

طرق إنقضاء عقد التأمين البحري لنقل البضائع في البيع الدولية

**Methods of expiry of the marine insurance contract
for the transport of goods in international sales**

بن غالم بومدين *

جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان

benghaleboumediene@gmail.com



- تاريخ النشر: 2023/06/05

- تاريخ القبول: 2023/05/31

- تاريخ الإرسال: 2023/04/11

ملخص:

نظرا لجسامة الأضرار التي قد تتعرض لها عملية تنفيذ البيع الدولية سواء بالنسبة لوسيلة النقل المتمثلة في السفينة خلال رحلتها البحرية أو بالنسبة للبضاعة المنقولة على متنها، فإن عقد التأمين البحري يعتبر من ضمن أحد أهم عقود المجموعة العقدية الإقتصادية التي تشارك في عملية تنفيذ عملية البيع الدولي للبضائع وضمان تسليم البضاعة في ميناء التفريغ المتفق عليه بين البائع والمشتري، الأمر الذي يفسر الإهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، لذلك جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على أحد أهم خصائص هذا العقد وهي طريقة إنقضائه بهدف تعريف المتعاملين الإقتصاديين بها وتوضيحها للمشتغلين في هذا المجال.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل الدولي، عقد البيع الدولي، عقد التأمين البحري، التجارة الدولية.

ABSTRACT:

In view of the enormity of the damages that may be exposed to the process of carrying out international sales, whether for the means of transport represented by the ship during its sea voyage or for the goods transported on board, the marine insurance contract is one of the most important contracts of the economic contract group that participates in the process of implementing the international sale of goods And the guarantee of delivery of the goods at the port of discharge agreed upon between the seller and the buyer, which explains the immense legislative importance for organization of its rules. Therefore, this study came to shed light on one of the most important features of this contract, which is the method of its

* - المؤلف المرسل:

termination with the aim of introducing the economic dealers to it and clarifying it to those working in this field.

keywords: International transport contract, international sales contract, marine insurance contract, international trade.

مقدمة:

لقد شكل التأمين البحري على البضائع في البيوع الدولية الحل الأمثل لضمان إستمرارية الإستثمار في قطاع النقل والتجارية الدولية، وذلك في ظل ما يكتنف الرحلات البحرية من مخاطر جسيمة يترتب عنها في كثير من الأحيان هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متن السفينة، الأمر الذي يجعل من عقد التأمين البحري أمرا حتميا وأسلوبا ناجعا في مواجهة مثل هكذا أخطار، حيث يعتبر هذا العقد من أقسام العقود الزمنية في القانون المدني التي يكون الزمن فيها معيارا لتنفيذ إلتزامات كل طرف متعاقد وعنصرا جوهريا فيه، ما دفعنا لمحاولة بحث إشكالية إنقضاء هذا العقد والطرق التي يتخذها في ذلك ؟.

إن محاولة الإجابة عن هذا السؤال تدفعنا لمعالجتها من خلال محورين أساسيين وفق إطار منهجي يستند أساسا على المنهج الوصفي والتحليلي المناسب لهذا النوع من الدراسات القانونية، مع الإستعانة بالمنهج المقارن كلما دعت الضرورة لتبيان مواطن التكامل والإختلاف بين النصوص، وعليه قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين على التوالي نتناول فيهما الطرق العادية لإنقضاء عقد التأمين البحري على البضائع في البيوع الدولية لإنتهاء المدة الزمنية المحددة له (المبحث الأول)، ثم التطرق إلى مجموعة الحالات التي قد تعترض هذا العقد فتؤدي إلى إنتهائه قبل الميعاد المحدد له بين المتعاقدين يعبر عنها قانونيا بالطرق غير العادية للإنقضاء (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الطرق العادية لإنقضاء العقد

يبرم عقد التأمين البحري لنقل البضائع في البيوع الدولية من أجل تغطية وضمن الأضرار التي تكون نتيجة خطر متوقع الحدوث خلال زمن معين، مما يجعل منه عقد مستمر يمتد تنفيذه في الزمان، وتخضع مدته لإختيار أطرافه بكل حرية سواء من حيث تحديد تاريخ بدايته أو إنتهائه، ومن ثمة فإنقضاء هذه المدة سوف يترتب عليها إنقضاء العقد. كما يرتبط إستمرار هذا العقد في حد ذاته وإنقضائه بمدى تحقق الخطر المؤمن منه من عدمه لتشكيله محل عقد التأمين بكامله وعليه فإن بقاء وإستمرار العقد يتوقف على مدى تحقق الخطر ووقوعه، وهو الأمر الذي نفصل فيه فيمايلي:

المطلب الأول: إنتهاء المدة القانونية للعقد

لقد جعل التشريع الجزائري على غرار باقي التشريعات المقارنة في العالم عقد التأمين البحري عقدا محدد المدة، من خلال فرضه على الأطراف إلزامية تحديد هذه الأخيرة بشكل صريح وجعلها بيانا جوهريا¹ ضمن البيانات التي

¹ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 255.

تتضمنها وثيقة التأمين من خلال تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن لأجله¹، فقام بالتمييز بين تاريخ الإكتتاب وتاريخ سريان العقد في وثيقة التأمين وذلك من خلال نص المادة 98 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-04 المتضمن قانون التأمين الجزائري²، حيث تظهر أهمية تحديد مدة العقد في معرفة مدى وقوع الخطر المؤمن لأجله في ظل هذه المدة أو أنه وقع خارج الأجل المحددة. غير أن السؤال الذي يتبادر إلى الذهن في هذه الحالة هو ما العمل لو تم مخالفة هذه النصوص الأمرة وتم عدم تحديد الإطار الزمني أي تحديد مدة سريان العقد، فهل سوف يكون مصير العقد البطلان؟

لقد جرى العمل لدى شركات التأمين العاملة في هذا القطاع على تحديد المدة بسنة واحدة³، وهو الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري في المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع الصادرة في 17 ديسمبر 1981 التي جاءت تحت عنوان "مدة سريان العقد"، حيث قضت هذه الأخيرة بأنه في حالة عدم وجود إتفاق مخالف يعتد بسنة واحدة وأن مدة العقد تتجدد من سنة إلى أخرى⁴، وعلى هذا الأساس فإن عقد التأمين سوف ينتهي حتما بإنهاء المدة المحددة صراحة في العقد أو بمرور سنة في حالة عدم الإتفاق على المدة بين أطرافه وذلك طبعاً في حالة عدم وجود تجديد ضمني⁵.

فالأصل إذن إنقضاء هذا العقد بإنهاء المحددة له التي يحددها أطرافه صراحة أو ضمناً، إلا أنه إستثناءً قد يستمر سريان عقد التأمين البحري على البضائع في البيوع الدولية أو على السفينة المستعملة في عملية النقل أثناء الرحلة البحرية في حالة إنتهاء مدته قبل إنتهاء الرحلة أي قبل إنتهاء الخطر المؤمن منه. حيث ذهب المشرع الفرنسي في هذا الإطار إلى النص في المادة 09 من الوثيقة الفرنسية للتأمين على السفن إلى التأكيد على إستمرار عقد التأمين إذا إنقضى الأجل المحدد وكانت السفينة في حالة إصلاح الأضرار المضمونة، وذلك لكون أن تمديد المدة ناتجة عن

¹ - المادة 07 من القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل للأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 2006 المتضمن قانون التأمينات، الجريدة الرسمية عدد 15 المؤرخة في 12 مارس 2006 التي تنص على أنه: "يجر عقد التأمين كتابياً، وبحروف واضحة وبنبغي أن يحتوي إجبارياً، زيادة على التوقيع الطرفين المكتبتين، على البيانات التالية: (أ) - إسم كل من الطرفين المتعاقدين وعنوانهما، (ب) - الشيء أو الشخص المؤمن عليه، (ج) - طبيعة المخاطر المضمونة، (د) - تاريخ الإكتتاب، (هـ) - تاريخ سريان العقد ومدته، (و) - مبلغ الضمان، (ز) - مبلغ قسط أو إشتراك التأمين".

² - المادة 98 من ذات القانون تنص على أنه: "يجب ان يحتوي عقد التأمين على ما يلي: - إسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الإقتضاء إلى أن مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين او لحساب من سيكون له الحق فيه، - الشيء أو المنفعة المؤمن عليها، - الأخطار المؤمن عليها والاخطار المستبعدة، - مكان الإخطار، - مدة الإخطار المؤمن عليها، - المبلغ المؤمن عليه، - مبلغ قسط التأمين، - الشرط الإذني أو لحامله إذا إتفق عليه، - توقيع الطرفين المتعاقدين".

³ - إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة طبقاً لقانون التأمين الجديد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 300.

⁴ - تنص المادة 26 من وثيقة التأمين على البضائع على ما يلي:

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

⁵ - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 272 .

خطر يضمنه المؤمن ما يدفع لإبقاء الضمان التأميني ساري المفعول لغاية إتمام الإصلاحات¹، وهذا ما إستقر عليه القضاء الفرنسي² وتبناه المشرع الجزائري في المادة 123 من القانون التأمينات رقم 06-04 التي قضت بأنه "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) يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود"، فأكدت هذه المادة على ضرورة بقاء سريان عقد التأمين البحري على البضائع أو السفينة ساري المفعول إتجاه المؤمن له رغم إنتهاء مدته القانونية المتفق عليها بين الأطراف لسبب واحد يتمثل في إحصائية تحقق الخطر المؤمن منه أثناء الرحلة البحرية التي لم تنتهي بعد، بل تعدت هذه المادة هذا الأمر إلى جعل الأخطار المستبعدة من نطاق التأمين البحري مؤمن عليها بصورة غير مباشرة وهي تلك التي تقع أثناء الشحن أو التفريغ في الموانئ وملحقاتها.

المطلب الثاني: إنتهاء العقد بقوع الخطر المؤمن منه أو بعدم وقوعه

لا يكفي أن يكون الشيء المؤمن عليه معرض للخطر فقط بل يجب أن لا يكون هذا الخطر المؤمن ضده قد تحقق فعلا قبل بداية سريان عقد التأمين البحري لأنه في هذه الحالة سوف يترتب عنه بطلانه لإنعدام محله هذا من جهة، ومن جهة أخرى أيضا لا يكفي وجود الخطر بل لا بد من إحصائية تعرض الشيء المؤمن عليه لهذا الخطر سواء كان ناتجا عن أخطار البحر « Perils Of Sea » كالعواصف، الغرق، الجنوح... إلخ أو الأخطار التي تحدث على البحر « Perils On the Sea » كالتصادم، الحريق... وغيرها³، لأن عدم التعرض مطلقا للخطر البحري سيؤدي حتما إلى زوال التأمين لإنتفاء محل العقد بالبطلان⁴.

وعليه فإذا تحقق وقوع هذا الخطر وقيام المؤمن له بإثباته وتبليغ المؤمن به لتعويضه عن الخسائر التي قد تكون لحقت به، فإن ذلك سيؤدي إلى إنقضاء عقد التأمين البحري على أساس تحقق الغاية من إبرامه وهذا هو الطريق العادي لإنتهاء هذا النوع من العقود. إلا أن هناك عموما حالات أخرى ينتهي فيها عقد التأمين البحري دون تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر المؤمن ضده كما هو عليه الوضع في الحالات التالية:

✓ **عدم القيام بالرحلة البحرية المزمع القيام بها:** وهي الحالة التي أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 99 من الأمر 95-07 حين صرح بأنه "لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال مدة شهرين (02) من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الخطر إلا إذا وقع الإتفاق على أجل جديد".

¹- Lureau Pierre, Encyclopédie DALLOZ commercial, assurances maritimes, 1972, p 18 et s.

²- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 278 وما بعدها.

³- مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، الدار الفكر العربي، الإسكندرية، 2005، ص 83 وما بعدها.

⁴- نفس المرجع السابق، ص 268.

✓ وقوع الخطر قبل إكتتاب العقد أو بعد إتمام الرحلة البحرية وصول البضائع المؤمن عليها سالمة إلى ميناء التفريغ: وهو ما يتضح من نص المادة 100 من الأمر 95-07 التي قضت بأن "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".

✓ تغيير الطريق المعتاد أو الإنحراف أثناء الرحلة البحرية: الأصل أن ينفذ عقد التأمين البحري كما تم الإتفاق عليه بين الطرفين دون تغيير ويكون ذلك بقيام السفينة برحلتها البحري المقررة عن طريق الخط الملاحي المحدد والمعتاد، ومن ثمة فإن إنحرافها عنه سيؤدي إلى زوال إلتزامات المؤمن ومسؤوليته في تغطية الأضرار التي قد تقع نتيجة هذا التغيير في الخط الملاحي أثناء الرحلة، غير أن هذا الأمر مشروط بأن يكون هذا الإنحراف إراديا أما إذا كان إضطراريا فرضته القوة القاهرة فإن المؤمن يبقى مسؤولا عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالشيء المؤمن لأجله¹.

المبحث الثاني: الطرق الغير العادية لإنقضاء العقد

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبين التي تولد إلتزامات متقابلة في ذمة طرفيه، وبالتالي فإن إخلال أي طرف بإلتزامه وعدم القيام بما أو بعدم تحقق محل العقد أو نتيجة غش صادر من طرف المؤمن له سوف يؤدي إلى فسخ أو بطلان العقد، كما أن الحقوق الناشئة عن هذا العقد سواء كانت متعلقة بالمطالبة بمبلغ التعويض أو دفع القسط أو التخلي تسقط بالتقادم وتؤدي إلى نهاية العقد متى تحققت شروطها القانونية وهذا ما سوف نفصل فيه فيما يلي:

المطلب الأول: فسخ أو بطلان عقد التأمين البحري

يترتب هذين الجزأين عند عدم قيام أحد أطراف العقد بإلتزاماته التعاقدية تجاه الطرف الآخر طبقا للقواعد العامة للإلتزامات، مما يؤدي إلا نهاية عقد التأمين البحري وذلك على النحو التالي:

ففي "حالة الفسخ" ينقضي عقد التأمين البحري كغيره من العقود الملزمة للجانبين بالفسخ طبقا للمادتين 119 و120 من القانون المدني² سواء كان ذلك بسبب أحد الطرفين المؤمن أو المؤمن له أو بإتفاق منهما وهو ما يترتب عليه إرجاع الطرفين إلى الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد، وهو بذلك يختلف عن الإلغاء الذي تقتصر آثاره على المستقبل فقط، حيث سوف تمحى آثار عقد التأمين في هذه الحالة بأثر رجعي بشرط أن يبلغ الطرف الذي

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 105 و ما بعدها.

² - الأمر 75-58 المؤرخ 26 ديسمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن القانون المدني الجزائري (ق.م.ج).

إتجهت إرادته إليه بتوجيه تبليغ إلى الطرف الآخر بموجب رسالة موصى عليها¹، وإمكانية توقيع الفسخ يجب أن تتوفر فيه ثلاثة شروط تتمثل في أن يخل أحد المتعاقدين بالتزاماته، وأن يكون المطالب بالفسخ قد نفذ التزاماته أو مستعداً لتنفيذها، ثم أن يكون هذا الأخير قادراً على إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل التعاقد².

وما يؤخذ على أن المشرع الجزائري في تنظيمه لهذا الموضوع هو نصه على حق فسخ العقد فقط بالنسبة للمؤمن أي شركات التأمين دون المؤمن له، وذلك بتعداده حالات عدم قيام المؤمن له بالتزاماته التعاقدية دون التطرق لحالات المؤمن والتي حصرها في الآتي:

أ- حالة إفلاس المؤمن له أو خضوعه لإجراءات التسوية القضائية: والهدف من ذلك هو تفادي دخول المؤمن مع بقية الدائنين في قسمة الغرماء عند التنفيذ على أموال المدين³، وكان هذا الأمر شائعاً في الفترة التي كانت تحتكر فيها الدولة قطاع التأمين.

ب- حالة إخلال المؤمن له بالتزاماته التعاقدية المحددة بموجب عقد التأمين البحري: لاسيما فيما يتعلق بدفع القسط، حيث أنه في حالة عدم دفع المؤمن له لمبلغ القسط خلال ثمانية (08) أيام بعد إنذاره بموجب رسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالإستيلاء فإنه يحق للمؤمن وقف الضمان⁴، كما يجوز له فسخ العقد خلال مدة 10 أيام من هذا الإيقاف وفقاً للمادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، غير أن هذا الفسخ لا يكون له أي أثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيداً من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ.

ج- حالة فسخ العقد من طرف المؤمن بسبب إنتقال ملكية السفينة أو إستئجارها بدون تجهيز: وذلك وفقاً لما قضت به المادة 135 من ذات الأمر، حيث يترتب هذا الحق بمرور شهر واحد (01) ابتداء من اليوم الذي يتلقى فيه التبليغ بنقل الملكية أو الإستئجار ويسري مفعول هذا الفسخ بعد 15 يوم من تاريخ التبليغ.

د- حالة الفسخ بسبب عدم قيام المؤمن له بالتزاماته بالنصريح بالبضائع المستوردة والمرسلة لحسابه أو لتنفيذ العقود التي تلزمه بالتأمين عليها: وهي الحالة التي أشارت إليها المواد 140 و 141 من قانون التأمينات، حين يتم ضمان البضائع المنقولة بوثيقة التأمين المفتوحة أو ما يعرف بالإسترداد عن طريق الوثيقة العائمة⁵، أين يقوم المستورد (المشتري) بموجبها بإقتناء بضائعه على دفعات فيكون من التزاماته الأساسية إبلاغ المؤمن عن كل عملية للإسترداد حتى يمكن هذا الأخير من تقدير قسط التأمين الواجب دفعه من المؤمن له.

¹ - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 2004، ص 77

² - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، دار الهدى عين ميله الجزائر، 2008، ص 348 وما بعدها.

³ - جديدي معراج، المرجع السابق، ص 78.

⁴ - نفس المرجع السابق، ص 79.

⁵ - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 262 وما بعدها.

هـ- حالة الفسخ الإستثنائي: وهو الفسخ الذي أقرته المادة 10 فقرة 02 من قانون التأمينات ويستطيع بموجبه الأطراف طلب إنهاء العقد قبل نهاية مدته المتفق عليها في وثيقة التأمين¹، وذلك إذا تحققت جملة من الشروط تتمثل في أن تفوق مدة العقد ثلاث سنوات، وأن يكون العقد من عقود التأمين على الأضرار، إضافة إلى أن يتم طلب الفسخ عن طريق إشعار مسبق بثلاث أشهر (03) قبل مباشرة الفسخ².

أما عن "حالة بطلان العقد" فهي تعتبر البطلان جزاء يكون نتيجة تخلف أحد أركان العقد ومن ثمة يترتب عنه إنعدام آثار العقد، بحيث يصبح وكأنه لم يكن سواء بالنسبة للمتعاقدين أو للغير³، وهو ما نصت عليه المادة 17 من وثيقة التأمين على البضائع الجزائرية التي قضت بأنه:

« *Tout assurance souscrite après la réalisation d'un sinistre, en après l'arrivée des biens assurés au lieu de destination est sans effet. Si l'assuré en avait eu connaissance, et les primes restent acquises à l'assureur. L'assurance ne produit aucun effet, lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de la conclusion du contrat ou du la date qui à été fixé pour prise d'effet des risques sauf si un nouveau délai a été convenu* ».

حيث يفهم من خلالها أنه لا يترتب أي أثر عن عقد التأمين في حالة ما تم إبرامه بعد وقوع الخطر المؤمن عليه أو أن العقد تم إبرامه لضمان وتغطية بضائع وصلت إلى مكان الوصول مع إبقاء القسط المدفوع من حق المؤمن. وهو الأمر الذي نصت عليه أيضا المادة 100 من قانون التأمين 07/95 حين صرحت بأنه "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". وبالتالي فإنه لا يترتب أي أثر عن عقد التأمين في حالة ما إذا جاء إبرامه بعد وقوع الخطر المؤمن عليه أو بعد أن تم إبرام العقد لضمان وتغطية بضائع قد وصلت إلى مكان الوصول مع إبقاء القسط المدفوع في حق المؤمن. مع التنويه هنا إلى أن عقد التأمين لا يترتب أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين (02) من تاريخ إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار إلا إذا وقع الإتفاق على أجل جديد.

كما إعتبرت المادة 110 أن عقد التأمين سيكون لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له بهدف تغليط المؤمن حين نصت صراحة على أنه "يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له وذلك بهدف تغليط المؤمن". كما قامت المادة 113 بإضافة حالة أخرى هي حالة تقديم تصريحات وبيانات غير صحيحة أو كاذبة من طرف المؤمن له والذي يترتب عنه سقوط التأمين إذا كان ذلك عن سوء نية منه، ويقع عبء الإثبات في

¹ - نفس المرجع السابق، 80.

² - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1967، ص 78 وما بعدها.

³ - نفس المرجع السابق، 94 وما بعدها.

هذه الحالة على المؤمن. لكن السؤال الذي يطرح نفسه في هذه الحالة هو ما الحال لو وقع المؤمن له في غلط أثناء تقديمه هذه التصريحات، فهل سيكون مصير عقد التأمين البحري البطلان؟

إن القاعدة العامة في القانون المدني تقضي بأن لا يترتب البطلان للغلط إلا في حالة وقوعه على الصفات الجوهرية بخلاف قانون التأمين البحري الذي لم يحدد نوعية هذا الغلط، لذلك فإن القضاء في فرنسا¹ يذهب لتكريس بطلان عقد التأمين البحري بمجرد الغلط فيه حتى ولو كان بسيطاً وتقريره في كل مراحل تنفيذ العقد. بحيث سوف يكون هذا العقد قابلاً للإبطال إذا أغفل المؤمن له الكشف للمؤمن عن أي معلومات أو وقائع لها تأثير مباشر في تحديد درجة الخطر. وهو بطلان نسبي لكونه مقرر لمصلحة المؤمن الذي له أن يتمسك به أو يتنازل عنه وذلك بإجازته الصراحة أو الضمنية، وتمثل صورة إجازته الضمنية في استمرار المؤمن في تحصيل أقساط التأمين بعد معرفته لسبب البطلان أو قيامه بدفع مبلغ التأمين مع علمه بذلك وبالتالي لا يجوز للمحكمة أن تثيره أو تحكم به من تلقاء نفسها².

المطلب الثاني: التقادم

لقد قام المشرع الفرنسي بتعريفه من خلال المادة 2219 من القانون المدني بأنه "وسيلة للإكتساب أو للتخلص بعد إنقضاء مدة زمنية وذلك وفقاً للشروط المحددة قانوناً"³. غير أن ما يهمنا في هذه الدراسة هو التقادم المسقط الذي يقصد به فقدان الحق الشخصي نتيجة عدم المطالبة به خلال زمن معين⁴، وهو الذي نظمته المشرع الجزائري في القانون المدني من المواد 308 إلى 322، حيث جعل مدته ذات طبيعة قانونية ملزمة خاضعة لقواعد النظام العام التي لا يجوز الإتفاق على مخالفتها. إضافة لتنظيم هذه المدة في قانون التأمين البحري بمدد تختلف عن تلك المتعلقة بالتأمين البري⁵، حيث تقضي المادة 121 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بأنه "يحدد أجل تقادم الدعاوي الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين (02)⁶، ويبدأ سريان أجل التقادم ابتداءً من:

1. تاريخ الإستحقاق بالنسبة لدعاوى دفع القسط؛

2. تاريخ الحادث الذي يفرض إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة؛

¹ - Lureau Pierre, Op. cit, p 35 et s.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 159 وما بعدها.

³ - Code Civil, Dalloz édition 101, p 1909, l'article 2219 qui dispose que : " La prescription est un moyen d'acquérir ou de se libérer par un certain laps de temps et sous les conditions déterminées par la loi".

⁴ - د. عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثالث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2000، ص 994 وما بعدها.

⁵ - أنظر في ذلك المادة 27 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات التي حدد فيها أجل التقادم الممنوح للمؤمن له أو المؤمن عن الحوادث الناشئة عن عقد التأمين بثلاثة (03) سنوات ابتداءً من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه.

⁶ - نفس المدة أخذت بما إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 المعروفة تحت إسم إتفاقية هامبورغ من خلال المادة 20 التي تنصت على أنه "تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين".

3. فيما يخص البضائع المشحونة إبتداءً من:

(أ) - تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى،

(ب) - التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى، إن لم يكن ذلك،

(ج) - تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب إذا وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

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

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

6. تاريخ الدفع غير المستحق فيما يخص أية دعوى، من أجل إسترجاع المبلغ المدفوع طبقاً لعقد التأمين". وبالتالي يتضح أن أحكام هذه المادة الخاصة بالتقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري تختلف تماماً عن تلك المنصوص عليها في القواعد العامة الواردة في القانون المدني بل وحتى مع الأحكام الواردة في قانون التأمين ذاته.

والملاحظ في واقع الممارسة العملية إمكانية دخول عوارض على هذا العقد فتؤدي إلى توقف حساب أجل التقادم أو قطعه، وأمام إنعدام نص قانوني حول ذلك لا يبقى سوى الرجوع إلى الشريعة العامة في أحكام القانون المدني، حيث ويقصد بإنقطاع التقادم « Interruption de le prescription » وقوع سبب يؤدي إلى وقف مدة التقادم من السريان فتكون المدة التي إنقضت قبل إنقطاع التقادم كأنها لم تكن ويبدأ سريان مدته من جديد بعد زوال السبب الذي أدى إلى إنقطاعه بذات الشروط السابقة، ومن تلك الحالات مثلاً الإنقطاع لتعيين خبير لتقدير مسألة فنية في القضية، الإنقطاع لتبادل الإرساليات بين المؤمن والمؤمن له، الإنقطاع لرفع دعوى قضائية أمام الجهات القضائية، الإنقطاع لبدء في إجراءات الحجز على أموال المدني، الإنقطاع للبدء في إجراءات تصفية الشركة... الخ. أما عن وقف التقادم « Suspension de la prescription » وعلى العكس من الحالة الأولى فإن تحقق سببه سيؤدي إلى وقف حساب وسريان مدة التقادم وبعد زواله يتم حساب المدة السابقة مع المدة الجديدة¹ كحالة الحرب، القوة القاهرة، وعدم معرفة الواقعة المتسببة في الضرر... وغيرها.

والواقع أنه من أهم الآثار القانونية المترتبة عن التقادم ما قضت به المادة 320 من القانون المدني الجزائري التي قررت أنه في حالة تقادم دعوى التأمين دون وقف أو إنقطاع ورفعت دعوى من طرف أحد أطراف العقد ضد الطرف

¹ - موسى العليجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003، ص 199.

الأخر يستطيع من له مصلحة بالدفع بالتقادم المسقط أي الدفع بسقوط إلتزاماته¹، وهو تقادم ليس من النظام العام أي أن القاضي لا يستطيع إثارته من تلقاء نفسه بل على من له مصلحة فيه إثارته، وهو دفع يمكن التمسك به على مختلف مراحل الدعوى أمام مختلف الجهات القضائية بإستثناء المحكمة العليا.

الخاتمة:

يعتبر موضوع نهاية عقد التأمين البحري لنقل البضائع في البيوع البحرية من المواضيع الأقل تناولا في الدراسات القانونية رغم الأهمية التي يكتسبها في واقع الممارسة التجارية الدولية، الأمر الذي حاولنا التفصيل فيه في هذه الدراسة من خلال تبيان أن هذا العقد يخضع من حيث الأصل لأحكام القانون المدني على غرار باقي العقود الزمنية الأخرى، لذلك فهو ينقضي بإنهاء المدة التي غالبا ما تحدد بسنة واحدة أو بالرحلة أو بزوال الخطر المؤمن منه هذا من جهة، ومن جهة أخرى قد ينتهي بإخلال أحد الأطراف بإلتزاماته العقدية ما سوف يؤدي بالتبعية إما إلى فسخ العقد أو إلى إبطاله كما قد ينتهي بالتقادم.

وعليه لتفعيل جاذبية هذا القانون الخاص ومنافسته في جلب إستثمارات النقل البحري والبيوع الدولية للبضائع التي تتم في إطار المجموعات العقدية الواحدة ذات الطابع الإقتصادي التي غايتها تسليم البضائع المبعة من البائع (الشاحن) إلى المشتري (المرسل إليه) الذي طلبها والذين تفصل بينهما مسافات جغرافية بعيدة، نوصي بالإقتراحات التالية:

- ✓ ضرورة النسخ على منوال ما يعرفه مجال القانون المقارن من مستجدات خاصة في الدول ذات الأنظمة القانونية المعروفة والمتطورة كالقانون النموذجي الأوربي المتعلق بالتأمينات.
- ✓ ضرورة رفع اللبس الذي يكتنف بعض النصوص التي تثير إشكالات في التطبيق على غرار مسألة إزدواجية عقد التأمين حين يكون تاريخ إكتتاب العقد هو ذاته تاريخ السريان، أو بعض المسائل التي لم يتطرق إليها المشرع الجزائري أصلا كبعض التشريعات الأخرى كحالة سريان التقادم على القصر وفاقدي الأهلية أو حق فسخ هذا العقد من طرف المؤمن له... وغيرها.
- ✓ والإهتمام أكثر بتطوير وتوسيع نشاط شركات التأمين الوطنية في مجال التجارة الخارجية والعمليات اللوجستكية المرتبطة بها.

¹ - نفس المرجع السابق، ص 119 وما بعدها.

قائمة المصادر والمراجع:

- الكتاب:

- 01- إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
- 02- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 2004.
- 03- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- 04- عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الثالث، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2000.
- 05- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1967.
- 06- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 07- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، النظرية العامة للالتزامات، دار الهدى عين ميلة الجزائر، 2008.
- 08- مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، الدار الفكر العربي، الإسكندرية، 2005.
- 09- Lureau Pierre, Encyclopédie DALLOZ commercial, assurances maritimes, 1972.

- المذكرات:

- 01- موسى العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، دراسة مقارنة مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003.

- النصوص القانونية:

أ/ الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية :

- 01- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ل 31 مارس 1978 "قواعد هامبورج".

ب/ النصوص القانونية الداخلية:

- 01- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 و المتضمن قانون التأمين الجزائري .
- 02- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن القانون المدني الجزائري .