

مجلة العلوم القانونية والاجتماعية

Journal of legal and social studies

Issn: 2507-7333

Eissn: 2676-1742

مدى استجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات معاهدة روتردام في

مجال النقل البحري

The extent to which the maritime insurance contract meets the requirements of the Rotterdam Treaty in the field of maritime transport

بوعوبنة سليمة

كحيل حياة

المركز الجامعي مرسلني عبد الله تيبازة

لونيسي علي البلدية 2

Tipaza university center

Blida 2 university lounici ali

Salimabouaouina.123@gmail.com

kohil.hayet5@gmail.com

تاريخ النشر: 2020/06/01

تاريخ القبول: 2020/03/25

تاريخ ارسال المقال: 2020/03/14

المرسل: كحيل حياة kohil.hayet5@gmail.com

كحيل حياة - بوعويبة سليمة

مدى استجابة عقد التأمين البحري لمتطلبات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري

**الملخص:**

يكتسي النقل البحري أهمية كبيرة في حياة الشعوب والأمم ذلك أن عملية نقل مختلف البضائع في العالم والمتاجرة بها يتم عن طريق البحر، وقد دأبت الدول على تطويره باعتباره مصدر هام للثروة من خلال عقد الكثير من الاتفاقيات والمعاهدات اخرها معاهدة روتردام، ولكثرة المخاطر التي تواجه الرحلة البحرية تم التفكير في ايجاد طريقة تسمح بتعويض الخسائر في حال وقوع حادث ما، و هو ما اوصت به معاهدة روتردام و هو ما تجسد في التأمين البحري.

**الكلمات المفتاحية:** مخاطر النقل البحري؛ التأمين البحري؛ عقد النقل البحري؛ عقد تأمين النقل البحري؛ معاهدة روتردام .

**Abstract**

Maritime transports have a great importance in the lives of peoples and nations. The process of transporting the various goods in the world is transported and traded by sea. Countries have developed it as an important source of wealth through the conclusion of many treaties and treaties, most recently the Rotterdam Convention. The risks facing this cruise were to find a way to compensate for losses in the event of an accident, and therefore there is no better than marine insurance.

**Keywords:** shipping risks:marine insurance:shipping contract:maritime transport insurance rotterdam rous.

## مقدمة:

يكتسي النقل البحري أهمية كبيرة في حياة الشعوب و الأمم ذلك أن عملية نقل مختلف البضائع في العالم و المتاجرة بها يتم عن طريق البحر، ولكثرة المخاطر التي تواجه الرحلة البحرية لأنها تستغرق وقت كبير و تمر عبر أماكن كثيرة، وبما أن هذه البواخر و السفن التي تنقل فيها تلك السلع تعتبر ثروة مالية لا يستهان بها ، وعليه فإن هذه السفن أو البضاعة تكون مهددة بالهلاك أو التلف أو الضياع في حال حصول أو وقوع أي حادث ، ومنه فإن ملاك هذه الممتلكات معرضون للخطر و إلى خسائر كبيرة في حال وقوع أي حادث أثناء النقل بحريا، و عليه تم التفكير في إيجاد طريقة تسمح بتعويض هذه الخسائر ، و هو ما أوصت به معاهدة روتردام حيث نصت على تنظيم عقد النقل البحري من خلال إقرار مجموعة من الالتزامات على عاتق الشاحن و على عاتق الناقل من خلال محاولة إيجاد توازن بين الطرفين و دفع الدول للالتفاف نحو أحكامها لخلق الأمان في عملية النقل البحري و التقليل من آثار الحوادث التي يمكن أن تحدث خلال الرحلة البحرية و عليه فالإشكالية التي تعالجها هذه المداخلة يمكن صياغتها في السؤال التالي:

**هل يمكن القول أن التأمين البحري من الآليات الضرورية المحققة لتوصيات و أهداف اتفاقية روتردام ؟**  
للإجابة على هذه الإشكالية، اعتمدنا على المنهج الوصفي من خلال وصف مختلف الأحكام سواء تلك المتعلقة بالنقل البحري أو التي تتعلق بالتأمين البحري و كذلك على المنهج التحليلي من خلال محاولة تحليل و استقراء تلك الأحكام ،

يطرح الموضوع عدة فرضيات تتمثل في أنه :

- لا يمكن القول أن التأمين البحري يساهم في تحقيق توصيات و أهداف اتفاقية روتردام
  - يمكن لاتفاقية روتردام أن تحقق أهدافها دون حاجة للتأمين البحري
  - لا يمكن لاتفاقية روتردام أن تحقق أهدافها إلا بتفعيل آلية التأمين البحري
- قسمنا ورقة العمل إلى محورين أساسيين، نتناول في المحور الأول ماهية الخطر البحري والتأمين البحري، وخصصنا المحور الثاني إلى النقل البحري في ظل اتفاقية روتردام.
- يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على أهمية التأمين البحري في تحقيق و تجسيد توصيات معاهدة روتردام في مجال النقل البحري .

### المبحث الأول: ماهية مخاطر النقل البحري و التأمين البحري

يعتبر الخطر البحري من الأخطار المتنامية التي تعيق التجارة الخارجية و حتى يمكن القول انه خطر بحري لا بد من توفر مجموعة من الشرط و هي مخاطر متنوعة و هو ما سنعالجه في هذا المبحث .

#### المطلب الأول: مخاطر النقل البحري

يعرف الخطر البحري بأنه : " الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية ، فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث في البيئة البحرية دون أن يشترط أن يكون الحادث ناشئا عن فعل البحر"<sup>1</sup>.

كما يعرف أيضا حسب المادة (03) من قانون التأمينات الجزائري بأنه: "يشمل كافة الأخطار و الأضرار المادية التي يتحمل فيها المؤمن له كافة النفقات و المصاريف التي يقوم بتسديدها لصالح المؤمن؛ من أجل تفادي الضرر أو الحد من أثاره إلا أنها كأخطار غير قابلة للتأمين أهمها الأخطاء العمدية الصادرة من المؤمن له بإرادته، أو مخالفته للأنظمة والقوانين السارية المفعول، كالقوانين الخاصة بتنظيم العبور و النقل البحري للبضائع ، و كذا القوانين الخاصة بالاستيراد و التصدير".<sup>2</sup>

### الفرع الأول : شروط الخطر البحري

هناك عدة شروط يجب توفرها حتى نكون أمام خطر بحري وهي:<sup>3</sup>

- أن يكون الخطر ناشئا عن البحر: فمن الطبيعي أن يكون البحر هو المتسبب الرئيسي بالضرر وأن يقع الضرر أثناء وجود الأموال المؤمن عليها في البحر.
- أن يكون هذا الفعل غير عادي أو ناشئ عن صعوبات ملاحية: يفهم من هذا الشرط أنه لا يشترط أن يتسبب الضرر خطر ناتج عن البحر فقط لكي نكون أمام خطر بحري، بل يجب أن يكون هذا الخطر غير عادي، مثلا خطر الأمطار يعتبر خطرا عاديا إلا أن العاصفة المقرونة بأمطار غزيرة تكون غير عادية.<sup>4</sup>
- أن يكون الفعل الناشئ عن البحر غير متوقع: يعتبر هذا الشرط من أهم شروط أخطار البحر، فاصطلاح أخطار البحر لا يشمل الحوادث التي يمكن توقعها مقدما، فحركة الرياح العادية قد تتسبب بأضرار خلال ظروف غير اعتيادية فتتحقق مسؤولية المؤمن عن الأضرار.
- أن تكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر والضرر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه: وهي ما يسمى برابطة السببية، فلا يضمن المؤمن الضرر الاحق بالشيء المؤمن عليه إلا إذا ثبت له أن الضرر ناشئ مباشرة عن الخطر، ولا يشترط أن تكون الرابطة المذكورة مباشرة بالضرر ما دام ان فعل البحر هو الذي أدى إلى وقوعه، كتلف البضاعة بسبب الحرارة المتسببة عن غلق فتحات التهوية في عنابر السفينة.

### الفرع الثاني : أقسام الخطر البحري

ينقسم الخطر البحري إلى: الخطر الثابت والخطر المتغير، والخطر المعين والخطر الغير المعين وسوف نقدم مفهوم كل منهما حسب ما يلي:

#### أولا : الخطر الثابت و الخطر المتغير:

يكون الخطر ثابتا إذا كانت درجة احتمال تحققه خلال مدة التأمين واحدة لا تتغير من وقت إلى آخر، فاحتمال تحققها ثابتة على مدار الفترة التي ينظر إليها ، بينما الخطر المتغير هو الذي تتغير درجة احتمال تحققه تغييرا محققا خلال مدة التأمين إما بالزيادة أو بالنقصان ، و تظهر أهمية التفرقة بينهما من خلال تحديد مقدار قسط التأمين فيكون القسط ثابتا إذا كان الخطر ثابتا، بينما يكون متغيرا إذا كان الخطر متغيرا إما بالزيادة أو بالنقصان حسب طبيعة تغير الخطر.<sup>5</sup>

## ثانيا : الخطر المعين و الخطر غير المعين

يكون بالاستناد إلى المحل الذي سيقع عليه الخطر نفسه، إذ يكون الخطر معينا كان محل هذا الخطر إذا تحقق معينا وقت التأمين ، فقيام الشخص بالتأمين على السفينة من حادث التصادم البحري يكون قد أمن من خطر معين بالذات ، فتحقق حادث التصادم البحري يعني تحقق خطر بحري معين و قد وقع هذا الخطر على شيء معين و هو السفينة، ففي حين أن الخطر غير المعين فهو ذلك الخطر الذي لا يكون محله معينا عند التقاعد، وإنما يكون قابلا للتعيين فيما بعد، أي عند تحقق الخطر فقط ، ففي الخطر المعين يكون المؤمن على علم مسبق بمقدار مسؤوليته المالية تجاه المؤمن له، أما في حالة الخطر غير المعين فإن مقدار المسؤولية يتحدد بعد وقوع الخطر.<sup>6</sup>

## المطلب الثاني: التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري أهم وسيلة يمكن الاعتماد عليها لمجابهة مخاطر النقل البحري كالا اصطدام أو الغرق... و هو يتنوع بالنظر إلى مجاله ، كما عقد التأمين البحري لكي يكون صحيح لا بد من توفر أركانه التي نص عليها القانون ، و إذا كان كذلك رتب آثار تمثلت بصورة خاصة في الالتزامات الملقاة على عاتق أطرافه .

## الفرع الأول : تعريف التأمين البحري و أنواعه

## أولا : تعريف التأمين البحري

يوجد العديد من التعاريف للتأمين البحري نذكر منها ما يلي :

حسب المادة الأولى من القانون البحري الفرنسي لعام 1967 فقد جاء فيها بأنه "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله وذلك نظير قسط معين"، بينما عرف القانون الإنجليزي التأمين البحري لسنة 1906، في نص المادة الأولى منه على أن التأمين البحري هو:

"العقد الذي يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له بالشكل وإلى المدى المتفق عليه في مواجهة الخسارات البحرية أي الخسارات التي تتطلب المخاطرة البحرية"<sup>7</sup>.

أما ريبير فقد عرف التأمين البحري بأنه "عقد بمقتضاه يقبل شخص (المؤمن) أن يعرض شخصاً آخر (المستأمن) عن ضرر يتحمله بمكاسبه رسالة بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء، وذلك مقابل قسط وفي حدود مبلغ معين لا يمكن أن يتجاوز قيمة الأشياء المألكة"<sup>8</sup>.

بالإضافة لما سبق عرف التأمين البحري بأنه عبارة عن "عقد يلتزم المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له، أو المستفيد عن الأضرار التي تلحق بالأموال المؤمن عليها الناجمة عن تحقق الخطر المؤمن منه، أو عن مسؤولية المؤمن له المترتبة عن تحقق الخطر المؤمن منه أو أي أضرار أخرى يتفق عليها طرفا العقد، و التي تقع أثناء الرحلة البحرية"، وهو أيضا عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ عن خطر بحري، مقابل قسط معين"<sup>9</sup>.

## ثانيا : أنواع التأمين البحري:

يوجد نوعين من التأمين البحري: النوع الأول هو التأمين على الأشياء ويشمل كل من التأمين على السفينة، والتأمين على البضائع والنوع الثاني هو التأمين من المخاطر البحرية. إن هذا التأمين يتعلق بالسفينة بحد ذاتها أو بالبضائع المشحونة التي يتم نقلها عن طريق البحر وذلك كما يلي:<sup>10</sup>

## أ - المخاطر القابلة للتأمين:

- **التأمين على السفينة:** يعتبر هذا النوع من أهم التأمينات البحرية، وقد نص عليه المشرع الجزائري تحت عنوان التأمين على هيكل السفينة، وتقتضي المادة (122) من قانون التأمينات بأنه يمكن التأمين على السفن لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية، أو لزمن معين.

- **التأمين على البضائع المشحونة:** يشمل كافة الأضرار التي تصيب المؤمن له ، و كل ما يترتب عن وقوع الخطر من خسائر، و في هذه الحالة تبقى الأخطار مغطاة حتى و لو حدث تغيير في الطريق أو الرحلة ، أو السفينة شريطة أن يكون هذا التغيير خارج عن إرادة المؤمن له و رقابته.

## ب - المخاطر غير القابلة للتأمين :

يشمل الخطر البحري كافة الأخطار و الأضرار المادية، التي يتحمل فيها المؤمن له كافة النفقات و المصاريف التي يقوم بتسديدها لصالح المؤمن، من أجل تفادي الضرر أو الحد من آثاره، غير أنه توجد أخطار غير قابلة للتأمين أهمها، الأخطاء العمدية الصادرة من المؤمن له بإرادته، أو مخالفته للأنظمة و القوانين السارية المفعول ، كالقوانين الخاصة بتنظيم العبور و النقل البحري للبضائع، و كذا القوانين الخاصة بالاستيراد و التصدير.

## الفرع الثاني: أهمية التأمين البحري وخصائصه

## أولا - أهمية التأمين البحري

للتأمين البحري أهمية كبيرة تتمثل فيما يلي:

- التعويض عن الخسائر المالية الضخمة التي قد لا يستطيع التأمين البحري تحملها خاصة بعد ظهور الناقلات العملاقة.

- يعد التأمين البحري من أهم الضمانات التي تطلبها البنوك التجارية قبل قبول تمويل عمليات التجارة الدولية بالنسبة للمصدرين و المستوردين، فقبل قبول خصم الكمبيالات تطلب البنوك تقديم وثيقة تأمين بحري على البضائع بالإضافة إلى المستندات الأخرى ( فاتورة البيع و إذن التصدير و سند الشحن)، و بتقديم وثيقة التأمين البحري يمكن للبنك أن يقبل خصم الكمبيالات المسحوبة على المستورد دون انتظار وصول البضاعة سالمة، حيث أن هذا الأمر قد يستغرق مدة قد تطول لعدة أسابيع أو شهور مما يؤدي إلى تعطيل رؤوس أموال المصدرين و لا شك أن توفير هذا النوع من الطمأنينة وتقديم هذه التسهيلات بموجب وثيقة التأمين البحري له أثر واضح في ازدهار التجارة الدولية.

- إن قيام هيئات التأمين بسداد التعويض النقدي عن الخسائر المادية الناتجة عن تحقق الأخطار البحرية له أثر كبير في تشجيع أصحاب رؤوس الأموال على الدخول في صفقات تجارية دولية، مما يساعد على زيادة واتساع نطاق التبادل التجاري بين الدول المختلفة<sup>11</sup>.

- أهمية التأمين البحري في التجارة البحرية بسبب الأخطار الخاصة التي تواجه الرحلة البحرية، وبسبب حجم الأضرار المرتبطة بالحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن أو الحمولة أو الاثنين معا، لذلك كان التأمين البحري أول أشكال التأمين التي عرفت، وهو امتداد لعقد قرض المخاطرة، عندما كان أحد الممولين يقرض المشتغل بالنشاط البحري قرضا مرتبطا بتسيير رحلة بحرية و يستعيد المقرض مبلغ القرض مضافا إليه فوائد مرتفعة في حالة نجاح الرحلة، فيحين يضيف عليه مبلغ القرض عند فشلها. و قد انتشر التأمين البحري بشكل واسع، بحيث يصح القول أن البضائع التي تنقل عن طريق البحر لا بد أن تكون مغطاة بتأمين إلى الحد الذي يقترب فيه التأمين من الإلزام في هذا النشاط الاقتصادي<sup>12</sup>.

### ثانيا - خصائص التأمين البحري

- **عقد رضائي:** و هذا يعني بأنه ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن و المستأمن التعبير عن إرادتين متطابقتين (توافق الإيجاب و القبول)، أما إذا كان التراضي كافيا لانعقاد عقد التأمين ، فإنه يصح مع ذلك للطرفين الاتفاق على جعل الكتابة لازمة للانعقاد، كأن يتفق على أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة التأمين<sup>13</sup>.

- **عقد ملزم للجانبين:** يعني أن عقد التأمين ينشئ التزامات متقابلة بين المتعاقدين حيث يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين و هو التزام متحقق عليه بمجرد انعقاد العقد ويلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه، فالالتزامه غير محقق و احتمالي متوقف على وقوع الخطر المؤمن منه<sup>14</sup>.

- **من عقود المعاوضات:** حيث أن كل من المتعاقدين يأخذ مقابل لما قدمه، فالمؤمن يأخذ أقساط التأمين التي يدفعها المؤمن له، و المؤمن له يأخذ مقابل لما دفعه و هو تحمل المؤمن لتبعة الخطر المؤمن منه سواء تحقق الخطر أم لم يتحقق، فعقد التأمين البحري يهدف إلى جبر الضرر بعد وقوعه ويكون مساوي لمقدار هذا الضرر و إلا أعتبر من باب الإثراء بلا سبب، فلا يجب ان يضع المؤمن له في حالة مالية أحسن من تلك التي كان عليها قبل تحقق الخطر المؤمن منه<sup>15</sup>.

- **من العقود الزمنية:** و هو الذي يطبق فيه الالتزام بدايات مستمرة أو أداءات دورية مستمرة ، أي أن عقد التأمين ينعقد لفترة محددة حيث يلتزم المؤمن بتحمل تبعه الخطر المؤمن منه لمدة زمنية محددة في العقد، فالزمن عنصر جوهري في عقد التأمين البحري<sup>16</sup>.

- **عقد احتمالي:** ويسمى أيضا بعقد الغرم، وهو العقد الذي لا يتحدد فيه وقت التعاقد مقدار الأداء الذي يبذله أو يأخذه كل متعاقد لوجود عنصر الاحتمال فيه، فعقد التأمين البحري يقع على أمر غير محقق الوقوع. حيث إن المؤمن له لا يعرف وقت إبرام العقد مقدار ما أخذ و لا ما أعطى، فيتوقف ذلك على وقوع الخطر المؤمن منه أو عدم وقوعه، فالعقد الاحتمالي هو الذي يتوقف على الحظوظ المصادفة، و لما كان

التأمين يقوم على أمر غير محقق وهو احتمال تحقق الخطر فإن هذا الخطر يصبح ركن من أركان العقد لا يقام بدونه، فإذا وقع التأمين على أمر محقق الوقوع أعتبر العقد باطلا<sup>17</sup>.

- **عقد تعويض:** يهدف إلى تعويض الضرر الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر، لا أن يهيئ له سبيلا للإثراء و الكسب، فلا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي طان عليها لو لم يقع الطارئ، و لو لم يكن كذلك لاستطاع المستأمن أن يعمل على تحقق الخطر<sup>18</sup>.
- **حسن النية:** إذ يجب أن يوجد عند إنشاء جميع العقود و خلال تنفيذها، فعلى المؤمن له الالتزام بتقديم بيانات صحيحة و دقيقة للمؤمن عن محل التأمين و الخطر المؤمن منه، و كلما يطرأ من جديد حوله و يلزم المؤمن له بان يتخذ كل الاحتياطات اللازمة لمنع تحقق الخطر أو التقليل منه، فالمؤمن لا يستطيع أن يلم في كثير من الأحيان بفكرة حقيقية عن الخطر المؤمن منه و حجمه إلا عن طريق ما يدليه المؤمن له من بيانات عند طلب التأمين.

### الفرع الثالث - أركان عقد تأمين النقل البحري و آثاره القانونية

عرف المشرع الجزائري التأمين البحري من خلال نص المادة 92 من الأمر 07/95 على انه : " ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية"<sup>19</sup>، أما التأمين عامة فهو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوضا مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له إلى المؤمن " و هو ما جاء بنص المادة 619 من القانون المدني الجزائري.<sup>20</sup>

#### أولاً- أركان عقد تأمين النقل البحري

أ - **الاكتتاب:** اشترط المشرع الجزائري الكتابة لصحة عقد التأمين البحري غير انه لم يحدد نوعية الكتابة و الصياغة و اللغة التي يجرى بها العقد و لكن جرت العادة أن تقوم شركات التأمين بإعداد نماذج مطبوعة تتضمن جميع الشروط العامة و المألوفة لجميع أنواع التأمينات و يجب أن تكون الكتابة بحروف واضحة إضافة إلى انه يجب على الأطراف المتعاقدة التوقيع إجباريا على البيانات التالية :

اسم كل من الطرفين المتعاقدين و عنواهما - الشيء المؤمن عليه أو الشخص المؤمن له - نوع الأخطار المضمونة - تاريخ إبرام العقد - تاريخ سريان العقد و مدته - مبلغ التأمين أو الضمان - مبلغ القسط أو اشتراك التأمين و هو ما جاء بنص المادة 07 من القانون رقم 07/95.<sup>21</sup>

فوثيقة التأمين التي وقع عليها الطرفان تعتبر وسيلة لإثبات التزامهما كما يمكن إثبات ذلك بواسطة مذكرة تغطية التأمين أو بأي مستند مكتوب وقعه المؤمن ، غير انه لا يمكن تعديل عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان و هو ما جاء في نص المادة 8 و 9 من قانون 07/95<sup>22</sup>، إن الكتابة ليست شرطا لصحة عقد التأمين يترتب على إغفالها البطلان بل هي شرط للإثبات فحسب بحيث يجوز إثبات العقد عند تخلفها بما يقوم مقام الكتابة من إقرار أو يمين دون شهادة الشهود و القرائن، و الحكمة من اشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين أن عقد التأمين يتضمن

شروطا متعددة معقدة و قد يستغرق تنفيذه وقتا طويلا ، و قد تمتد آثاره إلى غير طرفيه ، مما يقتضي إثباته بالكتابة حسما لكل نزاع محتمل حول العقد و آثاره.<sup>23</sup>

**ب - الرضا :** هو ركن أساسي في العقد و هو يعني توافر إرادتي المؤمن و المؤمن له أي توافق الإيجاب و القبول من اجل إبرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها التزامات المتعاقدين مع توافر الأهلية و الخلو من عيوب الإرادة ،

**ج- المحل :** ما يميز عقد التأمين النقل البحري عن غيره من العقود هو هذا الركن إذ يعتبر العنصر الأساسي والرئيسي في العقد ومحل عقد التأمين البحري هو الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل قسط يتعهد به المؤمن له شريطة التناسب،

**د- السبب :** وهي المصلحة التي يحرص عليها كل من المؤمن والمؤمن له هي الدافع إلى إبرام العقد و إن كان الكثير من الفقهاء يذهبون إلى أن المصلحة لا تدخل في مضمون فكرة التأمين ولا تعد ركنا من أركانه، غير أن المشرع الجزائري يرى أن المصلحة هي السبب الذي من اجله ابرم العقد و لولاها لما كان الاتفاق أصلا على إبرام العقد.<sup>24</sup>

**ثانيا- آثار عقد تأمين النقل البحري :**

**أ- آثار عقد تأمين النقل البحري بالنسبة للمؤمن له**

تنص المادة 108 من القانون رقم 07/95 على أنه : " يترتب على المؤمن له :

- أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها و تسمح للمؤمن بتقدير الخطر،

- أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد ،

- أن يصرح خلال عشرة أيام على الأكثر بعد اطلاعه على الخطر ، أي تفاقم الخطر المضمون حصل أثناء العقد ،

- أن يصرح بالعقد أو العقود التي تؤمن على المال نفسه من الخطر ذاته لدى مؤمن واحد أو عدة مؤمنين و بالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاعه على ذلك ،

- أن يراعي الالتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول ، و إن يبذل الجهود لانتقاء الأضرار أو الحد من اتساعها ،

- أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة،

- أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه ، و خلال سبعة أيام على الأكثر ، بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك و أن يقدم بيانا خاصا بالحادث و تعيين مبلغ الأضرار و الخسائر . " و فيما يلي سنتطرق إلى هذه الالتزامات

**1- الالتزام بدفع قسط التأمين:** القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن نظير تحمله الخطر و التزامه الاحتمال بالتعويض و يتكون القسط من عنصرين :

- القسط الصافي : و هو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب ، بحيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحققه.

- التكاليف أو علاوة القسط و هو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين و يسمح للمؤمن بتحقيق الربح و هذا العنصر الثاني يضاف إلى القسط الصافي لتكوين القسط الإجمالي و يتحدد هذا القسط إما بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ومدى جسامته و طبيعة الشيء المؤمن عليه ومدة التأمين و إذا لم يتحدد يرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد و يكون المدين بالقسط من يوقع على وثيقة التأمين و لو لم يكن هو المستفيد من التأمين و يدفع في محل المؤمن تيسيرا على شركات التأمين و ذلك بمجرد إبرام العقد<sup>25</sup>.

و يترتب على الإخلال بهذا الالتزام طبقا لنص المادة 119 من القانون المدني الجزائري و التي مفادها : " إذا اخل أحد الطرفين بالتزامه جاز للطرف الثاني أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه " ، و بالتالي لا بد من تذكير المؤمن له بتاريخ دفع القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه و اجل الدفع و هنا يجب على المؤمن له أن يدفع القسط المطلوب خلال خمسة عشر يوما على الأكثر من تاريخ الاستحقاق فإذا لم يمثل في الأجل المحدد وجب على المؤمن أن يعذر المؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بدفع القسط المطلوب خلال الثلاثين يوما التالية لانقضاء الأجل المحدد و عند انقضاء اجل الثلاثين يمكن أن يوقف المؤمن الضمان تلقائيا دون إشعار آخر كما يجوز له فسخ العقد بعد عشرة أيام من إيقاف الضمان و في هذه الحالة يجب إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام و يكون هذا إيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ و هو ما جاء في نص المادة 16 من القانون رقم 07/95.<sup>26</sup>

**2- الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر :** وهذا الالتزام يقتضيه طبيعة كل تعاقد التي تقتضي التعرف عن حقيقة الشيء المتعاقد عليه و عن صفاته و لذلك كان على المؤمن أن يتحرى الصدق في الإحاطة بمعرفة طبيعة الخطر و ذلك بمساعدة المؤمن له ، و هو ما أكدته المادة 15 / 1 من قانون 07/95 السالف الذكر بقولها : " يلزم المؤمن له بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها " حيث تصوغ شركات التأمين أسئلة في صورة نماذج تمكن المؤمن له من الاطلاع عليها و الإجابة عنها في ثقة و أمان وقت التعاقد غير انه من الأحسن أن يدي المؤمن له من تلقاء نفسه بكل ما يتعلق بالخطر الذي لم يورد في وثيقة التأمين المطبوعة طالما انه يعلم أهميته و درجة خطورته ، و في حالة الإخلال بهذا الالتزام يترتب عليه جزاء إلا إذا تبين أن إخلال المؤمن له كان بحسن نية فإذا تبين المؤمن له ذلك قبل تحقق الخطر ففي هاته الحالة له أن يطلب زيادة القسط بما يتناسب مع الخطر أو الفسخ إذا لم يقبل المؤمن له بالزيادة أما إذا تم ذلك بعد تحقق الخطر فعليه بتخفيض التأمين بمقدار الفرق بين الأقساط المدفوعة و

الأقساط التي يجب أن تدفع ، أما إذا كان الإخلال بسوء نية فللمؤمن أن يجرمه من مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر المؤمن منه و يبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد.<sup>27</sup>

### 3- الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن: يتضمن هذا الالتزام في حد ذاته جملة من الالتزامات و هي :

-الالتزام بإخبار المؤمن بزيادة الإخطار : حيث يلتزم المؤمن له بإخبار المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين و يكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن و ذلك خلال عشرة أيام من تاريخ العلم بها فإذا لم يتم الإخبار في هذا الميعاد جاز للمؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط و إذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا ، غير انه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا اثبت انه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر و هو ما جاء في نص المادة 109 من القانون رقم 07/95<sup>28</sup>

-إبلاغ المؤمن بالحوادث : يلتزم المؤمن له بإبلاغ المؤمن بكل حادثة من شأنها أن تجعل المؤمن مسؤولاً في ظرف سبعة أيام من ورود الخبر إليه و ذلك حتى يتمكن المؤمن من تبين الظروف التي تحقق فيها الخطر قبل أن تتغير و التحقق من طبيعة الأضرار التي تنتج عنها و لا يلزم في الإبلاغ شكل معين و ليس من الضروري أن يكون وقوع الحادث أكيد بل يكفي أن يكون الحادث ظاهر الوقوع و إذا اخل بالتزامه فانه تقوم مسؤولية المؤمن له عن تعويض الضرر اللاحق بالمؤمن من جراء ذلك و بالتالي إذا لم يتضرر المؤمن من عدم الإبلاغ فلا تقوم مسؤولية المؤمن له<sup>29</sup>.

-التخفيف من أثار الحادث : لان المؤمن له يكون موجود في مكان الحادث فهو اقدر على اتخاذ التدابير الأولية المناسبة للتخفيف من أثار الحادث و هو في ذلك يعتبر وكيلاً عن المؤمن مثل قيامه بإنقاذ الأشياء المؤمن عليها الغرقه بقدر ما يكون ذلك في استطاعته و أن يقطر السفينة المؤمن عليها عند الاقتضاء.<sup>30</sup>

### ب- أثار عقد تامين النقل البحري بالنسبة للمؤمن :

1 - دفع مبلغ التعويض " مبلغ التأمين " :يولد عقد التامين التزام على عاتق المؤمن و هو تعويض المؤمن له عن الضرر الناتج عن تحقق الخطر المؤمن منه شريطة ألا يتجاوز ذلك المبلغ التقديري مبلغ التأمين إلا أن مبلغ التأمين و مبلغ التعويض قد يختلفان غير أن مبلغ التعويض يجب أن يكون في حدود الضرر الذي يلحق المؤمن له و إذا كانت مصروفات فان المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو ما تعلق بالبضاعة.<sup>31</sup>

2 - تكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له: و هو ما يعرف بعنصر الادخار في بعض صور التأمين و ذلك لان قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه و تتضخم فوائده و هذا التجمع و الادخار يسمى بالاحتياط الحسابي و يسميه قانون التأمين الجزائري بالرصيد الحسابي و هو ما نصت عليه المادة 74 من الأمر رقم 07/95 السالف الذكر بقولها: " الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن و المؤمن له " و هو لا يكون مستحقاً إلا إذا تحقق الخطر<sup>32</sup>.

## المبحث الثاني: النقل البحري في ظل اتفاقية روتردام

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل النقل التي عملت الدول على تطويرها و جعلها أكثر أمان من خلال العديد من المعاهدات و الاتفاقيات التي أبرمت بهذا الصدد من بينها معاهدة روتردام التي تطرقت إلى أهم عناصر عقد النقل البحري و كذا أطرافه و التزاماتهم

### المطلب الأول : مفهوم عقد النقل البحري

#### الفرع الأول - تعريف عقد النقل البحري:

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة للملاحة البحرية وقد عرفه بعض الفقهاء على انه العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن، أو هو التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره المحمولة و يبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.<sup>33</sup>

أما اتفاقية روتردام فقد عرفت النقل البحري من خلال نص المادة 01 فقرة 1 بقولها " عقد النقل يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، و يجب أن ينص العقد على النقل بحرا، و يجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري" ، كما عرفت المعاهدة الناقل من خلال نص المادة 01 فقرة على أن " الناقل هو الشخص الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن.<sup>34</sup>

عرف المشرع الجزائري من خلال نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري بقولها: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره المحمولة"،<sup>35</sup>

إن عقد النقل البحري هو عقد رضائي يتم بموجب اتفاق بين الناقل والشاحن بتطابق إرادتهما و قد تدخل في تكوين هذا العقد أطراف أخرى، كما انه عقد ملزم لجانبيين و يصب محتوى هذا الاتفاق في وثيقة تسمى وثيقة شحن أو مستند نقل.<sup>36</sup>

#### الفرع الثاني : عناصر عقد النقل البحري:

تطرقت اتفاقية بروكسل في المادة 1 فقرة ب و المادة 738 من القانون البحري الجزائري إلى ما يلي :

-عملية النقل: والتي تتم من خلال إبرام عقد نقل بحري والذي هو اتفاق يتعهد بموجبه الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره المحمولة

-موضوع النقل: وهي البضائع والتي حددتها المادة 1 فقرة ج من معاهدة بروكسل والمتمثلة في الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات،

- وسيلة النقل: يعتبر النقل بحريا إذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع وتمت العملية بحرا وهو النقل البسيط كما قد يكون مختلط كما لو تم جزء منها بحرا أما الجزء الآخر فيتم برا أو بحرا،  
- نقل بضاعة من مكان لأخر: وتتم عن طريق البحر مقابل أجرة.<sup>37</sup>

### المطلب الثاني : أطراف عقد النقل البحري و التزاماتهم

عقد النقل البحري باعتباره عقد ملزم للجانبين فانه يبرم بين أطراف يتحمل كل منهم بالتزامات متقابلة

### الفرع الأول : أطراف عقد النقل البحري

حسب نص المادة 01 من معاهدة روتردام و التي عرفت أطراف عقد النقل البحري و هم :

- الناقل : هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن و تختلف صفته في عقد النقل البحري فقد يكون هو مالك السفينة التي تنقل عليها البضاعة و قد يكون مستأجرا لها و في كلتا الحالتين يعتبر الناقل هو المجهز و تربطه علاقة تعاقدية مع الشاحن محلها السفينة ، و هو أهم طرف يقوم بتنفيذ هذا العقد ، و نظرا لذلك فقد ألزمت المادة 36 من اتفاقية روتردام ذكر اسم الناقل بين البيانات و التفاصيل التي يجب على الشاحن أن يوفرها و يدرجها ضمن مستند النقل و إذا لم يذكر الاسم فان مالك السفينة التي حملت عليها البضاعة هو الناقل.<sup>38</sup>

- الشاحن: هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل و يقدم بضاعته للنقل و يدفع أجرة ذلك النقل.

### الفرع الثاني - واجبات الناقل والشاحن:

#### أولا- واجبات الناقل:

تنص المادة 11 من معاهدة روتردام على انه يلتزم الناقل بمجموعة من الالتزامات يترتب على الإخلال بها قيام مسؤوليته و يمكن تلخيص هذه الالتزامات فيما يلي :

أ - نقل البضاعة و تسليمها : حيث يقوم الناقل بنقل البضائع إلى مكان المقصد و تسليمها إلى المرسل إليه، حيث أن مضمون عقد النقل لا ينحصر في نقل البضاعة بل يتعداه لتسليمها للمرسل إليه الوارد اسمه في عقد النقل البحري أو من ينوب عنه ، و تبقى مسؤوليته قائمة لحين تسلم البضائع بعد أن تبدأ عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها ، و إذا كان قانون مكان التسلم أو لوائحه تقضي بان تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه كما يمكن للمرسل إليه أن يتسلم بضاعته من سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر و ذلك إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بذلك ، غير انه يجوز الاتفاق على مكان و زمان تسليم و تسلم البضائع بشرط أن لا ينصب هذا الاتفاق على أن يكون وقت تسلم البضائع لاحق لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل ا وان يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.<sup>39</sup>

ب - واجبات معينة: و هو ما جاء في نص المادة 13 من معاهدة روتردام، حيث يلتزم الشاحن بتسليم البضائع و تحميلها و مناولتها أو ترتيبها و نقلها و حفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية، إلا إذا اتفقا على أن يتولى الشاحن ذلك ،

- واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية: يلتزم الناقل خلال كل مراحل الرحلة البحرية سواء قبل أو بداية أو أثناء الرحلة ببذل العناية الواجبة من اجل جعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها كذلك، ترتيب السفينة و تزويدها بالمعدات و الإمدادات على النحو الملائم و إبقائها مرتبة و مزودة بالمعدات و الإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة، و جعل عنابر السفينة و سائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع أو عليها مهيأة و آمنة لتلقي البضائع و نقلها و الحفاظ عليها.<sup>40</sup>

غير انه يمكن للناقل أن يرفض تسليم البضائع أو تحميلها إذا كانت البضائع تشكل خطرا فعليا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يحتفل أن تصبح كذلك، كما يجوز له أن يضحي ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك.<sup>41</sup>

#### ثانيا - واجبات الشاحن:

يلتزم الشاحن هو الآخر بمجموعة من الالتزامات و هي :

أ - تسليم البضائع للنقل: يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل على أن تكون هذه البضائع بحالة تكفل تحميلها ظروف النقل المعتمزم بما في ذلك تحميلها و مناولتها و ربطها بأحكام و تفريغها، بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات و يلتزم الشاحن في ذلك ببذل العناية اللازمة، كما يتولى الشاحن عملية تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة و يقوم بربط و تثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم و بعناية ، بحيث لا تسبب أذى للغير.

ب - تعاون الشاحن و الناقل على توفير المعلومات و التعليمات : يستجيب كل من الناقل و الشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات و التعليمات اللازمة لمناولة البضائع و نقلها بصورة ملائمة ، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادرا على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة و لم تكن تلك المعلومات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر ، حيث يلتزم الشاحن بتزويد الناقل في الوقت المناسب بما يخص البضائع من معلومات و تعليمات و مستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر و هي في حدود المعقول ضرورية :

- لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ،

- ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتمزم شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات و تعليمات و مستندات.<sup>42</sup>

#### الفرع الثالث - وثائق النقل البحري:

يلتزم الناقل بإصدار سند الشحن وذلك عند تسلمه لبضائع منه، حيث يدون فيه البيانات المتعلقة بالبضاعة والحالة التي حملت بها على متن السفينة وتنقسم سندات الشحن الى سندات النقل العادية و سندات النقل الإلكترونية.

#### أولاً- سندات النقل العادية:

أ- **سند الشحن أو مستند النقل:** يمكن إفراغ عقد النقل البحري في سند الشحن أو ما أسمته قواعد روتردام بمستندات النقل و قد عرف المشرع الجزائري سند الشحن من خلال نص المادة 749 من القانون البحري على أنها تشكل الإثبات على استلام البضاعة و سند حيازة لها و يلعب مستند النقل دوران أساسيان فهو وسيلة إثبات تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل و وسيلة إثبات وجود عقد للنقل أو يحتوي و حجيته في الإثبات نسبية حيث يجوز إثبات عكسه<sup>43</sup>.

ب - **خطاب الضمان :** إن التحفظات التي يبيدها الناقل في سند الشحن قد لا تكون في صالح الشاحن حيث تكون سببا في استحالة تمكنه من الاقتراض بضمان البضاعة المشحونة و عرقلة تعاملاته بذلك السند و لذلك و تيسيرا لانتقال سند الشحن جرى العمل على أن يتفق الشاحن مع الناقل على إصدار سند شحن نظيف خال من التحفظات التي تعرقل تداوله فيحصل الناقل في مقابل ذلك على خطاب الضمان تثبت التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن يتعهد فيه الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة بالتعويض ، لكن تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية روتردام لم تتطرق لخطاب الضمان و هو ما يوحي إلى انه لا تعترف به كوثيقة بديلة لسند شحن نظيفة.<sup>44</sup>

#### ثانيا- الوثائق الإلكترونية:

نصت اتفاقية روتردام على استخدام سجل النقل الإلكتروني وهي تلك المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات او الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه.<sup>45</sup>

#### خاتمة:

نتيجة لاتساع دائرة النقل البحري و ما يتولد عنه من علاقات قانونية ما تطلب تكثيف الجهود من اجل تطويره و جعله أكثر استجابة للمستجدات العالمية في مجال النقل و قد تجسدت هذه الجهود مؤخرا في معاهدة روتردام التي أعطت نفسا جديدا للنقل البحري لكن في المقابل بقيت المخاوف موجودة من المخاطر البحرية التي تتهدد السفينة و الأشخاص و البضائع على حد سواء و في المقابل المبالغ الضخمة التي يتطلبها العمل في مجال النقل البحري ما فرض ضرورة إبرام عقد التأمين البحري لمواجهة تلك المخاطر و بعد التعرض لأهم أحكام التأمين البحري و النقل البحري في ظل معاهدة روتردام يمكن استخلاص النتائج التالية :

- 1- يعرف الخطر البحري بأنه الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية وبالتالي النقل البحري لا محالة يصاحبه هذا الخطر ما يستدعي مجابته،
  - 2 - يمكن مواجهة مخاطر النقل البحري عن طريق التأمين البحري الذي يعتبر عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله وذلك نظير قسط معين،
  - 3- نتيجة لما ينتج عن هذه العقود من حقوق وواجبات نظم المشرع هذه الحقوق والواجبات كأثار لعقد تأمين النقل البحري وعقد النقل البحري وفي حالة الإخلال بما قرر جزاءات نظرا لخصوصية هذه العقود،
  - 4- نظمت معاهدة روتردام عقد النقل الجوي بطريقة تتماشى مع المستجدات في مجال التجارة الدولية عامة والنقل البحري خاصة، وبالخصوص وثائق النقل البحري منها سجل الشحن الالكتروني الذي لم يكن معروف قبل معاهدة روتردام لعام 2008.
- بناء على هذه النتائج يمكن التقدم بالتوصيات التالية :
- 1 ضرورة مواكبة المستجدات في مجال النقل البحري وتأمين النقل البحري من خلال اعتماد الوسائط الالكترونية واعتماد سجل الشحن الالكتروني،
  - 2 إعادة صياغة نصوص القانون البحري الجزائري بنوع من الدقة والوضوح والتجيين .

## الهوامش:

- 1 - سالمة فوج الجزائري: الخطر في عقد التأمين البحري- دراسة في القانون الليبي، مجلة العلوم و الدراسات الإنسانية ، جامعة بنغازي، ليبيا ، العدد 31، 2017، ص 3
- 2 حسين ليتيم: النظام القانوني لعقد التأمين. مذكرة ماستر في الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2014، ص 23
- 3 شيرين عبد حسن يعقوب، شيرين عبد حسن يعقوب : الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري. رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط ، 2010 ، ص 49-50
- 4 حسين ليتيم : مرجع سابق ، ص 35
- 5 شيرين عبد حسن يعقوب: مرجع سابق ، ص 27-28
- 6 علا عبد الحفيظ نويران المهيرات: المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط ، 2011، ص 30.
- 7 الصافي عبيد محمد عبد العزيز، و أحمد علي أحمد: تقييم إعادة التأمين في شركات التأمين السودانية "بالتطبيق على فرع التأمين البحري بضائع للفترة من 2004 إلى 2013". مجلة العلوم الاقتصادية ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا كلية الدراسات التجارية ، الخرطوم ، العدد 16، 2015 ، ص 8 .
- 8 حسين ليتيم : مرجع سابق ، ص 21
- 9 حسين ليتيم: مرجع سابق ، ص 22
- 10 الصافي عبيد محمد عبد العزيز و أحمد علي أحمد : مرجع سابق ، ص 9
- 11 حفيظ نقادي: التحلي في التأمين البحري الجزائري. مجلة القانون والمجتمع ، أدرار ، العدد 3، 2014، ص 28
- 12 طه مصطفى كمال : التأمين البحري، الضمان البحري ، الدار الجامعية ، مصر ، 1992 ، ص 17 .
- 13 عبد الحفيظ نويران المهيرات: مرجع سابق ، ص 33
- 14 عبد الحفيظ نويران المهيرات: مرجع سابق ، ص 34

- <sup>15</sup> طه مصطفى كمال : القانون البحري. دار النهضة العربية ، مصر ، 1975 ، ص 408
- <sup>16</sup> عبد الحفيظ نويران المهيرات: مرجع سابق ، ص 35-36
- <sup>17</sup> مصطفى كمال: مرجع سابق ، ص 19
- <sup>18</sup> القانون رقم 07/95، المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ، جريدة رسمية عدد 13 الصادرة في 8 مارس 1995
- <sup>19</sup> الامر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم
- <sup>20</sup> القانون رقم 07/95 ، السالف الذكر
- <sup>21</sup> القانون رقم 07/95 ، السالف الذكر
- <sup>22</sup> مصطفى كمال: مرجع سابق ، ص 35
- <sup>23</sup> نبيل مسيخ: عقد التأمين البحري و آثاره القانونية، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء. المدرسة العليا للقضاء ، مديرية التبرعات، 2006، ص 46
- <sup>24</sup> مصطفى كمال: مرجع سابق، ص 170-171
- <sup>25</sup> القانون رقم 07/95، السالف الذكر
- <sup>26</sup> مسيخ نبيل : مرجع سابق ، ص 68
- <sup>27</sup> القانون 07/95 مرجع سابق
- <sup>28</sup> مصطفى كمال: مرجع سابق ، ص 190
- <sup>29</sup> مصطفى كمال: مرجع سابق، ص 191
- <sup>30</sup> مسيخ نبيل : مرجع سابق ، ص 70
- <sup>31</sup> مسيخ نبيل: مرجع سابق ، ص 71
- <sup>32</sup> مراد بسعيد: عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2012، ص 16
- <sup>33</sup> اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا، لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، الامم المتحدة فيينا ، 2009 ، ص 5
- <sup>34</sup> مراد بسعيد: مرجع سابق ، ص 17
- <sup>35</sup> خديجة نبات: مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام، مذكرة ماجستير في القانون ، تخصص عقود و مسؤولية، جامعة محمد بوقرة بومرداس ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2013 ، ص 7
- <sup>36</sup> مراد بسعيد: مرجع سابق ، ص 18
- <sup>37</sup> خديجة نبات: مرجع سابق ، صفحة 8
- <sup>38</sup> انظر المادة 12 من معاهدة روتردام.
- <sup>39</sup> انظر المادة 14 من معاهدة روتردام
- <sup>40</sup> . انظر المادتين 15 و 16 من معاهدة روتردام.
- <sup>41</sup> انظر المادة 27 من معاهدة روتردام
- <sup>42</sup> انظر المادتين 28 و 29 من معاهدة روتردام
- <sup>43</sup> خديجة نبات: مرجع سابق ، ص 13
- <sup>44</sup> خديجة نبات: مرجع سابق ، ص 17
- <sup>45</sup> انظر المادة 1 فقرة 18 من معاهدة روتردام