

التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة

- دراسة مقارنة -

أ.د/ دغيش أحمد

جامعة بشار - الجزائر -

ملخص:

بُحِّث وتُناقش وثائق التأمين البحري عقود التأمين البحرية، المبرمة ما بين المؤمن والمؤمن له، وفي ذات الوقت تُعدُّ بمثابة وسائل إثبات لها. ويتم التأمين البحري على البضائع بوثيقتين، هما: وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة، ووثيقة التأمين المفتوحة.

تُوفّر الوثيقة الأخيرة تغطية لكل البضائع المنقولة عبر السفن الصالحة للملاحة البحرية، التي صرّح بها المؤمن له خلال فترة سريان الوثيقة، وهي تتضمن شروطاً عامة، تاركَةً التفاصيل للإخطارات اللاحقة.

تباينت آراء فقهاء قانون التأمين البحري بشأن الطبيعة القانونية لوثيقة التأمين المفتوحة، إلا أنّ الرّاجح هو اعتبارها مجرد وعد بالتعاقد مُلزم للجانبين. وتُمنح وثيقة التأمين المفتوحة عدّة فوائد، أهمّها: توفير الوقت والرّبح الإضافي للمؤمن له، والإختصار في الإجراءات، والإقتصاد في التّفقات اللازمة لاستصدار عدّة وثائق منفردة عن كل شحنة بحرية، يتم تصديرها أو استيرادها.

يلتزم المؤمن لصالح المؤمن له بعدّة التزامات، أبرزها قبول ضمان كل الإرساليات البحرية المحدّدة في وثيقة التأمين، وفي المقابل يلتزم المؤمن له لفائدة المؤمن بالتزامات أخرى، أهمّها التّصريح بأيّ إرسالية بحرية قام بها أثناء مدّة سريان وثيقة التأمين، وعند مخالفة ذلك يُسلّط عليه جزاءً قانونياً، يصل إلى حدّ فسخ وثيقة التأمين والمطالبة بأفراط الإرساليات البحرية غير المصرّح بها.

Abstract :

Embodiment documents marine insurance marine insurance contracts, concluded between the insurer and the insured, and at the same time serves as a means to prove it. Is marine cargo insurance two documents, namely: an insurance policy travels valid for one trip, and the insurance policy open.

Document provides a recent cover of each goods transported via ships navigable marine,... Stated by the insured during the period of validity of the document, which include general conditions, leaving the details to subsequent notifications.

Scholars of differing views on the Marine Insurance Act to determine the legal nature of the document Insurance Open, but is likely to be considered a promise binding contract for both sides. and gives the policyholder open several benefits, including: saving time and additional profit to the insured, and the abbreviation in the proceedings, and The economy in the expenditure necessary for the issuance of several documents individually for each shipment freely, Are exported or imported.

Abide by the insured for the benefit of the insured several commitments, notably to ensure acceptance of all consignments of marine specified in the insurance policy, in contrast, is committed to the insured for the benefit of the insured other commitments, the most important statement in any consignment freely carried out during the period of validity of the insurance policy, When the offense that it sheds a legal penalty, up to a termination of the insurance policy and claim installments missionaries marine unauthorized.

مقدمة:

التأمين عقد يلتزم بموجبه شخص يُسمّى المؤمن، بأن يدفع لشخص آخر، يطلق عليه المؤمن له، أو لصالح المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه، مبلغاً معيناً من المال، أو إيراداً أو أيّ أداء مالي آخر في حالة تحقُّق الخطر المؤمن ضده، المشار إليه في العقد، في مقابل

أقساط على شكل دفعات مالية، يتولّى المؤمن له تسليمها لصالح المؤمن، على حسب طبيعة التأمين، وكذا الإتفاق المقرّر في العقد⁽¹⁾.

يهدف التأمين إلى تحقيق عدّة وظائف، سواءً كانت ذات طابع فردي أو اجتماعي، إذ يسعى نظام التأمين عامة إلى تحقيق الأمان المادّي والمعنوي للأفراد والمؤسّسات، إمّا في أموالهم أو في مشاريعهم الإقتصادية والتجارية، أو المهنية أو الحرفية لغير التجار، غايته في ذلك حماية المؤمن له أو المستفيد من آثار الأخطار المحتملة، أو على الأقل التقليل من الخسائر الناجمة عليها. كما يُساعد التأمين على تحقيق أهداف ذات بعد اجتماعي، منها: توفير المزيد من النمو الإقتصادي، زيادة حجم المدخرات ورؤوس الأموال، يُعد التأمين وسيلة هامة من الوسائل المساعدة للعملية الإئتمانية للفرد والجماعة⁽²⁾، وغيرها من الوظائف الأخرى التي تعود بالفائدة على المجتمع بأسره.

لجأ الإنسان منذ القدم للبحث عن وسائل قانونية تمكّنه من مواجهة الأخطار المختلفة التي يتعرّض لها في حياته، لاسيّما الأخطار التي تُرتّب أضراراً مالية على ممتلكاته، ومن بين أهم تلك الوسائل القانونية، نجد التأمين بمختلف أنواعه وصوره، ومنها التأمين على الممتلكات ضدّ الأخطار اللاحقة بها، لأنّ الأخطار التي يتعرّض لها الإنسان، تنقسم إلى ثلاثة أقسام، وهي الأخطار الشخصية وأخطار المسؤولية المدنية وأخطار الممتلكات.

يندرج التأمين ضد مخاطر النقل البحري، ضمن التأمين على الممتلكات من الأخطار⁽³⁾، سواءً تعلّق الأمر بالتأمين على هيكل السفينة أو بالتأمين على البضائع المشحونة، ليُعد هذا الأخير شكلاً من أشكال التأمين على الأضرار، حيث يضمن المؤمن التعويض عن كل الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة، المؤمن عليها، التابعة للمؤمن له، يُضاف إليها كل الخسائر الناجمة عن تحقق الخطر المؤمن ضده، وكذا التكاليف المالية والمصاريف التي تحمّلها لأجل شحن البضاعة على ظهر السفينة وصولاً إلى ميناء التفريغ، إضافة لمقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة، تطبيقاً لنص المادة 105 من قانون التأمينات المذكور.

عرّفت بعض التشريعات العربية، التأمين البحري، ومنها قانون التأمين البحري الكويتي، بموجب نص المادة 267 منه، بقولها: "التأمين البحري عقد يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية في نظير قسط مالي معيّن يؤدّيه المؤمن له. - ويُعتبر عقد التأمين البحري عقد تعويض، ولا يجوز أن يترتب عليه إفادة المؤمن له من تحقّق الخطر بما يزيد عن القدر الحقيقي للضرر. ويبطل كل اتفاق يُخالف ذلك"⁽⁴⁾.

الملفّت للإنتباه أنّ المشرّع الجزائري، كغيره من التشريعات الأخرى، لم يتناول تنظيم وثيقة التأمين الإعتيادية بالتفصيل، وإمّا ترك ذلك للسلطة التقديرية للمؤمن، في وضع نماذج خاصة لوثائق التأمين. غير أنّ المشرّع تكفّل وحده دون غيره بتحديد البيانات الإلزامية الواجب مراعاتها في وثيقة التأمين، وتمثّل في مايلي: - تاريخ ومكان الإكتتاب، - إسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها، مع الإشارة عند الإقتضاء إلى أنّ مكتب التأمين يتصرّف لحساب مستفيد معيّن، أو لحساب من سيكون له الحق فيه، - الشيء أو المنفعة المؤمن عليها، - الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة، - مكان الأخطار، - مدّة الأخطار المؤمن عليها، - المبلغ المؤمن عليه، - مبلغ قسط التأمين، - الشرط الإذني أو لحامله إذا اتّفق عليه، - توقيع الأطراف المتعاقدة (المادة 98 من قانون التأمينات المذكور).

أجاز المشرّع في مختلف التشريعات الحديثة، التأمين البحري على البضائع المشحونة بموجب وثيقتين، هما: وثيقة تأمين سفريّة صالحة لرحلة بحرية واحدة، ويُطلق عليها فقهاً "بوثيقة السفر - Voyage policy"، وهي بالفرنسية كما يلي: **Un police au voyage, valable pour un seul voyage**، وهي تتضمن عقد تأمين بحري يغطي الأخطار البحرية، التي قد تتعرّض لها البضائع المشحونة أثناء رحلة بحرية أو مخاطرة بحرية معيّنة، وهي تبدأ عادة في السريان من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول.

بينما تتمثّل وثيقة التأمين الثانية في وثيقة التأمين المفتوحة **Une police flottante**، أو **Floating Policy**، وتسمّى أيضاً عند بعض التشريعات

العربية، بوثيقة الإشتراك، كما يصفها المشرع المصري من خلال نص المادة 387 من قانون التجارة البحرية، بقولها " يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة اشتراك". كما ترجم إسمها بعض فقهاء القانون في مجال التأمين البحري، إلى مصطلح وثيقة التأمين العائمة، إنطلاقاً من إسمها الإنجليزي، **Floating Policy** (5).

إنَّ وثيقة التأمين المفتوحة أو العائمة أو وثيقة الإشتراك هي موضوع بحثنا، وسوف نتعرّض لأهم إشكالاتها، من خلال النقاط الآتية:

أولاً: وثيقة التأمين البحري على البضائع وعلاقتها بمبدأ الإثبات بالكتابة
1- وثيقة التأمين البحري على البضائع. 2- علاقة وثيقة التأمين البحري بمبدأ الإثبات بالكتابة.

ثانياً: ماهية الوثيقة المفتوحة، وموقف بعض التشريعات العربية منها.
1- مفهوم الوثيقة المفتوحة وتمييزها عمّا يُشابهها. 2- التكييف القانوني للوثيقة المفتوحة.

3- موقف بعض التشريعات الحديثة من الوثيقة المفتوحة أو العائمة.
ثالثاً: فوائد التعامل بالوثيقة المفتوحة ومميّزاتها
1- فوائدها. 2- مميّزاتها.

رابعاً: إلتزامات المؤمن والمؤمن له في وثيقة التأمين المفتوحة.
1- إلتزامات المؤمن. 2- إلتزامات المؤمن له.
خامساً: جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته وكيفية تقدير التعويض عن الأضرار.
1- جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته. 2- كيفية تقدير التعويض عن الأضرار.
خاتمة.

أولاً- وثيقة التأمين البحري على البضائع وعلاقتها بمبدأ الإثبات بالكتابة:

1- وثيقة التأمين البحري على البضائع: تعدُّ وثيقة التأمين، الحوصلة النهائية، والنتيجة الختامية للمرحلة التمهيديّة، إنطلاقاً من تقديم طلبات التأمين، وتبادل الخطابات والإستفسارات، والقيام بالمعاينات الميدانية للأشياء المؤمن عليها، والبحث في الإجراءات التقنيّة التي يستوجبها إبرام عقد التأمين، وتتكوّن وثيقة التأمين عادة من شكل خاص بها تُعدّه شركة التأمين، حسب نوع كل وثيقة، يتضمّن الشروط العامة والخاصة أو الإضافية لنوع التأمين المراد إبرامه⁽⁶⁾، وبيانات إلزامية تختلف من وثيقة لأخرى، بحسب ما إذا كان التأمين على هيكل السفينة أم على البضائع المشحونة.

تُجسّد وثيقة التأمين البحري عملياً وقانونياً عقد التأمين البحري، وهي الوسيلة القانونية التي يُعتمد عليها في إثباته، وقد كان قديماً في التشريعات الغربية، لاسيّما القانون الإنجليزي، يتم الإستعانة بوثيقة واحدة لإجراء التأمين البحري، سواءً تعلق الأمر بالتأمين البحري على السفينة، أو التأمين البحري على البضائع المشحونة، ثمّ تطوّر الأمر بعد سنة 1983، لاستعمال وثائق تأمين أكثر عصريّة وسهولة من وثيقة اللويدز القديمة، وصنّف المشرّع الإنجليزي وثائق التأمين البحري إلى ثلاثة وثائق، وهي: - **Voyage Policy**، أُطلق عليها فقهاً مصطلح "وثيقة السفرة"، وهي وثيقة خاصة برحلة بحرية واحدة معيّنة.

بينما تسمّى الوثيقة الثانية بـ: "**Tim Policy**"، وتعني "الوثيقة الزمنية"، لأنها وثيقة تأمين محدّدة المدّة، وهي تغطّي عدّة رحلات بحرية، خلال أجل سريانها. ويتمثّل الصنف الثالث، في وثيقة التأمين العائمة **Policy Floating**⁽⁷⁾، أو ما تُعرف في الجزائر بوثيقة التأمين المفتوحة- كما سيأتي تفصيلها في بحثنا- أمّا في فرنسا، فظهرت في تشريعاتها وثيقتان للتأمين البحري، سنة 1983، إحداها وثيقة نموذجية مخصّصة للتأمين على السفن، والأخرى تُستعمل فقط للتأمين على البضائع المشحونة. بينما نجد في جل التشريعات العربيّة صنفين فقط من وثائق التأمين البحري، على غرار المشرّع الجزائري، هما: وثيقة السفرة، وهي وثيقة تأمين صالحة لرحلة بحرية واحدة محدّدة، يمكن استعمالها للتأمين

على هيكل السفينة، أو للتأمين على البضائع المشحونة. والصف الثاني: هي الوثيقة العامة أو وثيقة الإشتراك، والمخصّصة لتغطية عدّة إرساليات من البضائع، تُنقذ في رحلات متعدّدة⁽⁸⁾.

2- علاقة وثيقة التأمين البحري بمبدأ الإثبات بالكتابة: لا يختلف التأمين البحري

على البضائع عن باقي أنظمة التأمين، إلّا من حيث الطبيعة الخاصة التي يتميّز بها، باعتبارها من العقود التجارية ذات الطابع الدولي في أغلب الحالات، ويُشترط توافر كل أركانها الموضوعية من تراضي ومحل وسبب، إضافة لخضوعه للقاعدة العامة، التي مفادها وجوب إثباته بالكتابة، عن طريق ما يُعرف بوثيقة التأمين، إذ نصّت مختلف تشريعات التأمين الحديثة على ضرورة إفراغ عقد التأمين البحري في وثيقة خاصة لذلك.

يُمكن الإستعانة مؤقتاً في إثباته بأيّ وسيلة إثبات أخرى، لاسيّما وثيقة الإشعار بالتغطية، باعتبارها مذكرة تغطية مؤقتة **La not de couverture**, أو **Cover Note**، يتم الإعتماد عليها بصفة عرضية واستثنائية إلى حين تحرير وثيقة التأمين النهائية. ويتم اللجوء إليها عادة في حالات طلب تغطية أخطار غير نمطية، أو تتطلّب مزيداً من الوقت، نظراً لأهمية وقيمة هذا النوع من التأمين.

كأن يتطلّب الحصول على المزيد من التقارير والدراسات الفنيّة المتخصّصة لبيان طبيعة الخطر ومدى تحقّقه، وتحديد الأقساط المناسبة لذلك، والحصول على موافقة كبرى شركات إعادة التأمين على تأمين هذا العقد مرّة أخرى لديها، نظراً لحجم الأخطار المحتملة، وقيمة التعويض عن الأضرار المترتبة عن ذلك، ثمّ إفصاح المؤمن عن رغبته في الموافقة على إبرام هذا العقد من عدمه.

وحثّى لا يبقى المؤمن له بدون تغطية في المرحلة ما بين تقديم طلب التأمين وصدور وثيقة التأمين النهائية، يُمنح له من طرف شركة التأمين مذكرة التغطية المؤقتة، إذ توفّر نفس الآثار القانونية التي تحقّقها وثيقة التأمين النهائية لدى كثير من التشريعات⁽⁹⁾.

نصَّ المشرِّع الجزائري على قاعدة الإثبات بالكتابة في مجال عقود التأمين البحرية عن طريق وثيقة التأمين خاصة، بموجب المادة 97 من الأمر رقم 95-07، المؤرَّخ في: 1995/01/25، المتضمَّن قانون التأمينات، المعدَّل والمتَّمم⁽¹⁰⁾، إذ نصَّت قائلة: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيَّما وثيقة الإشعار بالتغطية".

وعليه يبدو واضحاً بأنَّ المشرِّع الجزائري يعتبر وثيقة التأمين مجرد وسيلة إثبات وليست شرطاً للإنعقاد، لاعتبار أنَّ عقد التأمين البحري خاصة من العقود الرضائية، التي يكفي لانعقادها تطابق الإيجاب مع القبول، مع توافر الأركان الموضوعية الأخرى، وليس عقداً شكلياً، يتطلَّب لصحة إنشائه ضرورة توافر إجراءات قانونية شكلية، بخلاف العقود المنشئة أوالناقلة أوالمسقطه لحق ملكية السفينة أوالحقوق العينية

الأخرى المترتبة عليها⁽¹¹⁾، أوالرهن البحرية على السفينة⁽¹²⁾، التي يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن ضابط عمومي رسمي، وهو الموقَّع في التشريع الجزائري، مع وجوب قيد تلك التصرفات في سجل السفينة المتواجد بالموانئ الجزائرية.

نلاحظ بأنَّ كثير من التشريعات العربية في مجال عقود التأمين عامة والتأمين البحري خاصة، لاترى بضرورة اعتبار الكتابة في شكل وثيقة التأمين، شرطاً للإنعقاد وإنما هي مجرد وسيلة من وسائل الإثبات، ومنها المشرِّع المصري، من خلال نصوص القانون المدني المصري، وكذا قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990، في المادة 341 منه، وكذا المادة 176 من قانون التجارة البحرية العراقي، إضافة لنص المادة 298 من قانون التجارة البحرية الأردني⁽¹³⁾. وفي نفس الاتجاه سارت هيئة التحكيم بالغرفة التجارية والصناعية بالرياض، بالمملكة العربية السعودية، بخصوص بيان مدى أهمية وثيقة التأمين، هل تعد وسيلة للإثبات أم ضرورة للإنعقاد؟ من خلال الحكم الصادر عنها سنة 1414هـ، حيث اعتبرت هيئة التحكيم بأنَّ الكتابة ليست شرطاً لانعقاد عقد التأمين، وإنما هي مجرد وسيلة من وسائل الإثبات⁽¹⁴⁾.

ثانياً- ماهية الوثيقة المفتوحة:

1- مفهوم الوثيقة المفتوحة وتمييزها عن وثائق التأمين المشابهة لها: اختلفت

آراء فقهاء قانون التأمين بشأن تعريفها وتحديد نطاقها، وأشكالها الجاري بها العمل في أوساط التأمين البحري، إذ اعتبرها أحد الباحثين المختصين⁽¹⁵⁾، بأنها مجرد شكل خاص من أشكال الوثيقة العائمة التي عُرفت في إنجلترا قبل غيرها من الدول الأخرى، حيث شاع العمل بوثيقة التأمين المفتوحة في أمريكا كبديل عن الوثيقة العائمة.

إنّ الوثيقة المفتوحة، هي عبارة عن وثيقة تأمين يضمن المؤمن بموجبها كل الأضرار الناجمة عن المخاطر البحرية، اللاحقة بالبضائع المشحونة على السفن الصالحة للملاحة البحرية، التي سيتم استيرادها أو تصديرها باسم المؤمن له أو لأمره، لمدة زمنية معيّنة يتم الإتفاق عليها بين الطرفين، أو بدون تحديد لتلك المدة، وبمقتضاها يحق للمؤمن له الحصول على تغطية تلقائية في إطار الشروط المحددة في الوثيقة، لكل الإرساليات المتتالية التي يحصل شحنها عبر السفن، إمّا لأجل استيراد البضائع أو تصديرها، خلال فترة سريان أجل الوثيقة المفتوحة، دون حاجة لإبرام عقد تأمين أو تحرير وثيقة تأمين عن كل إرسالية بضائع مشحونة.

وفي أغلب الحالات لا يتم تحديد إجمالي مبلغ التأمين البحري عن كل الإرساليات المشحونة، ممّا يعني عدم تحديد مبلغ أقصى لذات الوثيقة، غير أنّ المؤمن يشترط عادة عدم تجاوز قيمة البضائع المشحونة على سفينة واحدة مبلغاً معيّناً، يتم تحديده في وثيقة التأمين المفتوحة⁽¹⁶⁾. لأنّ هاته الأخيرة توفر تغطية لكل الإرساليات المشحونة عبر السفن الصالحة للملاحة البحرية، التي أخطر بها المؤمن خلال فترة سريان الوثيقة، وهو ما يجعلها قادرة لتحقيق التغطية التأمينية لعدد معتبر من الرحلات البحرية الخاصة بنقل البضائع، دون أن تتقيّد برحلة أو رحلات معيّنة، طالما حصلت تلك التغطية أثناء المدة الزمنية المتفق عليها مسبقاً بين المؤمن والمؤمن له، والمدونة على متن الوثيقة المذكورة، ولذات الخصائص المذكورة أطلقت عليها تشريعات التأمين الحديثة مصطلح "وثيقة التأمين المفتوحة"، كما فعل

المشرّع الجزائري، بمقتضى نص المادة 139 من القانون رقم 95-07، المؤرخ في: 1995/01/25، المتضمن قانون التأمينات، المعدل والمتّم.

يقوم المؤمن عادة بموجب الوثيقة الأخيرة، بتحديد قسط التأمين عن كل إرسالية أو رحلة بحرية مصرّح بها، ويطلب المؤمن له بتسديده إيّاه، وبعد ذلك يُسلّم له شهادة تأمين إعتيادية، تتضمن جميع التفاصيل المتعلقة بعقد تأمين البضائع، تغطّي فقط الرحلة البحرية المصرّح بها دون غيرها.

يرى كثير من الباحثين⁽¹⁷⁾، بأن وثيقة التأمين المفتوحة غالباً ماترتبط بمجال زمني معيّن، يُحدّد عادة بسنة واحدة، كما يصح أن تكون غير محدّدة المدّة، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يمكن وقف سريان الوثيقة أو إلغائها إلا بموجب إشعار من أحد الطرفين، وطبقاً لبنودها، الأمر الذي جعل البعض يُصنّفها ضمن أشكال وثائق التأمين الزمنية **Time Policies**⁽¹⁸⁾.

يرى أحد الباحثين المختصّين في مجال التأمين البحري⁽¹⁹⁾، بأن وثيقة التأمين المفتوحة تُعدّ بمثابة وعد من المؤمن لصالح المؤمن له، بأن يؤمّن على الشحنات المتابعة، التي يطلب هذا الأخير التأمين عليها، خلال فترة سريان الوثيقة المفتوحة، بسعر التأمين الخاص، الذي حصل الإتفاق عليه، بحسب كل نوع من أنواع البضائع محل التأمين البحري، التي يتعامل بها المؤمن له. واعتبر هؤلاء بأن عقد التأمين البحري في هذه الحالة، يُعدّ منعقداً بالنسبة لكل إرسالية، بعد أن يقوم المؤمن له بطلب تأمينها، ليُصدر المؤمن حينها وثيقة التأمين في شكل شهادة تأمين إعتيادية تتضمن كل التفاصيل المتعلقة بتلك الإرسالية.

يلتزم المؤمن له بأن يُرسل للمؤمن إقراراً عن كل بضاعة يتم شحنها على ظهر السفينة خلال مدّة التغطية التي توفرها تلك الوثيقة، حتّى يتمكن المؤمن من التعرّف على محل العقد وطبيعة المخاطر التي يتحمّل تغطيتها، وبالتالي تحديد القيمة النهائية لمبلغ التأمين والقسط الواجب دفعه لصالح المؤمن لقاء تغطية الإرسالية المشحونة، مع بيان إسم السفينة الناقلة للبضائع، والإشارة لميناء الشحن وميناء التفريغ، ونوع البضاعة وقيمتها، مع الإشارة أيضاً

إلى أن الإرسال تمّ لحسابه أو لحساب الغير، وتعهّد فيه المؤمن له، بأن يقوم بالتأمين بحسب نشاطه المهني، كأن يكون وكيلاً للعمولة أو مودعاً لديه أو وسيطاً للعبور أو غير ذلك.

تباينت مواقف التشريعات العربية وحتى الغربية في وصف الوثيقة المفتوحة، إذ نجد البعض يُطلق عليها مصطلح الوثيقة العائمة، كما فعل المشرّع الإنجليزي، من خلال عبارة: "**Floating Policy**"، بينما يصفها القانون الأمريكي بالوثيقة المفتوحة، "**Open Policy**"، وفي فرنسا يُطلق عليها "وثيقة الإشتراك" "**Police d'abonnement**" في أحد أشكالها، ويطلق على الشكل الثاني لها "وثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة"، ترجمة لعبارة: (20) "**La police à alimenter**"، ونفس الأمر بالنسبة للمشرّع المصري، إذ عاجلها بصفتها وثيقة الإشتراك من خلال قانون التجارة البحرية - كما سيأتي بيانه في النقطة رقم 3- بينما أطلق عليها المشرّع الجزائري، مصطلح "وثيقة التأمين المفتوحة".

إعتبر كثير من الباحثين في مجال التأمين البحري، بأنّ وثيقة التأمين العائمة لاتعدّ نموذجاً مستقلاً متميزاً عن الصور المشار إليها في الفقرة الأخيرة، بل تعتبر تلك الصور مجرد أشكال خاصة لها، فالوثيقة العائمة تأخذ في بعض التشريعات شكل الوثيقة المشتركة، التي تُعبّر عن الوثيقة المفتوحة، أو الوثيقة الزمنية المحددة غالباً بمدة معينة، تقدّر عادة بسنة واحدة، ويمكن أن تكون أكثر من ذلك، أو غير محدّدة المدّة، بغية تغطية عدّة رحلات بحرية لنقل البضائع لصالح المؤمن له أو لأمره، بأقصى سعر تأمين عن كل رحلة، لا ينبغي تجاوزه، غير أنّ عقد التأمين قد ينشأ في هذه الحالة لمصلحة مستفيد غير معيّن وقت إبرامه، وإنما يتحدّد ذلك المستفيد وجوباً لحظة تحقّق الخطر (21). في حين تأخذ الوثيقة العائمة في مجال التأمين البحري على البضائع، شكلاً آخر يتمثّل في الوثيقة المتناقصة أو وثيقة الإمداد (22).

إنّ الوثيقة الأخيرة، هي عبارة عن وثيقة تأمين صادرة من المؤمن تغطّي جميع إرساليات البضائع المشحونة عبر السفن الصالحة للملاحة البحرية، التابعة للمؤمن له والتي تُرسَل إليه أو تُشحن من طرفه لحساب شخص آخر، بصفته المستفيد من مبلغ التأمين، على أن يتفق

مع المؤمن في إطار مبلغ تأمين إجمالي، يتم تحديده في الوثيقة المذكورة، ليتم استنفاده أو استهلاكه تدريجياً من خلال تتابع الشحنات المرسله، بمعنى يبدأ مبلغ التأمين الإجمالي في التناقص بشكل مستمر بعد الإنهاء من كل رحلة بحرية مصرّح بها، ليُخصم من المبلغ الإجمالي عن كل رحلة بحرية ما يُعادل مقدار قيمة كل إرسالية يتم شحنها، وهي لا تتضمن إلا المبلغ الإجمالي المشار إليه وشروط التأمين العامة، أمّا التفاصيل الأخرى المتعلقة بجوانب عقد التأمين والرحلة البحرية المعنية فتحدّد لاحقاً عند القيام بعملية الشحن، بموجب تصريح من المؤمن له عن كل إرسالية يتم شحنها⁽²³⁾.

إلا أنّ أحد الباحثين المختصّين في مجال التأمين البحري،⁽²⁴⁾ يرى عكس ما ذهب إليه أغلب الباحثين، حيث يرى استقلالية وثيقة التأمين العائمة وتمييزها عن باقي وثائق التأمين الأخرى التي تبدو مشابهة لها، لكنها مختلفة عنها في كثير من الجوانب، فيصبح لدينا حسب رأيه، أربع وثائق تأمين مختلفة عن بعضها البعض، وهي مايلي:

أ- الوثيقة العائمة: "Floating Policy" وهي تقابل وثيقة الإمداد **La à** "police",

"alimenter"، أو ما يُعبّر عنها بوثيقة التأمين المتناقصة عند بعض الباحثين - كما سبق بيانه -

ب- الوثيقة الجامعة "Blanket Policy"، ترجمها آخرون إلى عدّة مصطلحات أخرى، منها: الوثيقة الشائعة، والوثيقة الإجمالية، تُعدّ من الوثائق المرتبطة بزمن محدّد، وتسري غالباً لسنة واحدة، وصالحة لغير التأمين البحري، كالتأمين ضدّ الحريق والتأمين ضد الحوادث المختلفة، وهي تغطّي أكثر من عملية تأمين واحدة، بمبلغ إجمالي واحد، لكنها تختلف عن الوثيقة العائمة في أنّها تتضمن تفاصيل الرحلة البحرية أو الإرسالية المراد تغطيتها، ولا تتناول وصف الشحنات المنقولة بشكل عام.

ج- وثيقة الغطاء المفتوح أو وثيقة التأمين المفتوحة Open Cover : يرى هذا الإتجاه بأنها تختلف كلياً عن الوثيقة العائمة، باعتبارها وثيقة زمنية **Tim Policy**، يُحدّد سريانها غالباً بعام واحد، وهي تختلف عن الوثيقتين السابقتين، من حيث أنّها لا تتضمن مبلغاً إجمالياً للتأمين، غير أنّها يمكن أن تشمل على شرط عدم تجاوز قيمة الإرسالية في كل رحلة مبلغاً معيّناً، وبموجبه يتم تحديد سعر تأمين خاص بكل نوع من أنواع البضائع المشحونة، التي يتعامل بها عادة المؤمن له.

د- وثيقة الإشتراك Police d'abonnement : وعُرفت أساساً لدى قانون التأمين الفرنسي، وأخذ بها المشرّع المصري- كما سبق بيانه- وباقي التشريعات العربية الأخرى، ورغم أنّ كثير من الباحثين اعتبروها بمثابة وثيقة عائمة، لتشابهها الكبير معها⁽²⁵⁾، إلا أنّ الرأي الأخير ذهب إلى عدم اعتبارها وثيقة عائمة ولا هي بوثيقة مفتوحة، لأنّ وثيقة الإشتراك لا يُحدّد فيها مبلغ تأمين إجمالي، يتم استهلاكه أو استنفاذه تدريجياً بعدد الإرساليات البحرية، أو بمقدار قيمة البضائع المشحونة على السفن والمصرّح بها، وتبقى الوثيقة سارية المفعول إلى أن يتم الإستنفاذ التام للمبلغ المدوّن في الوثيقة العائمة، ومن هنا اختلفت وثيقة الإشتراك عن الوثيقة العائمة⁽²⁶⁾.

2- التكيف القانوني للوثيقة المفتوحة: طالما لا يوجد نص صريح ضمن نصوص تشريعات التأمين العربية الحديثة، ومنها التشريع الجزائري خاصة، فإنّه يتحتّم علينا الرجوع لآراء فقهاء قانون التأمين البحري، للتعرف على مواقفهم من تحديد الطبيعة القانونية لوثيقة التأمين المفتوحة أو العائمة. وباستقراء آرائهم بشأن ذلك، أتضح لنا جلياً عدم توافقهم على صيغة معيّنة، على وفقها يتم تحديد طبيعتها القانونية، إذ تباينت أقوالهم حول تكيفها القانوني، من حيث إسقاطها على القواعد العامة المنظمة للعقود والإلتزامات، فهل تعدّ عقد تأمين نهائي مكتمل الأركان، أم هي عقد تأمين معلق على شرط واقف؟ أم تعدّ مجرد دليل كتابي على وعد بإبرام عقد التأمين من جانب واحد؟ أم هي مجرد اتفاق إطار بين المؤمن والمؤمن له؟ - وسنقوم بعرض تلك الآراء كالاتي:

أ- الوثيقة المفتوحة هي عقد تأمين نهائي: يرى جانب معتبر من فقهاء قانون التأمين البحري، بأن الوثيقة العائمة أو المفتوحة تُعتبر بمثابة عقد نهائي كامل الأركان، ناجز وقائم، يُرتَّب كافة آثاره القانونية، ابتداءً من تاريخ توقيع أطراف العقد على تلك الوثيقة، وليس فقط من تاريخ صدور الإخطار بشحن البضائع وتحديد كميتها وقيمتها وباقي الجوانب الأخرى المتعلقة بالرحلة البحرية المعنية، لأنَّ الإلتزام بالتصريح أو الإخطار ماهو في نظرهم إلاَّ إجراءً قانونياً يُمكن أطراف العقد من تحديد حقوقهم والتزاماتهم المتبادلة⁽²⁷⁾، حيث ينشأ ضمان المؤمن بشكل تلقائي من تاريخ التعرُّض للخطر، ولا يتوقَّف على تصريح المؤمن له بشحن الإرسالية المعنية وتعيين نوعية وقيمة البضاعة المشحونة⁽²⁸⁾. إذ يلتزم بموجبها المؤمن بضمن وتغطية كل الإرساليات البحرية التي يقوم بها المؤمن له، المصرَّح بها من طرفه، والمحدَّدة وفقاً لنص الوثيقة، طالما تحقَّق الخطر المؤمن ضدَّه أثناء أجل سريانها.

وفي المقابل يلتزم المؤمن له لصالح المؤمن بإخطاره عن كل عملية إرسال بحرية، تصديراً أو استيراداً، لحساب المؤمن له أم لحساب الغير، حتَّى يُعتبر ضمان تلك المرسلات حقاً مكتسباً لفائدة المؤمن له أو المستفيد مستقبلاً. وأشار المشرِّع الجزائري لتلك الإلتزامات المتقابلة أو المتبادلة بموجب المادتين 140 و 141، من قانون التأمينات- كما سنتناولها في الفرع الرابع من بحثنا-

ب- الوثيقة المفتوحة هي عقد تأمين معلق على شرط واقف: إنَّه رأي آخر من فقهاء القانون البحري إلى القول، بأنَّ وثيقة التأمين العائمة أو المفتوحة، تُجسِّد عقد تأمين بحري معلق على شرط واقف، يتمثَّل في وجود شحنات منقولة بحراً في المستقبل عائدة للمؤمن له، إمَّا لحسابه شخصياً أو لحساب الغير بصفته مستفيداً، ويترتَّب عن ذلك أنَّ المؤمن له لا يحق له أن يخصَّص تلك الشحنات المرسله بحراً لغير الوثيقة العائمة الموقع عليها من الطرفين⁽²⁹⁾، طالما كانت تغطية تلك الإرساليات البحرية مُدرجة ضمن بنود الوثيقة الأخيرة.

ج- الوثيقة المفتوحة هي وعد بإبرام عقد التأمين من طرف المؤمن: إعتبر جانب

آخر من فقهاء القانون البحري، بأن وثيقة التأمين المفتوحة، ماهي إلا مجرد دليل كتابي على وعد بإبرام عقد التأمين البحري على البضائع، ملزم لجانب واحد، يتمثل في شخص المؤمن الذي صدر عنه، ويُعدُّ هذا الوعد أساس التزام المؤمن له، المتمثل في واجب التصريح بأيّ إرسالية يشحنها على ظهر السفينة، وفي نفس الوقت يُعتبر أساساً لالتزام المؤمن، بقبول تأمين تلك الشحنات المؤمن عليها، في حدود مبلغ التأمين الإجمالي⁽³⁰⁾، إذ يبقى المؤمن ملزماً بوعده خلال أجل سريان الوثيقة العائمة، ولا ينعقد التأمين إلا بعد صدور التصريح بالشحن من المؤمن له، ليُعدَّ ذلك الإخطار بمثابة قبول تطابق مع إيجاب المؤمن، فينعقد العقد حينها، ويحصل تعدُّ عقود التأمين البحري على البضائع بتعدُّ الإخطارات الموجهة من المؤمن له للمؤمن⁽³¹⁾.

برر أصحاب الرأي المشار إليه في الفقرة الأخيرة قولهم، على أساس أن الوثيقة العائمة أو المفتوحة، تفتقر لشروط تعيين المحل، لأنها لا تتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها، أثناء التوقيع عليها، لتبقى تلك البضائع مجهولة وقت التعاقد، ولا يُعلم حالها إلا بعد حصول الإخطار من المؤمن له، وتبقى أقساط التأمين النهائية هي الأخرى مجهولة وغير معلومة المقدار أثناء إبرام العقد، بل يتم تحديدها لاحقاً بعد إخطار المؤمن له للمؤمن بمضمون الشحنة، بعد بيان نوع البضائع المشحونة وقيمتها، خلال الأجل القانوني المحدد لذلك، إضافة لعدم بيان معظم الشروط التفصيلية للعقد، باعتبارها وثيقة تأمين تتصف بالعمومية من حيث احتوائها على البيانات العامة فقط لموضوع التأمين، وهو ما جعل البعض يصفها بالوثيقة العامة⁽³²⁾، الأمر الذي يجعل عقد التأمين غير مكتمل الأركان، لذا تبقى الوثيقة المفتوحة مجرد وعد بإبرام عقد التأمين، ولا تُعبر بأيّ حال عن إنشاء عقد تأمين نهائي.

عزّز بعض أنصار الرأي الأخير وجهة نظرهم، على أساس أن المؤمن له لو امتنع عن القيام بإخطار المؤمن عن عملية شحن البضائع بحراً، المتضمنة في وثيقة التأمين العائمة، إلا بعد وقوع الحادث البحري المؤمن ضده أو وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ، فإنَّ التأمين

على تلك الإرسالية البحرية، يُعد كأن لم يكن⁽³³⁾، وبالتالي لا يتحمّل المؤمن قانوناً مسؤولية التعويض عمّا لحق المؤمن له من خسارة في تلك الشحنات البحرية الغير مصرّح بها قبل وقوع الخطر المؤمن ضده. يضاف إليه أنّ التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين، لا يتقرّر على عاتقه إلاّ بعد أن يُصرّح للمؤمن بأيّ إرسال حصل منه، سواءً لحسابه شخصياً أو لحساب الغير، وعلى إثرها يتحصّل المؤمن له على شهادة تأمين صادرة من المؤمن، تُثبت قبوله النهائي بالتأمين على إرسالية البضائع المشحونة⁽³⁴⁾.

نرى بأنّ وثيقة التأمين المفتوحة سواءً كانت في شكل الوثيقة العائمة أو في شكل وثيقة الإشتراك، ماهي إلاّ صورة من صور الوعد بالتعاقد المُلزم للجانبين المعروف في القواعد العامة لنظرية العقود والالتزامات، إذ يكون الوعد بالتعاقد ملزماً للجانبين، عندما يُصبح كل طرف في الإتفاق واعدّاً وموعوداً له في نفس الوقت، ليبقى كل طرف ملتزم بوعده خلال مدّة معيّنة، يُتفق عليها عادة بين الطرفين، ويترتّب عن ذلك، أنّه في حالة انقضاء المدّة المحدّدة لإظهار الرّغبة في التعاقد النهائي، دون إبدائها من أيّ طرف، فإنّ الوعد بالتعاقد يُعدّ كأن لم يكن⁽³⁵⁾.

يكاد ينطبق المفهوم المشار إليه في الفقرة الأخيرة على الإطار القانوني لوثيقة التأمين المفتوحة، حيث يرتبط المؤمن بالمؤمن له من خلال مجموعة التزامات متقابلة تقع على عاتق كل منهما، قابلة للتطبيق في المستقبل، عبر أجل يتم الإتفاق عليه، قد يكون مرتبطاً بعدد معيّن من الرحلات البحرية، أو بمبلغ تأمين إجمالي، يتم استهلاكه تدريجياً حسب عدد الرحلات البحرية، مع بقاء المؤمن خلال ذلك الأجل ملتزماً بقبول كل التصريحات المتعلقة بالإرساليات البحرية، التي يُصرّح بها المؤمن له، وبالتالي قبول تغطيتها تأمينياً، عملاً بالإتفاق المدوّن في وثيقة التأمين، وفي المقابل يلتزم المؤمن له لصالح المؤمن، خلال مدّة سريان وثيقة التأمين المفتوحة، بوجوب الإخطار عن كل شحنة بحرية مؤمّن عليها، وتشملها وثيقة التأمين، وعدم التأمين على أيّ من تلك الشحنات لدى مؤمّن آخر، إلى غاية انتهاء سريان وثيقة التأمين المفتوحة، ولا ينعقد التأمين إلاّ بعد صدور التصريح بالشحن من المؤمن له، في

حدود الشروط العامة المتفق عليها مسبقاً بموجب وثيقة التأمين، ليحصل تطابق الإيجاب مع القبول، وينعقد عقد التأمين النهائي على إثر ذلك، ويؤدّي ذلك بالضرورة إلى تعدّد عقود التأمين البحري على البضائع، بتعدّد تصريحات الشحن الصادرة من المؤمن له.

د- وثيقة التأمين المفتوحة مجرد اتفاق إطار بين المؤمن والمؤمن له: يرى أحد

الباحثين في قانون التأمين البحري الفرنسي، أنّ الوثيقة العائمة أو المفتوحة، تُشكّل اتفاق إطار **Contrat Cadre**، يضم بموجبه مجموعة من عقود التأمين، يتم الإتفاق على إبرامها بين الطرفين، ويلتزم على إثرها المؤمن له بتخصيص كل شحناته البحرية للتغطية التأمينية التي توفرها الوثيقة، وفي المقابل يلتزم المؤمن بقبول ضمان كل الشحنات البحرية المصرّح بها من قبل المؤمن له، طالما كانت مدرجة ضمن اتفاق الإطار⁽³⁶⁾.

3- موقف بعض التشريعات الحديثة من الوثيقة المفتوحة أو العائمة: إعترف

القانون الإنجليزي بصحة الوثيقة العائمة بموجب قانون التأمين البحري، الصادر سنة 1906، من خلال نص المادة 29 منه، بعنوان: "**Floating Policy by Ship or Ship**" حيث تضمّنت أربع فقرات مطوّلة، فصلّت في أحكامها، فنصّت الفقرة الأولى منها التي تحمل رقم 36 في النص، بقولها:

"A Floating Policy Is a Policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ship and other particulars to be defined by subsequent declaration"⁽³⁷⁾.

يعني هذا النص، بأنّ الوثيقة العائمة، هي تلك الوثيقة التي تصف التأمين بعبارات أو قواعد عامة، في حين تترك إسم السفينة وغيرها من التفاصيل المتعلقة بالإرسالية التي يتم شحنها في المستقبل، لتُعيّن بإخطار لاحق⁽³⁸⁾.

تناول المشرّع الفرنسي الوثيقة العائمة أو الوثيقة المفتوحة لأول مرّة بموجب القانون رقم 522، الصادر في: 1967/07/03، حيث أطلق عليها إسم وثيقة الإشتراك "Police d'abonnement"، من خلال المادة 52 منه، ثمّ تناولها مرّة أخرى بمقتضى المرسوم

رقم 64، المؤرَّخ في: 1968/01/19، من خلال تنظيم مفصَّل لها، لتصدر بعدها وثيقة تأمين نموذجية صالحة لكل أنواع التأمينات البحرية، بموجب قانون 1983/06/30، المتضمَّن القانون الفرنسي للتأمينات البحرية، إذ عالج وثيقة التأمين العائمة في ثمانية نصوص، وفق شكلين لها، هما: وثيقة الإشتراك ووثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة كما ترجمها البعض⁽³⁹⁾.

بينما اكتفت التشريعات العربية الحديثة بالنص على وثيقة التأمين المفتوحة أو وثيقة الإشتراك في قوانين التجارة البحرية وقوانين التأمينات، دون وضع تعريف لها، كما جاءت النصوص المنظمة لها مختصرة وغير شاملة لكل جوانبها، على الرغم من أهميتها وقيمة فوائدها، سواءً على مستوى شركات التأمين أو في علاقة المؤمن بالمؤمن له، فنجد على سبيل المثال، قانون التجارة البحرية المصري، رقم 08 لسنة 1990، في اعتماده على وثيقة الإشتراك، حيث عالج بعض جوانبها ضمن ثلاثة نصوص قانونية فقط، من 393 إلى غاية 395، تاركاً معظم مسائلها دون فصل وتنظيم، خصوصاً أنَّ هناك بعض وثائق التأمين السائدة عرفاً وتشريعاً، قد تختلط بأحكامها نظراً للتشابه الكبير معها، لاسيما: الوثيقة العائمة، والوثيقة الجامعة، والعقد المفتوح، والغطاء المفتوح أو وثيقة التأمين المفتوحة، المعتمدة في الجزائر.

أشار المشرِّع الجزائري إلى الوثيقة الأخيرة في المواد: من 139 إل غاية 142 من قانون التأمينات رقم 95-07، المؤرَّخ في: 1995/01/25، المعدَّل والمتَّمم. غير أننا لاحظنا بأنَّ المشرِّع أخطأ في ترجمة المصطلح الفرنسي المعبر عن الوثيقة العائمة إلى العربية، حيث نرى بأنَّ الترجمة الصحيحة لعبارة النص الفرنسي "Une Police Flottante" الوارد في المادة 2/139⁽⁴⁰⁾، من قانون التأمينات الجزائري تُقابل في اللغة العربية، مصطلح "وثيقة تأمين عائمة" وليس "وثيقة تأمين مفتوحة"، كما هو وارد في النص العربي للمادة الأخيرة، بقولها: « يمكن تأمين البضائع بوثيقتين: 1- وثيقة تأمين سفريّة صالحة لرحلة واحدة،

2- وثيقة تأمين مفتوحة». ومما تجدر الإشارة إليه، أنّ المشرّع الجزائري، استعمل في موضع آخر في نصوص قانون التأمينات، مصطلح "وثيقة الإشتراك"⁽⁴¹⁾، للدلالة على وثيقة التأمين المفتوحة أوالعائمة، وعبر عنها في النص الفرنسي المقابل للنص العربي، بمصطلح "Police d'abonnement"⁽⁴²⁾. وبالتالي يتبيّن لنا جلياً بأنّ المشرّع الجزائري، يستعمل مصطلح "الوثيقة العائمة" Une Police Flottante في النص الفرنسي في موضع ثم يستعمل مصطلح "وثيقة الإشتراك" Police d'abonnement، في موضع آخر من نفس القانون. بينما بقي متردداً في الترجمة العربية للنصوص الفرنسية بين استعمال مصطلح "وثيقة التأمين المفتوحة" تارة، واستعمال مصطلح "وثيقة الإشتراك" تارة أخرى.

لاحظنا أيضاً، بأنّ المشرّع الجزائري عالج بشكل مقتضب جانبين فقط من جوانب الوثيقة العائمة أوالمفتوحة، وهما: موضوع وجوب تصريح المؤمن له بكل الإرساليات المشحونة على السفن والمغطاة بوثيقة التأمين المفتوحة، والجزاء القانوني المقرّر على عاتقه في حالة عدم احترامه لواجب التصريح المذكور، وكذا مسألة ضمان المرسلات المشحونة على السفن، إذ اعتبرها حقاً مكتسباً للمؤمن له أوالمستفيد، ولكن بشروط معيّنة. دون أن يُشير المشرّع الجزائري للبيانات الإلزامية الخاصة بها والشكلية القانونية الواجب مراعاتها فيها، كما لم يُنظّم شروطها العامة، ولاالإشارة إلى إمكانية إضافة شروط خاصة حسب مايراه أطراف عقد التأمين البحري.

كما لم يشر المشرّع الجزائري إلى مسألة تحديد مدّة سريان الوثيقة المفتوحة، هل هي مرتبطة بأجل معيّن، أم هي غير محدّدة المدّة، ويبقى لأطراف عقد التأمين الحرّيّة في الإبقاء على سريان أجل الوثيقة، أوطلب إلغائها أوفسخ عقد التأمين في أيّ مرحلة من المراحل، أو بشروط معيّنة، يُشار إليها في وثيقة التأمين، أواللجوء إلى القواعد العامة في تنظيم هذه المسائل، ولم يتناول المشرّع الجزائري كذلك، قواعد تحديد مبلغ التأمين في وثيقة التأمين المفتوحة، ودون الإشارة إلى إمكانية اشتراط عدم تجاوز قيمة البضائع المشحونة على ظهر

سفينة واحدة لمبلغ معيّن، يتم تدوينه في وثيقة التأمين، وغيرها من الجوانب العملية، التي قد تثير إشكالات قانونية ونزاعات قضائية في الواقع العملي.

ثالثاً: فوائد التعامل بالوثيقة المفتوحة ومميّزاتها:

1- فوائد التعامل بالوثيقة المفتوحة: أشار الباحثين إلى عدّة فوائد لها، نذكر منها

أ- مايلي: أ- تُعطي وثيقة التأمين المفتوحة أوالعائمة بشكل تلقائي كل الشحنات البحرية التي يصدرها أو يستوردها المؤمن له، سواءً لحسابه الشخصي أو لحساب الغير بصفته مستفيداً من التغطية التأمينية، وهي تمكّن المؤمن له من إبرام عقد تأمين لمستفيد غير معيّن وقت إبرامه، بل يتحدّد ذلك المستفيد عند تحقّق الخطر⁽⁴³⁾. وبموجب ذلك تصبح وثيقة التأمين المفتوحة قابلة للإنتقال من المؤمن له إلى أيّ شخص آخر يتفق معه، ما لم تتضمن شرطاً يمنع انتقالها، ويتم نقلها عادة بتظهيرها مع سند الشحن للمظهر إليه، ويؤدّي ذلك إلى نقل كافة الحقوق والإلتزامات المترتبة عنها لحاملها، الذي يحق له أن يُطالب المؤمن بتعويضه عن كل الخسارة اللاحقة بالبضائع المشحونة المؤمن عليها⁽⁴⁴⁾.

ب- تُوفّر وثيقة التأمين المفتوحة الوقت والإختصار في الإجراءات والجهد، والإقتصاد في النفقات والمصاريف اللازمة لاستصدار عدّة وثائق منفردة عن كل شحنة بحرية، يتم تصديرها أو استيرادها. وهي بذلك تحقّق غايات اقتصادية لكل أطراف عقد التأمين البحري، باعتبارها تساعد المؤمن على التدقيق في احتساب مبالغ أقساط التأمين، لما توفّره من وقت للمؤمن نتيجة طول مدّتها. وهي تضمن توزيعاً للمخاطر البحرية على أكثر عدد من الرسائل البحرية⁽⁴⁵⁾.

ج- تمنح الوثيقة المفتوحة للمؤمن لهم تغطية تأمينية عن كل البضائع التي يتاجرون فيها، المشحونة على ظهر السفينة، لمدّة زمنية محدّدة أو مفتوحة، بشرط الإلتزام بواجب الإخطار أو التصريح عن كل شحنة بحرية يتم تصديرها أو استيرادها، فكأنّ المؤمن له يبرم عدّة عقود تأمين بحرية دفعة واحدة، في نفس الزمان والمكان، وعن طريق وثيقة تأمين

واحدة، تدوّن فيها الجوانب العامة لعقد التأمين البحري، بينما تُترك التفاصيل لوقت لاحق، بمناسبة كل إخطار أو تصريح من المؤمن له عن كل إرسالية بحرية مؤمّن عليها يتم شحنها.

2- مميّزات وثيقة التأمين المفتوحة: ذكر الباحثين في هذا المجال، عدّة مميّزات أهمّها

مايلي: (46)

أ- أداة لتجسيد التغطية التلقائية للبضائع المشحونة: حيث يكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين على البضائع المشحونة المؤمن عليها بموجب وثيقة التأمين المفتوحة، بمجرد حصول الإخطار من المؤمن له، وبالتالي يلتزم بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بتلك البضائع لصالح المؤمن له أو المستفيد من التأمين، طالما قام المؤمن له بالتصريح عن عملية شحن البضائع في المواعيد المحدّدة في وثيقة التأمين المفتوحة، حتّى ولو حصل ذلك التصريح بعد وقوع الحادث المؤمن منه⁽⁴⁷⁾. وأكّد المشرّع الجزائري على ميزة التغطية التلقائية أو الآلية للبضائع المؤمن عليها التي توفرها وثيقة التأمين المفتوحة، من خلال نص المادتين 140 و 141 من الأمر رقم 95-07، المؤرّخ في: 1995/01/25، المعدّل والمتّم، المتضمّن قانون التأمينات، إذ جاء في نص المادة 140 منه: «... يُلزم المؤمن بقبول التصريحات المذكورة أعلاه والمحدّدة وفقاً لنص الوثيقة» .

دعّمت المادة 141 من قانون التأمينات الجزائري المذكور، تطبيق فكرة التغطية التلقائية المشار إليها في الفقرة الأخيرة، بقولها: «يكون ضمان المرسلات حقاً مكتسباً كما هو مبين أسفله:

أ- بالنسبة للمرسلات المدرجة في المادة 140-1 أعلاه، ابتداءً من تعرّض هذه المرسلات للأخطار المضمونة شريطة أن يعلم المؤمن بالشحن خلال ثمانية (8) أيّام على الأكثر، ابتداءً من استلام الإشعارات الضرورية. ويُخفّض هذا الأجل إلى ثلاثة (3) أيّام من أيّام العمل بالنسبة لأسفار المساحلة الوطنية.

ب- بالنسبة للمرسلات المدرجة في نفس المادة 140-2، ابتداءً من تاريخ الإعلام».

نلاحظ من خلال النص المذكور، بأنّ المشرّع الجزائري، اعتبر التغطية التأمينية التلقائية، التي تحقّقها الوثيقة المفتوحة ضدّ الأخطار البحرية، حقّاً مكتسباً لصالح المؤمن له أو من يحل محله قانوناً في الحصول على الحق المكتسب بقوة القانون، ممّن ستؤول إليه مستقبلاً ملكية البضائع المشحونة محل عقد التأمين، طالما قام المؤمن له بتنفيذ الإجراء القانوني الملقى على عاتقه، وهو إعلام المؤمن بحصول عملية شحن البضائع المؤمن عليها خلال الآجال القانونية المحدّدة في النص المذكور.

ب- الوثيقة المفتوحة أداة لتحقيق العديد من عمليات الشحن: تُمكن الوثيقة المفتوحة المؤمن له من القيام بعدّة عمليات شحن متكرّرة ومنفصلة عن بعضها البعض، وقد تكون مختلفة من حيث نوع البضاعة وكميتها، وبعقد تأمين واحد، فهي تُغني المؤمن له من إبرام عدّة عقود تأمين، وقد تختلف أيضاً الشحنات عن بعضها من حيث اختلاف موانئ الشحن والتفريغ والسفن القائمة بالنقل البحري للبضائع، الأمر الذي يُلبّي رغبة الكثير من التجار المستوردين أو المصدرين ممّن يُفضّلون التعامل بالإرساليات على دفعات متكرّرة، أو يضطّرون لذلك نتيجة طبيعة الشحنة البحرية المنقولة.

ج- تُلزم الوثيقة المفتوحة المؤمن له بتخصيص كل عمليات الشحن لتغطيتها: تعدّ ميزة لصالح المؤمن والتزاماً على عاتق المؤمن له، إذ يُمتنع على هذا الأخير أن يؤمّن مرّة أخرى على نفس البضائع المدرجة في وثيقة التأمين المفتوحة لدى مؤمّن آخر، فقد يُقدم على ذلك تحايلاً على المؤمن، لاسيّما في حالة إذا كانت ظروف عقد التأمين الغير مصرّح به لدى المؤمن الأول جيّدة، من حيث استبعاد حصول أخطار جسيمة، وكذا النوعية الجيّدة للسفينة، وغيرها، ممّا يسمح له بدفع أقساط تأمين أقل ممّا هو مقرّر في الوثيقة المفتوحة⁽⁴⁸⁾.

وفي المقابل يترك المؤمن له الإرساليات الأخرى التي تكون معرضة لأخطار جسيمة وفي ظروف تأمين صعبة لتغطية الوثيقة المفتوحة لدى المؤمن الأول، مما يؤثر ذلك سلباً على حقوق ومصالح المؤمن المشروعة، ويتعارض ذلك صراحة مع مبدأ وجوب التعامل بحسن النية المطلقة في مجال عقود التأمين البحرية على البضائع خاصة، ويُعد ذلك إخلالاً بواجب الإخطار لدى المؤمن الأول، لاسيما وأن المؤمن يقع على عاتقه الإلتزام بقبول التصريحات بالشحنات المنقولة، ويُعد ضمان المؤمن لتلك الشحنات حقاً مكتسباً لصالح المؤمن له أولاًمره (المادة 140، 141، من قانون التأمينات الجزائري).

رابعاً: إلتزامات المؤمن والمؤمن له في وثيقة التأمين المفتوحة:

1- إلتزامات المؤمن: قرّرت تشريعات التأمين الحديثة مجموعة من الإلتزامات القانونية، التي تقع على عاتق المؤمن، نذكر منها مايلي:

أ- يلتزم المؤمن بضمان المخاطر البحرية: يُعد التزاماً أصلياً بالنسبة للمؤمن، ويتحدّد نطاقه ومضمونه بالنظر للشروط العامة الواردة في وثيقة التأمين، ورغم ذلك يضمن الأضرار المادية الناجمة عن الحوادث البحرية المفاجئة، بما فيها الأضرار المترتبة عن القوة القاهرة، ومختلف الأخطار البحرية وفقاً للشروط المحددة في عقد التأمين البحري، كما يُعطى عادة الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد من التأمين البحري.

ب- يلتزم المؤمن بتغطية المصاريف الضرورية لإنقاذ الأموال المؤمن عليها: حيث يلتزم المؤمن بذلك، بشرط أن تكون تلك النفقات لازمة ومعقولة، وكانت بهدف حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع، أو التخفيف من آثاره، وهو ما أكد عليه المشرّع الجزائري، من خلال نص المادة 101 من قانون التأمينات⁽⁴⁹⁾.

يمكن للمتعاقدين أن يتفقا على توسيع نطاق الضمان ليشمل التأمين دون انقطاع في أيّ مكان توجد فيه أثناء الرحلة، حسب اتفاق الطرفين، فيكون لهما الحرية في تحديد بداية ونهاية الرحلة المضمونة بوثيقة التأمين المفتوحة، فقد يشمل عمليات نقل برّية ونهرية،

إضافة للنقل البحري، وقد يكون الضمان ابتداءً من خروج البضاعة من مخزن البائع حتى وصولها إلى مخازن المرسل إليه في نهاية الرحلة.

كما تُعدُّ الأخطار البحرية مغطاة وبقوة القانون، دون حاجة لاتفاق الطرفين، في حالة تغيير مفاجئ في الطريق أو الرحلة البحرية أو السفينة، بشرط أن يكون ذلك التغيير خارجاً عن رقابة المؤمن له أو إرادته، ونصَّ المشرِّع الجزائري على الأحكام الأخيرة، من خلال المادتين 136 و 137 من قانون التأمينات الجزائري، حيث نصَّت المادة 136 على أنه: «تطبَّق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو، سواءً كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكمله له». بينما نصَّت المادة 137، بقولها: «يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

وتبقى الأخطار مغطاة أيضاً إذا حدث أيّ تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجاً عن رقابة المؤمن له أو إرادته».

ومهما يكن فإنَّ المؤمن ملتزم بتغطية كل المخاطر البحرية إلا ما استثني بموجب اتفاق الطرفين⁽⁵⁰⁾، أو بمقتضى نصوص القانون، كما فعل ذلك المشرِّع الجزائري، عندما استثنى بعض الأخطار بصفة مطلقة من نطاق الضمان، بموجب نص المادة 102 من قانون التأمينات، ومنها: أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة، الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن: مخالفات أنظمة التصدير والإستيراد والعبور والنقل والأمن، والغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والإستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية، وتلك الناتجة عن الأضرار التي تسبَّب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للإنفجار وإطلاق الحرارة والإشعاعات المتولدة عن تحوُّل نووي للذرة أو الإشعاعية، والأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يُحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

ثمَّ استثنى أخطار أخرى من الضمان، ولكن بصفة نسبية، بحيث يمكن الإتفاق بين الطرفين على ما يُخالفها، عملاً بنص المادة 103 من القانون الأخير، منها: العيب الذاتي

في الشيء المؤمن عليه، وأخطار الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام، وجميع معدّات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب، والقرصنة والإستيلاء والحجز أو الإعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات، كيفما كان نوعها، والفتن والإضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات واحتراق الحصار، والأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى.

ج- إلتزام المؤمن بدفع التعويض لصالح المؤمن له أو من يحل محله: يُعتبر التزام

المؤمن بدفع التعويض لصالح المؤمن له عند تحقُّق الخطر المؤمن منه، من الإلتزامات الجوهرية في عقد التأمين، وهو الغاية التي لأجلها يتحمَّل المؤمن له سداد الأقساط المستحقّة على عقد التأمين⁽⁵¹⁾. إذ تلتزم شركات التأمين في عقود التأمين البحرية على البضائع، بضمان التعويض على جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة المراد تصديرها أو استيرادها لحساب المؤمن له⁽⁵²⁾. وفي هذا السياق لا يُلزم المؤمن على إصلاح الأشياء المؤمن عليها أو استبدالها عيناً) المادة 116 من قانون التأمينات الجزائري، وأتما يتعيّن عليه دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون بموجب وثيقة التأمين، خلال الأجل المحدّد في الشروط العامة لعقد التأمين. وفي حالة عدم حصول المؤمن له على مبلغ التعويض، على الرغم من انتهاء ذلك الأجل، يحق له أن يطالب المؤمن بالتعويض عن ضرر التأخير في الدفع، يُضاف إليه التعويض المستحق بموجب عقد التأمين، تطبيقاً لنص المادة 117 من القانون الأخير.

2- إلتزامات المؤمن له: يلتزم المؤمن له في وثيقة التأمين المفتوحة بمجموعة من

الإلتزامات القانونية، تتمثّل في مايلي:

أ- إلتزام المؤمن له بالتصريح عن كل إرسالية بحرية يتم شحنها: يتعيّن على كل

مؤمن له بموجب وثيقة التأمين المفتوحة، أن يُخطِر المؤمن بحصول عملية شحن أيّ بضاعة من البضائع المؤمن عليها، مع بيان كل التفاصيل المتعلّقة بها، من حيث إسم ميناء الشحن وميناء التفريغ، ونوع البضاعة وقيمتها والتاريخ الذي يُفترض فيه وصول السفينة لميناء التفريغ، وإسم السفينة الناقلة للبضائع المؤمن عليها عن طريق وثيقة التأمين المفتوحة، وإسم مالك السفينة أو مجهّزها، إذ يُشكّل تصريح المؤمن له بمثابة إقرار يعتمد عليه المؤمن كإطار

لتقدير مدى المخاطر التي ستضمونها شركة التأمين، ويُساعدُها ذلك في معرفة محل العقد بشكل دقيق⁽⁵³⁾، لأنَّه بعد استلام المؤمن ذلك التصريح، يقوم على إثرها بتحديد مبلغ قسط التأمين على أساس السَّعر الذي يتناسب مع نوع وطبيعة وقيمة البضاعة محل الإرسالية البحرية، ثمَّ يُصدِر المؤمن شهادة التأمين النهائية، ليُتحققها بالوثيقة العائمة، وتقوم تلك الشهادة مقام وثيقة التأمين الإعتيادية في تغطية الشحنة البحرية وإثبات عقد التأمين المتعلِّق بها⁽⁵⁴⁾.

أخذ المشرِّع المصري، بالالتزام الوارد في الفقرة الأخيرة، من خلال نص المادة 394 من قانون التجارة البحرية لسنة 1990، بقولها: «يلتزم المؤمن له في وثيقة الإشتراك بإخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي يكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها: 1- جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً متى تعرَّضت للخطر المؤمن منه،

بشرط أن يُقدِّم المؤمن له الإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين.

2- جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن بإجراء التأمين عليها، بشرط أن تكون للمؤمن له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلًا بالعمولة وأميناً على البضائع أو غير ذلك. ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلَّا من وقت إخطار المؤمن به»، ونفس النص تقريباً نجده في المادة 140 من قانون التأمينات الجزائري.

غير أنَّ القانون الأخير أضاف نصًّا آخر، حدَّد فيه مواعيد الإلتزام بالإخطار، وميَّز بين الإرساليات المشحونة لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود تُلزمه بإجراء التأمين البحري على البضائع، من جهة، وبين الإرساليات المشحونة لحساب الغير، التي تعهَّد فيها المؤمن له بأن يقوم بالتأمين وفقاً لنشاطه المهني، باعتباره وكيلًا للعمولة أو مودعاً لديه أو وسيطاً للعبور أو غير ذلك، من جهة أخرى، إذ يتعيَّن عليه في الحالة الأولى، أن يُخطِر المؤمن بعملية الشحن، خلال ثمانية (8) أيَّام على الأكثر، ابتداءً من استلام الإشعارات الضرورية، ويُخفِّض هذا الأجل إلى ثلاثة (3) أيَّام من أيَّام العمل بالنسبة لأسفار المساحلة الوطنية، بينما يجب

عليه في الحالة الثانية، أن يُخَطِرَ المؤمن بعملية الشحن، ابتداءً من تاريخ علمه بها، تطبيقاً لنص المادة 141 من قانون التأمينات الجزائري المذكور.

ب- يلتزم المؤمن له لصالح المؤمن بتخصيص كل الشحنات للوثيقة المفتوحة (55).

ومعنى ذلك أنه لا يجوز للمؤمن له أن يستبعد بمحض إرادته شحنات معينة من نطاق ضمان الوثيقة المفتوحة تحايلاً على حقوق المؤمن، بحيث يستبعد الشحنات الأقل تعرضاً للأخطار البحرية دون باقي الشحنات الأكثر تعرضاً لها، وبالتالي يدفع قسط تامين أقل مما يجب عليه دفعه⁽⁵⁶⁾، ويترتب عن ذلك أن المؤمن له لا يحق له أن يؤمن على أيّ إرسالية من الإرساليات المؤمن عليها بموجب الوثيقة المفتوحة، بشكل مستقل لدى مؤمن آخر⁽⁵⁷⁾.

ج- يلتزم المؤمن له بباقي الإلتزامات العامة الأخرى: وهي الإلتزامات العادية المقررة بموجب عقد التأمين، ومنها أساساً دفع أقساط التأمين في ميعادها المتفق عليه، وأن يُخَطِرَ المؤمن بالظروف الحقيقية للرحلة البحرية، وأن يُخَطِرَ المؤمن بتعرض البضائع المؤمن عليها للخطر البحري خلال مدة معينة، حددها قانون التأمينات الجزائري بـ 07 أيام على الأكثر بعد اطلاعه على الحادث البحري، وأن يُساعد المؤمن في التحقيق حول الحادث، ويُقدّم بياناً خاصاً به وتعيين مبلغ الأضرار والخسائر، ويُصرّح للمؤمن خلال 10 أيام على الأكثر بعد اطلاعه على تفاقم الخطر المضمون الذي حصل أثناء العقد، ويبدل الجهود اللازمة لتجنب أضرار الخطر البحري المؤمن ضده، أو الحد من اتساعها.

يلتزم المؤمن له، بأن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية لحفظ حقوق المؤمن، للطعن ضدّ الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة، وأن يُراعي الإلتزامات المتفق عليها مع المؤمن، أو المحددة في التنظيمات المعمول بها في مجال عقود التأمين، وأن يُصرّح بالعقد أو عقود التأمين الأخرى التي أبرمها على نفس البضائع المؤمن عليها وعلى ذات الخطر المؤمن ضده، لدى مؤمن آخر، وبالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاعه على ذلك، ونصّ المشرّع الجزائري على

الإلتزامات الأخيرة ضمن نص المادة 108 من القانون رقم 95-07، المؤرخ في: 1995/01/25، المعدل والمتمم، المتعلق بالتأمينات.

نصّ المشرّع الكويتي على بعض الإلتزامات الأخيرة للمؤمن له، من خلال المادة 283 من قانون التأمين البحري، بقولها: «على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه، أن يبذل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وعليه أن يتخذ كافة الإجراءات التحفظية للمحافظة على حق الرجوع على الغير المسؤول ولا يؤثر ذلك على حقوق المؤمن له الناشئة عن عقد التأمين. - ويسأل المؤمن له في مواجهة المؤمن عن الضرر الذي يلحقه بسبب عدم تنفيذ هذا الإلتزام نتيجة خطأ أو إهمال المؤمن له» (58).

خامساً: جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته وكيفية تقدير التعويض عن الأضرار:

1- جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته: نصّت المادة 142 من قانون التأمينات الجزائري على جزاء إخلال المؤمن له بالتزاماته المقررة على عاتقه قانوناً، بموجب توقيعه على وثيقة التأمين المفتوحة أو العائمة، وتمثّل في: رفض الحادث من طرف المؤمن، وعدم الاعتراف بالخطر المؤمن ضده، وبأنّ المؤمن لا يعنيه ذلك الحادث على الإطلاق، وبالتالي فهو غير ملزم بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المشحونة المؤمن عليها بوثيقة التأمين المفتوحة، نتيجة عدم قيام المؤمن له بالتزاماته القانونية.

كما يحق للمؤمن طلب فسخ وثيقة التأمين، دون المساس بحقه في طلب الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرّح بها عند تاريخ الفسخ، وهذا دون تمييز بين إغفال التصريح بحسن نية أم إغفاله بسوء نية، فالحكم واحد عند المشرّع الجزائري، على خلاف بعض تشريعات التأمين الحديثة، منها قانون التأمين البحري الإنجليزي، الذي يميّز بين حالتي حسن النية وسوء النية في الإمتناع عن التصريح بالشحن، بموجب نص المادة 29 منه، التي مفادها على أنّه: "يجب أن يشمل التصريح جميع الإرساليات طبقاً لشروط الوثيقة، غير أنّ الإغفال أو التصريح غير الكامل أو غير الصحيح من الممكن أن يُصحح حتى بعد تحقّق الخسارة أو الوصول، بشرط أن يكون الإغفال أو التصريح قد تمّ بحسن نية"، بينما في حالة

الإغفال بسوء نية، فإنه يحق للمؤمن أن يتمسك ببطلان وثيقة التأمين ويمتنع عن دفع أيّ تعويض لصالح المؤمن له⁽⁵⁹⁾.

أما المشرع المصري فقد سائر اتجاه المشرع الإنجليزي من حيث المبدأ، في التفرقة بين حالي حسن النية وسوء النية، لأجل توقيع الجزاء القانوني على المؤمن له الذي أغفل الإخطار بالشحن، لكنه اختلف عنه في شكل الجزاء، بحيث يحق للمؤمن أن يطلب فسخ عقد التأمين فوراً، مع الحصول على التعويض المناسب من المؤمن له، يُعادل قيمة أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يُخطَر بها، في حالة ثبوت حسن نية المؤمن له.

لكن إذا ثبت سوء نية المؤمن له في إغفاله للتصريح بالشحن، جاز للمؤمن أن يسترد مادفعه عن الحوادث الخاصة بالإرساليات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له، تطبيقاً لنص المادة 395 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 08، لسنة 1990.

2- كيفية تقدير التعويض عن الأضرار: إنطلق المشرع الجزائري في طريقة تقدير التعويض عن أضرار أخطار التأمين البحري عامة، من قاعدة وجوب التعويض عن الأضرار والخسائر الناجمة في حدود التلف أو الهلاك الحاصل للبضائع المؤمن عليها، تطبيقاً لنص المادة 114 من قانون التأمينات، مع عدم تجاوز مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين عن كل إرسالية بحرية، إلا في الحالات التي يجوز فيها للمؤمن له اختيار التخلي عن البضائع المشحونة التالفة، إعمالاً لنص المادة 143 من القانون الأخير، وذلك في حالات فقدان الكلي للبضائع، أو حصول خسارة أو تلف يفوق ثلاثة أرباع قيمة البضائع، أو بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي، أو عدم قابلية السفينة للملاحة، وتعدّر نقل البضائع في سفينة أخرى خلال أجل ثلاثة أشهر، أو حالة انعدام الأخبار عن السفينة الناقلة للبضائع المؤمن عليها، لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر، بينما إذا كان تأخير الأخبار عن السفينة المعنية، راجع لحوادث حربية، يُمدّد الأجل المذكور إلى ستة أشهر.

إنَّ تقدير التعويض عن الأضرار في غير حالة التخلّي المشار إليها، يُرعى فيه دائماً الطريقة الخاصة في احتساب قيمة التعويض النهائية لصالح المؤمن له، القائمة على مقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، دون تفاصيل أخرى، كما فعل القانون المصري، ليطبّق معدّل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها، بحيث لا ينبغي أن تتجاوز مبلغ التأمين لكل إرسالية بحرية، وهو ما يفهم من نص المادة 144 من قانون التأمينات الجزائري.

أما بالنسبة للمشرّع المصري، فسعى لسدّ كل الثغرات الممكنة التي قد يستعملها المؤمن له، متحايلاً على حقوق المؤمن، من خلال التصريح بقيمة أقل للبضائع أثناء الشحن، لتقدير أقساط أقل من اللازم، ثمّ التصريح بقيمة أكثر للبضائع، عند وقوع الحادث المؤمن ضده، بما يجعل المؤمن له يشري على حساب حقوق المؤمن، وبناءً عليه قرّر المشرّع المصري، بموجب المادة 390 من قانون التجارة البحرية، لسنة 1990، على أنّه:

« لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع على الأعلى من المبالغ الآتية:

1- ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان، إذا كانت غير مشتراة، وتُضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والريّح المتوقع.
2- قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.

3- ثمن البضاعة إذا باعها المؤمن له مضافاً إليه المبالغ الأخرى التي قد يُنفق عليها في عقد البيع» (60).

خاتمة:

يُمكن أن تُشير من خلال هذا البحث إلى النتائج الآتية:

أولاً: تُعدُّ وثيقة التأمين البحري بمختلف أنواعها بمثابة الوعاء الذي يُفرغ فيه عقد التأمين البحري، وهي الوسيلة القانونية والعملية التي يُعتمد عليها في إثباته، وقد اعتمدت مختلف تشريعات التأمين البحري الحديثة على وثيقتين للتأمين البحري على البضائع، هما:

وثيقة تأمين سفريّة صالحة لرحلة بحرية واحدة، ويُطلق عليها فقهاً "بوثيقة السفرة - Voyage policy"، ووثيقة التأمين العائمة Une police flottante، أو Floating Policy، ويُصطلح عليها عند بعض التشريعات العربية، بوثيقة الإشتراك، كما هو الحال لدى المشرّع المصري. في حين يصفها المشرّع الجزائري في النص العربي بوثيقة التأمين المفتوحة، على إثر ترجمتها من المصطلح الفرنسي الأصلي "Une police flottante".

ثانياً: تقترب كثيراً وثيقة التأمين المفتوحة من وثيقة الإشتراك في المضمون، فهما يتفقان في معظم الجوانب القانونية، لاسيّما اشتراكهما في وجوب تصريح المؤمن له للمؤمن عن جميع عمليّات الشحن الحاصلة، لكل أشكال البضائع المؤمن عليها، المدرج تغطيتها في وثيقة التأمين، ووضع أسعار قسط ثابتة في الوثيقتين لكل نوع من أنواع البضائع، بغية تحديد الأقساط الحقيقية للتأمين، غير أنّهما يختلفان في بعض الجوانب الأخرى، منها تحديد مبلغ أقصى للوثيقة، أو تحديد سقف لمبلغ التأمين على البضائع لأيّمكن تجاوزه في كل إرسالية بحرية، بالنسبة لوثيقة الإشتراك، بينما لا يتحدّد في وثيقة التأمين المفتوحة المبلغ الإجمالي للتأمين، أو مبلغ أقصى للوثيقة، بل يرتبط ذلك بقيمة كل شحنة بحرية، وقد تكون الوثيقة المفتوحة لمُدّة محدّدة أو بدون تحديد لمُدّة معيّنة.

ثالثاً: تختلف الوثيقة العائمة عن الوثيقة المفتوحة ووثيقة الإشتراك في نقطة جوهرية، وهي كون الوثيقتين الأخيرتين لا يُحدّد فيهما مبلغ تأمين إجمالي، يتم استهلاكه أو استنفاده تدريجياً بعدد الإرساليات البحرية، أو بمقدار قيمة البضائع المشحونة على السفن والمصرّح بها، إذ تبقى الوثيقة العائمة سارية المفعول إلى أن يتم الإستهلاك التام للمبلغ المدوّن على متنها.

رابعاً: لاحظنا اختلاف التشريعات العربية وحتى الغربية في وصف الوثيقة المفتوحة، فهناك من يُطلق عليها مصطلح الوثيقة العائمة، كما فعل المشرّع الإنجليزي، من خلال

عبارة: "Floating Policy"، بينما يصفها القانون الأمريكي بالوثيقة المفتوحة، "Open Policy"، وفي فرنسا يُطلق عليها "وثيقة الإشتراك" "Police d'abonnement" في أحد أشكالها، ويطلق على الشكل الثاني لها "وثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة"، ترجمة لعبارة: "La police à alimenter"، بينما اختار المشرّع المصري نموذج وثيقة الإشتراك، دون الإشارة للشكل الثاني من أشكال الوثيقة المفتوحة، المعبر عنه "وثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة". في حين أخذ المشرّع الجزائري بنظام الوثيقة المفتوحة متأثراً بالقانون الفرنسي.

خامساً: نظراً للتشابه والتداخل الموجود بين الوثائق الثلاثة، المشار إليها في الفقرة الأخيرة، وخضوعها لنفس القواعد الأساسية التي تحكم الوثيقة المفتوحة في شكلها العام، فإننا نرى بأن الوثيقة المفتوحة في شكلها التشريعي الحالي تُصنّف إلى وثيقة الإشتراك والوثيقة العائمة التي تؤدّي نفس الدور المنوط بوثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة.

سادساً: تباينت آراء فقهاء قانون التأمين البحري بشأن تحديد الطبيعة القانونية لوثيقة التأمين المفتوحة، فمنهم من يرى بأنها تُجسّد عقد تأمين نهائي مكتمل الأركان، وبعضهم يتّجه إلى اعتبارها عقد تأمين معلق على شرط واقف، بينما يذهب أحدهم إلى اعتبارها مجرد اتفاق إطار بين المؤمن والمؤمن له، في حين يرى آخرون، بأن الوثيقة المفتوحة هي وعد بإبرام عقد التأمين من طرف المؤمن ولا ترتقي إلى مستوى العقد النهائي بأيّ حال من الأحوال.

غير أننا نرى بأن وثيقة التأمين المفتوحة سواء كانت في شكل الوثيقة العائمة أو في شكل وثيقة الإشتراك، ماهي إلا صورة من صور الوعد بالتعاقد المُلزِم للجانبين المعروف في القواعد العامة لنظرية العقود والالتزامات، على أساس أن كلا الطرفين (المؤمن والمؤمن له) إتّفقا في وثيقة التأمين المفتوحة، بالإبقاء على التزاماتهما المتقابلة لصالح بعضهما البعض، طيلة مدّة سريان الوثيقة المذكورة. ومن أهم تلك

الإلتزامات، نجد وجوب تصريح المؤمن له لصالح المؤمن بكل عمليات الشحن التي تتم عبر الرحلات البحرية، مهما كانت قيمة وحجم الإرسالية البحرية، وعدم قيام المؤمن له بإبرام عقود تأمين أخرى على ذات البضائع التي تشملها وثيقة التأمين المفتوحة، طيلة مدة سريانها، ويلتزم المؤمن في المقابل بقبول ضمان وتغطية كل الإرساليات البحرية المصرح بها إليه، طالما حصل ذلك خلال الآجال القانونية المقررة، وكانت تلك الشحنات البحرية مشمولة بالتغطية التأمينية التي توفرها وثيقة التأمين المفتوحة.

سابعاً: تُحقّق وثيقة التأمين المفتوحة عدّة فوائد، أهمّها: تمكين المؤمن له من التأمين على الشحنات البحرية لحساب مستفيد ليس بالضرورية أن يكون معلوماً وقت إبرام عقد التأمين، وينجم عن ذلك إمكانية انتقال وثيقة التأمين المفتوحة من المؤمن له إلى أيّ شخص آخر، عن طريق تظهيرها مع سند الشحن للمظهر إليه، ممّا يسمح بنقل كافة الحقوق والإلتزامات المترتبة عنها لحاملها الشرعي الأخير، الذي يكتسب بقوة القانون الحق في الحصول على التعويض المناسب عند تحقّق الخطر البحري المؤمن ضده. كما تساهم وثيقة التأمين المفتوحة في توفير الوقت والرّيح الإضافي للتاجر المستورد والمصدّر على حدّ سواء، نتيجة اعتمادها على الإختصار في الإجراءات والجهد، والإقتصاد في النفقات اللازمة لاستصدار عدّة وثائق منفردة عن كل شحنة بحرية، يتم تصديرها أو استيرادها.

ثامناً: إذا أحلّ المؤمن له بالتزاماته المقررة على عاتقه، بموجب وثيقة التأمين المفتوحة، فإنّه يحقّ للمؤمن عدم الإعتراف بالخطر المؤمن ضده، ليصبح غير ملزم بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المشحونة المؤمن عليها بوثيقة التأمين المفتوحة، نتيجة عدم قيام المؤمن له بالتزاماته القانونية. وفي ذات الوقت يحقّ أيضاً للمؤمن طلب فسخ وثيقة التأمين، دون المساس بحقه في طلب الأقساط المتعلقة بالإرساليات غير المصرح بها، التي تشملها

وثيقة التأمين المفتوحة، إضافة لجزاءات أخرى أكثر صرامة وشدة في بعض التشريعات العربية، إذا ارتبطت المخالفة بسوء نية المؤمن له.

تاسعاً: نوصي بضرورة توحيد المصطلحات القانونية في مجال التأمين البحري، بين التشريعات العربية، وأن تكون الترجمة من النصوص الأجنبية موحدة، حتى لانقع في الخلط ما بين المفاهيم القانونية المختلفة، كالخلط الواقع ما بين وثيقة التأمين المفتوحة ووثيقة التأمين العائمة ووثيقة الإشتراك، وأدّى ذلك إلى تباين آراء فقهاء قانون التأمين البحري بشأن تحديد مضمون تلك المصطلحات القانونية، وانتقل ذلك الإلتباس الفقهي إلى بعض التشريعات العربية، إذ نجد قانون التأمينات الجزائري يخلط ما بين وثيقة التأمين العائمة ووثيقة التأمين المفتوحة ووثيقة الإشتراك. ونحن نرى بضرورة ضبط المصطلحات القانونية، المعبرة عن مفاهيم معينة، تختلف عن مفاهيم أخرى، لاسيّما ما تعلق بموضوعنا، المتمثّل في وثيقة التأمين المفتوحة، ويكون ذلك بالرجوع لأصلها التشريعي، سواء كان فرنسي أو أمريكي أو إنجليزي، أو غير ذلك، مع إمكانية الإجتهد وتعديل الأفكار القانونية المستوردة، في إطار تحقيق المصالح العامة والخاصة للمجتمعات المتلقية لها.

قائمة المراجع:

أولاً- المؤلفات:

- 1- الدكتور: أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق- دراسة تحليلية شاملة- ط01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009.
- 2- المحامي: بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 3- الدكتور: جلال وفاء محمد، التأمين البحري على البصائع بوثيقة الإشتراك(وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002.

- 4- الأستاذ: جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ط05، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 5- الأستاذ: جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ط03، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
- 6- الدكتور: محمد صبري السّعدى، شرح القانون المدني الجزائري- النظرية العامة للإلتزامات- ج01، ط01، دار الهدى، الجزائر، 1992-1993.
- 7- الدكتور: مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، منشورات دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1995.
- 8- الدكتور: مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري- الدار الجامعية، لبنان، 1992.
- 9- الدكتور: عبد العزيز فهمي هيكل، مبادئ في التأمين، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1985.
- 10- الدكتور: عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.
- 11- الدكتور: علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- 12- الدكتور: علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، ط01، دار النهضة العربية، مصر، 1991.

ثانياً- القوانين:

- 1- الأمر رقم 95-07، المؤرخ في: 1995/01/25، المتضمن قانون التأمينات الجزائري، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 06-04، المؤرخ في: 2006/02/20، المنشور بالجريدة الرسمية، الصادرة في: 1995/03/08، العدد: 13.

2- الأمر رقم 76-80، المؤرخ في: 1976/10/23، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتّم بالقانونين: رقم 98-05، المؤرخ في: 1998/06/25، ورقم 10-04، المؤرخ في: 2010/08/15، المنشور بالجريدة الرسمية، الصادرة في: سنة 1977، العدد: 29.

3- الأمر رقم 75-58، المؤرخ في: 1975/09/26، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتّم، المنشور بالجريدة الرسمية، الصادرة في: 1975/09/30، العدد 78.

4- القانون رقم 08 لسنة 1990، المتضمن قانون التجارة البحرية المصري.

- الهوامش:

(1) - عرّف المشرّع المدني الجزائري التأمين، في المادة 619 من القانون المدني، بقولها: «التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه، أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد، الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراد أو أيّ عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقّق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أجرة دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن». - راجع: الأمر رقم 75-58، المؤرخ في: 1975/09/26، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتّم، المنشور بالجريدة الرسمية، الصادرة في: 1975/09/30، العدد 78.

(2) - أحمد أبو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق - دراسة تحليلية شاملة - ط01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 42-44.

(3) - عبدالعزيز فهمي هيكال، مبادئ في التأمين، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1985، ص 19، 20.

(4) - نقله: أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 443.

(5) - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 644.

- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 636.

(6) - أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 173-175.

(7) - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 636.

(8) - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 636.

(9) - أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 168، 169.

- (10) - الأمر رقم 95-07، المؤرخ في: 1995/01/25، المتضمن قانون التأمينات، المعدل والمتّم، بالقانون رقم 06-04، المؤرخ في: 2006/02/20، المنشور بالجريدة الرسمية، الصادرة في: 1995/03/08، العدد: 13.
- (11) - نصّت المادة 49 من القانون البحري الجزائري، بقولها: "إنّ العقود المنشئة أو الناقلة أو المستقطبة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثّق، يتضمّن نوع السفن وسعتها ومدخلها ومخرجها وأسماء مالكيها السابقين، ويقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة. ويكون قيدها إلزامياً في سجل السفينة". راجع: الأمر رقم 76-80، المؤرخ في: 1976/10/23، المتضمّن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتّم بالقانونين: رقم 98-05، المؤرخ في: 1998/06/25، ورقم 10-04، المؤرخ في: 2010/08/15، المنشور بالجريدة الرسمية، الصادرة في: سنة 1977، العدد: 29.
- (12) - نصّ المشرّع الجزائري على الرّهون البحرية في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري، وأوجبت المادة 57 منه ضرورة إفراغها في الشكل الرسمي، وإلاّ عُدّت باطلة قانوناً، مع وجوب قيدها في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، تطبيقاً لنص المادة 56 من القانون الأخير.
- (13) - نقله: بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 630.
- (14) - نقله: أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 186-189.
- (15) - جلال وفاء محمددين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002، ص 25.
- (16) - جلال وفاء محمددين، نفس المرجع، ص 25.
- (17) - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ط05، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 165.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، منشورات دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1995، ص 441.
- (18) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 34.
- (19) - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 672.
- (20) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 40، 41.
- (21) - جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ط03، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 173.
- (22) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 39.
- (23) - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 664.
- (24) - بهاء بهيج شكري، نفس المرجع، ص 670-673.
- (25) - عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 636.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 442.
- (26) - بهاء بهيج شكري، نفس المرجع، ص 673، 674.

- (27) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 57.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص 396.
- (28) - علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، ط01، دار النهضة العربية، مصر، 1991، ص 49.
- (29) - مصطفى كمال طه، التأمين البحري - الضمان البحري - الدار الجامعية، لبنان، 1992، ص 59.
- (30) - بهاء بھيج شكري، المرجع السابق، ص 670.
- (31) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 56.
- (32) - جمال الحكيم، التأمين البحري، ط02، مطبعة القاهرة الجديدة، مصر، 1979، ص 343- نقله: جلال وفاء محمددين، نفس المرجع، هامش ص 20.
- (33) - أخذ المشرّع الجزائري بهذا المبدأ، بموجب نص المادة 100 من الأمر رقم 95-07، المؤرخ في: 1995/01/25، المتضمن قانون التأمينات، المعدّل والمتّم، بقولها: « لا يكون للتأمين المكتسب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أيّ أثر، ويبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل.
- يحق للطرف المتضرّر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار » .
- (34) - بهاء بھيج شكري، المرجع السابق، ص 670.
- (35) - محمّد صبري السّعدي، شرح القانون المدني الجزائري - النظرية العامة للإلتزامات - ج01، ط01، دار الهدى، الجزائر، 1992-1993، ص 134، 135.
- (36) - صاحب هذا الرأي هو الباحث الفرنسي René Rodière، نقله: جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 38.
- (37) - نقله: أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 525.
- (38) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 29.
- (39) - جلال وفاء محمددين، نفس المرجع، ص 26، 40، 41.
- (40) - ورد النص الفرنسي الكامل للمادة 139 من قانون التأمينات الجزائري، كمايلي:
- «Les marchandises peuvent être assurées par :
- 1) Un police au voyage valable pour un seul voyage ;
- 2) **Une Police Flottante**».
- (41) - تطبيقاً لنص المادة 99 من نفس القانون الأخير، بقولها: « لا يترتّب عن التأمين أيّ أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين (2) من إبرام العقد أو من التاريخ المحدّد لبدأ أثر الأخطار، إلّا إذا وقع الإتفاق على أجل جديد. ولا يُطبّق هذا الأجل على وثائق الإشتراك في التأمين إلّا بالنسبة لتمويل الأوّل.
- يتمثّل التمويل الأوّل، في مفهوم هذه المادة، في الإجراء الأوّل الذي يُعطي المؤمن له بموجبه مفعولاً لوثيقة الإشتراك»
- (42) - إذ جاء في نص المادة 99 من القانون المذكور، في نسخته الفرنسية مايلي:

«Ce délai n'est applicable aux **polices d'abonnement** que sur le premier aliment.

Au sens du présent article, le premier aliment constitue le premier acte par lequel **l'assuré** donne effet à **la police d'abonnement**».

- (43) - جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 173.
- (44) - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 678، 676.
- (45) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 22، 21.
- علي سيّد قاسم، المرجع السابق، ص 23.
- (46) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 54-45.
- علي سيّد قاسم، المرجع السابق، ص 31-39.
- مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري- المرجع السابق، ص 62-56.
- (47) - مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري- نفس المرجع، ص 58.
- (48) - مصطفى كمال طه، التأمين البحري- الضمان البحري- المرجع السابق، ص 60.
- (49) - نصّت المادة 101 من القانون المذكور، على أنه « يُعْطَى المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها، الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد.
- كما يُعْطَى: أ- الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين،
- ب- المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

يعني بعبارة "البضائع المشحونة" البضائع المنقولة».

- (50) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 86.
- (51) - أحمد أبوالسعود، المرجع السابق، ص 265.
- (52) - جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 173.
- (53) - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص 166.
- (54) - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 664.
- (55) - جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 62.
- (56) - جلال وفاء محمددين، نفس المرجع، ص 63، 62.
- (57) - بهاء بهيج شكري، نفس المرجع، ص 665.

(58) - نقله: أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 448.

(59) - نقله: بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 666.

(60) - نقله: أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص 439، 438.