التأمين التساهمية وشركة التأمين ذات الشكل التعاضدي فإن المشرع لم ينص على الحد الأدنى لرأسمال هذه الشركة.³

أي على الأغلب يكون المؤمن شركة مساهمة، كما قد يتخذ المؤمن شكلا آخر يتمثل في جمعية التأمين التبادلي أو التعاوني.⁴

وقد كان يقتصر التأمين من المخاطر البحرية في الجزائر على الشركات العمومية قبل صدور الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالأمر 06-04 المتعلق بالتأمينات سواء للسفن المسجلة بالجزائر أو البضاعة المستوردة من الخارج، وهو تأمين إجباري إذ تلتزم شركات التأمين بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له، كما يمكن أن يكون للمؤمن وسطاء التأمين وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماصرة وهم أشخاص طبيعيين توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن الشركة أو أكثر بموجب عقد التأمين توضع فيه شروطا معينة قصد الحصول على التأمين لحساب موكلهم.

¹. شيرود محمد، المرجع السابق، ص 16.

². تنص المادة 215 فقرة 2 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات على أنه: "غير انه، عند صدور هذا الأمر يمكن الهيئات التي تمارس عمليات التأمين دون أن يكون غرضها الربح أن تكتسي شكل الشركة التعاضدية."

³. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 36-37.

⁴. وفيما يخص الشركة التعاضدية عرف قطاع التأمين في الجزائر تعاونيتين اثنتين من بينهما ما يرتبط بالتأمين التعاوني البحري هو: "الصندوق الوطني للتعاون الفلاحي الذي انشا في ديسمبر 1972 والذي وسع نشاطه في سنة 1995 الى أن إعتد في سنة 2000 لممارسة تأمين نقل البضائع أو الأمتعة المنقولة عن طريق البحر".

وقد نصت المادة 258 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه يعتبر وكيل شركة تأمين وكيلا عن المؤمن له ومسؤولا في مواجهته، أما السمسار الذي توكل له أموال لدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم فلا بدا لهم من ضمانات مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت، غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلائهم أو إغفالهم أو إهمالهم.¹

ومن هذا المنطلق يبرز الفرق بين الوكيل العام والسمسار، إذ أن الوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركة التأمين التي يمثلها، إذ يتعاقد مع المؤمن مباشرة، وله في ذلك أن يعدل العقد أو يفسخه، بينما السمسار فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين وتنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين للمؤمن له.

وقد أوضح المشرع الجزائري في الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالأمر 06-04 المتعلق بالتأمينات بأن شركات التأمين وإعادة التأمين هي شركات تقوم بإبرام وتنفيذ عقود التأمين وإعادة التأمين على النحو المعين في القانون الساري.²

أما التأمين التبادلي فيظهر فيه الطابع التعاوني تتولاه جمعيات تعاونية، حيث يتفق مجموعة معينة من الأشخاص على ضمان خطر معين فيدفع كل منهم إشتراكا سنويا، وتغطي الخسائر التي يتعرض لها أي منهم خلال مدة سنة من مجموع الإشتراكات، ولا يكون التعاون بين المشتركين في هذه الحالة قصد تحقيق الربح وإنما قصد تعويض الأضرار التي يحتمل وقوعها لأحد المشتركين خلال المدة، ولهذا فإن الاشتراك الذي يدفعه كل منهم يكون متغيرا في العادة من عام لآخر، حتى تكفي الإشتراكات لتغطية الخطر الذي يتحقق خلال السنة.³ وهم يقومون بدور المؤمن والمؤمن له في الوقت ذاته دون الحاجة إلى وجود وسيط بينهم ومن حصيلة الإشتراكات المدفوعة يتم تعويض من وقعت له الكارثة من بينهم.⁴

¹ وفي هذا الخصوص تنص المادة 258 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات على أنه: "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".

² مرابط شيخ، المرجع السابق، ص 18.17.

³ شيروود محمد، المرجع السابق، ص 15.

⁴ إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1992، الجزء الثاني، ص 14.

فإذا فاقت قيمة الإشتراكات قيمة المطالبات رد الفائض للمؤمن لهم، أما إذا وجد عجز ولم توفي قيمة الإشتراكات بقيمة المطالبات فإن المؤمن لهم (المتعاونين) يساهمون بإشتراك إضافي لتغطية الضرر.

إضافة إلى نوادي الحماية التي لها دور في التعويض وهذا كحتمية لضمان إستمرار التبادل التجاري الدولي المربوط بإستمرار النشاط البحري. والتي يرجع السبب في ظهورها إلى عجز شركات التأمين العادية على التغطية التأمينية وسد الحاجيات التأمينية لملاك ومستغلي السفن، هي جمعيات متخصصة تمارس أنشطة تأمينية في تغطية المسؤولية عن الأخطار البحرية المحددة وهي لا تهدف إلى تحقيق الربح، بل تقوم على أساس التعاون بين أعضائها في تحمل تبعة المسؤولية كالتصادم مع شيء أو جسم ثابت والتي تخرج عن الحوادث المدرجة ضمن قائمة التصادم البحري حيث أن المشرع الجزائري من خلال نص م 273 ق ب ج¹ وفي تعريفه للتصادم البحري حصره فيما بين السفن أو بينها وبين بواخر الملاحة البحرية، وهذا مقابل إشتراكات يدفعها هؤلاء الأعضاء.²

فهي مؤسسات ذات طبيعة خاصة، الأعضاء المشتركين فيها هم ملاك السفن في نادي الحماية، والذين قد تواجههم أخطار المسؤولية الناتجة عن تشغيل السفن المملوكة لهم في أنحاء العالم.³

وهي تأخذ على عاتقها قسم من المسؤولية غير المغطاة من شركة التأمين. والجدير بالذكر أن الحماية المقدمة من طرفها مرهون بمدى إلتزام هؤلاء بقواعد النادي.⁴

ثانيا: المؤمن له

¹. تنص المادة 273 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري على أنه: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

². بن حمو فتح الدين، النوادي البحرية كشكل من أشكال التأمين البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، سنة 2016، ص 134-135-136.

³. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 145.

⁴. بن حمو فتح الدين، المرجع نفسه، ص 142.

يسمى كذلك بالمستأمن أو طالب التأمين، إذ عرفه غالبية الشراح بأنه الشخص أو المشروع صاحب المصلحة التأمينية في الشيء موضوع التأمين وهو الذي يتعاقد مع المؤمن لتغطية الخسارة المتوقعة في حالة تحقق الخطر المؤمن منه في مقابل سداد أقساط التأمين.¹

وقد يكون شخص طبيعي أو معنوي خاضع لقواعد القانون العام أو الخاص، وعلى الأغلب يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا للسفينة أو البضاعة المنقولة وهو الذي يبرم ويتعاقد مع المؤمن وعليه يكون هو المؤمن له أي الشخص المهدد بالخطر والمستفيد الذي بدوره يتقضى في نفس الوقت من شركة التأمين أقساط التأمين.²

إذ يعتبر الطرف الثاني في العقد وقد يكون هو من ترجع له ملكية السفينة أو قد يكون هو من يجهزها أو يكون هو المالك للبضاعة، وفي حالة ما إذا كان هو من يملك البضاعة فإنه وفي حالة إنتقال البضاعة إلى شخص آخر والذي يدعى المشتري، فإن المشتري هو من سيستفيد بدوره من التأمين حتى وإن كان مالك البضاعة هو من أجرى التأمين سابقا.

وإذا ما تحقق الخطر المؤمن منه، يعود الحق في المطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين، الذي آلت إليه ملكية البضاعة، وهذا النوع من التأمين لا يمكن تصوره إلا في ظل التأمين على البضائع وهذا لإمكانية إنتقالها إلى الغير بسهولة عبر سند الشحن وخصوصا سندات الشحن لأمر حيث تتداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن، عكس التأمين على السفينة الذي يكون المؤمن له دائما معروف عند المؤمن، وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة.

ولصحة التأمين يشترط أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه حسب ما نصت عليه المادة 93 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو إجتنا ب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه".³

فلولا المصلحة لأصبح التأمين نوعا من المقامرة أو الرهان، ولولاها لما فقد المأمّن له شيئا في حالة وقوع الخطر. وعلى الأغلب يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا

1. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 42.

2. لشهب بدر الدين، المرجع السابق، ص 33.

3. مرابط شيخ، المرجع السابق، ص 17-18.

للسفينة أو مالكا للبضاعة وقد يكون صاحب المصلحة شخصا آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة أو البضائع كالدائن المرتهن أو الدائن الممتاز، ويجوز للوكيل بالعمولة أن يؤمن على البضائع المعهودة إليه. وإذا كان الوكيل بالعمولة يبرم التأمين لحساب المالك فلا صعوبة في الأمر. أما إذا كان التأمين لحسابه الخاص، فلا يصح أن يكون إلا في حدود مصلحته ولا يتحقق ذلك إلا إذا كان الحادث يستتبع مسؤوليته، وحينها يأخذ التأمين طابع التأمين من المسؤولية.¹

ثالثا: وسطاء التأمين

الأصل أن يتم العقد بين المؤمن والمؤمن له مباشرة، غير أنه جرى العمل على تدخل وسطاء لإبرام التأمين البحري، وقد يكون الوسيط يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معا، وفي هذا الشأن خصص المشرع الجزائري لوسطاء التأمين الفصل الأول من الباب الثاني من الكتاب الثالث من الأمر التنفيذي 95-07، وفرق بين الوسطاء الوكلاء على المؤمنين والوسطاء الوكلاء على المؤمن لهم، وسمى الأول بالوكيل العام للتأمين، حسب ما نصت عليه م 253 الفقرة الأولى من الأمر 95-07.² وسمى الثاني بسمسار التأمين وهو حسب م 258 من نفس الأمر: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالب التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين، ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له ومسؤولا تجاهه"، فالسمسار على عكس وكيل التأمين قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط، وتعتبر هذه المهنة نشاطا تجاريا بمقتضى م 259 من نفس الأمر وعليه يخضع السمسار للتسجيل في السجل التجاري ويخضع بذلك للإلتزامات التجارية كما إعتبر وكيلا للمؤمن له ومسؤولا إتهاه، فهو بذلك يخضع لأحكام الوكالة، فترتب عليه واجبات تجاه موكله.³

¹. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 27-28.

². وفي هذا الخصوص تنص الفقرة الأولى من المادة 253 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات على أنه: "الوكيل العام للتأمين شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن إتهاده بهذه الصفة".

³. رايح بوجادي، تأمين واردات الجزائر المنقولة بحرا دراسة ميدانية - الشركة الجزائرية للتأمينات - مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم الإقتصادية، كلية العلوم الإقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة أم البواقي، سنة 2012-2013، ص

رابعاً: المستفيد

هو الشخص غير المؤمن له، ويعتبر التأمين من الناحية القانونية من قبيل الإشتراط لمصلحة الغير، والمستفيد هو أبرز صورة لمصلحة الغير، كما يعرف بالتأمين لمصلحة من يثبت له الحق فيه، حسبما نصت عليه المادة 94 من الأمر 07.95 المتعلق بالتأمينات. ومثال ذلك عملية التأمين التي يعقدها الناقل على البضائع التي ينقلها لمصلحة أصحابها، والمستفيد قد يتم تعيينه بالإسم أو الصفة وتبعاً لإرادة المؤمن له المنفردة، وإذا قبل هذا الأخير التعيين، فلا يجوز للمؤمن له الرجوع فيه عملاً بالقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 84 من نفس الأمر، حيث يصبح المستفيد معينا قطعياً بمجرد موافقته الصريحة أو الضمنية، غير أنه يجوز للمؤمن له الرجوع عن التعيين إذا قبل المستفيد بذلك.¹

الفرع الثالث: كيفية إثبات عقد التأمين البحري

تبلغ نظرية الإثبات في مختلف القوانين قدراً من الأهمية والخطورة على مصير الدعوى وبالتالي على إقامة العدالة.

إن عقد التأمين البحري عقد رضائي ومن المعلوم أن الرضائية هي المبدأ الذي يسود القوانين الحديثة، فهو يتم بمجرد تلاقي الإرادات دون الخضوع لأية إجراءات أو إستيفاء أي وقائع مادية وإن جرى العمل على إفراغ الإتفاق في صيغة مكتوبة.² وتعتبر حرية الإثبات القاعدة العامة في العقود التجارية أي أنه يجوز الإثبات في المواد التجارية بكافة سبل الإثبات دون إشتراط الإثبات بالكتابة، إلا أن المشرع خرج عن هذا الأصل العام وإشتراط إثبات عقد التأمين بالكتابة.³ حيث نص المشرع الجزائري على أن إثبات عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات يكون ثابتاً بالكتابة حسب نص م 97 من الأمر 95-07،⁴ إلا أنه لم يحدد نوعية الكتابة والصياغة واللغة التي يحزر بها العقد.

وتكمن الحكمة من إشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين في أن آثار العقد قد تمتد إلى غير طرفيه مما يقتضي إثباته بالكتابة حسماً لكل نزاع حول العقد وآثاره، والكتابة هي شرط لإثبات

¹. لشهب بدر الدين، المرجع السابق، ص 34.

². السيد أبو الفتوح حفاوي، المرجع السابق، ص 3-110.

³. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 166.

⁴. تنص المادة 97 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات على أنه: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية".

عقد التأمين ذاته وكل تعديل يرد عليه، أما الوقائع اللاحقة للعقد فإنها تخضع لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية.

والكتابة هي ركن للإثبات ولكن عدم وجودها لا ينجر عنه إبطال العقد أما بالنسبة لتاريخها فهو ليس دليل على تاريخ إنعقاد العقد ودليل ذلك أن شهادة التأمين هي إجراء لاحق يقام بعد إنعقاد العقد، وبالرجوع إلى الأحكام القضائية بعضها أكد عدم الرجوع إلى شهادة الشهود أو القرائن كدليل لإثبات عقد التأمين البحري.¹

وقد أقر قرار المحكمة العليا الذي صدر بتاريخ 22 أكتوبر 2008² المبدأ القانوني الذي ينص على أنه يمكن إثبات التزامات طرفي عقد التأمين إما بوثيقة التأمين وإما بمذكرة تغطية التأمين أو بأي مستند مكتوب وقعه المؤمن.³

بالإضافة إلى أن بعض الأحكام القضائية عللت أن إعتبار الكتابة شرطا أساسيا في عقد التأمين البحري راجع إلى أنه يعتبر عقد كثير التفاصيل والجزئيات، كما لا يمكن الرجوع في إثباته إلى شهادة الشهود أو القرائن كما أن آثاره تنصرف إلى الغير زيادة على المتعاقدين مثل الضرور والمستفيد والدائن والمرتهن مما يستلزم إثباته بالكتابة حسما لكل نزاع محتمل حول العقد وآثاره.⁴

أولا: الشكلية اللازمة في عقد التأمين البحري

كأصل عام عقد التأمين له شكلية خاصة نصت عليها المادة السابعة من قانون التأمينات حيث أنه يحزر عقد التأمين كتابيا وبحروف واضحة ويجب أن يشتمل إلزاميا على توقيع الطرفين المكتتبين بالإضافة إلى أسماء كل من الطرفين المتعاقدين وعنوانهما والشيء المؤمن منه وطبيعة المخاطر المضمونة وتاريخ الإكتتاب وتاريخ سريان العقد ومدته، ومبلغ الضمان ومبلغ القسط وإشتراط التأمين، وعليه يتم إعداد وثيقة التأمين غالبا على شكل نموذج محرر ومطبوع مسبقا يشتمل على جميع البيانات الواردة في المادة السابعة من قانون التأمينات، وهي الطريقة الأكثر إستعمالا في الواقع بين شركات التأمين والمؤمن لهم في هيئة التزامات قانونية

¹. ختايو إكرام تيجانية، المرجع السابق ص 25 . ص 26.

². قضية الشركة الجزائرية للتأمينات النقل . ضد ذوي الحقوق ح ع، مجلة المحكمة العليا العدد (02) سنة 2008، ص 197-201.

³. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 53.

⁴. وليد معزوزي، المرجع السابق، ص 19-20.

واجبة التنفيذ، غير أن الغموض يخيم على قصد المشرع حول نوعية المحرر المشار إليه في نفس المادة فهل هو محرر عرفي أو محرر رسمي.¹

وقد تم إصدار وثيقة التأمين البحري على البضائع في 1981/12/7 في ظل قانون رقم 07-97 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل، كما صدرت وثيقة التأمين على السفن في 1985/03/20،² وتطرقت المادة 98 قانون التأمين إلى البيانات الواجب توافرها في عقد التأمين وهي كالتالي: "تاريخ ومكان الإكتتاب، أسماء الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها، مع الإشارة عند الإقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد أو لحساب من سيكون له الحق فيه، الشيء المؤمن عليه، الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة، مكان الأخطار، مدة الأخطار المؤمنة عليها، المبلغ المؤمن عليه، مبلغ قسط التأمين، الشرط الإذني أو لحامله، توقيع الطرفين المتعاقدين"، غير أنه يجوز أن تضاف إليه شروط أخرى يتفق عليها المتعاقدان، كشرط التحكيم.³

ثانيا: وثائق أخرى ملحقمة بعقد التأمين

سبق القول بأن عقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي لا يلزم لإنعقادها شكل معين والكتابة فيه ماهي إلا وسيلة إثبات لهذا العقد، فيمكن إثبات عقد التأمين البحري عن طريق مذكرة التغطية بمجرد توقيع الأطراف عليها حسب ما نص عليه قانون التأمينات الجزائري، كما أنه قد يثبت بمحرر مكتوب يطلق عليه ملحق وثيقة التأمين والذي يعتبر تابع للعقد الأصلي وجزء منه يعدل فيه طرفي العقد شروط وثيقة التأمين بالإضافة أو الحذف.

1. مذكرة تغطية التأمين المؤقتة:

بعد إتمام الإجراءات الأولية وإجابة المؤمن له على التساؤلات الموجودة في طلب التأمين المعدة والمطبوعة مسبقا والذي يحصل عليه من مقر الشركة أو الوسيط، وبعد قبول المؤمن

¹ حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 52-53.

² صدرت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن بتاريخ 20 مارس 1985 في ظل القانون السابق للتأمينات 07-08 المؤرخ في 09 أوت 1980 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

³ ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص 26.

تغطية الخطر وإبرام العقد وفقا للشروط المتفق عليها، يتم تسليم المؤمن له مذكرة التغطية المؤقتة والتي تبقى سارية المفعول إلى غاية إنتهاء المدة المحددة، أو بإبرام العقد النهائي للتأمين أي وثيقة التأمين.¹ وهي تشتمل على كل القواعد المهمة التي يبنى عليها العقد والتزامات كل من الطرفين الآخرين.²

وفي هذا الخصوص نصت المادة الثامنة من قانون التأمينات في فقرتها الأولى بأنه: "... ويمكن إثبات إلتزام الطرفين إما بوثيقة التأمين وإما بمذكرة تغطية التأمين أو بأي سند مكتوب وقعه المؤمن"، وهي وثيقة مؤقتة دعت إليها حاجة المؤمن له لتغطية المخاطر التي يتوقع حدوثها، كما أنها تمنح المؤمن الوقت الكافي من أجل دراسة جميع الجوانب والمعطيات المتعلقة بالمخاطر التي يرغب المؤمن له في التأمين منها، ويتم اللجوء إليها في حالتين هما:

أ. إذا إستدعى الأمر بعض الوقت لتحرير وثيقة التأمين بعد إنتهاء إتفاق الأطراف على شروط التأمين.

ب. إذا لم يستطع المؤمن دراسة كل البيانات المقدمة له حول الخطر وطبيعته دراسة كافية وإحتاج بذلك إلى المزيد من الوقت.³

وتعتبر المذكرة المؤقتة بديلا للعقد، ويعتد بها إذ ترتب ما يترتب على وثيقة التأمين من حقوق والتزامات بالإضافة إلى أنها تعتبر مؤقتة لتغطية الخطر المؤمن منه خلال فترة معينة. وتوقع مذكرة التغطية المؤقتة من طرف المؤمن والمؤمن له في كلتا الحالتين، يذكر فيها جميع العناصر المهمة والضرورية للتعاقد (أسماء الأطراف، نوعية الخطر المؤمن منه، ومبلغ التأمين، والالتزامات المترتبة على كلا الطرفين، مدة سريان التغطية).⁴

¹. لعلمي فاطمة، مدخل إلى التأمين وإدارة المخاطر، ديوان المطبوعات الجامعية، د.ب.ن، د. ط، سنة 2018، د.ج، ص 140.

². مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 27.

³. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 59-60.

⁴. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 65.

ومنه فإن مذكرة التغطية المؤقتة وسيلة إثبات ودليل على التعاقد، بمجرد توقيع المؤمن عليها ينعد التأمين ويتحمل بذلك تغطية الخطر، أما طلب التأمين الذي يتقدم به المؤمن له والذي لا يحمل إلا توقيعه فهو غير ملزم للمؤمن ولا للمؤمن له.¹

ب. ملحق التأمين:

هو بمثابة تعديل إضافي في الإنفاق يبرم بين الأطراف الأصلية لعقد التأمين البحري يتضمن شروطاً جديدة تعدل الشروط الأصلية إما بالزيادة أو النقصان أو بالتوسع في بعض شروط العقد،² ويطلق على المحرر الذي تم فيه التعديل أو الإضافة بملحق الوثيقة.³ نصت عليه المادة التاسعة من قانون التأمينات التي تقضي بأنه: "لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان".⁴

ثالثاً: إنتقال وثيقة التأمين

تختلف طرق إنتقال الوثيقة وآثار هذا الإنتقال بحسب شكل الوثيقة ذاتها، فقد تكون إسمية تحمل إسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها وقد تكون وثيقة التأمين البحري قابلة للتداول أي تنتقل الحقوق الثابتة فيها للغير عن طريق التنازل عن الوثيقة إليه، وبهذا يصبح المتنازل إليه صاحب المصلحة في التأمين بإعتباره الحامل الشرعي للوثيقة، وعليه يحق له مطالبة المؤمن بدفع التعويض عن تحقق الخطر.⁵

1. وثيقة التأمين الإسمية:

وهي الوثيقة التي تحمل إسم المؤمن له، وقد جرت العادة في التأمين على السفينة أن تحمل وثيقة التأمين اسم المستأمن، بحيث يكون محل إعتبار، وفي حالة ما إذا أراد نقل الحقوق الناشئة عنها، وجب عليه إجراء تعديل في الوثيقة وبمقتضى هذا الإجراء ينعد تأمين بحيث لا يمكن إعتبار تعديل العقد مجرد تنازل عن التأمين الأصلي، أو يمكنه إتباع حوالة الحق بإطلاع المؤمن بذلك أو بقبوله هو لها، بحيث يصبح المحال إليه خلفاً للمحيل يحتج في

¹. ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص 27.

². حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 60-61.

³. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 37.

⁴. المادة 09 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

⁵. لشهب بدر الدين، المرجع السابق، ص 39.

مواجهته بكل الدفع التي كانت متاحة إزاء المؤمن الأصلي، وبذلك تنتقل الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين دون الحاجة لإستيفاء إجراءات حوالة الحق.¹

2. وثيقة التأمين لأمر أو لحاملها:

قد تصدر وثيقة التأمين لأمر فتداول بالتظهير وإستعمال شرط الأمر مستعمل بكثرة في التأمين البحري على البضاعة،² حتى تنتقل الوثيقة بسهولة مع سند الشحن عن طريق التظهير الذي يكون غالبا لأمر ويطلق عليها أيضا بوثيقة التأمين الإذنية، ويطبق في ذلك قواعد القانون التجاري، أما وثيقة التأمين لحاملها لا يكون هذا الأمر تطبيقاته في عقد التأمين البحري خوفا من الضياع أو السرقة لأنها تنتقل عن طريق التسليم.³

المبحث الثاني: الأموال موضوع عقد التأمين البحري

يسري عقد التأمين البحري على مواضيع معينة لها علاقة بالملاحة البحرية وهو يتضمن مجموعة من العقود فهو واسع المدى بحيث يشمل التأمين على السفينة أثناء بنائها والتأمين على البضائع فهو عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المؤمن له ولا يمكن أن يكون مصدر إثراء له أو أن يجعله بعد الحادث المؤمن منه في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الحادث، ويجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية، غير أنه يمنع التأمين على الشيء بمبلغ يفوق قيمته الحقيقية، كما يمنع التأمين المتعدد على الشيء الواحد بحيث يفوق مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء نفسه، والتأمين البحري بدوره يقتصر على الأشياء حصرا دون الأشخاص.⁴ وعليه فالتأمين البحري يشمل مجموعة من العقود منها ما يرتبط بالتأمين على الأشياء وهو يتضمن كل من التأمين على السفينة والتأمين على البضائع، كما يوجد نوع آخر للتأمين البحري وهو التأمين من المخاطر البحرية.⁵

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 43-44.

² مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 55.

³ يعقوبي صيرينة، المرجع السابق، ص 40.

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 172.

⁵ حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 159.

المطلب الأول: التأمين البحري على الأشياء

ينصرف مفهوم التأمين على الأشياء في التأمين البحري إما إلى السفينة أو إلى البضائع المشحونة المؤمن عليها، وهو ما تناوله المشرع الجزائري في الأمر 07.95 المتعلق بالتأمينات، ويشمل عقد التأمين البحري ضمان الأضرار المادية التي تلحق بهياكل السفن، الأموال والبضائع المشحونة، تأمينات المسؤولية البحرية.

الفرع الأول: التأمين على السفينة وملحقاتها

تعتبر السفينة هرم الأموال التي هي محور التأمين البحري، كما يشمل التأمين ملحقات السفينة أيضا والتي تتضمن في الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها.¹ أي هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي تكون ملكا للمؤمن له، وباعتبار أن السفينة هي الوسيلة التي يتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية فهي تعد من أهم أنواع التأمينات البحرية، حيث تناوله المشرع الجزائري تحت عنوان التأمين على هيكل السفينة وقد نصت الفقرة الأولى للمادة 128 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات على أنه: "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تمونها والأشياء الموضوعة خارجها".² وعليه فالتأمين يغطي كافة الأضرار التي تصيب السفينة والمحددة في وثيقة التأمين، ويستثنى من ذلك ما لم يتم الإتفاق عليه في العقد.³ وليس شرط أن يقتصر التأمين فقط على وصف السفينة، بل يشمل المعنى كل جسم عائم يصلح أن يكون محل التأمين البحري،⁴ فقد عرف الفقه والقضاء السفينة بأنها: "المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"⁵، غير أن المشرع الجزائري قد عرف السفينة في نص المادة 13 من ق ب ج على أنها: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما

¹ مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق، التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية، د.ب.ن، الطبعة الأولى، سنة، 2012، د.ج، ص71.

² الفقرة الأولى من المادة 128 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

³ حميدة جميلة المرجع السابق، ص 160-161.

⁴ مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق، المرجع نفسه، ص 71.

⁵ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، د ط، سنة 1983، د ج، ص6.

بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".¹ وما يستشف من وصفه السفينة بالعمارة البحرية أو الآلية العائمة يفسر أنه لا يعتبر أي جسم يتحرك في البحر سفينة، كما يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يعتبر المراكب النهرية سفن بدليل استعماله مصطلح بحرية، فهو بذلك ينص على شروط اكتساب وصف سفينة.² وتكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وهذا من وقت تسلم مالكا لشهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة، قد جاء في نص المادة 52 من القانون البحري أن: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري". أي أن المعدات والملحقات اللازمة لاستغلالها واستثمارها تعد جزءا منها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، كالألات والصواري والقوارب.³ وعليه فالتأمين لا يكون حصرا على جسم السفينة فقط بل يشمل أيضا ملحقاتها، كما يشمل التأمين البحري المخاطر التي تلحق بالسفينة أثناء البناء كالحريق ومخاطر الانزال في البحر بالإضافة الى المخاطر التي تتعرض لها أثناء وبعد انزالها في البحر لأن هذه المخاطر تعد من قبيل المخاطر البحرية.⁴

وقد نص المشرع الجزائري على ضمان المخاطر البحرية في مضمون الفقرة الأولى من المادة 101 من قانون التأمينات حيث جاء فيها: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق، حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقا لشروط المحددة في العقد".⁵

¹ المادة 13 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

² وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، سنة 2011-2012، ص 19.

³ أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، سنة 2017، ص 360.

⁴ مصطفى كمال طه. وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 71.

⁵ المادة 101 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

كما أن التأمين على السفينة يشمل الهلاك أو الضرر الذي يصيب السفينة في حد ذاتها، وفي نفس الوقت هو يشمل الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير مثل تعويض التصادم أو حصة السفينة في الخسارة المشتركة.¹

وقد جاء في مضمون نص المادة 122 من قانون التأمينات أنه يمكن التأمين على السفن إما لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية أو لزمين معين.²

أولاً: التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لرحلات متعددة

في تأمين السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات وحسب نص المادة 123 من قانون التأمينات³ نميز بين أمرين:

1. إذا كانت السفينة تحمل بضاعة فإن المؤمن يضمن الأخطار المؤمن عليها منذ بداية الشحن إلى غاية نهاية التفريغ الخاص بالرحلة الواحدة، أو الرحلات المؤمن عليها، ويسري الضمان مدة (15) يوماً على الأكثر من وصول ميناء الشحن المقصود.
2. أما إذا كانت الرحلة لا تحمل بضائع فإن المؤمن يضمن الرحلة إلى غاية وصول السفينة.

ثانياً: التأمين لأجل

في التأمين لأجل محدد والذي نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 124 قانون التأمينات⁴ فإن التأمين يسري من اليوم الأول إلى غاية اليوم الأخير من المدة المتفق عليها في العقد سواء أثناء مدة سفر السفينة، أو خلال مدة تركيبها أو وصولها ورسوها في المكان

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 178.

² المادة 122 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

³ وفي هذا الخصوص تنص المادة 123 من الأمر 95-07 على أنه: "فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر (15) يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود. إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة، تضمن الأخطار ابتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو القاء المرساة لدى الوصول".

⁴ تنص المادة 124 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات على أنه: "فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الأجل المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المنكور".

المقصود ويمكن أن يتفق المؤمن والمؤمن له على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددانها في العقد وهذا حسب نص المادة 125 من الأمر 75.95¹.

ثالثا: التأمين على أجرة السفينة

أما بخصوص التأمين على أجرة السفينة والتي في الأصل لا تكون مستحقة للمجهز (المؤمن له) إلا إذا وصلت البضائع إلى المكان المقصود، أما في حالة فقدانها أو أصيبت بخسارة أثناء نقلها فيفقدوها، لدى فمن مصلحة المؤمن له أن يأمن أثناء التأمين على السفينة على الأجرة التي ينتظر ربحها، بحيث يعتبر ذلك بأنه دين مستحق له، وعدم تحققه أو فقدانه يؤدي إلى تفويت كسب، والأجرة هي الثمن الذي يتسلمه المجهز عن رحلة معينة سواء تعلقت بالمسافرين أو بالبضائع إضافة إلى المصاريف التي ينتظر ربحها من أتعاب الطاقم والموارد المستهلكة والتي تعد كلها ضمن القيم المضمونة.² إلا أن التأمين على أجرة السفينة لا يجوز فيه التأمين إلا على الأجرة الصافية، بحيث أن نفقات التجهيز تدرج في التأمين على السفينة، ولو أن المجهز قام بالتأمين على الأجرة الإجمالية لحقق كسبا وإثراء من التأمين. ويعتبر التأمين على أجرة السفينة أمر نادر الوقوع.³

والجدير بالذكر أن الراجح هو أن المشرع الجزائري لم يعتبر التأمين على أجرة السفينة من ضمن الأموال التي يجوز التأمين عليها وهذا يستشف من خلو نص قانوني ينص على ذلك، غير أن الباحثون يرون أن المشرع الجزائري لم ينص على أن أجرة السفينة لا تعد من الأموال التي يجوز التأمين عليها طالما أنها لم تستثن بنص واضح، على الرغم من أن المشرع لم يذكرها أيضا صراحة ولم يشر إلى أي أحكام تفصيلية في هذا الصدد، إلا أن إعتبار أن أجرة السفينة من بين الأموال التي يجوز التأمين عليها يستشف من نص المادة 304 ق ب ج باللغة الفرنسية⁴ والتي كانت أكثر وضوحا بحيث حددت الأجرة كنوع من الخسائر الخاصة.⁵

¹ نص المادة 125 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

² علي بن غانم، الطبعة الأولى، المرجع السابق، ص 181-182.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 53.

⁴ تنص المادة 304 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، باللغة الفرنسية على أنه:

«Sont réputés particuliers tous les dommages. Pertes et dépenses subis par le navire par sa cargaison et par les fret qui ne sont pas classes en avaries commune »

⁵ مولاي بلقاسم، المرجع السابق، ص 87.

ولكن وجود فراغ تشريعي في القانون الجزائري، وعدم نص الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن على ذلك يعتبر عيباً يجب تداركه بإضافة جواز التأمين على الأجرة.¹ وفي الأخير نخلص إلى أن عقد التأمين البحري على السفينة هو تأمين على خطر محتمل الوقوع من شأنه أن يلحق أضراراً معتبرة على السفينة أو لواحقها، في إطار عملية بحرية محددة المعالم من حيث المدة، مما ينجر عنه إلتزامات متقابلة.

الفرع الثاني: التأمين البحري على البضائع

يغطي هذا النوع من التأمين كل الأضرار التي تلحق المؤمن له من جراء وقوع الخطر وكل ما يترتب عليه من خسائر، أما إذا حدث تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة تبقى الأخطار مغطاة بشرط أن يكون التغيير خارج عن إرادة المؤمن له ورقابته.² ويتم التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بمقتضى وثيقة عائمة أو مشتركة.³ والتي سماها المشرع الجزائري بوثيقة التأمين المفتوحة، حيث تشير المادة 139 من قانون

التأمينات على أنه: "يمكن تأمين البضائع بوثيقتين:

1. وثيقة تأمين سفرية صالحة واحدة.

2. وثيقة تأمين مفتوحة".⁴

أولاً: التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة عادية لرحلة واحدة

لم يعرف المشرع الجزائري البضائع في التقنين البحري، غير أن البضائع بصفة عامة وأياً كان نوعها سواء كانت عبارة عن أمتعة المسافرين والتي ينصرف مفهومها إلى اللوازم الشخصية لهم، أو الأشياء التي تجمعها السفينة الناقلة أثناء عملية الرحلة، أو الأسماك التي توجد على ظهر السفينة يجوز التأمين عليها مهما كانت طريقة نقلها سواء كانت منقولة بواسطة سند إخبار أو سند شحن.⁵ وبالرجوع إلى ما جاء في نص المادة الأولى الفقرة الخامسة من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) عرفت البضائع كالتالي: "يشمل مصطلح، البضائع، الحيوانات الحية وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة

¹. علي بن غانم، الطبعة الأولى، المرجع السابق، ص 182.

². حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 161.

³. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 180.

⁴. المادة 139 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

⁵. مصطفى كمال طه وائل بندق، المرجع السابق، ص 64.

أو أداة نقل مماثلة، أو مغلقة تشمل البضائع، أداة النقل أو موارد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن".¹

ويعتبر هذا التعريف مجرد توضيح على سبيل المثال لا الحصر، فالأصل أن كل البضائع قابلة للتأمين عليها ما لم يكن القانون يمنع حيازتها أو التعامل فيها،² وكإستثناء خاص قد لا تتصرف إرادة المؤمن للتأمين على بعض البضائع فتستبعد من الوثيقة، أو أنه قد يرغب في تغطيتها ولكن بشرط خاص، ومن أمثلة الأشياء المستبعدة من الوثيقة الأشياء الثمينة كأوراق البنوك والأوراق المالية والمعادن الثمينة والمجوهرات والحلي الذهبية، والطرود البريدية، والتي تتطلب تصريحا ويرجع الحق في قبولها أو رفضها الى المؤمنون،³ وقد نصت المادة الرابعة من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع على أنه: "لا تضمن هذه الوثيقة إرسال أوراق البنوك والقسيماات والجواهر والأحجار الكريمة والحلي الموضوعة، إلا إذا كانت محل قبول خاص وكذلك الطرود البريدية حتى ولو كانت بقيمة مصرحة فلا تضمن إلا تحت إتفاق وبأقساط خاصة".⁴

وقد أجاز المشرع التأمين البحري على البضائع المشحونة أثناء رحلة بحرية أو مخاطرة بحرية معينة عن طريق وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة بحرية واحدة، والتي تتضمن عقد تأمين بحري يغطي الأخطار البحرية، والتي يطلق عليها فقها ب: بوثيقة السفرة، وباللغة الفرنسية Voyage Policy، وهناك من يسميها وثيقة تأمين لشحنة معينة، والتي تصدر من طرف المؤمن بمبلغ معين لضمان بضائع لرحلة واحدة.⁵

ويقصد بالتأمين على البضائع هو التأمين بصفة خاصة على البضائع التي تكون محلا لنقل بحري، إلا أن وثائق التأمين تتوسع من نطاق تطبيقها بحيث تشمل البضائع التي تكون محلا لنقل بري أو نهري أو جوي تابعا للنقل البحري وتغطية الوثيقة.⁶ حيث جاء في نص

¹ المادة الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع والمعروفة بإسم إتفاقية هامبورغ، لسنة 1978، ص 1.

² وفي هذا الخصوص تنص المادة 93 من القانون المدني الجزائري بأنه: "إذا كان محل الإلتزام مستحيلا في ذاته أو مخالفا للنظام العام والآداب العامة كان باطلا بطلانا مطلقا".

³ مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 64.

⁴ وثيقة أصدرتها الشركة الجزائرية لتأمين النقل بتاريخ 17 ديسمبر 1981.

⁵ حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 161.

⁶ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 150-151.

المادة 136 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات على أنه: "تطبق، أحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا إقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/ أو النهر و/أو الجو، سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له.¹ وعليه فإن التأمين البحري على البضائع لا يقتصر على المخاطرة البحرية فحسب بل قد يمتد ويشمل المخاطرة البحرية بالتبعية. ويسري التأمين من وقت شحن البضائع على السفينة ويمتد خلال نقل البضائع إلى غاية إكمال عملية تفريغها بسلام على البر بما في ذلك إبحار السفينة ومرورها على مختلف الموانئ أو أية أمكنة أخرى أثناء الرحلة البحرية، ويغطي التأمين في هذه الحالة كافة مخاطر التفريغ في ميناء الوصول.² حيث جاء في نص المادة 137 من الأمر 07-95 أنه: "يسري التأمين على البضائع بدون إنقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين. وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته.³ كأن يغير الربان الطريق على سبيل المثال في حالة القوة القاهرة أو هروبا من القرصنة البحرية⁴ وغيرها من الأسباب التي تؤدي إلى تغيير طريق سير السفينة، إلا أن إحترام الطريق البحري هام لتجنب خطر التصادم⁵ وهذا حتى لا تصادف السفينة جبال الثلج أو الحطام المهجور، إلا في حالة الضرورة. بحيث أن الطريق الذي تعبره السفينة مهم لحساب المخاطر فهو الذي يطيل أو يقصر مدة الرحلة، ويجعلها أكثر أو أقل خطورة.⁶

وقد يضطر الربان إلى تغيير منحى السفينة لتقديم يد المساعدة والنجدة وهي ما يعرف بالإسعاف البحري وهذا لإنقاذ الأرواح والأموال في عرض البحر، وقد نصت الفقرة الأولى من

¹ نص المادة 136 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

² حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 162.

³ المادة 137 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

⁴ يرى الدكتور الأستاذ محمد حافظ غانم أن القرصنة البحرية بأنها: "إعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص." نقلا عن عبد الله محمد الهواري، المرجع السابق، ص 11.

⁵ عرفت المادة 273 من الأمر 76-80 المتضمن البحري السالف الذكر التصادم بقولها: "يعد تصادم سفن في البحار، كل إرتطام مادي أو إصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الإعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

⁶ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 158-159.

المادة 334 ق ب ج بأنه: " يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي".

غير أن التساؤل الذي يطرح هنا هو حول التغيير الجزئي للطريق: هل إذا غيرت السفينة طريقها ثم عادت إلى الطريق المتفق عليه وعندئذ تحقق الخطر، فهل يعفى المؤمن من ضمان هذا الخطر؟

إن الرأي الراجح في هذا الخصوص هو أنه يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المقررة وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسؤولاً عنه، مالم يكن لتغيير الطريق علاقة في تحقق الخطر (يجب ألا يكون لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر وهذا كشرط لتبقى مسؤولية المؤمن قائمة).¹

ثانياً: التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة التأمين المفتوحة.

تغطي الوثيقة المفتوحة جميع البضائع المشحونة للمؤمن له وحسب الشروط المتفق عليها في الوثيقة، سواء كان مالكا للبضاعة أو مجرد وكيل عن مالكها، وسواء كانت مشحونة على سفينة مستأجرة أو مملوكة له.²

وقد نص المشرع الجزائري على وثيقة التأمين المفتوحة في المواد من 139 إلى غاية 142 من الأمر 95-07 والملاحظ أن الترجمة الصحيحة لعبارة النص الفرنسي " Une Police Flottante"، تقابله في اللغة العربية مصطلح وثيقة تأمين عائمة وليس وثيقة تأمين مفتوحة، و المشرع الجزائري إستعمل مصطلح وثيقة الإشتراك في مواضع أخرى في نصوص قانون التأمين للدلالة على وثيقة التأمين المفتوحة أو العائمة، إذ تغطي هذه الوثيقة كل الشحنات البحرية التي يصدرها أو يستوردها المؤمن له اما لحسابه الخاص أو لحساب الغير بصفته مستفيدا من التغطية التأمينية، ويكون المستفيد وقت إبرام العقد غير معين، وإنما يتم تحديده وقت عند تحقق الخطر، كما أنها قابلة للانتقال بالتظهير، مالم يوجد شرط يمنع إنتقالها. وهي أداة لتجسيد التغطية التلقائية للبضائع المشحونة إذ يعد إلزاما على المؤمن قبول التأمين على

¹. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 159.

². جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك. وثيقة التأمين العائمة، دار الجامعة الجديدة للنشر،

د.ب.ن، د. ط، سنة 2004، د.ج، ص 25.

البضائع المشحونة المؤمن عليها بهذه الأخيرة، وبالمقابل يقع على عاتق المؤمن له التصريح عن عملية شحن البضائع في المواعيد المحددة في وثيقة التأمين المفتوحة، حتى وإن وقع الحادث المؤمن منه قبل التصريح عن ذلك¹، وهذا حسب نص المواد 140 و141 من قانون التأمينات²، وهذا كاستثناء على الأصل وهو ما جاء في نص المادة 100 من الأمر 95-07 الذي يقضي ببطلان كل تأمين يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها، حيث جاء فيها بأنه: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن عليها إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل ويحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار"³، وهذا لأن آثار وثيقة التأمين المفتوحة لا تترتب بمجرد شحن البضاعة وتعرضها للخطر ولا تتوقف على شرط الإخطار.⁴ فوثيقة التأمين المفتوحة تعد عقد مكتمل الأركان قائم بذاته يترتب آثاره القانونية بمجرد توقيع الأطراف عليه، أما الإلتزام بالإخطار فهو إجراء قانوني يمكن أطراف العقد من تحديد حقوقهم والتزاماتهم المتبادلة.⁵

وتتميز هذه الوثيقة عن سابقتها في أنها لا تتضمن تحديدا للبضائع والأشياء المؤمن عليها، بحيث يتم الإتفاق على أن يقوم المؤمن بتغطية كل ما يشحنه المستأمن من بضائع خلال مدة محددة⁶ أي أن قسط التأمين في الوثيقة العائمة يحدد على حسب طبيعة ومقدار البضائع لحساب المستأمن خلال فترة معينة، ويقع على عاتق المستأمن إرسال إخطار للمؤمن بكل بضاعة تشحن أثناء الفترة المحددة ومن خلال هذه الإخطارات يتم تحديد القسط. ويجب أن يتضمن هذا الإخطار إسم السفينة الناقلة والرحلة التي تقوم بها ومقدار البضاعة المشحونة وقيمتها، كما يقع عليه أيضا إخطار المؤمن بكل التعديلات اللاحقة لهذا الإخطار والتي يمكن لها أن تبدل عن المؤمن فكرته حول الخطر، مما يجيز في المقابل للمؤمن المطالبة بإبطال العقد في حالة ما إذا قدم المستأمن بيانات غير صحيحة أو سكت عنها ولو كان ذلك بغير

1. دغيش أحمد، المرجع السابق، ص 18-21.

2. المواد 140-141 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3. المادة 100 من الأمر 95-07.

4. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 71-72.

5. دغيش أحمد، المرجع نفسه، ص 195.

6. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 162.

سوء نية، مما يؤدي إلى أن يقدر المؤمن الخطر بأقل من قيمته، أما إذا تعمد المستأمن عدم الإخطار بسوء نية فإن ذلك يؤدي إلى حرمانه من التعويض، والجدير بالذكر أن سريان التأمين على البضاعة يبدأ من تاريخ العقد أما الأخطار فيعد أثر من آثار العقد. كما يجوز للمؤمن فسخ العقد إذا أخل المستأمن بالالتزامات المنصوص عليها مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.¹ وهو ما ورد في نص المادة 142 من قانون التأمينات بقولها: "...جاز للمؤمن.... فسخ وثيقة التأمين دون المساس بحقه في طلب الأقساط المتعلقة بالمرسلات غير المصرح بها عند تاريخ الفسخ".²

وباعتبار الخطر أساس عقد التأمين البحري إذ أنه حيث لا خطر لا تأمين، فإن لفظ الخطر يصطلح للدلالة على المخاطر التي قد تتعرض لها الأشياء محل التأمين كالتصادم والغرق والجنوح³ وهو يشمل أيضا الأضرار المادية التي يتحمل فيها المستأمن كل المصاريف التي يدفعها إلى المؤمن لدرء الضرر أو الحد من آثاره كنفقات التفريغ والتخزين في ميناء غير ميناء الوصول، إلا أن هناك في المقابل أخطار غير قابلة للتأمين عليها أهمها الأخطار المقصودة الصادرة من المستأمن بمحض إرادته أو بمخالفته الأنظمة والقوانين الخاصة بالإستيراد والتصدير. كما أن هناك أخطار غير قابلة للتغطية إلا إذا وجد إتفاق يقضي بغير ذلك أبرزها الأخطار الناتجة عن الحروب الخارجية وكذلك الإستيلاء والحجز الذي تقوم به السلطات العمومية⁴ وفي هذا الخصوص قد نصت المادة 143 من قانون التأمينات على سبيل

¹. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص من 181 - 184.

². المادة 142 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

³. أعراب كميلا، المرجع السابق، ص 272.

" يتحقق الغرق عندما يغمر الماء السفينة كلية بحيث تختفي في البحر، وتفقد القدرة على أن تطفو على سطحه.

أما الجنوح أو التشيب فيتحقق عند إرتطام السفينة وإحتكاكها بقاع البحر بسبب ضآلة المياه أو عدم وجود العمق الكافي للماء، وقد يكون الجنوح بسبب وجود صخور قريبة من قاع البحر أو حطام السفن الغارقة، ويجب أن يكون خارج عن إرادة السفينة حتى يمكن التعويض عن الأضرار الناتجة عنه، أما الجنوح الناتج عن المد والجزر لا يتم التعويض عنه لأنه ظاهرة طبيعية. لأن المد والجزر من الظواهر التي تحصل بصفة دورية". نقلا عن مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 103.

⁴. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 164.

الحصر عن الحالات التي يمكن للمؤمن له أن يختار فيها التخلي عن البضائع فيما تعلق بالأخطار التي لا يضمنها العقد.¹

وقد أشارت المادة 115 من نفس القانون أنه يجب أن يكون التخلي تاما وبدون أية شروط، مع وجوب تبليغ المؤمن بالأمر عن طريق رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي في أجل 3 أشهر على الأكثر من الاطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو إنقضاء الأجل التي تسوغه، ويجب حينها على المؤمن دفع المبلغ كاملا.

وبقبول التخلي يحوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن.²

وحول تقدير قيمة الضرر تنص المادة 144 من قانون التأمينات على أنه: "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان.

يطبق معدل القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها".³

وفي بعض الأحيان قد تصاب البضاعة بضرر يؤدي إلى إنقاص قيمتها عند إنتهاء الرحلة البحرية، فهنا يعرض المؤمن له على أساس فرق قيمتها وقت شحنها وقيمتها وقت وصولها ومنه يقع على عاتق المؤمن بدفع ذلك الفرق في القيمة.⁴

الفرع الثالث: التأمين على المسؤولية.

يعتبر التأمين على المسؤولية من الصور الحديثة للتأمين وهو يعتبر كتأمين خاص يقتصر على التأمين البحري، والذي هو بالأساس تأمين أشياء يسعى إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة أثناء إستغلالها أو إنتقالها من الخسائر أو الأضرار المادية التي تتعرض لها، ولم يكن يمتد في القديم إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه،⁵ وقد تناول المشرع الجزائري التأمين على المسؤولية في نصوص المواد من 145 الى 150

¹. المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

². المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

³. المادة 144 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁴. بن معروف فوضيل، التأمين البحري في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الخامس، العدد السابع، سنة 2018، ص 179.

⁵. مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص 79.

من قانون التأمينات، وبإستقراء المادة 145 و146 منه يتضح أن التأمين على المسؤولية يشمل مالك السفينة والناقل البحري، حيث جاء في نص المادة 145 من الأمر 95-07 أنه: "يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء إستغلالها، غير أن هذا التأمين ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 أعلاه، الا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف."، وقد نصت المادة 149 بأنه: "في حالة انشاء صندوق لتحديد المسؤولية لا يجوز رفع الدعوى على المؤمن من الدائنين الذين يخضع حقهم للتحديد طبقا للمواد 92-93 و95 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976"، وجاء في نص المادة 146 من نفس الأمر بأنه: "يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الإستغلال التجاري للسفينة".¹

ومن بين هذه الأضرار الإصطدام أو التلوث بالوقود، حيث إعتبرت المادة 117 من القانون البحري الجزائري مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة، مسؤولا عن كل ضرر ناتج جراء التلوث الحاصل من تسرب وطرح الوقود من سفينته، بإستثناء الحالات المبينة في المادتين 118 و119.²

وفي نفس الشأن تنص المادة 130 قانون بحري³ في مضمونها على أنه الأصل يلزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة بإنشاء تأمين لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث، وكإستثناء تنص المادة 136 من القانون البحري⁴ بأنه لا تطبق أحكام المادتين 130 و139 على السفينة التي تملكها الجمهورية الجزائرية عندما

¹. المواد 145-146-149 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

². المادة 117 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³. المادة 130 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁴. المادة 136 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

تزيد حمولة هذه السفينة التي تنقل الوقود عن 2000 طن كحمولة.¹ وقد أعفت المادة 149 السفن البحرية الوطنية وسفن حراس الشواطئ، وكذلك السفن المخصصة لمصلحة عمومية غير تجارية من ذلك.²

أما عن عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري فهو عقد يؤمن بواسطته الناقل البحري على مسؤوليته المدنية بسبب خطأ منه أو من الأشخاص المسؤول عنهم مدنيا، ضد رجوع الغير المتضرر من تنفيذ عقد النقل البحري.³ وجاء في نص المادة 193 من قانون التأمينات فقرة واحد أنه: "يجب على كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير".⁴

المطلب الثاني: آثار عقد التأمين البحري

يحدث عقد التأمين البحري وعلى غرار باقي العقود الأخرى أثر كونه من العقود التبادلية فهو يرتب إلتزامات متقابلة على طرفيه، حيث حدد الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 04-06 المتعلق بالتأمينات في مواد حقوق المؤمن والمؤمن له وإلتزامتهما، كما قد تتصرف آثار عقد التأمين البحري إلى المؤمن المعيد بصفة غير مباشرة بالرغم من أن المراكز القانونية في عقد إعادة التأمين تختلف عن مراكز عقد التأمين الأصلي، وهذا ما تطرقنا إليه تفصيلا فيما يلي:

الفرع الأول: إلتزامات المؤمن له.

تضمن قانون التأمينات الآثار التي يربتها عقد التأمين البحري إزاء المؤمن له إذ يقع على عاتقه جملة من الإلتزامات نصت عليها المادة 108 منه.⁵ وهي:

¹. بلعباس حياة، مركز الغير المتضرر من عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري، مجلة القانون العقاري والبيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم الجزائر، المجلد رقم 10 العدد 02، سنة 2020-2021، ص 297.

². حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 1988، د.ج، ص 58.

³. بلعباس حياة، المرجع نفسه، ص 297.

⁴. المادة 193 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁵. المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

أولاً: الإلتزام بتقديم المعلومات الدقيقة والصحيحة عن الخطر محل الضمان

نصت الفقرة الأولى من المادة 108 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-

04 على أنه: "يترتب على المؤمن له:

1. أن يقدم تصريحاً بجميع الظروف التي عرفها وتسمح للمؤمن بتقدير الخطر".
- ويعتبر هذا الإلتزام إلتزام قانوني ضروري لتحديد الخطر بدقة، لدى يجب على المؤمن له الإدلاء بكل المعلومات التي تساعد في عملية حصر الخطر ومدى جسامته، لأن الإمتناع عن ذلك يمنع من تحديد مبلغ التعويض المستحق له بصورة دقيقة، وهذا يستشف من نص المادة 15 من قانون التأمينات التي نصت على إلزامية التصريح عند إكتتاب العقد بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن إستمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل به.¹ وعليه جرت العادة على أن يحصل المؤمن (شركات التأمين) على البيانات الضرورية التي يكون لزاماً على المؤمن له توضيحها عبر نماذج مطبوعة تشتمل على أسئلة معينة يجيب عليها المستأمن بوضوح، وفي حالة ما إذا أغفل المؤمن بياناً له درجة من التأثير في درجة إحتمال الخطر أو جسامته فعلى المؤمن له أن يدلي به من تلقاء نفسه سواء كان ذلك عند إبرام العقد أو أثناء سريان العقد أو عند وقوع الخطر.² وبعد الإجابة بدقة عن هذه الأسئلة يرجع قرار قبول أو رفض تغطية الخطر التأميني للمؤمن له لأنه هو الأكثر دراية بطبيعة الأخطار التي يريد التأمين منها.³ أما في حالة ثبوت إستعمال وسائل إحتيالية فإن عقد التأمين يعد كأن لم يكن.⁴

ولعقد التأمين البحري خصوصية ينفرد بها عن باقي العقود حيث أن المشرع لم يفرق بين البيانات الجوهرية والثانوية على عكس لقواعد العامة التي تفرق في مجال التدليس في

¹. الفقرة الأولى من المادة 15 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

². لشهب بدر الدين، المرجع السابق، ص 45-46.

³. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 92.

⁴. وفي هذا الخصوص تنص المادة 110 من الأمر 95-07 بأنه: "يعتبر التأمين لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له."

ذلك،¹ والغش فيه قد يأخذ اما صورة تصريح كاذب أو كتمان قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر، ويقع عبء الإثبات لسوء نية المؤمن له على عاتق المؤمن.

وبذلك يكون المؤمن له قد أخل بالالتزام قانوني إتجاه المؤمن، يستوجب المسؤولية والتعويض عن الضرر الذي لحق هذا الأخير، وخير جزاء على ذلك هو بطلان العقد غير أنه يكون بطلان نسبي مقرر لصالح المؤمن فقط. ومن أمثلة ذلك أن يسكت المستأمن عن ذكر العدد الحقيقي للطرود التي تتكون منها البضاعة التي يشملها التأمين، أو أن يخفي أن البضاعة قد صدرت بالمخالفة للقوانين الجمركية من البلد المصدر، أو ألا يذكر أن البضاعة المؤمن عليها قد شحنت على السطح وأنها قابلة للتلف، أما بالنسبة للتصريح الكاذب فيكون بالإدلاء بواقعة مخالفة للحقيقة ومثال ذلك أن يصرح بأن البضاعة مشحونة في عنابر السفينة في حين أنها مشحونة على السطح.²

غير أن إبطال العقد يجب أن يتماشى مع خصوصية عقد التأمين بإعتباره من العقود الزمنية فطبيعته هذا العقد الخاصة جعلت المشرع يحيد عن القواعد العامة والتي تقضي بأنه في حالة إبطال أو بطلان العقد يعاد المتعاقدين إلى الحالة التي كانا عليها قبل إبرام العقد أو الحكم بالتعويض المعادل،³ فقد جاء في نص المادة 21 الفقرة الثالثة من قانون التأمينات بأنه: "تعويضا للإصلاح الضرر تبقى الأقساط المدفوعة، حقا مكتسبا للمؤمن الذي يكون له الحق أيضا في الأقساط التي حان أجلها مع مراعاة الأحكام المتعلقة بتأمينات الأشخاص، وفي هذا السياق يحق أن يطالب المؤمن له بإعادة المبالغ التي دفعها في شكل تعويض".⁴

أما إذا لم يقدم بيانات صحيحة وسليمة بدون نية غش يمكن حسب نص المادة 109 من قانون التأمينات أن يختار أحد الأمرين مما يلي:

1. يجوز للمؤمن أن يطالب برفع في القسط المدفوع من قبل المؤمن له بما يعادل القيمة الحقيقية للخطر التأميني (المطالبة بزيادة القسط).

¹ مرابط شيخ، المرجع السابق، ص 78.

² إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 240-2041.

³ حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 99.

⁴ المادة 21 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2. أو أن يخفض التعويض بما يتماشى مع القسط المدفوع بالموازاة مع القسط المستحق

فعلا وهذا في حالة وقوع الحادث في تلك الأثناء.¹

ثانيا: مراعاة الإلتزامات المتفق عليها مع المؤمن

تنص الفقرة الخامسة من المادة 108 من قانون التأمينات أنه: "يجب على المؤمن له أن يراعي الإلتزامات المتفق عليها مع المؤمن، وأن يبذل كل ما في وسعه لإتقاء الأضرار أو التخفيف منها والحد من إتساعها."

أ. الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن:

يعد هذا الإلتزام أبرز مظاهر حسن النية في عقد التأمين البحري، وهو ما يدفع المؤمن له بأن يتصرف تصرف الشخص اليقظ كما لو لم يكن هناك تأمين، وأن يجتهد على المحافظة على مصالح المؤمن. ومن بين مصالح المؤمن أن يبذل جهده لإنقاذ ما يتسنى له إنقاذه، وبذل الجهود لإتقاء الأضرار أو الحد من إتساعها، ويتفرع على الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن عدة إلتزامات هي:

تجنب كل ما من شأنه أن يساهم في تفاقم الخطر أو تغييره أثناء سريان العقد،² وإعلام المؤمن بحادثة تزايد الأخطار خلال عشرة أيام على الأكثر بعد علمه بأي تفاقم للخطر المضمون الواقع أثناء العقد،³ وإعلام المؤمن بوقوع الحادث لتمكينه من معاينة الخطر وإجراء تقديرات للأضرار المترتبة عنه في مهلة عشرة أيام من ورود الخبر إليه، بالإضافة إلى الإلتزام ببذل الجهد لتخفيف من آثار الحادث بحيث يقع واجبا على المؤمن له التواجد في مكان وقوع الحادث شخصيا أو عن طريق من ينوب عنه لإتخاذ الإجراءات الأولية تحفظية في حدود طاقته لتخفيف من آثار الحادث، إضافة إلى الإلتزام بإثبات الضرر الذي أصاب الشيء، فقد قرر المشرع الجزائري ضرورة الإتصال بخبير مختص يعين لإثبات الضرر وألزم المؤمن له

¹. المادة 109 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

². وفي هذا الخصوص تنص الفقرة الخامسة من المادة 108 من الأمر 95-07 على ما يلي "أن يراعي الإلتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول، وأن يبذل الجهود لإتقاء الأضرار أو الحد من إتساعها."

³. وتنص كذلك الفقرة الثالثة من نفس المادة ونفس القانون على: "أن يصرح، خلال عشرة (10) أيام على الأكثر بعد إطلاعه في أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد."

بإتمام عملية إثبات الخسارة بصورة حضورية رفقة ممثلي المؤمن خلال 30 يوما إبتداء من تاريخ رسو السفينة في الميناء تحت طائلة عدم قبول دعوى التعويض.¹

ب . الإلتزام بالمحافظة على حقوق المؤمن لرجوع على الغير المسؤول.

جاء في الفقرة السادسة من المادة 108 من نفس القانون: " أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة".²

وهذا حتى يتسنى إلى المؤمن الحلول محل المؤمن له في دعواه وحقوقه إتجاه الغير المسؤول عن الحادث، ويتمثل هذا الإلتزام في إتخاذ تدابير قانونية تحفظ حق الرجوع وهو غير ملزم بالدخول في إجراءات قضائية ضد الغير المتسبب في الحادث وإنما هي من مهمة المؤمن شريطة أن يقدم له المؤمن له كل الوثائق والمستندات اللازمة لإقامة الدعوى ومتابعتها مثال ذلك أن يحافظ المؤمن له على حق الرجوع على الناقل المسؤول بتوجيه تحفظات كتابية عن تلف البضاعة وهلاكها في الأجل المتفق عليها.³

وقد جاء في نص الفقرة الأولى من المادة 118 من قانون التأمينات على أنه: " يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له".⁴

والحلول لا يقتصر على الحقوق والدعاوى فقط بل يكون حتى في الإجراءات الأخرى التي يجب على المؤمن له القيام بها لإنقاص من قيمة الضرر.⁵

¹. صحراوي نور الدين، إلتزامات الأطراف في عقد التأمين البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الخامس، العدد الثامن، سنة 2018، ص 244-245.

². الفقرة السادسة من المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

³. صحراوي نور الدين، المرجع نفسه، ص 245.

⁴. الفقرة الأولى من نص المادة 118 من الأمر 95-07.

⁵. تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2012، ص 107.

ثالثاً: الإلتزام بدفع القسط

القسط هو النظير المادي الذي يلتزم المؤمن بتسديده لتغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن على عاتقه.¹ وهو أهم إلتزام فبتنفيذه يستمر العقد، وبه يترتب الهدف المقصود من وراء برامه والذي هو تعويض الخسارة الناجمة عن وقوع الخطر²، فلا يوجد تأمين دون خطر ولا يوجد تأمين دون قسط، وله عنصرين هما:

1. القسط الصافي: أي قيمة الخطر على وجه التقريب.
 2. التكاليف أو علاوة القسط: أي المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين وهو عامل الربح بحيث يضاف الى العنصر الأول ليكون القسط الإجمالي.³
- تنص المادة 80 من قانون التأمينات على أنه: "أن القسط الجرد هو القسط الصافي المطابق لتكلفة الخطر مضافا إليه نفقات التسيير الواقعة على عاتق المؤمن".⁴
- كما أن هناك قسط يدفع مرة واحدة وهو ما يسمى بالقسط الوحيد، وهناك قسط دوري يدفع عند حلول كل أجل لاستحقاق، والأصل أن يدفع القسط من طالب التأمين شخصياً، أو من أي شخص آخر له مصلحة في إستمرار عقد التأمين.⁵
- حيث جاء في نص المادة 79 من قانون التأمينات على أنه: "يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند إكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من الإلتزامه والحصول على الضمان".⁶
- أما بالنسبة للقسط الدوري فقد نصت المادة 81 على أنه: "إن القسط الدوري هو القسط الذي يدفعه مكتب التأمين كلما حل أجل الاستحقاق طوال المدة المحددة في العقد".

¹ إبراهيم أبو النجا، المرجع السابق، ص 81.

² قروود ماري باتول، عقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، سنة 2021، ص 53.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 128.

⁴ المادة 80 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁵ حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 80-81.

⁶ المادة 97 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

وقد نصت الفقرة الثانية من المادة 108 من قانون التأمينات على: "أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد".¹

والقسط يكون ثابتا في جميع عمليات التأمين التجارية وهو الشكل الغالب في الوقت الراهن، ويكون متغيرا في نظام التأمين التبادلي بحيث يمكن لهيئة أو مؤسسة التأمين أن تطلب مبالغ إضافية للإشتراك الذي يكون قد دفع عند إبرام العقد،² إلا أنه في حالة زيادة احتمال تقاوم الخطر المؤمن عليه، يجوز للمؤمن أن يقترح معدلا جديدا للقسط خلال 30 يوما تحسب ابتداء من تاريخ إطلاعه على ذلك التقاوم، أما إذا لم يعرض المؤمن إقتراحه خلال هذه المدة فإنه لا يكون هناك أي زيادة في القسط.³

. طريقة دفع القسط:

يتم تحديد قسط التأمين البحري إما بمبلغ ثابت، أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به وبمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن عليه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمتة ومدة التأمين. وإذا لم يحدد القسط في عقد التأمين، فيرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد.⁴

أ. طريقة دفع القسط من حيث الزمان:

جرت العادة لدى شركات التأمين بأن يتم دفع القسط سلفا، وهذا من أجل أن يستطيع المؤمن من الحصول على الأموال التي تكفل له تغطية المخاطر، وعادة ما يدفع القسط بصفة دورية غالبا ما تكون في مهلة سنة.⁵ فالمؤمن هو من يعين الأجل المتعلق بإستحقاق الأقساط وهذا خلال مدة سريان العقد، وقد تتحدد هذه الدفعات بسنة أو بستة أشهر أو ثلاثة أشهر،

¹. الفقرة الثانية من المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

². جديدي معراج، مدخل لدراسة عقد التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 47.

³. المادة 18 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁴. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 122.

⁵. جديدي معراج، مدخل لدراسة عقد التأمين الجزائري، المرجع نفسه، ص 66.

والغالب أن يتم دفع الأقساط سنويا، وسواء تم دفع القسط دفعة مالية واحدة أو على دفعات متعددة فإن المؤمن له يستلم مقابل ذلك مخالصة تثبت تنفيذه لهذا الإلتزام.¹

ب. طريقة دفع القسط من حيث المكان:

باعتبار أن المدين هو المؤمن له وشركة التأمين هي الدائن فالأصل أن الدين يدفع في موطن المدين، إلا أنه في الجزائر تسري الأمور عكس القواعد العامة وهذا راجع إلى أن شركات التأمين تمارس الإحتكار في هذا المجال، إذ يلاحظ أن الوفاء بالقسط غالبا ما يتم في موطن المؤمن.² فالقاعدة العامة والكلاسيكية التي أخذ بها المشرع الجزائري والتي تقضي أن الدين مطلوب وليس محمول، يفهم منها أن الوفاء بالإلتزام يكون في موطن المدين، إلا أن إعتبار القاعدة ليست من النظام العام ودفعاً للمشقة والإرهاق عن المؤمن بإعتبارها تقبل على آلاف الصفقات الخاصة بالعمليات التأمينية بمختلف أنواعها، لذلك فإن خلافا لهذه القاعدة، فإن المؤمن له يلتزم بالإنتقال إلى مقر المؤمن (شركات التأمين) من أجل دفع الأقساط عند حلول إستحقاقها، ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك.³

الفرع الثاني: إلتزامات المؤمن.

تتفرع إلتزامات المؤمن إلى ثلاثة إلتزامات، أولها دفع مبلغ التأمين في حالة وقوع الخطر وهو الإلتزام الأساسي في عقد التأمين البحري، والثاني هو تكوين إحتياطي حسابي لفائدة المؤمن له، والثالث هو الإلتزام بتخفيض التعويض.

أولاً: دفع مبلغ التعويض

إن الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المؤمن في عقد التأمين البحري بإعتباره عقد معاوضة هو الإلتزام بتعويض المؤمن له عن الأضرار الواقعة جراء تحقق الخطر في حدود التأمين، ويشترط أن يكون المستفيد من عقد التأمين هو صاحب المصلحة التأمينية في الشيء المؤمن عليه وأن تتطابق قيمة التأمين مع قيمة الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد، ولا تقوم

¹. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 81.

². جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 66.

³ حميدة جميلة، المرجع نفسه، ص 82-83.

مسؤولية المؤمن إلا بإثبات أن الخسارة المراد تعويضها كان سببها المباشر هو الخطر المضمون، ولا يجب أن يفوق مبلغ التعويض حدود التلف الواقع بإستثناء الحالات التي يتحقق فيها للمؤمن له إختيار التخلي، وبهذا يحتل المؤمن له بعد تحقق الحادث البحري المضمون مركزه المالي الذي كان يحتله قبل التعاقد.¹

حيث نصت المادة 132 من قانون التأمينات على أنه: " يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له، في حالة طعن الغير عليه، نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".²

بحيث يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي لحقتة والتي تنص عليها وثيقة التأمين أي الأضرار المضمونة في العقد مع إستبعاد الأضرار الجسدية والأضرار التي يكون للمؤمن له يد فيها، وعادة ما يكون مبلغ التعويض أقل من مبلغ التأمين بإعتبار أنه يخضع لبعض الإقتطاعات كعجز الطريق، كما يختلف التعويض بإختلاف حجم الكارثة على حسب ما إذا كان الهلاك كلياً أو جزئياً، وعلى حسب ما إذا كان التأمين يغطي القيمة الكلية أو الجزئية للشيء المؤمن عليه.³

وللمؤمن له دعويان للحصول على تعويض التأمين هما:

1. دعوى الخسارة والتي تعد الطريق العادي التي تمكن المؤمن له من المطالبة بالتعويض، والتي يمكن إستعمالها في كل المخاطر على إختلاف أهميتها.
2. دعوى الترك والتي تعد من الدعاوى التي هي حصر على القانون البحري والتي يقتصر إستعمالها على بعض المخاطر والتي تعرف بالمخاطر الكبرى أو الجسيمة والتي تمكن

¹. صحراوي نور الدين، المرجع السابق، ص 246.

². المادة 132 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

³. يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزو وزو، سنة 2017، ص 79-80.

المؤمن له من الحصول على مبلغ التأمين كاملا مقابل أن يترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن.¹

والمؤمن ملزم بدفع مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر أو الكارثة سواء للمؤمن له أو المستفيد من عقد التأمين نظير القسط أو الأقساط المدفوعة من قبل المؤمن له، وقد يكون المبلغ من حيث المبدأ مبلغ من النقود إلا أن المؤمن قد يلتزم بإصلاح الضرر عينا خصوصا في مجال التأمين على الأشياء.²

ثانيا: إلتزام المؤمن بتكوين إحتياطي حسابي لصالح المؤمن له

يقع لزاما على المؤمن تكوين إحتياطي حسابي لفائدة المؤمن له وهو ما يعرف في بعض صور التأمين بالإدخار وهو عبارة عن زيادة في قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه، ويسمى في قانون التأمين الجزائري بالرصيد الحسابي وهو ما جاء في نص المادة 74 من الأمر 95-07 المقابلة للمادة 69 من الأمر رقم 80-70.³

وحسب نص المادة 72 من الأمر 95-07 يكون المؤمن ملزم بإرجاع الرصيد الحسابي الذي نص عليه العقد إلى ذوي الحقوق في حالة إنتحار المؤمن له بمحض إرادته ويبقى الضمان ساري المفعول بعد مرور السنة الثانية من التأمين وكان المؤمن له قد فقد الحرية في تصرفاته بسبب مرض من الأمراض، ولا يسري الضمان على الإنتحار في مجال التأمين من الحوادث فهو مستبعد من الضمان. وبالنسبة للإثبات فإن عبء اثبات إنتحار المؤمن لع يقع على عاتق المؤمن ويقع عبء إثبات فقدان الوعي المؤمن له على عاتق المستفيد.⁴

¹. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص224.

². حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 109.

³. وفي هذا الخصوص تنص المادة 74 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "أن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم

الحالية للإلتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له."

⁴. المادة 72 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

وتنص المادة 73 من نفس القانون أن المستفيد لا يستحق المبلغ المؤمن في حالة وفاة المؤمن له، إذا كانت الوفاة بسببه، ولا يلتزم المؤمن بدفع سوى مبلغ الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد للمستفيدين الآخرين، هذا إذا سبق دفع قسطين سنويين على الأقل¹. أما في حالة الإنتحار العمدي للمؤمن له أثناء السنتين الأوليتين من إبرام عقد التأمين البحري فإن المؤمن ملزم بإرجاع الرصيد الحسابي الذي نص عليه في العقد الى من لهم الحق عند المؤمن له ويبقى العقد مستمرا بعد إنقضاء السنة الثانية على إعتبار أن فعل المؤمن له غير إرادي كما أن مرور سنتين يمكن المؤمن من إكتساب بعض الأرباح والتي من دورها مساعدته على تغطية الشيء المؤمن عليه².

ثالثا: تخفيض التأمين

يكون من حق المؤمن له طلب تخفيض التأمين شريطة توافر شرطان هما:
الأول: أن يكون للمؤمن له عنصر إدخار وهذا حتى لا يتخلف عنصر وجوب الإحتياطي الحسابي.

الثاني: أن يكون المؤمن له قد دفع القسط السنوي المستحق عن السنتين الأوليتين.
أما إذا تخلف عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون³، وحسب نص المادة 16 من الأمر 07-95 فإن المؤمن ملزم بتذكير المؤمن له بتاريخ إستحقاق القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه وأجل الدفع، وعلى المؤمن له أن يدفع القسط المطلوب في فترة 15 يوما على الأقل من تاريخ الإستحقاق، وفي حالة عدم الدفع ينذر بعد 15 يوما من تاريخ الإستحقاق بضرورة دفع القسط المطلوب خلال 30 يوما بعد إنقضاء الأجل المحدد⁴.

1. المادة 73 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

2. يعقوبي صيرينة، المرجع السابق، ص 82.

3. المرجع نفسه، ص 84.

4. المادة 16 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

وقد نصت المادة 85 على أن رأسمال المخفض يكون مساوي للمبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجرد لدى طلب التأمين المشابه، فيكون مساوي لمبلغ الرصيد الحسابي المتضمن في العقد عند تاريخ التخفيض¹.

الفرع الثالث: إلتزامات المؤمن المعيد

يكون المؤمن المعيد ملزم بموجب عقد إعادة التأمين بجزء من الخطر المحال عليه وليس له أي علاقة مباشرة مع المؤمن له، فبالرغم من نشأته من عقد التأمين الأصلي إلا أنه يستقل عنه فيما بعده².

إذ قد يقوم المؤمن المعيد مقام المؤمن في الوفاء بما إلتزم به هذا الأخير في حالة تحقق الخطر المؤمن إذا طالبه المؤمن له عن طريق دعوى غير مباشرة، كما يجوز بالمقابل لمعيد التأمين عن طريق دعوى غير مباشرة أيضا مطالبة المؤمن له بأقساط إعادة التأمين وهذا طبقا للقواعد العامة وبإستعمال كلاهما لحقوقه المدنية³. ويكون دفع قسط إعادة التأمين إلتزام يقع على عاتق المؤمن إتجاه المؤمن المعيد ولهذا الإلتزام إرتباط بعقد التأمين الأصلي، على إعتبار أن عقد إعادة التأمين عقد تأمين من الباطن، بحيث أنه في حالة عجز المؤمن لديه عن التغطية الكاملة للخطر فإن عقد إعادة التأمين سيدخل حيز النفاذ ويرتب آثاره، وهو وسيلة فعالة تساعد شركات التأمين على قبول تغطية الأخطار الكبرى دون الخشية من الإفلاس بسبب إستهلاك إحتياطاتها أو رأس مالها، إلا أنه لا يكون للمؤمن له الحق في إستعمال الدعوى المباشرة للرجوع على معيد التأمين في حالة عجز المؤمن⁴.

¹. المادة 85 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

². موح صغير أودني، نورة جبارة، الطبيعة القانونية لعقد إعادة التأمين، مجلة معارف، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بومرداس، المجلد رقم 17، العدد 1، الجزائر، سنة 2021-2022، ص 206.

³. إبراهيم أبو النجا، المرجع السابق، ص 132.

⁴. موح صغير أودني، نورة جبارة، المرجع نفسه، ص 207.

والدعوى غير المباشرة هي الدعوى التي يرفعها الدائن بإسم مدينه بالنيابة عنه، ولا تكون هناك علاقة مباشرة بين الدائن الذي يرفعها وبين مدين مدينه، غير أنه يقاضيه بإسم ذلك المدين.¹

وتكمن الغاية من إبرام هذا العقد في نقل جزء أو جل الأخطار التي قبل المؤمن المباشر تغطيتها إلى مؤمن آخر معيد، ويبقى المؤمن له أجنبيا بسبب أن عقد إعادة التأمين لا ينشئ أية رابطة تعاقدية بينه وبين المؤمن المعيد، بل يبقى المسؤول الوحيد والمباشر تجاه المؤمن له هو المؤمن.² وقد نصت المادة الرابعة 4 من الأمر 95-07 بأن: "عقد أو معاهدة إعادة التأمين اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق شخص معيد للتأمين أو متنازل له جميع الأخطار المؤمن عليها أو جزء منها ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين المسؤول الوحيد إزاء المؤمن له."³

وعلى الرغم من إختلاف موضوع عقد التأمين الذي هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن له عن موضوع عقد إعادة التأمين والذي هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن المباشر.⁴ إلا أنه يبقى سريان عقد إعادة التأمين متوقف على سريان عقد التأمين الأصلي وعلى وجود الشيء المؤمن عليه.⁵

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للإلتزامات أحكام الإلتزام دراسة مقارنة في القوانين

العربية، دار الهدى، الجزائر، د.ط، د.س.ن، د.ج، ص 115.

² المرجع نفسه، ص 196-197.

³ المادة 4 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 190.

⁵ المرجع نفسه، ص 182.



الفصل الثاني



الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لعقد التأمين البحري

يشكل عقد التأمين البحري الضمان الأمثل لإستمرار الإستثمار في كل من قطاع النقل والتجارة العالمية ويصنف ضمن العقود الزمنية من منظور القانون المدني والتي يلعب عنصر الزمن دورا جوهريا فيها، إلا أنه يثير العديد من التساؤلات والنقاط المتعلقة بالجانب الإجرائي التطبيقي وهذا من ناحية انتهائه من جهة، والجهة المختصة في تسوية الخلافات والنزاعات المتولدة عنه من جهة أخرى.

وإستنادا إلى ذلك قد قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين تعرضنا في (المبحث الأول) لدراسة كيفية إنقضاء عقد التأمين البحري في ظل القوانين الخاصة والعامة، وفي (المبحث الثاني) تطرقنا إلى الدعاوى الناتجة عنه، وسبل فض نزاعاته القائمة والمحتملة.

المبحث الأول: إنقضاء عقد التأمين البحري

يمتلك أطراف عقد التأمين البحري مطلق الحرية في تحديد فترة التعاقد غير أنه إجراء إلزامي وبيان أساسي يتعين توافره كتابة في وثيقة التأمين، وتكمن الغاية من فرض المشرع على الأطراف وجوب تحديد مدة العقد في التمييز بين تاريخ الإكتتاب وتاريخ سريان العقد، وهذا للتأكد من إذا ما كان الخطر المؤمن منه قد وقع في إطار هذه المدة أو خارجها.

وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 98 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-04 المتضمن قانون التأمين.¹

فالعقود بصفة عامة قد تزول بالإنقضاء أو بالانحلال كما قد تزول بالإبطال، والحديث عن إنقضائه يحيلنا إلى أحكام القانون المدني فقد ينتهي عقد التأمين البحري بطرق عادية وأخرى غير عادية.

المطلب الأول: الطرق العادية لإنقضاء عقد التأمين البحري

وباعتبار عقد التأمين عقد مستمر يجب أن يشتمل على مدة العقد، والتي يحددها المتعاقدان وفق مشيئتهما صراحة أو ضمنا. وفي حالة عدم تحديدهما للإطار الزمني للعقد فهنا تطبق المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع التي تنص على أن يكون تحديد المدة بسنة واحدة ما لم يوجد إتفاق مخالف.²

الفرع الأول: إنتهاء المدة القانونية لعقد التأمين البحري

يكون لأصحاب العلاقة القانونية حرية التصرف إزاء تحديد مدة العقد سواء بسنة واحدة أو أكثر حيث نصت الفقرة الأولى من المادة العاشرة من قانون التأمين الجزائري بأنه: " يحدد الطرفان المتعاقدان مدة العقد...".³ غير أنه لا يترتب على خلو عقد التأمين

¹ وفي هذا الخصوص تنص المادة 98 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم على أنه: " يجب أن يحتوي عقد التأمين على ما يلي: تاريخ ومكان الاكتتاب....مدة الأخطار المؤمن عليها.....".

² وفي هذا الخصوص تنص المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع على أنه:

«Sauf stipulation contraire la police est souscrite pour une durée d'un an et se renouvellera d'année en année par tacite reconduction»

³ المادة 10 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

من بيان مدته بطلان العقد، إذ يمكن القول في هذه الحالة بأن إرادة المتعاقدان قد ذهبت إلى الأخذ بما جرت عليه العادة من تحديد مدة العقد بسنة واحدة، إلا أنه لتحديد مدة العقد أهمية كبيرة في معرفة إذا ما كان الخطر المؤمن لأجله قد وقع قبل بداية زمن العقد أو بعد إنتهائه، كما أن لتحديد مدة العقد دور في تحديد المسؤولية في حالة تعدد التأمينات على الشيء ذاته.¹ غير أن المشرع بجعله مدة العقد مزدوجة أثار إشكال في تطبيق النصوص القانونية ففي بعض الحالات نجد أن تاريخ إكتتاب العقد هو نفسه تاريخ سريانه، وفي حالات أخرى نجده مستقل عنه.²

وعليه فإن عقد التأمين البحري قد ينقضي بإنقضاء المدة المحددة صراحة من أطراف العقد، أو بمرور سنة في حالة عدم تحديد مدة العقد، وهذا حسب القاعدة العامة الواردة في وثائق التأمين البحري الجزائرية على البضائع أو السفن في حالة عدم وقوع تجديد ضمني للعقد أو بالوصول في حالة عقد التأمين المحددة برحلة أو عدة رحلات.³

الفرع الثاني: الآثار المترتبة عن إنتهاء مدة عقد التأمين البحري

بإنتهاء المدة المحددة صراحة أو ضمنا أو طبقا للقواعد العامة تنتهي بالمقابل إلتزامات أطراف العلاقة التعاقدية بذلك.

بحيث يترتب على إنقضاء مدة العقد إنتهاء إلتزامات كل من المتعاقدين، إذ ينتهي إلتزام المؤمن بتغطية الخطر المؤمن منه وينتهي إلتزام المؤمن له بدفع القسط. كما قد ينقضي العقد أيضا بتحقق الخطر المؤمن منه، وهنا يقع على عاتق المؤمن تنفيذ إلتزامه بدفع مبلغ التأمين، وبالمقابل ينتهي إلتزام المؤمن له بدفع القسط⁴

¹. إبراهيم أبو النجا، المرجع السابق، ص 229-300.

². عدة بن عطية غوثي، إنتهاء عقد التأمين البحري والجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، سنة 2016-2017، ص 45-46.

³. المرجع نفسه، ص 47.

⁴. إبراهيم أبو النجا، المرجع نفسه، ص 300.

أما بخصوص إنتهاء مدة عقد التأمين البحري قبل إنتهاء الخطر فقد أشار المشرع الجزائري في نص المادة 123 من الأمر 95-07¹ إلى أنه في حالة التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات يربط زمن سريان آثار عقد التأمين البحري ببداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاصة برحلة أو رحلات مؤمن عليها وهذا في مدة 15 يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود بمعنى أنه في حالة ما إذا كانت مدة العقد أقل من زمن الرحلة فإن العقد يبقى مستمر ومنتج لآثاره وذلك كإستثناء للقاعدة العامة، ومن جهة نلاحظ أن المشرع الجزائري قد نص على أن الأخطار المعنية بالتأمين البحري هي الأخطار البحرية فقط ومن جهة أخرى جعل من خلال هذه المادة الأخطار المستبعدة مؤمن عليها بصفة غير مباشرة وهي الأخطار التي تقع أثناء الشحن والتفريغ في الموانئ أو المخازن.²

الفرع الثالث: إنتهاء عقد التأمين البحري بوقوع الخطر المؤمن منه أو بعدم وقوعه

بالإضافة إلى أن الشيء المؤمن عليه يجب أن يكون معرض للخطر يجب أيضا ألا يكون الشيء المؤمن ضده قد تحقق فعلا قبل بداية سريان عقد التأمين البحري حتى لا يبطل العقد لإنعدام محله، إذ لا يكفي تواجد الخطر بل يجب إحتمال تعرض الشيء المؤمن عليه لهذا الخطر سواء كان ناتج عن أخطار البحر كالعواصف، الغرق، الجنوح... الخ أو الأخطار التي تقع على البحر كالتصادم، الحريق... الخ، بحيث أن عدم التعرض على الإطلاق للخطر البحري سيؤدي حتما إلى بطلان التأمين لإنتفاء المحل. فبمجرد تحقق الخطر وقيام الأطراف بالتزاماتهم التعاقدية فإن ذلك يؤدي إلى إنقضاء عقد التأمين البحري لأن الغاية من إبرامه قد تحققت وهذه طريقة من الطرق العادية لإنهاء العقد، غير أن الجدير بالذكر أن هناك حالات أخرى ينتهي فيها عقد التأمين البحري دون تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر المؤمن ضده وهي:

¹ وفي هذا الخصوص تنص المادة 123 الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: " فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر (15) يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود."

² سعدي ليندة، إنتهاء عقد التأمين والجهات المختصة بفض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل المدرسة العليا للقضاء، الدفعة السادسة عشر، سنة 2005-2008، المرجع السابق، ص 18.

- **عدم القيام بالرحلة البحرية:** وهذا ما أشار إليه المشرع الجزائري في نص المادة 99 من الأمر 07-95 بقولها: " لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال مدة شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الخطر إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد".¹
 - **وقوع الخطر قبل اكتتاب العقد أو بعد إتمام الرحلة البحرية ووصول الأموال المؤمن عليها سالمة الى ميناء التفريغ:** وهذا حسب نص المادة 100 من الأمر 07-95 والتي جاء فيها: " لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل".²
 - **تغيير الطريق المعتاد أو الانحراف أثناء الرحلة البحرية:** إذ يجب أن يتم عقد التأمين البحري حسبما تم الإتفاق عليه بين الطرفين دون تغيير ويكون ذلك بإتباع السفينة الخط الملاحي المحدد والمعتاد لأن إنحرافها عنه سيؤدي إلى زوال إلتزامات المؤمن ومسؤوليته في تغطية الأضرار التي قد تقع نتيجة هذا التغيير في الخط الملاحي خلال الرحلة شريطة أن يكون هذا الإنحراف إراديا أما إذا كان سببه القوة القاهرة فإن مسؤولية المؤمن تبقى قائمة عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالشيء المؤمن لأجله.³
- الأصل أن عقد التأمين ينقضي بإنقضاء المدة المحددة له، إلا أنه قد تطرأ ظروف أو أسباب تنهي العقد قبل إنقضاء المدة المحددة للعقد. وهو ما سنتطرق إليه في المطلب الثاني.

المطلب الثاني: الطرق الغير العادية لانقضاء عقد التأمين البحري

قد يزول عقد التأمين البحري إما بسبب إخلال الأطراف بالتزاماتهم، أو لعدم تحقق محل العقد، أو لغش صادر من طرف المؤمن له مما يؤدي إلى فسخ أو بطلان العقد بالإضافة إلى حالة التقادم التي تلحق بالدعاوى الناشئة عنه.

¹. نص المادة 99 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

². المادة 100 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

³. سعدي ليندة، المرجع السابق، ص21.

الفرع الأول: إنقضاء عقد التأمين البحري بالفسخ

إن الفسخ كمسألة قانونية هو صورة من صور انحلال العقود يقوم أساسا على فكرة الارتباط بين الإلتزامات.

يفسخ عقد التأمين عامة وعقد التأمين البحري خاصة إما بسبب المؤمن أو المؤمن له أو باتفاقهما، ويكون ذلك إما بالتراضي أو بالتقاضي أو بقوة القانون.¹

أولا: المقصود بالفسخ

يقصد بالفسخ انحلال الرابطة التعاقدية في العقود الملزمة لجانبين، بعد أن ينشأ العقد صحيحا ومرتبيا لجميع آثاره، وذلك بسبب إخلال أحد المتعاقدين بتنفيذ إلتزامه، ومن ثم إرجاع المتعاقدين إلى الحالة التي كانا عليها قبل العقد،² وجاء في نص المادة 122 ق م على أنه: "إذا فسخ العقد أعيد المتعاقدان إلى الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد، وإذا إستحال ذلك جاز للمحكمة أن تحكم بالتعويض".³

وعقد التأمين البحري كغيره من العقود الزمنية ينقضي بالفسخ، ويطبق في ذلك أحكام القانون المدني وينتج عن ذلك إرجاع أطراف العقد للحالة التي كانا عليها قبل التعاقد، ويعتبر طلب الفسخ حق للعاقد ليخلص بدوره من إلتزامه الذي أصبح بلا سبب متى تخلف الطرف الآخر عن التنفيذ.⁴

ثانيا: نطاق الفسخ في عقد التأمين البحري

نص المشرع الجزائري على الفسخ في عقد التأمين البحري بالنسبة للمؤمن بتعداد حالات عدم قيام المؤمن له بإلتزاماته التعاقدية وهي:

1. إذا ما أفلس المؤمن له أو خضع لإجراءات التسوية القضائية وهذا حتى لا يدخل المؤمن (شركة التأمين) مع بقية الدائنين في قسمة الغرماء.

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين، المرجع السابق، 79.

² يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، سنة 2013، د.ج، ص 272

³ المادة 122 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني.

⁴ مزيان خالد، عقد التأمين البحري على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، سنة 2016-2017، ص 47.

2. إذا ما أخل المؤمن له بالتزاماته التعاقدية المحددة بموجب عقد التأمين البحري خصوصا في حالة عدم دفعه القسط خلال 8 أيام، فيحق للمؤمن طبقا لنص المادة 111 من الأمر 95-07 فسخ العقد وهذا بعد قيامه بإبذار المؤمن له بموجب رسالة مضمونة الوصول وحصوله على إشعار بالوصول في مدة 10 أيام من إيقاف الضمان، غير أنه لا يكون لهذا الفسخ أي أثر في مواجهة الغير الحسن النية، الذي أصبح مستفيد من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف والفسخ.
3. إذا لم يقيم المؤمن له بالتصريح بالإرساليات المرسلة لحسابه أو تنفيذ العقود، حسب المواد 140 و141 من الأمر 95-07.
4. حالة ما إذا قام المؤمن له بنقل ملكية السفينة أو استئجارها بدون تجهيز، فيثبت بذلك الحق للمؤمن بفسخ العقد وهذا بمرور شهر واحد ابتداء من يوم تلقي التبليغ بنقل الملكية أو الاستئجار ويسري مفعول فسخ العقد بعد 15 يوم من تاريخ التبليغ.¹

ثالثا: أنواع الفسخ في عقد التأمين البحري وآثاره

قام المشرع الجزائري بتنظيم كل نوع من أنواع الفسخ وحدد إجراءاته:

1. الفسخ القضائي:

ويتم عن طريق دعوى قضائية تخضع في مضمونها وإجراءاتها إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني وقانون الإجراءات المدنية والإدارية.²

ولا يمكن الحديث عن الفسخ إلا إذا قام الطرف الذي يحوز سبب الفسخ أو إتجهت إرادته إليه بتقديم تبليغ للطرف المعني، عن طريق رسالة موصى عليها.³

وللقيام بفسخ العقد وكقاعدة عامة يجب توفر شروط محددة، كأن يكون العقد من العقود المحددة بمدة، وأن يكون المشرع قد حدد المدة التي يجوز خلالها طلب الفسخ، وأن يكون العقد من عقود التأمين على الأضرار، وأن يقوم الطرف الذي يسعى إلى الفسخ بإخطار الطرف الذي أخل بالتزاماته قبل نهاية الميعاد المحدد لذلك.⁴

¹. عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص 55-56.

². جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 87.

³. عدة بن عطية غوثي، المرجع نفسه، ص 54.

⁴. سعدي ليندة، المرجع السابق، ص 23.

وحسب نص المادة 111 من قانون التأمينات فإن المشرع الجزائري خول للمؤمن حق فسخ عقد التأمين في أجل عشرة أيام من وقف الضمان، وهذا بعد مرور مدة ثمانية أيام من إنذار المؤمن له بسبب إمتناعه عن دفع القسط.¹

2. الفسخ بالتراضي:

أو الفسخ الإتفاقي ويكون بإدراج بند في العقد ينص على أنه في حالة نشوء نزاع بين أطراف العقد فيعتبر العقد لاغيا.

وفي عقد التأمين بصفة عامة وعقد التأمين البحري بصفة خاصة يتم الفسخ باتفاق الطرفين أو بشرط تضعه شركات التأمين كجزء على عدم دفع الأقساط أو إخلال المؤمن له بأحد إلتزاماته التعاقدية.²

كأن يحتوي عقد التأمين البحري شرطا ينص على حرمان المؤمن له من الإستفادة من التغطية والتعويض إذا ارتكب خطأ ما، أو في حالة إخلاله بالإلتزامات الواقعة على عاتقه المنصوص عليها في العقد، كالتأخر في الإخطار عن الحادث، أو عدم الإخطار نهائيا، أو عدم إتخاذ التدابير التي من شأنها الحد من النتائج الضارة، ويجب أن يبرز الشرط بصيغة واضحة ومحددة بشكل ظاهر في وثيقة التأمين، شريطة ألا يتنافى هذا الشرط مع نص قانوني، وإلا كان باطلا. فقد نصت المادة 621 من ق م ج على أنه: "يكون باطلا ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط الآتية:

أ. الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التعويض بسبب خرق القوانين أو النظم إلا إذا كان ذلك الخرق جنائية أو جنحة عمدية.

ب. الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه الى السلطات أو تقديم المستند إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول.

ت. كل شرط مطبوع لم يبرز بشكل ظاهر وكان متعلقا بحالة من الأحوال التي تؤدي الى البطلان أو السقوط.

¹ المادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

² جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 87.

ث. شرط التحكيم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة لا في صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة.

ج. كل شرط تعسفي آخر يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه".

3. الفسخ بقوة القانون (الإنفاخ):

إذا إنقضى الإلتزام بسبب إستحالة التنفيذ إنقضت معه الإلتزامات المتقابلة وينفسخ العقد بقوة القانون.¹

وطبقا للقواعد العامة فقد نصت المادة 42 من قانون التأمينات على أنه ينتهي التأمين بحكم القانون في حالة فقدان الكلي للشيء المؤمن عليه بسبب حادث قد يكون منصوص عليه أو غير منصوص عليه في وثيقة التأمين بقولها: " في حالة فقدان الكلي للشيء المؤمن عليه:

أ. حادث غير منصوص عليه في وثيقة التأمين، ينتهي التأمين بحكم القانون، ويجب على المؤمن أن يعيد الى المؤمن له حصة القسط المدفوعة مسبقا والمتعلقة بالمدة التي زال فيها الخطر.

ب. حادث منصوص عليه في وثيقة التأمين، ينتهي التأمين بحكم القانون، ويبقى القسط المتعلق به حقا مكتسبا للمؤمن مع مراعاة أحكام المادة أعلاه
30".²

ويترتب الفسخ في هذه الحالة دون الحاجة الى حكم من القاضي أو تنبيه أو إذار.

¹ المادة 121 المعدلة من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1426 الموافق ل 20 يونيو المعدل والمتمم للأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني.

² المادة 42 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

4. آثار فسخ عقد التأمين البحري:

إذا فسخ عقد التأمين البحري فإنه ينتهي وجوده القانوني مستقبلا وتزول آثاره بأثر رجعي، ويعاد أصحاب المراكز القانونية في العلاقة التعاقدية للحالة التي كانوا عليها قبل التعاقد، ويعتبر العقد كأن لم يكن.¹ ولا يكون لهذا الفسخ أي أثر بالنسبة لغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالفسخ.²

الفرع الثاني: إنقضاء عقد التأمين البحري بالبطلان.

البطلان نوعان بطلان مطلق يعتبر من النظام العام ويثيره القاضي من تلقاء نفسه في أي مرحلة كانت عليها الدعوى يرجع العقد هو والعدم سواء، وبطلان نسبي يجوز تصحيحه وهو مقرر لمصلحة من قرر البطلان لصالحه.

أولاً: مفهوم البطلان

طبقاً للنظرية العامة يعتبر البطلان هو الجزاء القانوني المطبق في حالة تخلف ركن من أركان العقد، أو شرط من شروط صحته كعدم توفر الأهلية أو فساد الإرادة بأحد عيوب الرضا، أما بالنسبة لعقد التأمين البحري فإن هناك أسباب أخرى يبطل من خلالها العقد.³

ثانياً: حالات البطلان في عقد التأمين البحري

عبرت وثيقة التأمين على البضائع الجزائرية عن البطلان في المادة 17 منها⁴ والتي يفهم منها ما يلي:

¹. تكاري هيفاء رشيدة، المرجع السابق، ص218.

². نص الفقرة الثانية من المادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي جاء فيها: "ويكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ".

³. باديس بومزير، بطلان وفسخ عقد التأمين طبقاً لقواعد التأمين رقم 95-07، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 33، عدد 2 جوان 2022، سنة 2021-2022، ص192.

⁴. المادة 17 من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع.

1. يبطل عقد التأمين في حالة ما إذا تم إبرامه بعد وقوع الخطر المؤمن عليه أو أن العقد تم إبرامه لضمان وتغطية بضائع وصلت إلى مكان الوصول مع إبقاء القسط المدفوع في حق المؤمن وبالتالي لا يرتب أي أثر.
2. يبطل عقد التأمين إذا إنعقد العقد ولكن الأخطار المؤمن لأجلها لم تبدأ في الحدوث بعد مرور مدة شهرين من ذلك بعد المدة المحددة لها بإتفاق الأطراف.
3. يبطل العقد إذا ثبت غش المؤمن له طبقا لنص المادة 110 التي تنص: " يعتبر التأمين لا غيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له وذلك بهدف تغليب المؤمن".¹

4. تقديم تصريحات وبيانات غير صحيحة أو كاذبة من طرف المؤمن له مما يؤدي بالضرورة إلى إبطال العقد حسب ما جاء في المادة 113 من الأمر 95-07 "يترتب عن كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين. ويقع عبء الإثبات على المؤمن".² ويعتبر سقوط التأمين مجرد تطبيق للقواعد العامة في بطلان العقد بسبب التدليس (الخداع) والغلط، إذ يترتب البطلان على أساس وجود عيب في رضا المؤمن، فتصريح المستأمن الكاذب يمكن أن يعد تدليسا، والعقد يكون قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن وحده، كما أن البيان الغير الصحيح أو التصريح الكاذب يترتب عليه إبطال عقد التأمين وإن لم يكن هو الدافع إلى التعاقد، وبالمقابل لا يعد الكذب المجرد تدليسا مبطلا للعقد وفقا للقواعد العامة إلا إذا تجاوز الحد المألوف وكان هو الدافع إلى التعاقد.³

وبالرجوع إلى القانون المدني وإلى القواعد العامة نلاحظ أنه لا يترتب البطلان لغلط إلا في حالة وقوعه على الصفات الجوهرية، عكس قانون التأمين البحري الذي لم يحدد فيه المشرع الجزائري ما إذا كان الغلط يجب أن يكون في العناصر والصفات الجوهرية في العقد أم أي بيان، وعليه يمكن القول إن البطلان المقرر في عقد التأمين البحري يكون لغلط حتى ولو كان بسيط إلى جانب حق المؤمن يطلب إبطال العقد في حالة إخلال

¹ المادة 100 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

² المادة 113 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

³ مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، المرجع السابق، ص 175-176.

المؤمن بالتزامه بتقديم المعلومات المتعلقة بالمستجدات التي تطرح على العقد والتي من شأنها تسهيل عملية تقدير الأخطار من طرف المؤمن.¹

وقد نصت الفقرة الثانية من المادة 109 من قانون التأمينات على أنه يجوز للمؤمن المطالبة بإبطال العقد في حالة ما إذا إتضح أن المؤمن ما كان ليبرم عقد التأمين لو كان على دراية تامة بحقيقة الخطر.²

ثالثا: نوع البطلان في عقد التأمين البحري

إن البطلان المقرر في عقد التأمين البحري هو بطلان نسبي فهو مقرر لمصلحة المؤمن والذي له أن يتمسك به أو أن يتنازل عنه، ويزول الحق في إبطال العقد بالإجازة الصريحة أو الضمنية والتي تكمن في استمرار المؤمن بتحصيل أقساط التأمين بعد معرفته لسبب البطلان، أو قيامه بدفع مبلغ التأمين رغم علمه بذلك.³ ويعتبر هذا البطلان نسبي مقرر لمصلحة المؤمن فقط، فلا يمكن للمستأمن التمسك به، كما لا يجوز للمحكمة إثارته من تلقاء نفسها.⁴

والجدير بالذكر أنه في حالة المغالاة التدليسية في التأمين الأصل أن يكون البطلان فيه مبني على عدم مشروعية السبب مما يرتب على العقد البطلان المطلق، ويجوز فيه لكل من المؤمن والمؤمن له أن يطالب ببطلان العقد، إلا أن المشرع أقر أن يكون التأمين باطلا لمصلحة المؤمن فقط بحيث يقتصر طلب البطلان على المؤمن دون المؤمن له، وهذا حتى يتمكن المؤمن من مطالبة المستأمن بالقسط كاملا وبالتالي يعوض تعويضا كليا وبالمقابل يرد على المؤمن له قصده السيء، ويقع عبء الإثبات التدليس على المؤمن الذي يدعيه ولا يجوز إستخلاصه من مجرد المبالغة في قيمة الشيء بل يجب أن يقترن بظروف لا تدعو للشك في دلالتها على غش المؤمن له وتدليسه.⁵

¹. عطية بن عدة غوثي، المرجع السابق، ص 58.

². نص الفقرة الثانية من المادة 109 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي جاء فيها: "غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تقاوم الخطر".

³. ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص 62.

⁴. مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، المرجع السابق، ص 182.

⁵. المرجع نفسه، ص 77.

الفرع الثالث: تقادم عقد التأمين البحري

يعتبر التقادم حالة من حالات إنتهاء عقد التأمين البحري.

أولاً: التقادم المقرر لعقد التأمين البحري وطبيعته.

التقادم كفكرة هو مضي المدة حيث أنه بمرور وقت معين تكون هناك نوع من الحقوق تكتسب بالتقادم، ونوع آخر من الحقوق تسقط بالتقادم، ولعل أبرز مميزات عقد التأمين البحري تقادم الدعاوى الناشئة عنه والتي قد حدد المشرع الجزائري مدة التقادم فيها بسنتين، سواء تلك الدعاوى المتعلقة بالمطالبة بمبلغ التعويض أو بدفع القسط، أو الدعاوى المتعلقة بالمساهمة في الخسائر المشتركة أو التخلي أو رجوع المؤمن له على معيد التأمين.¹

وتتدرج دعاوى التأمين البحرية في صنف التقادم المسقط،² والذي يقصد به مرور مدة معينة في القانون على إستحقاق الدين من غير المطالبة به مما ينتج عنه إنقضاء الدين وسقوطه. وقد نظم المشرع الجزائري في المواد من 308 الى 322. ويمتاز التقادم في القانون التجاري بخصوصية السرعة والإئتمان وعليه قصر المدة في التقادم.³ فالحق ينقضي إذا مضت عليه مدة معينة دون أن يطالب الدائن به أو يستعمله صاحبه ويسمى حينئذ التقادم المسقط، وهو وسيلة للتخلص من الإلتزام بمرور المدة التي يحددها القانون، وهو إحدى وسائل إنقضاء الإلتزامات دون الوفاء بها أصلاً.⁴

ويعتبر التقادم من النظام العام حسب نص المادة 322 ق م،⁵ فلا يجوز أن يتم التقادم في مدة راجعة لمشيئة أطراف العلاقة التعاقدية ومغايرة لما حدده القانون، كما لا يجوز الإتفاق على تعديل المدة لا بالإطالة ولا بالنقصان.⁶

¹. علي بن غانم، الطبعة الأولى، المرجع السابق، ص 111.

². معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 92.

³. عجة الجيلالي، المرجع السابق، ص 661-662.

⁴. إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، د ج، دار الجامعة الجديدة للنشر، الأزرية، الإسكندرية، سنة 2009، ص 17.

⁵. وفي هذا الخصوص تنص المادة 322 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني أنه: "لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي يعينها القانون".

⁶. حوباد حياة، المرجع السابق، ص 147.

ثانياً: أجل سريان التقادم في عقد التأمين البحري

التأمين البحري يختلف عن القواعد العامة، كما نصت على ذلك المادة 121 من الأمر 95-07 تحت عنوان التقادم، وكذلك موقف الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978¹ وهذا في الفقرة الأولى من المادة 20 من إتفاقية هامبورج والتي تنص على تقادم كل الدعاوى المتعلقة بنقل البضائع في مدة سنتين طالما لم يتخذ خلال مدة التقادم أي إجراء من إجراءات التقاضي أو التحكيم، حيث جاء في الفقرة الأولى من المادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة 1978 (هامبورج) أنه: " تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال سنتين"، كما أجازت الإتفاقية إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء سريانها شريطة أن يصدر من المدعى عليه إعلان كتابي لصالح المدعي مع جواز إطالة المدة عدة مرات بنفس الكيفية حسب الفقرة الثالثة من المادة 20 من نفس الإتفاقية.²

والأصل أنه حسب نص المادة 27 من الأمر 95-07 أن أجل التقادم في عقد التأمين هو 3 سنوات³ غير أن المادة 121 من قانون التأمينات تنص على أنه: " يحدد أجل تقادم الدعاوى الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين(2)، يبدأ سريان أجل التقادم ابتداء من:

1. تاريخ الاستحقاق بالنسبة لدعاوى دفع القسط.
2. تاريخ الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة.
3. فيما يخص البضائع المشحونة إبتداء من:
 - ✓ . تاريخ وصول السفينة أو احدى وسائل النقل الأخرى
 - ✓ . التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو احدى وسائل النقل الأخرى

¹. سعدي ليندة، المرجع السابق، ص 25.

². إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص 123-124.

³. وفي هذا الخصوص تنص المادة 27 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: " يحدد أجل تقادم جميع دعاوى المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث (3) سنوات إبتداء من تاريخ الحادث الذي نشأ عنه...".

✓ تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي الى دعوى العطب إذا وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو احدى وسائل النقل الأخرى.

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

5. تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة أو أجر المساعدة والانقراض أو الطعن من طرف الغير .

6. تاريخ الدفع غير المستحق، فيما يخص أية دعوى من أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقاً لعقد التأمين.

مما يستشف منه أن المادة 121 من الأمر 95-07 تختلف عن القواعد العامة في القانون المدني وحتى قانون التأمينات لا سيما المادة 27 منه السالفة الذكر.¹

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فقد نصت المادة 744 منه على أنه يمكن رفع دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه في حدود المبلغ الذي سدده للمؤمن له حتى بعد إنقضاء أجل السنة المقررة بدعوى المرسل إليه بشرط أن يكون ذلك خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي يدفع فيه رافع دعوى الرجوع والذي هو المؤمن المبلغ المطالب به تعويضاً عن الخسائر،² بحيث جاء فيها: "يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد إنقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون إستلم هو نفسه تبليغ الدعوى".³

ثالثاً: عوارض التقادم وآثاره

عوارض التقادم هي الموانع التي تحول دون مطالبة الدائن بحقه، وقد تكون موانع قانونية أو واقعية أو في شكل مادي أو معنوي كشخص فقد أهليته أو كان في وضعية المفقود أو الغائب

¹. المادة 121 من الأمر 95-07.

². حوياد حياة، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد رقم 02، العدد رقم 01، وهران، سنة 2015، ص 145.

³. المادة 744 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري.

أو المحكوم عليه بعقوبة سالبة للحرية ولم يكن له نائب قانوني ينوب عنه¹. أو إتخاذ الدائن أي إجراء من إجراءات التقاضي أو التحكيم.²

1. وقف التقادم:

نعني به وقف سريان التقادم مدة محددة بسبب وجود عذر يمنع الدائن أن يطالب بحقه، أو لحين إنتهاء الحدث الذي تسبب في وقف الدعوى، على أن تتم بعدها تكملة ما تبقى من هذه المدة، كما يتم وقف التقادم حين يستحيل تماما على صاحب الحق الإدعاء أمام القضاء بالقانون أو باتفاق الأطراف أو لوجود ظروف مادية أو إضطرارية مثل القوة القاهرة حيث يتعذر على الدائن أن يطالب بحقه، فيترتب من جراء ذلك وقف سريان التقادم أيا كان مدته كقيام حرب مفاجئة.³ أو قوة القاهرة أو عدم معرفة الواقعة المتسببة في الضرر.⁴

بالنسبة للتأمين البحري فلا يوجد نصوص أو أحكام خاصة بإنقطاع التقادم ووقفه لذلك وجوب الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني، أين تعد من أسباب إنقطاعه الأسباب الواردة في المادة 316 ق م ج.

2. إنقطاع التقادم:

إنقطاع التقادم نعني به عدم إحتساب المدة التي إنقضت قبل إنقطاع التقادم، فهي لا تدخل في حساب مدة التقادم، إذ يبدأ سريان التقادم من جديد بمدة جديدة⁵، وقد تناول المشرع الجزائري إنقطاع التقادم في المواد 317 و318 من القانون المدني الجزائري.⁶

¹. عجة جيلالي، المرجع السابق، ص 663.

². نص المادة 20 من إتفاقية هامبورج السالفة الذكر والتي نصت في الفقرة الأولى منها على أن سبب إنقطاع التقادم هو اتخاذ إجراءات التقاضي أو التحكيم.

³. حوباد حياة، المرجع السابق، ص 153.

⁴. سعدي ليندة، المرجع السابق، ص 27.

⁵. المرجع نفسه، ص 153.

⁶. وفي هذا الخصوص تنص المادة 317 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني السالف الذكر على أنه: "ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتبنييه أو بالحجز، وبالمطلب الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تغطية المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه".

وتنص المادة 318 من نفس الأمر على أنه: "ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرار صريحا أو ضمنيا ويعتبر إقرارا ضمنيا أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا مرهونا رهنا حيازيا تأمينا لوفاء الدين".

ويستشف من هذه المواد أن تقادم الدعاوى الناشئة من التأمين البحري قد تكون بأسباب تعود للدائن، وأخرى تعود للمدين.

فطبقاً للمادة 317 ق م ينقطع التقادم إذا قام الدائن بما يلي:

- أ. برفع دعوى قضائية ضد المدين.
- ب. بتوجيه تنبيه إذا كان له سند رسمي.
- ت. إذا قام بالحجز على أموال المدين.
- ث. إذا تقدم بطلب في تقييسة المدين.
- ج. إذا تقدم بطلب للحصول على حقه في تصفية شركة المدين.

وطبقاً للمادة 318 ق م ينقطع التقادم بسبب المدين إذا أقر بحق إقراراً صريحاً أو ضمناً.¹ تنص المادة 320 ق م على أنه: "يترتب على التقادم إنقضاء الإلتزام، ولكن يتخلف في ذمة المدين إلتزام طبيعي وإذا سقط الحق بالتقادم تسقط معه ملحقاته ولو لم تكتمل مدة التقادم الخاصة بهذه الملحقات."²

وطبقاً لحكم هذه المادة إذا إنقضت مدة التقادم دون وقف أو إنقطاع ورفعت دعوى من قبل الدائن ضد المدين يمكن للمدين الدفع بالتقادم المسقط، ولا يعتبر هذا الحق من النظام العام وإنما هو مقرر لمن في مصلحته التمسك به ولا يجوز للقاضي إثارته من تلقاء نفسه. ويجوز لمن في مصلحته التمسك به إثارته في مختلف مراحل الدعوى بإستثناء المحكمة العليا لأنه يعتبر وجهاً جديداً.³

أي أنه ينتج عن التقادم المسقط سقوط الحق والدعوى، وهو دفع غير متعلق بالنظام العام بل يستجيب له القاضي إذا أثاره أحد الخصوم فقط، ولا يمكن إثارته أمام المحكمة العليا كإستثناء عن القاعدة العامة.

المبحث الثاني: آليات حل النزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري

تشير العقود الزمنية عموماً وعقود التأمين البحري خصوصاً نزاعات حول تنفيذها وتفسيرها، مما يدفع الأطراف إلى تسوية هذه النزاعات بمختلف الطرق ودياً أو قضائياً،

¹. علي بن غانم، الطبعة الأولى، المرجع السابق، ص 118.

². المادة 320 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني.

³. علي بن غانم، الطبعة الأولى، المرجع نفسه، ص 119.

إلا أنه في حالة ما إذا كان أطراف العلاقة العقدية وطنية، فإنهم يفضلون سلك القضاء الرسمي لتسوية نزاعاتهم.

وتعتبر الدعوى هي الوسيلة التي خولها القانون لصاحب الحق للجوء إلى القضاء لتقرير حق أو حمايته،¹ ويجب أن يكون سبب الدعوى هو إخلال المدعى عليه بمصلحة مشروعة للمدعي،² والأصل أن المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام للفصل في جميع القضايا، إلا أن المشرع إستحدث ما يعرف بالمحاكم المتخصصة والتي أعطاه سلطة الفصل دون سواها في منازعات معينة محددة على سبيل الحصر من بينها المنازعات البحرية ومنازعات التأمينات.

المطلب الأول: الآليات القضائية لحل نزاعات عقد التأمين البحري

قد تثار منازعات حول تنفيذ عقد التأمين البحري أو تفسيره مما يثير التساؤل حول الجهة المختصة نوعيا وإقليميا لحل النزاع القائم بين الخصوم، على إعتبار أن المشرع الجزائري قد خول لكل شخص يدعي حقا رفع دعوى أمام القضاء للحصول على ذلك الحق وحمايته.³ سنتطرق تباعا إلى تحديد أنواع الدعاوى المتولدة عن عقد التأمين البحري، والجهة المختصة في الفصل فيها.

الفرع الأول: الدعاوى القانونية المكرسة لحل منازعات عقد التأمين البحري

ترتبط الوسائل القانونية المتاحة لأطراف عقد التأمين البحري والتي يتقدمون بها أمام القضاء للمطالبة بحقوقهم، بالدعاوى المتاحة لذلك، والتي تترجم بإجراءات قانونية لإستيفاء هذه الحقوق وردها إلى أصحابها عن طريق المطالبة القضائية، ويختلف موضوع الدعوى باختلاف الغرض منها.

أولا: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري والدعاوى الغير ناشئة عنه

¹ . عمر بن سعيد، محاضرات في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الخصومة القضائية، د ط، دار بلقيس للنشر، الجزائر، د س، د ج، ص 12.

² . محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري مصادر الالتزام . الواقعة القانونية، د ط، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، د س، الجزء الأول، ص 133.

³ . المادة 3 من القانون رقم 22-13 المؤرخ في 13 ذي الحجة عام 1443 الموافق ل 12 يوليو سنة 2022 المعد والمتمم للقانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير سنة 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والمدنية.

تتقسم الدعاوى الخاصة بالتأمين بصفة عامة إلى الدعاوى التي مصدرها العقد بحد ذاته والدعاوى التي مصدرها القانون.¹

فالدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري هي الدعاوى التي مصدرها العقد المستندة إلى الحقوق التي يقررها العقد وهي مرتبطة بأطراف العلاقة التعاقدية يجوز لكل منها رفعها، ونذكر منها دعاوى الفسخ والتي تطبق عليها القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني وق إ م إ (باستثناء الفسخ الإتفاقي)، بالإضافة إلى دعاوى المطالبة ببطلان العقد،² ودعاوى الإثراء بلا سبب، ودعاوى الإلتزامات التعاقدية.³ أما الدعاوى الغير الناشئة عن عقد التأمين البحري فهي الدعاوى التي مصدرها القانون تقوم على الحق الذي يقرره القانون، والتي لها صلة بدعوى المتضرر ضد المسؤول عن الضرر المتسبب فيه تحت مسمى المسؤولية المدنية،⁴ ودعوى المؤمن له ضد المؤمن للتعويض عن التأخر التعسفي في إعطائه حقوقه المتولدة عن العقد، ودعوى الوسيط ضد المستأمن لإسترجاع ما دفعه بدلا عنه من أقساط أو ضد المؤمن للمطالبة بالعمولة جراء الخدمات التي قدمها له، ودعوى الدائن المرتهن أو صاحب الإمتياز في مواجهة المؤمن.⁵

ثانيا: دعوى الخسارة وممارسة حق الحلول

هي الدعوى التي يحصل من خلالها المؤمن له على التعويض عن الضرر الذي أصابه إزاء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين، مع الإحتفاظ بملكية الشيء المؤمن عليه أو ما تبقى منه.⁶ بحيث ترفع في حالة تحقق الخطر المؤمن عليه، أي في حالة إصابة السفينة أو البضاعة بخسارة،⁷ وترفع هذه الدعوى من طرف المؤمن له بعد إثبات حقه في التأمين وتعرضه للخطر وإثبات الحادث أو تحقق الخطر المضمون.

¹. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 127.

². معراج جديدي، محاضرات في عقد التأمين البحري، المرجع السابق، ص 88.

³. حميدة جميلة، المرجع نفسه، ص 127.

⁴. المرجع نفسه، ص 127.

⁵. معراج جديدي، محاضرات في عقد التأمين البحري، المرجع نفسه، ص 88.

⁶. إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 224.

⁷ حميدة جميلة، المرجع نفسه، ص 128.

1. إثبات الحق في التأمين: فإن كان الموقع على الوثيقة هو المؤمن له وهو المطالب بالتعويض فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها، ويستشف من تقديمها إذا كانت لحاملها ومن التظهير إذا كانت لأمر، وإذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين فيكون لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا ومباشرا تجاه المؤمن يتميز عن المؤمن له الموقع على الوثيقة.¹

2. إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن وقت الحادث وليس وقت إبرام العقد:

على إعتبار أن المصلحة قد تتغير من وقت إبرام العقد إلى حين وقوع الكارثة، ويتم الإثبات بإبراز سند الملكية فيما يتعلق بالسفينة أو بالحيازة الشرعية لسند الشحن،² لأنه في إثبات ملكية البضائع يتم بتقديم عقد البيع والفواتير المثبتة للشراء وسند الشحن الذي هو طريق العادي لإثبات ملكية البضائع المؤمن عليها.³

3. إثبات أن الأشياء المؤمن عليها قد تعرضت للأخطار المبينة في الوثيقة: ويستخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة، أو عن طريق شهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، أما في حالة تعرض البضائع للخطر فيكون الإثبات بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية إستنادا لمبدأ حرية الإثبات ويتم عادة بسندات الشحن.⁴

أو بالتقرير البحري ودفتر السفينة، وللمؤمن أن يثبت العكس، وعلى المؤمن له أن يعلم المؤمن بوقوع الحادث وتحقق الخطر خلال ثلاثة أيام من وقت ورود الخبر اليه.⁵ ثم بعدها تأتي الإجراءات المتعلقة بالدعوى والتي يتطلبها قبل وأثناء سيرها:

¹. مصطفى كمال طه . وائل بندق، المرجع السابق، ص 207.

² عزيزة دماش، آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري، مجلة الحقوق والحريات، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي بتيبازة، المجلد رقم 09، العدد 02 رقم، تيبازة، سنة 2021، ص 68.

³ مصطفى كمال طه . وائل بندق، المرجع نفسه، ص 208.

⁴ المرجع نفسه، ص 208.

⁵. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 1988، د.ج، ص 52.

أ. المعاينة المادية: وتكون ضرورية في حالة تحقق المؤمن منه وإلحاق الخسائر المادية بالمال المؤمن عليه، فبمجرد وصول البضاعة إلى ميناء المرسل إليه يقوم هذا الأخير بممارسة حقه في المعاينة والتأكد من مدى سلامتها عن طريق خبير مختص أو وكيل الخسائر المعتمد من قبل المؤمن، وهو عين ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 18 من وثيقة التأمين البحري الجزائري على البضائع¹ وتكون المعاينة والخبرة مند تاريخ تفريغ البضاعة الى 30 يوما من تاريخ يوم وصول البضاعة إلى الميناء المقصود والمحدد في العقد، ويمكن إضافة مدة 15 يوم لإكمال المعاينة في حالة نقلها إلى مكان داخلي في حالة تمديد الضمان البحري بموجب عقد التأمين البحري إلى النطاق البري.

ب. المعاينة القانونية: بعد أن يقدم المؤمن له كل الوثائق والأوراق المثبتة لحقه في المطالبة بالتعويض يتم التأكد من صحتها من عدمه في مدة 30 يوم، وهو ما أكده المشرع الجزائري في المادة 25 من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع². ومتى أثبت المؤمن له من كل العناصر السالفة الذكر يقع لزاما على المؤمن دفع التعويض المستحق والمناسب للأضرار المقدرة والمعينة من طرفه شريطة ألا يكون قد تحصل من قبل على التعويض³.

أما ممارسة حق الحلول نقصد به حق شركة التأمين التي عوضت المؤمن له عن الخسارة المحددة في وثيقة التأمين أن تحل محله في كافة الحقوق للرجوع على الغير قصد التخفيف مما تحمله من خسائر وعلى المؤمن له بذل العناية الكافية لحفظ هذه الحقوق لشركة التأمين⁴. نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 118 السالفة الذكر من الأمر .07-95.

¹. صدرت الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع بتاريخ 07 ديسمبر 1981 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

² عزيزة دعماش، المرجع السابق، ص 68-70.

³. المرجع نفسه، ص 68-70.

⁴. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 145.

ثالثاً: دعوى الترك

يقصد بالترك تلك الوسيلة التي أتاحها المشرع للمستأمن للحصول على مبلغ التأمين كاملاً، ظهرت في الأعراف البحرية وهي بمثابة أحد الأنظمة المميزة والمؤكدة لذاتية وخصوصية القانون البحري، ونعني بها أن يقوم المؤمن له بإعلان تخليه وتركه للأشياء المؤمن عليها لتنتقل ملكيتها الى المؤمن مقابل ذلك يقوم المؤمن بدفع التأمين كاملاً للمؤمن له،¹ وهو يعتبر طريق إستثنائي للحصول على التعويض لا يمارسه المؤمن له إلا نادراً وفي حالات قليلة تسمى بحالات الكوارث الجسيمة ترد على سبيل الحصر في القانون أو في وثيقة التأمين، يحصل من خلالها المؤمن على مبلغ التأمين كاملاً من غير إقطاع في مقابل تنازله للمؤمن عن ملكية الشيء المؤمن عليه إضافة الى كافة الحقوق المرتبطة به أو ما بقي منه بعد تحقق الضرر، غير أن للمؤمن له مطلق الحرية في الإختيار ما بين دعوى الترك أو اللجوء إلى دعوى الخسارة.²

ومن مزايا الترك أنه في حالة الهلاك الحكمي المشبه بالهلاك الحقيقي، لا يجبر المؤمن له على إثبات هلاك السفينة، وتكمن الغاية منه في الحصول على التعويض أسرع، فبمجرد إثبات وجود حالة من حالات الترك وابداء الرغبة في الترك فإنه يتحصل على التعويض كاملاً بدون أي خصم.³

وحسب نص المادة 134 من قانون التأمينات فإنه في حالة فقدان الكلي للسفينة فإنه يستوجب الدليل عليه ويتعين إثباته، أما في حالة إنقطاع الأخبار عن السفينة فإنه يفترض هلاكها وهذا في مدة ثلاثة أشهر في الحالات العادية وستة أشهر في حالة الحوادث الحربية، فإنه يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها وأن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين بأكمله من دون أن يكون ملزماً بإثبات الهلاك، وله أن يختار التخلي والترك

¹. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 227.

². عزيزة دعماش، المرجع السابق، ص 74.

³. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 218.

إذا ما تجاوز قيمة إصلاحها الضروري (4/3) القيمة المتفق عليها وهو ما يعرف بعدم
الصلاحية النسبية

كما نصت المادة 143 من نفس القانون على حالات الترك في التأمين على
البضائع، ويشترط أن يكون هناك ضرورة حتمية لبيع البضاعة، وأن يتم البيع في مكان
آخر غير مكان الوصول.

والجدير بالذكر أن حق الترك لا يحق لغير مالك الشيء المؤمن عليه أو وكيله أو
الريان إذا حاز وكالة خاصة. ولا يجوز تجزئة الأشياء المؤمن عليها كأن يستعمل الترك
في جزء ويستعمل دعوى الخسارة البحرية في الجزء الآخر.¹

الفرع الثاني: الإختصاص النوعي لحل منازعات عقد التأمين البحري

يعتبر حق التقاضي حق دستوري مكفول قانوناً لكل المتواجدين على التراب الوطني
الجزائري. ويضمن الإختصاص النوعي العدالة المناسبة وفقاً لخصائص ومتطلبات
الدعوى المرفوعة.

أولاً: مفهوم الإختصاص النوعي وطبيعته

يقصد بالإختصاص النوعي ولاية الجهة القضائية على إختلاف درجاتهم، بالنظر
في نوع محدد من الدعاوى.²

وتنص المادة 36 من ق إ م إ على أنه: "عدم الإختصاص النوعي من النظام العام،
تقضي به الجهة القضائية تلقائياً في أية مرحلة كانت عليها الدعوى".³

ويستفاد من هذا النص أن قواعد الإختصاص النوعي من النظام العام كونها وضعت
لتحقيق مصلحة عامة وهي حسن سير القضاء وسلامة أدائه لوظيفته،⁴ وتتمثل أحكام

¹ عزيزة دعاماش، المرجع السابق، ص 75-77.

² مازة حنان. بوقرور سعيد، النظام القانوني للمحكمة التجارية المتخصصة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد
رقم 09، العدد رقم 01، ص 273.

³ المادة 36 من القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09.

⁴ عمر بن سعيد، المرجع السابق، ص 24.

النظام العام في نصوص أمرة ذات طابع إلزامي وعدم الأخذ بها يؤدي إلى رفض الدعوى.¹

وتنص الفقرة الأولى من المادة 32 المعدلة من ق إ م إ د على أن: المحكمة هي الجهة القضائية ذات الإختصاص العام وتتشكل من أقسام.² مما يفهم من ذلك أن المشرع الجزائري لم يجعل إختصاص الأقسام المتواجدة على مستوى المحكمة إختصاصا مانعا، بإستثناء القسم الإجتماعي.

ثانيا: قواعد الإختصاص النوعي للمحاكم الابتدائية في منازعات عقد التأمين البحري
وفي ظل عدم تناول المشرع الجزائري لقواعد تتعلق بالإختصاص النوعي في قانون التأمين وجب الرجوع إلى القواعد الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية المعدل والمتمم، حيث جاء في نص المادة 536 مكرر من القانون 22-13 المعدل والمتمم للقانون 08-09 على أنه: "تختص المحكمة التجارية المتخصصة بالنظر في المنازعات المذكورة أدناه: "...المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري....".³

وما يستفاد من نص المادة أن المشرع الجزائري جعل الإختصاص مانعا للمحاكم المتخصصة للنظر دون سواها في منازعات معينة من بينها المنازعات البحرية ومنازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري، وتعتبر منازعات التأمينات من أهم المنازعات التي تختص بها المحكمة التجارية المتخصصة لأن التجارة تقوم أساسا على التأمين، فإذا كانت منازعة التأمين مع التجار لا تتعلق بنشاطه التجاري، فلا ينعقد الإختصاص للمحكمة التجارية المتخصصة.⁴

¹. فاضلي ادريس، إجراءات التقاضي أمام المحكمة . المجلس . المحكمة العليا، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، د ب، سنة 2018، د.ج، ص 32.

². الفقرة الأولى من نص المادة 32 من القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09.

³. المادة 536 مكرر من القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09.

⁴. مازة حنان . بوقرور سعيد، المرجع السابق، ص 275.

ونصت المادة 531 المعدلة بالقانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون 08-09 على الإختصاص النوعي للقسم التجاري بقولها: "يختص القسم التجاري بالنظر في المنازعات التجارية، بإستثناء تلك المذكورة في المادة 536 مكرر من هذا القانون".¹

وقد أسلفنا الإشارة إلى أن المشرع الجزائري إعتبر عقد التأمين البحري عقدا تجاريا لإرتباطه بالتجارة البحرية، بالإضافة إلى أن شركات التأمين تتخذ شكل شركة مساهمة وعليه فهو يعد عملا تجاريا بحسب الشكل حتى وإن كان موضوعه مدني طبقا لنص المادة 3 ق ت ج، كما يعد عملا تجاريا بحسب الموضوع (مقاوله) إستنادا لأحكام المادة 2 فقرة 18، وقد يكون عمل مختلط يجمع بين طرف مدني المؤمن له وطرف تاجر المؤمن مما يثير الإشكال في حالة نشوء نزاع بين الطرفين حول الجهة القضائية المختصة للفصل فيه.

ولتحديد الإختصاص النوعي للنظر في نزاع عقد التأمين البحري ننظر لصفة المدعى عليه إذا كان شخصا تاجرا أم شخصا مدنيا.

وبإعتبار أن شركات التأمين العمومية تسيطر على أكثر من ثلثي (2/3) رقم الأعمال الإجمالي للسوق، ونذكر منها الشركة الجزائرية للتأمينات النقل CAAT والتي تتمركز حسب السنوات الماضية بين الرتبة الثانية والثالثة بحوالي 18 بالمائة من حصة السوق.² فالأصل أن الإختصاص في المنازعات التي تكون الدولة طرفا فيها يؤول الإختصاص إلى المحاكم الإدارية، بإعتبارها صاحبة السلطة العامة وذات إمتياز إلا أنه ومن بين الإستثناءات الواردة في ق إ م إ أن منازعات التأمينات المتعلقة بالنشاط التجاري والمنازعات البحرية حسب م 536 مكرر تبقى من إختصاص القضاء العادي، وهذا إستنادا لنص الفقرة الأولى من المادة 800 من ق إ م إ والتي جاء فيها: "المحاكم الإدارية هي جهات الولاية العامة في المنازعات الإدارية، بإستثناء المنازعات الموكلة إلى جهات قضائية أخرى".³

¹. المادة 531 من القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09.

². حساني حسين، مدخل في إقتصاد الخطر والتأمين، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، د.ب، سنة 2019، د ج، ص 65-66.

³. الفقرة الأولى من المادة 800 من القانون 08-09 المعدل والمتمم.

ونستنتج مما سبق أن الإختصاص النوعي للمحاكم التجارية المتخصصة في منازعات عقد التأمين البحري التجارية من النظام العام لا يجوز للأطراف الإتفاق على مخالفته.

ثالثا: قواعد الإختصاص النوعي للمجالس القضائية في منازعات عقد التأمين البحري

يعتبر المجلس القضائي في التقسيم القضائي العادي مظهرا لإزدواجية القضاء،¹ وهو جهة إستئناف تنظر في أحكام المحاكم طبقا لنص الفقرة الأولى من المادة 539 ق إ م إ.²

وقد بين المشرع قواعد الإختصاص النوعي للمجالس القضائية في أحكام المادتين 34 و 35 من ق إ م إ،³ وهو يشمل موضوعين وهما النظر في الأحكام المستأنفة ثم الفصل في تنازع الإختصاص.⁴

أي أنه يستأنف في الأحكام الإبتدائية الصادرة عن المحاكم المتخصصة في منازعات عقد التأمين البحري بالطعن فيها أمام المجالس القضائية، التي لا يقتصر دورها على مراقبة الحكم وسلامة التطبيق القانوني للأمر المستأنف، وإنما تفصل فيه من جديد من حيث الوقائع والقانون.⁵

¹ فاطمة الزهرة كودري، مستجدات التنظيم القضائي الجزائري (دراسة في ضوء النصوص التشريعية الصادرة في (2022)، دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد رقم 07، العدد رقم 02، سنة 2023، ص 3.

² وفي هذا الخصوص تنص الفقرة الأولى من المادة 536 من القانون 08-09 المعدل والمتمم بأنه: "يرفع الإستئناف بعريضة تودع بأمانة ضبط المجلس القضائي الذي صدر الحكم المستأنف في دائرة إختصاصه".

³ تنص المادة 34 من القانون 08-09 المعدل والمتمم بأنه: "يختص المجلس القضائي بالنظر في استئناف الأحكام الصادرة عن المحاكم في الدرجة الأولى وفي جميع المواد، حتى ولو كان وصفها خاطئا".

وتنص المادة 35 من القانون 08-09 المعدل والمتمم بأنه: "يختص المجلس القضائي بالفصل في الطلبات المتعلقة بتنازع الإختصاص بين القضاة، إذا كان النزاع متعلقا بجهتين قضائيتين واقعتين في دائرة إختصاصه وكذلك في طلبات الرد المرفوعة ضد قضاة المحاكم التابعة لدائرة إختصاصه".

⁴ بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (قانون رقم 08-09 المؤرخ في 23 فيفري 2008)، دار بغداد للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 2009، د ج، ص 80.

⁵ المادة 339 من القانون 08-09 المعدل والمتمم.

الفرع الثالث: قواعد الإختصاص الإقليمي لمنازعات عقد التأمين البحري

يقصد بالإختصاص الإقليمي السلطة المخولة لجهة قضائية معينة للنظر في الدعاوى المرفوعة أمامها إستنادا إلى معيار جغرافي يخضع للتقسيم القضائي.¹

أولا: مفهوم الإختصاص الإقليمي وطبيعته

الإختصاص الإقليمي هو الحيز الجغرافي الذي تفصل فيه المحكمة في المنازعات داخل حدوده،² وطبقا للقواعد العامة في الإختصاص المحلي يرفع المدعي الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه، وهو ما نصت عليه المادة 37 من ق إ م إ: في الإختصاص المحلي بضرورة رفع المدعي الدعوى أمام محكمة موطن المدعي عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الإختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة إختيار موطن، يؤول الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، مالم ينص القانون على خلاف ذلك.³ وفي حالة تعدد المدعى عليهم وتجنبا لتعدد الدعاوى، يرجع الإختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها موطن أحدهم،⁴ وقد أورد المشرع الجزائري على هذه القاعدة إستثناءات مراعاة لمصلحة العدالة حينما ومراعاة لمصلحة المدعي حينما آخر أوردها في فقرات المواد من 39 الى 44 من ق إ م إ.⁵ والأصل أن الإختصاص الإقليمي مرتبط بمصلحة الخصوم ولا علاقة له بالنظام العام والغرض منه تيسير سبل التقاضي للمتقاضين، ولا يجوز للقاضي أن يثيره من تلقاء نفسه⁶، إلا في حالات معينة وردت في المواد 40 و 807 من ق إ م إ،⁷ وقد

¹. مازة حنان . بوقرور سعيد، المرجع السابق، ص 276.

². فاضلي إدريس، إجراءات التقاضي أمام المحكمة-المجلس -المحكمة الإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، د.ب.ن، د. ط، سنة 2020، د ج، ص 29.

³. المادة 37 من القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09.

⁴. المادة 38 من القانون 08-09 المعدل والمتمم.

⁵. عمر بن سعيد، المرجع السابق، ص 26.

⁶. المرجع نفسه، ص 27.

⁷. انظر المواد 40 و 807 من القانون 08-09 المؤرخ في 25-02-2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

نصت المادة 45 ق إ م إ بأنه: "يعتبر لاغيا وعديم الأثر كل شرط يمنح الإختصاص الإقليمي لجهة قضائية غير مختصة، إلا إذا تم بين التجار".¹ وإستنادا على نص المادة 45 السالفة الذكر وبإعتبار أن عقد التأمين البحري يعد عملا تجاريا يستند إلى مبدأ السرعة والإلتئمان وبالقياس على م45، فإننا نستنتج بأنه يمكن لأصحاب الخصومة التجارية وضع شرط يخالفان به الإختصاص الإقليمي، مالم يوجد نص قانوني أو تنظيم يقضي بغير ذلك.

وقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 23-53 المؤرخ في 14 جانفي 2023 دوائر الإختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة.²

وتتص المادة 47 من ق إ م إ في هذا الخصوص على أنه: "يجب إثارة الدفع بعدم الإختصاص الإقليمي، قبل أي دفاع في الموضوع أو دفع بعدم القبول".³ أي أن المشرع الجزائري أوجب على المتقاضين إثارته كدفع أولي قبل الإقدام على تقديم أي دفع، من منطلق أن الشكل يسبق الموضوع.⁴

ثانيا: قواعد الإختصاص الإقليمي للمحاكم الابتدائية في منازعات عقد التأمين البحري
ونصت المادة 536 مكرر من القانون 22-13 المعدل والمتمم لقانون إ م إ: "تطبق على المحكمة التجارية المتخصصة أحكام الإختصاص الإقليمي المنصوص عليها في هذا القانون".⁵

وبالرجوع لأحكام ق إ م إ حدد المشرع الجزائري ثلاث أنواع من الإختصاص الإقليمي تتمثل في الإختصاص الإقليمي الوجوبي، الإختصاص الإقليمي الإختياري أو الجوازي،

¹ المادة 45 من القانون 08-09 المعدل والمتمم.

² المرسوم التنفيذي رقم 23-53 المؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1444 الموافق ل 14 جانفي 2023، يحدد دوائر الإختصاص الإقليمي للمحاكم التجارية المتخصصة.

³ المادة 47 من القانون 08-09 المعدل والمتمم.

⁴ فاضلي إدريس، إجراءات التقاضي أمام المحكمة . المجلس . المحكمة العليا، المرجع السابق، ص 38.

⁵ المادة 536 مكرر من الأمر رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09.

والإختصاص الإقليمي الإتفاقي،¹ وأشار إلى مسألة الإختصاص الإقليمي في المواد 37-38-39-40 من ق إ م إ.²

ثالثاً: قواعد الإختصاص الإقليمي للمجالس القضائية في منازعات عقد التأمين البحري
نصت المادة 536 مكرر 5 المدرجة بالقانون رقم 22-13 بأنه يتم إستئناف الأحكام الصادرة عن المحاكم المتخصصة بحكم قابل للإستئناف أمام المجلس القضائي وفق للقواعد المنصوص عليها في ق إ م إ.³

ومما سبق نستنتج أن الإستئناف في منازعات عقد التأمين البحري يكون برفع عريضة وإيداعها بأمانة ضبط المجلس القضائي الكائن بدائرة إختصاص المحكمة التجارية المتخصصة التي أصدرت حكم أول درجة، وهذا إستناداً لنص الفقرة الأولى من المادة 539 من ق إ م إ السالفة الذكر.

كما نخلص في الأخير إلى أن المدعي بالحق المدني في المنازعات الناشئة عن عقد التأمين البحري عليه التقيد بالإجراءات المطلوبة حتى لا ترفض الدعوى شكلاً. ونقصد بالإجراءات الأعمال الشكلية التي يقرها القانون ويرتب عليها أثراً مباشراً يكون جزءاً من الخصومة القضائية، وتبدأ هذه الإجراءات بإيداع العريضة الافتتاحية للخصومة لدى أمانة ضبط المحكمة المختصة وتختتم بآخر عمل إجرائي والذي يتمثل في صدور الحكم بخصوص الخصومة.⁴

المطلب الثاني: الآليات غير القضائية لتسوية منازعات عقد التأمين البحري

قد يلجأ الخصوم في حسم نزاعاتهم إلى طرق بديلة عن سلك القضاء الرسمي، في كل المجالات عموماً، ومجال عقود التجارة الداخلية والتجارة الدولية خصوصاً، وهذا راجع إلى المزايا التي تتمتع بها هذه الطرق مثل تبسيط الإجراءات والتحرر من الشكليات والسرعة في فضها وإقتصاد النفقات وغيرها من الأمور التي توفرها هذه الوسائل والتي كانت تعتبر

¹. عمر بن سعيد، المرجع السابق، ص 25.

². فاضلي إدريس، إجراءات التقاضي أمام المحكمة. المجلس. المحكمة العليا، المرجع السابق، ص 33.

³. المادة 536 مكرر 5 من الأمر 22-13.

⁴. عمر زودة، الإجراءات المدنية والإدارية في ضوء آراء الفقهاء وأحكام القضاء، الطبعة الثانية، د. ن، د. ب. ن، سنة 2015، د. ج، ص 8.

بديلة عن القضاء، إلا أنه في الوقت الراهن وفي ظل العولمة التي عرفها الاقتصاد العالمي نستطيع القول بأنها أصبحت طرق موازية للقضاء وهذا لتخفيف العبء عن المحاكم وتجنب تكس القضايا، ومن بين هذه الطرق نذكر (الصلح والوساطة والتحكيم).

وبالنسبة لعقد التأمين البحري تمنح هذه البدائل إمكانية تغطية الخطر المؤمن منه في أسرع الآجال.

الفرع الأول: الصلح كآلية لحل منازعات عقد التأمين البحري التجارية في المحاكم التجارية المتخصصة.

الأصل أن الصلح هو طريقة ودية إختيارية يلجأ إليها أطراف الخصومة لتسوية منازعاتهم، إلا أن المشرع خرج عن هذه القاعدة في ظل التعديل الجديد لقانون الإجراءات المدنية والإدارية بالأمر 13-22 وجعله إجراء وجوبي قبل قيد أي دعوى قضائية أمام المحكمة التجارية المتخصصة.

أولاً: مفهوم الصلح في القانون الجزائري

عرف المشرع الجزائري الصلح في القانون المدني بأنه: «عقد ينهي به الطرفان نزاعاً قائماً أو يتوقيان به نزاعاً محتملاً، وذلك بأن يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه»¹.

مما يفهم من نص المادة بأن الصلح وسيلة تعاقدية لفض نزاع قائم أو محتمل شريطة أن يتنازل فيه كل طرف من أطراف الخصومة عن حقه أو جزء منه، بنية التصالح فيما بينهم وحسم النزاع.

كما نص على المشرع الجزائري على الصلح في المواد من 317 الى غاية 335 من ق ت.²

ونص عليه أيضا في نصوص مواد ق إ م من المادة 990 الى غاية المادة 993. والصلح يمكن أن يكون تلقائياً، أو بمبادرة من القاضي في أي مرحلة كانت عليها الدعوى.³

¹ المادة 459 من الأمر 58-75 المتضمن القانون المدني.

² أنظر المواد 317-335 من الأمر 59-75 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون 15-20.

³ المادة 993 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

ثانيا: الصلح كإجراء وجوبي في منازعات عقد التأمين البحري

سبق وأن رأينا أن الإختصاص النوعي لمنازعات عقد التأمين البحري التجارية يؤول إلى المحاكم التجارية المتخصصة دون سواها للنظر فيها. غير أن المشرع الجزائري وبتعديل ق إ م إ نص على وجوب إجراء الصلح قبل قيد أي دعوى أمام هذه الاخيرة، ويستشف من نص المادة 536 مكرر 4 المدرجة بالقانون 22-13 أن الصلح يتم بطلب من أحد الخصوم ويقدم إلى رئيس المحكمة التجارية المتخصصة والذي بدوره يعين بموجب أمر على عريضة وخلال خمسة أيام أحد القضاة للقيام بإجراء الصلح في مدة لا تتعدى ثلاثة أشهر، ويتولى طالب الصلح تبليغ باقي أطراف النزاع بتاريخ جلسة الصلح، ويجوز للقاضي المكلف بإجراء الصلح الإستعانة بأي شخص يراه مناسب لمساعدته في إجراء هذا الصلح، والذي يختتم بتحرير محضر يوقع عليه كل من القاضي وأطراف النزاع وأمين الضبط بإتباع القواعد العامة المنصوص عليها في ق إ م إ بخصوص ذلك.¹

أي أن نوع الصلح الذي إشرطه المشرع هو الصلح القضائي وليس الصلح العرفي الإتفاقي.

ثالثا: الآثار المترتبة على إجراء الصلح القضائي في منازعات عقد التأمين البحري

يقصر تنفيذ الحل المتوصل إليه على موافقة الأطراف، فالأمر يعود في الأخير إلى الإرادة الحرة للأطراف فإما قبول الحل المتوصل إليها بالتوقيع على المحضر وإيداعه بأمانة ضبط المحكمة التجارية المتخصصة مما يترتب عليه فض النزاع حسب نص المادة 220 ق إ م إ،² وبذلك يحوز محضر الصلح قيمة السند التنفيذي،³ والذي يجوز فيه التنفيذ الجبري حسب الفقرة الثامنة من نص المادة 600 المعدلة بالقانون رقم 22-13،⁴ وإما

¹ الفقرة الأولى والثانية من المادة 536 مكرر 4 من القانون 22-13 المعدل والمتمم للقانون 08-09.

² المادة 220 من القانون 08-09 والتي تنص على أنه: "تنقضي الخصومة تبعا لإنقضاء الدعوى، بالصلح أو بالقبول بالحكم أو التنازل عن الدعوى".

³ المادة 992 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ المعدل والمتمم.

⁴ وفي هذا الخصوص تنص المادة 600 المعدلة بالقانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09 في الفقرة الثامنة منها بأنه: "لا يجوز التنفيذ الا بسند تنفيذي. والسندات التنفيذية هي:.....محاضر الصلح أو الاتفاق المؤشر عليها من طرف القضاة والمودعة بأمانة الضبط.....".

رفض نتائج الصلح وهو ما يسمى بفشل محاولة الصلح، وفي هذه الحالة يتم اللجوء إلى سلك القضاء على أن ترفق عريضة إفتتاح الدعوى بمحضر عدم الصلح تحت طائلة عدم قبول الدعوى شكلاً.¹

مما يستتج منه أنه في منازعات عقد التأمين البحري إما أن يقبل المؤمن والمؤمن له ما توصل إليه من خلال جلسة الصلح وبالتالي يحسم النزاع ولا حاجة للجوء إلى التقاضي، أو أن يرفض أحد أطراف الخصومة تنفيذ الحل المقترح وعليه يعتبر طرح النزاع أمام القضاء الحل الأنسب لجميع الأطراف. لأنه بالرغم من أن إجراء الصلح أمر وجوبي إلى أن قبول نتائج جلسة الصلح أمر إختياري.

الفرع الثاني: الوساطة كآلية بديلة في حل منازعات عقد التأمين البحري

تنقسم أنواع الوساطة إلى وساطة إتفاقية ووساطة قضائية، إلا أن المشرع الجزائري إقتصر في تنظيمه على الوساطة القضائية.

تعتبر الوساطة الشكل الرئيسي لمساعدة الأطراف العاجزة عن حل نزاع أو صراع تستخدم طرفاً ثالثاً محايد ونزيهاً من إختيار هؤلاء الأطراف، ليساعدهم في التوصل إلى تسوية.² وهي السبيل الأول لإيجاد حل توافقي بين المتنازعين وهي الأكثر شيوعاً في حسم المنازعات التجارية والبحرية، وهي تركز في مفهومها إلى تدخل طرف أخريشترط فيه الحياد والنزاهة حتى يساعد الخصوم في إيجاد حلول ودية يحسم بها النزاع، ويكون ملم بتفاصيل المنازعات البحرية دوره إيجاد صيغة توافقية من غير أن يفرضها على الفرقاء يحسم من خلالها النزاع عن طريق تقريب وجهات النظر بين أطراف عقد التأمين البحري.³

¹ الفقرة الثالثة من المادة 536 مكرر 4 من القانون 22-13 المعدل والمتمم للقانون 08-09.

² طيب قبالي . كريم توعليت، التحكيم التجاري الدولي وفقاً لقانون الإجراءات المدنية والإدارية مدعم بنماذج امتحانات مقياس التحكيم التجاري الدولي، دار بلقيس للنشر، الجزائر، د.ط، سنة 2020، د.ج، ص 14. نقلاً عن بشير الصليبي، الحلول البديلة للنزاعات المدنية، الوساطة القضائية دار وائل للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2010، ص 61.

³ حمزة محمد دياب، التحكيم في المنازعات البحرية، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية الإدارية العمادة، الجامعة اللبنانية، سنة 2016، ص 26.

حيث لا تصبح هناك حاجة للجوء إلى أروقة المحاكم، وقد تبنى المشرع الجزائري الوساطة القضائية كوسيلة بديلة لحل النزاعات بموجب ق إم إ، وأصدر المرسوم التنفيذي رقم 09-100 المؤرخ في 10 مارس 2009 المتضمن كفايات تعيين الوسيط القضائي.¹

أولاً: مفهوم الوساطة القضائية في القانون الجزائري

بالرجوع إلى النصوص القانونية الجزائرية نجد أن المشرع الجزائري إستعمل مصطلح الوساطة ولكنه لم يعرفها ولم يعط لها وصف خاص، ولكنه أشار إليها في مواد ق إم إ وذلك في المادة 994 الى م 1005 منه، بحيث عالجت هذه النصوص الوساطة القضائية كطريق بديل لحل النزاعات، إذ جاء في نص الفقرة الأولى من المادة 994 منه بأنه: "يجب على القاضي عرض إجراء الوساطة على الخصوم في جميع المواد، بإستثناء قضايا شؤون الأسرة والقضايا العمالية وكل ما من شأنه أن يمس بالنظام العام".²

مما يفهم من نص المادة أن المواد التجارية يسري عليها نظام الوساطة، وتضيف المادة 534 من ق إم إ في هذا الخصوص بأنه: "يجب على رئيس القسم التجاري عرض النزاع مسبقاً على الوساطة. ولا تخضع الوساطة أمام القسم التجاري إلى قبول الأطراف، خلافاً لأحكام المادة 994 من هذا القانون".³

أي أن الوساطة القضائية في المنازعات التجارية وجوبية، ولا يسري عليه مضمون الفقرة الثانية من المادة 994 من ق إم إ الذي جاء فيه: "إذا قبل الخصوم هذا الإجراء".⁴ وما يستشف مما سبق أن الوساطة القضائية تكون بعد رفع الدعوى وعرضها على القضاء.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 09-100، المؤرخ في 10 مارس 2009، يحدد كفايات تعيين الوسيط القضائي، جريدة رسمية عدد رقم 16، الصادرة في 23 أبريل 2009.

² المادة 994 من القانون 08-09 المعدل والمتمم.

³ المادة 534 من القانون 08-09 المعدل والمتمم.

⁴ الفقرة الثانية من المادة 994 من ق إم إ والتي تنص بأنه: "إذا قبل الخصوم هذا الإجراء، يعين القاضي وسيطاً لتلقي وجهة نظر كل واحد منهم ومحاولة التوفيق بينهم، لتمكينهم من إيجاد حل للنزاع".

ثانيا: الوساطة القضائية في منازعات عقد التأمين البحري

تنص المادة 531 من القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09 بأنه: "يختص القسم التجاري بالنظر في المنازعات التجارية، بإستثناء تلك المذكورة في المادة 536 مكرر من هذا القانون".¹

وما يستشف من هذه المادة أن المشرع أبقى الإختصاص للقسم التجاري في المحاكم العادية للنظر في المنازعات التجارية، بإستثناء المنازعات المذكورة في نص المادة 536 مكرر على وجه التحديد.

أي أنه بمفهوم المخالفة فمنازعات عقد التأمين البحري المتعلقة بالأعمال المختلطة ينظر فيها القسم التجاري، ويتعين على القاضي عرض النزاع على الوساطة مسبقا في هذا النوع من النزاعات دون الاعتداد بموافقة الأطراف حسب نص المادة 534 السالفة الذكر.² والأعمال المختلطة هي التي تجمع بين شركة التأمين باعتبارها تاجرا حسب المادة 3 ق ت الفقرة الثانية والخامسة، والمادة 18/2 ق ت، والمؤمن له الذي قد يتأسس كطرف مدني.

وفي هذه الحالة يتم رفع الدعوى بالنظر إلى صفة المدعى عليه لأن الدعوى ترفع إستنادا للقواعد العامة أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه.

وبالرجوع الى نص المادة 32 المعدلة بالقانون 22-13 الذي جاء فيه:

"المحكمة هي الجهة القضائية ذات الإختصاص العام وتتشكل من أقسام يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والإجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا.

تتم جدولة القضايا أمام الأقسام حسب طبيعة النزاع.....".³

¹ المادة 531 المعدلة بالقانون 22-13 المعدل والمتمم للقانون 08-09 المتضمن ق إم إ.

² المادة 534 القانون 08-09 المعدل والمتمم السالفة الذكر.

³ المادة 32 المعدلة بالقانون 22-13 المعدل والمتمم للقانون 08-09.

ثالثا: آثار الوساطة القضائية على منازعات عقد التأمين البحري

في حالة ما إذا رفع النزاع أمام القسم التجاري إستنادا لصفة المدعى عليه، فإن القاضي يعين وسيطا لتلقي وجهة نظر أطراف عقد التأمين البحري والذي يسعى بدوره إلى التوفيق بينهم للوصول إلى حل للنزاع،¹ ويقوم أمين الضبط بتبليغ نسخة من التعيين للمؤمن والمؤمن له والوسيط الذي يخطر القاضي بقبوله المهمة الموكلة إليه، ومن تم دعوة أطراف الخصومة إلى أول لقاء للإجراء الوساطة.²

ويقع على عاتق الوسيط إتخاذ كل ما يراه مناسباً لتلقي وتقريب وجهات النظر لإيجاد حل للنزاع،³ على أن تتم إجراءات الوساطة في سرية تامة بحيث لا يجوز الكشف عنها أو الإحتجاج بها، ويجب على الوسيط حفظ السر إتجاه الغير،⁴ وهو ما نصت عليه المادة 1005 من ق إ م إ على أنه: "يلتزم الوسيط بحفظ السر إزاء الغير".⁵

كما قد يكون هذا الوسيط شخص طبيعي أو جمعية والتي ينوبها أحد أعضائها بتعيين من رئيسها لتنفيذ إجراء الوساطة باسمها.⁶

وقد يشمل موضوع الوساطة القضائية حل نزاع أو البعض منه، ولا يؤدي إجراء الوساطة إلى رفع يد القاضي على النزاع والقضية، وإنما يمكن له إتخاذ التدابير اللازمة في أي وقت بما يراه ملائماً.⁷

وعند إنهاء مهمة التوسط بين أطراف النزاع في عقد التأمين البحري يخبر الوسيط القاضي كتابة النتائج المتوصل إليها من قبل الخصوم من إتفاق أو عدمه، فإذا إتفقوا يحرر الوسيط محضرا يحتوي مضمون الإتفاق موقع من طرف الخصوم، على أن يتم إرجاع القضية للقاضي في الآجال المقررة لذلك،⁸ ويصادق القاضي على محضر الإتفاق

¹. الفقرة الثانية من المادة 994 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ، والتي جاء فيها: "... يعين القاضي وسيطا لتلقي وجهة نظر كل واحد منهم ومحاولة التوفيق بينهم، لتمكينهم من إيجاد حل للنزاع".

². المادة 1000 من القانون 08-09.

³. بربارة عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 529.

⁴. المرجع نفسه، ص 530.

⁵. المادة 1005 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

⁶. المادة 997 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

⁷. المادة 995 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

⁸. المادة 1003 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

بأمر غير قابل لأي طعن، ويحوز محضر الإتفاق قيمة السند التنفيذي،¹ حسب نص الفقرة الثامنة من المادة 600 المعدلة بالقانون 22-13 السالفة الذكر بإعتباره إتفاق مؤشر عليه من طرف القاضي ومودع بأمانة الضبط.²

ويعتبر إجراء الوساطة في منازعات عقد التأمين البحري إجراء وجوبي يؤدي عدم القيام به إلى رفض الدعوى شكلا.

الفرع الثالث: التحكيم كآلية لحل نزاعات عقد التأمين البحري

التحكيم الداخلي أو التحكيم الدولي كلاهما من الوسائل البديلة لحل النزاع إلا أنه في المنازعات الدولية أصبح التحكيم آلية أساسية لحل النزاعات وخصوصا التجارية منها. يعرف التحكيم في الإصطلاح القانوني عامة بأنه: "وسيلة لفض نزاع قائم، أو مستقبل، بعيدا عن ولاية القضاء المختص مع إلزام الأطراف بعرض النزاع كله أو بعضه على محكم أو ثلاث للفصل فيه بحكم لازم لهم".³

وبما أن عقد التأمين البحري مرتبط بالبيوع الدولية في مجال بيع البضائع المنقولة بحرا عن طريق الإستيراد والتصدير، ومن أشهر الطرق المستعملة في البيوع الدولية طريقة سيف وطريقة فوب والتي وجب التطرق إليها كالآتي:

1. طريقة CIF (Cost Insurance and Freight): هو بيع البضاعة مع إلزام

البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري مقابل ثمن قد يكون في شكل جزافي لقيمة المبيع يتضمن ثمن الشيء بالإضافة إلى تكاليف النقل زائد أقساط التأمين، وتأمينها حتى ميناء التفريغ.⁴

أي أنه يقع على عاتق البائع بمقتضى عقد البيع إبرام عقدي النقل والتأمين، وفي حالة إخلاله بذلك يفسخ العقد.⁵

¹ المادة 1004 من القانون 08-09 المتضمن ق إم إ.

² الفقرة الثامنة من المادة 600 المعدلة بالقانون رقم 22-13.

³ طيب قبايلي .كريم تعويلت، المرجع السابق، ص9. نقلا عن منير عبد المجيد، قضاء التحكيم في منازعات التجارة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1995، ص 7.

⁴ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 159-160.

⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة السفينة أشخاص الملاحة البحرية. التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، د. ط، د.س.ن، د.ج، ص 399.

2. طريقة FOB (Free On Board): يلتزم البائع في هذه الطريقة بتسليم البضاعة إلى ميناء الشحن سواء في إقليم دولته أو في إقليم دولة أخرى، أو على ظهر سفينة أخرى يعينها المشتري، ويكلف المشتري بالقيام بإبرام عقد التأمين ودفع مصاريف النقل واختيار السفينة، ويخطر البائع بمكان وجود السفينة، وقد يتفق الأطراف على أن يقوم البائع بهذه العمليات لفائدة المشتري ولحسابه، وبذلك يكون قد تصرف بوصفه وكيلًا عن المشتري وليس بصفته كبائع، حيث أن إخلاله بذلك لا يترتب عنه إخلاله بالتزاماته، وتنتهي مسؤوليته بمجرد تسليم البضاعة في ميناء الشحن، وتعتبر طريقة CIF الطريقة المفضلة عند المستوردين، أما المصدرين فيفضلون طريقة FOB.¹

أي أنه يقع على عاتق المشتري عبء القيام بالتأمين على البضاعة، مالم يتفق الطرفان باتفاق خاص على أن يقوم البائع بذلك، وهنا البائع يبرم عقد البيع والتأمين بوصفه وكيلًا عن المشتري وليس تنفيذًا للإلتزام الناشئ عن البيع، وإخلاله بالإلتزام لا يبرر فسخ العقد.²

ومما سبق نستنتج أنه من البديهي أن ينشأ عن مثل هذه البيوع البحرية وهذه المبادلات نزاعات من بينها نزاعات متعلقة بالتأمين، واللجوء لحلها إلى أروقة المحاكم يتطلب إجراءات صعبة، ضف إلى ذلك المدة التي قد يستغرقها النزاع ونقص الخبرة الواجب توافرها، إلى جانب مشكلة تنازع الاختصاص القضائي الدولي، وبذلك يكون اللجوء إلى التحكيم الحل الأمثل لفض نزاعات البيوع البحرية، حيث يلجأ إليه المتعاملون في هذا المجال بدلا عن سلك القضاء الرسمي ويفضلونه عن كل الطرق البديلة الأخرى.

وينقسم التحكيم البحري إلى قسمين هما:

أ. التحكيم البحري المؤسسي (النظامي): يتفق فيه الأطراف وهم بصدد إبرام إتفاق التحكيم، على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة، والتي تقوم بمهمة تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار حكم التحكيم، وهذا عن طريق أجهزتها الإدارية، ومن

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 161.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة السفينة . أشخاص الملاحة البحرية. التأمين البحري، المرجع السابق، ص 399.

بين أهم هذه المؤسسات نذكر "المنظمة الدولية للتحكيم البحري organisation d'arbitrage maritime"، و"غرفة اللويز للتحكيم البحري chambre arbitral maritime de paris".

ب. التحكيم البحري الحر: وهو الذي يملك من خلاله أطراف النزاع تنظيم وإدارة التحكيم بأنفسهم، ومن أهم مراكزه نذكر "جمعية المحكمين البحريين بلندن The London Maritime arbitrators"، و"جمعية المحكمين البحريين بنيويورك Society of Maritime arbitration Inc".¹

أولاً: مفهوم التحكيم في القانون الجزائري

لم يعرف المشرع الجزائري التحكيم، إلا أنه يجدر التنويه إلى أن النظام القانوني الجزائري كان رافضاً لفكرة التحكيم وهو ما كان يتجلى في نص المادة 442 من قانون الإجراءات المدنية الملغاة من القانون رقم 66-154 الملغى،² ولكن سرعان ما تبني الإعراف بالتحكيم وتنظيمه في المرسوم التشريعي رقم 93-09 المؤرخ في 23 أبريل 1993 المتضمن قانون الإجراءات المدنية،³ الملغى بقانون الإجراءات المدنية والإدارية سنة 2008 السالف الذكر ليعيد تنظيم التحكيم من جديد وهذا لمواكبة التطور الحاصل في جميع المجالات عموماً والمجال التجاري خصوصاً.

وسبق ذلك إنضمام الجزائر لأهم إتفاقية دولية في هذا المجال وهي إتفاقية نيويورك لعام 1958 والمتعلقة بالإعتراف وتنفيذ الأحكام التحكيمية الأجنبية.⁴

¹. بلباقي بومدين، مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية (دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، سنة 2018، ص 141-142.

². الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 08 جوان 1996، المتضمن قانون الإجراءات المدنية، المعدل والنتم، ج ر عدد 47، الصادر بتاريخ 09 جوان 1996. الملغى.

³. المرسوم التشريعي رقم 93-09 المؤرخ في 25 أكتوبر 1993، المعدل والنتم للأمر رقم 66-154 المؤرخ في 08 جوان 1996، المتضمن قانون الإجراءات المدنية، ج.ر عدد 27، الصادر بتاريخ 27 أبريل 1993، الملغى.

⁴. الإتفاقية الخاصة بإعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها الموقع عليها في نيويورك بتاريخ 10 جوان 1958، انضمت الجزائر إلى هذه الإتفاقية بموجب المرسوم رقم 88-233 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 المتضمن إنضمام الجزائر بتحفظ ج. ر عدد 48، صادر بتاريخ 23 جوان 1988.

وقد تناول المشرع الجزائري التحكيم في مواد ق إ م رقم 08-09 من المادة 1006 إلى المادة 1061 منه.

وقد جاء في نص المادة 1011 من ق إ م بأنه: "إتفاق التحكيم هو الإتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم"، ويستنتج من فحوى هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يميز بين إتفاق التحكيم ومشاركة التحكيم التي تعد صورة من صورته".¹

ويختلف التحكيم عن الصلح والوساطة، فهو يتم خارج مرفق القضاء ودون تدخل القاضي بشرط ألا يتعارض حكم التحكيم مع حكم قضائي سابق في موضوع النزاع.² كما نص المشرع الجزائري في قواعد القانون المدني على التحكيم في نص المادة 622 ق م السالفة الذكر،³ والتي تقضي أنه إذا إتفق الأطراف على شرط التحكيم ففي هذه الحالة يجب إدراج شرط التحكيم في وثيقة التأمين ولا يمكن أن يرد بين شروطها العامة.⁴

وتكمن الحكمة من وراء ذلك أن شرط التحكيم العام يفترض فيه سوء نية المؤمن الذي يحرر عقد التأمين بإرادته المنفردة ولا يستطيع بالمقابل الطرف المتعاقد تعديلها طالما أن عقد التأمين يعتبر من عقود الإذعان، فيصبح المؤمن له مرغما على الإلتزام بشرط التحكيم في كل ما ينشأ بينهما من منازعات دون إستثناء وحتى التي لا يرغب المؤمن له بإجراء التحكيم بخصوصها، فنظام التحكيم يقوم على مبدأ الإستقلالية وتكريس حرية الأطراف في اللجوء إلى التحكيم بدلا من القضاء، وإدراج شرط التحكيم ضمن الشروط العامة لا يخلو من التعسف وهذا بحمل المؤمن له على الخضوع عنوة لنظام التحكيم في

¹. سيدي معمر دليلة، إتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري، المجلة الجزائرية في القانون البحري والنقل، العدد السابع، سنة 2018، د.س.ن، ص 344.

². بريارة عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 534.

³. وتتص في هذا الخصوص الفقرة الرابعة من المادة 622 من القانون المدني على أنه: "يكون باطلا ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط الآتية: شرط التحكيم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة لا في صورة إتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة....".

⁴. حميدة جميلة، المرجع السابق، ص 126.

مسائل يستبدها من مجال الإتفاق لو إستشيرت إرادته، فيصبح بذلك شرط التحكيم ذاته تعسفياً.¹

ثانياً: التحكيم في منازعات عقد التأمين البحري كآلية بديلة لحل النزاع

بالنسبة لعقود التأمين عموماً وإعادة التأمين تنشأ المنازعات فيه خصوصاً بين المؤمنين الذين يحلون محل المستفيدين الأصليين عملاً بمبدأ الحلول في التأمين.² وعقد التأمين البحري وإعادة التأمين سواء على السفن أو على البضائع تصنف المنازعات الناشئة عنه ضمن منازعات العقود البحرية.

وفي إطار إندماج الجزائر في الإقتصاد العالمي فإن قطاع التأمين له دور في حماية أسس هذه التنمية من مختلف المخاطر المحيطة بها، وقد يتضمن عقد التأمين عنصراً أجنبياً سواء بالنظر إلى جنسية أحد أطرافه أو إلى محل إبرام العقد أو محل تنفيذه، أو إلى محل وقوع الضرر، والذي قد ينجر عنه نزاع يتوجب حله، وهو ما يعرف بتدويل عقد التأمين.³

ولأطراف المنازعات البحرية عموماً مطلق الحرية في إختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، إعمالاً لمبدأ سلطان الإرادة لما تكتسبه هذه العقود من طابع دولي، فالطرف الأجنبي لن يفرض عليه قانون معين إلا إذا وافق عليه،⁴ بحيث لهؤلاء اللجوء إلى التحكيم بشرط ألا يكون موضوع النزاع مخالف للنظام العام أو مرتبط بحالة الأشخاص وأهليتهم.⁵ وهذا بهدف تحقيق الأمن القانوني.

¹. بلخوجة خيرة. بلعبدون عواد، مصير شرط التحكيم التعسفي في عقد الإذعان عامة وعقد التأمين نموذجاً، كلية الحقوق

والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، المجلد رقم 4، العدد 2، سنة 2019، ص 12.

². مروان عبد الهادي بشير الدوسري، التحكيم التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق إتفاقية هامبورج لسنة 1978، كلية الإدارة والإقتصاد، جامعة الأثيار، المجلد رقم 07، العدد رقم 13، سنة 2015، ص 534.

³. عائشة بو عزام، المنازعات الناشئة عن تدويل عقد التأمين، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المجلد رقم 05، العدد رقم 01، سنة 2021، ص 84.

⁴. قزذعلي أسماء، التحكيم في إطار المنازعات البحرية، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، المجلد xx، العدد xx، سنة 2015، الجزائر، ص 7.

⁵. المادة 1006 من الأمر 08-09 المتضمن ق إم إ.

ويعرف التحكيم البحري بأنه: "إتفاق أطراف منازعة بحرية دولية على إحالة منازعاتهم القائمة أو المستقبلية ذات الطبيعة البحرية على هيئة التحكيم".¹ إذ تتميز المنازعات البحرية بالصعوبة والتعقيد جراء طابعها الفني الغالب عليها، فالفصل فيها يتطلب معطيات قانونية وفنية وتجارية مما يصعب على القضاء تقديم الحلول العادلة لهذه المنازعات، والمحكمين الذين يتم اللجوء إليهم هم من خيرة الخبراء المحكمين (ربابنة، شاحنين، رجال قانون...) مما يمنح الثقة للأطراف المتخاصمة ويعزز الطمأنينة لديهم، بإعتبار أن النزاع سيتم الفصل فيه من طرف طاقم يتوفر على الخبرة والتجربة والتخصص، وقد قامت بعض مراكز التحكيم البحري بتحديد نوع العلاقات البحرية التي تعرض عليها نذكر منها، فقد نصت المادة الأولى من لائحة المنظمة الدولية للتحكيم على أنها تنظر في المنازعات المتعلقة بعقود التأمين.²

وعلى الصعيد الدولي نذكر غرفة التحكيم البحري بباريس والتي تضطلع بالتحكيم في المنازعات الناشئة عن التأمين البحري.³

وقد جاء في نص المادة 18 من القانون المدني أنه: "يسري على الإلتزامات التعاقدية القانون المختار من المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد"، أي أن المشرع الجزائري كرس مبدأ سلطان الإرادة إزاء العنصر الأجنبي وهذا لدوافع اقتصادية.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم ينص على أي قواعد قانونية خاصة تنظم منهج التنازع في إطار عقد التأمين.⁴

ولهذا السبب يعتبر التحكيم الحل المناسب لكلا الطرفين، غير أنه ومما سبق نستنتج أنه يتم اللجوء الى التحكيم في شروط خاصة في صورة إتفاق خاص أي مشاركة تحكيم

¹ بودالي خديجة، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة) رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2014.2015، ص 22.
² محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، د.ط، سنة 2003، د.ج، ص 419.

³ بودالي خديجة، المرجع نفسه، ص 45.

⁴ عائشة بو عزام، المرجع السابق، ص 93.

الذي ترد بعد نشوء النزاع والتي أشار إليها المشرع في م 1011 ق إ م إ، ويقع باطلا كل شرط تحكيم يدرج في عقد التأمين ضمن شروطه العامة.

كما إعتد المشرع الجزائري في تدويل التحكيم على المعيار الإقتصادي¹. غير أن المعمول به في الجزائر أن شركات التأمين الجزائرية للنقل تحتكر عقود التأمين البحري سواء بالنسبة للسفينة المسجلة بالجزائر أو البضاعة المستوردة من الخارج وهو تأمين إجباري، وهي بدورها تعيد التأمين للشركة المركزية لإعادة التأمين والتي تحتفظ بنسبة معينة من المخاطر وتحول ما زاد على قدراتها إلى شركات أجنبية². مما يحيلنا إلى الفقرة الثانية من المادة 1006 ق إ م إ والتي جاء فيها: "لا يجوز للأشخاص المعنوية العامة أن تطلب التحكيم، ماعد في علاقاتها الاقتصادية الدولية أو في إطار الصفقات العمومية".

ومنه يمكن القول إن التحكيم هو الضمانة القضائية للمتعاملين الأجانب، حيث يسمح للأشخاص العامة ذات الطابع الإداري بإستخدام التحكيم في مجال العقود الدولية. فنجد أن المؤسسات العمومية الجزائرية تعتمد على نظام التحكيم التجاري الدولي في إطار تسوية المنازعات التي قد تنجر عن تنفيذ أو تفسير العقد الذي تبرمه الدولة مع المتعاملين الأجانب في مجال التجارة الدولية³. وبما في ذلك عقود التأمين البحري في إطار المعاملات التجارية الدولية وهذا كحالة استثنائية في حالة الحرب في إطار الظروف الطارئة.

ثالثا: آثار التحكيم على منازعات عقد التأمين البحري

إن المجال البحري مجال دولي بطبيعته إذ يتم النقل البحري للبضائع المؤمن عليها في السفينة المؤمن عليها لمسافات بعيدة بحيث يكون ميناء الشحن والتفريغ في دولتين مختلفتين، ونزاعاته متميزة عن تلك التي تقع في المجال البري.

لهذا فإن اللجوء إلى التحكيم للفصل في النزاع المرتبط بعقود التأمين البحرية يرجى منه الفصل بالفاعلية المرجوة في أسرع الأجال، غير أن تنفيذ الحكم والحل المتوصل إليه

¹. وفي هذا الخصوص تنص المادة 1036 من القانون رقم 08-09 المتضمن ق إ م إ على أنه: "يعد التحكيم دوليا،

بمفهوم هذ القانون، التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأكثر".

² معراج جديدي، مدخل إلى قانون التأمين، المرجع السابق، ص 159.

³. طيب قبايلي، كريم تعويلت، المرجع السابق، ص 33.

من طرف المحكمين على أرض الواقع،¹ يحتاج إلى الصيغة التنفيذية أي الاعتراف به من الجهة المختصة والمخولة قانونا بشرط عدم مخالفة هذا الاعتراف للنظام العام الدولي.² ويعرف الحكم بأنه: "القرار الصادر من محكمة مشكلة تشكيلا صحيحا ومختصة في خصومة رفعت إليها وفق قانون المرافعات سواء صادرا في موضوع الخصومة أو في شق منه أو في مسألة متفرعة عنه".³

وللفصل في منازعات عقد التأمين البحري يصدر حكم التحكيم كتابة من الهيئة التحكيمية المشكلة ويوقع عليه المحكم الفرد، ويمكن لهيئة التحكيم إصدار أحكام وقتية أو جزئية في أي من الطلبات وذلك قبل إصدار الحكم النهائي الحاسم للخصومة كلها، وتكون الأحكام الجزئية أو الوقتية قابلة للتنفيذ بموجب أمر على عريضة صادرة عن رئيس المحكمة المختصة أو من يفوضه في ذلك.⁴ فلا يمكن تنفيذ الحكم إلا بعد صدور أمر من السلطة القضائية في الدولة.⁵

وتنص م 1052 بأنه: "يثبت حكم التحكيم بتقديم الأصل مرفقا بإتفاقية التحكيم أو بنسخ عنهما، تستوفي شروط صحتها".⁶

ويتماشى موقف المشرع الجزائري حول مسألة إثبات والاعتراف بحكم التحكيم الدولي مع ما قرره إتفاقية نيويورك لسنة 1858 في المادة الرابعة منها والتي جاء فيها:

"1. للحصول على الاعتراف والتنفيذ المذكورين في المادة السابقة، يقوم الطرف الذي

يطلب الاعتراف والتنفيذ وقت تقديم الطلب، بتقديم ما يلي:

أ. القرار الأصلي مصدقا عليه حسب الأصول المتبعة أو نسخة منه معتمدة حسب

الأصول.

¹. طيب قابيلي، كريم تعويلت، المرجع السابق، ص 107.

². المادة 1051 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

³. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، د.ط، 2006، د.ج، ص 146.

⁴. محمود مصطفى ناصف، التحكيم التجاري الدولي، د.ب.ن، د.ط، سنة 2021، د.ج، ص 26.

⁵. طيب قابيلي، كريم تعويلت، المرجع نفسه، ص 13.

⁶. المادة 1052 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

وإذا تم إصدار الأمر بالتنفيذ من رئيس الجهة القضائية يقدم أمناء الضبط نسخة رسمية ممهورة بالصيغة التنفيذية من حكم التحكيم لمن يطلبها من الأطراف حسب م 1036 ق إ م إ، و م 105 ق إ م إ.¹

وبذلك يجوز حجية الشيء المقضي فيه حسب نص المادة 1031 ق إ م إ بقولها: "تحوز أحكام التحكيم حجية الشيء المقضي فيه بمجرد صدورها فيما يخص النزاع المفصول فيه".²

كم نصت الفقرة التاسعة من المادة 600 المعدلة بالقانون 13-22 على أن أحكام التحكيم المأمور بتنفيذها من قبل رؤساء الجهات القضائية والمودعة بأمانة الضبط هي سند تنفيذي يجوز به التنفيذ الجبري. وهذا بقولها: "... والسندات التنفيذية هي أحكام التحكيم المأمور بتنفيذها من قبل رؤساء الجهات القضائية والمودعة بأمانة الضبط".³

ويترتب على الفصل في النزاع المتعلق بعقد التأمين البحري تخلي المحكم عنه، مع إمكانية تفسير الحكم وتصحيح الأخطاء المادية وما تم اغفاله من طرف المحكم، وكل هذا يكون وفقاً لأحكام ق إ م إ.⁴

1. طيب قبائلي .كريم تعوليت، المرجع السابق، ص115.

2. المادة 1031 من قانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.

3- الفقرة التاسعة من المادة 600 المعدلة بالقانون رقم 13-22 المعدل والمتمم للقانون رقم 08-09.

4. المادة 1030 من القانون 08-09 المتضمن ق إ م إ.



الخاتمة



الخاتمة

في نهاية هذه الدراسة يمكن القول أن الموقع الإستراتيجي الذي تشغله الجزائر في البحر الأبيض المتوسط يمنحها مكانة هامة في مجال النقل البحري من تصدير وإستيراد، ويعتبر عقد التأمين البحري عصب معاملات التجارة البحرية وهو ضرورة حتمية في الحياة المعاصرة يلجأ إليها كل ناقل بحري وطني أو أجنبي لرغبته في الشعور بالأمان إذ لا يمكن لهذا الأخير القيام بأي رحلة بحرية دون وجود غطاء تأميني على البضائع أو السفينة سواء كان مالكاها أو مؤجرها، فالتأمين هو سبيل الأمن والحماية المالية للرحلة والناقل في نفس الوقت فالأخطار التي تعم البحار لا يمكن حصرها ولا تجنبها غير أنه يمكن التقليل منها عن طريق التأمين منها، وقد سارع المشرع الجزائري إلى وضع إطار تشريعي خاص بالتأمين البحري وعالج من خلاله جل الجوانب القانونية المتعلقة به لإرتباطه بكل جزء من عمليات الملاحة البحرية فهو يتسم بخصوصية ذاتية ونظام خاص به يميزه عن باقي العقود، وبعد البحث في عناصره وجوانبه التي لم نستطع الإلمام بها كلها خلصنا إلى بعض النتائج نذكر منها أن عقد التأمين البحري يلعب دورا هاما في ضمان إستمرار الملاحة البحرية وتمكين القائمين عليها من الإستمرار. إذ أنه عبارة عن ضمانات لها دور في تنمية إقتصاد الدول وتقدمها، وهو عقد قائم بذاته يرتب آثار وإلتزامات متبادلة للمراكز القانونية التعاقدية تؤدي مخالفتها إلى توقيع الجزاء، كما أن المؤمن حتى لا يعجز على تغطية الكوارث والأخطار المؤمن منها فإنه يلجأ إلى شركات إعادة التأمين والتي هي شركات تؤمن المؤمن نفسه لتجنب إفلاسه عندما تتجاوز تغطية الخطر

المؤمن منه طاقته المالية. ومن مميزات هذا العقد أنه ينطوي على الرضائية وهي بدورها تسود القوانين الحديثة فهو لا يتطلب شكلية معينة للانعقاد وانما تعتبر الكتابة فيه مجرد وسيلة إثبات، غير أنه جرت العادة على إفراغ الإتفاق في قالب مكتوب وتكمن الحكمة من ذلك في حسم كل نزاع يتعلق بالعقد أو آثاره، بإعتبار أن آثاره قد تنصرف إلى الغير، كما أن عقد التأمين البحري نظام قانوني يهدف إلى توفير الأمان المادي والمعنوي للأشخاص والمؤسسات.

وينفرد عقد التأمين البحري بخصوصية تضي عليه التميز في تنظيمه وأحكامه عن سائر العقود الأخرى، كما أن إمتياز المؤمن بخصوصية الطرف القوي في العلاقة التعاقدية مرده تفاوت القوة الإقتصادية وليس تفاوت المراكز القانونية.

ويظهر جليا أن المشرع قد أولى المؤمن له حماية قانونية بإعتباره الطرف الضعيف في العلاقة، وتتجسد هذه الحماية في فرضه إلتزامات متقابلة على عاتق كلا طرفي العقد.

ويتفرع عن عقد التأمين البحري مواضيع مختلفة ترتبط بالملاحة البحرية تشمل التأمين على السفينة والتأمين على البضائع والتأمين على المسؤولية، غير أنه لا يجوز التأمين في عقد التأمين البحري على الشيء بمبلغ يزيد عن قيمته الحقيقية، وهو يقتصر على الأشياء حصرا دون الأشخاص.

إن الخاصية التعويضية من أهم خصائص عقد التأمين البحري، وهي الباعث الرئيسي للتعاقد. إلا أن عقد التأمين البحري لا يعتبر مصدر إثراء

للمؤمن له، وإنما يهدف بدوره إلى تعويض هذا الأخير عن الأضرار اللاحقة به وجبرها في حدود ما هو متفق ومنصوص عليه في العقد.

كما لا حظنا من خلال ما سبق أن معظم حالات إنقضاء عقد التأمين البحري تكون برغبة من المؤمن.

كما تظل أروقة القضاء صاحبة الإختصاص الأصيل للنظر في منازعات عقد التأمين البحري مالم يثبت الإختصاص لجهة أخرى عن طريق إتفاق سابق أو شرط يحيلها إلى التحكيم بإعتباره إختصاص قضائي خاص أكثر قرب من القضاء الرسمي.

وحسب نص المادة 322 ق م فإن الفترة المحددة التقادم من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها لمشيئة الأطراف بمدة مغايرة لما حدده القانون، ولا تعديلها بإطالتها أو تقصيرها.

كانت الوساطة أمر إختياري غير أنه بتعديل 08-09 أصبحت إجراء وجوبي في الجانب التجاري، غير أننا نرى أن فيها مصاريف زائدة على الخصوم لا تأتي أكلها ونسبة نجاحها قليلة، فالتجاري أفضل طريقة لحل منازعاته هو التحكيم.

التحكيم هو الوسيلة الأنسب لفض المنازعات الناجمة عن عقد التأمين البحري نتيجة عدم تطابق القوانين الداخلية مع متطلبات التجارة الدولية ولتناسبه مع ذاتية التأمين البحري، والغالب أن المحكمين هم أشخاص مختصين في الميدان وأكثر دراية بالأمور التجارية.

وطالما أن عقد التأمين البحري يتصف بالدولية لأن الشحن يكون في بلد والتفريغ في بلد أخرى، نرى أن اللجوء إلى التحكيم واقع لا هروب منه خصوصاً أنه يتسم بمزايا تتناسب مع مقتضيات التجارة الدولية البحرية. لا يكون للتحكيم أي جدوى دون تدخل القضاء في أعمال إتفاق التحكيم والمساعدة في تشكيل الهيئة التحكيمية وتدخله في تنفيذ الحكم التحكيمي والفصل في الطعون المقدمة ضده.

يمكن القول إنه لا جدوى من وجود المحاكم المتخصصة مادام أن الإستئناف سيعيد القضية إلى المجالس القضائية للمحاكم العادية أمام الغرفة التجارية، مادام أنه لا يوجد على أرض الواقع مجالس قضائية تجارية متخصصة كدرجة ثانية، فالأجدر من المشرع أن يهيئ قضاء متخصصين بالأمور التجارية فما نجده على أرض الواقع أن القضاة ينظرون في كل المنازعات على التوالي دون أن يكون القاضي مختص في مجال محدد، فطالما أن الأقسام التجارية كانت موجودة من قبل فإن المحاكم المتخصصة مجرد هياكل مادية إضافية لا نرى لها أي إضافة في هذا الجانب، فاللبنة الأساسية هي درجة تخصص القاضي الناظر في النزاع ومدى درايته بالمسائل والأعراف التجارية لتطوير كفاءته في النظر والفصل في النزاع، لأن ذلك يتطلب خبرة خاصة ومعرفة متجددة لا تتوفر لدى القاضي العادي.

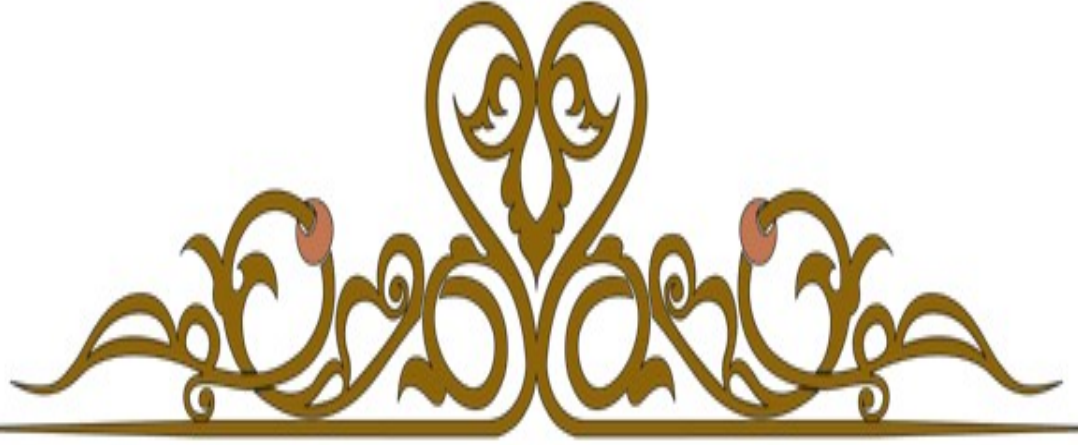
وفي الأخير نخلص إلى التنويه أنه يجب صياغة النصوص المنظمة لعقد التأمين البحري بكل دقة ووضوح وتفادي الغموض والنقص في مضمونها، وتفادي الترجمة الخاطئة بضبط المصطلحات بما يتماشى مع المعنى المقصود حتى نتفادي التفسير الواسع للنصوص المرتبطة به.

كما نشير إلى ضرورة تأطير قضاة مختصين في الجانب التجاري أثناء فترة تكوينهم في المدرسة العليا للقضاء ولما لا يمتد التكوين إلى ما بعد التنصيب، وإدراج قواعد خاصة بالتأمين البحري ضمن التقنين البحري الجزائري وتخصيص قواعد منظمة له نظرا للأهمية الكبيرة التي يكتسبها هذا الأخير.



الملاحق





الملحق الأول عقد التأمين البحري للشركة

الجزائرية للتأمينات CAAT





عقد التأمين
CONTRAT D'ASSURANCE

Police N°

.....

ASSURE

ALGER LE

**A MONSIEUR LE DIRECTEUR DE LA
COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES
C.A.A.T
AGENCE CODE**

Monsieur ,

***Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous assurer
l'expédition suivante :***

- ***Nature de la Marchandise :.....***
- ***Nature de l'Emballage :.....***
- ***Valeur Assurée :***
- ***Poids et Nombre de Colis :.....***
- ***Port / Aéroport d'Embarquement :***
- ***Port / Aéroport de Débarquement :***
- ***Date de Départ :***
- ***Nom du Navire / LTA :***

CONDITION D'ASSURANCE

v Tous Risques

v FAP – SAUF / ACCIDENT CARACTERISE

v Tous Risques + Vol et Disparition

Dans l'attente ,

Veillez agréer , monsieur , l'expression de nos salutations distinguées .

Cachet et Signature

**POLICE AU VOYAGE Faculté MARITIME
ASSURANCES TRANSPORTS**

N° Police: 2011/149/FV/7.4.0.0/1/0/0
Succursale: SUCCURSALE ALGER II
Agence: AGENCE BOUMERDES

Code Ministriel: 7.4.0.0
Date d'effet police: 09/12/2011

Date d'échéance: Fin du voyage

CONDITIONS PARTICULIERES

Aux conditions particulières ci-dessous et aux conditions générales ci-annexées, la CAAT garantit par la présente police l'expédition dont les caractéristiques suivent :

Souscripteur / Assuré: [REDACTED]
Nature marchandise: Matériels Et équipements Industriels Electriques, Mécaniques, ou Electromécaniques
Quantité: 1 Unité Emballage: Conteneur
Valeur Assurée: 3.516.494,63 DZD Taux: 1 Valeur convertie: 3.516.494,63 DZD
Voyage Assuré Du: FRANCE à: alger
Nom Navire: cap spencer Age: 19 ans Pavillon: Maroc
Mode de Chargement: En cale

Conditions d'assurance:

| Garantie | Taux de base | Taux de franchise | Mt. de franchise |
|--------------|--------------|-------------------|------------------|
| Tous Risques | 0.294% | 0,000% | 0.000 |

Garanties Complémentaires:

| Garantie | Taux de base | Taux de franchise | Mt. de franchise |
|-------------------|--------------|-------------------|------------------|
| Vol & Disparition | 0,0390% | 0,000% | 0.000 |

Surprime / Réduction:

| Surprime/ Réduction | Taux |
|------------------------|----------|
| Transport En Conteneur | -0.0833% |
| Pavillon | 0.117% |

Taux de réduction: 0,000%

| Prime nette 1 | Coût de police 2 | Taxes 3 | Prime Globale (1+2+3)=4 | Droit de timbre 5 | Prime Totale (4+5) |
|------------------|---------------------|------------|----------------------------|----------------------|-----------------------|
| 12896,74 | 150,00 | 2217,95 | 15.264,69 | 40,00 | 15.304,69 |

Fait à: Boumerdes le 13 décembre 2011

Le souscripteur,

L'assureur,
(Cachet et signature)

Code Ministériel : 7.4.0.0 - Facultés Maritimes

Succursale : SUCCURSALE ALGER II

Branche : Facultés Maritimes (FN)

Agence : AGENCE BOUMERDES

Avenant de ressortie de prime

Souscripteur :

[REDACTED]

N° de police : 149/FN/27/0/4

N° de quittance : 73 - M

Monnaie : Dinars Algérien

Date de souscription : 06/12/2023

Date d'effet : 05/12/2023

Date d'échéance : 14/08/2024

| Prime Nette | Coût de Police / Coût d'Avn | Taxes | Timbre fiscal | FGA | Droit de Timbre | Prime Totale |
|-------------|-----------------------------|-----------|---------------|------|-----------------|--------------|
| 165.647,57 | 200,00 | 31.511,04 | 0,00 | 0,00 | 240,00 | 197.598,61 |

L'objet de cet avenant est de faire ressortir la prime dûe au titre des expéditions effectuées pendant la période 05/12/2023 au 14/08/2024 couvertes par la police n° 149/FN/27/0/4 à effet du 15/08/2023 au 14/08/2024

En conséquence, l'assuré paiera à la signature du présent avenant, la somme de: CENT QUATRE VINGT DIX SEPT MILLE CINQ CENT QUATRE VINGT DIX HUIT Dinars Algérien ET 61 Centimes

Fait à Boumerdes le 13/12/2023

Le Souscripteur

L'Assureur

ASSURANCE FACULTES MARITIMES

POLICE D'ASSURANCE N° :

Aux conditions générales qui précèdent et à celles particulières qui suivent

LA COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES PAR ABREVIATION



représentée par :

sa Succursale : D'ALGER II
Agence de : BOUMERDES
Sise à : Bt H1 Site B Ilôt C Route Nationale n° 24 BOUMERDES

Assuré : XX

Siège Social : BOUMERDES

La somme de DEUX MILLIARDS CINQ CENT MILLIONS DE DINARS (2.500.000.000,00 DA) au maximum par Navire que par voyage portant sur l'ensemble des facultés nécessaires à l'activité de l'Assuré.

Toutefois, les expéditions dont le montant dépasse le plein précité ne sont couvertes que moyennant déclaration faite par l'Assuré à l'Assureur avant le commencement des risques.

SOMMAIRE

Article 01 : CONDITIONS D'ASSURANCE

Article 02 : EFFET ET DUREE DU CONTRAT

Article 03 : DUREE DES RISQUES

Article 04 : NAVIRE TRANSPORTEUR

Article 05 : FONCTIONNEMENT DU CONTRAT

Article 06 : CLAUSE «REPLACEMENT MACHINE»

Article 07 : RISQUE DE ROUILLE & D'OXYDATION

**Article 08 : DECLARATION, CONSTATATIONS & REGLEMENT DES
SINISTRES**

Article 09 : REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

Article 10 : RISQUES DE GUERRE

Article 11 : SURPRIME DE TRANSBORDEMENT

Article 12 : TRANSPORT EN CONTENEURS

Article 13 : CHARGEMENT EN PONTEE

Article 14 : DECOMPTE DE PRIME

Article 15 : PAIEMENT DE LA PRIME

LISTE DES EXPERTS AGREES PAR LA CAAT SPECIALITE FACULTES

ANNEXE

ZONES D'EXCLUSIONS «RISQUES DE GUERRE »

Le présent contrat est régi par l'ordonnance n°95/07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

Article 01 : CONDITIONS D'ASSURANCE

Le présent contrat est souscrit aux conditions «TOUS-RISQUES», conformément au paragraphe (01) de l'article 02 des Conditions Générales, y compris les risques de vol , de pillage et de disparition à moins qu'ils ne proviennent d'un risque exclu.

Toutefois, le manquant total ou partiel du contenu d'un colis n'est à la charge de l'Assureur que si des traces d'effraction sont constatées.

La disparition totale d'un ou plusieurs colis, contenant et contenu, n'est à la charge de l'Assureur que sur présentation d'une attestation de perte définitive et qu'après que les recherches effectuées se sont avérées infructueuses.

Les marchandises mentionnées ci-après ne peuvent faire l'objet d'une garantie «TOUS-RISQUES».

- **Facultés réexpédiées ou usagées.**
- **Facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures du navire.**

Article 02 : EFFET ET DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat prend effet le et expirera le se renouvellera d'année en année par tacite de reconduction, chaque partie pourra toutefois y mettre fin en informant l'autre, un (01) mois au moins avant la date d'échéance par l'envoi d'une lettre recommandée.

Article 03 : DUREE DES RISQUES (Port d'Embarquement/Site)

Par dérogation aux dispositions contraires à l'article 09 des Conditions Générales, les risques couverts par le présent contrat commencent au moment où les facultés assurées, dûment conditionnées pour l'expédition, sont mises à bord du navire transporteur et cessent à leurs arrivées au site.

Il est précisé que le séjour au port ne peut excéder un délai de Quatre vingt dix jours (90) jours à partir du déchargement des facultés assurées.

Toutefois, si pour des raisons de force majeure, l'Assuré ne peut enlever ses marchandises au terme de ce délai, celui-ci pourra être prorogé à la demande de l'Assuré formulée avant l'expiration de la période de Soixante (60) jours précités et moyennant paiement d'une surprime de 0,10% par quinzaine commencée étant entendu que cette prorogation ne sera accordée que Quatre (04) fois, soit Soixante (60) jours.

Article 04 : NAVIRE TRANSPORTEUR

1. Il est entendu que les marchandises de l'Assuré sont en règle générale, transportées à bord des navires de lignes régulières répondant aux spécifications du paragraphe 1^{er} de l'article 32 des Conditions Générales.
2. On entend par navire de ligne régulière, ceux qui sont mis à la disposition des usagers suivant des itinéraires et à des dates fixées à l'avance.
3. Les chargements effectués sur des navires de plus de 15 ans d'âges sont passibles des surprimes fixées par le barème annexé au présent contrat.
4. Indépendamment des surprimes d'âges et des autres surprimes applicables à tout navire ne répondant pas à la définition de l'article 32 des Conditions Générales, des surprimes spéciales sont applicables aux chargements effectués à bord des navires battant ou ayant battu pavillon comme énumérés au barème annexé au contrat.

Article 05 : FONCTIONNEMENT DU CONTRAT

A>Déclaration d'aliments : Les expéditions de l'Assuré ne sont garanties qu'en vertu des déclarations d'aliments (Imprimés Fournis par la C.A.AT) faite à l'Assureur conformément aux dispositions prévues à l'article 27 des Conditions Générales.

B>Avenant de ressortie de primes : Il est précisé qu'à la fin de chaque mois, l'Assureur établira un avenant faisant ressortir les primes à payer ayant trait à l'ensemble des expéditions effectuées.

C>Taux de prime : Indépendamment des surprimes fixées par ailleurs, le taux de prime applicable au présent contrat est fixé à Zéro virgule vingt quatre pour-cent (0,24%).

Article 06 : CLAUSE «REPLACEMENT MACHINE»

En cas de pertes ou dommages affectent une ou plusieurs pièces d'une machine assurée, la somme remboursable n'excéder pas le coût de

remplacement ou de réparation de cette (ces) pièce (s) plus les frais d'envoi et de la réparation à l'étranger sous réserve que l'expert préconise cette éventualité et seulement après avoir épuisé toutes les chances de faire réparer en Algérie.

Article 07 : RISQUE DE ROUILLE & D'OXYDATION

(Matériel voyageant à nu c'est-à-dire sans emballage approprié)

Les risques de rouille, d'oxydation ainsi que les attaques superficielles produites au cours d'un voyage normal sont automatiquement exclues.

Seules sont garanties, les détériorations profondes imputables à dire d'expert, à un événement couvert par la police.

Article 08 : DECLARATION, CONSTATATIONS & REGLEMENT DES SINISTRES

Le souscripteur doit aviser l'Assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les trois (03) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie de lui faciliter toutes enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre à savoir :

- Lettre de réserve contresignée par l'armateur ou son représentant
- Procès verbal de constat contradictoire contresigné par l'armateur ou son représentant.

B> Désignation d'expert : En cas d'avaries, pertes ou manquants, les réceptionnaires doivent s'adresser pour les constatations à l'un des experts ou commissaire d'avaries figurants sur la liste annexée au présent contrat.

C> Délais de constatations : Par dérogation à l'article 19 des Conditions Générales, les réceptionnaires sont tenus, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, de provoquer les constatations dans le délai suivant.

- Soixante (60) jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du Navire transporteur lorsque les dommages résultent de la phase maritime du transport.
- Quinze (15) jours à compter du moment où les facultés arrive au site lorsque les dommages résultent de la phase terrestre du transport.

Toutefois, lorsqu'une prorogation de ce délai a été convenue d'un commun accord entre les parties, les délais de constatations ci-dessus sont automatiquement prolongés jusqu'à l'expiration du délai de couverture.

D> Pièces constitutives du dossier de réclamation : L'Assuré est tenu, pour toute réclamation, d'adresser à l'Assureur les pièces suivantes :

- ⇒ Procès-verbal du constat
- ⇒ Bon à délivrer
- ⇒ Lettre de réserve
- ⇒ Facture commerciale.
- ⇒ Connaissance
- ⇒ Attestation de non débarquement (en cas de manquant total)
- ⇒ Rapport d'expertise
- ⇒ Note de débit ou facture de réparation
- ⇒ Copie de l'avis d'aliment

Ces pièces doivent être transmises à l'Assureur dans un délai maximum de deux (02) mois après la réalisation du sinistre

Dans le cas où l'action contre le transporteur ou autre tiers responsable serait rejeté par suite d'un manquement de l'Assuré à provoquer ou requérir les mesures conservatoires dans les délais prescrits ou consécutivement à un retard lui incombant dans la transmission des pièces ci-dessus énumérées, l'Assureur aura la faculté de laisser à la charge de l'Assuré la perte du recours espéré dans la limite du préjudice qu'il aura ainsi subi.

Article 09 : REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

A> Franchise : Par dérogation à l'article 22 des Conditions Générales, les avaries particulières matérielles seront réglées sans déduction de franchise.

B> Coulages ordinaires, déchets et freintes : Le coulage ordinaire, déchets et freintes sont fixés par le contrat de vente, ou à défaut, par l'usage et ne sont jamais à la charge de l'Assureur

C> Contribution provisoire d'avaries communes : Par dérogation aux dispositions de l'article 23 des Conditions Générales, en cas d'événement pouvant donner lieu à un règlement d'avaries communes, l'Assureur se substituera à l'Assuré sur sa demande pour verser la contribution provisoire demandée ou pour fournir la caution en garantie de paiement de la contribution d'avarie commune, à charge pour l'Assuré de prévenir l'Assureur et de lui fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention, l'obligation pour l'Assureur de se substituer à l'Assuré ne vaut toutefois que dans la mesure ou les circonstances particulières de temps et de lieu n'empêcheraient pas l'Assureur de s'y conformer.

Si du fait de cette substitution, l'Assureur se trouvait amené à verser une contribution provisoire à celle qui lui incombe en application de l'article 23 des Conditions Générales, ou à fournir une caution pour un montant

supérieur à son engagement défini par ledit article, l'Assuré sera tenu de lui rembourser sans délai l'excédent de la contribution qu'il aurait ainsi avancé ou de se substituer à lui pour la fraction de la caution dépassant son engagement.

Article 10 : RISQUES DE GUERRE

Par application des dispositions «A - B & C» de l'article 08 des Conditions Générales, les risques de guerre et risques assimilés ne sont couverts qu'à, la demande de l'Assuré formulée sur l'avis d'aliment et paiement d'une surprime déterminée au cas par cas.

Compte tenu de ce qui précède, il est entendu que si des importations sont programmées dans le cadre de la couverture du risque susvisé et en provenance des pays cités en annexe ci-jointe, l'Assuré doit aviser l'Assureur (72 heures) avant embarquement de toute marchandise.

Article 11 : SURPRIME DE TRANSBORDEMENT

Par dérogation à l'article 11 des Conditions Générales, la garantie de l'Assureur est acquise avec une surprime de zéro virgule zéro huit pour cent 0,08%.

Article 12 : TRANSPORT EN CONTENEURS

En cas où les marchandises sont transportées dans des conteneurs, il sera appliqué un rabais de 25% sur la prime de base, à condition que l'assuré doit préciser ce mode de chargement sur les déclarations d'aliments

Article 13 : CHARGEMENT EN PONTEE

En cas où les marchandises sont transportées a nus et en pontée une majoration de vingt cinq pour cent (25%) sur la prime de base.

Article 14 : DECOMPTE DE PRIME

| LIBELLE | MONTANT |
|------------------------------------|----------|
| PRIME NETTE ANNUELLE | 0,00 |
| COUT DE POLICE | 500,00 |
| TVA [(0,00 DA + 500,00 DA) x 17 %] | 85,00 |
| FCN (0,00 DA X1%) | 0,00 |
| DROIT DE TIMBRE 40 X 12 | 480,00 |
| PRIME TOTALE A PAYER | 1 065,00 |

Compte tenu de ce qui précède, il sera perçu à la signature du présent contrat la somme de : MILLE SOIXANTE CINQ DINARS (1.065,00 DA)

Article 15 : PAIEMENT DE LA PRIME

Il est convenu que l'Assuré paiera à la remise de l'avenant reprenant l'ensemble des expéditions réalisées mensuellement, les primes y afférentes.

Fait à Boumerdes , le.....

ASSURE/

C. A. A. T/

-o0o- ANNEXE -o0o-

| AGE DU NAVIRE | | | SURPRIME DE PAVILLON | SURPRIME D'AGE |
|---------------|----|-------|----------------------|----------------|
| De 0 | à | 15ans | 0,117 % | // |
| De 16 | à | 20ans | 0,148 % | 0,098 % |
| De 21 | à | 25ans | 0,292 % | 0,194 % |
| De 26 | à | 30ans | 0,436 % | 0,292 % |
| De 31 | à | 35ans | 0,583 % | 0,389 % |
| De 36 | à | 40ans | 1,167 % | 0,778 % |
| PLUS | de | 40ans | 1,750 % | 0,167 % |

(1) COSTA-RICA - CHYPRE - REPUBLIQUE DOMINICAINE - GRECE - HONDURAS - LIBAN - LIBERIA - ILES MALDIVES - MALTE - MAROC - NICARAGUA - PANAMA - SINGAPOUR- SOMALIE

ZONES D'EXCLUSIONS «RISQUES DE GUERRE »

**AFGANISTAN – BANGLADESH – CAMERON – CENTRAL
AFRICAN REPUBLIC – CHAD – CONGO KINSHASA – COTE
D'IVOIRE – ERITREA - GUINEA – IRAN – IRAQ – LIBYA -
NIGERIA – NORTH KOREA – PAKISTAN – PHILIPINES –
SOMALIA – SRI LANKA – SYRIE .**



الملحق الثاني الوثيقة الجزائية

للتأمين البحري على البضائع



**POLICE D'ASSURANCE
MARITIME SUR FACULTES**

CONDITIONS GENERALES

CONDITIONS GENERALES

Le présent contrat est régi par l'ordonnance N° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances, en tant qu'il n'est dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions Générales

CHAPITRE I

OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 01 : TRANSPORTS ASSURES

La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial, aérien préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi dans son ensemble par les règles de l'assurance maritime et les dispositions qui suivent.

ARTICLE 02 : PRINCIPAUX MODES D'ASSURANCE

Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions "TOUS RISQUES" soit aux conditions "FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF (FAP SAUF)". A défaut de stipulation expresse accordant la garantie "TOUS RISQUES", elles sont assurées aux conditions "FAP SAUF".

1) ASSURANCE "TOUS RISQUES"

Dans l'assurance "TOUS RISQUES", sont aux risques de l'Assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 2 du présent article, que, généralement, par fortunes de mer ou événements fortuits ou de force majeure.

2) ASSURANCE "FAP SAUF"

Dans l'assurance "FAP SAUF", sont aux risques de l'Assureur dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés, par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

- Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison; incendie; explosion; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement; déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art; chute d'arbres; rupture de digues ou de conduites d'eau; éboulement; avalanche; foudre; inondation; débordement de fleuves ou de rivières; débâcle de glaces; raz de marée; cyclone ou trombe caractérisés; éruption volcanique et tremblement de terre.

3) DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX MODES D'ASSURANCE

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

L'Assureur garantit en outre, les contributions des objets assurés, aux avaries communes, à moins qu'elles ne résultent d'un risque exclu.

Les risques à la charge de l'Assureur demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Si en raison de la réalisation d'un risque couvert, l'Assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie des biens assurés, l'Assureur interviendra au bénéfice de l'Assuré pour accorder cette garantie.

Toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux deux modes d'assurance.

4) LES PARTIES DEMEURENT LIBRES DE CONVENIR DE TOUT AUTRE MODE D'ASSURANCE.

ARTICLE 03 : CHARGEMENT SUR LE PONT

Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures, ne sont couvertes qu'aux conditions "FAP SAUF". Elles sont couvertes, en outre, moyennant surprime, contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer, à charge par l'Assuré de faire connaître ce mode de chargement à l'Assureur, dès qu'il en aura eu connaissance.

ARTICLE 04 : FACULTES NON COUVERTES ET FACULTES SOUMISES A UN REGIME SPECIAL

La présente police ne couvre pas les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés et qu'ils n'aient fait l'objet d'une acceptation spéciale.

Les colis postaux, même avec une valeur déclarée, ne sont couverts que moyennant convention et primes spéciales.

Les emballages ne sont assurés que "FAP SAUF" et à la condition qu'ils aient fait l'objet d'une assurance distincte de celle du contenu.

Pour les facultés sujettes au coulage ou à la fonte, les facultés en sac ou les facultés expédiées dans des récipients susceptibles de se casser, la garantie "TOUS RISQUES" ne peut être accordée que si les risques de vol partiel sont couverts; sur les mêmes facultés, les risques de vol partiel, ne peuvent être couverts que si la garantie "TOUS RISQUES" a été accordée.

ARTICLE 05 : FACULTES CHARGÉES SANS CONNAISSEMENT

Lorsque les objets assurés ont été chargés sans connaissance ou autre titre de transport ou qu'ils ne figurent pas au manifeste, l'Assureur renonce à se prévaloir de ce fait en cas de sinistre, mais il devra être justifié de leur expédition par tous autres moyens déterminants, notamment par la production des livres et de la correspondance de l'expéditeur et de l'Assuré et par une attestation du transporteur.

ARTICLE 06 : CLAUSES DU TITRE DE TRANSPORT

L'Assureur accepte les conséquences des clauses des connaissements, récépissés et lettres de voiture, en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles de ces clauses qui se réfèrent à des risques non couverts par la présente police, et de celles qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs, en tout ou en partie, de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'Assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayants-droit quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

**CHAPITRE II
RISQUES EXCLUS**

ARTICLE 07 : RISQUES EXCLUS DANS TOUS LES CAS

L'Assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences :

a - amendes; confiscations; mises sous séquestre;

réquisition; mesures sanitaires ou de désinfect
dommages-intérêts; contrebande; commerce pro
ou clandestin; saisie conservatoire; saisie exécut
ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à l'articl
paragraphe 4. L'Assureur demeure égalem
étranger aux préjudices résultant d'infractions :
prescriptions sur l'importation, l'exportation,
transit, le transport et la sécurité.

b - Faits ou fautes de l'Assuré, de l'expéditeur,
destinataire ou de leurs préposés, représentants
ayants-droit; absence, insuffisance ou inadaptati
de la préparation, de l'emballage ou
conditionnement de la marchandise.

c - Retards dans la livraison des biens assuré
différence de cours, frais quelconques
quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche o
de surestaries, frais de magasinage, de séjour ou to
autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article
préjudices résultant de tous obstacles apportés
l'exploitation ou à l'opération commerciale d
l'Assuré, ou de ses représentants ou ayants-droit.

d - Les sinistres dûs aux effets directs ou indirect
d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation
provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de
la radioactivité, ainsi que des effets de radiation
provoqués par l'accélération artificielle des
particules.

ARTICLE 08 : RISQUES EXCLUS A MOINS DE STIPULATION CONTRAIRE

Sauf convention et primes spéciales, l'Assureur est également affranchi des risques suivants et de leurs conséquences :

a - Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage et de terrorisme, ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre et généralement tous accidents et fortunes de guerre.

b - Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques.

Il est précisé qu'en l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer.

c - Emeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out.

d - Risques de vol en général et de pillage; disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert.

e - Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.

f - Violation de blocus.

g - Vice propre de l'objet assuré; vers et vermines; influence de la température, piquage de liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

h - Tous frais ou indemnités, à raison de saisies ou cautions versées pour libérer les objets saisis, sauf s'ils résultent d'un risque couvert.

i - Tous préjudices qui ne constituent pas des dommages ou pertes matérielles atteignant directement le bien assuré.

CHAPITRE III TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURÉS

ARTICLE 09 : DUREE DES RISQUES

Les risques de l'Assureur commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins ou point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit, au lieu de destination dudit voyage.

Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois, lorsque les facultés assurées arrivent au lieu de destination dudit voyage, mais n'entrent pas dans les magasins du destinataire parce qu'elles sont entreposées dans des entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, la garantie de l'Assureur prend fin automatiquement à l'expiration des délais suivants :

- 1 mois à compter du moment où les facultés auront été déchargées du navire transporteur ou autre engin de transport, lorsque le lieu de destination finale est un port.
- 15 jours lorsque le lieu de destination finale est un point de l'intérieur.

D'un commun accord, les parties peuvent convenir de la prolongation de ces délais.

ARTICLE 10 : PRISE DE LIVRAISON ANTICIPEE

Toute prise de livraison des objets garantis effectuée par l'Assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou par leurs représentants ou ayants-droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent chapitre fait cesser les risques pour l'Assureur.

ARTICLE 11 : PROLONGATION DE LA DUREE DU VOYAGE ASSURE

Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions, sans surprime en cas d'escales directes et

éventuellement avec surprime en cas de toutes autres escales, déviations ou transbordements, ainsi qu'en tous cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré. Aucune surprime ne sera due lorsque ces faits auront pour cause un risque couvert par la police.

CHAPITRE IV VALEURS ASSUREES

ARTICLE 12 :

1. QUOTIENTS DE SUREVALUATION AUTORISEES

Nonobstant toutes valeurs agréées, l'Assureur peut, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20 %.

La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou, à défaut, par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée.

2. VALEUR A DESTINATION

Si, toutefois, le réclamant établit que la valeur réelle des facultés assurées, telle qu'elle est définie au paragraphe précédent, est inférieure à leur valeur au lieu de destination du voyage assuré, c'est au montant de cette valeur à destination, sans aucune majoration, sous quelque forme que ce soit, que sera réduite la valeur d'assurance.

La valeur à destination est déterminée par les cours fixés, à la date de l'arrivée ou, à défaut, à celle de la perte, par les Pouvoirs Publics ou les Organismes qualifiés.

3. FACULTES VENDUES

Si l'Assuré établit que les facultés ont été vendues par lui, c'est à la valeur déterminée par les obligations résultant de son contrat de vente que sera fixée la valeur d'assurance.

4. DECLARATION DEFINITIVE DE VALEUR APRES SINISTRE.

Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement en vertu des trois paragraphes ci-dessus, ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature.

**CHAPITRE V
OBLIGATION DE L'ASSURE**

ARTICLE 13 : PRIME

La prime est acquise à l'Assureur dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains de l'Assureur, au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'Assuré ou à ses représentants ou ayants-droit de l'acte dans lequel elle est ressortie.

ARTICLE 14 : TAXES, DROITS ET IMPOTS

Les taxes, droits et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

ARTICLE 15 : RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU RISQUE

L'Assuré est tenu de faire à l'Assureur une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque.

Il doit notamment lui faire connaître le voyage assuré, le nom du ou des navires transporteurs et lui déclarer la somme en risque sur chaque navire, lequel doit remplir les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 32; les expéditions par navires visées aux autres paragraphes dudit article étant exclues de la garantie, à moins de convention contraire expresse, et sous réserve de ce qui est dit à cet article 32 pour les polices flottantes. Il doit également déclarer, au plus tard dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti survenue en cours de contrat.

Il doit en outre déclarer dès qu'il en a eu connaissance, le ou les contrats qui assurent le même bien contre le même risque auprès d'un ou de plusieurs assureurs ainsi que les sommes assurées.

ARTICLE 16 : DECLARATION DE SINISTRE, MESURES CONSERVATOIRES, SAUVETAGES, RECOURS

1) L'Assuré doit aviser l'Assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (07) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages.

2) Tous droits réciproquement réservés, l'Assuré doit et l'Assureur peut prendre, provoquer, ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage

des objets assurés, sans qu'on puisse opposer à l'Assureur d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de sa responsabilité.

l'Assureur peut notamment, procéder à toutes recherches, exercer tous recours et, en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir lui même à la réexpédition des objets assurés à leur destination, l'Assuré devant lui prêter son plein concours, notamment en lui fournissant tous documents et renseignements utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution de ces mesures.

3) Lorsque l'Assuré n'a pas observé les obligations prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article et que les conséquences de cette inobservation ont contribué au dommage et ou à son étendue, l'Assureur est en droit de réduire ou de refuser de payer l'indemnité.

4) L'Assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'Assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter à l'Assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.

ARTICLE 17 : SUBROGATION

L'Assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'Assuré contre toutes personnes responsables. L'Assuré s'engage, si l'Assureur le lui demande, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

Tout recours intenté doit profiter en priorité à l'Assuré jusqu'à l'indemnisation intégrale.

Toutefois, si l'Assuré a contrevenu aux obligations prévues au paragraphe 4 de l'article 16 des conditions générales, l'Assureur se trouve dégagé de ses obligations jusqu'à concurrence de la somme qu'il aurait pu récupérer de la part des tiers si l'Assuré avait rempli ses obligations.

**CHAPITRE VI
CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES**

ARTICLE 18 : CONSTATATIONS CONTRADICTOIRES

Les réceptionnaires sont tenus de s'adresser pour les constatations, aux commissaires d'avaries agréés par l'Assureur, aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire. A défaut de commissaires d'avaries, ils sont tenus de s'adresser à la section commerciale du tribunal dans les ports algériens ou au Consul d'ALGERIE dans les ports étrangers; à défaut, à l'autorité locale compétente.

L'Assureur est en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites comme il est dit à l'alinéa précédent.

Les constatations effectuées, d'accord avec le réceptionnaire, par le Commissaire d'Avaries ou par l'expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire, dont le but est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

Les parties ont le droit de demander, dans les quinze (15) jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire, à laquelle il devra être procédé contradictoirement entre elles.

L'intervention du Commissaire d'Avaries a toujours lieu sous réserve des clauses et conditions de la police. Ses frais et honoraires, ainsi que ceux de l'expert, sont réglés par le réceptionnaire et remboursés intégralement par l'Assureur si les dommages et pertes constatés proviennent en tout ou en partie d'un risque couvert, et ce, alors même qu'il serait tenu de payer, du fait de ces frais et honoraires, une somme supérieure à la valeur assurée.

ARTICLE 19 : DELAIS POUR LES CONSTATATIONS

Les réceptionnaires doivent - sous peine d'irrecevabilité de la réclamation - provoquer les constatations dans les délais prévus à l'alinéa 2 ci-dessous. Ces délais courent à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées, au lieu de destination du voyage assuré, du navire transporteur ou autre véhicule de transport.

Le délai est de trente (30) jours lorsque le lieu de destination finale est un port, il est de quinze (15) jours lorsque le lieu de destination finale est un point de l'intérieur.

Cependant, lorsque, conformément à l'article 9, un séjour à destination, supérieur à ces délais aura été couvert, le délai de constatation prévu à l'alinéa 2 est automatiquement prolongé jusqu'à l'expiration du délai assuré.

Les délais prévus aux deux alinéas qui précèdent seront prolongés de trois (03) jours pour les dommages et pertes survenus moins de trois (03) jours avant leur expiration.

CHAPITRE VII

REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 20 : MODE DE REGLEMENT

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre l'Assureur, le règlement sera établi séparément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale, par citerne, par tank, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 21 : DETERMINATION DU MONTANT INCOMBANT A L'ASSUREUR

1) L'importance des avaries, constatées ainsi qu'il est dit à l'article 18, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.

La valeur des objets avariés peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord entre les parties.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs à l'état sain et les valeurs en état d'avarie doit être faite sur la base de ces valeurs, à l'entrepôt si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'entrepôt, à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'acquitté.

2) Lorsque le montant du fret n'a pas été compris dans la valeur d'assurance des objets assurés, mais a fait l'objet d'une assurance séparée, le montant incombant à l'Assureur au titre de cette dernière assurance sera déterminé, en tant que le fret aura été payé, par l'application à la valeur assurée sur fret du taux de dépréciation des objets assurés, déterminé comme il est dit au paragraphe précédent.

3) Au cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où l'Assureur juge utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets, avariés ou non, les risques de retour et de réexpédition, ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge de l'Assureur, si les avaries constatées sont elles-mêmes à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer, tant pour frais que pour avaries, une somme supérieure à la valeur assurée. Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la police, ni à la règle proportionnelle, dans le cas où les objets seraient assurés pour une somme inférieure à leur valeur réelle.

ARTICLE 22 : FRANCHISE

La franchise est toujours indépendante du coulage ordinaire, déchet ou freinte de route, tels qu'ils sont fixés par le contrat de vente ou, à défaut, par l'usage et qui ne sont jamais à la charge de l'Assureur.

Elle est calculée sur la valeur d'assurance servant de base au règlement conformément à l'article 20.

Sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent (5 %). Toutefois, celles qui résultent d'un des événements énoncés au paragraphe 2 de l'article 2 seront réglées sans franchise sur tous colis

autres que ceux qui contiennent des liquides. Seront également réglées sans franchise les avaries particulières en frais et les contributions d'avarie commune.

ARTICLE 23 : CONTRIBUTION D'AVARIE COMMUNE

1) Les contributions d'avarie commune incombent à l'Assureur proportionnellement à la valeur assurée par lui, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge, la responsabilité de l'Assureur étant limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution d'avarie commune à la valeur assurée, ainsi réduite, s'il y a lieu, sans que cette somme puisse dépasser la somme versée par l'Assuré à titre de contribution.

2) Les contributions provisoires d'avarie commune seront remboursées par l'Assureur dans les conditions prévues par le paragraphe précédent sur la seule production de la quittance y afférente, endossée en blanc par la personne qui en aura effectué le versement, étant entendu que la situation de l'Assureur devra demeurer finalement la même que s'il avait attendu l'établissement du règlement d'avarie commune pour ne rembourser que les contributions définitives. En conséquence, l'Assuré et le tiers-porteur auquel les contributions provisoires auront été remboursées par l'Assureur s'engagent solidairement à lui en restituer le montant intégral s'il n'y a pas lieu à règlement d'avarie commune ou si, pour une cause quelconque, ce règlement n'a pas été établi, et à lui verser la différence entre les contributions définitives et les contributions provisoires, telles qu'elles ressortent du règlement, si les contributions définitives sont inférieures aux contributions provisoires.

ARTICLE 24 : DELAISSEMENT

Le délaissement des facultés assurées ne peut s'effectuer que dans les cas suivants :

- 1° Perte totale des marchandises.
- 2° Perte ou détérioration dépassant les 3/4 de la valeur des marchandises.
- 3° Vente des marchandises en cours de voyage pour cause d'avarie totale ou partielle.
- 4° Innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises par quelque moyen de transport que ce soit n'a pu commencer dans le délai de trois (03) mois.
- 5° Défaut de nouvelles du navire transporteur depuis plus de trois (03) mois. Si le retard de nouvelles peut être attribué aux événements de guerre, le délai est porté à six (06) mois.

l'Assuré est tenu de justifier de la date du départ du navire et de sa non arrivée.

En notifiant le délaissement, l'Assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

l'Assureur auquel auront été délaissées les marchandises assurées, aura la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

ARTICLE 25 :

1) PAIEMENT DE L'INDEMNITE D'ASSURANCE

Les indemnités dues par l'Assureur sont payables trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives.

2) COMPENSATION AVEC LES PRIMES

Lors du paiement des sommes incombant à l'Assureur, toutes primes dues par l'Assuré sont compensées avec l'indemnité due par lui.

Toutefois, lorsque la police ou l'avenant d'application aura été transmis à un tiers porteur de bonne foi en vertu d'un titre antérieur au sinistre, l'Assureur ne pourra compenser que la prime afférente à cette police ou à cet avenant.

ARTICLE 26 : PRESCRIPTION

Il est convenu que les actions dérivant du présent contrat d'assurance seront prescrites par deux ans.

Ce délai de prescription commence à courir :

- 1) Pour l'action d'avarie en ce qui concerne la marchandise à compter :
 - a) de l'arrivée du navire ou autre moyen de transport;
 - b) à défaut, de la date à laquelle le navire ou autre moyen de transport aurait dû arriver;
 - c) de la date de l'événement donnant lieu à l'action d'avarie, si cet événement est postérieur à la date de l'arrivée du navire ou autre moyen de transport.
- 2) Pour le délaissement, à l'expiration du délai prévu permettant l'action en délaissement.
- 3) Pour la contribution d'avarie commune, la rémunération d'assistance ou de recours d'un tiers, à compter du jour du paiement par l'Assuré ou du jour de l'action en justice contre l'Assuré par un tiers.
- 4) Pour toute action en répétition de la somme payée en vertu du présent contrat, à compter de la date du paiement indu.

CHAPITRE VIII NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE 27 : RISQUES NON COMMENCES DANS LES DEUX MOIS

Le contrat ne peut produire aucun effet après deux mois de la date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

Cette disposition n'est applicable aux polices flottantes que pour le premier aliment.

ARTICLE 28 :

1) NON PAIEMENT D'UNE PRIME ECHUE

En cas de non paiement d'une prime échue, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par l'Assureur à l'Assuré, à son dernier domicile connu de lui, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira automatiquement ses effets, pour tout risque en cours ainsi que, s'il s'agit d'une police flottante, pour toutes applications ultérieures, à l'expiration dudit délai de huit jours et jusqu'au lendemain à zéro heure de la date du paiement de la prime en retard.

A défaut de paiement, dans les dix jours qui suivent la suspension de la garantie, l'Assureur est en droit de résilier le contrat. Cette suspension ou résiliation est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, devenus bénéficiaires de l'assurance avant la notification de la suspension ou de la résiliation.

L'Assureur aura droit à la prime afférente à la police ou à l'avenant transmis au tiers bénéficiaire.

2) FAILLITE OU REGLEMENT JUDICIAIRE

En cas de faillite ou de règlement judiciaire de l'Assuré, toute assurance dont la prime, même non échue, n'a pas été payée est, de plein droit, annulée, à moins que dans les quarante huit heures du jugement déclaratif de faillite ou de règlement judiciaire, le syndic ou le liquidateur ne se soit engagé au paiement de cette prime comme dette de la masse.

Toutefois, la police flottante subsiste au profit de la masse des créanciers pour toutes applications faites postérieurement au jugement déclaratif de faillite ou de règlement judiciaire, la masse devenant débitrice directe envers l'Assureur du montant des primes y afférentes, sans préjudice du droit, pour l'Assureur, comme pour la masse, de résilier sans délai la police, même par lettre recommandée.

CHAPITRE IX COMPETENCE

ARTICLE 29 : COMPETENCE

Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, l'Assureur, même en cas de pluralité des défendeurs ou d'actions en garantie, ne peut être assigné que devant le tribunal du lieu où le contrat a été souscrit.

CHAPITRE X DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES FLOTTANTES

ARTICLE 30 : FONCTIONNEMENT DE LA POLICE

1) L'Assuré s'oblige à déclarer en aliment à l'Assureur, et l'Assureur s'oblige à accepter, pendant la durée de la police, et en tant qu'elles y sont applicables :

a) Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite à l'Assureur dans les huit (08) jours au plus tard de la réception des avis nécessaires; ce délai est réduit à trois (03) jours (vendredi et jours fériés non compris) pour les voyages en cabotage algérien.

b) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'Assuré mandat de pourvoir à l'assurance, à la condition que l'Assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire, transitaire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment à l'Assureur.

2) L'intérêt de l'Assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas droit d'application à la police.

3) Faute par l'Assuré de se conformer aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article et en considération desquelles la police flottante est souscrite l'Assureur pourra :

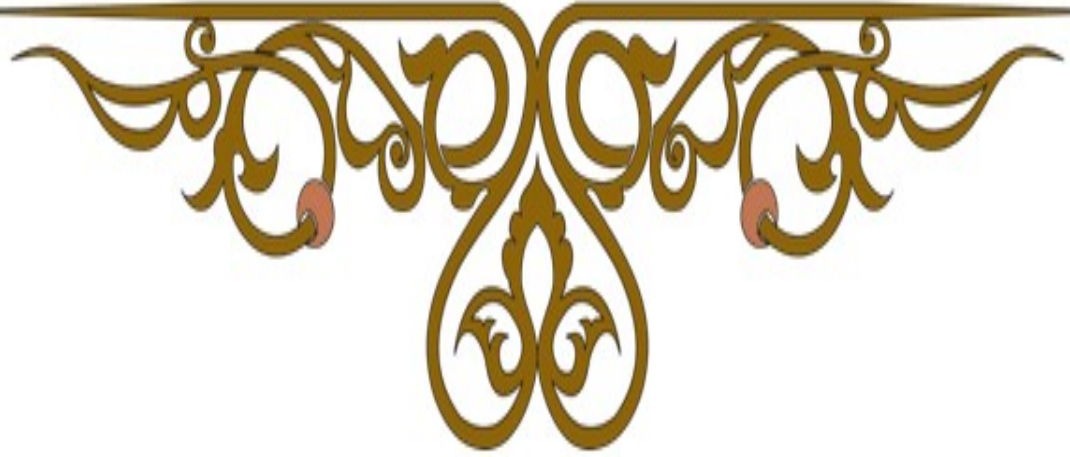
- rejeter le sinistre;

- résilier la police et ce, sans préjudice du droit pour l'Assureur d'exiger les primes, afférentes aux expéditions non déclarées.

4) L'Assureur pourra toujours exiger la production des livres et de la correspondance de l'Assuré pour vérifier s'il s'est conformé à ses obligations.



الملحق الثالث الوثيقة الجزائية للتأمين
البحري على أجسام السفن



الشركة الجزائرية للتأمينات
COMPAGNIE ALGÉRIENNE DES ASSURANCES

Visa M.F. N° 16 du 16/03/1998

CAAT

**POLICE D'ASSURANCE
MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRE**
(à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance,
des voiliers et des navires à moteurs auxiliaires)

CONDITIONS GENERALES

R&T: CC. 26

CONDITIONS GENERALES

Le présent contrat est régi par les dispositions du titre II du Livre I de l'ordonnance 95.07 du 25.01.1995 sur les Assurances et tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les Conditions Générales et Particulières qui suivent.

L'attention est spécialement attirée sur les dispositions impératives de la Loi énumérées dans son article 6.

I / RISQUES COUVERTS

ARTICLE 01 : OBJET DE LA GARANTIE

L'Assureur garantit dans les conditions ci après déterminées, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tous accidents et fortunes de mer.

Ces risques demeurent couverts même en cas de changement forcé de route ou de voyage, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Ils demeurent également couverts en cas de faute de préposés terrestres de l'armateur ainsi qu'en cas de vice caché du corps ou des appareils moteurs.

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

ARTICLE 02 : RECOURS DES TIERS

Sont à la charge de l'Assureur même dans les cas prévus à l'alinéa 4 de l'article 1er, les recours des tiers exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure ou un engin flottant non amarré à poste fixe, ainsi que pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation.

Il en sera de même des recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses embarcations annexes, aussières, ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manoeuvre ou d'utilisation à son service.

La garantie des recours de tiers ne s'applique, pour les réclamations portant sur la perte de tout ou partie du chargement ou des soutes de tous navires, bateaux,

engins, biens ou installations, qu'au remboursement de préjudices subis par les propriétaires, représentants ou ayants-droit des biens perdus.

Tous autres recours exercés contre le navire assuré pour dommages ou préjudices consécutifs à la perte, au jet ou au déversement de tout ou partie du chargement ou de soutes de ce navire ou de tous autres navires, bateaux, engins, biens ou installations sont exclus de la garantie de l'Assureur.

Dans le cas où, pour le recours de tiers exercés contre navire assuré, l'armateur n'invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant de remboursement incombant à l'Assureur ne dépassera pas celui qui eût été à sa charge si ladite limitation avait été invoquée.

ARTICLE 03 : GARANTIE EN CAS DE SAISIE

Si en raison de la réalisation d'un risque couvert l'Assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie de l'un de ses navires, l'Assureur interviendra au bénéfice de l'Assuré.

ARTICLE 04 : CHARGEMENT

Il est permis d'embarquer toutes personnes et facultés quelconques, tant dans la cale que sur le pont, dans les conditions prévues par les règlements, les usages reconnus du commerce ou par une autorisation de l'autorité compétente.

II / RISQUES EXCLUS

ARTICLE 05 : RISQUES EXCLUS DANS TOUS LES CAS

L'Assureur est exempt :

1. Des conséquences :

- Des fautes intentionnelles du capitaine;
- Des fautes caractérisées de l'armateur et de préposés dans la direction de l'armement à savoir Directeurs, Chefs d'Agence, Capitaine d'Armen, Chefs de Service Technique;
- Des fautes des préposés terrestres de l'armateur présenteraient un caractère dolosif ou frauduleux.

2. De tous événements quelconques résultant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin.

3. De toutes amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition.

4. D'infraction aux prescriptions sur l'importation.

l'exportation le transit, le transport et la sécurité.

5. De tous frais d'hivernage, de quarantaine, de jours de planche ainsi que des conséquences de toutes mesures sanitaires ou de désinfection.

6. De tous recours exercés pour fait de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels.

7. Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

8. De tous recours exercés par qui que ce soit et pour une cause quelconque, à raison de dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré.

ARTICLE 06 : RISQUES EXCLUS A MOINS DE STIPULATION CONTRAIRE.

A. L'Assureur est affranchi des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, mines, torpilles ou autres engins de guerre et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

En l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer.

B. L'Assureur est également affranchi.

I. Des dommages et pertes provenant de :

- piraterie;
- capture, prise, saisie, contrainte, molestation ou détention par tous gouvernements et autorités quelconques;
- Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues;

3 De tous événements quelconques résultant de violation de blocus;

3. Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'Assuré;

4. Des dommages et pertes provenant de vice propre ou de vétusté ainsi que du remplacement ou de la réparation des pièces affectées d'un vice caché;

5. De toute saisie et vente du navire dans quelque lieu et pour quelque cause que ce soit sauf ce qui est dit à l'article 3.

III / DUREE DES RISQUES

ARTICLE 07 : DETERMINATION DU VOYAGE

Les risques de l'assurance au voyage courent du moment où le navire a démarré ou levé l'ancre et cessent moment où il a été ancré ou amarré au lieu de destination.

Toutefois, s'il a reçu des marchandises à bord, les risques courent dès le moment où il a commencé à embarquer marchandise et cessent aussitôt le débarquement terminé sans excéder un délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination, à moins qu'il n'ait chargé dans ce lieu des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ce délai, auquel cas les risques cesseront aussitôt.

ARTICLE 08 : PROLONGATION DE LA GARANTIE

Dans les assurances à terme, les risques de l'Assuré cesseront à la date prévue dans la police pour son expiration, époque fixe quelque soit, à cette date, le lieu où se trouvera le navire.

Toutefois, si, à ce moment, le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge de l'Assuré, ou se trouve, au cours d'un voyage, en état d'avaries à sa charge, les risques couverts par la présente police seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations certifié par les experts, et, dans le second, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout moyennant surprime calculée par jour supplémentaire des risques. En cas de perte sous l'empire de cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois sera acquise à l'Assureur.

IV / ETENDUE ET LIMITES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 09 : LIMITES DE NAVIGATION

Il est permis au navire d'entrer ou de se faire remorquer dans les ports, rades, rivières et canaux, et d'en sortir sans pilote. Il lui est également permis de naviguer par tous moyens de propulsion dont il dispose, de faire tous remorquages et sauvetages, et de prêter toute assistance, étant entendu que les avaries éprouvées au cours de ces opérations de remorquage, de sauvetage et d'assistance ne seront à la charge de l'Assureur qu'autant que l'Assuré n'aura pu en recouvrer le montant.

Le navire est également couvert pendant ses réparations son séjour dans les docks, sur le grill et dans les cale sèches, sur le slip et généralement en quelque lieu que ce soit dans les limites de navigation prévues par la police

ARTICLE 10 : NAVIGATIONS SPECIALES

Les navigations ci-après sont interdites, même lorsqu'elles sont comprises dans les limites dans lesquelles le navire est assuré, mais elles peuvent être couvertes sous réserve de déclaration préalable et moyennant surprime.

Toutefois, si le navire assuré se trouve dans l'obligation de pénétrer dans les zones interdites, par force majeure ou pour prêter assistance ou entreprendre un sauvetage, il sera tenu couvert moyennant surprime :

1. Eaux situées au nord du 70° de latitude nord et eaux du Groenland à l'exception des voyages directs à destination ou en provenance de tout port ou place de Norvège ou de la Baie de Kola.
2. Mer de Behring, Est Asiatique au nord du 46° de latitude Nord, tous points de la Côte de Sibérie sauf Nakhodka et Vladivostock.
3. De ou pour tout port ou lieu de la Côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes;
 - a. à toute époque de l'année, au nord du 52° 10' de latitude nord et à l'Ouest du 50° de longitude Ouest.
 - b. entre le 1er Décembre et le 30 Avril ces deux jours inclus, au Sud du 52° 10' de latitude Nord dans le quadrilatère par les lignes tracées entre :
 - Battle Harbour et Pistolet Bay,
 - Cap Ray et le Cap Nord (Nouvelle Ecosse)
 - Port Hawkesbury et Port Mulgrava,
 - Baie Comeau et Matane
4. Tous ports ou lieux des grands lacs, ou de la voie maritime du Saint-Laurent à l'ouest de Montréal.
5. De ou pour tout port ou lieu de la Côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes au Nord du 54° 30' de latitude Nord ou à l'Ouest de 130° 50' de longitude Ouest.
6. De ou pour les îles Kerguelen du Crozet ou au sud du 50° de latitude Sud, excepté les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des îles Falkland; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au sud du 50° de latitude Sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir.
7. Dans la Mer Baltique et eaux adjacentes; au nord de la ligne reliant MO (63°24' latitude Nord) à Vasa (63° 06'

latitude Nord) entre le 15 Novembre et le 5 Mai (ces deux jours inclus); à l'est de la ligne reliant Vilpuri (Vyborg) (28° 47' longitude Est) à Narva (28° 12' longitude Est) entre le 21 Novembre et la 5 Mai (ces deux jours inclus); au nord de la ligne reliant Stockholm (59° 20' latitude Nord) à Tallin (59° 24' latitude Nord) entre le 15 Décembre et le 15 Avril (ces deux jours inclus) à l'Est du 22° de longitude Est et au Sud du 59° de latitude Nord entre le 15 Décembre et le 15 Avril (ces deux jours inclus).

8. Lorsque le navire appareille avec une cargaison de charbon indien, entre le 1er Mars et le 30 Septembre (ces deux jours inclus); néanmoins entre le 1er Juillet et le 30 Septembre (ces deux jours inclus), le navire est couvert pour les voyages à destination des ports asiatiques situés entre Aden et Singapour.

V / DETERMINATION DE LA VALEUR D'ASSURANCE

ARTICLE 11 : VALEUR AGREEE

La valeur agréée du navire est fixée telle quelle et à forfait, les parties renonçant réciproquement à toute autre estimation sous réserve de ce qui est dit au premier paragraphe de l'article 24 et à l'article 25.

Elle comprend indivisément le corps, les appareils moteurs du navire, les accessoires et dépendances dont l'Assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors.

Toute assurance faite séparément sur des accessoires et dépendances appartenant à l'Assuré, quelle que soit la date de la souscription, réduit d'autant en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

ARTICLE 12 : ASSURANCES COMPLEMENTAIRES

Sauf accord de l'Assureur, l'Assuré s'interdit les assurances sur bonne arrivée du navire.

Toute assurance faite par le ou les propriétaires du navire, par leur ordre ou pour leur compte, contrairement aux prescriptions du présent article, réduit d'autant en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée sur le navire.

VI / DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ASSURE

ARTICLE 13 : PRIMES, TAXES, DROITS ET IMPÔTS

1. Dans l'assurance au voyage, la prime est payable comptant, les risques de l'Assureur ne commençant en aucun cas à courir avant son complet paiement.

2. Dans l'assurance à terme, la prime est payable comptant.

Toutefois, si l'assurance est faite pour douze mois, l'Assuré aura la faculté, mais à la condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir :

- Le 1er quart à la prise d'effet des risques;
- Le 2ème quart à trois mois de la prise des risques;
- Le 3ème quart à six mois de la prise des risques;
- Le 4ème quart à neuf mois de la prise des risques;

3. En cas de perte totale ou de délaissement à sa charge, la prime acquise à l'Assureur qui aura payé la totalité du sinistre lui incombant sera, dans l'assurance à terme, quelle qu'en soit la durée, la prime de douze mois de navigation.

Si la perte ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime lui demeurant acquise sera celle afférente à la période comprise entre la prise des risques et la date de la perte ou de la notification du délaissement, sous réserve que la prime demeurant acquise à l'Assureur ne soit pas inférieure à celle due pour un trimestre.

Dans l'assurance au voyage, la prime entière sera toujours acquise à l'Assureur sauf si le navire n'a pas été mis en risque pour l'Assureur à la suite d'une perte totale ou d'une toute autre cause.

4. Les taxes, droits et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

ARTICLE 14 : SEJOUR AU PORT DANS LES ASSURANCES A TERME

1. Si, au commencement de la période assurée, le navire séjourne quinze jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24 (un vingt-quatrième) de la prime de navigation annuelle sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port.

Si le séjour se prolonge au delà de quinze jours les périodes de ristourne seront réglées, comme il est dit ci-dessus, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

2. Si, au cours de la période assurée, le navire séjourne trente jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait pour cette période de trente jours - le navire restant aux risques de l'Assureur - une ristourne de 1/12 (un douzième) de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour le séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de trente jours, les périodes de séjour seront réglées par chaque quinze

jours consécutifs après les premiers trente jours.

Toutefois, si, pendant le séjour au port, il est effectué des réparations à la charge de l'Assureur, le nombre de jours nécessités par ces réparations sera toujours, pour la détermination des périodes ouvrant droit à ristourne déduit du total des journées de séjour.

Il est précisé que le solde de ces nombres de journées devra, pour donner, lieu à ristourne, atteindre les minima de durée prévue à l'alinéa ci-dessus.

Si des travaux sont effectués en même temps pour compte de l'Assureur et pour compte de l'Assuré, la durée exacte de chaque catégorie de réparation sera déterminée à dire d'experts, désignés d'accord avec l'Assureur.

3. Les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux, ne seront pas comptés comme jours donnant droit à ristourne.

4. Les remises prévues aux paragraphes 1 & 2 ci-dessus ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement. Elles ne seront décomptées qu'après l'expiration de chaque semestre d'assurance.

ARTICLE 15 : DECLARATION DE SINISTRES, MESURES CONSERVATOIRES, SAUVETAGE ET RECOURS

1. L'assuré doit aviser l'Assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (07) jours de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages.

2. En cas d'événement pouvant donner lieu à recours contre l'Assureur et tous droits réciproquement réservés, l'Assuré doit et l'Assureur peut prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, sans qu'on puisse opposer à l'Assureur d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de sa responsabilité.

3. Il doit également en cas de pertes ou dommages imputables à des tiers, prendre en temps utile toutes mesures nécessaires pour conserver, au profit de l'Assureur le recours en responsabilité que la loi peut lui accorder contre ces tiers et lui prêter son concours sans réserves, pour engager éventuellement les poursuites nécessaires.

4. En cas d'inobservation des obligations prévues aux alinéas 1 & 2 du présent article et que les conséquences

de cette inobservation ont contribué au dommage ou à son étendue l'Assureur est en droit de réduire ou de refuser de payer l'indemnité.

5. L'inobservation de l'obligation prévue à l'alinéa 3 dégage l'Assureur de ses obligations, jusqu'à concurrence de la somme qu'il aurait pu récupérer de la part des tiers si l'Assuré avait rempli ses obligations.

ARTICLE 16 : RENONCIATION AU RECOURS

L'Assureur n'exercera de recours personnels contre le capitaine ou toute personne dont l'Assuré serait civilement responsable, à qui serait imputée une faute, que si l'Assuré faisait cause commune avec lui.

VII / NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE 17 : NULLITE DE L'ASSURANCE

1. Toute assurance souscrite après la réalisation d'un sinistre, ou après l'arrivée des biens assurés au lieu de destination, est sans effet si l'Assuré en avait eu connaissance, et la prime reste acquise à l'Assureur.

2. Le contrat ne peut produire aucun effet après deux mois de la date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

ARTICLE 18 : RESILIATION DE L'ASSURANCE

1. En cas de non paiement d'une prime à l'une quelconque des échéances prévues à l'article 13 ci-dessus, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par l'Assureur à l'Assuré, à son dernier domicile connu de lui et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'au lendemain à midi de la date de paiement de la prime en retard. Dix jours après la suspension de la garantie l'Assureur peut résilier le contrat.

2. En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire, l'Assureur peut résilier la police par l'envoi à l'Assuré, à son dernier domicile connu de lui, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, l'Assureur renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

3. En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire, l'assurance continue à produire ses effets au

profit du nouveau propriétaire ou de l'affrètement, à condition que celui-ci en informe l'Assureur dans un délai de dix jours. L'Assuré est alors tenu de remplir toutes les obligations prévues au contrat, les primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement restent à la charge de l'aliénateur ou du frèteur.

Toutefois, l'Assureur a le droit de résilier le contrat dans un délai d'un mois à compter du jour où il a reçu la notification de l'aliénation ou de l'affrètement, cette résiliation prendra effet quinze jours après sa notification.

En cas de copropriété, les dispositions du paragraphe 3 du présent article ne sont applicables que s'il y a aliénation de plus de 50% des parts du navire.

4. Dans les assurances à terme, la police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant remise proportionnelle de prime pour chaque quinzaine non commencée, toutefois, la prime nette qui deviendra exigible, ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

VIII / REGLEMENT DES INDEMNITES

ARTICLE 19 : REGLEMENT DISTINCT PAR VOYAGE

1. Dans les assurances à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement distinct séparé; chaque règlement est établi comme s'il y avait autant de polices distinctes que de voyages.

2. Il y a voyage distinct dans la traversée que fait un navire sur lest pour aller prendre chargement.

S'il prend charge pour un ou plusieurs ports, il y a un seul voyage depuis le commencement du chargement jusqu'à la fin du débarquement, en tant toutefois que la durée de ce débarquement n'excèdera pas le délai de quinze jours après l'arrivée au lieu de destination.

3. Pendant le séjour du navire dans un port en dehors des limites d'un voyage, telles quelles sont définies ci-dessus, chaque événement à la charge de l'Assureur est l'objet d'un règlement distinct.

ARTICLE 20 : DELAISSEMENT

A / Le délaissement ne peut s'opérer que dans les cas suivants :

1 - Perte totale du navire;

2 - Défaut de nouvelles - le délaissement pour défaut de nouvelles, pourra être fait après trois mois - si le retard des nouvelles peut être attribué à des événements de

guerre, le délai est porté à six mois.

L'assuré est tenu de justifier de la non arrivée - la perte sans nouvelles, en tant qu'elle concerne l'Assureur de la présente police, sera réputée produite à la date des dernières nouvelles.

3 - Inaptitude du navire à la navigation résultant de l'un des risques garantis par la police et impossibilité de le réparer.

Est notamment réputé innavigable, le navire condamné faute de moyens matériels de réparations, mais seulement s'il est établi que le navire ne pouvait pas relever avec sécurité, au besoin après allègement ou en remorque, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir, au lieu de la relâche, les pièces de rechange indispensables qui y feraient défaut.

4 - Si le montant total des réparations d'avaries, établi conformément à l'article 21, paragraphes 1 & 2 (déduction faite de la valeur des vieux matériaux et des déductions pour différence du vieux au neuf) atteint ou dépasse les 3/4 de la valeur agréée et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard de l'Assureur et peut lui être délaissé.

Ne devront entrer en ligne de compte dans le calcul, du montant total des réparations que les réparations d'avaries résultant d'un risque garanti par la police et prescrites par les experts pour la remise du navire en bon état de navigabilité. Il ne pourra notamment, y être compris aucun chiffre pour dépenses imprévues, gages et vivres d'équipage, frais d'expertises, de procédure ou de sauvetage etc... non plus que pour réparations provisoires.

Si le navire, effectivement réparé, est parvenu à destination, le délaissement n'est point recevable, quoique le coût des réparations ait atteint ou dépassé les 3/4 de la valeur agréée. Dans ce cas, l'action d'avarie est seule ouverte à l'Assuré, sous les franchises et réductions prévues par les articles 21 & 22, et la même action est ouverte à l'Assuré franc d'avaries.

Ne pourra, au contraire, être réputé innavigable, ni être délaissé à l'Assureur, le navire qui aura été condamné, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.

B / La notification du délaissement doit être faite à l'Assureur par lettre recommandée ou par acte extrajudiciaire, au plus tard dans les trois mois de la connaissance de l'événement qui donne lieu à délaissement ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délaissement, l'Assuré est tenu de déclater toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

C / Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, l'Assureur, auquel auront été délaissés les objets assurés, aura toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. Il devra toutefois faire connaître sa décision à l'Assuré dans les 30 jours de la date à laquelle celui-ci lui aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit au délaissement.

Les gages et vivres qui pourront être dus par l'armement à l'équipage ainsi que tous rapatriements, vivres supplémentaires ou autres frais de l'équipage, ne seront jamais supportés par l'Assureur du navire dans la liquidation de sauvetage; s'ils ont été prélevés sur les produits du navire ou de ses débris ils seront répétés contre l'Assuré.

ARTICLE 21 : AVARIES PARTICULIERES - CONSTATATION - REPARATIONS

— L'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec les représentants de l'Assureur au plus tard dans les trente jours à dater de l'arrivée du navire à son port de reste après la fin du voyage au cours duquel ces avaries se sont produites; si les avaries se sont produites dans ce dernier port, leur constatation devra être faite dans les trente jours de leur survenance.

— Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement ou par voie d'arbitrage auront pour mission de rechercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus par eux nécessaires, comme il est dit au paragraphe 1er ci-après.

— L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises au plus tard six mois après la date de la survenance des avaries le montant à la charge de l'Assureur ne pourra excéder celui qui lui eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ledit délai.

Il est, à cet effet, convenu que les experts devront également évaluer le coût qu'auraient atteint les réparations si elles avaient été entreprises dans le délai fixé. Ils s'entoureront, dans ce but, de tous renseignements utiles concernant notamment le prix des matières premières, le coût des salaires et le coefficient des frais généraux en vigueur à l'époque et ils

consigneront ces indications dans leur rapport.

Les règlements d'avaries sont de plus soumis aux dispositions suivantes :

1. Il n'est admis dans les règlements d'avaries que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité; l'Assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

2. L'Assureur a le droit d'exiger que ces remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumissions.

3. Au cas où l'Assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations, sans préjudice des franchises et réductions prévues tant aux paragraphes suivants du présent article qu'à l'article 22.

4. Pendant le délai qui s'écoulera entre la date de l'établissement du cahier des charges et celle de l'adjudication, et à la condition toutefois que ce délai dépasse trois jours, l'Assureur prendra à sa charge les vivres et gages d'équipage, et la prime dans les assurances à terme, cessera de courir.

5. Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage ne sont en aucun cas, à la charge de l'Assureur, sauf ce qui est dit au paragraphe 4 du présent article et à l'article 23.

6. Les avaries particulières seront remboursées sous la retenue des franchises fixées par les conditions particulières.

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

ARTICLE 22 : DIFFERENCE DU VIEUX AU NEUF

Sur toutes dépenses autres que celles qui sont spéciales à la carène et au doublage il sera opéré, pour l'application des modalités prévues aux articles 20, 24 & 25, les réductions pour différence du vieux au neuf fixées aux conditions particulières.

dépenses spéciales à la carène et au doublage, il est à forfait une réduction de moitié.

E 23 : VOYAGES POUR REPARATIONS

le navire a éprouvé des avaries à la charge de ir et qu'il se trouve dans un port où les

réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, le capitaine, sur l'avis conforme de l'Assureur, ou, à défaut, du Consul d'Algérie, devra s'y borner aux réparations jugées indispensables, et aller, au besoin, en remorque les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie.

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

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

Si le navire séjourne dans un port de relâche en attendant des pièces de rechange, qui lui sont envoyées d'ailleurs et sans lesquelles il ne pourrait continuer son voyage, les vivres et gages d'équipage sont également à la charge de l'Assureur, et la prime, dans les assurances à terme, cesse de courir pendant la durée de cette attente.

ARTICLE 24 : AVARIES COMMUNES

1. La contribution du navire aux avaries communes incombe à l'Assureur que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il y a lieu des avaries particulières à sa charge, la responsabilité de l'Assureur étant limitée à la somme obtenue par application du taux de la contribution à la valeur assurée, ainsi réduite, le cas échéant, sans que cette somme puisse excéder le montant incombant à l'Assuré.

2. Les réductions pour différence du vieux au neuf, prévues à l'article 22, s'appliquent également aux réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

3. Les règlements d'avaries communes pourront être établis conformément à la loi Algérienne ou aux règles d'York et d'Anvers, si cette Convention est stipulée au contrat d'affrètement. Dans le cas contraire, ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

4. Le capitaine et l'Assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries (au navire à la cargaison) ou tous frais ayant le caractère d'avaries communes et dont l'importance ne dépasserait pas 1% de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à Cent Mille Dinars (100.000 DA)

**ARTICLE 25 : DEPENSES D'ASSISTANCE
ET DE SAUVETAGE**

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

Il en est de même lorsque des objets du navire ont été sacrifiés au cours de ces opérations, mais leur remplacement subira les réductions prévues par l'article 22. Lorsque le navire a un chargement à bord, l'Assureur ne devra, au prorata des sommes assurées et dans les limites fixées par l'article 24, paragraphe 1^{er}, que la part contributive incombant au navire dans les frais et sacrifices ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux échouages résultant du jeu normal des marées.

ARTICLE 26 : PAIEMENT DES PERTES ET AVARIES

Toutes pertes et avaries à la charge de l'Assureur, sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives.

**ARTICLE 27 : LIMITATION DES ENGAGEMENTS
DE L'ASSUREUR**

La somme assurée forme pour chaque voyage, la limite des engagements de l'Assureur qui ne peut jamais être tenu de payer au delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit.

Toutefois, le capital assuré se reconstituera automatiquement après chaque événement, et il sera dû, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le temps nécessaire pour terminer le voyage après l'événement; pendant les séjours prévus au paragraphe 3 de l'article 19, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'événement. La surprime prévue au présent alinéa ne pourra, en aucun cas, être inférieure, pour chaque reconstitution du capital assuré, à quarante centimes pour cent dinars (0,40%) du montant nécessaire à cette reconstitution.

IX / DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 28 : PRESCRIPTION

Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 29 : COMPETENCE

Par dérogation, à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les actions dérivant du contrat d'assurance ne peuvent être portées que devant la juridiction du lieu où le contrat a été souscrit.



قائمة المصادر والمراجع



❖ القرآن الكريم:

✓ سورة الإسراء الآية 67.

❖ الاتفاقيات الدولية:

1. إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، 1978، والمعدلة لإتفاقية بروكسل 1924.

2. الإتفاقية الخاصة بإعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها الموقع عليها في نيويورك بتاريخ 10 جوان 1958

❖ القوانين الجزائرية:

✓ القانون المدني:

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق ل 26 سبتمبر 1975، الجريدة الرسمية عدد 78 لسنة 1975، والمتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية العدد 78 المؤرخة في 30-09-1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 غشت 1980، والقانون رقم 83-01 المؤرخ في 29 يناير 1983، والقانون رقم 21 المؤرخ في 24 ديسمبر 1984، والقانون رقم 87-19 المؤرخ 07 فبراير 1989، والقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 11 مايو 2007.

✓ القانون التجاري:

1. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجريدة الرسمية عدد 101 الصادرة

في 16 ذو الحجة 1395 الموافق ل 19 ديسمبر 1975 المعدل
والمتمم رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005، ج.ر 11 بتاريخ
09 فبراير 2005.

✓ القانون البحري:

1. الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر
1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29 المؤرخة في 10
ابريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول
ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998، ج.ر 47
المؤرخة في 27 يونيو 1978، وبالقانون رقم 04-10 المؤرخ في
15 غشت 2010 ج. 46 المؤرخة في 18 أوت 2010.

✓ قانون التأمينات:

1. الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 المتضمن قانون
التأمينات، ج ر عدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995، والذي تم
بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006، ج ر عدد 15
مؤرخة في 12 مارس 2006، والقانون 06.24 المؤرخ في 26 ديسمبر
2006، وكذلك بالأمر رقم 08-02 المؤرخ في 24 يوليو سنة 2008،
ج ر عدد 42 المؤرخة في 27 يوليو 2008.

✓ قانون الإجراءات المدنية والإدارية:

1. للقانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق ل 25 فبراير
سنة 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والمدنية ج.ر عدد 21
بتاريخ 23 أفريل 2008، المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-13 المؤرخ

في 13 ذي الحجة عام 1443 الموافق ل 12 يوليو 2022، ج.ر. عدد
48 بتاريخ 17 جويلية 2022.

✓ الأوامر:

1. الأمر رقم 129.66 المؤرخ في 27 ماي 1966 المتضمن تأمين الشركة
الجزائرية للتأمين، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 43 الصادرة بتاريخ 31
ماي 1966.

✓ المراسيم الرئاسية والتنفيذية:

1. المرسوم التنفيذي رقم 100.09، المؤرخ في 10 مارس 2009، يحدد
كيفية تعيين الوسيط القضائي، جريدة رسمية عدد رقم 16، الصادرة في
23 أبريل 2009.

2. المرسوم التنفيذي رقم 53.23 المؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1444
الموافق ل 14 جانفي 2023، يحدد دوائر الاختصاص الاقليمي للمحاكم
التجارية المتخصصة.

3. المرسوم رقم 233.88 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 المتضمن إنضمام
الجزائر بتحفظ للإتفاقية الخاصة بإعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها
الموقع عليها في نيويورك بتاريخ 10 جوان 1958.

❖ الوثائق الداخلية:

1. الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع بتاريخ 07 ديسمبر 1981 من
الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

2. الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن بتاريخ 20 مارس 1985 في ظل القانون السابق للتأمينات 07.08 المؤرخ في 09 اوت 1980 من الشركة الجزائرية لتأمين النقل.

❖ قائمة المصادر والمراجع:

❖ قائمة المصادر:

✓ المعاجم:

مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط، الطبعة الرابعة، مكتبة الشروق الدولية، د.ب.ن، سنة 2005

❖ قائمة المراجع:

✓ المراجع العامة:

1. إبتسام راشد الهويدي، مبادئ التأمين، مركز الشامل للطباعة والنشر، صنعاء، الطبعة الخامسة، سنة 2002.
2. إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1992.
3. أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ في القانون البحري الجديد والقانون الفرنسي الخاص بحوادث البحر لسنة 1968 ومعاهدات بروكسل مع الإشارة إلى المواد المقابلة في التشريعات البحرية العربية عمان، الكويت، الإمارات، ليبيا، تونس، سوريا والأردن)، دار المعارف، الإسكندرية.

4. إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الأزاريطة، الإسكندرية، سنة 2009.
5. بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (قانون رقم 09.08 مؤرخ في 23 فيفري 2008)، دار بغدادي للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 2009.
6. جابر خليفة سالم العازمي، التأمين التجاري في الفقه الإسلامي دراسة فقهية مقارنة، مجلة الدراسات العربية، كلية دار العلوم جامعة المينا، المجلد رقم 40، العدد 01، سنة 2019.
7. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة السادسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2010.
8. حساني حسين، مدخل في اقتصاد الخطر والتأمين، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2019.
9. حمول طارق . بوشنافة أحمد، التوجهات الحديثة لاقتصاديات التأمين صيرفة التأمين la banc assurance، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2018.
10. سليمان بن براهيم بن ثنيان، التأمين وأحكامه، الطبعة الأولى، دار العواصم المتحدة، بيروت، سنة 1993.
11. طيب قبائلي . كريم توعليت، التحكيم التجاري الدولي وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية مدعم بنماذج امتحانات مقياس التحكيم التجاري الدولي، دار بلقيس للنشر، الجزائر، سنة 2020.

12. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 1988.
13. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني عقود الغرر (عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين)، دار احياء التراث العربي، بيروت، المجلد الثاني، سنة 1924.
14. عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، الطبعة الأولى.
15. عجة جيلالي، مدخل للعلوم القانونية، دار برتي للنشر.
16. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
17. عمر بن سعيد، محاضرات في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الخصومة القضائية، دار بلقيس للنشر، الجزائر.
18. عمر زودة، الإجراءات المدنية والإدارية في ضوء آراء الفقهاء وأحكام القضاء، الطبعة الثانية، سنة 2015،
19. فاضلي إدريس، إجراءات التقاضي أمام المحكمة . المجلس . المحكمة الإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2020.
20. فاضلي إدريس، إجراءات التقاضي أمام المحكمة . المجلس . المحكمة العليا، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2018.
21. لعلمي فاطمة، مدخل إلى التأمين وإدارة المخاطر، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2018.

22. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات أحكام الإلتزام دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى، الجزائر.

23. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري مصادر الإلتزام - الواقعة القانونية، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزء الأول.

24. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2003.

25. محمود مصطفى ناصف، التحكيم التجاري الدولي، سنة 2021.

26. يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، سنة 2013.

✓ المراجع الخاصة:

1. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2014.

2. جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك - وثيقة التأمين العائمة، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 2004.

3. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1983.

4. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، سنة 1988.

5. حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين دراسة على ضوء التشريع الجزائري للتأمينات، دار الخلدونية، الجزائر، الطبعة الأولى، سنة 2012.
6. السيد أبو الفتوح حفناوي، الإثبات في عقد التأمين البحري، شركة الإسكندرية للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، سنة 1981،
7. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2005.
8. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر سنة 2000.
9. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، سنة 1996،
10. مصطفى كمال طه . وائل أنور بندق، التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، سنة 2012،
11. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، المكتبة القانونية الدار الجامعية، سنة 1992.
12. مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة السفينة أشخاص الملاحة البحرية. التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
13. نزيه حماد، معجم المصطلحات الاقتصادية في لغة الفقهاء، الطبعة الأولى، المعهد العالمي للفكر الإنساني، الولايات المتحدة الأمريكية، سنة 1993.
14. يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، سنة 2013.

❖ المقالات:

1. أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية،
المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، سنة 2017.
2. أعراب كميّلة، عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، المجلة
الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد السادس، سنة
2017.
3. باديس بومزبر، بطلان وفسخ عقد التأمين طبقا لقواعد التأمين رقم 95-
07، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 33، عدد 2 جوان 2022، سنة
2021-2022.
4. بلباقي بومدين، مدى ملاءمة التحكيم البحري لتسوية المنازعات البحرية
(دراسة مقارنة بين التحكيم الحر والتحكيم النظامي)، المجلة الجزائرية
للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، سنة 2018.
5. بلخوجة خيرة - بلعدون عواد، مصير شرط التحكيم التعسفي في عقد
الإذعان عامة وعقد التأمين نموذجا، كلية الحقوق والعلوم السياسية،
جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، المجلد رقم 4، العدد 2، سنة
2019.
6. بلعباس حياة، مركز الغير المتضرر من عقد تأمين مسؤولية الناقل
البحري في التشريع الجزائري، مجلة القانون العقاري والبيئة، كلية الحقوق
والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم الجزائر، المجلد
رقم 10 العدد 02، سنة 2020-2021.

7. بن حمو فتح الدين، النوادي البحرية كشكل من أشكال التأمين البحري،
المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، سنة 2016.
8. بن معروف فوضيل، التأمين البحري في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون
البحري والنقل، العدد السابع، سنة 2018.
9. حوباد حياة، التقادم في دعاوى عقد النقل البحري، مجلة قانون النقل
والنشاطات المينائية، المجلد رقم 02، العدد رقم 01، وهران، سنة
2015.
10. صحراوي نور الدين، التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري، المجلة
الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، سنة 2018.
11. عائشة بو عزام، المنازعات الناشئة عن تدويل عقد التأمين، مجلة
المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، المجلد رقم 05، العدد رقم 01،
سنة 2021.
12. عزيزة دعماش، آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري،
مجلة الحقوق والحريات، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز
الجامعي بتيبازة، المجلد رقم 09، العدد 02 رقم، تيبازة، سنة 2021.
13. فاطمة الزهرة كودري، مستجدات التنظيم القضائي الجزائري (دراسة في
ضوء النصوص التشريعية الصادرة في 2022)، دائرة البحوث والدراسات
القانونية والسياسية، المجلد رقم 07، العدد رقم 02. سنة 2023.
14. قزدعلي أسماء، التحكيم في إطار المنازعات البحرية، مجلة الأستاذ
الباحث للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، المجلد xx، العدد xx، سنة 2015،
الجزائر

15. كحيل حياة - بوعويينة سليمة، مدى إستجابة عقد التأمين البحري
لمتطلبات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري، مجلة العلوم القانونية
والإجتماعية، المركز الجامعي مرسلبي عبد الله، تيبازة، المجلد الخامس -
العدد الثاني، سنة 2020.

16. مازة حنان - بوقرور سعيد، النظام القانوني للمحكمة التجارية
المتخصصة، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد رقم 09، العدد
رقم 01.

17. مروان عبد الهادي بشير الدوسري، التحكيم التجاري في النقل البحري
وأثر تطبيق اتفاقية هامبورج لسنة 1978، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة
الأثيار، المجلد رقم 07، العدد رقم 13، سنة 2015.

18. موح صغير أودني، نورة جبارة، الطبيعة القانونية لعقد إعادة التأمين،
مجلة معارف، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بومرداس، المجلد
رقم 17، العدد 1، الجزائر، سنة 2021-2022.

19. سيدي معمر دليلة، اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط
البحري، المجلة الجزائرية في القانون البحري والنقل، العدد السابع، سنة
2018.

❖ الرسائل والأطروحات العلمية:

✓ رسائل الدكتوراه:

1. ادريسي أمينة، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون خاص فرع قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، سنة 2015.2014

2. بودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة) رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2015.2014.

3. تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2012.

4. مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2018.2017.

✓ رسائل الماجستير:

1. سامر محمد أحمد، مستقبل التأمين البحري في سورية وأثره في تنشيط التجارة البحرية، مذكرة لنيل الماجستير في العلاقات الدولية، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سنة 2009.

2. وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، سنة 2012-2011.

3. يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزو وزو، سنة 2017.

✓ رسائل الماجستير:

1. رابح بوجادي، تأمين واردات الجزائر المنقولة بحرا دراسة ميدانية - الشركة الجزائرية للتأمينات - مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإقتصادية، كلية العلوم الإقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة أم البواقي، سنة 2013/2012.

2. زوليخة زراري، النظام القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي ولاية أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2019/2018.

3. سعدي ليندة، انتهاء عقد التأمين والجهات المختصة بفض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، وزارة العدل المدرسة العليا للقضاء، الدفعة السادسة عشر، سنة 2005-2008.

4. عدة بن عطية غوثي، انتهاء عقد التأمين البحري والجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، سنة 2017-2016.

5. قرود ماري باتول، عقد التأمين البحري وفق التشريعات العربية والإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، سنة 2021.
6. لشهب بدر الدين، التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، سنة 2018-2019.
7. وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، سنة 2013/2014.



الفهرس



الفهرس

| الصفحة | العنوان |
|--------|--|
| 1 | المقدمة |
| 11 | الفصل الأول: الإطار النظري لعقد التأمين البحري |
| 11 | المبحث الأول: خصوصيات عقد التأمين البحري |
| 11 | المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري |
| 11 | الفرع الأول: تعريف التأمين بوجه عام وعقد التأمين البحري بوجه خاص |
| 12 | أولاً: المدلول اللغوي والاصطلاحي |
| 13 | ثانياً: المدلول الفقهي لعقد التأمين البحري |
| 14 | ثالثاً: المدلول القانوني لعقد التأمين البحري في القانون الجزائري |
| 19 | الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري |
| 19 | أولاً: الخصائص العامة لعقد التأمين البحري |
| 22 | ثانياً: الخصائص الذاتية لعقد التأمين البحري |
| 25 | الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري |
| 26 | أولاً: القاعدة أنه تجاري بالنسبة للمؤمن |
| 26 | ثانياً: القاعدة بأنه تجاري بالنسبة للمؤمن له |
| 27 | ثالثاً: القاعدة بأن التأمين البحري عمل اداري |
| 27 | المطلب الثاني: تكوين عقد التأمين البحري |
| 28 | الفرع الأول: أركان عقد التأمين البحري |
| 28 | أولاً: التراضي |
| 30 | ثانياً: المحل |
| 30 | ثالثاً: السبب |
| 31 | الفرع الثاني: أطراف عقد التأمين البحري |
| 32 | أولاً: المؤمن |
| 35 | ثانياً: المؤمن له |
| 37 | ثالثاً: وسطاء التأمين |

| | |
|----|--|
| 37 | رابعا: المستفيد |
| 38 | الفرع الثالث: كيفية اثبات عقد التأمين البحري |
| 39 | أولا: الشكلية اللازمة في عقد التأمين البحري |
| 40 | ثانيا: وثائق أخرى ملحقه بالعقد |
| 42 | ثالثا: انتقال وثيقة التأمين |
| 43 | المبحث الثاني: الأموال موضوع عقد التأمين البحري |
| 44 | المطلب الأول: التأمين البحري على الأشياء |
| 44 | الفرع الأول: التأمين على السفينة وملحقاته |
| 46 | أولا: تأمين السفينة لرحلة واحدة أو لرحلات متعددة |
| 47 | ثانيا: التأمين لأجل محدد |
| 48 | ثالثا: التأمين على أجرة السفينة |
| 49 | الفرع الثاني: التأمين البحري على البضائع |
| 49 | أولا: التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة عادية لرحلة واحدة |
| 52 | ثانيا: التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة التأمين المفتوحة |
| 55 | الفرع الثالث: التأمين على المسؤولية |
| 57 | المطلب الثاني: آثار عقد التأمين البحري |
| 58 | الفرع الأول: التزامات المؤمن له |
| 58 | أولا: الالتزام بتقديم المعلومات الدقيقة والصحيحة عن الخطر محل الصمان |
| 60 | ثانيا: مراعاة الالتزامات المتفق عليها |
| 62 | ثالثا: الالتزام بدفع القسط |
| 66 | الفرع الثاني: التزامات المؤمن |
| 65 | أولا: دفع مبلغ التعويض |
| 67 | ثانيا: التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له |

| | |
|----|--|
| 68 | ثالثا: تخفيض التأمين |
| 69 | الفرع الثالث: التزامات المؤمن المعيد |
| 72 | الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لعقد التأمين البحري |
| 73 | المبحث الأول: انقضاء عقد التأمين البحري |
| 73 | المطلب الأول: الطرق العادية لانقضاء عقد التأمين البحري |
| 73 | الفرع الأول: انتهاء المدة القانونية لعقد التأمين البحري |
| 74 | الفرع الثاني: الآثار المترتبة عن انتهاء مدة عقد التأمين البحري |
| 75 | الفرع الثالث: انتهاء عقد التأمين البحري بوقوع الخطر المؤمن منه أو بعدم وقوعه |
| 77 | المطلب الثاني: الطرق الغير العادية لانقضاء عقد التأمين البحري |
| 77 | الفرع الأول: انقضاء عقد التأمين البحري بالفسخ |
| 77 | أولاً: المقصود بالفسخ |
| 78 | ثانياً: نطاق الفسخ في عقد التأمين البحري |
| 79 | ثالثاً: أنواع الفسخ في عقد التأمين البحري وآثاره |
| 82 | الفرع الثاني: انقضاء عقد التأمين البحري بالبطلان |
| 82 | أولاً: مفهوم البطلان |
| 82 | ثانياً: حالات البطلان في عقد التأمين البحري |
| 84 | ثالثاً: نوع البطلان في عقد التأمين البحري |
| 85 | الفرع الثالث: تقادم عقد التأمين البحري |
| 85 | أولاً: التقادم المقرر لعقد التأمين البحري وطبيعته |
| 86 | ثانياً: أجل سريان التقادم في عقد التأمين البحري |
| 88 | ثالثاً: عوارض التقادم وآثاره |
| 90 | المبحث الثاني: آليات حل المنازعات الناشئة عن عقد التأمين البحري |

| | |
|-----|---|
| 91 | المطلب الأول: الآليات القضائية لحل منازعات عقد التأمين البحري |
| 91 | الفرع الأول: الدعاوى القانونية المكرسة لحل منازعات عقد التأمين البحري |
| 91 | أولاً: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري والدعاوى الغير ناشئة عنه |
| 92 | ثانياً: دعوى الخسارة وممارسة حق الحلول |
| 94 | ثالثاً: دعوى الترك |
| 96 | الفرع الثاني: الاختصاص النوعي لحل منازعات عقد التأمين البحري |
| 96 | أولاً: مفهوم الاختصاص النوعي وطبيعته |
| 99 | ثانياً: قواعد الاختصاص النوعي للمحاكم الابتدائية في منازعات عقد التأمين البحري |
| 99 | ثالثاً: قواعد الاختصاص النوعي للمجالس القضائية في منازعات عقد التأمين البحري |
| 100 | الفرع الثالث: قواعد الاختصاص الإقليمي لمنازعات عقد التأمين البحر |
| 101 | أولاً: مفهوم الاختصاص الإقليمي ونوعه |
| 102 | ثانياً: قواعد الاختصاص الإقليمي للمحاكم الابتدائية في منازعات عقد التأمين البحري |
| 102 | ثالثاً: قواعد الاختصاص الإقليمي للمجالس القضائية في منازعات عقد التأمين البحري |
| 102 | المطلب الثاني: آليات غير قضائية لتسوية منازعات عقد التأمين الحري |
| 103 | الفرع الأول: الصلح كآلية لحل منازعات عقد التأمين البحري التجارية في المحاكم التجارية المتخصصة |
| 103 | أولاً: مفهوم الصلح في القانون الجزائري |
| 104 | ثانياً: الصلح كإجراء وجوبي في منازعات عقد التأمين البحري |
| 104 | ثالثاً: الآثار المترتبة على إجراء الصلح القضائي في منازعات عقد التأمين البحري |
| 105 | الفرع الثاني: الوساطة كآلية بديلة في حل منازعات عقد التأمين البحري |
| 106 | أولاً: مفهوم الوساطة القضائية في القانون الجزائري |

| | |
|-----|---|
| 107 | ثانيا: الوساطة القضائية في منازعات عقد التأمين البحري |
| 108 | ثالثا: آثار الوساطة القضائية على منازعات عقد التأمين البحري |
| 109 | الفرع الثالث: التحكيم كألية لحل نزاعات عقد التأمين البحري |
| 112 | أولا: مفهوم التحكيم في القانون الجزائري |
| 114 | ثانيا: التحكيم في منازعات عقد التأمين البحري |
| 116 | ثالثا: آثار التحكيم في منازعات عقد التأمين البحري |
| 120 | الخاتمة |
| 125 | الملاحق |
| 162 | قائمة المصادر والمراجع |



ملخص الدراسة



ملخص الدراسة:

عمل عقد التأمين البحري على تطوير الكثير من نظم القانون، والمساعدة على مقارنة أحكامه وقواعده بين كل الدول، وينقسم التأمين البحري إلى تأمين داخلي وتأمين دولي من خلال إبرام اتفاقيات دولية ثنائية أو جماعية لمواجهة المخاطر الكبرى في المجال البحري، فشركات التأمين البحري الوطنية قد تلجأ إلى شركات خاصة دولية لإعادة التأمين لديها فيما يخص المخاطر التي تتخطى حدود التراب الوطني الجزائري، وهو عبارة عن صورة اقتصادية إحصائية محضة، وله جانب فني وجانب قانوني، وكغيره من العقود يقوم على أركان موضوعية عامة تتمثل في رضا محل والسبب، و الشكلية فيه هي وسيلة إثبات وليست وسيلة إنعقاد تأخذ مظهر مذكرة التغطية المؤقتة ووثيقة التأمين وملحق التأمين، وكغيره من العقود الملزمة لجانبين يرتب آثار متقابلة لطرفيه توجب الجزاء في حالة مخالفتها، وينتضي بالطرق المقررة له قانونا ويرتبط تقرير الحق فيه بالدعاوى المتاحة والمرتبطة به كدعوى الحلول ودعوى الترك ودعوى الخسارة، ولهذه الدعاوى آجال تتعلق بالتقدم، وقد ضبط المشرع الجزائري في ظل التعديل الجديد للقانون 09.08 المتضمن ق إم إ بالقانون رقم 13.22 الاختصاص القضائي المنظم للجهات المختصة في الفصل في المنازعات المتعلقة به، وباعتبار أن المخاطر البحرية عابرة للحدود الجزائرية، فإن اللجوء فيه إلى التحكيم أصبح أمر واقع لا بد من مواكبته ومسايرة التطورات الخاصة في باقي دول العالم في هذا الخصوص.

abstract:

The marine insurance contract has worked to develop many systems of law, and to help converge its provisions and rules between all countries, and marine insurance is divided into internal insurance and international insurance through the conclusion of international bilateral or collective agreements to face major risks in the maritime field, national marine insurance companies may resort to international private companies to reinsure them regarding risks that exceed the boundaries of the Algerian national territory, which is a purely statistical economic picture, and it has a technical aspect and a legal aspect, and like other contracts it is based on general objective elements represented in the consent of the object and cause, and it is a purely statistical economic picture, and has a technical aspect and a legal aspect. It takes the form of a temporary coverage memorandum, an insurance policy and an insurance rider, and like other contracts binding on two parties, it establishes corresponding effects for both parties that require a penalty in the event of their violation, and expires in the ways prescribed by law, and the determination of the right in it is linked to the available and related claims such as subrogation, abandonment and loss claims, and these claims have time limits The Algerian legislator, in light of the new amendment to Law 08-09 containing the MID by Law No. 13-22, has set the jurisdiction regulating the competent authorities in adjudicating disputes related to it, and considering that maritime risks cross Algerian borders, resorting to arbitration has become a reality that must be kept up with and keep pace with developments in the rest of the world in this regard.