

عقد التأمين البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري *Maritime insurance contract as a strategy to support shipping service*

رتيبة بن دخان*

جامعة الجزائر 1

r.bendokhane@univ-alger.dz

تاريخ إرسال المقال: 2021-05-18 تاريخ قبول المقال: 2021-06-06 تاريخ نشر المقال: 2021-06-24

الملخص:

نهدف من خلال هذه الورقة البحثية لتسليط الضوء على عقد التأمين البحري كاستراتيجية لدعم خدمة النقل البحري، الذي يعتبر من أقدم أنواع التأمين التي أقدم الإنسان على مزاولتها، ويتضمن هذا النوع من التأمين فرعين رئيسيين هما: تأمين السفن ويندرج تحت هذا النوع من التأمين هياكل السفن والأجهزة الثابتة فيها وأماكن تشغيلها وكذلك جميع مستلزمات السفينة، وتأمين البضائع وهو ما يعنى بنقل البضائع بحراً وبراً وجواً، يغطي هذا التأمين الخسائر التي تلحق بالبضائع أثناء نقلها برأ بسبب حادث مشمول بالتأمين.

الكلمات مفتاحية: عقد، التأمين، النقل البحري، البضاعة، الخطر، الضرر.

Abstract:

Through this research paper, we aim to highlight the maritime insurance contract as a strategy to support the shipping service, which is one of the oldest types of insurance that man has carried out, and this type of insurance includes two main branches: ship insurance and under this type of insurance includes ship structures, fixed devices and operating places as well as all ship supplies, and cargo insurance, which means transporting goods by sea, land and air, covering losses to goods while transported by road due to an insured accident.

KEY WORDS: insurance, contract, shipping, goods, risk, damage.

*المؤلف المرسل

1. المقدمة:

إن الشعور بالحاجة إلى نظام يؤمن ثروة الإنسان وهي في عرض البحر ضد ما يهددها من خطر هو الذي أدى في النهاية إلى نشوء التأمين البحري، ولقد أشارت الدراسات إلى أن التأمين البحري هو أقدم أنواع التأمينات على الإطلاق حيث أثبتت الدراسات تعامل أصحاب الحضارات القديمة بهذا النوع من التأمين كالحضارة الفينيقية، كما أن الدراسات أثبتت أن قانون رودس الخاص بالعوارية "الخسارة الجزئية العامة" تعود إلى عام 2500 ق.م وهذا يعني أن التأمين البحري قد عرفته الأمم منذ قديم الزمان أما في شكله المعاصر فإن الفكرة التي خلفت ظهور فكرة التأمين البحري الحالي هي فكرة القرض البحري والتي ظهرت في ميناء لندن على نهر التايمز في مقهى يُدعى مقهى لوبيز حيث كان رواد هذا المقهى من أصحاب السفن ورباناتها والأشخاص المهتمون بالملاحة البحرية والتجارة حيث كانوا يتداولون أخبار المخاطر التي تتعرض لها سفنهم خلال رحلاتها في أعالي البحار إلى أن جاء شخص واقترح فكرة القرض البحري والتي مؤداها إعطاء صاحب السفينة وصاحب البضاعة المنقولة عليها قرضاً من المال يساوي قيمة السفينة والبضاعة وفي مقابل فائدة قانونية ولتكن 10% فإن هلكت السفينة وما عليها من بضائع فإن المقرض يرد أصل القرض إلى المقرض وفكرة القرض البحري التي نتحدث عنها شبيهة إلى حد كبير في التأمين البحري المعاصر حيث أن شركة التأمين حالياً تتعهد بدفع مبلغ التعويض في حال تحقق أحد أو بعض المخاطر التي يشملها العقد وذلك في مقابل قسط التأمين فإن تحققت تلك المخاطر أو بعض منها قامت بدفع التعويض وإن لم يتحقق أي خطر فإنها لا تدفع أي تعويض للمؤمن له.

إلا أنه يجب ألا يتبادر إلى الذهن أنّ التأمين البحري قد عرف طفرة واحدة، ولكن الفكرة الأساسية التي يقوم عليها هي التي نبعت أولاً من شعور الجماعة، هذه الفكرة هي تعاون أفراد الجماعة فيما بينهم على حماية أموالهم من المخاطر البحرية التي تهدد ثرواتهم جميعاً، ولم يتخذ تطبيق هذه الفكرة في نطاق الواقع صورة التأمين البحري بالمعنى الحديث الذي نعرفه الآن إلا بعد أن مرّ بصور أخرى تهدف إلى توفير نوع من الحماية ضد أخطار البحر.

والإشكالية المطروحة هنا: كيف يساهم عقد التأمين في تعزيز عملية النقل البحري؟

يمكن أن نورد الفرضيات التالية:

- من خلال التعويض الذي يمكن أن يتحصل عليه الناقل بإبرامه لعقد التأمين يكون مستعداً لزيادة نشاطه.

- عقد التأمين هو وسيلة لحماية أموال الناقل والمالك ما يدفعهم إلى الاستمرار في النشاط دون الخوف من تحقق أي خطر بحري.
نهدف من خلال هذه الورقة البحثية إلى تسليط الضوء على دور عقد التأمين في تعزيز عملية النقل البحري.

ولمعالجة الإشكالية اعتمدنا على المنهج التحليلي الوصفي، كما قمنا بتقسيم هذه الورقة البحثية إلى قسمين نتحدث في الأول عن مفهوم التأمين البحري وفي الثاني عن التأمين البحري ودوره في تشجيع عملية النقل البحري.

2. مفهوم التأمين البحري

1.2 ظهور التأمين البحري:

إنّ التأمين البحري هو أول أنواع التأمين وأقدمه، إلّا أنّ تاريخ ظهوره ونشأته لم يعرف على وجه التحديد، فأصل التأمين البحري ما زال مفقوداً في أعماق التاريخ، فقد تكون فكرة التأمين البحري تطورت عبر أربعة قرون من سنة 1779 لنهاية سنة 2010¹، وكون التأمين البحري قد سبق في الظهور كلّ الأنواع الأخرى² من التأمين لا يعني أنّ التجارة البحرية أسبق في الظهور من التجارة البرية، وإنّما لأنّ الجماعة لاحظت أنّ درجة احتمال وقوع الأخطار البحرية أكبر بكثير من سواها من أنواع الأخطار الأخرى، كما لاحظت الجماعة مدى جسامه الأخطار البحرية، فشعرت بالحاجة إلى خلق نظام يؤمّن تجارتها ضدّ طغيان البحر وما يحدثه من مخاطر لا يمكن معرفتها أو توقعها مقدّماً.

قد نتجت عن السياسة التجارية المنتهجة إبان القرن 14 التي كان يقوم عليها الفكر الاقتصادي آنذاك وخاصة على ضفتي البحر الأبيض المتوسط، حيث اهتدى الرجل الاقتصادي إلى ما يعرف بالقرض البحري³.

¹ شكري بهاء بهيج، بحوث في التأمين، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 329.

² محمود محمد إبراهيم عبد الله، أخطار التلوث بالبتروك في التأمين البحري، مذكرة ماجستير، جامعة القاهرة، 1985، ص 94.

³ معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999، ص 6.
محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1966، ص 30.
لمزيد من التفصيل أنظر: شكري بهاء بهيج، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 2009. أنظر أيضاً: مصطفى كمال طه، وائل بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2005، ص 06.

إذ أنّ الواقع يدلّ على أنّ التأمين البحري يعود أصله فيما يعرف باسم عقد القرض على السفينة، ويمكن تعريف هذا العقد بأنّه رهن يقع على السفينة ذاتها ضمانا لمال يؤدى لها على سبيل القرض خلال رحلتها، بحيث إذا هلكت فإنّ المقرض يفقد المبلغ الذي دفعه، أمّا إذا وصلت سالمة إلى ميناء الوصول فإنّ السفينة لا تكون مسؤولة عن أداء القرض فحسب بل كذلك عن فائدة محدّدة سبق الاتفاق عليها، وقد تكون هذه البضاعة محلاً لهذا العقد، فإذا كانت النقود مقرضة لضمان البضاعة وحدها فإنّ العقد يسمى في هذه الحالة Respondentia، والمقابلة بين هذا العقد وبين عقد التأمين واضحة، فالمقرض يقوم في الواقع بدور المؤمن، والمبلغ الذي يدفعه كقرض هو تعويض التأمين، أمّا الفائدة التي يدفعها المقرض فهي قسط التأمين، وتظهر أوجه الاختلاف بين العقدين في أنّ القسط في عقد التأمين يجب دفعه سواء تحقّقت الكارثة أم لم تتحقّق، مادام تعرّض الشيء المؤمن عليه للخطر، أمّا في عقد القرض لا تدفع الفائدة إلّا عند عدم تحقّق الكارثة، كما أنّ مبلغ التعويض في عقد التأمين لا يدفع إلّا عند تحقّق الكارثة، بينما يدفع مبلغ القرض قبل ذلك وإن كان المقرض يرده إلى المقرض عند تخلّف حدوث الكارثة بالإضافة إلى الفائدة المتفق عليها.

أمّا عند الإغريق فقد عرف عقد القرض في القرن الرابع قبل الميلاد، وليس من المعروف على وجه الدقّة مدى الأثر الذي تركه العرف السائد في جزيرة رودس على التشريع الإغريقي الخاص بالتجارة البحرية، فإنّ صحّ وجود مثل هذا الأثر تعيّن أن ننسب الفضل الأوّل في ذلك إلى البابليين، إذ أنّ الحضارة التي وجدت في رودس ليست إلّا نتيجة استقرار الفينيقيين هناك⁴.

أمّا في أوروبا فقد بلغت ممارسة عقد القرض على السفينة في إيطاليا درجة كبيرة من التوسع في بداية القرن الثالث عشر، ويبدو أنه كان معروفا في العمل قبل ذلك بعدّة قرون، إذ كانت إيطاليا نشطة تجاريا منذ القرن الخامس الميلادي على الأقل حتى الحرب الصليبية، وهناك فارق جوهري بين عقد القرض على السفينة كما عرف قديما وبين الشكل الذي آل إليه والذي استمرّ حتى العصور الحديثة، إذ كان المقرض قديما يقوم بتقديم القرض قبل بدء الرحلة وهذا يعتبر بمثابة تمويل لها، ولكن أصبح القرض بعد ذلك يقدّم لربان السفينة في أحوال الضرورة لتمكينه من متابعة الرحلة، وفي سنة 1230

⁴ علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الإنجليزي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 16.

أصدر البابا جريجوار التاسع أمرا بتحريم عقد القرض على السفينة تأسيسا على أنّ الفائدة التي تدفع على هذه القروض ربوية.

ومن هنا بدأت فكرة ضمان ما ينتج عن أخطار النقل البحري من أضرار تنفصل عن فكرة إقراض مبلغ من النقود، وأصبح ضمان نتائج الخطر البحري يتم بدفع قسط التأمين⁵.

وقد يكون عقد التأمين البحري قد ظهر نتيجة تعديل قام به بعض موثقي العقود الإيطاليين لعقد القرض البحري، وذلك بأن حلّ مبلغ التعويض محلّ مبلغ القرض وأصبح لا يدفع إلّا في حالة تحقّق الخطر، وحلّ قسط التأمين محلّ الفائدة في عقد القرض، وأصبح يدفع في أيّ حال من الأحوال، وليس في حالة سلامة الوصول فقط.

و أوّل وثيقة تأمين بحري عرفت هي الوثيقة الإيطالية المؤرخة في 23 أكتوبر سنة 1348 م، ومحلّ التأمين فيها السفينة Santa Clara على رحلة من جنوه إلى Majolca، ونصّت على أنّ انحراف السفينة عن رحلتها يبطل التأمين، وقد نظّم في دول أوربا التأمين البحري تنظيما تشريعيّا في القرن 15 م، وأهم هذه التشريعات قانون برشلونة 1435 م، وقانون جنوه 1498م، أما في إنجلترا التي تعتبر مركز التأمين البحري التي اختلف نظامها القانوني عمّا عرف في البلدان الأخرى وذلك لأنها تعتمد على السوابق التي تقرّها المحاكم، وهذا هو القانون القضائي فقد كان أول قانون مكتوب يتعلّق بالتأمين البحري هو القانون الصادر سنة 1601 وقد شكّل محكمة خاصة للنظر في قضايا التأمين البحري، ومنذ قانون 1601 حتى قانون 1906 لم يصدر فيما يتعلق بالتأمين البحري سوى قانون 1745 الذي منع التأمين البحري إذا لم تتوافر لدى المستأمن (المؤمن له) مصلحة يحميها هذا التأمين، فمنع هذا القانون التأمين الذي يعتبر نوعا من المقامرة، وقد ألغى قانون 1906 هذا القانون، وتطلّب قانون 1906 توافر مصلحة المؤمن له، وهكذا ومنذ القرن 16 م نجد التأمين البحري في بريطانيا في تطور مستمر، ومنذ 250 عاما الأخيرة تعتبر لندن السوق العالمية للتأمين البحري⁶.

ولم ينحصر تطور التأمين البحري ضمن محيط الجزر البريطانية، بل عاصره تطوّر مماثل في دول أخرى كفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، فصدر في فرنسا سنة 1681 تشريع ينظّم أحكام هذا النوع من التأمين، كما تأسس في الولايات المتحدة

⁵Jean-Pierre Beurier, Droits maritimes, Dalloz, 2008, P 449.

⁶محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 46.

الأمريكية معهد المكتبيين على غرار معهد لندن لمكتبي التأمين فقام بوضع شروط خاصة به، وهي لا تختلف كثيرا عن الشروط الإنجليزية.

ولم يعرف التأمين البحري في البلاد العربية إلا في أواسط القرن التاسع عشر، فقد دخل في ولاية السلطنة العثمانية سنة 1883 بتشريع ما عرف بقانون التجارة البحرية العثماني، وقد تضمن الفصل الحادي عشر منه الأحكام الخاصة بالتأمين البحري، وظلّ هذا القانون معمولاً به في جميع الدول العربية لمدة طويلة بعد انفصالها عن الدولة العثمانية، ثمّ باشرت هذه الدول الواحدة تلو الأخرى بإلغائه وتشريع قانون وطني حلّ محله، باستثناء العراق الذي بقي هذا القانون معمولاً به حتى الوقت الحاضر.⁷

2.2 تعريف التأمين البحري

هو العقد الذي يتعهد فيه المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريق والمدى المتفق عليهما من الخسائر البحرية التي تتعرض لها المخاطرة البحرية، ويمكن توسيع عقد التأمين البحري بمقتضى شروط صريحة منصوص عليها فيه وبمقتضى العرف التجاري بحيث يغطي الخسائر في المياه الداخلية أو الأخطار البرية، ولقد عرف القانون الفرنسي التأمين البحري وفق العميد "جورج ريبير" أنه عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط. ويجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له أعوانهما في هذا العقد.⁸

أو هو عقد يتعهد المؤمن بموجبه، بتعويض المؤمن له، وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطر بحرية.⁹

⁷ بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 41.

⁸ علي بن غانم، المرجع السابق، ص 32.

⁹ عبد ربه إبراهيم على إبراهيم، الخطر والتأمين المبادئ النظري والتطبيقات العملية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص 436.

3. عقد التأمين البحري ودوره في تشجيع عملية النقل البحري

1.3 موضوع عقد التأمين البحري:

ويشتمل عقد التأمين البحري: التأمين على السفينة و خلافا للمعنى القانوني باعتبارها منشأة صالحة لاجتياز البحار ومسجلة لهذا الغرض و على متنها رجال البحر وتستخدم على وجه الاعتياد في نشاط الملاحة البحرية ، ولكن السفينة بمعنى أوسع تعني كل عائمة قابلة للتعرض لأخطار البحر، وهكذا فكل الأجهزة التي تشكل ما نسميه بعنات الميناء (مخازن عائمة، مرشحات، رافعات عائمة....)، فالسفينة تشمل على وجه الخصوص الهيكل والآلات المحركة وتوابعها أو ملحقاتها التي تتمثل فقط في الزوارق والحبال ومختلف الأدوات المستعملة وكل ما يستعمله المجهز في الملاحة وكل ما يضعه على ظهرها مثل الفحم والوقود وغيره وكل ما يعبر عنه بمصاريف التجهيز¹⁰ وقد حددها المشرع الجزائري عند تحديد القيم المقبولة في التأمين¹¹.

والجدير بالذكر هو أن التأمين على السفينة هو في نفس الوقت تأمين على الأشياء يضمن فقدان والخسائر الملحقة بالسفينة وتأمين على المسؤولية في حالة التصادم بسفينة أخرى أو مبنى بخطأ فهو يضمن الأضرار اللاحقة بالغير، وهذا توسيع في التأمين على السفينة لم يكن موجود من قبل وله أحكام خاصة التي تبين ذاتية التأمين البحري سواء من ناحية مفهوم السفينة أو تحديد قيمتها والتأسيس القانوني لمسؤولية صاحبها وشروط قيامها¹².

كما يشمل أيضا التأمين على البضائع، يعتبر التأمين على البضائع من أكثر أنواع التأمين البحري شيوعا ويشمل كافة أنواع البضائع سواء على أشكال (سائلة أو جافة) سواء كانت مغلقة في صناديق خشبية أو ورقية، أو غير مغلقة كالحبوب والفحم، وكذلك الأحجار الكريمة والمعادن النفيسة، ويعتبر تأمين البضائع أنه أكثر أنواع التأمين

¹⁰ علي بن غانم، المرجع السابق، ص 173.

¹¹ المادة 182 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 والمتضمن قانون التأمين جريدة رسمية عدد 13 السنة الثانية والثلاثون، مؤرخة في 08/03/1995، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-04 مؤرخ في 20 فيفري 2006 جريدة رسمية عدد 15 ، مؤرخة في 12-03-2006، حيث جاء فيها: تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها.

¹² علي بن غانم، المرجع السابق، ص 175.

البحري شيوعا ويهدف التأمين هنا إلى تعويض أصحاب البضائع المنقولة أو أصحاب المصلحة فيها عن الأخطار التي تتعرض لها، ويغطي الأضرار المادية وفقدان وزن أو كمية من البضائع المشحونة المؤمن عليها نتيجة الحوادث المفاجئة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية (الغرق، الحريق، الاصطدام، الصاعقة، المد والجزر، سقوط البضائع)، ويجوز أن يكون هناك اتفاق بين شركة التأمين والمؤمن له أن الأخطار التي تصيب البضائع خارج البحر مغطاة بعد التأمين بشرط أن تكون عملية النقل تابعة لعملية النقل البحري¹³.

2.3 دور التأمين في تعزيز عملية النقل البحري:

على اعتبار أن النقل البحري يمتاز عن وسائل النقل الأخرى باتساع سعة الحجم في السفن التي تنقل كميات ضخمة من البضائع، والقدرة على المحافظة على سلامة البضاعة من الهلاك أو التلف بواسطة الحاويات عند النقل لمسافات طويلة، وكذلك لأهمية النقل البحري التي تكمن بالأساس في عملية التبادل التجاري الدولي، حيث يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية وبعلاقة تبادلية وثيقة، لأنه الركيزة الأساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات، وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم.

بالإضافة إلى أن النقل البحري وحمايته بالتأمين، هما عنصران متكاملان فيما بينهما، حيث أنه لتؤمن وصول البضائع من دول إلى دول أخرى في سهولة ويسر، وفي المواعيد المحددة، دون هلاك أو تلف، وبتغطية المخاطر البحرية لابد من اللجوء للتأمين، حيث أن المخاطر البحرية تصنف بأنها أكثر مخاطر تخلف خسائر فادحة، من بينها ما يحدث بصفة طبيعية نتيجة لتقلبات المناخ وهناك مخاطر أخرى، منها الحريق والتصادم البحري والغرق وهلاك البضائع أو تلفها، وبذلك نجد أن **تأمين النقل البحري** يضمن **أفضل تغطية** لعمليات النقل البحري وحتى البري والنهري والجوي إذا كان هناك اتفاق مسبق، فهو يعمل على تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم في التجارة الخارجية مطمئنين إلى الضمانات التي يقدمها لهم نتيجة لوقوع الخسائر خلال عملية النقل المختلفة.

¹³ مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص 446.

4. الخاتمة:

إن التأمين البحري يغطي فقدان أو تلف السفن أو البضائع أو أي نقل أو حمولة يتم بموجبها نقل الملكية أو حيازتها أو الاحتفاظ بها بين نقطة الانطلاق والوجهة النهائية.

وإن التأمين البحري يشمل التأمين على السفينة والبضائع، كما يشمل أيضا الممتلكات المكشوفة على الشاطئ أو تلك التي في البحر بعيدة عن الشاطئ (محطات الحاويات، الموانئ، المنصات النفطية، خطوط الأنابيب).

وعلى اعتبار أن عملية التأمين وعملية النقل عمليتين مرتبطتين ببعض، فالتأمين وسيلة لحماية عملية النقل ولتحقيق الغاية من النقل لابد من إبرام عقد التأمين، لأن النقل البحري أسقط كل الفواصل والحواجز الطبيعية بين دول العالم.

لذلك لا بدّ من الالتزام بتطوير نشاط التأمين البحري، حيث أصبح ضرورة مهمة لدعم عملية النقل البحري التي تسعى لتحقيق التبادل التجاري وتشجيع التجارة الخارجية بين الدول.

5- المراجع:

- باللغة العربية:

1- النصوص القانونية:

- الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 والمتضمن قانون التأمين جريدة رسمية عدد 13 السنة الثانية والثلاثون، مؤرخة في 1995/03/08، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-04 مؤرخ في 20 فيفري 2006 جريدة رسمية عدد 15، مؤرخة في 2006-03-12.

2- الكتب:

- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.

- | | | | |
|------------|-----------|---------------------------------------|--------------|
| المجلد: 07 | العدد: 02 | السنة: جوان 2021 م- ذو القعدة 1442 هـ | ص: 727 - 736 |
|------------|-----------|---------------------------------------|--------------|
- بهاء بهيج شكري ، بحوث في التأمين، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
 - عبد ربه إبراهيم على إبراهيم، الخطر والتأمين المبادئ النظري والتطبيقات العملية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2008.
 - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الإنجليزي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
 - محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1966.
 - مصطفى كمال طه، وائل بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2005.
 - معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999.
 - 3- الرسائل الجامعية:
 - محمود محمد إبراهيم عبد الله ، أخطار التلوث بالبتترول في التأمين البحري، مذكرة ماجستير، جامعة القاهرة، 1985.
 - باللغة الفرنسية:
 - Jean-Pierre Beurier, Droits maritimes, Dalloz, 2008.