

أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري  
- خصوصية كرسيتها الممارسة التجارية -

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري - خصوصية كرسيتها الممارسة التجارية -

**The most prominent mechanisms related to the settlement  
of disputes in marine insurance  
- particularity consecrated by commercial practice -**

بن غالم بومدين<sup>1\*</sup>، مخبر القانون المقارن، جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان، الجزائر،  
benghalemboumediene@gmail.com  
واعلي جمال<sup>2</sup>، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان، الجزائر،  
Maitre.ouali@hotmail.fr

تاريخ إرسال المقال: 2021/08/03 تاريخ قبول المقال: 2022/05/21 تاريخ نشر المقال: 2022/06/06

### الملخص:

تسلط هذه الدراسة الضوء على أهم الطرق التي كرسيتها الممارسة التجارية في تسوية المنازعات التي قد تنثور بين أطراف عقد التأمين البحري وهم بصدد تنفيذ عقد البيع الدولي للبضائع وتسليم البضاعة من البائع (الشاحن) إلى المشتري (المرسل إليه) عن طريق خدمات الناقل البحري، حيث لا يخفى على أحد مدى جسامه الأضرار التي قد تقع أثناء تنفيذ هذا النوع من العمليات الاقتصادية التي تؤدي في كثير من الأحيان إلى هلاك الأموال والأرواح فضلا عن السفينة ذاتها، ما يدفع أطراف هذا العقد إلى البحث دائما عن الآليات التي تلائم طبيعة هذا النشاط ويُسْتَعان بها لجبر الأضرار التي تلحق بهم وتضمن لهم في ذات الوقت الحماية المعقولة التي تشجعهم على الإستثمار في هذا المجال المحفوف بالمخاطر.

### الكلمات المفتاحية:

عقد النقل الدولي، عقد البيع الدولي، عقد التأمين البحري، تسوية الأضرار.

### Abstract:

This study sheds light on the most important methods devoted by commercial practice in settling disputes that may arise between the parties to the marine insurance contract while they are in the process of implementing the

\* المؤلف المرسل: بن غالم بومدين، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان.

أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري  
- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

contract for the international sale of goods and the delivery of the goods from the seller (shipper) to the buyer (consignee) through the services of the marine carrier. Where it is not hidden from anyone how severe the damages that may occur during the implementation of this type of economic operations, which often lead to the loss of money and lives, as well as the ship itself. What prompts the parties to this contract to always search for mechanisms that are appropriate to the nature of this activity and which are used to redress the damages inflicted on them and at the same time guarantee them reasonable protection that encourages them to invest in this risky field.

**Key words :** International contract of carriage, international sale contract, marine insurance contract, damage settlement.

#### المقدمة:

قد تُثير العقود الزمنية بشكل عام وعقود التأمين البحري على وجه الخصوص نزاعات بين أطرافها حول مسألة تنفيذها أو تفسيرها حين تحقق الخطر المؤمن منه وتعرض الأشياء المؤمن عليها للأضرار، الأمر الذي يدفع أصحاب الحق فيها لمحاولة تسويتها إما بالطرق الرضائية حين يحاول هؤلاء الوصول إلى حل من الحلول فيما بينهم بالطرق الودية أو باللجوء لتقاضي أمام الجهات المختصة عن طريق رفع الدعاوى المتاحة لهم أمامها، لهذا تتمحور إشكالية هذه الدراسة في توضيح أهم الآليات التي يعتمدها أطراف عقد التأمين البحري في تسوية منازعاتهم بشأن البضائع المشحونة أو بالسفينة الناقلة سواء كانت هذه الآليات ودية أو قضائية ؟

حيث أن الهدف من وراء هذه الدراسة هو تبيان الأحكام الإستثنائية التي تميز التأمين البحري عن غيره من بقية الأنواع الأخرى من التأمينات وذلك لكل المهتمين والمشتغلين بهذا القطاع سواء كانوا من رجال القانون أو الإقتصاد، ما يجعلها تناسب طبيعة صناعة النقل وتشجع على الإستثمار في هذا المجال المحفوف بالمخاطر.

وللإجابة عن هذه الإشكالية سوف نعتمد على المنهج الوصفي والتحليلي المناسب لهذا النوع من الدراسات القانونية مع الإستعانة بالمنهج المقارن كلما دعت الضرورة لتوضيح مواطن التكامل والإختلاف بين النصوص، من خلال تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين هما على التوالي الآليات: غير القضائية، والقضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري وذلك على التفصيل التالي:

أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

### المبحث الأول: الآليات غير القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري

نظرا إلى أن عامل السرعة يعد عنصرا هاما في مجال التأمين البحري فإنه عادة ما يتم اللجوء إلى الطرق غير القضائية لحل المنازعات التي تنشأ بين الأطراف بصدد تنفيذ هذا العقد، وتتمثل هذه الطرق إما في التسوية الودية للنزاع (المطلب الأول) أو باللجوء إلى التحكيم (المطلب الثاني)، وهو ما سوف نفضله فيما يلي:

#### المطلب الأول: التسوية الودية للنزاع

يقصد بهذه التسوية محاولة تغطية الأضرار الناتجة عن الخطر البحري بالتراضي بين الأطراف، بحيث يُقدم المؤمن الذي يتمثل في شركة التأمين للمؤمن له عند تعرض الشيء المؤمن عليه سواء كانت بضائع أو سفينة للضرر المعين في وثيقة التأمين مبلغ من المال من أجل تغطية الخسائر وذلك بعد قيام المؤمن له بتبليغ المؤمن بوقوع الخطر، حيث يتم تقييم الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه سواء تعلق الأمر بالسفينة أو بالبضاعة عن طريق إعتداد خبرة علمية يقوم بها أشخاص أو هيئات مؤهلين لهذا الغرض<sup>1</sup>. بهدف الوصول إلى تغطية للأضرار بصورة عادلة ومنع إثراء المؤمن له على حساب المؤمن أو العكس، ما يتطلب من الأطراف تقييم الشيء المؤمن عليه قبل وقوع الخطر المؤمن منه وذلك بتحديد قيمة السفينة بيوم ابتداء الأخطار أي بيوم إنطلاقها في الرحلة البحرية وهي سليمة في ميناء القيام لإمكانية تقدير التعويض المناسب لها في حالة الهلاك الكلي أو بتقديره في حدود مصاريف الإصلاح إذا كان هذا الهلاك جزئي أو مجرد إستبدال للقطع الضرورية لإعادتها للملاحة<sup>2</sup>. أما تحديد الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة فيكون بمقارنة قيمة البضاعة ما بين حالتها في ميناء القيام أثناء الشحن وهي سليمة وحالتها وقد مسها الهلاك أو التلف في ميناء التفريغ ومن ثم يحسب أساس فارق القيمتين لتحديد قيمة الخسارة وتعويضها<sup>3</sup>.

مع العلم أن مبلغ التأمين الذي يمثل الحد الأقصى لإلتزام المؤمن تجاه المؤمن له يختلف عن مبلغ التعويض الذي يمثل المبلغ الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له كتغطية للأضرار بعد تقديرها، كما أن الممارسة تكشف من خلال الإطلاع على وثائق التأمين أن أطراف العقد كثيرا ما يلجؤون قبل وقوع الخطر المؤمن منه

<sup>1</sup> أنظر المواد 269، 271، 272، 273، من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 17 يناير 1996 الذي يحدد شروط إعتداد الخبراء والمحافظين في العواريات لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم.

<sup>2</sup> محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 180 وما بعدها.

<sup>3</sup> أنظر المادة 144 من قانون التأمينات التي تنص على أنه "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان. ويطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها".

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

أثناء إبرام العقد إلى الإتفاق على قيمة معينة لمبلغ التأمين وذلك بقيام المؤمن له بتقويم الشيء المؤمن عليه مسبقاً لدى هيئات متخصصة معتمدة لهذا الغرض ومن ثمة عرض هذا التقدير المقترح على المؤمن للمصادقة عليه وإعتماده فإن وافق تصبح هذه القيمة المتفق عليها إلزامية لكل الأطراف، والواضح أن الهدف من هذه العملية هو إعفاء المؤمن له من عبء إثبات القيمة الحقيقية للشيء وقت وقوع الحادث<sup>4</sup> وعدم ترك المجال لأي خلاف بشأن إمكانية التدليس أو إستخدام الغش من قبل المؤمن له<sup>5</sup> وإن كانت هذه الطريقة نادرة للإستخدام عملياً.

## المطلب الثاني: التسوية عن طريق التحكيم

إن الطابع الدولي لعملية البيع والنقل ومشاركة عقد التأمين البحري ضمن هذه المجموعة العقدية الإقتصادية لضمان حسن تنفيذها وإرسال البضاعة من البائع (الشاحن) إلى المشتري (المرسل إليه) المتواجدين في دول متباعدة جغرافياً عن طريق خدمات الناقل، من آثاره المباشرة إمكانية إختلاف النظم والتشريعات القانونية داخلها ما يؤدي إلى تنازع القوانين، الأمر الذي أدى إلى التفكير في وضع إتفاقيات دولية تنظم تسوية الخسائر عن طريق تمكين الأطراف من اللجوء إلى التحكيم<sup>6</sup>، وعلى العموم يرجع الفقه سبب إختيار الأطراف لهذه الوسيلة إلى طابع السرية في إصدار الحكم وإلى الإجراءات السريعة في تسوية المنازعات عكس المتابعة القضائية<sup>7</sup>، إذ يمثل التحكيم نوعاً من القضاء الخاص الذي يتولاه أشخاص يعينون بإرادة الأطراف أو من هيئات تحكيمية يتم اللجوء إليها سواء بموجب شرط في العقد قبل وقوع النزاع أو بمشاركة تحكيم بعد وقوعه، ما يجعل من القرار الصادر ملزم للأطراف ويعتبر مانعاً لرفع الدعوى القضائية في ذات الوقت<sup>8</sup>، وهو ما أقرته المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري<sup>9</sup>، كما أن المادة 1039 منه قد إعتبرت أن التحكيم يعد دولياً عندما تمس المنازعات المصالح الإقتصادية لدولتين على الأقل،

<sup>4</sup> الهدف من القيمة المتفق عليها هو نقل عبء الإثبات من المؤمن له إلى المؤمن، الذي يجوز له أن يثبت أن القيمة المتفق عليها تزيد أو تفوق عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2012، ص 199 وما بعدها.

<sup>6</sup> أنظر المادة 22 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 التي تنص على أنه: "... مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز للطرفين النص، بإتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية...".

<sup>7</sup> Latin Pierre, Assurance maritime, Revue de droit maritime français, n° 585, Paris, 1998, p 1064 et s.

<sup>8</sup> أحمد بلقاسم، التحكيم البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 68 وما بعدها.

<sup>9</sup> أنظر المواد من 1006 إلى 1038 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية والتي تتضمن الإجراءات المتبعة في التحكيم الداخلي.

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

وهو ما يعرف تحت مسمى التحكيم التجاري الدولي الذي يعد التأمين البحري حلقة منه<sup>10</sup>، غير أن هذه الآلية لا تعني أنها الطريقة الأمثل في أغلب الأحيان إذ أنه كثيرا ما ينظر إليها من قبل مهني القطاع على أنها مجرد تضييع للوقت مادام أن النزاع سوف يعرض من جديد على القضاء.

## المبحث الثاني: الآليات القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري

رغم كثرة الدعاوى القضائية وتنوعها في مجال التأمين البحري التي قد تتعلق إما بالعقد كدعوى البطلان أو الفسخ، دعوى الإثراء بلا سبب، دعوى عدم تنفيذ الإلتزامات التعاقدية، أو الدعاوى التي تصدرها في القانون كدعوى المسؤولية المدنية أو الدعوى المباشرة التي يرفعها المتضرر ضد المؤمن في التأمين من المسؤولية، إلا أن الدعوتين الأكثر إستعمالا في هذا المجال هما دعوى الخسارة والحلول التي تعتبر بمثابة الدعوى الأصل (المطلب الأول)، ودعوى التخلي التي تشكل إستثناء لها (المطلب الثاني)، وهما الدعوتان اللتان سوف نفضل فيهما فيما يلي:

## المطلب الأول: دعوى الخسارة ودعوى الحلول

والمقصود بها الدعوى التي يرجع فيها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين<sup>11</sup>، ويمكن أن تكون ودية إلا في الحالة التي لا يقبل فيها المؤمن له التسوية التي يعرضها عليه المؤمن. وهي دعوى تتعلق بالقانون العام إذ يمكن للشخص الرجوع إليها في كل الأحوال ومهما كان نوع الخسارة وحجمها سواء تعلق الأمر بالبضاعة أو بالسفينة<sup>12</sup>. وفيها يختلف تقدير التعويض باختلاف المال المؤمن عليه فإذا كانت الخسائر تتمثل في نفقات دفعها المؤمن له لدرأ الضرر أو للتخفيف من أثاره فإن المؤمن يدفع هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين، وإذا هلكت السفينة هلاكا كلياً قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في وثيقة التأمين أو قيمة السفينة كما كانت في بدايتها، أما إذا أصيبت هذه الأخيرة بأضرار فيقدر التعويض غالبا على أساس النفقات التي تم دفعها فعليا في عملية الإصلاح لإعادتها صالحة للملاحة حيث تثبت هذه النفقات بالفواتير المدفوعة من قبل الريان أو المجهز مع خصم فارق التجديد الذي يحدد في وثائق التأمين كحد أقصى، كما يتحمل أيضا المؤمن نفقات الإصلاحات الوقتية التي قد يضطر إليها الريان حتى يُمكنها من مواصلة رحلتها إلى الميناء الذي يمكن أن

<sup>10</sup> عمر بن سعيد، الإجتهاد القضائي وفقا لأحكام قانون الإجراءات المدنية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2002، ص 324.

<sup>11</sup> مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2018، ص 129.

<sup>12</sup> سخري بوبكر، القانون البحري المدعم بإجتهادات المحكمة العليا، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 167.

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

يجري فيه التصحيح<sup>13</sup>. أما فيما يتعلق بتقدير التعويض على البضائع فإنه يكون بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين، وفي حالة تلف البضاعة فإنها تباع عادة عند الوصول بالمزاد العلني ويستحق المؤمن له نسبة من مبلغ التأمين بقدر التلف الذي لحقها طبقا لقاعدة النسبية وذلك حسب القيمة المقدرة للبضاعة في ميناء الوصول.

مع ملاحظة أن هناك دائما نسبة من الخسائر لا تؤخذ بعين الاعتبار يطلق عليها "إسم المسموحات"<sup>14</sup>، قد تكون قانونية وهي التي لا تفوق واحد في المائة (01%) من مجموع قيمة السفينة أو البضاعة المؤمن عليها ومسموحات إتفاقية محددة في وثيقة التأمين لا تقبل فيهما دعوى الخسارة لعدم تأثيرها في ذمة المؤمن له نتيجة عدم أهميتها، وإقامة هذه الدعوى إن تجاوزت نسبة المسموحات الحد القانوني أو الإتفاقي يجب على المؤمن له إثبات عدد من العناصر نوجزها فيما يلي:

**أولاً-** أن يثبت أنه صاحب الحق في التأمين، فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الموقع على بوليصة التأمين فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها من خلال تقديمها إذا كانت حاملها ومن التظهير إذا كانت للأمر، أما إن كان التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن لهذا الأخير وقت تحقق الحادث حقا شخصيا ومباشرا تجاه المؤمن في الحصول على مبلغ التعويض<sup>15</sup>.

**ثانياً-** أن يثبت المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث وليس وقت إبرام العقد لأن المصلحة قد تتغير من وقت إبرام العقد إلى حين وقوع الضرر، ويكون ذلك بإبراز سند الملكية فيما يتعلق بالسفينة أو بالحيازة الشرعية لسند شحن البضاعة المنقولة.

**ثالثاً-** أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبينة في وثيقة التأمين، فبالنسبة للسفينة يكون من خلال دفتر يومية السفينة أو بشهادة سلطات الميناء أو الجمارك<sup>16</sup>، أما البضائع فيكون بكل الطرق المقبولة للإثبات في المواد التجارية.

وبالتالي إذا تمكن المؤمن له من إثبات هذه العناصر كان واجبا على المؤمن دفع التعويض المستحق للأضرار المقدرة والمعينة من طرفه بشرط أن لا يكون قد تحصل سابقا على التعويض، وتجدر الإشارة هنا أن المشرع الجزائري قد نص في كل من القانون البحري وقانون التأمين على إمكانية ممارسة المؤمن لدعوى

<sup>13</sup> مصطفى كمال طه، الحوادث البحرية- التأمين البحري، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1993، ص 45.

<sup>14</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 294 وما يليها.

<sup>15</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 207.

<sup>16</sup> عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 52 وما بعدها.

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسيتها الممارسة التجارية -

الحلول طبقا للمادتين 743 و 744 من القانون البحري<sup>17</sup> والمادة 118 من قانون التأمين<sup>18</sup>، إذ يفهم من مجموع هذه النصوص القانونية أنه من حق المؤمن بعد دفع التعويض أن يحل بما دفعه محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه تجاه الغير المتسبب بفعله في الضرر الذي رتب مسؤولية المؤمن، وهو ما كرسته قرارات الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا الجزائرية من خلال تحديدها للشروط الواجب إحترامها من قبل شركات التأمين لرفع دعوى الرجوع والتي حصرتها فيما يلي<sup>19</sup>:

**الشرط الأول: وجوب تقديم عقد الحلول يوم رفع الدعوى**

وهو عقد موقع عليه من قبل المؤمن له وشركة التأمين يوضح فيه قيمة الخسائر التي تم دفعها إلى المرسل إليه الذي لحقته الخسائر، وقد أصدرت المحكمة العليا ممثلة في غرفتها التجارية والبحرية عدة قرارات في هذا الشأن من بينها على سبيل المثال القرار رقم 153253 الصادر بتاريخ 22 جويلية 1997 الذي جاء فيه "...الحكم بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل كان مطابقا لأحكام المادة 144 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 والمتضمن قانون التأمينات لأن الشركة المدعية المذكورة لم تقدم عقد الحلول الذي يسمح لها بأن تحل محل شركة سيدار-المرسل إليه..."; والقرار رقم 138267 الصادر بتاريخ 27 فيفري 1996 الذي جاء في حيثياته "...وبما أن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى فيتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد حلول محررا قبل رفع الدعوى وإلا يقضى برفضها شكلا لعدم توفر الشروط المنصوص عليها في المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية...".

وهو ما يمثل إستقراراً في توجه المحكمة العليا وموقفها المتخذ سابقا في القرار رقم 151326 الصادر بتاريخ 06 ماي 1977 الذي صرحت فيه "...حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيحا يعطي لها صفة التقاضي ويتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره، حيث أن التاريخ المذكور في عقد الحلول هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى

<sup>17</sup> أنظر المادة 743 التي تنص على أنه: "تتقدم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد. بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين بإتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى". أما المادة 744 فتتص على أنه: "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد إنقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون إستلم هو نفسه تبليغ الدعوى".

<sup>18</sup> أنظر المادة 118 التي تنص على أنه: "يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له. يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى إستيفائه التعويض الكلي حسب المسؤولية المترتبة".

<sup>19</sup> حسان بوعروج، خصوصيات التأمين البحري، المجلة القضائية، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص 1999، ص.ص 12 إلى 17.

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسيتها الممارسة التجارية -

الرجوع إبتداءً من ذلك التاريخ وأن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى، وبما أن عقد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنه لا يسمح بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه وحق المؤمن في رفع دعوى الرجوع...".

إذن يتضح أن قضاء المحكمة العليا مستقر في إعتبار أن عقد الحلول هو السند القانوني الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له وإعطائه الصفة والمصلحة القانونية في رفع دعوى الرجوع على الغير المتسبب في الضرر، كما نشير هنا إلى أن تعويض شركة التأمين للمؤمن له لا يسمح له مطلقا برفع هذه الدعوى مع المؤمن وهو ما أوضحه القرار رقم 153499 الصادر بتاريخ 23 سبتمبر 1997 الذي صرحت من خلاله هذه المحكمة بأنه "...لا يمكن بأي حال من الأحوال تجزئة الدعوى الرامية إلى تعويض الخسائر والسماح للمؤمن والمؤمن له أن يباشرا هذه الدعوى معا...".

## الشرط الثاني: مدة ممارسة دعوى الرجوع

طبقا لنص المادة 743 من القانون البحري الجزائري ينبغي أن ترفع الدعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة في مهلة سنة واحدة (01) إبتداءً من تاريخ تسليم البضاعة، وإذا رفعت خارج مهلة السنة فتكون مقبولة شكلا عندما تُقام في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به وفقا للمادة 744 من ذات القانون، ففي حالة تم تسليم البضائع يوم 06 ديسمبر 2019 مثلا فإن مهلة السنة الممنوحة للمرسل إليه لرفع الدعوى تسري من هذا التاريخ وتنتهي في 05 ديسمبر 2020، كما تكون أيضا دعوى الرجوع التي تمارسها شركة التأمين مقبولة شكلا حتى بعد إنقضاء مهلة السنة إذا رفعت خلال مهلة ثلاثة أشهر تبتدئ من يوم تسديد المبلغ المطالب به عملا بنص المادة 744 من القانون البحري، وهو الموقف الذي أقرته الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا من خلال قرارها رقم 151318 الصادر بتاريخ 06 ماي 1997 الذي قضى بنقض القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر ورفض دعوى شركة التأمين الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا، حيث جاء فيه "...أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 وأن عقد الحلول مؤرخ في 05 جوان 1991 أي خارج مهلة ثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744 "...، ما يفهم منه بشكل واضح أن القاعدة العامة هي وجوب رفع الدعوى في مهلة سنة واحدة إبتداءً من تاريخ تسليم البضاعة طبقا للمادة 743، وإستثناءً يمكن أن ترفع هذه



## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسيتها الممارسة التجارية -

الدعوى وفقا لأحكام المادة 744 بعد إنقضاء مهلة السنة وذلك في مهلة ثلاثة أشهر ابتداء من تاريخ تسديد التعويض من قبل المؤمن<sup>20</sup>.

علما أن رجوع المؤمن على الغير المتسبب في الضرر يؤسس على نظرية الحلول أي حلول شركة التأمين محل المؤمن له بعد قيامها بتعويضه عن الضرر الذي لحق به، كما أن هذه الدعوى تتم بقوة القانون ولذلك لا يشترط النص عليها في وثيقة التأمين بين الأطراف. غير أن هذا لا يبيح لشركات التأمين أيضا الجمع بين « دعوى التعويضات المدنية ودعوى الرجوع » لأن ذلك سوف يشكل لها إثراء بلا سبب، حيث صرحت الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في هذا الصدد وبموجب القرار رقم 226364 الصادر بتاريخ 13 جوان 2000 على ما يلي "...حيث يتبين فعلا من مراجعة القرار موضوع الطعن بالنقض الحالي أنه لم يبرر قضاءه فيما يخص الحكم بالإلزام المستأنف عليها كنان (CNAN) بأن تدفع للمستأنفة كأت (CAAT) مبلغ عشرين ألف دينار جزائري كتعويض مدني دون توشيح مكتفيا بالقول «...أن التعويض المطلوب مبالغ فيه إذ ينبغي خفضه إلى الحد المعقول، أي مبلغ عشرين ألف دينار جزائري...» هكذا ورد في القرار المنتقد مما يفيد أن قضاة الإستئناف لم يبينوا كيف توصلوا إلى النتيجة التي أسسوا عليها تقدير التعويض المدني المطلوب والذي قدره عشرين ألف دينار جزائري دون بيان الأساس الذي إعتدوه في ذلك، مما يفيد أن الحكم بالتعويض المدني جاء غير مبرر ويتعين إلغاء القرار المنتقد جزئيا فيما يخص التعويض المدني"<sup>21</sup>.

## المطلب الثاني: دعوى الترك

يعود نظام الترك إلى العادات القديمة التي كانت معروفة في التجارة البحرية في القرون الوسطى، حيث كان يجوز للمؤمن له عند إنقطاع أخبار السفينة أن يطالب المؤمن بدفع مبلغ التأمين بالكامل، بحيث أنه حتى لو ظهرت السفينة مرة أخرى بعد دفع مبلغ التعويض لا يستطيع المؤمن له تملكها من جديد<sup>22</sup>، فهي طريق إستثنائي للحصول على التعويض يستطيع بمقتضاها المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه وتعرض الشيء المؤمن عليه سواء كانت سفينة أو بضائع أن يطالب المؤمن بدفع كل مبلغ التأمين إذا كانت

<sup>20</sup> علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، 2005، ص 108.

<sup>21</sup> نشرة القضاة - العدد 1/2003، مجلة قانونية تصدرها وزارة العدل، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2005، ص 110.

<sup>22</sup> محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 1992، ص 567.

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

الخسارة التي تعرض لها من الجسامة التي يصبح فيها الشيء المؤمن عليه في حكم الهالك كلياً وذلك في مقابل تخلي المؤمن له عنه<sup>23</sup>.

وفي هذه الجزئية بالذات تضمنت المادة 114 من قانون التأمينات المبدأ العام لنظام الترك أو التخلي حيث نصت على أن "تُعوض الأضرار أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له إختيار التخلي وفقاً لأحكام المواد 115 و 134 و 143 من هذا الأمر". وبالرجوع إلى نصوص هذه المواد نجدتها تتعلق إما بتحديد الأجل التي يستعمل فيها هذا الحق وهو ما أشارت إليه المادة 115 حين حددت مهلة ثلاثة أشهر لإمكانية إستعمال هذا الحق من طرف المرسل إليه وإعلام المؤمن بذلك<sup>24</sup>، أو بتبيان حالات الترك في التأمين البحري على السفن والبضائع وهو ما فصلته المادتين 134 و 143 مع العلم أن هذه الحالات لا تعد من النظام العام ويجوز الإتفاق في وثيقة التأمين على مخالفتها<sup>25</sup>. حيث حصرت المادة 134 ق.ب.ج حالات الترك الخاصة بالتأمين على السفن في الحالات التالية<sup>26</sup>:

- **إنقطاع أخبار السفينة:** تعتبر هذه الحالة من أقدم حالات الترك، وهي تعني أنه في الأحوال التي تنقطع فيها الأخبار عن السفينة المؤمن عليها ولم يصل عنها أي خبر إلى ميناء التسجيل ولا إلى ميناء الوصول وذلك في مدة ثلاثة أشهر في الحالات العادية وستة أشهر في حالة ما إذا كان الإنقطاع ناتجاً عن الحوادث الحربية، يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها ويطلب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاكها، ولا يشترط أن تكون هذه الأخبار صادرة من السفينة ذاتها بل يمكن أن يعتد بكل الأخبار الصادرة من الغير<sup>27</sup>، وهي حالة أصبحت شبه مستحيلة اليوم بسبب التقدم التكنولوجي وتطور وسائل الإتصال التي تعرفها صناعة النقل البحري في الوقت الحاضر. وتختلف حالة إنقطاع أخبار السفينة عن حالة إختفائها التي تستند في الحالة الأخيرة إلى دليل معروف كما لو تعرضت إلى الغرق بسبب تصادمها مع سفينة أخرى، ما يشكل إختلافاً أيضاً مع الحالة الأولى أي حالة إنقطاع أخبار السفينة التي يعتبر فيها

<sup>23</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 297.

<sup>24</sup> أنظر المادة 115 من قانون التأمينات التي نصت على أنه "...على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة (3) أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو إنقضاء الأجل التي تُسوغه...".

<sup>25</sup> علي بن غانم، المرجع السابق، ص 80 وما بعدها.

<sup>26</sup> أنظر المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

<sup>27</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري، المرجع السابق، ص 221 وما بعدها.

أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

هالكها حكما يستند فقط إلى قرينة غير قاطعة يحتمل فيها ظهورها من جديد بعد إنتهاء المدة التي حددها المشرع.

- عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب تعرضها للأخطار البحرية: والمراد بهذه الحالة أنه إذا أصبحت حالة السفينة لا تسمح لها بالملاحة بسبب ناشئ عن خطر بحري يغطيه التأمين جاز للمؤمن له تركها للمؤمن مقابل حصوله على التعويض كاملا، وعدم الصلاحية هذه قد تكون مطلقة يستحيل معها إصلاح السفينة وإعادتها إلى حالتها قبل الحادث وقد تكون نسبية إذا تجاوزت قيمة إصلاح السفينة 3/4 القيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين.

- الإختفاء أو الإلتلاف الكلي للسفينة: ويقصد بالإختفاء فقدان السفينة فقدا كليا يقوم الدليل عليه كما أوضحنا سابقا، بينما الإلتلاف الكلي فيشمل جنوح السفينة مع كسر جزء رئيسي يمنعها من متابعة الرحلة البحرية فتتحول إلى حطام وهو ما يشكل الفرق بين الحالتين، مع العلم أن ترك هذه الأخيرة جائز حتى لو أنقذت فيما بعد من الغرق أو الجنوح لأن حق الترك يثبت للمؤمن له بمجرد وقوع هذا النوع من الحوادث الجسيمة<sup>28</sup>.

أما بالنسبة للمادة 143 ق.ب.ج فقد حددت حالات الترك في التأمين على البضائع فيما يلي<sup>29</sup>:

- بيع البضائع أثناء الرحلة: إذا تعرضت البضاعة المشحونة على متن السفينة لأضرار مادية يغطيها التأمين وكانت هناك حتمية ضرورية لبيع البضاعة، جاز للمؤمن له تركها للمؤمن مقابل حصوله على مبلغ التأمين، غير أن عملية الترك هذه لا تجوز إلا إذا وقع بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية وخارج ميناء الشحن.

- هلاك أو تلف البضاعة: يجوز ترك البضائع إذا هلكت أو أصابها تلف مادي وكان الضرر يساوي 3/4 القيمة المؤمن عليها، بحيث إذا أثبت المؤمن له ذلك جاز له الترك وألزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض كاملا، أما إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة المشحونة أقل من هذه القيمة مُنع الترك وعندها يتم اللجوء إلى التسوية بطريق الخسارة التي يحصل فيها المؤمن له على تعويض ما لحقه من ضرر فقط، مع الإشارة إلى أن طريقة تحديد قيمة الثلاثة أرباع يرجع فيها دائما إلى حساب فارق قيمتي البضاعة ما بين ميناء الشحن وهي سالمة

<sup>28</sup> نفس المرجع، ص 224.

<sup>29</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 297.

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

وما بين ميناء التفريغ وقد مسها الهلاك أو التلث من طرف أشخاص مؤهلين لهذا الغرض أو من طرف هيئات خبرة معتمدة<sup>30</sup>.

- إنقطاع أخبار السفينة: وهي حالة تمكن المؤمن له بترك البضاعة المشحونة لصالح المؤمن مقابل حصوله على مبلغ التأمين، وذلك إذا إنقطعت عنها الأخبار مدة تزيد عن ثلاثة أشهر في الحالات العادية ومدة ستة أشهر إذا كان التأخير بسبب الحوادث الحربية.

- عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية: لأجل ترك البضاعة في هذه الحالة يشترط تعذر حصول الريان على سفينة أخرى لنقل البضاعة المؤمن عليها خلال أجل ثلاثة أشهر رغم بذل قصارى جهده في إنقاذ البضائع، كما يجوز للمؤمن التدخل في هذه الحالة لإعادة توجيه البضاعة بأية وسيلة نقل أخرى تخفيفا للتكاليف والنفقات التي قد يتكبدها من خلال التعويضات التي قد يدفعها للمؤمن له وذلك إلى غاية إيصالها لميناء التفريغ. علما أن حق الترك لا يثبت إلا لمالك البضاعة المؤمن عليها أو وكيله أو الريان إذا كانت لديه وكالة خاصة<sup>31</sup>، كما لا يجوز أن يكون الترك جزئيا بل يجب أن يرد على جميع البضاعة المؤمن عليها إذ لا يجوز للمؤمن له ترك جزء من هذه الأخيرة وبطالبت بتعويض الباقي عن طريق دعوى الخسارة، إلا إذا كان هنالك تقسيم لهذه البضاعة في وثيقة التأمين حينها يجوز لهذا الأخير أن يقصر الترك على مجموعة دون أخرى<sup>32</sup>.

ومن ثمة إذا قام المؤمن بدفع مبلغ التأمين إلى المؤمن له فإن ملكية البضائع سوف تنتقل إليه حتى لا يشكل له ذلك إثراء بلا سبب وبشكل نهائي لا يجوز الرجوع فيه، إلا إذ إنفق الطرفان على عكس ذلك أو شاب غلط صفة جوهرية في عملية الترك كأن يعتقد الطرفان أن السفينة المؤمن عليها قد غرقت في حين أنها غمرت جزئيا بمياه البحر أو إذا تخلف المؤمن عن دفع مبلغ التعويض<sup>33</sup>، وهذا كله دائما ما لم يحكم بصحة الترك إذ لا يجوز في هذه الحالة الطعن في هذه الأحكام إلا وفقا للإجراءات القضائية السارية المفعول.

## الخاتمة:

<sup>30</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري، المرجع السابق، ص 511.

<sup>31</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 296 وما بعدها.

<sup>32</sup> مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري، المرجع السابق، ص 244.

<sup>33</sup> نفس المرجع، ص 248.

## أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

لقد سلطت هذه الدراسة الضوء على أهم الطرق والآليات المتبعة من قبل أطراف عقد التأمين البحري في تسوية المنازعات التي قد تنشأ بينهم وهم بصدد تنفيذ عملية البيع الدولي سواء فيما يتعلق بالبضائع أو بالسفينة الناقلة لها، فخلصت نتيجة ما يتميز به هذا العقد من خصوصية ومشاركته إلى جانب كل من عقد البيع والنقل ضمن مجموعة عقدية واحدة في تنفيذ هذا النوع من العمليات الاقتصادية المركبة إلى عدد من النتائج والتوصيات نوجزها في فيما يلي:

## أولاً- النتائج:

لضمان إستمرارية النشاط التجاري الدولي وتشجيع القائمين به على الإستثمار في هذا القطاع المحفوف بالمخاطر البحرية كان لا بد من تدخل عقد التأمين البحري الذي أصبح الدعامة الأساسية لممارسة النقل البحري للبضائع، حيث خلق هذا العقد نوعاً من الإرتياح والأمان في نفسية المؤمن له سواء أكان صاحب حق في البضائع المشحونة أو مالكا لها أو مجهزا للسفن الناقلة من الأخطار التي قد تواجه مستقبله ومستقبل نشاطه المهني، الأمر الذي دفع جميع القوانين الدولية إلى الإقرار بإلزاميته وتنظيم أحكامه لذا حاولنا من خلال دراستنا هذه التطرق إلى إحداها ممثلة في أبرز الآليات المستخدمة بين أطراف هذا العقد في تسوية المنازعات التي قد تنشأ بينهم أثناء تنفيذ هذه العمليات الاقتصادية، وتوصلنا من خلالها إلى أن الممارسة التجارية البحرية كرسن طرفا يلجأ إليها أكثر من غيرها في تسوية هذه النزعات لما تلبه من حاجيات الأطراف من سرعة وإئتمان، سرية وبساطة في الإجراءات إضافة للحصول على التعويض الكامل بعيدا عن التعقيدات التقنية والقانونية التي تعرفها بقية أنواع التأمين الأخرى من قبيل التأمينات البرية أو الجوية، متخذة في ذلك أحيانا أشكالا ودية وأحيانا أخرى أشكالا قضائية بطابع يراعي خصوصية هذا القطاع البحري دائما.

## ثانياً- التوصيات:

ما يؤخذ على المحكمة العليا في هذا الجانب مسألة الخلط بين دعوى الحلول التي يمارسها الموفي الذي يحل محل الدائن في مطالبة المدين مستعملا حقوق الدائن، ودعوى الرجوع التي تمارس ضد الناقل من قبل أي شخص نجح صاحب البضاعة في مقاضاته بدل مقاضاة الناقل وهي دعوى شخصية يستعمل فيها صاحبها حقوقه ولا يحل محل شخص آخر ويكون أساسها الفضالة أو الإثراء بلا سبب، إذ أن هذه الجهة القضائية العليا لا زالت لحد الآن ومن خلال القرارات الصادرة عنها تعتبر أن حلول شركة التأمين محل المؤمن له هو حلول إتفاقي يستمد مصدره من نص المادة 262 من القانون المدني التي تستوجب لقبول «دعوى الحلول» تقديم عقد الحلول موقع من شركة التأمين والمؤمن له. غير أن الحلول المنصوص عليه في

أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسيتها الممارسة التجارية -

المادة 118 من قانون التأمينات المشار إليها سابقا هو حلول قانوني تنفيذ لأمر المشرع يستمد أساسه من المادة 261 فقرة 04 من القانون المدني لكون أن شركة التأمين تمارس هذا الحق حتى ولو عارض المؤمن له صراحة لأن مصدره القانون، إذ يكفي لشركة التأمين ممارسة هذا الحل بمجرد إثبات المركز القانوني الذي حدده المشرع وهو أن تكون قد أمنت على الأضرار التي تصيب البضاعة المشحونة أو السفينة أثناء النقل وأن تكون عوضت المؤمن له عنها، ومن ثمة يسقط حق هذا الأخير في طلب التعويض من الناقل لعدم جمعه بين التعويضين، لذلك نوصي في الأخير بإعادة النظر في هذا الموقف المكرس قضائيا ليتمشى مع صحيح القانون.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا: النصوص القانونية

- 1- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتضمن قانون التأمين الجزائري، الجريدة الرسمية العدد 15 لـ 12 مارس 2006.
- 2- الأمر 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، الجريدة الرسمية العدد 31 لـ 13 ماي 2007.
- 3- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية العدد 46 لـ 18 أوت 2010.
- 4- القانون رقم 08-09 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق لـ 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية العدد 21 لـ 23 أبريل 2008.
- 5- المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 17 يناير 1996 الذي يحدد شروط اعتماد الخبراء والمحافظين في العواريات لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم.
- 6- إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر لعام 31 مارس 1978 المعروفة تحت إسم إتفاقية هامبورغ (الجزائر غير مصادقة عليها).

ثانيا: الكتب

- 1- محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.
- 2- مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2012.

أبرز الآليات المتعلقة بتسوية المنازعات في التأمين البحري

- خصوصية كرسنها الممارسة التجارية -

- 3- أحمد بلقاسم، التحكيم البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.
- 4- عمر بن سعيد، الإجتهااد القضائي وفقا لأحكام قانون الإجراءات المدنية، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2002.
- 5- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2018.
- 6- سخري بوبكر، القانون البحري المدعم بإجتهاادات المحكمة العليا، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- 7- مصطفى كمال طه، الحوادث البحرية- التأمين البحري، الدار الجامعية ، بيروت، 1993.
- 8- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 9- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 10- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- 11- محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 1992.

ثالثا: المقالات

- 1- حسان بوعروج، خصوصيات التأمين البحري، المجلة القضائية، الإجتهااد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص 1999.
- 2- نشرة القضاة - العدد 1/2003، مجلة قانونية تصدرها وزارة العدل، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2005.
- 3- Latin Pierre, Assurance maritime, Revue de droit maritime français, n° 585, Paris, 1998.