

التأمين البحري في الجزائر

بن معروف فوضيل¹

مقدمة:

يمثل النقل البحري حاليا ثلاث أرباع حجم المبدلات التجارية وما دعم هذا الارتفاع هو موجة اقتصاد السوق التي سيطرة على الاقتصاد العلمي . ونظرا لكون السفينة هي محور الاستغلال في هذا الميدان وتفعيله و هذا بتحقيق المبادلات التجارية الدولية وضمانها فرضت ضرورة إيجاد سبيل لضمان بقاء هذا النظام من جهة ، و كذا ضمان تطوره من جهة أخرى، و ذلك بخلق حماية لهذه السفينة وكذا البضاعة المحملة عليها لما يعرفه النقل البحري من مخاطر مقارنة مع باقي طرق النقل الأخرى . لذلك لجأ المتعاملون الاقتصاديون وكذا القانونيين لخلق ما يعرف بالتأمين البحري كوسيلة لضمان و حماية مصالحهم ونشاطاتهم.و بذلك أصبح للتأمين البحري نظاما خاصا مستقلا بذاتيته و خصوصياته لارتباطه بالنشاط المائي منذ سالف العصور، إذ أن قواعده القانونية بدأت عادات و تبلورت عرفا و دونت في مجموعات ثم قننت، وكلها تدور حول وسيلة و غاية واحدة هي إنهاء الرحلة البحرية في أمن و سلام.

و باعتبار التأمين البحري الدعامة الأساسية لممارسة النقل البحري و الذي بواسطته يتم نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية، و اعتبارا لمكانة الجزائر الجغرافية و الإستراتيجية بساحلها الشاسع الممتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط المشكل ببوابة لإفريقيا و الضفة المقابلة لأهم موانئ أوروبا إذ تمر بموازاته معظم حركة الملاحة العالمية مما يرشح الجزائر إلى احتلال مركز هام في اقتصاديات النقل البحري و ما يتطلبه من خدمات ضرورية بما في ذلك التأمين البحري، ولكن ما المقصود بالتأمين البحري؟ وما هو نظامه القانوني؟ وللإجابة على هذه الإشكاليات كان لابد من تقسيم الدراسة إلى فكرتين أساسيتين في إطار مبحثين الأول تناول مفهوم عقد التأمين البحري و طريقة إبرامه أما المبحث الثاني تطرق إلى موضوع و آثار عقد التأمين البحري.

أولا: مفهوم عقد التأمين البحري و طريقة إبرامه: بالرجوع إلى الدراسات التي حققت في مجال البحث في نظام التأمين البحري لا يمكن تحديد وقت ومكان ظهور التأمين البحري، كان التأمين في صورته القديمة يتولاه مؤمنون أفراد ، و كان بالنسبة إليهم نوعا من المقامرة تقوم على فكرة نقل الخطر من

¹ طالب دكتوراه السنة السادسة قانون خاص ، جامعة ابي بكر بلقايد - تلمسان -

على عاتق المؤمن له إلى عاتق المؤمن . غير أن التأمين بالمفهوم الحديث عاصر فكرة ظهور شركات التأمين التي تقوم على أساس فكرة توزيع الخطر ، و الخروج من طابع الاحتمالية إذ أصبح يقوم على أساس إحصاءات وحساب احتمالات ليقدر المؤمن مسبقا حجم التعويضات التي سيدفعها يضاف إليها مبلغا آخر يمثل النفقات العامة و توزع كلّ هذه المبالغ على المخاطر المختلفة المراد تأمينها للوصول للقسط الواجب الدفع من المؤمن له . ويظهر جليّا من هذه الفكرة كيف أصبح التأمين في العصر الحالي يقوم على فكرة التعاون والتضامن بين المؤمن لهم وتوزيع التعويض على من مسهم الضرر بحيث تقرر مجموعة منهم بدفع أقساط التأمين لدى المؤمن لتوزع هذه المبالغ على من تعرض للخطر¹. إن التأمين البحري له مفهومه و طابعه المميز و ذاتيته المستقلة و قواعده القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى باعتباره أقدم أنواع التأمين، و ينصب بشكل كبير على عنصر جوهري يتمثل في عنصر الخطر البحري، وسيتم التطرق إلى مفهومه و طريقة انعقاده في المطلبين التاليين.

أ: مفهوم عقد التأمين البحري: إن دراسة موضوع التأمين يتطلب منا التطرق إلى التعريف الوارد في القانونين الفرنسي و الإنجليزي باعتبارهما نموذجين للشريعة الأنجلوسكسونية، وبما أن القانون الجزائري استنبط أحكام التأمين البحري من القانونين المذكورين أعلاه، استوجب معالجة المسألة في ظل القانون الجزائري، ولهذا تم تقسيم الدراسة إلى فرعين يعالج كل منهم موضوع على التوالي.

1-: تعريف عقد التأمين في القانون الفرنسي و الإنجليزي: ولأن القانونين الفرنسي و الإنجليزي هما نموذجين للشريعة الأنجلوسكسونية كان لابد من التطرق لتعرف عقد التأمين فيهما:

- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي: كان للقضاء الفرنسي دور مهم في تطوير فكرة التأمين البحري القائمة على الخطر البحري، وأخذ بمبدأ امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية و البحرية باعتبارها تابعة للرحلة البحرية جاء هذا التعريف في **المادة الأولى من القانون 03 جويلية 1967** والتي أصبحت المادة 171-1 من تقنين التأمين الفرنسي والتي استندت على معيار جديد للترقية بين التأمين البحري وباقي التأمينات ألا وهي " العملية البحرية" بدلا من "الرحلة " سابقا ولقد عرفته كما يلي على أنه:"يخضع لهذا الباب المتعلق بالتأمين البحري، كل عقد تأمين يكون محله ضمان المخاطر المتعلقة بعملية بحرية ما"².

¹ - مصطفى كمال طه ، الأستاذ وائل أنور بندق ، التأمين البحري ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، ص 09 .

² - Tassel YVES , Assurance maritime, juris classeur, fascicule n°10, Paris, 1992, p. 12.

- **تعريف عقد التأمين البحري في القانون الإنجليزي:** لقد مر مفهوم التأمين البحري في إنجلترا بمراحل مختلفة، و تطور بتقدم و ازدهار الملاحة البحرية، و احتلال إنجلترا مركزا هاما في عمليات التأمين و إعادة التأمين على المستوى الدولي، قد يكون الدافع إلى إصدار أول قانون أصبح مصدرا للقوانين الحديثة في هذا الميدان والصادر سنة 1906، الذي عرف العقد في المادة الأولى منه بقوله : "هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة و إلى الحد المتفق عليه عن خسائر بحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية"¹.

إذن بتحليل هذه المادة يتضح لنا بالنسبة للمشرع الإنجليزي أن عقد التأمين البحري يتجه نحو التدويل، و هذا ما يتجلى من خلال الملاحظات التالية :

- إشتراط المشرع في التأمين البحري توفر الشروط المطلوب توفرها في أي عقد بوصفه و تحديد طبيعة التأمين بأنه عقد يخضع للنظرية العامة للعقود.

- رغم ذكر التعريف لطرفي العقد، المؤمن و المؤمن له، إلا أنه قد ركز على التزامات المؤمن التي بينها بدقة و هي تعويض المؤمن له، على أن يكون محل هذا التعويض هو الخسائر البحرية الناشئة عن المخاطرة البحرية التي تعني الخطر بمداول السبب².

2: تعريف عقد التأمين البحري في القانون الجزائري: بحلول تاريخ 1975/07/05، وهو تاريخ وقف العمل بالقانون الفرنسي، أصبحت الجزائر تعيش فراغا تشريعيا في ميدان التأمين البحري، ذلك لأن التقنين البحري الصادر في أكتوبر 1976، لم يتضمن أية أحكام تتعلق بالتأمينات، لكن بقي الخل يشوب هذا القانون، و لحسن الحظ أن أغلبية الأحكام المعمول بها في التأمين البحري الدولية هي أحكام تفسيرية مما يترك الحرية للمتعاقدين في اختيار القوانين الواجبة التطبيق. و بتاريخ 1995/01/25 صدر الأمر رقم 0795 المتعلق بالتأمينات، ووفقا للمادة 92 منه فقد عرفه المشرع كما يلي : "تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"³. وما يمكن ملاحظته عند دراسة هذا النص ما يلي :

أ - النص العربي لم يوفق في ترجمة كلمة "OBJET" باللغة العربية وهي " محل " وكان الأصح هو " أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري " لأن المشرع عند دراسة النص بالفرنسية وفي روح النص أحلا هدف لتعريف عقد التأمين البحري بمحله وليس بسببه .

¹ - سمير الشراوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، مطبعة النشر دار القومية، القاهرة ، 1966 ، ص4.

² - علي غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 2000، ص43.

³ - المادة 92 من الأمر 795 المتعلق بالتأمينات الصادر في 1995/01/25.

ب- كما أن المشرع في النص العربي أحاف كلمة "نقل بحري" التي لا يوجد لها مقابل في النص الفرنسي الذي تضمن عبارة "OPESATIONS MARETIMES" أي العمليات البحرية .

ج- غير أن المشرع الجزائري رغم النقص الوارد في النص بالعربية قد أخذ بمعيار " العملية البحرية" وما يدعم ذلك ماورد في نص المادة 124 من الأمر 95-07 التي أجازت تأمين السفينة أثناء بنائها وفي حالة رسوها في الميناء وهذا ما يعيدنا للملاحظات السابقة حول التعريف والخط الواقع رغم أن تأمين السفينة أثناء البناء لا يدخل في إطار عملية النقل البحري إلا أن المشرع أدخلها في التأمين البحري .

د- وعلى هذا الأساس وعلى ضوء ما سبق فإننا نستنتج أن تنظيم عقد التأمين البحري يبقى تنظيم تشريعيا خصصت له تشريعات معظم الدول جزءا خاصا به ينظم أهم خطوطه العريضة لتبقى بعض المسائل الثانوية خاضعة لاتفاق الأطراف في وثيقة التأمين .

من خلال التعريف الوارد في القانون الجزائري، يتبين لنا أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري و هو مفهوم مطابق على وجه التقريب لما أخذ به القانون الفرنسي، إذ أنه لم يحدد الخطر محل التأمين البحري و إنما جعله شامل لكل الأخطار البحرية المتعلقة بالعملية البحرية، و هذا ما تؤكدته المادة 124 من الأمر 95. 07 عند نصها على التأمين على السفينة أثناء سفرها، تركيبتها، أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف خلال الأجل المحددة بالعقد¹. و تدعيما لهذا التعريف هناك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري و التي نصت على أن : "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عرض مالي آخر في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"، على ضوء هذه التعريفات يمكننا القول بأن "عقد التأمين البحري هو عقد يبرم باتفاق طرفين هما المؤمن و المؤمن له على تغطية كافة الأخطار المتعلقة برحلة بحرية مقابل دفع مبلغ من المال يقدمه هذا الأخير و الذي يعرف عادة في قانون التأمين بالقسط".

ب- **تكوين عقد التأمين البحري:** نلاحظ من خلال هذه التعريفات إختلافا في اللفظ و تشابها في ألامضمون، فقد وردت ألفاظ مختلفة كالضمان و المضمون، الرحلة البحرية و المخاطرة البحرية، إلا أن المضمون واحد لعقد التأمين بجميع جوانبه الثلاثة الفنية، الاقتصادية و القانونية، و ما يستدعي الوقوف عليه تعرض التشريعات جميعها إلى ذكر طرفي العقد وهذا مهم و يدهي في نفس الوقت لأنه

¹ - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات. الجامعية، الطبعة. الثانية، 2005 ، ص 15.

من قبيل الاستحالة أن يبرم عقد التأمين بغياب أحد الطرفين. وهذا ما سيتم التطرق له من خلال فرعين الأول تناول موضوع عقد التأمين البحري والثاني أطرافه.

1- موضوع عقد التأمين البحري: قد يختلف موضوع عقد التأمين البحري حسب المصلحة، أو صاحبها، وهذا إما لارتباط التأمين بالشيء المؤمن عليه، أو بحسب القيم المؤمن عليها، وقد تضمن التشريع الجزائري هذه الصور أوردها في الأمر **07/95** والمتعلق بالتأمينات والتي تتمحور في ثلاثة صور وهي:

- **التأمين على السفينة:** تأتي السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها، ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط، بل يشمل ملحقاتها، أي الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها، كذلك يشمل نفقات التجهيز كأغذية الطاقم، الوقود والركاب وأجور رجال الطاقم، وليس من الضروري أن يكون للمنشأة المؤمن عليها الصفة القانونية للسفينة، بل إن أي جسم عائم يجوز أن يكون محلا للتأمين البحري. وقد حدد المشرع الجزائري مصاريف التجهيز في المادة **1/128** من الأمر رقم **95-07** وجاء فيها مايلي: "تشمل القيمة المقبولة، هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها". ونصت المادة **11** من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة على ما يلي: "تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافا، و يتمتع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة **24** من هذه الوثيقة. و تشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل وأجهزة المحرك والتابع واللاحق التي يكون المؤمن له مالكاها بما في ذلك تمويلها والموضوعات خارجها".

و الإستثناء الوارد في المادتين **24** و **25** من الوثيقة السالفة الذكر، يتعلق بالمساهمة في الخسائر المشتركة وبمصاريف المساعدة التي لا تدخل ضمن الخسائر الخاصة بالتأمين على السفينة. و يجوز التأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء، و يضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر، أما شمول التأمين البحري للمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد امتدادا لفكرة التأمين البحري وتطبيقا لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة. و باعتبار السفينة وحدة قانونية، على خلاف ما كان يتم في الماضي من الفصل بين هيكل السفينة وآلاتها، و هذا ما جاءت به وثيقة التأمين على السفن، فإن تقييم الهيكل والآلات يكون كلا على حدة، و ليس من الضروري أن يكون للمنشأة المؤمن عليها الصفة القانونية للسفينة، بل أن أي جسم عائم يجوز أن يكون محل للتأمين البحري.

_+ التأمين لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية " **police au voyage** " يغطي عقد التأمين البحري في هذه الصورة رحلة واحدة للسفينة، أو عدة رحلات متتالية تبدأ بميناء الإبحار وتنتهي في ميناء الوصول المحدد في العقد¹ و يشترط لبدأ سريان هذا العقد أن تكون السفينة راسية في ميناء المغادرة، وفي حالة صلاحة للملاحة على أن تغادر هذا الميناء في مدة معقولة من سريان عقد التأمين. وقد فرّق المشرّع الجزائري في حالة التأمين على هيكل السفينة حول بداية سريان العقد وانتهائه فإذا كانت السفينة غير محملة ببضاعة ، فالتأمين على هيكلها يبدأ منذ بداية عمليات الشحن إلى غاية نهاية التفريغ الخاص بالرحلة المؤمن عليها ، و في كل الأحوال في أجل 15 يوما من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، أما إذا كانت السفينة غير محملة ، فإنّ التأمين عليها يبدأ من تاريخ الإقلاع ، أو رفع المرساة إلى حين رسو السفينة في ميناء الوصول أو إلقاء المرساة فيه² .

+ التأمين لفترة زمنية محدّدة " **police a temps déterminer** " في هذه الحالة يسري التأمين على السفينة لفترة زمنية محدّدة في العقد غالبا ما تكون سنة كاملة فيغطي عقد التأمين فيها جميع الرحلات التي تقوم بها السفينة خلال هذه المدة. و بالرجوع إلى نصّ المادة 124 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات فإنّ بدأ سريان هذا العقد يكون من أول يوم محدّد في عقد التأمين وينتهي بانتهاء آخر يوم محدد فيه. يبين أنّ هذا التصرّف في الأجل قد يصادف حالات عمليّة خاصة ، كأن تكون السفينة في عرض البحر عند انتهاء أجل عقد التأمين البحري ، أو أن تكون راسية في ميناء الإغاثة ، أو تكون بميناء متوسط من الموانئ التي تمرّ عليها أثناء رحلتها ، فإنه غالبا ما يدرج في عقد التأمين لمدة محدّدة الشرط الإضافي المسمّى بشرط الاستمرار³ أو يلحق بوثيقة ترفق بعقد التأمين الأصلي الذي يضمن استمرار عقد التأمين إلى حين وصول السفينة لميناء الوجهة ، بشرط أن يخطر المؤمن بذلك كتابة وعلى أن يستمرّ عقد التأمين البحري بنفس الشروط ، و مقابل قسط تأمين إضافي يدفعه المؤمن له، يحسب تناسبيا مع المدة الإضافية⁴. وخلال هذه المدة المحدّدة في العقد إذا انتقلت ملكيّة السفينة لشخص آخر لم يكن طرفا في عقد التأمين تبقى آثاره سارية في مواجهة المالك الجديد شريطة إعلام المؤمن بذلك في أجل 10 أيام ويترتب في ذمة المؤمن له الجديد القيام بجميع الالتزامات الواردة في عقد التأمين⁵.

¹ - بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة ، عمان، 2006 ، ص 174 .

² - الفقرة والثانية من المادة 123 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

³ - بهاء بهيج شكري ، المرجع السابق، ص 172.

⁴ - المادة 125 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات

⁵ - المادة 123 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات

- **التأمين على البضاعة:** طبقا لما جاء في قواعد هامبورغ لسنة 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، و المعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924 اعتبرت الفقرة الخامسة من المادة الأولى بأن عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية و كذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات المنقولة بحرا، كما يشمل و يمتد مفهوم البضائع إلى هذه الأخيرة عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من قبل الشاحن. و ينطبق التأمين على جميع أنواع البضائع مهما كانت طريقة الإرسال سواء نقلت بمقتضى اتفاقية أو بسند الشحن أو عن طريق الإرسال البريدي¹. بالإضافة إلى ذلك فإن التأمين ينعقد بوثيقة خاصة على البضائع الهامة و يعتبر هذا النوع من التأمين استثناء، لأن الوثيقة النموذجية العادية للتأمين على البضائع لا تضمن سندات البنوك أو القيم المنقولة و المعادن الثمينة، ولا تضمن الطرود البريدية، ففي هذا النوع من التأمين تحدد و تعين البضائع في الوثيقة نفسها و يقبل المؤمنون ضمان جميع أنواع الأموال ماعدا الأموال المستبعدة سابقا، لأن التأمين على هذه الأخيرة تتطلب تصريحاً و قبولا خاصا من المؤمن، و قد نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع في مادتها الرابعة على ما يلي: "لا تضمن هذه الوثيقة إرسال أوراق البنوك و القسيمة و الجواهر و الأحجار الكريمة و الحلبي الموضوعة، إلا إذا كانت محل قبول خاص و كذلك الطرود البريدية حتى و لو كانت بقيمة مصرحة فلا تضمن إلا تحت اتفاق و بأقساط خاصة"².

و ينعقد التأمين البحري بالوثيقة العائمة، وذلك في حالة استحالة معرفة التجار للبضائع و قيمتها، أين خصص لها المشرع الجزائري المواد من 139 إلى 142 من الأمر رقم 95-07 حيث نصت المادة 139 على أنه يمكن تأمين البضائع بوثيقتين: وثيقة تأمين صالحة لسفيرة واحدة و وثيقة تأمين مفتوحة، و قد ألزمت المادة 140 من نفس الأمر السابق المؤمن له أن يصرح للمؤمن بكل إرسال لحسابه أو تنفيذاً للالتزام بالتأمين وهي الحالة التي يقوم الشاحن فيها بالتأمين لحساب الغير أو من تقول إليه البضاعة، و عادة ما يكون الشاحن بائعا، حيث يتم التسليم في ميناء الوصول و تكون قيمة البضاعة هي حصيلة ثمنها و نقلها و التأمين عليها. كما يقوم بهذا التأمين طبقا لنشاطه المهني باعتباره و كيلا بالعمولة أو مودعا لديه أو شخص آخر له صفة و مصلحة في التأمين، و الجدير بالإشارة أنه طبقا للفقرة الأخيرة من هذه المادة يلتزم المؤمن بقبول التصريحات التي تمت طبقا لنصوص الوثيقة.

¹ - سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986، ص 21.

² - وثيقة أصدرتها الشركة الجزائرية لتأمين النقل بتاريخ 17 ديسمبر 1981 .

من خلال ما سبق يتضح لنا أن بعض البضائع نظرا لأهميتها و الأخطار التي تهددها كالتلف، تحتاج إلى تأمين خاص و هذا ما يجب على ممارسي التأمين أن يوضحوه في وثائق التأمين حتى لا يسقط حقهم في التأمين. و تقدر البضائع المشحونة على ظهر السفينة إما بقيمتها عند الإقلاع أو بقيمتها عند الوصول، حيث يضاف إليها الربح المرجو، ويراعى في تحديد قيمة السفينة ما تم تحديده في الوثيقة، أو الفواتير أو سندات الشحن، و كذلك يراعى بالنسبة للمؤمن ما إذا كانت البضاعة المؤمن عليها محل بيع بسيط، حيث يضاف إلى القيمة المقبولة أجرة النقل و قسط التأمين. يعتبر التأمين البحري على البضائع من أهم أنواع التأمين البحري و أوسعها نطاقا نظرا للعلاقة الوطيدة لهذا النوع من التأمين مع التجارة الدولية، فموجبه يحصل المصدر أو المستورد للبضاعة على ضمان يكفل له تعويضا كاملا عن الأضرار التي قد تلحق ببضاعته من أخطار الرحلة البحرية، على أن يتم النص في عقد التأمين على جميع هذه الشروط و كذا الأخطار المضمونة وكذا مختلف الظروف المحيطة بهذا العقد. وتجدر الإشارة عند التعرض لعقد التأمين على البضاعة أن مدة العقد أو ما يعرف بمدة التغطية لا تتخذ صورة معلومة مثل الصورة الأولى و إنما تتخذ الفترة الاعتيادية التي تستغرقها الرحلة البحرية قصرت أو طالت. كما عرف هذا النوع من التأمين حالة خاصة أو ما يعرف بشرط " المخزن إلى المخزن " " From ware house to ware house " ¹ و هي حالة قديمة مفادها أن امتداد عقد التأمين البحري على البضاعة يبدأ من مخزن التحميل إلى مخزن الوصول في ميناء المرسل إليه، و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 136 من الأمر 07/95 في قسم التأمين على البضائع المشحونة. غير أن هذا لا يعني أنه في حالة استكمال النقل البحري بالنقل البري أن ظروف التأمين تتغير، بل أن الشروط المتضمنة في العقد هي التي تضمن التعويض في حالة تحقق الخطر إن حالة عقد التأمين على البضاعة تتم بعدة وثائق: وثيقة تأمين سفره صالحة لرحلة واحدة، وثيقة التأمين العائمة أو وثيقة الاشتراك، وثيقة التأمين المفتوحة.

- **التأمين على المسؤولية:** والمقصود بالمسؤولية في هذه الصورة هي المسؤولية التي يتحملها المؤمن له اتجاه الغير الدائن له بالتعويض من جراء ما لحقه من ضرر بسبب أفعال تنسب للمؤمن له باعتباره مالكا للسفينة أو ناقلا بحريا كالمجهر. ومما سبق فإن هذا النوع من التأمين البحري الذي يقع على المسؤولية مخصص لمالك السفينة أو الناقل البحري في حالة عدم كفاية مبلغ التأمين على السفينة². ويعتبر هذا النوع من التأمينات من أحدث أنواع التأمينات البحرية لأن الأصل فيها كان سوق التأمين البحري الانجليزي، فمنذ منتصف القرن التاسع عشر تركت شركات التأمين الانجليزية

¹ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 162.

² - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 166.

لنوادي الحماية والتعويض المؤلفة من تكتلات لملاك السفن في شكل جمعيات تأمين تبادلي لضمان مخاطر المسؤولية سواء التقصيرية أو التعاقدية و احتفظت هي بالتأمين المباشر على السفن والبضائع إلا أن عدم تواجد هذه النوادي في كل الدولة جعل بعض التشريعات تقرّ بضرورة تكفل شركات التأمين بالمسؤولية من بينها مصر فرنسا - الجزائر¹، و المشرع الجزائري في المادة 145 من الأمر 07/95 نص على أنه " يهدف تأمين السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها غير أن هذا التأمين لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير و التي تكون مضمونة طبقاً لأحكام المادة 132 المذكورة أعلاه إلا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كاف"

ويظهر من نص المادة 145 أنّ نطاق التأمين على المسؤولية مقتصر على مالك السفينة أو الناقل البحري ، وليس على مالك البضاعة كما يفهم من نص المادة 145 الذي يفضي إلى أنّ نطاق التعويض على المسؤولية يشمل الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بالغير ، وكذلك الخسائر اللاحقة بالبضائع بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة²، كما قيّد المشرع الجزائري تطبيق هذا الضمان و الاستفادة منه بشرط واحد هو عدم كفاية التأمين على هيكل السفينة لتعويض الأضرار. إذن بمفهوم أبسط أن التأمين على المسؤولية مخصص لتأمين الغير من جراء ما يلحقه من ضرر بفعل سفينة الغير. وتجدر الإشارة أن عقد التأمين على المسؤولية لا بد أن يكون موضوع عقد منفصل عن عقد تأمين هيكل السفينة³. و خلاصة القول أن هناك تطور في توسيع نطاق القيم المؤمن عليها، و كذا تطور مفهوم مجال التغطية المرتبطين أساساً بمفهوم المصلحة من جهة وبتطور الأخطار المؤمن عليها من جهة أخرى.

2: أطراف عقد التأمين البحري: طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة و المؤمن له من جهة أخرى، و الغالب أن يبرم العقد بينهما مباشرة، بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سماسرة التأمين البحري، يعملون لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابهما معا.

- **المؤمن:** هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر، إلا أنه نظراً لجسامة الخسائر و المبالغ المالية الباهظة التي لا يستطيع الأفراد دفعها أصبح التأمين يمارس عن طريق شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط. و في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر قبل صدور الأمر رقم 95-07 سواء للسفن المسجلة بالجزائر أو البضاعة

¹ - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 206.

² - المادة 146 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

³ - المادة 147 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

المستوردة من الخارج، حيث أن شركات التأمين تختص و تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد مقابل أقساط معينة يؤديها المؤمن له¹. فالمؤمن لهم يتعاونون في تحمّل آثار الحادث التي تحلّ بأحدهم، والمؤمن هنا يربح الفائض من الأقساط التي لم تستعمل في التعويض، و يطلق على هذا النوع من التأمين " التأمين بالاكتتاب"². كما يمكن أن يكون للمؤمن له وسطاء التأمين الوكلاء و السماسرة، و هم أشخاص طبيعيين توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن شركة أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمد توضع فيه شروط معينة، قصد الحصول على تأمين لحساب موكلهم، إضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا إنتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها³. أما السمسار الذي توكل له مهمة الدفع لشركات التأمين أو للمؤمن لهم، فلا بد له من ضمانات مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت⁴.

- **المؤمن له:** هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي، سواء كان خاضعا لقواعد القانون العام أو لقواعد القانون الخاص، وغالبا ما يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا للسفينة أو البضاعة المنقولة و هو الذي يتعاقد بنفسه مع المؤمن أي انه يبرم العقد لصالحه⁵. يشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر و المحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في المادة 93 من الأمر 95-07 أنه: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتتاب وقوع خطر أن يؤمن بما في ذلك الفائدة المرجوة".

ويلتزم المؤمن له في هذه الحالة بتمكين المؤمن بكلّ المعلومات التي تمكّنه من حصر الأخطار من جهة وكذا المعلومات التي تسمح له بتحديد قيمة الأقساط المتبقية من جهة ثانية، على أن يتم ذلك بحسن النية من المؤمن له في تقديمه لهذه المعلومات ، و التي تعتبر العنصر الأساسي في جميع عقود التأمين. وقد تجتمع في المؤمن له صفة إضافية ، هي المستفيد أو ما يعرف بالمؤمن عليه ، كالمالك للسفينة بدون قيد خاص عليها ، أو على البضاعة ، فهو الذي يتقدم للتأمين ، وهو الذي يقبض التأمين في حالة تحقّق الخطر ، وهذا هو الأصل العام في عقد التأمين البحري .

- **المستفيد:** كما سبق ذكره فإنّ الأصل العام في عقد التأمين البحري أن يكون المؤمن له هو المستفيد من هذا العقد ، إلّا أنّ هذا الأمر ليس كذلك في جميع الأحوال ، فقد يكون المستفيد من

¹ - المادة 201 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

² - كمال طه ، وائل أنور بندق ، التأمين البحري ، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 26.

³ - المادة 13 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁴ - المادة 255 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

⁵ - كمال طه ، وائل أنور بندق ، التأمين البحري ، ص 30.

التأمين طرفا ثالثا غير المؤمن و المؤمن له ، إذ في هذه الحالة فإنّ هذا الطرف الثالث يكتسب حقا مباشرا ناتجا عن عقد التأمين البحري والمتمثل في قبض مبلغ التأمين في حالة تحقيق الخطر ، فمثلا في البيوع الدولية بشرط " سيف CIF " ¹ يلتزم البائع تأمين البضاعة لصالح المشتري الذي يعتبر المستفيد من عقد التأمين في حالة تحقق الخطر، و هذا بحكم أن المشتري في شرط " سيف " دفع قسط التأمين في ثمن البضاعة . و في هذه الحالة يجب يتم تعيين المستفيد بالاسم وبالصفة تبعا لإرادة المؤمن له، كحالة تأمين البضاعة من الدائن ليستفيد منها المدين، أو بناءا على شروط البيع، أو كالحالة التي تم ذكرها عند البيع الدولي بشروط " سيف ". وقد يكون المستفيد غير محددا بالاسم بل محددا بالصفة، و هو الأمر الغالب في حالة التأمين على البضاعة².

ثانيا: صور وآثار عقد التأمين البحري: يتخذ عقد التأمين البحري صور معينة واعقد التأمين آثار مختلفة وهذا ما سيتم التطرق له من خلال المطالبين التاليين حيث كل واحد يعالج موضوع على التوالي:

أ: صور عقد التأمين: يبرم عقد التأمين البحري باتفاق إرادتي الطرفين المؤمن و المؤمن له، مع توافر الأهلية و الخلو من عيوب الإرادة، الإكراه، الغلط، الغش و الاستغلال، ومحل العقد هو الخطر البحري، و يختلف الحافز أو السبب غير المشروع و المخالف للنظام و الآداب العامة، وحتى يتخذ العقد شكله القانوني يشترط لصحة كتابته شروط خاصة، و تظهر هذه الشروط فيما يلي:

1: وثيقة التأمين البحري: وثيقة التأمين البحري هي المحرر المثبت لعقد التأمين البحري ، و هي تتخذ عمليا شكل محرر نموذجي مطبوع ، إذ تعتبر وثيقة قانونية ورسمية يتم بها التعامل بين شركات التأمين و المؤمن له . وغالبا ما تتضمن هذه الوثيقة شروطا عامة للتعاقد ، و تخصص بها فراغات للعناصر المتغيرة كالاسم والأشياء المؤمن عليها وأقساط التأمين ومدة التأمين³ .

وتجدر الإشارة على أنه زيادة على تضمن وثيقة التأمين البحري على الشروط العامة للتعاقد يلحق بها محرر خطي يتضمن مجموعة من الشروط الخاصة يرجع إليها عادة في حالة وقوع نزاع، لأنها بمثابة تعبير صريحا عن إرادة الطرفين. وقد نظم المشرع الجزائري في ظل قانون 07/80 المتضمن للتأمينات وثيقتين للتأمين البحري على السفن صدرتا عن الشركة الجزائرية لتأمين النقل بتاريخ 20

¹ - هو نوع من البيوع البحرية تكون فيه قيمة البضاعة تتضمن أجرة النقل و أجرة التأمين يلتزم فيها البائع بتأمين البضاعة لصالح المشتري.

² - - قايد محمد بهجت عبد الله، الوسيط في شرح قانون التجارة الدولية، دار النهضة العربية، مصر، 2005، ص 365.

³ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 231.

مارس 1987 تحت تأشير وزارة المالية بالأحرف "د أ" "DA" بالنسبة لوثيقة التأمين على السفن ، أما الثانية والخاصة بسفن الصيد فصدرت من نفس الشركة بتاريخ 02 أوت 1987 تحت تأشيرة نفس الوزارة بالأخرى "ن . س . أ" "DCA"¹. كما صدرت في نفس السنة وثيقتين للتأمين البحري على البضائع ، الأولى خاصة بالتأمين على البضائع المخصصة ، و الثانية وثيقة التأمين على البضائع بالاشتراك اللتين صدرتا من نفس شركة التأمين . ونظرا لأهمية البيانات التي تتضمنها وثيقة التأمين البحري فالمشرع الجزائري نظم هذا الجانب بموجب أحكام المادة 98 من الأمر 07/95 بقولها " يجب أن يحتوي عقد التأمين على مايلي: تاريخ ومكان الاكتتاب، اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء أن كان التأمين يتصرف لحساب مستفيد أو لحساب من سيكون له الحق فيه، الشيء أو المنفعة المؤمن عليها والأخطار المستبعدة، مكان الأخطار، مدة الأخطار المؤمن عليها، المبلغ المؤمن عليه، مبلغ قسط التأمين، الشرط الأدنى أو لحامله إذا اتفق عليه، توقيع الطرفين المتعاقدين.

وما يمكن الإشارة إليه من خلال دراسة هذه المادة أنه بالنسبة للأشياء المؤمن عليها يجب التعيين لأنه جوهرى ويتوقف على التمييز بين الأشياء المؤمن عليها في حالة الضرر. ففي وثيقة التأمين البحري على البضاعة لسفريه واحدة يجب ذكر جنس البضاعة المؤمن عليها وقيمتها وكفي لذلك أن يقدم المؤمن له سند الشحن بالإضافة إلى المعلومات الخاصة بالمسار بما فيها ميناء الإقلاع و ميناء الوصول و كذا المعلومات الخاصة بالسفينة من جنسها و عمرها و حمولتها². أما وثيقة التأمين البحري على البضاعة بوثيقة مفتوحة فلا تتضمن تحديد السفينة بل يكفي تحديد المواصفات التقنية لها أو أن تستثني أصلا نوعا معينا من السفن، كما انه في هذه الوثيقة لا يمكن تحديد نوع البضاعة المؤمن عليها بل يكفي مثلا تحديد جنسها و وزنها . أما في وثيقة التأمين على هيكل السفن فلا بدّ من ذكر السفينة وتحديد مواصفاتها بالاسم والحمولة والجنسية والغرض من الملاحة³.

مع العلم أن التقسيم التقني للسفن يشمل ثلاث فئات : * الفئة الأولى: هي السفن المصنوعة من الحديد الصلب ومزودة بمحركات ميكانيكية لا يزيد عمرها عن 25 سنة. * الفئة الثانية: هي السفن التي لا تزيد حمولتها عن 500 طن * الفئة الثالثة: هي السفن المبنية من الخشب أو السفن الشراعية المزودة بمحرك مساعد⁴

¹ - على بن غانم ، المرجع السابق، ص 139.

² - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 211.

³ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 79.

⁴ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 246.

وهذا التقسيم فرضته الطبيعة التقنية للسفن في حد ذاتها، وقدرت كل واحدة منها في مواجهة الخطر المؤمن عليه زيادة على هذه الفروق في التأمين على هيكل السفن وعلى البضائع تبقي باقي البيانات مشتركة كتحديد القسط ومدة التأمين وتحديد الأطراف وتوقعها. كما جرت العادة على أن تحرر وثيقة التأمين البحري في نسختين تسلم الأولى للمؤمن له وتبقى الثانية على مستوى المؤمن للحفظ¹. يلاحظ أن هذا التعداد للبيانات التي تدون في وثيقة التأمين ليس حصرا بل جاء على سبيل البيان، ومن ثم يجوز أن تضاف إليه شروط أخرى يتفق عليها المتعاقدان، كشرط التحكيم و بمقتضاه يشترط المتعاقدان عرض ما قد ينشأ بينهما من نزاع حول تنفيذ العقد على محكمين، ويسري شرط التحكيم على كل الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين. و الحكمة من اشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين أن العقد يتضمن شروطا متعددة و معقدة، وقد يستغرق تنفيذه وقتا طويلا، و قد تمتد آثاره إلى غير طرفيه، مما يقتضي إثباته بالكتابة حسما لكل نزاع محتمل حول العقد و آثاره، على أن الكتابة لا تشترط إلا لإثبات عقد التأمين ذاته و لكل تعديل يرد عليه، أما الوقائع اللاحقة للعقد فلا يمكن أن تتطلب إثباتا كتابيا مهيبا بالنسبة إليها، بل تخضع لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية. و يشترط المشرع الجزائري الكتابة لصحة العقد و فقا لمقتضيات المادة 97 من الأمر رقم 97-07، إلا أنه لم يحدد نوعية الكتابة و الصياغة و اللغة التي يحرر بها العقد.

2: ملحق وثيقة التأمين البحري: قد يطرأ تغيير على عملية التأمين البحري راجع ربما لأسباب خارجية عن إرادة الأطراف كتغير طبيعة البضاعة أو تغير مسار السفينة أو تغيير السفينة بحد ذاتها أو التغيير في الأخطار المؤمن عليها بالزيادة فيها أو تقليصها، و هذا بعد توقيع وثيقة التأمين البحري ، ولهذا لا يجوز القانون أي تعديل عليها إلا بالكتابة ويسمى المحرر الذي يتناول تعديل وثيقة التأمين البحري **الملحق²**. وقد نصت المادة 9 من الأمر 97/ 07 المتعلق بالتأمينات على أنه " لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان". وقد جرت العادة في شركات التأمين على أن المؤمن له يخطر كتابيا المؤمن حول طبيعة التغيرات التي يريد إجراؤها على وثيقة التأمين البحري ، وتدون غالبا في نماذج مطبوعة بها فراغات تملأ بمحتوي التغيير ويعرف نظام التأمين في ذلك 3 أنواع من الملحقات :

- **الملحق الإيجابي :** وسمي كذلك لان قسط التأمين فيه يكون مراجعا بالزيادة كأن يزيد المؤمن له من قيمة التأمين أو يغير من طبيعة البضاعة أو استعمال سفينة اكبر من الأولى مع الزيادة في قسط التأمين.

¹ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 653.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 63.

- **الملحق السلبي** : يسمى كذلك لأن قسط التأمين فيه يراجع بالنقصان ، و هو عكس الملحق الأول ففيه يمكن للمؤمن له أن ينقص من قيمة البضاعة المؤمن عليها أو ينقص من مدة التغطية مثلا فيستفيد بذلك من مراجعة في قسط التأمين بالنقصان.

- **ملحق التسوية**: هذا الملحق غالبا لا يراجع فيه قسط التأمين، و إنما يخص التغييرات في المعلومات المدونة على وثيقة التأمين البحري لورودها سهوا أو غلطا ، كتغيير في اسم السفينة مع مطابقتها مع نفس المواصلات التقنية للسفينة السابقة أو التعديل في تواريخ الشحن والتفريغ . و بالرجوع إلى نص المادة 09 من الأمر 07/95 فإن المشرع الجزائري لم يشترط في الملحق أي شرط خاص أو شكل خاص ما عدا الكتابة، بحكم أن نص المادة جاء واضحا عندما اشترط توقيع الأطراف.

3: المذكرة المؤقتة: من المحتمل أن تكون رغبة المؤمن له في الحصول على تغطية عاجلة خشية تحقق الخطر المراد التأمين عليه بعد موافقة المؤمن و قبل تحرير وثيقة التأمين ، وهذا ما جرت عليه العادة حيث يصدر المؤمن ما يسمى **بمذكرة التغطية** أو **المذكرة المؤقتة** نظرا للوقت الطويل الذي يتطلبه إعداد وإصدار وثيقة التأمين البحري ، إذ أنّ الطبيعة التقنية لعقد التأمين البحري تتطلب وقتا كافيا نظرا للظروف العامة و الخاصة بعملية التأمين ككل ،كالوقت اللازم لدراسة الملف أو لحساب الأقساط أو استكمال المعلومات اللازمة المقدمة من طرف المؤمن له التي يمكنها أن لا تكون بحوزته كلية وقت الاكتتاب¹.

ففي هذه الحالة تعاملت معظم شركات التأمين تعاملت بمذكرة التغطية في انتظار إعداد وثيقة التأمين البحري وتعتبر بديلا لوثيقة التأمين البحري حيث يترتب عليها ما يترتب على وثيقة التأمين البحري من حقوق و التزامات ، غير أن طابعها المؤقت يزول بتوقيع وثيقة التأمين البحري من قبل الأطراف بعد الانتهاء من إعدادها . وتجدر الإشارة أنه عمليا فإن شركات التأمين لا تقدّم لمؤمنها المذكرة المؤقتة إلا بناء على طلب عادي موقع ، أو بناء على طلب خدمة وهذا لمواجهة المؤمن له في أداء التزاماته في حالة تخلفه بحكم أن المذكرة المؤقتة لا تحمل إلا تعهد شركة تأمين بتغطية مخاطر مؤمنها، و بالتالي يمكن لهذا الأخير إنكارها في أي وقت و لهذا يحلّ الطلب الموقع مكان التوقيع على المذكرة المؤقتة.

ب: آثار عقد التأمين البحري: التأمين البحري عقد مميز له أحكام خاصة به، تتولد عنه حقوق و التزامات تقع على كل من المؤمن و المؤمن له، و نظرا لأهمية هذه المسائل، سيتم توضيحها من خلال هذا المطلب.

¹ - بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 658.

1: التزامات المؤمن له: التزامات المؤمن له هي تلك الواجبات المنصوص عليها إما في القانون أو في وثيقة التأمين تنبث في ذمته بمجرد الإمضاء على وثيقة التأمين أو بتحرير الأشعار بالتغطية و هي كالتالي :

- **التزامات بدفع قسط التأمين:** قسط التأمين هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل الخدمات التي يوفرها له المؤمن بناء على عقد التأمين أي نظير تحمل الخطر و بمفهوم آخر فإن القسط هو سبب التزام المؤمن فإذا كانت القاعدة أنه لا تأمين بدون خطر فإنه لا تأمين دون قسط¹ و يتكون القسط من عنصرين :**العنصر الأول :** القسط الصافي : هو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب بحيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحققه **العنصر الثاني :** تكليف أو علاوة القسط : و هو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة للتأمين و سماح للمؤمن بتحقيق الربح و يضاف هذا القسط إلى القسط الصافي ليتكون ما يعرف بالقسط الإجمالي للتأمين.

تجدر الإشارة إلى أنه في مجال التعامل في التأمين فإن غالب الأمر ما يمثل قسط التأمين نسبة مئوية من قيمة المبالغ المؤمن عليها يراعي فيها احتمال تحقق الخطر و جسامته. و قد عرفت التشريعات المنظمة للتأمين البحري اختلاف حول قسط التأمين ، فالمشرع المصري مثلا لا يجيز تغيير القسط بعد إبرام عقد التأمين البحري حتى و لو طرأ بعد إبرام العقد ظروف لم يكن في الوسع توقعها و كان من شأنها أن تؤدي لنقص الخطر أو الزيادة فيه لأن تغير الخطر هو خطر في حد ذاته قد قبله الطرفان عندما أقبلا على التعاقد .

غير ان المشرع الجزائري نهج منهاجا معاكسا إذ أقر بقابلية تغيير القسط و بالتالي لم يعتبر هذه القاعدة من النظام العام و هذا ما جاء في النص المادة 109 من الأمر 07/95 حيث نص على أنه إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 الفقرة 1 و 3 يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بالزيادة في القسط و إذا وقع حادث في تلك الإثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بنسبة القسط المستحق فعلا . غير أنه يفهم من هذه المادة أن المشرع الجزائري أقر مراجعة القسط في اتجاه واحد و هو الزيادة في حالات حددها صراحة و هي عدم تقديم المؤمن له تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف للسماح للمؤمن بتقدير الخطر وحالة عدم التصريح في أجل 10 أيام عل الأكثر بعد إطلاعه عن تفاقم الخطر المضمون و الحاصل أثناء العقد .

و يبقى المدين بالقسط هو الطرف الممضي على وثيقة التأمين و لو لم يكن هو المستفيد من التأمين كما هو الحال في حالة التأمين لمصلحة شخص غير معين . غير أن هذا الفسخ لا يكون في

¹ - مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 143.

مواجهة الغير حسن النية الذي أصبح مستفيداً من التأمين و هذا قبل تبليغ المؤمن له باتفاق التأمين أو الفسخ .غير أنه إذا انتقلت ملكية السفينة أو استئجارها بدون تجهيز تبقي آثار التأمين سارية المفعول في مواجهة المالك الجديد أو المستأجر شريطة إخطار المؤمن بذلك في أجل 10 أيام و يترتب على ذلك قيام المؤمن له بالتزامات المنصوص عليها في العقد¹. و تبقي في جميع الحالات إذا امتنع المؤمن له عن دفع القسط أي تنفيذ التزامه مع تحقق الخطر جاز للمؤمن الامتناع عن دفع التعويض المقابل ما دام القسط لم يدفع تنفيذاً لقاعدة الدفع بعدم التنفيذ و يجوز له في ذلك إنقاص المبلغ المستحق من مبلغ التعويض الذي سيدفع . و قد تثير مسألة الوفاء بالقسط عدة تساؤلات حول زمان ومكان الوفاء بالقسط و قابلية القسط للتجزئة من عدمه و جزاء تخلف دفع القسط :

أ- زمان و مكان الوفاء بالقسط : لما كان القسط غير قابل للتغيير أصلاً بحكم أنه يحدد وقت الإبرام و قابل لذلك في حالات استثنائية فإنه يكون مستحقاً بمجرد إبرام العقد بين المؤمن و المؤمن له و هذا ما نصت عليه المادة 79 من الأمر 07/95 "يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أدائه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزاماته و الحصول على الضمان " .و يفهم من نص هذه المادة أن قسط التأمين يدفع وقت إبرام العقد غير أنه و نظراً لطبيعة عقد التأمين و تنوع أشكاله كحالة عقد التأمين بوثيقة الاشتراك " يجوز أن يدفع مقسطاً على أن يحدد تاريخ استحقاق كل دفعة سواء سداسياً و ثلاثياً أو شهرياً أو أي تاريخ آخر².

ب- قابلية القسط للتجزئة: إذا كانت العادة قد جرت على أن تكون مدة التأمين هي سنة فالسؤال الذي يطرح نفسه مدى ارتباط مدة التأمين بالقسط و بالتالي قابليته للانقسام أو التجزئة و هذا إذا طرأت خلال مدة التأمين ظروف تمنع تنفيذ العقد أو انتهت مدة هذا الأخير قبل حلول الأجل كحاله استحالة الخطر لتوقف السفينة على الإبحار .

إن بعض التشريعات تأخذ بمبدأ عدم قابلية القسط للتجزئة و إنما يستحق كلياً ما دام بدأ الشيء المؤمن عليه في التعرض للخطر و بدأ المؤمن في تحمله³ حتى و إن زال الخطر قبل نهاية فترة التأمين و مبرراتهم في هذا الاتجاه هو أن دفع المؤمن للقسط لمدة سنة لا يخصه لوحده لأن من بين خصوصيات التأمين البحري هو اشتراك عدد من المؤمن لهم في دفع الأقساط للمؤمن الواحد يسمح لهذا الأخير بتغطية أخطار معنية خلال فترة زمنية معينة و منه إذا سمحنا بتجزئة القسط قبل إنقضاء المهلة المتفق عليها سنفقد التأمين بصفة عامة و التأمين البحري بصفة خاصة ذاتيته و بالتالي

¹ - المادة 135 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

² - المادة 81 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

³ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص 476.

سيؤدي ذلك حتما بالإخلال بالتوازن المالي للمؤمن ، كما أنه يصعب حساب المقابل المالي الواجب استرداده من المؤمن له نظراً لاختلاف درجة الخطر في الأجزاء المختلفة للوحدة الزمنية الواحدة مثل الأيام في الشهر و هذا بسبب اختلاف درجة الاحتمال بحد ذاتها لارتباطها بعوامل خارجية غالبا لا يمكن التحكم فيها أو معرفتها مسبقا كحالة المناخ و الأحوال الجوية¹. غير أن بعض التظم القانونية أقرت عكس ذلك فقد رهبت إلى أن قسط التأمين قابل للتجزئة في حالة انقضاء التأمين قبل المدة المتفق عليها ، إذا كان الانقضاء راجع لقوة قاهرة وكان ذلك بموجب الحكم المؤرخ في 07 جويلية 1923².

ج- جزاء التخلف عن الوفاء بالقسط : من خلال ما درسنا تبين أن عقد التأمين لا يمكن أن يؤدي وظيفته بدون القسط و لهذه الأهمية أقر المشرع الجزائري أحكاما خاصا في الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات في المادة 111 من القسم الثالث و المتعلق بحقوق المؤمن له و التزاماتها . حيث أن المشرع الجزائري و تقاديا لأي لبس وضع مجموعة من الإجراءات الواجب إتباعها قبل أن يقر في النهاية جزاء تخلف الوفاء بالقسط ، فجاءت المادة 111 من الأمر السابق لتتص على أنه في حالة عدم دفع القسط وجب على المؤمن أن يندر المؤمن له بأن ينفذ التزامه بدفع القسط و هذا الإجراء استمدته المشرع من القواعد العامة في باب تنفيذ الالتزامات في المادة 119 من القانون المدني التي تلتزم الدائن بإخطار المدين بتنفيذ التزاماته قبل المطالبة بالفسخ و التعويض زيادة على ذلك فإذا لم يقم المؤمن له بالوفاء في أجل 8 أيام من توصله بالإخطار المرسل بموجب رسالة موصى عليها أوقف المؤمن التغطية أي الضمان و جاز له فسخ العقد بعد 10 أيام من إيقاف الضمان و في هذه الحالة و جب عليه إخطار المؤمن له برسالة موصى عليها . نستنتج مما سبق أن المشرع الجزائري في تنظيمه لمسألة عدم دفع القسط استوحى هذه الأحكام من القاعدة العامة في تنفيذ الالتزامات إلا أننا نلاحظ أنه علقها بالأجال و هي قصيرة لارتباط عقد التأمين البحري بما يعرف " بعنصر الاحتمال - الالتزام بتقديم بيانات صحيحة و دقيقة لحصر الأخطار المضمونة : إذا كانت القاعدة العامة في مجال العقود تقرر أنه على كل متعاقد أن يتحرى بنفسه على حقيقة الصفقة التي يتعاقد بشأنها ، فهذه القاعدة صعبة التطبيق في مجال عقود التأمين البحرية لأنه ليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه بنفسه إلا عن طريق إشراك المؤمن له في هذه العملية ، ومن ثم يفرض القانون على المؤمن له أن يقدم المطالبة بقسط يتناسب و أهمية الخطر . و تجدر الإشارة على أن هذا الالتزام هو التزام قانوني نصت عليه معظم التشريعات في تنظيمها لمسألة التأمين

¹ - إبراهيم أبو النجا ، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الجزائر، ص 204 - 206

² - مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 145.

البحري و قد نص عليه المشرع الجزائري كأول التزام يقع على عاتق المؤمن له في نص المادة 108 من الأمر 07/95. و غالبا ما تقع أن شركات التأمين تقدم مطبوعة مكتوبة تحتوي على مجموعة من الأسئلة تفرض على المؤمن له الإجابة عليها تمثل معظمها البيانات الأساسية التي تسمح بحصر الخطر و تدور معظمها حول طبيعة المال المؤمن عليه سواء كانت السفينة أو البضاعة و كل البيانات المتعلقة به من قيمة و نوع و معلومات تقنية كما تطلب شركات التأمين من المؤمن موافقاتها بميناء الإقلاع و الوصول و موانئ الارتباط التي تجمع بين الميناءين و تاريخ الإقلاع و التاريخ المحتمل للوصول . و انطلاقا من هذا فإن الصورة الغالبة في هذا الالتزام هي ليست عدم التصريح بالبيانات اللازمة و إنما المغالطة فيها أو السكوت عن بعضها بهدف واحد للمؤمن له عدم دفع قسط كبير للتأمين.

* - **جزاء الإخلال بالتصريح بالبيانات الدقيقة و الصحيحة لحصر الخطر:** لقد رتب المشرع الجزائري عدة نتائج إذا تخل المؤمن له عن أداء هذا الالتزام :

الصورة الأولى : عدم اقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش ، إذا كان امتناع المؤمن له بالقيام بالالتزامه عن حسن نية أو جهالة بشرط أن يخطر المؤمن بذلك و ثبت للمؤمن له أن البيانات المقدمة غير كافية أو غير صحيحة و أن قسط التأمين المدفوع بموجبها لا يقابل القسط الواجب الدفع اذا ما صرح بالبيانات الصحيحة أو المغفل عنها فإنه يمكن له أن يطالب بالزيادة في القسط في حالة عدم تحقق الخطر المضمون ، أما إذا تحقق الخطر المضمون بوقوعه جاز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع فقط¹.

الصورة الثانية : اقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش، قد يتخذ الغش في هذه الحالة إما صورة تصريح كاذب وهو التزييف في حقيقة البيانات من طرف المؤمن له مع علمه بذلك و إما الكتمان العمدي لها لكي لا يسمح للمؤمن بأخذ صورة حقيقة عن الخطر المطلوب تغطيته و بالتالي الاستفادة بقسط أقل من القسط الواجب الدفع أو ما يعرف بالقسط الحقيقي . و قد رتب المشرع الجزائري جزاء صارما عن هذه الصورة إذا نصت المادة 110 من نفس الأمر على أنه " يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له " .

و يستنتج من نص هذه المادة و من عبارة لاغيا هو البطلان و البطلان المقرر هنا بقوة القانون. و تجدر الإشارة هنا أن المشرع لم يفرق بين البيانات الجوهرية و غير الجوهرية خلافا للقواعد العامة

¹ - المادة 109 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

التي تفرق في مجال التدليس حول البيانات الجوهرية و الثانوية و هذا ما يرجعنا دائما للتكلم عن ذاتية عقد التأمين البحري و تميزه عن باقي العقود .

الصورة الثالثة : قابلية العقد للإبطال، هذه الحالة خصصها المشرع لفائدة المؤمن إذ منحه القانون الحق في المطالبة بإبطال العقد لكن المشرع حمّله عبئ إثبات أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين وهذا لأسباب تخصه كعدم قدرته على تغطية الخطر نظراً للقيمة المهمة لمحل التأمين بحكم أن عقد إعادة التأمين الذي أبرمه لا يسمح له بذلك .

و في جميع هذه الحالات فإن البيانات غير الصحيحة أو الكتمان الذي قصده المشرع هو ذلك الكتمان أو السكوت أو التصريح الكاذب الذي يؤثر على تقدير الخطر فإذا صرح مثلاً المؤمن له وقت الإكتتاب أن البضاعة مشحونة على متن السفينة ثم تبتي فيما يعد أنها شحنت بعد الإمضاء على وثيقة التأمين فهذا ليس من شأنه أن يؤثر على تقدير الخطر و حصره و بالتالي لا يعتد به¹ .

ـ الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن: إن ذاتية عقد التأمين و الخصائص التي يتميز بها عن باقي العقود تحتم عليه أن ينفذ بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية و الثقة المتبادلة ، و عليه يجب على المؤمن أن يلتزم بالمحافظة على مصالح المؤمن و حماية حقوقه و يتضمن الالتزام العام بالمحافظة على مصالح المؤمن مجموعة من الالتزامات الفرعية الأخرى هي :

- 1- امتناع المؤمن له عن كل ما يساهم في زيادة الخطر أو تغييره أثناء سريان عقد التأمين .
- 2- إخطار المؤمن بمجرد إطلاعه و خلال سبعة أيام على الأكثر بأي حادث يستلزم ضمانه وأن يقدم بيانا خاصاً بالحادث يسمح للمؤمن بإجراء التقديرات الخاصة بالإضرار الناتجة².
- 3- الالتزام بالتخفيض من آثار الحدث كأن يبذل جهده لانتقاد ما يتسنى له انقاده في حال ما إذا غرقت السفينة أو تعطلت أو جنحت إلى اتجاه غير مألوف لأي سبب كان .
- 4- الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه و ذلك بتنظيم أي إجراء من شأنه أن يثبت ذلك تفادياً لأي جدل حول طبيعة الأضرار و سببها و مقدارها .
- 5- المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المتسبب في الحادث³ بعد حصول المؤمن له على التعويض من المؤمن إذا أن مصلحة هذا الأخير بعد التعويض تمكن في العودة على الغير المسؤول على الحادث إذ يحل محل المؤمن له في حقوقه و دعاويه اتجاه الغير في حدود التعويض

¹ - مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص 153.

² - الفقرة 7 من المادة 108 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

³ - الفقرة 6 من المادة 108 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

الذي دفعه¹ كأن يحفظ المؤمن له الذي أمن بضاعته حق المؤمن في الرجوع على الناقل المتسبب في هلاك محل التأمين بتوجيه تحفظات كتابية في المواعيد المقررة بعد اكتشاف الضرر .

2:التزامات المؤمن: بما أن عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبين فإنه حتما قد يولد مجموعة من الالتزامات على عاتق المؤمن وهي كما يلي :

- **الالتزام بدفع مبلغ التعويض عند تحقق الخطر المضمون:** قد يواجه المؤمن إلزامية دفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المضمون و قد يكون أمام حالتين :

الحالة الأولى : حالة التأمين على البضاعة: قد تضعنا هذه الحالة أمام صورتين :

الصورة الأولى : التلف الكلي للبضاعة المؤمن عليها، هذه الصورة لا تثير إشكالا كبيرا إذ أن المؤمن ملزم بدفع قيمة البضاعة الواردة و المحررة في عقد التأمين البحري و سيتثنى من هذا المبلغ المبالغ التي اقتصدت بسبب الهلاك الكلي للبضاعة كأجرة النقل و كذا مصاريف الخبرة عند ميناء الوصول . و قد يلحق بصورة التلف الكلي للبضاعة حالة اختيار المؤمن له **التخلي عن البضاعة** لكن القانون قيده بحالات خاصة² تتمثل في : فقدان الكلي للبضاعة - خسارة أو تلف يفوق 3/4 من قيمتها، بيع البضاعة أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي، عدم صلاحية السفينة للملاحة و تعذر توجيه البضاعة خلال أجل 3 أشهر، انعدام الأخبار عن السفينة لمدة تزيد عن 3 أشهر و تزيد إلى 6 أشهر في حالة الحرب .

و حالة التخلي عن البضاعة تسمح للمؤمن له بقبض الثمن الكلي للبضاعة حسب قيمتها في وثيقة التأمين كحالة التلف الكلي لها إلا أنه بالمقابل يتخلى عن ملكيتها للمؤمن .

الصورة الثانية : التلف الجزئي للبضاعة، هذه الحالة نسبية بحيث يلتزم المؤمن بدفع قيمة البضاعة المؤمن عليها و التي مسها الضرر فقط حتى و إن كان مبلغ التعويض يقل عن قسط التأمين و قد يتخذ المؤمن في هذه الصورة طريقتين للتعويض عن التلف الجزئي للبضاعة .

-**الطريقة الأولى :** قيمة الفرق **La Valeur différentielle**: في بعض أنواع من البضائع قد يصيب البضاعة ضرر يؤدي إلى نقص جودتها و بالتالي نقص من قيمتها عند الانتهاء من الرحلة البحرية كما هو الحال مثلا للفواكه فهذا التلف الجزئي الذي قد يصيبها دون أن يجعلها غير صالحة للاستهلاك أو الاستعمال يعوض على أساس فرق قيمتها وقت شحنها و قيمتها وقت وصولها و يلتزم بذلك المؤمن بدفع ذلك الفرق في القيمة .

¹ - الفقرة 1 من المادة 118 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

² - المادة 143 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

الطريقة الثانية : بالوحدة A L'unité : قد يكون أساس حساب التأمين هو عدد الوحدات المتضررة كما هو الحال في الطرود فبفعل الأخطار المضمونة قد تضرر مجموعة منها يلتزم بموجب ذلك المؤمن بأن يدفع تعويضا عن كل وحدة متلفة بسبب الخطر المضمون كما هو ثابت في عقد التأمين

الحالة الثانية : حالة التأمين على السفينة : لقد نص المشرع الجزائري في باب التأمين على هيكل السفينة على أنه تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة و الأجهزة المحركة لها و لواحقها و توابعها بما في ذلك تموينها و الأشياء الموضوعة بخارجها . كما أنه إذا كانت قيمة السفينة المؤمن عليها قيمة معتمدة يلتزم المؤمن والمؤمن له بالتخلي عن أي تقدير آخر لها كما تتخذ هذه الحالة أيضا عدة صور :

الصورة الأولى : الهلاك الكلي للسفينة، إن هلكت السفينة هلاكًا كليًا قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المحددة في وثيقة التأمين ، كما أنه يجب خصم قيمة الحطام من مبلغ التعويض عند الاقتضاء إلا أن هذه الحالة جد نادرة لأن المؤمن له غالبا ما يلجأ إلى التخلي في مثل هذه الحالة إلا أن المشرع حدد حالات التخلي على السفينة كما فعل بالنسبة للبضاعة¹ و بالتالي فتكون حالة التخلي ملحقة بحالات الهلاك الكلي للسفينة و حالات التخلي محددة قانونا و هي : فقدان الكلي للسفينة، عدم أهلية السفينة للملاحة و استحالة إصلاحها، تجاوز قيمة إصلاحها $\frac{3}{4}$ قيمتها - انعدام أخبار السفينة منذ أكثر من 3 أشهر و تمدد إلى 6 أشهر في حالة الحرب، فإذا توفرت هذه الصورة التزم المؤمن بدفع قيمة السفينة كما هو متفق عليه في وثيقة التأمين .

الصورة الثانية : تضرر جزء من السفينة، قد تصاب السفينة بأضرار جزئية يستوجب إصلاحها غير أن هذه الأضرار أو الإعطاب لا بد أن تتم معاينتها بناءً على تقارير خيرة بذلك و إذا تعذر ذلك فبقوائم الحساب أو بفواتير مدفوعة ، غير أن المشرع الجزائري² أقر أنه في حالة العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة باستبدال و الإصلاح لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد و منه تستبعد كل التعويضات التي من شأنها أن تغطي فقدان القيمة أو البضاعة أو أية تعويضات أخرى ما لم ينص العقد صراحة على ذلك .

- **الالتزام بتخفيض التأمين** يقصد به استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين جديدة يكون القسط فيها هو الاحتياطي الحسابي و الذي يمثل الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له و يكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا القسط . وعلى هذا الأساس فإنه من حق المؤمن له الحصول على وثيقة تأمين جديدة محل وثيقة التأمين الأصلية التي يمكن أن يخفض

¹ - المادة 134 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات

² - المادة 132 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

فيها مبلغ التأمين بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي حسابي و إذا تم الاتفاق على دفع مقابل وحيد لجزء من التأمين فإنه يبقى ساري المفعول رغم عدم دفع الأقساط الدورية و هذا ما أشارت إليه المادة 89 من الأمر 07/95 بنصها " يساوي الرأسمال المخفض المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجزء لدي طلب التأمين المماثل وفقا للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول بحيث يكون مساوياً لمبلغ الرصيد الحسابي الوارد في العقد عند تاريخ التخفيض . إذا اكتتب جزء من التأمين مقابل قسط وحيد فإن الجزء الخاص بالتأمين المطابق لهذا القسط الوحيد يبقى سارياً رغم عدم دفع الأقساط الدورية " . ولكي يكون الحق ثابتاً للمؤمن له في تخفيض التأمين يجب أن يتوافر شرطان وهما:

الشرط الأول : أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار و إلا تخلف عنصر وجود الاحتياطي الحسابي إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول .

الشرط الثاني : دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأن الأصل لا يمكن إجراء أي تخفيض دون وجود الرصيد الحسابي .

الخاتمة

و ما نخلص إليه في الأخير هو أن القواعد المتعلقة بالتأمين البحري هي قواعد متشعبة، دقيقة و ذات أهمية قصوى، و نظرا لما يقدمه عقد التأمين من ضمان، يمكننا القول أنه سبب نمو التجارة البحرية و ازدهارها، الأمر الذي جعله يشغل مركزا بالغ الأهمية في القانون البحري. إلا أن الواقع العملي أثبت أن التأمين البحري في الجزائر لم يخطوا بنفس الخطى التي سبقه بها تشريع التأمين البحري فكل من طرفين العقد له حججه في ذلك فالمؤمن يشكو عدم نزاهة المؤمن له في الإدلاء ببيانات التأمين وقت الإكتتاب أو في حالة وقوع الخطر كما يشكو غالبات تماطل المؤمن له في دفع أقساط التأمين في الحالات الخاصة أما المؤمن له فعادة ما يشكو تماطل المؤمن في تسوية الملفات الخاصة به إذ عادة ما يلجأ المؤمن له في رفع دعاوى قضائية قصد المطالبة بمبالغ التعويض و التي غالبا ما تكلفه مصاريف إضافية بدلا من التسوية الودية و لهذه المشاكل ظهر نوع من انعدام أو نقص الثقة بين المؤمن والمؤمن له في مجال التأمين و بصفة عامة و التأمين البحري بصفة خاصة بالرغم من أن أساس التأمين أصلا هو الثقة و الائتمان .

إلا انه بالمقابل و ما لا يمكن معاينته بفتح سوق التأمينات أمام اكبر شركات التامين الدولية التي استقرت مؤخرا في بلادنا و التي لا يمكن أن نتجاهل خبرتها في مجال التأمينات عامة و التأمين البحري خاصة إضافة إلى الانتعاش الاقتصادي فرض على شركات التامين الوطنية إعادة رسكلت إداراتها ليتمكن لها ضمان بقائها في سوق لا مكان فيه للضعفاء، و عليه لا بد أن تكون هناك أولا

توعية إعلامية شاملة في مجال التأمين بصفة عامة و توعية من نوع خاص في مجال التأمين البحري تسمح بالاحتكاك بين شركات التأمين و المتعاملين الاقتصاديين بالإضافة إلى ضمان تكوين كفاءات بشرية متخصصة في ضمان التأمين البحري لأن الأصل في نجاعة نظام التأمين البحري متوقف على ضبط كل مستلزماته

قائمة المراجع

باللغة العربية:

- 1- إبراهيم أبو النجا ، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الجزائر، د س.
- 2- بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة ، عمان، 2006.
- 3- سعيد يحيى ، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1986.
- 4- سمير الشراقوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، مطبعة النشر دار القومية، القاهرة ، 1966.
- 5- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه *القانوني*، ديوان المطبوعات. الجامعية، الطبعة. الثانية، 2005.
- 6- علي غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- 7- قايد محمد بهجت عبد الله، الوسيط في شرح قانون التجارة الدولية، دار النهضة العربية، مصر، 2005.
- 8- كمال طه ، وائل أنور بندق ،التأمين البحري ، دار الفكر الجامعي، 2005.
- 9- مصطفى كمال طه ، الأستاذ وائل أنور بندق ، التأمين البحري ، دار الفكر الجامعي ، مصر، د س.

10- الأمر 795 المتعلق بالتأمينات الصادر في 1995/01/25.

باللغة الفرنسية:

Tassel YVES , Assurance maritime, juris classeur, fascicule n°610, Paris, 1992