

آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري Mechanisms of resolving disputes related to the marine insurance contract

عزيزة دعماش⁽¹⁾

⁽¹⁾ معهد الحقوق والعلوم السياسية المركز الجامعي بتيبازة

Azzizadaamache@gmail.com

تاريخ النشر:
2021/10/31

تاريخ القبول:
2021/10/27

تاريخ الارسال:
2021/06/22

الملخص:

يعتبر عقد التأمين البحري من بين أقدم مجالات التأمين ، حيث ازدهر عن طريق المعاملات المختلفة لحركة الملاحة البحرية ، التي أدت إلى تطور اقتصاديات النقل البحري ، فنتج عن ذلك منازعات مختلفة ، ولتسويتها استلزم إيجاد آليات غير قضائية من أجل تنفيذ عقد النقل البحري بطرق ودية ، أو عن طريق التحكيم . و من جهة أخرى يمكن التسوية بإيجاد آليات قضائية تتمثل في دعوى الخسارة و دعوى الترك ، الأولى هي الطريقة العادية للمطالبة بتعويض التأمين الذي يعتبر الأصل حيث يجوز للمؤمن له استعمالها في كل المخاطر أيا كانت أهميتها ، أما دعوى الترك فهي طريق استثنائي محض خاص بالقانون البحري ، ذلك لأنه يضم أنظمة خاصة به والتي تتمثل في نظام المساهمة في الخسائر المشتركة ونظام التخلي .

الكلمات المفتاحية: العقد ، التأمين البحري ، المنازعات ، التحكيم ، دعوى الخسارة ، التعويض .

Abstract:

The marine insurance contract is among the oldest fields of insurance , it prosper through the different transactions of the maritime navigation movement , which led to the development of maritime transport economics; resulting from it many disputes ;and order to settle it , it was necessary to find non- judicial mechanisms to implement the maritime transport contract with friendly ways , or by arbitration contract . on the other hand ; it is possible to settle it by finding judicial mechanisms represented in the loss and abandonment lawsuit . the first is the regular way to claim insurance compensation

⁽¹⁾ المؤلف المرسل: عزيزة دعماش

which is the original where the insured may use it in all risks whatever their importance ; as for the abandonment lawsuit ; it is a purely exceptional rod for marine law ;this is because it includes its own systems which are represented in the system of contributing to joint losses and the abandonment system .

Key words: Contract, marine insurance, disputes, arbitration, loss claim, compensation

مقدمة

يعتبر التأمين البحري العمود الفقري و الشرط الضروري لممارسة النقل البحري الذي يتم بواسطته نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية، و لاسيما في وقتنا الحالي حيث تقوم الإقتصاديات العالمية على التبادل و تتجه نحو التدويل، ويزداد هذا الإتجاه حدة و قوة في ظل تيار إقتصاد السوق الذي يسيطر على الإقتصاديات العالمية، و يجعل المجتمع الدولي و شعوبه مناطق متكاملة، لا يمكن لأبي منها أن تعيش منعزلة عن غيرها. و يعتبر التأمين البحري أول أنواع التأمين و أقدمها في الظهور، إذ تعود جذوره إلى العهد اليوناني أين كان يسمى القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة ثم انتقل بعد ذلك إلى الرومان. وكان يقصد بالقرض البحري أن يقرض شخص مجهزة السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة و لم تصل السفينة و البضاعة أعفى المقرض من رد ما اقترضه.

وازدهر عقد القرض البحري على السفينة في إيطاليا في بداية القرن الثالث عشر حتى أصدر البابا جريجوار التاسع أمرا بتحريم هذا العقد لتضمنه فوائد ربوية، و عندئذ ظهرت فكرة ضمان ما ينتج عن أخطار النقل البحري من أضرار تستقل عن فكرة القرض البحري، و أصبح ضمان نتائج الخطر البحري يتم بدفع قسط التأمين و ذلك على يد جماعة من الإيطاليين يدعون اللومبارديين، والذي كان يعاصرهم تجار مدن الهانز التي تقع في شمال ألمانيا و على رأسها هامبورغ و لوبيك.

وبسبب الحروب و الغزوات التي اجتاحت إيطاليا الشمالية نزح عدد كبير من التجار اللومبارد إلى إنجلترا حيث إستوطنوا و مارسوا التأمين البحري لاسيما في لندن التي لا يزال أحد شوارعها يعرف باسم شارع اللومبارد، و في سنة 1687 افتتح إدوار لويديز مقهى اللويديز Loyd's الشهير في لندن ليلتقي فيه المشتغلون بالأعمال البحرية من شحن البضائع و بيع السفن و التأمين البحري. و في عام 1871 صدر قانون يمنح الشخصية القانونية لجماعة اللويديز، التي تتمتع بمركز خطير في مجال التأمين البحري الدولي جعل منها سوقا دوليا لهذا النوع من التأمين.

و لقد دخل التأمين البحري فرنسا في القرن السادس عشر في مجموعة مرشد البحر، و قد احتوى الأمر الملكي الفرنسي الصادر عام 1981 على تنظيم كامل للتأمين البحري، و نقل المشرع الفرنسي هذه الأحكام بين نصوصه ثم نقلها المشرع المصري و الجزائري.

و نظرا إلى أن الجزائر تحتل مكانة جغرافية مرموقة بساحل يقدر ب 1200 كلم وهو جزء من البحر الأبيض المتوسط يقابله بذلك أهم الموانئ الأوربية فإنها تعد همزة وصل بين الغرب و الشرق، الشمال و الجنوب بالنسبة لحركة الملاحة العالمية مما يرشحها إلى إحتلال مكانة هامة و معتبرة في إقتصاديات النقل البحري إذا ما استغلت إمكانياتها و مكانتها الإستراتيجية خاصة و أن التأمين البحري يحتل المرتبة الثانية في الأسواق بعد البنوك، ذلك لأن الفقهاء يعتبرونه صناعة قائمة على توظيف الإمكانيات المعتبرة من الأموال و الكفاءات العالية. و أمام ندرة الدراسات الشاملة و المتكاملة في هذا الميدان سواء في الإقتصاد أو في القانون، إرتأيت معالجة هذا الموضوع بالرغم من أنه يمتاز بكثير من التعقيد محاولة بذلك تبسيط ما بدى لنا غامضا فيه و ذلك بتأصيله مع القواعد العامة ، من خلال محاولة الإجابة على الإشكالية التالية:

فيما تتجلى آليات حل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري؟

تقتضي الاجابة على هذه الاشكالية اعتماد دراسة تحليلية للنصوص القانونية نتناول من خلالها الموضوع في مبحثين، نخصص الاول، بينما نتطرق في الثاني وفقا للخطة التالية:

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

المبحث الثاني: الآليات القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري.

المبحث الأول: الآليات غير القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالتأمين البحري

نظرا إلى أن عامل السرعة يعد عنصرا هاما في مجال التأمين البحري فإنه يتم اللجوء إلى الطرق غير القضائية لحل المنازعات التي تثور بصدد تنفيذ العقد، وتمثل هذه الطرق إما في التسوية الودية للنزاع أو اللجوء إلى التحكيم كوسيلة معتمدة من طرف أغلب الدول و سنتناولها فيما يلي:

المطلب الأول: التسوية الودية للنزاع

يقصد بالتسوية الودية تغطية الأضرار الناتجة عن الخطر البحري بالتراضي بين الطرفين، بحيث يقدم المؤمن للمؤمن له عند تعرض الشيء المؤمن للخطر المحدد في العقد مبلغا من المال من أجل تغطية الضرر اللاحق بالشيء المؤمن بعد قيام المؤمن له بتبليغ المؤمن بوقوع الخطر وينتهي ذلك بتوقيع الأطراف على الإتفاق المتوصل إليه. لكن للحديث على التسوية الودية لأبد من تحديد المعايير التي يقوم عليها دفع المبلغ المقرر للضمان و الذي يلتزم المؤمن بدفعه إلى المستأمن¹.

و من أجل ذلك لابد من تقييم الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه سواء تعلق الأمر بالسفينة أو بالبضاعة و ذلك عن طريق اعتماد خبرة علمية يقوم بها أشخاص مؤهلين لذلك².

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الطبعة الرابعة، دار المطبوعات الجامعية الساحة المركزية بن عكنون الجزائر، 2004، ص84.

² - أنظر المواد: 269-271-272-273 من الأمر 07-95 الصادر في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والتمم بموجب القانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006 المتضمن قانون التأمينات ج ر عدد

و سبب إجبارية الخبرة هو الوصول إلى تغطية للأضرار بصورة عادلة، و ذلك بهدف منع إثراء المؤمن على حساب المؤمن له، مما يتطلب في كل عقد تأمين بحري أن يقوم الأطراف بتقييم الشيء المؤمن عليه قبل وقوع الخطر المؤمن لأجله و يكون تحديد قيمة السفينة بيوم ابتداء الأخطار أي الانطلاق للسفر قيمتها و هي سالمة في أو الرحلة خاصة في حالة الهلاك الكلي لها، أما في حالة مجرد إصابتها بأضرار تتطلب الإصلاح لبعض أجزاء السفينة فإن التعويض يكون في حدود مصاريف إصلاح هذا التلف أو استبدال القطع الضرورية لها و جعلها صالحة للملاحة من جديد¹ . أما تحديد الأضرار التي تلحق البضائع فيكون بمقارنة قيمة البضاعة في حالة الخسارة بقيمتها و هي سالمة في نفس الزمان و المكان، و هذا ما قضت به المادة 144 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. و عادة ما نجد أن مبلغ التأمين و الذي يمثل الحد الأقصى للإلتزام المؤمن تجاه المؤمن له يختلف عن مبلغ التعويض الذي يمثل المبلغ الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له كتغطية للأضرار بعد تقديرها، إلا أنه عمليا و عند الإطلاع على وثائق التأمين نجد أن الأطراف يلجئون قبل وقوع الخطر المؤمن لأجله أو أثناء إبرام العقد إلى الاتفاق على قيمة معينة، و يكون بقيام المؤمن له بتقويم الشيء المؤمن عليه مسبقا- خاصة في حالة التأمين على السفن- و إقبال المؤمن على قبول القيمة المقترحة عليه كما هي، و تصبح القيمة المتفق عليها ذات قيمة إلزامية لكونها تعبر عن الإرادة المنفردة للأطراف، و يكون الهدف من القيمة المتفق عليها هو إعفاء المؤمن له من عبء إثبات القيمة الحقيقية

15 الصادرة في 12 مارس 2006، و كذلك المرسوم التنفيذي رقم 96-46 المؤرخ في 17 يناير 1996 الذي يحدد شروط اعتماد الخبراء و المحافظين لدى شركات التأمين و شروط ممارسة مهامهم و شطهم.
¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، العقود البحرية دار النهضة العربية، القاهرة الطبعة الأولى 1992، ص 180-181.

للشيء وقت وقوع الحادث¹ خاصة إذا تعلق الأمر بالتدليس أو الغش من طرف المؤمن له².

لكن هذه الطريقة نادرا ما تعتمد من طرف المتعاقدين، لذلك عادة ما يستحسنون اللجوء إلى التحكيم وهذا ما سوف نتناوله في الفرع الثاني.

المطلب الثاني: تسوية النزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري عن طريق التحكيم إن الطابع الدولي الذي يميز مجال التعامل البحري بصفة عامة و التأمين البحري بصفة خاصة يجعله يتميز عن باقي عقود التأمين الأخرى، وذلك لتدخل عدة عوامل تجعله ذو طابع دولي، بحيث يكون ميناء الإنطلاق في السفر أو الشحن غير ميناء الوصول أو التفريغ، إضافة إلى تعدد الأطراف و الأنظمة القانونية الخاضعة لها، وهذا ما أدى إلى ظهور تنازع القوانين، مما دفع إلى التفكير في وضع قواعد و إتفاقيات دولية ملزمة، نجد من بينها قواعد إيفرس في مجال تسوية الخسائر العامة، و معاهدة هومبرغ لسنة 1978 الخاصة بالنقل البحري للبضائع و التي نصت في المادة 22 منها على إمكانية اللجوء إلى التحكيم لحل المنازعات القائمة في مجال النقل البحري³.

و سبب إختيار الأطراف للتحكيم كوسيلة لفض النزاعات التي تنشأ بصدد عقد التأمين البحري هو أنه يتميز بطابع السرية للحكم و الإجراءات المتبعة فيه على عكس المتابعة القضائية⁴، و هو يمثل نوع من القضاء الخاص الذي يتولاه أشخاص يعينون

¹ الهدف من القيمة المتفق عليها هو نقل عبء الإثبات من المؤمن له إلى المؤمن الذي يجوز له أن يثبت أن القيمة المتفق عليها تزيد أو تفوق عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

² مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، دار الفكر الجامعي الاسكندرية، ص 84، 83، 82.

³ أنظر المادة 22 من إتفاقية هومبورغ التي تنص: «مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز للطرفين النص، باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية. . .».

⁴ احمد بلقاسم، التحكيم الدولي، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، طبعة 2005، ص 68.

إبرادة الأطراف أو هيئات تحكيمية يتم اللجوء إليها عند الرغبة. و يكون اللجوء إليه إلزامي في حالة وروده في شكل بند في عقد التأمين أو في القانون المطبق على أطراف العقد¹.

و مادام أن اللجوء إلى التحكيم هو تصرف إرادي لأطراف العقد يكون بموجب شرط في العقد أو مشاركة تحكيم، فإن القرار الصادر عن المحكم أو هيئة التحكيم ملزم للأطراف و يعتبر مانعا لرفع الدعوى القضائية في نفس الوقت، و هذا ما أقرته المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، و قد حددت الإجراءات المتبعة في التحكيم المواد من 1006 إلى 1038 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية².

أما التحكيم التجاري الدولي و الذي يدخل التأمين البحري في إطاره، فهو منظم بموجب المواد 1039 إلى 1061 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، و قد نصت المادة 1039 منه على أن التحكيم الذي يعد دوليا هو الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الإقتصادية لدولتين على الأقل.

و بناء على ذلك فإنه يمكن القول أن التحكيم أصبح يلعب دورا هاما في مجال فض النزاعات المتعلقة بالتأمين البحري لما له من مميزات تتناسب مع مميزات المعاملات التجارية التي يضمنها، إلا أن ذلك لا يعني أنه الوسيلة الناجحة في أغلب الأحيان، إذ يرى البعض أن اللجوء إليه هو عبارة عن تضييع للوقت مادام أن النزاع في الأخير سوف يعرض على القضاء من جديد .

¹ LATIN Pierre, assurance maritime, revue de droit maritime française N°585 Paris 1998 P1064.

² أنظر المواد من 1006 إلى 1038 من القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و التي تتضمن الإجراءات المتبعة في التحكيم الداخلي.

المبحث الثاني: الآليات القضائية لحل المنازعات المتعلقة بعقد التأمين البحري

لما كان عقد التأمين البحري يقوم على مبدئين أساسيين: مبدأ حسن النية و مبدأ التعويض، فإن التعويض يعد حقا للمؤمن له،

و للحصول عليه هناك وسيلتان: دعوى الخسارة و دعوى الترك، الأولى هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين و هو الأصل و يجوز للمؤمن له استعمالها في كل المخاطر أيا كانت أهميتها، أما دعوى الترك فهي طريق استثنائي محض خاص بالقانون البحري، و هي تتمثل في دعوى التخلي، و هذا ما سوف نتطرق إليه.

المطلب الأول: دعوى الخسائر و دعوى الحلول

دعوى الخسائر هي الدعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين¹، و يمكن أن تكون ودية إلا في الحالة التي لم يقبل فيها المؤمن له التسوية التي يعرضها عليه المؤمن³.

و هي دعوى تتعلق بالقانون العام، بحيث يمكن للشخص الرجوع إليها في كل الأحوال و مهما كانت نوع الخسارة أو حجمها، سواء تعلق الأمر بالبضاعة أو بالسفينة².

فإن التعويض في هذه الدعوى يثير عدة صعوبات في تقديره و كيفية استعمالها، فإذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المؤمن له لدرء الضرر للتخفيف من آثاره فلا صعوبة في الأمر أما إذا دفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين و هلكت السفينة فيقدر التعويض على أساس قيمة السفينة.

أما إذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها، قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة و تثبت هذه النفقات

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 375..

³ Özlem Gürses , Marine Insurance Law; outledge the Taylor & Francis Group , , New York, NY 10017 ; 2015; page 184-223.

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 459.460.

بقوائم الحساب أي بالفواتير المدفوعة، مع خصم من نفقات الإصلاح فرق التجديد الذي يحدد في وثائق التأمين، كما يتحمل المؤمن نفقات الإصلاحات الوقتية التي يضطر الرّبان إليها حتى يمكن السفينة من مواصلة سيرها للميناء الذي يمكن أن يجري فيه التصليح، وفي هذه الحالة قد تصرف نفقات كثيرة تعد ناتجة عن الحادث فيتحملها المؤمن¹.

و فيما يتعلق بتقدير التعويض في التأمين على البضائع، فإنه يكون بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين، وفي حالة تلف البضاعة فإنها تباع عادة عند الوصول بالمزاد العلني، ويستحق المؤمن له نسبة من مبلغ التأمين بقدر التلف الذي حصل طبقاً لقاعدة النسبية وذلك حسب القيمة المقدرة للبضاعة في ميناء الوصول، كما أشار إلى ذلك المشرع الجزائري في المادة 144 من الأمر رقم 07-95 بنصه: "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان، يطبق معدل نقص القيمة المحسوبة بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها". تعتبر الخسارة التقديرية هي الخسارة الجزئية التي تترك البضاعة للمؤمن لقاء مبلغ التأمين الكامل وهذا طبقاً لقانون التأمين البحري الإنجليزي الصادر في 1906 في مادته 79، أما الخسارة الحقيقية فهي الخسارة الكلية للبضاعة المنقولة بحراً و خروجها عن الأغراض المراد استعمالها فيها كتلوث المواد الغذائية بماء البحر، مما يستوجب على المؤمن دفع تعويض للمؤمن له².

أما المسموحات فإنها تنقسم إلى مسموحات قانونية وهي التي لا تفوق واحد في المائة من مجموع قيمة السفينة أو البضاعة المؤمن عليها، فإن كان أقل من ذلك فلا تقبل الخسارة، ومسموحات إتفاقية محددة في وثيقة التأمين.

¹ مصطفى كمال طه، الحوادث البحرية التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993، ص45.

² باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون البحري، جامعة وهران صفحة 220.

الفرع الأول : استعمال دعوى الخسارة

يجب على المؤمن له كي يرفع هذه الدعوى و يطالب بالتعويض من المؤمن إثبات عدة عناصر تتمثل فيما يلي:

✓ أن يثبت المؤمن له أنه صاحب الحق في التأمين: فإذا كان المطالب بالتعويض هو المؤمن له الموقع على الوثيقة فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها، فيستخلص من تقديمها إذا كانت لحاملها و من التظهير إذا كانت للأمر، و إذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا و مباشرة تجاه المؤمن في الحصول على مبلغ التعويض¹.

✓ أن يثبت المؤمن له المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن وقت الحادث و ليس وقت إبرام العقد، لأن المصلحة قد تتغير من وقت إبرام العقد إلى حين وقوع الكارثة، و يكون بإبراز سند الملكية فيما يتعلق بالسفينة أو بالحيازة الشرعية لسند الشحن.

✓ أن يثبت المؤمن له تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبينة في الوثيقة، و يخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة²، أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، أما تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية.

✓ بالإضافة إلى الاعتماد على هذه النقاط القانونية في استعمال دعوى الخسارة البحرية و بعد التأكد من استيفائها يتم التطرق إلى المرحلة الثانية المتعلقة بإجراءات أعمال هذه الدعوى التي تستلزم بعض الإجراءات القانونية قبل و أثناء سيرها:

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، نفس المرجع السابق، ص287، ص306.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص

وهي في حالة تحقق الخطر المؤمن منه وإلحاق الخسائر المادية بالمال¹ المؤمن عليه و بوصول البضاعة إلى ميناء المرسل إليه يقوم هذا الأخير بأعمال حقه في المعاينة والتأكد من مدى سلامتها، وتكون المعاينة المادية للبضاعة بموجب خبير مختص أو وكيل الخسائر المعتمد من قبل المؤمن، وها ما أكدته المشرع الجزائري وفقا للمادة 18 من وثيقة التامين البحري الجزائري على البضائع، و الميعاد القانوني للخبرة والمعاينة يكون من تاريخ تفريغ البضاعة وهذا الى 30 يوما من تاريخ وصول البضاعة الى الميناء المقصود و المحدد في العقد، مع امكانية إضافة مدة 15 يوما لاتمام المعاينة في حالة نقلها الى مكان داخلي بعد تفريغها بالميناء وهذا في حالة تمديد الضمان البحري بموجب عقد التامين البحري الى النطاق البري كما هو الحال في الواقع العملي بتمديدي عقد التامين البحري² بوثيقة الاشتراك الى 50 كلم من ميناء الوصول لنقلها الى منطقة داخلية كالمكان النهائي للتفريغ مجانا من المؤمن اعمالا للتعاملات المفتوحة مع المؤمن له، ومنه فقد جاء موقف المشرع الجزائري مؤكدا على حق المرسل اليه او ممثله القانوني قبل الاحتجاج وهو رفض قرينة التسليم المطابق وهذا لإثبات تحقق الخطر المؤمن منه و تقدير الاضرار المادية³.

ثانيا - المعاينة القانوني:

تحتسب مدة 30 يوما من طرف المؤمن له بعد تقديمه لكل الوثائق و الاوراق المثبتة لحقه في المطالبة بالتعويض، من المؤمن كالتزام يقع على عاتقه بالتعويض، اعمالا للطبيعة القانونية المتعلقة بالتعويض في عقود التامين البحري خاصة وهذا ما اكده المشرع الجزائري في المادة 25 من وثيقة التامين البحري الجزائري على البضائع وهذا في غياب نص في قانون التمينات الجزائري المعدل بامر 07-95، ومنه فان مدة 30 يوما

¹ بهاء هبيج شكري، المرجع السابق، ص ص 291-296.

² عادل علي المقداي، المرجع السابق، ص 291.

³ باهي زاوية ، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، ص 226.

كانت من اجل التاكيد من صحة الوثائق و امكانية اثبات العكس، ومنه فان مبلغ التعويض يدفع للمؤمن له على اساس الخسائر المادية بعد مباشرة للدعوى السالفة الذكر او في حالة المطالبة الودية دون انتقال ملكية المال محل عقد التأمين الى المؤمن طبقا للمادة 115 من قانون التأمينات المعدل بالمار السالف الذكر 95-07 ، وبالرجوع الى المادة 62 من القانون البحري ان حق الرهن البحري الى التعويض المستحق في التأمين البحري على السفينة دون البضاعة¹ .

و متى تمكن المؤمن له من إثبات كل ما سبق، وجب على المؤمن دفع التعويض المستحق للأضرار المقدرة و المعينة من طرفه بشرط أن لا يكون قد تحصل سابقا على التعويض.

الفرع الثاني : دعوى الحلول

و بالرجوع إلى القانون البحري و قانون التأمين نجد أن المشرع ينص على إمكانية ممارسة المؤمن لدعوى الحلول طبقا للمادة 118 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم بالقانون 06-04 و المتعلق بالتأمينات بحيث تنص على:« يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له. يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤولية المترتبة». ويستخلص من هذه المادة أنه إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين، يمكنه أن يحل بما دفعه من تعويض محل المؤمن له في حقوقه و دعاواه و التي تكون لهذا الأخير تجاه الغير المتسبب بفعله في الضرر الذي رتب مسؤولية المؤمن.

¹ مصطفى كمال طه ، وائل انور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص179.

وإنطلاقاً من مقتضيات المادة 118 السالفة الذكر و المادة 744 من القانون البحري أوضحت المحكمة العليا الشروط التي يجب إحترامها من قبل الشركة المؤمنة لرفع دعوى الرجوع وتمثل في¹ :

أولاً - وجوب تقديم عقد حلول يوم رفع الدعوى

عقد الحلول هو عقد موقع عليه من قبل المؤمن له من جهة و شركة التأمين من جهة أخرى و يوضح قيمة الخسائر التي تم دفعها إلى المرسل إليه، و قد أصدرت المحكمة العليا عدة قرارات في هذا الصدد من بينها قرار الغرفة التجارية و البحرية رقم 153253 الصادر بتاريخ 22 جويلية 1997 مما جاء فيه:«الحكم بعدم قبول دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل كان مطابقاً لأحكام المادة 144 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980 و المتضمن قانون التأمينات لأن الشركة المدعية المذكورة لم تقدم عقد الحلول الذي يسمح لها بأن تحل محل شركة سيدار-المرسل إليه».

و قد أصدرت المحكمة العليا عدة قرارات تؤكد فيها أن عقد الحلول هو السند القانوني الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له و يعطي له الصفة و المصلحة، و من بين هذه القرارات:الملف رقم 138267 الصادر بتاريخ 27-02-1996 و الذي جاء فيه:«و بما أن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى فيتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد حلول محرراً قبل رفع الدعوى و إلا يقضى برفضها شكلاً لعدم توفر الشروط المنصوص عليها في المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية».كما جاء مايلي في القرار رقم 151326 المؤرخ في 06 ماي 1977 «حيث أنه كان يتعين على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيحاً يعطي لها صفة التقاضي و يتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره، حيث أن تاريخ المذكور في عقد الحلول هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداءً

¹ حسان بوعروج، المجلة القضائية، الإجهاد القضائي للغرفة التجارية و البحرية، عدد خاص 1999، ص من 12 إلى 17.

من ذلك التاريخ و أن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى- و بما أن عقد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنه لا يسمح بمعرفة وقت التسديد للمرسل إليه و حق المؤمن في رفع دعوى الرجوع».

إن دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري تفترض أن أضرارا قد لحقت المدعي وإذا عوضت شركة التأمين المؤمن له فلا يجوز لهذا الأخير أن يرفع دعوى بجانب المؤمن لأنه لم تكن له مصلحة في ذلك«لا يمكن بأي حال من الأحوال تجزئة الدعوى الرامية إلى تعويض الخسائر و السماح للمؤمن و المؤمن له أن يباشرا هذه الدعوى معا»
قرار 09-23 1997 رقم 153499

ثانيا : مهلة ممارسة دعوى الرجوع

عملا بأحكام المادة 743 من القانون البحري ينبغي رفع دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو خسائر لاحقة بالبضاعة المنقولة في مهلة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تسليم البضاعة .و إذا رفعت خارج مهلة السنة فتكون مقبولة شكلا لما تقام في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به عملا بأحكام المادة 744 من القانون البحري، فعلى سبيل المثال في حالة تسليم البضائع يوم 02 جانفي 2010 إن مهلة السنة الممنوحة للمرسل إليه لرفع الدعوى تسري من هذا التاريخ و تنتهي في 04 جانفي 2011، كما تكون دعوى الرجوع التي تمارسها شركة التأمين مقبولة شكلا و حتى بعد إنقضاء مهلة سنة إذا رفعت خلال مهلة ثلاثة أشهر تبتدئ من يوم تسديد المبلغ المطالب به و ذلك عملا بنص المادة 744 من القانون البحري.

و قد صدر قرار عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا تحت رقم 151318 بتاريخ 06 ماي 1997 قضى بنقض القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الذي رفض دعوى شركة التأمين الرامية إلى تعويض الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا على أساس«أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 و أن عقد الحلول مؤرخ في 05 جوان 1991 أي خارج مهلة ثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 744» فأوضحت المحكمة العليا في قرارها المذكور أعلاه«أن الدعوى ترفع في مهلة سنة واحدة

إبتداء من تاريخ تسليم البضاعة عملا بأحكام المادة 743 كما يمكن أن ترفع وفقا لأحكام المادة 744 وحتى بعد إنقضاء مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 743 وذلك في مهلة ثلاثة أشهر إبتداء من تاريخ تسديد الدين».

و قد ثار جدل فقهي يتمحور حول مدى وجود فرق بين دعوى الحلول الواردة في القانون البحري وقانون التأمين البحري، وبين حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني، وقد انتهى إلى وجود فرق بينهما ذلك لأن رجوع المؤمن على الغير يكون في حدود ما دفعه فعلا للمؤمن له، أما في حوالة الحق فإنه يرجع بكامل التعويض المستحق في ذمته دون أن يستفيد من المبلغ المدفوع له، كما أن حق الرجوع في التأمين يكون بشرط الوفاء بمبلغ التأمين، وفي حالة حوالة الحق لا يتطلب التعويض دائما، إضافة إلى أن المادة 241 من القانون المدني تشترط لإنعقاد الحوالة رضا المدين بها وهي تعتبر بمثابة الوفاء بدين الغير، أما الوفاء بتعويض التأمين فلا يعتبر وفاء بدين في ذمة الغير بل هو عبارة عن وفاء بدين شخصي ترتب في ذمة المؤمن بموجب عقد التأمين¹.

ويجب الإشارة في هذا الصدد أن رجوع المؤمن على الغير يؤسس على نظرية الحلول من جهة كما أنه يتم بقوة القانون ولا يشترط النص عليه في وثيقة التأمين، لكن لا يجوز للمؤمن الجمع بين دعوى التعويضات المدنية و دعوى الرجوع لأن ذلك سوف يشكل له إثراء بلا سبب وهذا ما يمكن استنتاجه من خلال القرار الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية تحت رقم 226364 بتاريخ 13 جوان 2000 حيث جاء فيه: «حيث يتبين فعلا من مراجعة القرار موضوع الطعن بالنقض الحالي أنه لم يبرر قضاءه فيما يخص الحكم بإلزام المستأنف عليها كنان بأن تدفع للمستأنفة كآت مبلغ عشرين ألف دينار جزائري كتعويض مدني دون توشيح مكتفيا بالقول "أن التعويض المطلوب مبالغ فيه إذ ينبغي خفضه إلى الحد المعقول، أي مبلغ عشرين ألف دينار جزائري" هكذا ورد في القرار

¹ علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2000، صص 108 إلى 111.

المنتقد مما يفيد أن قضاة الإستئناف لم يبينوا كيف توصلوا إلى النتيجة التي أسسوا عليها تقدير التعويض المدني المطلوب و الذي قدره عشرين ألف دينار جزائري دون بيان الأساس الذي إعتدوه في ذلك، مما يفيد أن الحكم بالتعويض المدني جاء غير مبرر و يتعين إلغاء القرار المنتقد جزئيا فيما يخص التعويض المدني»¹ .

المطلب الثاني: دعوى الترك

يعد الترك من أهم الأنظمة القانونية الخاصة بالتأمين البحري باعتباره طريق استثنائي للحصول على التعويض، وقد عرف الفقه دعوى الترك بأنها تلك الدعوى التي يستطيع بمقتضاها المؤمن له عند تحقق إحدى الكوارث الجسيمة المنصوص عليها في القانون أو وثيقة التأمين، أن يحصل من المؤمن على مبلغ التأمين كاملا دون أي إقطاع و ذلك مقابل تنازله للمؤمن عن ملكية الشيء المؤمن عليه و كافة الحقوق المتعلقة به أو ما تبقى منه بعد تحقق الضرر²، وهي بمثابة وسيلة استثنائية لا يلجئ إليها المؤمن له إلا نادرا و تكون في حالات واردة على سبيل الحصر في القانون أو في وثيقة التأمين و تسمى بحالات الكوارث الجسيمة، وهي إجراء إختياري للمؤمن له دون المؤمن، إذ يمكنه حتى في حالة توفر إمكانية الترك اللجوء إلى دعوى الخسارة³.

و لقد تضمنت المادة 114 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات المبدأ العام للتخلي بحيث نصت على ما يلي: «تعوض الأضرار أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ماعدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقا لأحكام المواد 115، 134، 143 من هذا الأمر»، و بالرجوع إلى المواد 115، 134، 143 من القانون المذكور نجد أنها تتعلق بحالات التخلي في التأمين البحري على السفن و البضائع، مع العلم أن هذه الحالات لا تعد من النظام العام بحيث يجوز الإتفاق في وثيقة التأمين على خلافها، و هذا ما

¹ أنظر: نشرة القضاة - العدد 1/2003، مجلة قانونية تصدرها وزارة العدل، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2005، ص من 107 إلى 110.

² هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 387.

³ محمد بهجت عبد الله أمين قادر، نفس المرجع السابق، ص 309.

يستخلص من المادة 96 من الأمر 07-95 و التي حددت المواد التي لا يجوز الإتفاق على مخالفة أحكامها¹ .

- و تتمثل حالات الترك في التأمين على السفن حسب المادة 134 فيما يلي² :

الفرع الأول : إنقطاع الأخبار

تمثل هذه الحالة أقدم حالات الترك، بحيث يفترض هلاك السفينة إذا لم يرد عنها خبر خلال ثلاثة أشهر في الحالات العادية و ستة أشهر في حالة ما إذا كان انقطاع الأخبار ناتجا عن الحوادث الحربية، و من ثمة يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها و يطالب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزما بإثبات هلاكها. و لا يشترط أن تكون الأخبار صادرة من السفينة، بل يمكن أن يعتد بالأخبار العادية من الغير³ . و حسب رأينا فإن هذه الحالة أصبحت صعبة التطبيق خاصة مع التقدم التكنولوجي و تطور وسائل الإتصال، إضافة إلى أن مدة ستة أشهر أو ستة أشهر أصبحت لا تواكب التطور العلمي.

الفرع الثاني : الخسارة الكلية و الإختفاء أو التلف الكلي للسفينة:

إختفاء السفينة هو فقدانها فقدا كليا يقوم الدليل عليه و يتعين إثباته، وهو ما يميز الإختفاء عن إنقطاع الأخبار الذي يقوم على قرينة الهلاك، و مثال الإختفاء أن تغرق السفينة من جراء عاصفة أو تصادم أو انفجار الآلات، أما الإلتلاف الكلي فيشمل جنوح السفينة مع كسر جزء رئيسي يمنعها من متابعة السفر فتتحول إلى حطام⁴.

¹ علي بن غانم، نفس المرجع السابق، ص80-84-85. و كذلك أنظر المادة 96 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

² أنظر المادة 134 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات.

³ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الضمان البحري، نفس المرجع السابق، ص221-222.

⁴ عادل علي مقدادي، المرجع السابق، ص298-299.

³ Kyriaki Noussia, The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts, A Comparative Approach; Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2007 ; page 93-98.

ويكمن الفرق بين الإختفاء و الإلتلاف الكلي من حيث أن السفينة تختفي تماما في البحر في حالة الإختفاء دون أن يتخلف عنها أي حطام، عكس حالة الإلتلاف الكلي أين تتحول إلى حطام³.

ويلاحظ أن الترك جائز حتى لو أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح، ذلك لأن حق الترك يثبت للمؤمن له بمجرد الغرق أو الجنوح⁴.

أولا - عدم صلاحية السفينة للملاحة:

ويقصد بذلك عدم قدرة السفينة على متابعة السفر بسبب حالتها المادية، و يجب أن يكون عدم الصلاحية للملاحة ناشئا عن خطر بحري يضمنه المؤمن حتى يجوز الترك. وقد تكون عدم الصلاحية مطلقة أو نسبية.

ويقصد بعدم الصلاحية المطلقة استحالة إصلاح السفينة و إعادتها إلى حالتها قبل الحادث. أما عدم الصلاحية النسبية فيقصد بها تجاوز قيمة إصلاح السفينة الضروري 3/4 القيمة المتفق عليها⁴.

- أما حالات الترك في التأمين على البضائع فتتمثل حسب المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين فيما يلي:

الفرع الثالث : بيع البضائع أثناء السفر

يشترط لجواز الترك أن تكون هناك حتمية ضرورية لبيع البضاعة كالأضرار المادية التي تلحق بها، و تقع على عاتق المؤمن، و يشترط أن يتم البيع أثناء السفر في مكان آخر غير مكان الوصول.

أولا : هلاك ثلاثة أرباع البضاعة

يجوز ترك البضائع إذا لحقها تلف مادي بلغ 3/4 ثلاثة أرباع القيم المضمونة على الأقل، فإذا أثبت المؤمن له ذلك كان له الحق في الترك و بالتالي إجبار المؤمن على

⁴ سماح محمودي، التأمين البحري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، عرف قانون الأعمال، الجامعة الحاج لخضر، باتنة، 2004، ص96.

الإلتزام بتعويضها، أما إذا لم تبلغ الخسارة القيمة المضمونة إمتنع الترك و عندها يتم اللجوء إلى التسوية بطريق الخسارة و التي يحصل المؤمن له على تعويض ما لحقه من ضرر، و تكمن الصعوبة في هذه الحالة في الطريقة التي تحسب بها الثلاثة أرباع، إلا أن الحل الصائب هو أن تؤخذ النسبة من حساب نسبة القيمة للبضاعة سالمة و تالفة في نفس الوقت في ميناء التفريع¹ .

ثانيا : فقدان الكلي للبضائع.

تعتبر من أكثر الحالات شيوعا و تعتبر احيانا امتداد الحالة بيع البضاعة اثناء الرحلة لتلف مادي يصيبها، ومنه يحدث الهلاك بشكل مستقل².

الفرع الرابع : إنعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر و إذا كان تأخير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر.

و ما تجدر الإشارة إليه هو أن حق الترك لا يثبت إلا للمالك الشيء المؤمن عليه أو وكيله أو الريان إذا كانت لديه وكالة خاصة، كما أنه لا يجوز أن يكون الترك جزئيا بل يجب أن يرد على الأشياء المؤمن عليها جميعها، فلا يجوز للمؤمن له أن يترك جزءا من الأشياء المؤمن عليها و يستعمل في نفس الوقت دعوى الخسارة البحرية فيما يتعلق بالباقي، على أنه إذا قسمت البضاعة في الوثيقة إلى مجموعات جاز للمؤمن له أن يقصر الترك على مجموعة دون أخرى³ .

الفرع الخامس : عدم قابلية السفينة للملاحة البحرية و إذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل أخرى خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر:

و في هذه الحالة يجب على الريان أن يبذل قصارى جهده في إنقاص البضائع عن طريق سفينة أخرى، و حسب رأينا فإنه يجوز للمؤمن أن يبحث عن سفينة أخرى لنقل

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قادر، المرجع السابق، ص 476.

² كمال كهيبة، التخلي في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون (قانون الأعمال) كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بدون سنة النشر، ص 27-28.

³ الدكتور مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 495..

البضائع وذلك تخفيفاً للضرر الذي يسأل عنه، كما يجوز ذلك للمؤمن له باعتبار أن هذا الأخير يدخل في إلتزامه بتوقي الضرر أو بالتخفيف منه، وفي هذه الحالة تبقى أخطار البضائع على عاتق المؤمن إلى غاية وصولها إلى المكان المقصود ويضاف إلى ذلك كل نفقات تفرغها و خزنها و إعادة شحنها و الزيادة في الأجرة الناتجة عن إعادة نقلها و جميع نفقات الإنقاذ المتعلقة بها.

وقد حددت المادة 115 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمين الأجل التي يستعمل فيها حق الترك و ذلك بنصها: «... على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو إنقضاء الأجل التي تسوغه».

و يترتب على الترك عدة آثار قانونية تتمثل فيما يلي:

1. إذا قام المؤمن له بالترك ثبت له الحق في الحصول على مبلغ

التأمين بأكمله¹، و إذا لم يكن وقت الدفع محددًا في العقد يكون المؤمن ملزماً بدفع مبلغ التأمين بعد تبليغ الترك له بثلاثة أشهر²، و الحكمة من منحه هذه المهلة بالرغم من أنه لا يوجد حكم مماثل في حالة التسوية بطريق الخسارة، هي أن الترك يتم دائما إثر حادث يقع فجأة، فمن التعسف إلزام المؤمن بالوفاء الفوري.

2. و إذا قام المؤمن بالوفاء بمبلغ التعويض إلى المؤمن له، فإن

ملكية الشيء المؤمن عليه تنتقل إلى المؤمن، و هذا ما هو إلا نتيجة منطقية عن مبدأ التعويض بحيث لا يصح للمؤمن له أن يحصل على مبلغ التعويض و يحتفظ في نفس الوقت بالشيء

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قادر، المرجع السابق، ص 473.

² مهري محمد أمين، التأمين البحري للسفينة، رسالة ماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002، ص 100.

المؤمن عليه و إلا شكل ذلك إثراء له بلا سبب. وفي هذه الحالة يكون إنتقال الملكية نهائيا لا يجوز الرجوع فيه، إذ أنه لا يجوز للمؤمن له الرجوع عن الترك بعد قبوله أو الحكم بصحته و المطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضا المؤمن، بحيث يجوز الرجوع في الترك إذا اتفق الطرفان على ذلك، أو إذا كان الترك قد شابه غلط في صفة جوهرية كما إذا إعتقد الطرفان أن السفينة المؤمن عليها قد غرقت في حين أنها غمرت مؤقتا بالمياه، هذا ما لم يحكم بصحة الترك، إذ لا يجوز الطعن في الأحكام إلا وفقا لإجراءات معينة كإفلاس الضامن¹، كما يجوز للمؤمن له الرجوع في الترك إذا تخلف المؤمن عن دفع مبلغ التعويض .

من خلال تناولنا لهذا الفصل يتضح لنا أن عقد التأمين البحري ينقضي بأسباب عادية للإنقضاء أو بأسباب غير عادية وفي كل ذلك تبين لنا جليا خصوصيات النظام القانوني لعقد التأمين البحري.

الخاتمة:

نظرا إلى أن عقد التأمين البحري هو من أكثر العقود تطورا و سرعة نتيجة إرتباطه بالعمليات التجارية التي تتم عن طريق البحر خاصة مع إتساع رقعة التبادل بين الدول في إطار الأسواق العالمية، فإننا قد حاولنا من خلال ما سبق معالجته و بإيجاز توضيح بعض المفاهيم المتعلقة به و كذلك أهم الخصائص والأحكام التي تنظمه و تميزه عن عقود التأمين بإعتباره إستثناءا عن القواعد العامة خاصة و أنه يقوم على مبدئين: مبدأ التعويض و مبدأ حسن النية.

ويمتاز النظام القانوني لعقد التأمين البحري بخصوصيات تجعله متميزا و مستقلا عن غيره من عقود التأمين، ذلك لأنه يضم أنظمة أصيلة به و التي تتمثل في: نظام

¹ أحمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 325..

المساهمة في الخسائر المشتركة و هو نظام أصيل خاص بالملاحة البحرية يقوم على المصلحة المشتركة للملكي و مجهزي السفينة و الشاحنين الذين يساهمون جميعا في التضحية بالمال الذي ضحى به الربان تجنباً للخطر. و نظام التخلي، الذي بمقتضاه إذا ما تحققت أخطار معينة مضمونة في وثيقة التأمين، و تدعى بالأخطار الكبرى جاز للمؤمن له أن يختار بين دعوى التعويض عن الضرر اللاحق به أو أن يختار التخلي عن المال المؤمن عليه مقابل حصوله من المؤمن على المبلغ المؤمن عليه كله. إضافة إلى قاعدة الحلول و التي يعتبر فيها حلول المؤمن محل المؤمن له تجاه الغير المسؤول حلولا قانونيا و يعطي حقا مباشرا للمؤمن على الغير المسؤول ، و هو يسري بدون استثناء على كل شخص يعد من الغير يكون مسؤولا في تسبب الضرر، وهذا ما يختلف فيه التأمين البحري و التأمين البري. كما وضعت للتأمين البحري أحكام و قواعد خاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عنه، فجعل مدته قصيرة تقدر بستين، كما أنه حدد نقطة بداية التقادم بدقة و حصرها في العلاقة بين المؤمن و المؤمن له. و كل هذه المميزات اقتضتها البيئة البحرية بما يكتنفها من أخطار متميزة و وسائل الملاحة و الظروف الجغرافية.

لكن ما يعاب على المشرع الجزائري في مجال الخطر إستبعاده للخطر الظني إذ في ذلك إضرارا كبيرا بالإقتصاد الوطني، و ذلك بالنظر للإمكانيات المحدودة لشركات التأمين الجزائرية مما جعلها تضطر إلى إعادة التأمين لدى شركات أخرى أجنبية. و باستبعاده للخطر الظني يكون المشرع قد حرم المتعامل الجزائري من التعويض كلما كان الضرر ناتجا عن خطر ظني.

و بقدر ما تراءى لنا أننا تطرقنا لأهم جوانب الموضوع، بقدر ما رأيناه يتسع و يأبى أن يشملته بحث واحد، إذ لا يزال عقد التأمين البحري يحمل في طياته جوانبه القانونية إشكالات لم يتفق الفقه بشأنها و لم يفصل فيها القانون بعد كمسألة تعدد الأخطار مثلا، مما نرجو معه أن يحظى الموضوع باهتمام أكبر من قبل الفقه لتفصيله، لأنه يعد بحق مجالا خصبا للدراسة.

قائمة المصادر و المراجع :

1-الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات..الصادر في الجريدة الرسمية العدد 13، المؤرخة في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم بالقانون 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، الصادر في الجريدة الرسمية ، العدد 15 المؤرخ في 12 مارس 2006.

2-المرسوم التنفيذي رقم 46-96 المؤرخ في 17 يناير 1996 المتعلق

3-القانون رقم 09-08 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية، الجريدة الرسمية عدد 21، الصادرة بتاريخ 17 ربيع الثاني عام 1429 الموافق لـ 23 أبريل سنة 2008.

ثانيا - قائمة المراجع

أ-الكتب

1. أحمد بلقاسم، التحكيم الدولي، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع الجزائر، طبعة 2005.
2. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1991.
3. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين ، الطبعة الرابعة، دار المطبوعات الجامعية الساحة المركزية بن عكنون، الجزائر، طبعة 2004.
4. حسان بوعروج، المجلة القضائية ،الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص 1999.
5. علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، 2000.
6. عادل علي المقداي، القانون البحري، الطبقة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998.

7. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية القاهرة، الطبعة الأولى، 1992.
8. مصطفى كمال طه و الأستاذ وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
9. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1990.
10. مصطفى كمال طه ،التأمين البرحي-الضمان البحري،الدار الجامعية للطباعة والنشر،بيروت،1992.
11. مصطفى كمال طه ،وائل أنور بندق،التأمين البحري،الطبعة الأولى،مكتبة الوفاء القانونية،الإسكندرية،2012.
12. هشام فرعون،القانون البحري،مطبعة كرم،دمشق،1976.
13. هاني محمد دويدار،علي البارودي،القانون البحري،الدار الجامعية للطباعة والنشر،الإسكندرية،بدون تاريخ النشر.

ب- الكتب باللغة الأجنبية :

1. LATIN Pierre, assurance maritime, revue de droit maritime française N°585 Paris 1998Lureau Pierre
2. Özlem Gürses , Marine Insurance Law; outledge the Taylor & Francis Group , , New York, NY 10017 ; 2015; page 184-223.
3. Kyriaki Noussia, The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts, A Comparative Approach; Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2007 ; page 93-98.

1. باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012.
2. سماح محمودي، التأمين البحري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، عرف قانون الأعمال، الجامعة الحاج لخضر، باتنة، 2004.
3. كمال كهيبة، التخلي في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون (قانون الأعمال) كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، بدون سنة النشر.
4. مهري محمد أمين، التأمين البحري للسفينة، رسالة ماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002.

المجلات:

نشرة القضاة، العدد 01 لسنة 2003 مجلة قانونية تصدرها وزارة العدل، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2005 .