وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن في القانون الجزائري
–بين عوائق التنفيذ وضرورات الإصلاح–

Marine insurance documents for good and ships in Algerian law
-Between the obstacles to implementation and the necessities of reform-

مخالفة كريم*[1]، جامعة عبد الرحمان ميرة–بجاية 06000–الجزائر، mekhalfakarim@gmail.com

تاريخ إرسال المقال: 2024/01/07 تاريخ قبول المقال: 2024/05/04

الملخص:

المعروف في ساحات التأمين ولدى متعاملي التجارة البحرية الدولية، أن تنفيذ ما يَّرد من شروط في وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن على أرض الواقع، يثير في حالات عديدة صعوبات وإشكالات بين أطراف التأمين، فإلى جانب الغموض الذي يكتنف مفهوم عديد الأخطار والحوادث البحرية القابلة للضمان، وما قد ينتج عن ذلك من نزاعات أمام القضاء، فإن هذه الوثائق التعاقدية وبفعل الطابع الدولي لعقد التأمين البحري تواجه إشكالات وعوائق ترتبط بقدرتها على حماية مصالح المؤمن له على الصعيدين الوطني والدولي، إلى جانب ما تثيره مسائل مثل التنازع في القوانين والاختصاص القضائي والتقادم، وكذا التساؤلات على الصعيدين القانوني والقضائي حول القيمة القانونية لملاحق التأمين البحري وقدرتها على استخلاف الوثائق الأصلية، وبالتالي صيانة مصالح الأطراف.

تهدف هذه الدراسة إلى محاولة تقصي حقيقة وطبيعة الصعوبات التي تعيق في بعض الحالات تنفيذ مضامين وثائق التأمين البحري على البضائع والسفن وملاحقها، في القانون الجزائري وفي نظم التأمين البحري المقارنة، مع اقتراح بعض الحلول العملية لها.

الكلمات المفتاحية: وثائق تأمين بحري–تنفيذ–صعوبات.

* مخالفة كريم mekhalfakarim@gmail.com

Abstract:

It is known in the insurance arena and among those dealing with international maritime trade that the implementation of the conditions contained in marine insurance documents for goods and ship hulls on the ground, in many cases, raises difficulties and problems between the insurance parties, in addition to the ambiguity surrounding the concept of many insured marine risks and accidents. And the resulting disputes before the judiciary. Due to the international nature of the marine insurance contract, these contractual documents face problems and obstacles related to their ability to protect the interests of the insured at the national and international levels, in addition to what is raised by issues such as conflicts of laws, jurisdiction, and statute of limitations, as well as Questions at the legal and judicial levels about the legal value of marine insurance supplements and their ability to replace the original documents, and thus protect the interests of the parties.

This study attempts to investigate the reality and nature of the difficulties that in some cases hinder the implementation of the contents of marine insurance documents on goods and ships and their annexes in Algerian law and in comparative marine insurance systems, while proposing some practical solutions to them.

Keywords: Marine insurance documents - Implementation - Difficulties.

مقدمة:

من المعروف أن الآلية الطبيعية التي يتجسد من خلالها ضمان مصالح المؤمن له في التجارة البحرية قديمًا وحديثًا هي عقد التأمين. والتأمين البحري الذي يتميز بالطابع الدولي يعتبر الأداة الأصيلة في تحقيق هذا الهدف يتجسد في صورته المادية المتمثلة في وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن، وهي الوثائق التي تحتوي شروطًا عامة للضمان يتم وضعها مسبقًا، وشروطًا خاصة يتفق الطرفان على صياغتها بصورة تتجاوب ومصالحهما، وإن كانت في بعض الأحيان تختلف عما ينص عليه القانون بخصوص مجال ونطاق الضمان الذي يتحمله المؤمن وكذلك قيمة أقساط التأمين.

ولا جدال اليوم في أهمية وثائق التأمين البحري في الناحية الاقتصادية، فهي الأدوات القانونية التي تدعم الائتمان وتساعد على تكوين رؤوس الأموال، وترافق كل حركية للاستثمار الاقتصادي في مجال التجارة البحرية، عن طريق ضمان وتغطية الأخطار وأضرار الحوادث المختلفة. وقد شكَّلت هذه الوثائق إحدى الركائز الهامة في بلورة وتطوير نظام التأمين البحري في الجزائر، القطاع الذي شهد نموًا ملحوظًا بعد سنة 1989، إذ ساهمت عقود التأمين البحري في دعم وتنشيط الائتمان الداخلي وساعدت على توفير رؤوس

أموال معتبرة الناتجة عن تأمين عمليات التصدير والاستيراد، تم ضَّخها في القنوات المالية الوطنية دعمًا لعمليات التنمية الاقتصادية.

وعلى رغم النجاعة الاقتصادية والأهمية القانونية لهذه الوثائق في التعاملات التجارية البحرية سواء في الجزائر أو في باقي دول العالم، فإن الممارسة في التعامل بهذه الوثائق كشفت صعوبات وعوائق قانونية وعملية في بعض الحالات صَّعبت عمليات تنفيذ مضامينها بصورة دقيقة وجيدة، وما ينتج عن ذلك من مساس بمصالح الأطراف المتعاقدة وما يتمخض من سلبيات تعيق سرعة ونجاعة النشاط التجاري البحري على الصعيدين الوطني والدولي، هذا ما يحيل على إشكالية هذه الدراسة المتمثلة فيما يلي: ما مدى تأثير الأخطاء والإغفالات والتأويل الشخصي لمضمون الحوادث البحرية المختلفة في وثائق الأمين على قيمتها التعاقدية والقانونية عند تنفيذها؟.

وبغية خوض غمار إشكالية هذه الدراسة، واعتبارا أن محاولة كشف وتحليل العوائق والصعوبات التي تواجه عمليات تنفيذ محتويات وثائق التأمين البحري على البضائع وهيكل السفن على أرض الواقع في عديد الحالات، سواء في نظام التأمين الجزائري أو المقارن، يستوجب وبالضرورة توضيح المفاهيم الأساسية المرتبطة بعمليات التأمين البحري، فقد كان من الحتمية العلمية التطرق أولاً إلى نظام وثائق التأمين البحري وآثارها، والتي بادر الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتعلق بالتأمينات في الجزائر على تأطيرها، ليتم بعدها التطرق إلى دراسة مبررات ومسببات هذه العوائق وآثارها على مصالح الأطراف، لذلك تم توجيه جهد البحث على ناحيتين تتضمن مبحثين، يتم تخصيص **المبحث الأول** إلى النظام القانوني لوثائق التأمين البحري في القانون الجزائري، أما **المبحث الثاني** فسيتم التطرق فيه إلى إشكالات تنفيذ محتويات هذه الوثائق في بعض الحالات، منها المرتبطة بالإطار القانوني للتأمين البحري، والناتجة عن عدم دقة عديد المفاهيم القانونية المتداولة في الوثائق، إلى جانب الصعوبات الناشئة عند تنفيذ مضامين ملاحق التأمين.

المبحث الأول: النظام القانوني لوثائق التأمين البحري في القانون الجزائري

دون الخوض في التطور التاريخي لمنظومة التامين في الجزائر الذي ليس موضوع هذا البحث، فإن المنعرج الحاسم في تاريخ تنظيم نشاطات التأمين عمومًا والتأمين البحري خصوصًا في الجزائر، كان دون شك سنة 1980، وهو الأجل الذي صدر فيه أول قانون يتضمن أحكامًا للتأمين تحت رقم 80-07 الذي عمَّد فيه المشرع إلى وضع الإطار القانوني لعقد التأمين، وصاغ فيه حقوق والتزامات أطراف عقد التأمين وطرق انعقاده وانقضائه، كما حدد مجالاته بأن خصص للتأمين البحري حيزًا هامًا منه، إذ قرر تطبيق أحكام الباب الخاص بالتأمين البحري على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما.

وقد أدت التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي عرفتها الجزائر بعد سنة 1989 إلى التوجه نحو سياسة اقتصادية أكثر ليبيرالية، بأن حاز قطاع التأمين في عمومه حيزًا هامًا من الإصلاح تجسد بصورة واضحة في صدور الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04، الذي تميز بإلغاء كل صور احتكار الدولة لنشاط التأمين[1]، وقد أصبح بفعل ذلك للمتعاملين الوطنيين أو الخواص أو الأجانب إمكانية دخول معترك نشاط تأمين التجارة البحرية[2].

سنتطرق في هذا المبحث إلى تحديد مفهوم عقد التأمين البحري الذي يأخذ صورة الوثيقة على البضائع وهياكل السفن على ضوء الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04، إلى جانب أنواعها وأثر انتقالها إلى الغير.

المطلب الأول: تعريف وثيقة التأمين البحري، صورها وانتقالها إلى الغير

وثيقة التأمين هي التجسيد المادي لعقد التأمين البحري، فالخوض في مصطلح الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضائع وهيكل السفن يفيد بصورة واضحة أن المقصود هو الترجمة المادية لعقود التأمين المبرمة لضمان الأخطار والحوادث خلال الرحلة البحرية، والمشرع الجزائري لم يعرف عقد التأمين البحري تعريفًا فنيًا، بل إتجه أسوة بالتشريع الفرنسي إلى تحديد الإطار الذي يُطبق فيه هذا العقد، وقد برز ذلك واضحًا في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات[3].

ودون التطرق إلى التعريف الفني للتأمين الذي أورده القانون[4]، فإن ضابط التمييز بين التأمين البحري والتأمين البري يَكمن في طبيعة الخطر الذي يكون سببًا في الضرر وليس طبيعة الضرر أو المال المعرض للخطر، فالخطر المقصود في هذا الشأن هو الخطر الناشئ بمناسبة ممارسة الملاحة البحرية أو العمليات السابقة أو اللاحقة للرحلة البحرية المغطاة ببعض العقود، كما أن المال المعرض للخطر يساعد على تحديد الخطر ذاته، فيمكن مثلاً لسفن نهرية تحمل بضائع تقرر نقلها عبر البحر أن تكون محلاً للتأمين البحري[5].

وقد قرر المشرع الجزائري أحكامًا خاصة في الأمر رقم 95-07 تخص التأمين على هيكل السفينة من المادة 122 إلى المادة 135، كما نص في القسم الثاني من الفصل الثالث على مقتضيات تخص التأمين

---

[1]– الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995، معدل ومتمم بالقانون رقم 06-04 مؤرخ في 20 فبراير 2006 والمتعلق بالتأمينات، ج ر ج ج رقم 15 بتاريخ 12 مارس 2006.

[2]- OPEXA : «Opérteurs et experts en assurances, un peu d'hstoire de l'assurance en Algerie », http://opexa-DZ.com

[3]– أنظر المادة 92 في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

[4]– أنظر المادة الثانية في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

[5]– أنظر المادة 136 في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

على البضائع، وذلك في المواد من 136 إلى 144 دون إغفال النص على التأمين على المسؤولية، والتي قصد بها المركز القانوني الذي يحتله المؤمن له بصفته مسؤولاً مدنيا، وبالتالي ملزمًا بتعويض طرف آخر هو الدائن المضرور عن فعل تسبب فيه الأول بمناسبة مزاولته لنشاطه بكونه إما مجهزًا أو مالكًا للسفينة[6].

والمعروف أن عقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي لا يلزم لإنعقاده شكل معين، وإن كانت الكتابة وسيلة لإثبات هذا العقد[7]، هذا ما أكدته المادة 97 من الأمر 95-07 بقولها: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات إلتزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية"، وتترجم الإرادة التعاقدية على صورة وثيقة تأمين بحري إستوجب المشرع إحتوائها لبيانات جوهرية نصت عليها المادة 98 من ذات الأمر، كما تعد وثائق التأمين هذه حجة بين الأطراف بما ورد فيها من بنود وشروط، فلا يمكن التحجج بعكس ما ورد فيها إلا عن طريق الكتابة، إضافة إلى عدم إمكانية تعديلها إلا بوثيقة مكتوبة تسمى بملحق التأمين[8].

والثابت أن وثائق التأمين على البضائع وعلى هياكل السفن تتشابه في كل محتوياتها ويرجع ذلك إلى المصدر المشترك للوثيقتين وهو وثيقة اللويدز الإنجليزية، إذ أن غالبية الشروط والبيانات الواردة في الوثيقتين هي من طبيعة واحدة، كما أن صِيغ الضمان والأخطار البحرية هي ذاتها، غير أن الظروف العملية التي تميزت بها أسواق التأمين مع بداية القرن، خلقت ضرورة للفصل بين الوثيقتين، كما أن زيادة وإتساع رقعة التخصص في مسائل الإكتتاب أو الإصدار أو كشف قيمة الأخطار البحرية، وتوزيع الخسائر الناتجة عنها بين أطراف المرحلة البحرية، هي من زادت من ضرورات الفصل بين الوثيقتين[9].

وعلى غرار التشريعين الفرنسي للتأمين الصادر سنة 1967، والإنجليزي الصادر سنة 1906، فقد صَّنف المشرع الجزائري في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات وثائق التأمين على البضائع إلى وثيقة تأمين لسفرية صالحة لرحلة واحدة، ووثيقة تأمين مفتوحة، كما قرر كذلك إمكانية التأمين على هياكل السفن لرحلة واحدة أو عدة رحلات أو لزمن معين[10].

الفرع الأول: وثيقة التأمين لسفرية صالحة لرحلة واحدة

[6]– أنظر المادة 145 في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

[7]– ثروت عبد الرحيم: "الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري"، عالم الكتاب، القاهرة، 1966، ص50.

[8]– مصطفى كمال طه: "القانون البحري"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص473.

[9]– سلامة عبد سلامة: "التأمين البحري"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص73.

[10]– أنظر المادتين 122 و139 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

قد يقع أن يلجأ طرفا التأمين البحري إلى إبرام عقد في صورة وثيقة تأمين بقسط محدد، يضمن من خلاله المؤمن تغطية لأخطار أو حوادث بحرية معينة قد تتعرض لها البضائع أو أية أموال منقولة أخرى أو السفينة أو أجرة الشحن، وتعرف هذه الوثيقة بوثيقة التأمين لرحلة واحدة أو شحنة معينة، وذلك مهما كانت الطريقة التي يتم بها نقل البضائع، سواء كان ذلك بمقتضى سند إيجار أو سند شحن.

وتجسيدًا لمضمون هذا النمط من الوثائق، فإنه يتم تحديد موعد إنطلاق الرحلة البحرية وإنتهائها، إذ يتم النص في الوثيقة على بداية سريان مفعولها منذ بدء عمليات شحن البضائع وإستمراره أثناء الرحلة، وإنتهائه بعمليات تفريغها في ميناء الوصول. أما إذا تعلقت وثيقة التأمين بسفرية واحدة بتغطية هيكل السفينة، فإن نطاق الضمان ينحصر في الرحلة البحرية المحددة للسفينة، إلاّ أن سريان مسؤولية المؤمن على ضمان نتائج الخطر يخضع لدى غالبية التشريعات الحديثة– بما فيها القانون الجزائري– لحكم الشروط التي تضمنتها وثيقة التأمين، فإن إنطلاق سريان التأمين على السفينة من مكان محدد، فإن مسؤولية المؤمن لا تبدأ حتى تبدأ السفينة رحلتها[11].

الفرع الثاني: وثيقة التأمين العائمة أو وثيقة الاشتراك

تزايد كثافة التجارة البحرية الدولية مع منتصف القرن الماضي، أفرز ضرورة استعانة قطاع التأمين البحري بأنماط أخرى في عمليات ضمان الأخطار والحوادث البحرية، تجلت في وثائق التأمين العائمة أو وثائق الاشتراك، فبدلاً أن يبرم المؤمن له تأمين مستقل لتغطية كل شحنة على حدة، جاز له طلب إصدار وثيقة واحدة تغطي جميع الشحنات ودفعات البضائع ضمن قسط تأمين إجمالي يحدد في ذات الوثيقة ويتناقص بشكل مستمر مقدار قيمة كل شحنة من البضاعة التي يتم شحنها. وفيما عدا مبلغ التأمين الإجمالي وكذا الشروط العامة للضمان، فإن الوثيقة العائمة لا تحتوي على أية معلومات عن البضائع محل التأمين، غير أن المؤمن له يبقى ملزمًا بالتصريح لدى المؤمن بكل شحنة من البضائع يراد إرسالها بخصوص نوعها ومواصفاتها وطبيعتها وأسم السفينة وموانئ الشحن والتفريغ[12].

الفرع الثالث: أثر إنتقال وثائق التأمين البحري في القانون الجزائري

وثيقة التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن قابلة للانتقال من المؤمن له إلى أي طرف آخر من الغير، ما لم تتضمن شرطًا يمنع انتقالها، ويجوز انتقالها سواء قبل تحقق الخسارة محل الضمان أو بعد تحققها، غير أن طرق انتقالها وآثار ذلك تختلف باختلاف شكلها القانوني، فإذا كانت الوثيقة إسمية وتقرر نقل الحقوق الناشئة عنها، فلا بد من تحرير إضافة أو تعديل في الوثيقة يسمى الملحق، لكنه لا يمكنه أن

[11]– أنظر الفقرة الثانية من القواعد التفسيرية في قانون التأمين الإنجليزي الصادر سنة 1906.

[12]- René Rodiere : « droit maritime », édition Dalloz, Paris,1971, page 436.

يمس بموضوع التأمين الأصلي، وتطبق غالبًا في هذه الحالات قواعد حوالة الحق، المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري[13].

وفي هذه الحالة يمكن إعتبار المحَّال له خلفًا للمحيل، ويجوز الاحتجاج في مواجهته بكافة الدفوع التي يمكن للغير التمسك بها تجاه المؤمن له الأصلي، فإذا تقرر بطلان عقد التأمين لأي سبب في الأسباب، يجوز للمؤمن التمسك بالبطلان في مواجهة المحال له، كما يمكن للمؤمن الذي لم يحصل أقساط التأمين بعد، التمسك أو الاحتجاج بالمقاطعة تجاه المحال له. ومن المتداول في أسواق التأمين والتجارة البحرية في الوقت الراهن، إمكانية نقل وثيقة التأمين عن طريق التظهير مثلها مثل باقي الأوراق التجارية، إلاّ أن بعض قوانين التأمين في أوروبا اشترطت توافر المصلحة التأمينية في من يقوم بنقل الوثيقة على الشيء المؤمن عليه من أجل التظهير، غير أن انتقال وثيقة التأمين إلى من انتقلت إليه المصلحة التأمينية في الشيء المؤمن عليه لا تكون تلقائيًا في غياب وجود أتفاق صريح أو ضمني بين المؤمن له والمحال إليه[14].

وعلى الرغم من أن المشرع الجزائري لم يُضَّمن الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أحكام صريحة تخص إنتقال وثيقة التأمين البحري بالطرق السالفة، عكس ما سار عليه التشريع الفرنسي معتبرًا أن القواعد العامة كفيلة بتأطير انتقال الحقوق الواردة في الوثيقة، فإن هذه الأخيرة يمكن أن تكون محل إنتقال الحقوق الناشئة عن تحريرها إلى الخلف الخاص، فإنتقال ملكية الشيء محل التأمين إلى الخلف الخاص، يؤدي حتمًا إلى إنتقال الحقوق والإلتزامات الناتجة عن عقد التأمين إلى هذا الخلف مع إنتقال الشيء محل الضمان عملاً بنصوص القانون المدني الجزئري[15].

المطلب الثاني: آثار تفعيل وثائق التأمين البحري في التشريع الجزائري

إذ أُبرم التأمين البحري وفق الأركان وشروط الصحة المنصوص عليها قانونًا، فإنه ينعقد صحيحًا منتجًا لأثاره القانونية، وتتجسد آثاره في الإلتزامات الناشئة عن طريق توقيع الطرفين وثيقة التأمين وملاحقتها إن وجدت، وضرورة الإجتهاد على تنفيذ كافة الشروط الواردة بها سواء كانت عامة أو خاصة.

الفرع الأول: إلتزامات المؤمن له في وثيقة التأمين على البضائع وهياكل السفن

تلزم تشريعات التأمين البحري بما فيها الأمر 95-07 في الجزائر المؤمن له بتنفيذ عدة إلتزامات منها ما يكون مصدرها القانون المنظم لعقود التأمين البحري، ومنها ما هو وارد في وثيقة التأمين على صورة

[13]– أنظر نص المادة 239 من القانون المدني الجزائري.

[14]– بهاء بهيج شكري: "التأمين البحري في التشريع والتطبيق"، دار الثقافة، عمان، 2009، ص676 وما بعدها.

[15]– أنظر المادة 109 من القانون المدني الجزائري.

شروط خاصة تتضمنها ملاحق الوثيقة الأصلية، سواء كان العقد يخص التأمين على البضائع أو ذلك المتعلق بهياكل السفن أو أجرة الشحن، وقد أورد المشرع الجزائري هذه الإلتزامات في نص المادة 108 من قانون التأمينات.

أولاً: الإلتزام بدفع قسط التأمين

لقد إعتبر الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر إجراء دفع قسط التأمين من الإلتزامات الأساسية التي تقع على كاهل المؤمن له، إذ تتوقف على تنفيذهإستمرارية نفاذ العقد، وبالتالي ترتيب الآثار الناتجة عن إنعقاده وهو تعويض الخسارة اللاحقة بالمؤمن له بعد تحقق الخطر المضمون، والقسط هو المقابل المالي الذي يلتزم هذا الأخير بدفعه للمؤمن جراء تحمله آثار الخطر، فهو بصورة أخرى سبب إلتزام المؤمن، لذلك قيل أنه إذ لا يوجد تأمين دون خطر، فمن الأولى كذلك أن لا يوجد تأمين بدون قسط[16]،كما أوردت وثيقة التأمين الجزائرية على البضائع في المادة 13 منها الطابع الأساسي للإلتزام بدفع القسط.

ثانيًا: الإلتزام بتقديم المعلومات الصحيحة والدقيقة عن الخطر محل الضمان

يُعتبر هذا الإلتزام تكميليًا لإلتزام المؤمن له بالصريح بالظروف والوقائع المعروفة لديه، أو التي يجب أن يكون على إطلاع عليها وقت إبرام العقد، والتي من شأنها التأثير على قرار المؤمن بقبول تغطية الخطر البحري أو رفضه، أو تحديد ما يطابقه من مقدار قسط التأمين عند قبوله، وبذلك أدرج الأمر 95-07 إلتزامًا قانونيًا على المؤمن له يقضي بوجوب إفادة شركة التأمين بالمعطيات الصحيحة والدقيقة عن الخطر المراد ضمانه، ويستوي هذا الإلتزام عن التأمين على البضائع أو هياكل السفن، وقد ورد هذا الإلتزام واضحًا في المادة 15 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع، كما دعمه القضاء[17].

ويمكن القول في هذا السياق أن إخلال المؤمن له بهذا الإلتزام، يجعل وثيقة التأمين باطلة بطلانًا نسبيًا، ويقرر البطلان لفائدة المؤمن، ولا يجوز للمؤمن له التمسك به، وإستنادًا إلى القواعد العامة إذ تقر إبطال عقد التأمين البحري لسبب التصريح غير الصحيح أو الإخفاء أو الصمت في إفادة المؤمن بالمعلومات اللازمة حول الخطر المضمون، فإن لهذا الأخير صلاحية التنصل من دفع مبلغ التأمين، كما يجوز أيضًا متابعة المؤمن له جزائيًا بجرم النصب والإحتيال إذا لجأ في تعاملاته مع المؤمن إلى إستعمال الطرق الإحتيالية[18].

ثالثًا: الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

[16]– أنظر المادتان 108 و117 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

[17]– أنظر قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر في 2003/09/23، المنشور في مجلة (scapel)، عدد 19، ص105، سنة 2004.

[18]– مصطفى كمال طه، وائل أنور نبدق: "التأمين البحري"، دار الفكر الجامعي، الأسكندرية، 2005، ص159.

أورد المشرع الجزائري على غرار تشريعات التأمين البحري الحديثة هذا الإلتزام في الفقرة السادسة من المادة 108 من الأمر 95-07 بقوله: "...أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة..."، كما قررت وثيقة التأمين الجزائرية على البضائع نفس الحكم في المادة 17 منها، وقد صاغ المشرع الجزائري بعد ذلك أحكامًا خاصة بالإخلال بهذا الإلتزام في المادة 117 من الأمر 95-07، بأن جعل المؤمن يتحرر من إلتزاماته في حدود المبلغ الذي كان من حقه استرجاعه من الغير المسؤول، لو أدى المؤمن له التزامه.

الفرع الثاني: التزامات شركة التأمين في الوثيقة على البضائع والسفن

يلتزم المؤمن بعد توقيعه على وثيقة التأمين وملحقاتها إن وجدت، بالتزام رئيسي هو دفع التعويض للمؤمن له في حدود التأمين، متى تحقق الخطر المضمون، هذا ما قررته المادة 117 من الأمر 95-09، غير أن كيفيات الوفاء بهذا الإلتزام تتوقف على طرق مطالبة المؤمن له بتعويضه عن الضرر اللاحق به، ويأتي على رأسها دعوى الخسارة التي تعد من أهم الوسائل التي أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 114 من الأمر 95-07، وهي الدعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض يجبر الضرر الذي لحق الشيء محل الضمان، فإذا تمت التسوية بطريقة التعويض القضائي، فإن إلتزام المؤمن يقتصر على تنفيذ الحكم النهائي وبالتالي دفع التعويض المقرر فيه.

ودون الخوض في مسائل إعفاء المؤمن من جزء من الضمان وتخلي المؤمن له عن الأشياء المتضررة سواء أكانت من البضائع أو السفن، فإن عدم تنفيذ شركة التأمين لإلتزامها بدفع التعويض بعد تحقق الحظر المضمون، يمنح الصلاحية للمؤمن بمقاضاتها[19].

المبحث الثاني: إشكالات تنفيذ وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن في القانون الجزائري والمقارن

من المعروف أن النصوص القانونية المنظمة لعمليات التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن، سواء في الجزائر أو في باقي دول العالم، تتَّصف بالطابع التفسيري، الأمر الذي يشجع المتعاملين الإقتصاديين في هذا المجال وفي كثير الحالات إلى إستبعادها والإتفاق على تطبيق قواعد أخرى أكثر مرونة وملائمة مع النشاط التجاري البحري تضمنتها وثائق التأمين البحري التي وضعتها هيئات التأمين الدولية، وعلى رأسها هيئة اللوديز الإنجليزية إلى جانب الوثائق الفرنسية، بحيث أصبحت هذه الوثائق مرجعية هامة

(19)- Arthur des Jardins : « traite de droit commercial maritime », PedoneLauriel, Paris, 1923, page 139.

لإستيقاء أحكام التأمين البحري، يتسع نطاقها على المجال الذي تحكمه نصوص تشريعات التأمين البحري[20].

غير أن المختصين في مجالات التجارة والتأمين البحري على البضائع وهياكل السفن ومنذ زمن قريب يتفقون على أن تنفيذ ما تحتويه هذه الوثائق من بنود وشروط سواء أكانت عامة أو خاصة، يواجه في بعض الحالات صعوبات على أرض الواقع لأسباب عديدة ومختلفة، يرجعها البعض إلى الطابع التقني المعقد لعقود التأمين البحري والحرية الكبيرة التي يتمتع بها أطراف التأمين عند صياغة الشروط في وثائق التأمين مما يجعل نطاق سوء الفهم والتأويل وورود الأخطاء في صياغة الوثائق أكثر إتساعًا، الأمر الذي يؤدي إلى بروز عوائق قانونية وعملية عند بدء التنفيذ وهي الحالات التي تؤثر على مصداقية هذه الوثائق، وبالتالي على مصالح متعاملي التأمين البحري سواء هيئات التأمين أو المؤمن لهم.

سنتطرق بالدراسة في هذا المبحث إلى نمطين من الصعوبات أو العوائق التي تواجه عمليات تنفيذ محتويات وثائق التأمين البحري بأنواعها، الأولى تتعلق بوثائق التأمين على البضائع وهياكل السفن في حد ذاتها بإعتبار الترجمة المادية لعقود التأمين البحري، أما الثانية فتخص الإشكالات التي يُثيرها تفعيل ملاحق وثائق التأمين البحري في بعض الحالات.

المطلب الأول: أخطاء الصياغة في وثائق التأمين البحري وأثرها

الأهداف العامة للتأمين البحري عمومًا هي تغطية الأخطار التي قد تواجه الرحلة البحرية سواء للسفينة بصفتها منشأة عائمة وذلك عن طريق وثيقة تأمين على هيكلها أو البضائع المحملة على متنها وهذا في صورة وثيقة تأمين على البضاعة، أو على البحارة في صورة وثيقة تأمين على المسؤولية، ويخضع هذا الفرع من التأمين لتأطير قانوني مزدوج وطني ودولي يمنحه طابعه الخاص.

والطابع الخاص لهذا النوع من التأمين الناتج من جهة عن تنوعه وميزته التقنية المعقدة من جهة أخرى أفرز ضغوطات كثيرة ومتنوعة على أطراف التأمين تتجلى مظاهرها في الأخطاء أو الإغفالات أو النقائص أو سوء الصياغة، أو الصياغة الخاطئة للشروط المتفق عليها في وثائق التأمين في بعض الحالات، والتي كثيرًا ما تمس بمصالح أحد الأطراف عند مباشرته لتنفيذ محتوياتها سواء المؤمن أو المؤمن له، وتثير نزاعات كثيرة على هيئات القضاء أو التحكيم الدولي، كل ذلك مع ملاحظة أن أسواق التأمين البحري العالمية تجتهد بوتيرة سريعة منذ سنوات على محاولة توحيد أنماط عقود التأمين والوثائق المشابهة لها مع الاجتهاد على تسهيل الصياغة عبر لغويات واضحة وبسيطة لا تحتمل التأويل، إلاّ أن المعطيات السالفة الذكر تزيد من

[20]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص464.

تعقيد مهام أطراف التأمين البحري، وبالتالي تزيد من احتمالات ورود الأخطاء أو الإغفال أو التأويل لشروط التأمين عند تحرير هذه العقود.

مساحات الأخطاء أو الإغفالات أو النقائص أو الصياغة المبهمة عند تحرير وثائق التأمين البحري واسعة بإتساع الاشتراطات الواردة عن إرادة الأطراف أو تلك التي مصدرها نصوص قوانين التأمين البحري، ولعل المثال الحي لهذه الحالات، هو ما ذهب إليه الأمر 95-07 المعدل والمتمم حينما إستوجب عديد الشروط لصحة وثيقة التأمين المعتمدة سواء الخاصة بالبضائع أو هياكل السفن[21].

وهي الأحكام الملزمة التي يستوجب إحترامها الزيادة من إحتمالات ورود صعوبات عند تنفيذ محتويات وثائق التأمين، خاصة منها ما تعلق مثلاً بالأخطاء والنقائص المرتبطة بإغفال توضيح تواريخ إبرام التأمين أو آجال بدء سريان مفعوله، أو إغفال إرفاق التأمين على البضائع بنسخة من الوثائق النموذجية المرجعية، أو التغاضي عن تاريخ تحديث أو تحيِّين الوثيقة النموذجية المرجعية، أو غياب الدقة اللازمة عند تحرير التاريخ المرجعي في صيغ صفقات التجارة الدولية الملحقة التي تخضع للتغطية في هذه الوثائق، كل ذلك دون نسيان الصعوبات التي تواجه تنفيذ وثائق التأمين على عمليات النقل متعددة الأشكال (البحرية-النهرية-البرية)، بصورة خاصة وطارئة تؤدي إلى تحويل مسار السفن نحو وجهات بعيدة عن المسار المحدد والمتفق عليه في وثيقة التأمين، وهي الحالة التي تطرح معها تساؤلات حول إمكانية اشتراط المؤمن، إلزام المؤمن له من دفع أقساط إضافة[22].

الإغفالات المحتملة أو التحرير الخاطئ لبعض شروط التأمين أو الآجال أو نطاق الضمان، أو التعارض بين محتويات الوثيقة الأصلية وملحق التأمين في بعض البنود لها من الآثار القانونية الجسيمة، ما يمكن معه القول أنها تؤثر في حالات عدم تداركها وتصحيحها في الآجال قبل مباشرة تنفيذ الوثائق وملاحقها، تأثيرًا كبيرًا على مصالح الناقلين البحريين، فإلى جانب النزاعات ذات الطابع المالي الكبير التي يمكن أن تثار أمام المحاكم التجارية والبحرية، وهياكل التحكيم الدولية بسبب هذه الأخطاء، فإن العواقب المحتملة من الناحية الاقتصادية قد تكون وخيمة على متعاملي التجارة البحرية من المؤمن لهم، والذين بفعل ذلك تبقى بضاعاتهم أو سفن الشحن دون تغطية تأمينية أو ضمان غير كامل من حيث الحيز الزماني والمكاني على الرغم من إبرامهم وتوقيعهم على عقود تأمين بحري يشوبها عيب أو عيوب بفعل الأخطاء أو الإغفالات الشكلية الواردة بها، كما أن التأويل المحتمل للنصوص القانونية الواردة في وثائق التأمين في بعض الحالات يؤدي إلى ظهور صعوبات قانونية وعملية عند تنفيذ محتويات هذه الوثائق على أرض الواقع،

[21]– أنظر المادة 98 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

[22]– أنظر المادة الثانية من المادة 10 من الوثيقة الجزائرية للتأمينات على هيكل السفينة.

الحالات التي جعلت المختصين يتسألون عن الحلول الواجب تقديمها للتصدي لهذه الحالات بعيدًا عن فكرة تقرير بطلان هذه الوثائق، وبالتالي التقليل من عوائق وصعوبات تنفيذ محتويات وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن.

الفرع الأول: صعوبات التنفيذ الناتجة عن مفهوم المصلحة ومدة التغطية

ما يثير صعوبات ذات طابع قانوني وعملي عند تنفيذ بنود وشروط وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن بشهادة المتعاملين الإقتصاديين في مجال التجارة البحرية الدولية ونشاط هيئات التأمين في بريطانيا وفرنسا، النزعات التي تثيرها بعض مصطلحات التأمين الواردة في التشريعات وفي الوثائق، مثل المصلحة التأمينية وكذلك المدة التي تستغرقها التغطية عند التأمين على البضائع المشحونة بحرًا والمنقولة عبر السبل البرية منذ إنطلاقها إلى وصولها.

فمن النزاعات الشائعة في مجال التأمين البحري، التأويل الذي يعطي لمصطلح المصلحة في التأمين، أو بعبارة أخرى المصلحة القابلة للتأمين، فالغموض الذي قد يلحق مضمون هذا المصطلح الهام يلقي بتأثيره السلبي على محتوى الوثائق، وتظهر الصعوبة إثر ذلك في مرحلة التنفيذ، فتشريعات التأمين في مجملها تستوجب أن تكون للمؤمن له مصلحة مشروعة قد تكون مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه، فلولا هذه المصلحة لما فقد المؤمن له شيئًا في حالة حدوث الخطر المؤمن منه الوضعية التي تكرس واقعة الإثراء بلا سبب جراء الحادث، الحالة التي تضفي على التأمين طابع الرهان والمقامرة.

والواضح في هذا السياق أن الإختلاف الفقهي المزمن حول مفهوم المصلحة في عقود التأمين البحري على الخصوص، وغياب تعريف دقيق وواضح لهذا المصطلح في غالبية تشريعات التأمين بما فيها الأمر 95-07 في الجزائر، خلق بيئة مناسبة تتميز ببروز صعوبات عند تنفيذ محتويات وثائق التأمين في بعض الحالات، وذلك بفعل إختلاف الرؤى والمواقف بين المؤمن والمؤمن له بخصوص المفهوم الذي يعطيه كل طرف لهذا المصطلح عند إبرام التأمين، الأمر الذي يثير النزاع ويؤدي لجوء الأطراف إلى القضاء أو التحكيم، بما ينجر عنها من إجراءات طويلة تؤدي إلى تعطيل العمليات الإقتصادية والمالية المتوخاة من التأمين البحري، وما ينتج عنها من خسائر مالية خاصة في عقود التغطية الخاصة بالصفات التجارية الكبرى المنقولة بحرًا، والتي أدت في بعض الحالات إلى التوقف عن الدفع وإعلان إفلاس أحد متعاملي آلية التأمين البحري[23].

[23]-René Rodiere,Emmanuel du Pontavice : « Droit maritime », Dalloz DELTA, 1983, Paris, page 517.

وعلى غرار الإشكال السابق، فقد يُواجه طرفا التأمين البحري صعوبات عند تنفيذ ما إحتوته وثائق التأمين خاصة على البضائع منها ما كان مصدرها الآجال التي تمتد عليها التغطية في العقود التي تتضمن نقلاً بحريًا وآخر بريا للبضائع منذ إنطلاق الرحلة إلى نهايتها، إلى جانب حالات تغيّر مسار السفينة الناقلة للبضائع، إذ من المعروف أن التأمين البحري هو إتفاق بين المؤمن والمؤمن له هدفه ضمان الأخطار المحتملة في الرحلة البحرية عن طريق شروط خاصة، تنتهي بتعويض المؤمن له بعد تحقق هذه الأخطار، فعلى الرغم من إقرار قانون التأمينات الجزائري على وجوب تطبيق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذ إقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر[24]، فإن التساؤل المشروع في هذا الصدد هو متى تبدأ الرحلة ومتى تنتهي؟ وتتأكد الصعوبات بالخصوص بعد إبرام البيوع البحرية التي يلتزم بموجبها الناقل بنقل بضاعة معينة من حيث النوع والوزن وفي آجال محددة إلى ميناء الشحن أو التفريغ، إذ أن إغفال ذكر مصطلحات عملية البيع أو مكان التسليم في وثائق التأمين كثيرًا ما يحدث إشكالات في تنفيذها.

الفرع الثاني: إشكالات التنفيذ الناتجة عن مفاهيم التسليم والخطر

كثيرًا ما تنشأ النزاعات القضائية بعد رفض أحد أطراف وثيقة التأمين البحري تنفيذ أحد الشروط الواردة فيها، مدعيًا أن المفهوم المعطى لأحد المصطلحات التي صِيغت بها وثيقة التأمين من الطرف الآخر ليس هو المعنى المقصود من التعاقد، فمصطلح مثل الخطر البحري المستعمل عادة عند تحرير العقود وملاحقها يفيد عادة الخطر الذي يُحدث أضرارًا بممتلكات المؤمن له المنقولة بحرًا، غير أن المختصين يتفقون أن مفهوم الخطر في وثائق التأمين على البضائع وهياكل السفن ذا معنى أوسع، لكونه لا يقصد فقط الخسارة التي تلحق البضائع أو أجزاء من السفينة، لكن مضمونه العام يتجه إلى تغطية الخسائر المالية التي تلحق المؤمن له مثل خسارة أجرة السفر، أو الأرباح المتوخاة من عملية النقل البحري المؤمنة، وكذلك بعض أنماط الأضرار اللاحقة بالغير، فعدم الوضوح أو غياب الدقة اللازمة في مضمون مصطلح الخطر المراد تأمينه في الوثائق عند إبرام العقد يُضفي الغموض واللبس على الشروط الواردة في عقد التأمين، الأمر الذي يجعل المؤمن يرفض تغطيتها، أو يبادر المؤمن له بالمنازعة القضائية أو اللجوء إلى التحكيم في حالة رفض المؤمن تنفيذ هذه الشروط، الحالة التي تخلق صعوبة ثابتة في تنفيذ محتويات وثيقة التأمين[25].

[24]– أنظر المادة 136 من الأمر 95–07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

[25]– أنظر محمود سمير الشرقاوي: "الخطر في التأمين البحري"، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص25 وما بعدها

عوائق تنفيذ مضامين وثائق التأمين البحري لا تقتصر على مصطلح الخطر فحسب، بل تمتد إلى مفهوم آخر لا يقل أهمية عن الأول، والمقصود هنا هو مصطلح التسليم أي تسليم البضائع محل الضمان في عملية نقل بحري، فالملاحظ في سوق التأمينات البحرية أن الوثائق تشير إلى التسليم عادة في مفهومه المادي دون الإشارة إلى التسليم الحكمي أو القانوني رغم ما تثيره هذه المسألة من نزاعات أمام القضاء بين المتعاملين في المجال التجاري البحري الدولي والتي تثار من خلالها دفوع ترتبط بكيفية الإثبات المادي والقانوني لوثائق التأمين البحري التي تتميز الصياغة فيها بوجود أغفالات أو نقائص أو أخطاء وردت بها أو في ملاحقها بخصوص التسليم وبالتالي على نطاق الضمان، إعتبارًا أن مفاهيم تقنية مثل مصطلح السّليم الوارد في الوثائق غالبًا ما يشوبها الغموض، الأمر الذي ينتج عنه قيام النزاعات التي تؤدي بدورها إلى توقيف أو تعطيل تنفيذ مضامين وثائق التأمين البحري[26].

المطلب الثاني: عوائق تنفيذ ملحقات التأمين البحري على البضائع والسفن

ملحقات التأمين هي وثائق مستقلة عن عقد التأمين البحري لكنها مكمله له، فهي بصورها المختلفة توقَّع من المؤمن والمؤمن له من أجل توسيع نطاق الضمان أو آجاله، أو معالجة معطيات أو وقائع جديدة تكون قد طرأت بعد توقيع الوثيقة الأصلية مثل ضرورة الرفع من قيمة قسط التأمين أو التقليص منه، أو إضافة خطر أو حادث بحري جديد في الوثيقة، وقد أكدت تشريعات التأمين البحري بما فيها القانون الجزائري على عدم جواز تعديل الوثيقة الأصلية إلاّ عن طريق الكتابة[27].

وعلى غرار وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن، فإن الممارسات في أسواق التأمين البحري في مجال النشاط التجاري الدولي أثبتت أن ملاحق هذا النوع من التأمين، كانت هي الأخرى في بعض الحالات مصدرًا لإشكالات وصعوبات عملية وقانونية عند تنفيذ محتوياتها على أرض الواقع، فإلى جانب الأسئلة التي طرحت من المختصين حول القيمة القانونية لهذه الملاحق وطبيعة العلاقة التي تربطها مع الوثيقة الأصلية، فقد تساءل البعض الآخر عن دورها في تحقيق الضمان المتوخى من المؤمن له عند توقيعه عليها، خاصة عندما يتجاوز مضمونها المالي ما إحتوته الوثيقة الأصلية من شروط وأقساط تأمين، إلى جانب إمكانية إعتبارها أداة أو وسيلة في إثبات ما تضمنته عملية التأمين وما لحق بعد ذلك من

[26]-JEAN CALAIS-AULOY : « assurances et ventes maritimes » en colaboration avec René Rodieré, édition DALLOZ , 1983, page 462.

[27]– أنظر المادة 09 من الأمر 95607 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

إجراءات، إضافة إلى مآلها في الحالة التي تحتوي هذه الملاحق على أخطاء أو أغفالات أو قصور في المعلومات، وفي الأخير ما يحصل من تعارض بين ما ورد في الملحق والوثيقة الأصلية[28].

ويأخذ ملحق التأمين البحري الذي يعتبر جزءًا لا يتجزأ من الوثيقة الأصلية صورًا وأنماطًا متعددة، فإلى جانب ملحق الإتفاق الذي يحدد التعديلات الواردة على الوثيقة الأصلية، هنالك ملحق التحويل الذي بموجبه يمكن مثلاً تغيير إسم المستفيد من التأمين إلى طرف آخر، إلى جانب ملحق حسابات القسط الذي عن طريقه تتم عمليات تقليص مبالغ أقساط التأمين بعد تنفيذ إجراءات التغذية من المؤمن له[29].

وتثبت الممارسة الميدانية أن أهم العوائق والصعوبات التي تطرأ عند تنفيذ مضمون ملاحق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن على ساحات التأمين الدولية، هي نوعان: الأولى تتضمن الأخطاء والإغفالات المحتملة عند تحريرها والمتعلقة بالخصوص حول نطاق الضمان وأجاله أو التعديلات الواردة على الشروط المحددة في الوثيقة الأصلية أو الرفع من قيمة الأقساط وغيرها من الأمور المرتبطة بصورة مباشرة مع عقد التأمين، وهي الأوضاع التي تخلق إشكالات عملية وقانونية تصَّعب من عملية تفعيل ما ورد من بنود في الوثيقة الأصلية وفي ملاحقها، الأمر الذي يؤدي في غالب الأحيان إلى طرح النزاع على هيئات القضاء أو التحكيم.

ويرجع المختصون عموم المعَّوقات التي تحول دون التنفيذ الصحيح لما ورد من شروط أو تعديلات في ملاحق التأمين البحري، في إغفالات تحديد مضمون وآجال التعديلات الواردة على بنود الوثيقة الأصلية، إلى جانب عدم تحديد الهوية الصحيحة لمستخلف التأمين في ملاحق التحويل، أو الأخطاء الحسابية المُمكن حدوثها في عمليات حساب المبالغ التي تخصم من الأقساط لفائدة المؤمن، بعد قيام المؤمن له بتغذية التأمين بدفعات متتالية، تضاف إليها أخطاء ذات طابع شكلي مثل إغفال ذكر تاريخ تحرير ملحق التأمين، أو آجال بدء سريانه أو غياب توقيع أحد الأطراف على الملحق، كل هذه الأسباب جعلت المختصين يتساءلون حول آثار هذه الأخطاء أو الإغفالات على السَّير الحسن لعملية التأمين البحري، وهل يمكن إعتبار هذه الملاحق من الوثائق التي يشوبها عيب وبالتالي تكون باطلة من الناحية القانونية.

أما العوائق الثانية فهي من طبيعة قانونية وإجرائية، تتمثل أساسا في مسائل تنازع القوانين الواجبة التطبيق على النزاعات الناشئة بسبب إشكالات تنفيذ ما ورد من بنود في ملاحق التأمين البحري رفقة الوثائق الأصلية، إضافة إلى الصعوبات الناتجة عن عدم الإتفاق على إخضاع النزاع إلى اختصاص قضائي محلي معين، خاصة في حالات إبرام هذه الملاحق في دولة أخرى غير تلك التي صدرت فيها الوثيقة الأصلية، أو

[28]– أحمد شرف الدين: "أحكام التأمين–دراسة في القانون والقضاء المقارنين"، طبعة نادي القضاة، 1991، ص101.

[29]– جلال وفاء البدري محمد، المرجع السابق، ص38.

إخضاع الملحق إلى النظام المعتمد من هيئة اللويدز الإنجليزية، بعد أن تم تحرير الوثيقة الأصلية في ظل نظام وثائق التأمين البحري الفرنسية أو العكس.

خاتمة:

لقد مكَّنت هذه الدراسة من الوقوف عند إشكالية عويصة تواجه نشاط التأمين التجاري البحري الدولي، وهي الصعوبات العملية والقانونية التي تواجه كلا من هيئات التأمين في صورة شركات التأمين الوطنية أو الدولية ومتعاملي التجارة البحرية الدولية في بعض الحالات، والمتمثلة في الصعوبات والعوائق التي تواجه هؤلاء عند تنفيذ محتويات وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن، والتي تؤدي في غالب الأحيان إلى توقف التغطية التأمينية على ملايين الأطنان من البضائع وعلى عشرات السفن الحالات التي تنتج عنها خسائر جسيمة لأطراف عملية التأمين البحري، ومن هذا نستنتج:

– الطابع التفسيري لقواعد التأمين البحري الذي منح الحرية الواسعة لأطراف التأمين على استبعادها، واعتماد شروط اتفاقية أكثر مرونة تماشيا وطبيعة التجارة البحرية من العوامل التي أدت إلى حدوث الأخطاء والإغفالات والتأويل الشخصي لعديد الحوادث البحرية في مرحلة صياغة العقود.

– تأثير الصفة التقنية المعقدة للتأمين البحري وطابعه الخاص في فترة صياغة شروطه ولواحقه، إذ تشهد هذه المرحلة الهامة من حياة العقد نشوء ضغوطات عند التفاوض حول صيغه وشروطه تدفع بأطرافه إلى اقتراف الأخطاء والتسبب في إغفال ذكر معطيات وبنود هامة فيه.

– ما تجدر ملاحظته في هذا الإطار، أن المصدر الأول والأخير لمعالجة الأخطاء والإغفالات عند تحرير شروط التأمين البحري وتحمل الآثار القانونية والمالية المترتبة عنها هي إرادة هيئات التأمين وإرادة المؤمن لهم من المتعاملين، إذ لا تتوفر في التشريعات سواء الوطنية أو لدى مراكز التأمين البحري الدولي أي مقتضيات يمكن العودة إليها لحل كل هذه الإشكالات إلا في حالة تذييل العقود بشرط التحكيم.

– الملاحظ كذلك انه رغم التطور الكبير الذي عرفته تشريعات التأمين البحري الوطنية، بما فيها الأمر 95-07 المعدل والمتمم المتعلق بالتأمينات في الجزائر، ومراكز التأمين البحري الدولية وعلى رأسها هيئة اللويدز في بريطانيا وهيئة التأمين الفرنسية للنشاط التجاري البحري، فإن إشكالية تأويل مضامين عديد الحوادث البحرية محل التغطية التأمينية لا تزال قائمة إذ تشكل أبرز الصعوبات والعوائق عند تنفيذ ما ورد من شروط في وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن.

وباعتبار أن وثائق التأمين البحري الجزائرية على البضائع وهياكل السفن المؤطرة بالأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتعلق بالتأمينات، لا تخرج عن إطار الصعوبات التي تواجهها وثائق

التأمين البحري الدولية عند التنفيذ، وما ينجر عن ذلك من تأثر بالمصالح المالية لشركات التأمين الوطنية من جهة، والمتعاملين الاقتصاديين في مجال التجارة البحرية من جهة أخرى، فإن التصور الذي تطرحه هذه الدراسة، والرامي إلى تقديم بعض الحلول القانونية والعملية لمجابهة الحالات التي تواجه فيها عمليات تنفيذ محتويات وثائق التأمين البحري أو ملاحقها صعوبات للأسباب السالفة الذكر، يتجه إلى طرح جملة من الاقتراحات يمكن بلورتها عبر نصوص قانونية مكملة، سواء في الأمر رقم 95–07، أو في الوثائق الجزائرية للتأمين البحري، ومن هذه المقترحات ما يلي:

1) ضرورة الاجتهاد على توحيد وتجديد مضامين أهم المصطلحات القانونية المتداولة في أوساط كلا من التأمين البحري بصوره والتجارة البحرية الدولية، بهدف حماية ما يَّرد من بنود في وثائق التامين من عواقب التأويل الشخصي أو القضائي لهذه المصطلحات، وما ينجم عنه من آثار مالية واقتصادية لطرفي التأمين.

2) إلزامية استحداث مقتضيات قانونية في تشريع التأمينات الجزائرية والوثائق، تكشف القيمة القانونية ومآلها للوثيقة التي تتضمن أخطاء أو إغفالات عند صياغتها، مع تحديد مسؤولية الطرف المتسبب في ورود هذه العيوب في إطار القواعد العامة في المسؤولية المدنية.

3) التفكير في معادلة ومطابقة شروط التأمين البحري على المستوى الدولي بين نظام اللويدز في بريطانيا ووثائق التأمين الفرنسية التي استلهمت وثائق التأمين البحري الجزائرية غالبية مقتضياتها منها، وذلك بغية درء إشكالات تنفيذ الملاحق، المحررة في ظل أحد النظامين، خلافا للوثائق الأصلية المحررة في النظام الآخر وعدم تعارضها.

4) العمل على المستوى الوطني على تحديث وتحيين وثائق التأمين البحري على البضائع وهياكل السفن، مع توفير نسخة باللغة العربية، مع إرفاق شروطها العامة بنسخة من الشروط الخاصة بذات اللغة، ترافقها نسخة رسمية وأصلية باللغة الإنجليزية إعتبارًا لطغيان وثائق التأمين البحري الإنجليزية على جزء كبير من سوق التأمين في التجارة البحرية.

قائمة المراجع:

اولا: باللغة العربية:

1-الكتب

- بهاء بهيج شكري، التشريع البحري، دار الثقافة، عمان، 2009.
- ثروت علي عبد الرحيم، الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، عالم الكتاب، القاهرة، 1966.
- سلامة عبد الله سلامة، التأمين البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.
- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، دار الجامعية، الإسكندرية، دون سنة نشر.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، مطبعة دار النشر والثقافة، القاهرة، 1959.
- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

2. النصوص القانونية

- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان سنة 1395، الموافق 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم، المتضمن القانون المدني، ج ر رقم 29، الموافق 28 سبتمبر 1975.
- القانون رقم 80-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر (الملغى)، ج ر رقم 33 في 12 أوت 1980.
- الأمر رقم 95-07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415، الموافق 25 يناير سنة 1995 معدل ومتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، والمتعلق بالتأمينات في الجزائر، ج ر رقم 13 لسنة 1995.

ثانيا: باللغات الأجنبية:

1. Ouvrages :

- Arthur des Jardins: « traite de droit commercial maritime », Pedone Lauriel, Paris.

-René Rodierè, Emmanuel du Pontavice: « Droit maritime », Dalloz DELTA, , Paris, 1983.

- René Rodière : « droit maritime », édition Dalloz, Paris, 1971.

- Pierre Bonassies – Christian scapel : droit maritime », L G D J, Paris, 2004.

-JEAN CALAIS-AULOY : « assurances et ventes maritimes » en collaboration avec René Rodieré, édition DALLOZ .

- Lyon caen et Renault : « traite de droit maritime » Pichon éditeur, paris, 1896,

2. Documents:

- Mohamed lezoul: « la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie »- colloque université de Sétif, 2011.

ثالثا: المواقع الإليكترونية

- OPEXA: «Opérateurs et experts en assurances, un peu d'histoire de l'assurance en Algérie », consulté le 28/09/2023 Disponible sur le site: http://opexa-DZ.com

- Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime-CNUCED-1982, Document, consulté le 02/10/2023 Disponible sur le site: http://Neur-york.Untacd.org>Files>Official- consulte le 17/10/2023.