# الخطر محل التأمين البحري

**حريز أسماء**

**أستاذة مساعدة"أ"**

**كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة وهران2**

يعد الخطر أهم عناصر العملية التأمينية على الإطلاق، لأن حسابات المؤمن كلها تتوقف على مدى احتمالية وقوع الخطر وجسامته، فهو يشكل محل التأمين بل إن عناصر التأمين الأخرى ( أقساط التأمين ومبلغ التأمين) تتوقف عليه وجودا وعدما.

إلا أنه تثار عدة تساؤلات قانونية بخصوص هذا العنصر أهمها:

كيف يتحقق الخطر في عقد التامين البحري؟

لمعالجة هذا العنصر الأساسي تم الاعتماد على الخطة التالية:

**المبحث الأول**: ماهية الخطر البحري، **المطلب الأول**: تعريف الخطر البحري، **المطلب الثاني**: شروط الخطر البحري.

**المبحث الثاني**: طبيعة الخطر البحري، **المطلب الأول**:الأخطار البحرية المضمونة، **المطلب الثاني**: الأخطار البحرية غير المضمونة.

## المبحث الأول: ماهيـة الخطر البحري

### المطلب الأول: تعريف الخطر البحري

إذا كان للخطر معان عديدة منها المعنى الاقتصادي والإحصائي والقانوني، فإننا سنقتصر على التعريف

القانوني باعتباره محور الدراسة. وبناء على ذلك يمكن تعريف الخطر بأنه: « *حادث مستقبلي محتمل*

*الوقوع لا يتوقف وقوعه على محض إرادة أحد العاقدين وخصوصا المؤمن له*»[1].

يبدو لنا أن هذا التعريف الذي يكاد يجمع عليه فقهاء القانون يؤكد أن الخطر عنصر رئيسي في عملية التامين، لذلك فهو محل عقد التأمين.

وبالرجوع إلى القانون الجزائري، فلقد نصت المادة 120 والمقابلة للمادة 92 من الأمر 95 –07 [2]على أنه:« تطبق أحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما».

فوفقا لما جاء في هذه المادة التي اعتمدت في تعريفها لعقد التأمين البحري على الأخطار البحرية، تلك الأخطار الناتجة ليس من الملاحة فحسب، بل على كل خطر ناتج من عملية بحرية ما.

---

[1] غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين ( دراسة مقارنة)، دار وائل للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2011، ص 152.

[2] بينما نجد نفس المادة قد نصت بالفرنسية على ما يلي:

« *Les dispositions du titre deuxième de la présente loi s'appliquent à tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime*».

ولا شك أن مفهوم العملية البحرية أكثر مرونة وأوسع نطاقا من فكرة الرحلة أو الملاحة البحرية كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري، على عاتق ما لحق المؤمن له من أضرار نتيجة أخطار حدثت خلال الرحلة البحرية بل يمتد ليشمل ما أصابه من أضرار سواء كان ذلك بمناسبة الملاحة البحرية أو الشحن أو التفريغ، أو القطر أو الإسعاف إذ أن كل هذه الحالات تدخل ضمن مفهوم العملية البحرية التي اعتمدها المشرع الجزائري كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري.

وبهذا يكون الخطر محل التأمين البحري في القانون الجزائري لا يقتصر على ما نتج من فعل البحر ولا على ما حدث خلال القيام بالملاحة البحرية وبل يمتد إلى ما نتج من أخطار بمناسبة القيام بأي عملية بحرية ما، وهو المفهوم الذي تبناه المشرع الفرنسي في قانون 3 جويلية 1967 في مادته الأولى عند تناول تعريف عقد التأمين البحري.

ولا بأس أن نشير في هذا الإطار إلى تعريف الفقيه روني روديار لعنصر الخطر محل التأمين بقوله:

"الخطر عنصر مستقبلي وغير مؤكد، فهو احتمال أخذ بعين الاعتبار لأنه قد تترتب عنه أضرار يسعى

المؤمن إلى تخفيف أثارها المالية الوخيمة. وهو بحري لأنه ذو علاقة بعملية بحرية التي من خلالها قد يتحقق أو لا يتحقق".

ويضيف بأنه ليس من الضروري أن يحدث على البحر وإن كان ذلك هو الغالب، فالسفينة وهي في جوف قاري من أجل الإصلاح أو البناء يجوز أن تكون موضوعا للتأمين البحري (المادة 51 التي أصبحت 173-16 من قانون التأمين الفرنسي)، وكذلك الأمر بالنسبة للتأمين على البضائع من المخزن إلى المخزن[3]. فالطابع البحري للخطر يمتد إلى الأخطار غير البحرية ما دامت الأولى تبعية

[3]علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000 ، ص 239 .

للأخطار البحرية الأمر الذي يضفي على المجموع الطابع الواحد وهذا التغير الذي طرأ في ظل هذا القانون يتمثل في استبدال معيار الملاحة والرحلة التي كان يقول بها الفقه والقضاء في السابق لتحديد الخطر، بمعيار العملية البحرية التي نصت عليها المادة الأولى من هذا القانون صراحة بقولها: « يسري هذا الباب على كل عقد تأمين محله ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما»· فمفهوم العملية البحرية أكثر شمولا واتساعا ومرونة ليمتد إلى مختلف عمليات نشاط الملاحة البحرية كالإرشاد والقطر والإصلاح والشحن والتفريغ التي كثيرا ما كانت محل جدل بين الفقهاء وتضارب أحكام القضاء، فجاء هذا القانون ليضع معيارا عاما وشاملا وسهل من مهمة تحديد نطاق التأمين البحري باعتبار الخطر عنصره الجوهري فما لم يكن هناك اتفاق على خلاف ذلك فإن الأخطار البرية التبعية للنقل البحري مضمونة بوثيقة التأمين البحري. فقد تبنى هذا الموقف القضائي قانون التأمين الفرنسي في المادة 173-19 بنصها: « عندما يتم جزء من الرحلة عن طريق البر أو النهر أو الجو فإن أحكام التأمين البحري تطبق على مجموع الرحلة»·

**المطلب الثاني: شروط الخطر**

يجب أن يتوافر في الخطر المؤمن منه شرطين أساسيين أولهما أن يكون حدثا احتماليا، وثانيهما أن لا يتوقف الخطر على إرادة المتعاقدين أي يخضع للصدفة.

**الفرع الأول: الخطر حدث محتمل الوقوع**

وانتفاء اليقين، ويترتب على ذلك أنه يجب أن يكون الحادث(Aléa)جوهر فكرة الخطر هو الاحتمال المؤمن منه غير محقق الوقوع في المستقبل أي محتملا، والاحتمال مرتبة وسطى بيت التأكيد والاستحالة[4].

**أولا: يجب أن يكون الخطر حادث غير مؤكد**

يجوز التأمين من الخطر المحتمل أي غير محقق الوقوع، فإذا كانت الحادثة مؤكدة الوقوع، فإنها لا تصلح أن تكون محلا للتأمين إذ يؤدي ذلك إلى بطلان العقد.

[4] غازي خالد أبو عرابي، الرجع السابق، ص 154 ·

وقد يكون وقوع الخطر مؤكدا، ولكن ليس من المعروف وقت تحققه مثل خطر الموت، فالاحتمال قد

ينصب على وقوع الحادث في حد ذاته، وقد ينصب على تاريخ وقوعه.

**ثانيا: يجب أن يكون الخطر حادثا غير مستحيل الوقوع**

يجب أن يكون الخطر المؤمن منه غير مستحيل الوقوع، حيث لا يجوز التأمين من الخطر المستحيل، لأن

الاستحالة تتنافى مع الاحتمال، فلا يقوم التأمين بالنسبة لأحداث مستحيلة، ويبطل التأمين على الخطر

المستحيل لانعدام المحل.

واستحالة الخطر إما أن تكون نسبية أو مطلقة، فتكون مطلقة إذا كان غير ممكن الوقوع في جميع الأحوال بحكم قوانين الطبيعة ذاتها. ومثال ذلك التأمين من خطر سقوط الشمس أو القمر أو غير ذلك من الكواكب.

وتكون استحالة نسبية إذا كان الخطر يمكن وقوعه وفق ظواهر الطبيعة، إلا أنه يستحيل وقوعه في حالات وظروف معينة، كأن يوجد عائق مادي يحول دون تحقق الخطر.

**ثالثا: يجب أن يكون الخطر حادثا مستقبلا**

يشترط في الخطر المؤمن منه أن يكون حادثا مستقبلا، أما إذا كان قد تحقق بالفعل، فإنه يفقد وصف الاحتمال، فالتأمين على منزل من الحريق بعد أن يكون المنزل قد احترق فعلا يكون باطلا، لأنه لا يصادف محلا، ونفس الحكم بالنسبة للتأمين على حياة شخص متوفي، ويترتب على البطلان إعادة الحال إلى ما كانت عليه بأن يرد المؤمن للمؤمن له ما تقاضى من أقساط ، وتبرأ ذمة هذا الأخير مما بقى منها.

**الفرع الثاني: ألا يتوقف الخطر على محض إرادة المتعاقدين**

لا يجوز التأمين على خطر يتوقف تحققه على محض إرادة أحد الطرفين المتعاقدين، حيث إن الصفة الاحتمالية تنتفي عنه إذا كان وقوعه متروكا لإرادة المؤمن أو المؤمن له أو المستفيد، وهذا يؤدي إلى انعدام وجود خطر حقيقي، وبالتالي انعدام ركن من أركان عقد التأمين فيكون العقد باطلا. إذن فلا بد أن

يتدخل عامل المصادفة والطبيعة أو عامل إرادة الغير، وليس محض إرادة المؤمن له أو المؤمن[5]. وقد أقرت المادة 13 المقابلة للمادة 12 من الأمر 95-07 في فقرتها الأولى هذا المبدأ إذ نصت على أن:

« المؤمن مطالب بتعويض الخسائر والأضرار:

أ- الناتجة عن حالات طارئة.

ب- الناتجة عن خطأ غير معتمد من المؤمن له.

ج- الواقعة من أشخاص يكون المؤمن له مسئولا مدنيا عنهم طبقا للمواد من 134 إلى 136 من القانون المدني كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته».

إذن يتضح من المادة السالفة الذكر، أن خطأ الغير، يجوز التأمين عليه حتى وإن كانت أخطاء عمدية إذ لا دخل لإرادة المؤمن له في وقوعها، بخلاف الحال بالنسبة لخطأ المؤمن له العمدي الذي يكون وقوعه رهن مشيئة المؤمن له، ولا يستثنى في هذا الصدد إلا الخطأ العمدي الذي يأتي كدفاع شرعي من المؤمن له، أو أداء لواجب قانوني أو حماية للمصلحة العامة.

وخلاصة القول يكون محلا للضمان ما يترتب من أضرار وخسائر من جراء الحادث الفجائي أو فعل

[5] علي بن غانم، المرجع السابق، ص 220 .

الغير أو فعل المؤمن له غير العمدي.

إضافة إلى هاذين الشرطين يجب أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعا، أي يكون متولدا من نشاط للمؤمن له غير مخالف للنظام العام والآداب.

## المبحث الثاني: طبيعة الخطر البحري

الأخطار البحرية تنقسم من حيث طبيعتها إلى قسمين: أخطار قابلة للضمان وأخرى غير قابلة للضمان.

### المطلب الأول: الأخطار القابلة للضمان

وتنقسم بدورها إلى صنفين:

#### الفرع الأول: الصنف الأول

يتعلق بتدخل المؤمن له للحفاظ على مصالح المؤمن لتفادي الأضرار الناجمة عن الملاحة البحرية أو التخفيف منها، كنفقات تفريغ السلع وتخزينها في ميناء غير الميناء المقصود أو الحالات الاضطرارية المفاجئة كإخماد النيران التي قد تتسبب في إتلاف البضائع أو السفينة أو جزءا منها.

#### الفرع الثاني: الصنف الثاني

يتمثل في الأضرار المادية وهي كثيرة ومتنوعة، منها ما يتعلق بالبضاعة ومنها ما يتعلق بالسفينة أو هما معا. وهذه الأضرار تشمل جميع الخسائر التي تلحق المؤمن له وكذا ما تضمنه شركة التأمين بالنسبة للأضرار التي تصيب الغير[6].

[6] جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 2004 ، ص 168 .

وعلى هذا الأساس ينبغي التمييز بين نوعين من الأضرار وهما: ضمان مسؤولية التصادم وضمان الخسائر المشتركة[7].

بالنسبة لضمان مسؤولية التصادم، فإن المؤمن يتحمل جميع الأضرار الناتجة عن تصادم السفينة بسفينة أخرى أو بأي جسم أخر ثابتا كان أو عائم[8].

أما فيما يتعلق بضمان الخسائر المشتركة، فإن المؤمن له إذا لم يتدخل في مثل هذه الحالات فالمؤمن مطالب بتعويض مشترك باعتبار أن ذلك يهدف إلى تخفيف الأضرار عنه.

**المطلب الثاني: الأخطار غير القابلة للضمان**

لقد فرق المشرع الجزائري ما بين نوعين من الأخطار غير القابلة للضمان

**الفرع الأول: الأخطار غير القابلة للضمان بصورة قطعية**

وهي المصرح بها في المادة 102 من الأمر 95-07 :« لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها:

أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة.

الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير، العبور، النقل والأمن.

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

---

[7] أنظر المادة 101 من الأمر 95 -07 .

[8] أنظر المادة 102 من نفس الأمر.

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

**الفرع الثاني: الأخطار غير القابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق مخالف «خاص»**

فقد أوردها المشرع الجزائري في المادة 103 من الأمر 95–07 والتي نصها كالتالي:

لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:«

1– العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه ، الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.

2 – القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.

3 – الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع.

4 – اختراق الحصار.

5 – الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.

6 – جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.

7 – كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

يستنتج من المادتين السالفتين الذكر ( 102، 103) أن الفرق بين الاستبعاد القطعي للضمان والاتفاق الخاص متوقفان على حرية اتخاذ الإجراءات الملائمة، فالضمان يسري في حدود مسايرة التنظيمات القانونية وأحكام الآداب العامة.

أما بخصوص سبب الأخطار، فهي تلك الحوادث البحرية التي يتولد عنها الضرر، وبذلك يجب أن نفرق بين الأخطار التي تتم بفعل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي والأخطار التي تحدث بفعل أجنبي.

**أ- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي:**

يقصد بذلك كل الطوارئ التي تحدث أثناء الرحلة البحرية ولا يمكن التصدي لها وتخلق أضرارا جسيمة بالسفينة أو البضائع كالعاصفة البحرية أو الهيجان البحري وغير ذلك من العوامل الطبيعية التي تسبب التلف الجزئي أو الكلي للشيء المؤمن عليه كأن يؤدي الاضطرار بالسفينة في أغلب الأحيان إلى الاتجاه إلى ميناء غير الميناء المقصود أو قد يحمل الربان على رمي جزء من حمولتها أو يكون سببا في حدوث أضرار أخرى كالانفجار والحريق والنهب والسرقة وكل ما من شأنه أن يؤدي إلى حوادث بحرية عمدية، وعليه فإن المؤمن ملزم بالتعويض إذا تحقق ذلك وتسبب في الأضرار.

أما أخطاء رجال البحر فهي قابلة للضمان ما عدا تلك التي تكون صادرة عن غش أو تدليس، والمشرع الجزائري يفرق في هذا المجال بين الخطأ المتعلق بالسفينة والخطأ المتعلق بالبضاعة، فالخطأ العمدي الذي يصدر من ربان السفينة مستبعد من التغطية بحكم تبعة أعمال الربان لمالك السفينة وإخضاعه

لرقابته[9]، بينما مسؤولية الضمان في حالة الأخطاء التي يترتب عليها أضرار بخصوص البضائع فالمؤمن يبقى ملزما بها، وقد قضى المشرع الجزائري في المادة 126 من قانون التأمين بقوله:

« لا يضمن المؤمن الأضرار والخسارات المنجرة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة».

[9] أنظر المادة 101 من الأمر 95 -07.

في حين أن المادة 138 من نفس القانون تستبعد الضمان لارتكاب المؤمن له بعض الأخطاء حيث جاء فيها:« يستبعد من الضمان الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

1 – حزم أو تعبئة البضاعة بشكل غير كاف.

2 – ضياع جزء من البضاعة أثناء الطريق.

3 – التأخر في تسليم البضاعة».

**ب– الأسباب الأجنبية:**

هي تلك التي تكون سببا في تحقق الخطر، وهي كثيرة كالحروب الدولية والأهلية والاضطرابات الداخلية التي تتسبب في غلق الموانئ وتعيق الملاحة البحرية عن مواصلة نشاط بها وغيرها من التصرفات، بالإضافة إلى أعمال السلطات الداخلية أو الخارجية التي تصرف السفينة على اتجاهها إلى عبور سواحل أخرى، فإذا ما حدث ذلك وكان سببا في حدوث مخاطر لم تكن في الحسبان فإن المؤمن غير ملزم بالضمان إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف كما سبقت الإشارة إليه بموجب المادة 103 من الأمر 95-07.

إن طبيعة كل تعاقد تقتضي التعرف على حقيقة الشيء المتعاقد عليه وعن صفاته، ولذلك كان لزاما على المؤمن أن يتحرى الصدق في الإحاطة بمعرفة طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه، ومن تم فإنه ليس من السهل معرفة ذلك إلا بمساعدة المؤمن له[10]، واستنادا إلى ذلك فرض قانون التأمين على المؤمن له التصريح ببيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون حتى يتمكن المؤمن من أخذ فكرة حقيقية عن هذا الخطر وتقدير القسط الذي يتناسب مع أهميته ودرجة خطورته.

[10] مسيخ نبيل، عقد التأمين البحري (آثاره القانونية)، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الجزائر، دفعة 2003- 2004، ص. 67.

فالفقرة الأولى من المادة 15 من قانون التأمين الجزائري تنص على أن المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بتغطيتها.

والظاهر أنه قد جرت العادة إلى أن شركات التأمين تصوغ أسئلة في صورة نماذج تمكن المؤمن له من الاطلاع عليها والإجابة عنها في ثقة وأمان وقت التعاقد، إلا أنه يمكن في مثل هذه النماذج أن يفوت المؤمن ذكر بعض الأسئلة التي من شأنها التأثير في درجة احتمال الخطر أو جسامته لذا كان من المفروض على المؤمن له أن يدلي من تلقاء نفسه بكل ما يراه متعلقا بالخطر الذي لم يورده المؤمن في

وثيقة التأمين المطبوعة طالما أنه يعلم أهميته ودرجة خطورته، وهذا ما يتفق مع طبيعة العقد لأن الأصل في التعاقد هو الخطر، وعليه فإنه من الواجب على المؤمن له أن يدلي بالبيانات المتعلقة بالخطر والظروف التي تحيط به سواء كانت هذه الظروف موضوعية من حيث تأثيرها على الخطر تأثيرا مباشرا أو شخصية تؤثر في الخطر تأثيرا غير مباشر، بما أن المؤمن لا يستطيع الإحاطة بذلك دون الاستعانة بالطرف المتعاقد معه.

إضافة إلى ما سبق توضيحه، فإن الأخطار ليست كلها من طبيعة واحدة من حيث درجة احتمال تحققها في الزمان، فإذا كانت احتمالات تحقق الخطر واحدة وثابتة خلال وحدة زمنية معينة، كنا بصدد خطر ثابت. أما إن كانت درجة احتمال تحققه متغيرة في الزمان، فإنه يكون خطرا متغيرا[11].

تظهر أهمية التفرقة بين الخطر الثابت والخطر المتغير في تحدي مقابل التأمين، حيث يجب تناسب القسط مع الخطر، لذلك يكون القسط ثابتا إذا كان الخطر كذلك، ومتغيرا زيادة أو نقصانا وفقا لتزايد أو تناقص احتمالات تحقق الخطر.

[11] غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 181 .

غير أن العمل يجري على فرض قسط ثابت حتى في حالة الخطر المتغير، تيسيرا لعملية التأمين وتشجيعا للمؤمن لهم، لذلك تقوم شركات التأمين بحساب قسط ثابت بالنسبة للخطر المتغير من خلال حساب متوسط تغير الخطر خلال مدة التأمين. أي أن الأقساط المتحصلة في السنوات الأولى تكون أعلى مما يتطلبه معدل وقوع الخطر، ويكون أقل مما يتطلبه هذا المعدل في السنوات الأخيرة، بحيث تخصص الزيادة في السنوات الأولى لعمل احتياطي لتغطية النقص في السنوات الأخيرة بسبب تصاعد درجة احتمال الخطر.

إلى جانب الخطر الثابت والخطر المتغير، هناك الخطر المعين والخطر غير المعين. فإذا كان الخطر معينا وقت إبرام عقد التأمين كبضاعة معينة أمكن سلفا تحديد مبلغ التأمين انطلاقا من قيمة هذه البضاعة الحقيقية، وقد يتفق على مبلغ تأمين أقل من هذه القيمة، بغية تخفيض أقساط التأمين الواجب

على المؤمن له دفعها، عندئذ يكون المبلغ المتفق عليه هو حد أقصى لقيمة التأمين التي يلتزم بها المؤمن، هذا بالنسبة لتأمين الأشياء.

أما عن التأمين على الأشخاص فيتم تعيين مبلغ التأمين في العقد، ويلتزم المؤمن بدفع هذا المبلغ عند تحقق الخطر بصرف النظر عن حجم الضرر الفعلي لانتفاء الصفة التعويضية في هذا النوع من التأمين.

أما إذا كان الخطر غير معين، فإن تحديد مبلغ التأمين مقدما لا يكون ممكنا كما في الحالة السابقة، لعدم وجود شيء معين وقت التعاقد يمكن الاستناد إليه لتعيين هذا المبلغ. ولذلك يمكن أن يتفق الطرفان على مبلغ معين يلتزم المؤمن في حدوده، وهذا يعني وضع حد أقصى لما يلتزم المؤمن بدفعه. والغاية من ذلك حتى لا يفاجأ الأخير بدفع مبلغ كبير لم يتوقعه. فإذا كانت نتائج الخطر المؤمن منه أقل من المبلغ المتفق عليه التزم المؤمن بتعويضه تعويضا كاملا. وعلى العكس من ذلك إذا جاوز التعويض مقدار هذا المبلغ اقتصر التزام المؤمن على دفعه دون زيادة.

وأخيرا، يجوز أن يكون عوض التأمين غير محدد بمبلغ معين، بل يغطي كل الخطر غير المعين، ويتم ذلك من خلال التزام المؤمن بالتعويض الكامل عن مسؤولية المؤمن

له عن أي حادث يقع، لذلك تلجأ شركات التأمين إلى تحميل المؤمن له نسبة معينة من التعويض لتشجيعه على التبصر والاحتياط والعمل على تجنب تحقق الخطر ويسمى ذلك بشرط عدم التغطية الإجباري.

**خـاتمة:**

نخلص إلى نتيجة مفادها أن التأمين يدور مع الخطر وجودا وعدما، فحيث لا خطر فلا تأمين ذلك أن الخطر الذي ينصب عليه الضمان يشكل المحل المباشر للعقد الذي بتخلفه يكون العقد باطلا ومنعدما لانتفاء المحل.

**قائمـة المراجع المعتمدة:**

**أهـم المؤلفات:**


ـ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 2004 .

– علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000 ·

– غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين ( دراسة مقارنة)، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2011 ·

**أهم المذكرات:**

– حيتالة معمر، الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، السنة الجامعية 2004 – 2005 .

مسيخ نبيل، عقد التأمين البحري (آثاره القانونية)، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، الجزائر، دفعة 2003- 2004 .

**أهم النصوص القانونية:**

أمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ( ج. ر.ج. ج عدد 13).