تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر

Insurance of maritime transport of goods in Algeria

حاوشين ابتسام [1]، منال الطيب يوسف[2]، كحيل حياة [3]

[1] جامعة البليدة 2، haouchine.ibtissem@gmail.com

[2] جامعة الحدود الشمالية السعودية youssef_manel23@yahoo.fr

[3] جامعة البليدة 2، saad.kohil@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2019/11/02 تاريخ القبول: 2019/11/17 تاريخ النشر: 2019/12/01

ملخص:

تهدف الدراسة إلى التعرف على الإجراءات المصاحبة لعملية التامين البحري على البضائع وفق ما نصت عليه الترسانة القانونية للمشرع الجزائري وهذا من خلال عرض الخطوط العريضة لعملية التامين البحري على البضائع والأطراف المشاركة فيها ، بالإضافة إلى الأخطار المغطاة من خلال هذه العملية التأمينية ، والالتزامات المترتبة على الأطراف المشاركة وهذا على حسب ما نص عليه المشرع الجزائري.

الكلمات المفتاحية : التامين البحري على البضائع ؛ أخطار التامين البحري ؛التزامات التامين البحري ، قانون التامين الجزائري

Abstract:

The study aims at identifying the procedures associated with the maritime insurance on goods according to the legal arsenal of the Algerian legislator by presenting the outline of the maritime insurance process to the goods and the parties involved in addition to the risks covered by this insurance process and the obligations of the participating parties .This is as stipulated by the Algerian legislator.

Keywords: maritime insurance on goods; maritime insurance risks; maritime insurance obligation ; Algerian insurance law.

المؤلف المرسل: حاوشين ابتسام ، **الإيميل**: haouchine.ibtissem@gmail.com

I. مقدمة:

يعد التامين بصورة عامة من أهم الدعامات التي تقوم عليا حضارتنا الراهنة، لأنه ساعد في ازدهار الحياة الاقتصادية واستقرار الأوضاع الاجتماعية ويعد في الوقت الراهن أهم مظاهر التعاون الدولي.

فمنذ نشأة الإنسان، وهو معرض لجملة من الأخطار المحتملة الوقوع في أي وقت وفي أي مكان في حياته وفي مختلف نشاطاته والتي قد تؤدي إلى التعرض لخسائر كبيرة، فحاول تفاديها عن طريق مدخراته الخاصة غير أن حجمها الكبير جعله في الكثير من الأحيان يقف عاجزا على تغطيتها ، ونتيجة لرغبته في الأمان والضمان توصل إلى فكرة تقوم أساسا على التعاون و هذا ما يعرف بالتأمين.

ويأتي تامين أخطار النقل البحري في مقدمة فروع التامين الذي حقق الضمان الكافي لقسم وسائل التجارة الدولية حيث ظهر التأمين البحري بمعناه الحديث في بداية القرن الحالي بصدور مجموعة من القوانين في عدة دول أوروبية، وقد انتشر بشكل واسع جدا، بحيث يصح القول أن البضائع التي تنقل عن طريق البحر لابد أن تكون مغطاة بتأمين إلى الحد الذي يقترب فيه التأمين من الإلزام في النشاط الاقتصادي.

ويعد التأمين البحري من أهم الدعامات التي تقوم عليها التجارة البحرية وبالتالي التجارة الخارجية، وتكمن أهميته في التأثير على التجارة البحرية من خلال الضمانات التي يقدمها ضد الأخطار الخاصة التي تواجه الرحلة البحرية، وكذلك تغطية حجم الأضرار المرتبطة بالحوادث البحرية التي تقع للسفن أو الحمولة أو الاثنين معا.

وفي ظل هذه الأهمية للتامين البحري والمنافسة الحالية ، و باعتبار الجزائر من بين الدول التي يعتمد أساسا على اقتصادها البحري خاصة فيما يتعلق بنقل البترول و النفط حيث أصبحت العمليات الاقتصادية للدولة عبر البحر تقدر نسبتها بـ 98 % حاليا هذا ما دفع بالضرورة إلى الاهتمام بتنظيم التأمين و وضع أسسه القانونية و بالأخص التأمين البحري ، فاهتم المشرع الجزائري بهذا النوع من التأمينات من خلال سن جملة من القوانين والتي يأتي في مقدمتها الأمر 95-07 لسنة 1995 المساهم الأول في وضع الشكل التنظيمي الحالي المكرس لانفتاح السوق وغاية تخصيص المؤسسات العمومية والتكفل الأفضل للمؤمن له ، وعليه يمكن طرح التساؤل الرئيسي التالي :

فيما تتجلى إجراءات التامين على النقل البحري للبضائع في الجزائر؟

انطلاقا من التساؤل المطروح وضعنا جملة من التساؤلات الفرعية والتي نصيغها على النحو التالي:

- فيما يكمن مفهوم التامين البحري وما هي الفروع التي تشملها العملية التأمينية ؟
- ما هي الأخطار التي تغطيها عملية التامين البحري على البضائع ؟
- ما هي الالتزامات القانونية المترتبة عن عملية التامين البحري للبضائع حسب التشريع الجزائري؟

وللإجابة على إشكالية الدراسة تم تقسيم العمل إلى ثلاث محاور أساسية على النحو التالي:

المحور الأول : الإطار المفاهيمي للتامين البحري

المحور الثاني : عقد التامين البحري والأخطار التي يغطيها

المحور الثالث : الالتزامات القانونية لأطرف عقد التأمين البحري على البضائع

II. الإطار ألمفاهيمي للتامين البحري

II – 1 مفهوم التأمين البحري

تطور التأمين البحري كثيرا من بداية ظهوره إلى الآن و تطور معه مفهومه وذلك بتطور التشريعات في مختلف دول العالم، ويمكن توضيح مفهومه من خلال ما يلي:

يعرف التأمين البحري بأنه عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن وفقا للطريقة والحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية . (عزمي سلام وشقيري،2007 ، ص230)

كما عرفه الفقيه الفرنسي بلاينر بأنه عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن بأنه سوف يقوم بتعويض طرف أخر يسمى المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه وتعرضه لخسارة احتمالية مقابل دفع المؤمن له قسط معين. (العطير، 2006، ص125)

أما المشرع الجزائري فحصر مفهومه في: "...فأي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري" . (جديدي،2007 ، ص157)

مع الملاحظة أن من بين القواعد الدولية التي تطرقت للخسائر البحرية و التأمين البحري قواعد يورك وأنفرس و هي ليست اتفاقية دولية حتى ولو أنها ذات تطبيق دولي، وإنما هي عادة اتفاقية دولية غير ملزمة ، يتم العمل بها عند خلو النصوص الوطنية من تنظيمها أو رغبة المتعاقدين في العمل بها تجنبا لمشكل تنازع القوانين.

لقد اختلفت النصوص القانونية الخاصة بالتأمين البحري، وذلك لاختلاف وتطور التشريعات القانونية حسب كل بلد، إلا أن هذا لا يمنع من اتفاقها على نفس المضمون، فالعملية البحرية هي المعيار الذي يتطابق وفق مقتضيات وخصوصية الملاحة البحرية ويتطابق وطبيعة عقد التأمين البحري.

II – 2 خصائص عقد التامين البحري

لإبراز خصائص عقد التامين البحري اختير تعريفا له من أساتذة ورجال القانون حيث عرفه أحدهم بأنه:"العقد الذي يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى المؤمن مقابل قسط معين يلتزم به الطرف الآخر وهو المستأمن بتعويض هذا الأخير عما يلحقه من أضرار تصيب الأشياء المؤمن عليها من جراء وقوع أحد المخاطر البحرية التي يضمنها الطرف الأول " ويمكن تلخيص خصائص عقد التامين البحري في النقاط التالية : (محمد قايد، 2005 ، ص 379)

II – 2 –1 الرضائية والإذعان

ويتجلى ذلك بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه على انعقاده ، فهو ليس عقد شكلي لان القانون لا يستلزم إفراغه في شكل معين و إنما استلزم الكتابة لإثبات العقد ، أما الإذعان فقد جاء في التشريع الجزائري المنظم للتامين البحري في ظل الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات حيث أن المؤمن لا يملك مناقشة شروط العقد من المؤمن ، فهذا الأخير يعرض عليه الوثيقة بشروطها ليقبلها كلها أو يرفضها جميعها .

II – 2 –2 الاحتمالية وحسن النية

إن عقد التامين هو عقد احتمالي ينصب على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده ومثل هذا الخطر، قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري، وقد لا يقع إطلاقا ، و عليه فإن مزايا أو تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند إبرام هذا العقد بين طرفيه المؤمن والمؤمن له ، إذ قد يحصل المؤمن على مبلغ التعويض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد ودفع قسط واحد ووقوع الخطر المؤمن ضده ، وقد يحصل أن يتم البدء بتنفيذ عقد التامين وينتهي العقد بأخذ المؤمن جميع الأقساط ، ولا يقع الخطر المؤمن منه ، وعليه لا مقدما من هو المستفيد من هذا العقد.

ويعد عقد التامين من عقود حس النية انطلاقا من التزام كل من المؤمن والمؤمن له، فيجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن المال المؤمن عليه وعن الخطر المؤمن منه ويترتب على كتمانه لهذه البيانات أو التصريح الكاذب بها على قابلية العقد للإبطال.

II – 2 – 3 عقد تعويض وملزم للجانبين

يعد عقد التامين عقد تعويض وتعتبر هذه الخاصية من أهم خصائص عقد التامين البحري، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان، يترتب على هذه الخاصية ما يلي:

- لابد من وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا انتفى حقه بالتعويض؛
- الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التامين هي جبر الضرر الذي لحق المؤمن له أكثر من مرة؛
- إذا عقد التامين على مبلغ من المال يفوق الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له يمكن إبطال العقد؛

يعد عقد التامين عقد ملزم للجانبين باعتبار أن للمتعاقدين التزامات متقابلة ناشئة عن العقد ، أي لهما طابع إلزامي تبادلي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد ، أما إذا لم يتحقق الخطر فان ذلك لا يضفي على عقد التامين صفته الإلزامية .

II – 3 فروع التأمين البحري

II – 3 -1 التأمين على السفن

التأمين على هيكل السفينة هو قسم من أقسام التأمين البحري إلى جانب التأمين على البضائع والتأمين على المسؤولية، ومصطلح هيكل السفينة يستعمل عادة في العقود الخاصة بالسفينة ككل أي بكل مشتملاتها، ويمكن أن تستثنى هذه الأخيرة في العقد كما يمكن أن تدرج فيه وتبقى تسمية عقد الوثيقة بوثيقة التأمين على هيكل السفينة.

والسفن عدة أنواع، تختلف إما على أساس الملاحة التي تقوم بها أو الغرض المصنوعة من أجله أو بناءا على حجمها وقوتها، فتوجد السفن العلمية وسفن الإنقاذ وسفن النزهة واليخوت، والسفن التجارية هي التي تعمل في الخطوط الملاحية المنتظمة وتكون إما لنقل الركاب أو لنقل البضائع، وتنقسم السفن التجارية إلى: سفن تعمل في أعالي البحار، وسفن عابرة للمحيطات، وسفن ساحلية، وسفن تعمل في رحلات بحرية قصيرة. (مهري، 2002، ص 9)

ونجد في التأمين على السفن صورتين للحالات التي لا يكون التأمين بحريا بحسب الأصل وهما:

ـ يجوز لبناء السفن أن يعقد تأمينا لضمان ما تتعرض له السفن أثناء بنائها وتعويمها لتجربتها قبل تسليمها لمالكها. أو أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها.

ـ يجوز التأمين على السفن أثناء وجودها في الميناء . (مهري، 2002، ص62)

وقد نظم المشرع الجزائري كل ما يتعلق بسلامة السفن وصيانتها في القانون البحري الجزائري، فأوجب قيدها في دفتر تسجيل السفن والذي يحوي كل ما يتعلق بها و بمالكها، وللسفينة بيانات ضرورية تميزها عن غيرها من السفن منها للتداخل الذي قد يقود إلى الإبهام، وقد حددت ذلك المادة 14 من القانون الجزائري " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من: الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل و الجنسية".

II – 3 – 2 التأمين على البضائع

يعتبر التأمين على البضائع و نقلها من أهم فروع التأمين البحري ، إذ يضمن المؤمن التعويض عن الأضرار التي تصيب المؤمن له، و البضائع هي الأموال والقيم المادية التي ظهر التأمين البحري بالتأمين عليها قديما، وقد عرفتها قواعد هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحرا في مادتها الأولى الفقرة الخامسة: عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات و المغلقات عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن (بن عيسى، 2003، ص 26) ، ونظم المشرع الجزائري التأمين على البضائع في المواد من 136 إلى 144 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

نجد أن شركات التأمين في التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية، بل يتعداها إلى مخاطر الطريق البري أو النهري أو الجوي، سواء أكان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ. ويأخذ التأمين على البضاعة إحدى الصورتين التاليتين:

- **بالنسبة للصورة الأولى :**

تضمن تغطية الأضرار التي تلحق البضائع أيا كان سببها، وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليه مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة، والربح المنتظر في حالة بيعها، وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

- **أما الصورة الثانية :**

فقد أوضحها المشرع الجزائري بالمادة 140 وما يليها من قانون التأمين الجزائري، ويستفاد منها أن شركات التأمين تضمن التعويض علي جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة التي ستصدر أو ستشحن لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة واحدة .

أي أن التأمين البحري على البضائع يتم إما بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة اشتراك.

وأخيرا يجب على مكتتب التأمين البحري أن يراعى في اعتباره عند دراسة قبول عمليات تأمين البضائع المنقولة النقاط المهمة التالية:

- نوع الشحنات وطبيعتها؛
- وسائل النقل؛
- الطرق الملاحية.

كما يجب على مكتتب التأمين أن يكون على اطلاع مستمر بكل ما يتعلق بعلوم النقل البحري وتطوراته في العالم.(عصام الدين عمر، 1992، ص 80.)

II – 3 – 3 التأمين من المسؤولية

من الشائع القول بأن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساسا إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها. وهذه النظرة مردها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولتها، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه. (طه وبندق، 2012 ، ص67)

وقد قامت اعتراضات كثيرة في الماضي على هذا النوع من التأمين إّذ من شأنه التشجيع على الإهمال والتقصير، مادام التأمين يغطي كل ذلك، كما يشجع المضرور على دفع دعوى المسؤولية متى وجد أمامه المؤمن

الموسر، إلى جانب المسؤول المشكوك في يساره، ويميل القضاء غالبا إلى الحكم بالتعويض للمضرور والسخاء عليه في ذلك، ما دامت شركات التأمين هي التي ستدفع هذا التعويض من خزانتها ". (بن عيسى، 2003، ص 51)

فمن المعلوم أنه منذ منتصف القرن التاسع عشر تركت الشركات الإنجليزية، وكذا جماعة اللويدز، لنوادي الحماية والتعويض P&I Clubs ، والمؤلفة من ملاك السفن في شكل جمعيات للتأمين التبادلي، ضمان مخاطر المسؤولية المدنية، ولم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين على السفن و البضائع.

وبعبارة أخرى تمت في إنجلترا منذ أكثر من قرن قسمة لنشاط التأمين البحري، بحيث اختصت شركات التأمين و اللويدز بضمان الخسائر والأضرار المادية التي تلحق السفن والبضائع، واختصت نوادي الحماية والتعويض بضمان المسؤوليات المدنية سواء أكانت تقصيرية أم تعاقدية. (طه وبندق، 2012، ص67).

انتشر هذا النوع من التأمين انتشارا كبيرا مع تقدم الصناعة وازدهارها، فهو عقد يؤمن بموجبه المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به جراء رجوع الغير عليه من المسؤولية، والتأمين من المسؤولية لا يغطي الأضرار التي تلحق المؤمن له جراء تحقق مسؤوليته نحو الغير فحسب، بل يغطي الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير له بالمسؤولية، وبالتالي يهدف تأمين المسؤولية في التأمين البحري إلى حماية أصحاب السفن من عواقب الإهمال في الملاحة الذي قد يمارسه الأشخاص الذين يمثلونهم.

III عقد التامين البحري والأخطار التي يغطيها

III –1 مفهوم عقد التأمين البحري حسب التشريع الجزائري

أخذت الجزائر عقب استقلالها بنظام التأمين الفرنسي، وإن كان المشرع الجزائري قد اتخذ بعض التدابير كسن قواعد قانونية جزائرية تتعلق أساسا بعرض التزامات وضمانات على الشركات العاملة بالجزائر وإخضاعها لطلب من الوزارة المالية وفقا لما جاء به القانون رقم 201/63 المؤرخ في 08 جوان 1963، واعتمدت بعد ذلك تأميم شركاتها و احتكار العملية التأمينية، وهذا ما نص عليه الأمر رقم 66 / 127 المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين، وظل الفراغ التشريعي في مجال تنظيم العملية التأمينية بالجزائر إلى غاية صدور قانون التأمين سنة 1980 ، حيث حدد مفهومه وبينت أحكامه.(حياة بن عيسى، 2003 ، ص 22.)

عرف التأمين في المادة 02 وفقا لما جاءت به المادة 619 من القانون المدني الجزائري وخصص هذا الأمر الباب الثاني منه لأحكام التأمين البحري إذ نصت المادة 92 منه على أنه: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد للتأمين البحري يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري".

فوسع المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى مجال ونطاق التأمين البحري بذكره العملية التأمينية، واحتوت وثائق التأمين البحري سواء المتعلقة بالبضائع أو السفن أحكامه العامة والمتمثلة أساسا في تحديد الشيء المؤمن عليه والأخطار المؤمن ضدها والتزامات الأطراف وعناصر العقد.

إن المشرع الجزائري لم يخرج كثيرا؛ عما جاء به المشرع الفرنسي والذي يعتبر المصدر المباشر له، فمفهوم التأمين البحري في القانون الجزائري مطابق لما جاء به كل من المشرع الانجليزي والفرنسي، ويبقى فقط تصحيح بعض النقائص التي تشوبه.

و في المقابل لا يوجد نص قانوني يلزم التاجر بأن يقوم بتأمين بضاعته أثناء النقل و إن كان البنك يتطلب ذلك لتمويل الصفقة التجارية .

III –2 الأخطار التي يغطيها عقد التأمين البحري و الأخطار المستبعدة منه:

الخطر هو الركن الأساسي في عقد التأمين بحيث لا خطر يعني لا وجود للتأمين، وانطلاقا من مبدأ الحرية التعاقدية فعلى طرفي عقد التأمين الاتفاق على الأخطار التي يشملها التأمين واستبعاد بعض الأخطار من نطاقه وان يكون الاتفاق هنا لا يخالف نص القانون.

III –2 –1 الخطر البحري القابل للتامين

الخطر البحري هو أهم عنصر في عقد التأمين البحري، فضمان المؤمن الضرر الذي يلحق بالمؤمن له هو محل العقد، وبانتقائه يترتب بطلان هذا الأخير.

أما المشرع الجزائري حذا حذو المشرع الفرنسي في فكرة أخطار البحر، ونص في المادة 101 من الأمر 95 _07 في الفقرة الأولى منها " :يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد". (مهري ،2002، ص52).

كما أن ما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمينات هو سبب الضرر وليس طبيعة الضرر، وهو الخطر البحري ولا يكون كذلك إلا إذا تعلق بمنشأة بحرية قائمة بالملاحة البحرية، فتستبعد المنشآت النهرية ولو قامت برحلة بحرية بصفة تبعية، فطبيعة المال المعرض للخطر هي التي أعطت التأمين وصفه البحري، والخطر البحري هو الذي أدى إلى نشوء قواعد خاصة بالتأمين البحري، ومن جهة أخرى إذا كان الخطر بريا، فلا مسؤولية للمؤمن البحري عن الحادث.

III –2 –2 الأخطار المستبعدة من العملية التأمينية

أ– الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة

ثمة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة وتتمثل فيما يلي حسب ما نصت عليه المادة 102 قانون التامين الجزائري.

- أخطاء المؤمن له المعتمدة أو الجسيمة،
- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن :
  - مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن،

- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية،

- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن أثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات .

ونصت المادة 126 من الأمر 07/95 من الأمر نفسه " لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطا عمدي يرتكبه ربان السفينة " (الجريدة الرسمية، العدد 13، 1995)

ب- الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف

أما بالنسبة للأخطار التي استبعدها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التامين فنصت عليها المادة 103 من الأمر 07/95 ونوردها على النحو التالي:

- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه ؛
- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب؛
- القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها؛
- احتراق الحصار؛
- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها الأموال أخرى أو لأشخاص آخرين؛
- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على حجز أو الكفالات المدفوعة لتلخيص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون؛
- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

IV. الالتزامات القانونية لأطرف عقد التأمين البحري على البضائع

1-IV التزامات المؤمن له :

تنص المادة 108من الأمر رقم 07/95 المعدل و المتمم بالقانون رقم 04/06 : " يترتب على المؤمن له أن يقدم تصريحا صحيحا بجميع الظروف التي عرفها و تسمح للمؤمن بتقدير الخطر ، أن يدفع القسط حسب الكيفية المحددة في العقد ، أن يصرح بالعقد آو العقود التي تؤمن على المال نفسه من الخطر ذاته لدى مؤمن واحد آو عدة مؤمنين ، و بالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاعه على ذلك ، أن يراعي الالتزامات المتفق عليها من المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول ، و أن يبذل الجهود لاتقاء الأضرار آو الحد من اتساعها ، أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة ، أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه و خلال سبعة 07 أيام على الأكثر بأي حادث من طبيعة أن يستلزم ضمانة ، و أن يسهل عليه

كل تحقيق يتعلق بذلك و أن يقدم بيانا خاصا بالحادث و تعيين مبلغ الأضرار و الخسائر " (جريدة رسمية ، العدد 15، 2006)

يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين و المصروفات في المكان و الزمان المتفق عليهما ، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه ، و أن يعطي بيانا صحيحا عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها و التي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها و أن يطلعه أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في هذه المخاطر في حدود علمه بها ".

من خلال هذه النصوص يمكن القول أن التزامات المؤمن له تتلخص في:

- الالتزام بدفع قسط التأمين
- الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون
- الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

IV- 1-1 الالتزام بدفع قسط التأمين :

القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن نظير تحمله الخطر و التزامه الاحتمالي بالتعويض فالوفاء بالقسط هو سبب التزام المؤمن ، و يتكون القسط من عنصرين :

- القسط الصافي و هو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب حيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحققه،
- التكاليف أو علاوة القسط و هو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين و يسمح للمؤمن بتحقيق الربح و هو يضاف إلى القسط الصافي لتكوين القسط الإجمالي. (طه، 1992، ص 165) .

يتم تحديد القسط بمراعاة نسبة تحقق الخطر المؤمن منه و طبيعة الشيء المؤمن عليه و قيمته سفينة كانت أو بضاعة و عليه فان عملية حسابه و تقديره تتم وفق إجراءات فنية و رياضية ليتطابق مع حدة احتمال الخطر وحجم الخسائر التي تقع عند حدوثه ، و يتحدد القسط في عقد التأمين باتفاق بين الطرفين وفق الرحلة البحرية المبرمجة أو القيمة المؤمن عليها و إذا لم يتم تحديد القسط في عقد التأمين فانه يرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد و تتولى تحديده هيئات فنية و للقسط قيمة تعاقدية يستحيل تغييره طبقا لمبدأ عدم جواز تغيير نسبة القسط ، رغم تزايد نسبة تحقق الخطر البحري بعد إبرامه.(صحراوي، 2017، ص 241) لقد ارتفعت أسعار التأمين البحري على البضائع وأجسام السفن بنسب تتراوح بين 50 و500 في المائة خلال الربع الثاني من العام الجاري، بعد عمليات الاستهداف التي طالت أكثر من ناقلة خلال الفترة الماضية، واستمرار التهديدات الإيرانية باستهداف ناقلات النفط ومنع تصديره عبر الخليج العربي ومضيق هرمز.

IV- 1-2 الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون:

يخضع هذا الالتزام إلى الأحكام العامة التي يخضع لها التزام المؤمن له في عقد التأمين بصفة عامة فيجب على المؤمن له أن يقدم للمؤمن جميع البيانات الموضوعية و الشخصية الخاصة بشخصه أو بشخص من يؤمن لمصلحته

كالبيانات الخاصة بالسن ، كما يلتزم بتقديم كل البيانات المتعلقة بالخطر و هناك من يرى انه لا يشترط شكل معين في الأخطار فيمكن أن يتم كتابة أو شفاهة و يجب أن يتضمن الأخطار جميع البيانات التي تتعلق بحدوث الخطر و بالظروف التي زامنته و يكون المخطر مسؤولا عن البيانات غير الصحيحة التي يدلي بها.(بن خروف،2017 ، ص 379)

في حين هناك من يرى انه يجب أن يقدم المؤمن له تصريحا دقيقا للمؤمن بواسطة رسالة مضمونة الوصول يخطره فيها بكل الظروف المستجدة و التي من شأنها أن تؤدي إلى وقوع الخطر أو تفاقمه ، هذا و ينبغي على المؤمن له أن يعلم المؤمن وقت إبرام العقد على كل الظروف المتعلقة بالخطر حتى يتمكن المؤمن من التقدير الصحيح للأخطار التي سيأخذها على عاتقه كما يقع على كاهل المؤمن له الالتزام بالإعلام على كل الظروف التي تغير من الخطر بعد إبرام العقد و التي يكون لها تأثير على هذا الخطر بزيادة درجة احتمال وقوعه مما يؤدي لتفاقم الخطر ، كما يلتزم المؤمن له بتقديم الوثائق و المستندات الضرورية لإثبات تحقق الخطر وذلك خلال مدة زمنية ، (جديدي ، 2016 ، ص 76)، حددتها المادة 5/15 من قانون التأمين : " يلتزم المؤمن له بأن يعلم المؤمن بكل ضرر ينجر عنه ضمانه بمجرد اطلاعه عليه و في اجل لا يتعد 7 أيام إلا في الحالة العرضية أو القوة القاهرة و أن يزود المؤمن بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الضرر و بمداه ".

IV- 1-3 الالتزام بالحافظة على مصالح المؤمن :

يلتزم المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن من خلال الإسراع في إعلامه بالحادث ، أو المحافظة على حقوق المؤمن المترتبة اتجاه الغير ا واثبات الضرر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه، و بالنسبة لالتزام المؤمن له بالإسراع في إخطار المؤمن بالحادث خلال سبعة أيام على الأكثر من وقوعه فيكون ذلك حتى يقوم هذا الأخير باتخاذ ما يجب لحصر الضرر و تعويض المؤمن عنها ، و في حالة عدم الأخطار في هذه المهلة فان من شأن ذلك أن يؤدي إلى عدم معرفة المؤمن لطبيعة الخطر أو الضرر و هو ما يقيم للمؤمن الحق في مطالبة المؤمن له بالتعويض عن الأضرار التي تلحقه جراء هذا التأخير ، (يعقوبي، 2017 ، ص 76)، حيث يجوز للمؤمن أن يخفض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به و هو ما جاء بنص المادة 22 من الأمر رقم 95-07 بقولها : " إذا خالف المؤمن له الالتزام المنصوص عليه في الفقرتين 4 و5 من المادة 15 أعلاه ، و ترتبت على هذه المخالفة نتائج ساهمت في الأضرار أو في اتساع مداها جاز للمؤمن تخفيض التعويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به "

حيث نصت المادة 5/15 من الأمر 95-07 السالف الذكر على انه : " يلتزم المؤمن له بتبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد اطلاعه عليه و في أجل سبعة أيام ، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة "

كما يلتزم المؤمن له في سبيل المحافظة على مصالح المؤمن أن يخفف من أثار الحادث في حال وقوعه و ذلك لان المؤمن له عادة ما يكون في محل الحادث بشخصه أو بواسطة تابعيه و هو بذلك يكون وكيلا للمؤمن يعمل لمصلحته فهو يلتزم بإنقاذ الأشياء المؤمن عليها الغارقة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته مثلا أو يقوم بتفريغ البضائع من السفينة و تخزينها و هو بذلك يحتفظ بحقوقه في التعويض و الترك و له الحق في استرداد نفقاته التي

إنفاقها في سبيل التخفيف من آثار الحادث و لا يجوز الاتفاق على إعفاء المؤمن له من هذا الالتزام أو الاتفاق من حرمان الاسترداد لان ذلك يتعلق بالنظام العام (طه ،1992 ، ص 191)

كما يلتزم المؤمن له بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه و ذلك تفاديا لحدوث ما من شأنه إثارة الجدل حول طبيعة الأضرار وأسبابها و مقدارها أو حول مكان و زمان وقوع الحادث المضمون فقد قرر المشرع الجزائري وجوب الاتصال بخبير مختص لإثبات الضرر كما ألزم المؤمن له بإتمام عملية إثبات الخسارة بصورة حضورية مع ممثلي المؤمن خلال ثلاثين يوما ابتداء من تاريخ رسوا السفينة في الميناء تحت طائلة عدم قبول دعوى التعويض (صحراوي، 2017، ص 245)

كما يلتزم المؤمن له بالمحافظة على حق الرجوع على غير المسؤول فقد يتحقق الخطر المؤمن منه بفعل الغير فتنعقد مسؤوليته قبل المؤمن له و بمقتضاها يكون لهذا الأخير مطالبة المسؤول بتعويض ما أصابه من ضرر وفقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية و إذا ما تحقق الخطر يلتزم المؤمن بدفع التعويض و مقابل ذلك يجوز للمؤمن أن يرجع على الغير المسؤول لمطالبته بما أداه للمؤمن له المضرور بدعوى شخصية تتأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية أو بدعوى الحلول محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول إما بموجب حوالة الحق أو تطبيقا لقواعد الحلول القانوني أو ألاتفاقي (شرف الدين، 1991 ، ص 329).

IV– 2 التزامات المؤمن

IV– 2 –1 الالتزام بضمان المخاطر البحرية

يحدد الطرفان في وثيقة التأمين نطاق التزام المؤمن بضمان المخاطر البحرية إما أن تكون تغطية كل المخاطر البحرية و مهما كان سببها إلا ما استثنيا بنص صريح أو باتفاق الطرفين و لا يمكن للمؤمن التخلص من هذا الالتزام إلا في نطاق الأخطار المستبعدة و المستثناة ، و قد يكون تغطية المخاطر مع عدم ضمان الخسارة الخصوصية أي المخاطر الخاصة و على المؤمن له أن يثبت سبب نشوء الضرر لاستحقاق التعويض و للأطراف حرية اختيار بداية و نهاية الرحلة البحرية.(محمدين ، 2002 ، ص 89)

و تنص المادة 160 من القانون الجزائري المقابلة للمادة 136 من الأمر رقم 95-07 على انه : " تطبق قواعد التأمين البحري على كامل الرحلة ، إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء أكان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له " من خلال نص المادة نجد أن المشرع الجزائري قد مدد من نطاق الضمان ليشمل حتى الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية عندما تكون هذه الأخيرة تابعة للنقل البحري وبهذا يكون المشرع الجزائري قد أخذ بما استقر عليه القضاء الفرنسي في قانون 03 جويلية 1967 و هي فكرة وحدة عقد التأمين البحري و تطبيق أحكام هذا العقد على الأخطار البحرية و الأخطار الناتجة من النقل البري و الجوي و النهري متى كان ذلك تبعيا للنقل البحري. (بن غانم ، 2000 ، ص 254)

IV– 2 –2 الالتزام بأداء التعويض

يقع على عاتق المؤمن التزام أساسي و هو دفع التعويض للمؤمن له في حدود التأمين متى تحقق الخطر المضمون على أن لا يزيد التعويض حدود التلف الحاصل ، و شريطة إثبات أن الخطر المضمون هو السبب المباشر في تحقق الخسارة المراد تعويضها و أن يكون المستفيد صاحب المصلحة التأمينية و أن تتطابق قيمة التأمين مع قيمة الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد. (صحراوي، 2017، ص 246)

وقد وضع المشرع معايير لمحاربة غش المؤمن إذا تعمد أخطار المؤمن عن البضاعة التي تصل سالمة بمبلغ اقل من قيمتها توصلا إلى تخفيض قسط التأمين أو الإعلان عن القيمة الحقيقية للبضائع في حالة تحقق الخطر و هلاك البضاعة ، ويلتزم المؤمن بالتعويض في حدود مبلغ التامين المتفق عليه بالنسبة لكل شحنة على حدة و لا يؤثر ذلك بالانتقاص من قيمة التأمين بالنسبة للشحنات الأخرى وبذلك قد تتعدد تعويضات التأمين بتعدد الشحنات البحرية الخاضعة للتأمين و يثور إشكال في حال ما حصل تجمع للبضائع المؤمن عليها في مكان واحد كأن تتراكم في ميناء الشحن أو التفريغ و تعرضها للخطر البحري فهنا التعويض هل يكون التعويض عن شحنة واحدة أم عدة شحنات و لحل هذا الأشكال فإن وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية أقامت التفرقة بين أمرين :

– أن يحصل تجمع للبضائع قبل الشحن أو بعد الوصول و تتعرض للهلاك يكون التعويض في حدود التامين عن شحنة واحدة على أساس أن المؤمن له كان يستطيع أن يتخذ إجراءات أو تدابير لمنع حصول الضرر أو السيطرة عليه ،

– أن يحصل تجمع البضائع بعد عمليات الشحن و بدون علم المؤمن له يكون التعويض مجاوز لقيمة التعويض عن شحنة واحدة. (محمدين، 2002 ، ص 96)

و يحق للمؤمن قبل أن يدفع مبلغ التأمين للمؤمن له أن يخصم الأقساط المستحقة له و التي لم يسددها أعمالا للمقاصة أو الدفع بعدم التنفيذ.(شرف الدين، 1991 ، ص 227)

و للمؤمن له دعويين للحصول على التعويض و هي دعوى الخسارة أي أن يعود المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه في حدود مبلغ التأمين و هو ما جاء في نص المادة 114 من الأمر رقم 95-07 السالف الذكر حيث يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن قيمة البضاعة كما لو وصلت إلى الميناء المقصود سواء كان هلاكها كلي أو جزئي بشرط إلا يتجاوز مبلغ التامين المحدد في العقد ، أما في حالة تلف البضاعة فمقدار التعويض يحدد كما لو وصلت البضاعة سالمة إلى الميناء المقصود و مقارنة ذلك بقيمتها بعد التلف و الفرق بين هاتين القيمتين هو الذي يبين مقدار التعويض ، أما الدعوى الثانية فهي دعوى الترك ، فالترك لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الكبرى ، (يعقوبي، 2017، ص 76) و تتمثل حالات ترك البضائع المؤمن عليها طبقا لنص المادة 143 من الأمر رقم 95-07 فيما يلي :

- الفقدان الكلي للبضائع
- خسارة أو تلف يفوق ¾ قيمة البضائع

- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي
- عدم قابلية السفينة للملاحة و إذا تعدد الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقلا كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر
- انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر ، و إذا كان تأثير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل 6 أشهر.

V. الخلاصة:

يعتبر التأمين البحري للبضائع من أهم دعائم التجارة عامة و الخارجية خاصة ،كونه يساهم في دفع المخاطر البحرية التي تصاحب عملية النقل البحري للبضائع من غرق و حريق و تلف وسرقة ...، و يحد من الخسائر التي ترافق هذه المخاطر نظرا لما يقوم عليه من مبادئ و أسس تصب في غالبها في مصلحة الطرف الضعيف و هو المؤمن له في ختام هذه الدراسة توصلنا لجملة من النتائج:

- يعتبر التأمين البحري ضمانا من ضمانات تطور و ازدهار التجارة الخارجية ،
- يعمل التأمين على تشجيع النقل البحري للبضائع الذي تعتمد عليه التجارة الخارجية بالدرجة الأولى،
- يعتبر التأمين البحري مصدرا من مصادر الدخل باعتبار يعمل على جمع رؤوس الأموال و ادخارها واستثمارها،
- يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبين حيث يرتب التزامات على طرفيه من شأن هذه الالتزامات أن تعيد التوازن بينهم ،
- غير أن هناك العديد من الأحكام تتناقض مع أحكام القواعد الدولية المتعلقة بالتأمين البحري مثل قواعد يورك و انفرس لعام 1994
- إن عقود التامين البحري غير إلزامية فيما يخص البضائع، و بالتالي قد يحجم بعض الشاحنين عن تأمين بضائعهم و بذلك يفوت عنهم فرصة التعويض

VI. الاقتراحات:

توصلنا من خلال دراستنا إلى جملة من الاقتراحات نوجز البعض منها في النقاط التالية :

- إعادة النظر في نصوص قانون التأمينات المتعلقة بالتأمين البحري وفق ما يماشى و نصوص القواعد والمعاهدات الدولية قطعا للطريق أمام النزاعات الدولية ؛
- توسيع نطاق الضمان البحري ليشمل تأمين المخاطر من الباب إلى الباب ؛
- ضرورة تشجيع التأمين الالكتروني للنقل البحري نظرا لما يمتاز به من مزايا ؛
- ضرورة مراجعة أحكام التأمين البحري من فترة إلى أخرى وتعديلها وفق المعطيات الموجودة على الساحة العالمية وحسب الوجهات والمخاطر؛
- عادة النظر في الطبيعة القانونية للتامين البحري للبضائع و إضفاء الطابع الإلزامي عليها .

VII. المراجع:

الكتب:

- عبد القادر العطير،(2006)، التأمين البحري في التشريع، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، (2007)، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى،الأردن، دار الحامد للنشر والتوزيع .
- معراج جديدي،(2007)، مدخل لدراسة قانون التامين الجزائري، طبعة السابعة، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.
- معراج جديدي، (2016)، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الرابعة ،الجزائر، ديوان المطبوعات الجزائري .
- عصام الدين عمر، (1992)، تأمين النقل البحري البري والجوي، القاهرة، الاتحاد المصري للتأمين.
- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، (2012)، التأمين البحري، الطبعة الأولى ، مصر ، المكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية.
- مصطفى كمال طه، (1992)، التأمين البحري الضمان البحري، مصر، الدار الجامعية .
- صحراوي نور الدين،(2017)، التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري ،الجزائر ،العدد الثامن، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل .
- عبد الرزاق بن خروف، (2017)، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ،الجزائر، دار الخلدونية .
- محمد بهجت عبد الله وأمين قايد، (2005)، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. الطبعة الأولى، القاهرة ، مصر،الجزءان الثاني والثالث.
- محمد أمين مهري، 2002 ، التأمين البحري على السفينة، رسالة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر.
- حياة بن عيسى، 2003، التأمين على هيكل السفن، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان.
- يعقوبي صبرينة، (2017)، عقد التأمين البحري، مذكرة ماجستير في القانون ، تخصص قانون العقود ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، ، الجزائر.
- الجريدة الرسمية الجزائرية ، الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق لـ 25 جانفي 1995م المتعلق بالتأمينات ، العدد 13، الجزائر ، 1995.
- الجريدة الرسمية الجزائرية، قانون رقم 06-04 المؤرخ في 12 صفر 1427 هـ الموافق لـ 12 مارس 2006 م المتعلق بالتأمينات ، العدد 15 ، ، الجزائر، 2006 .