

القيم المؤمن عليها في القانون البحري

♦ بوجنان نسيم

مقدمة :

إنّ التأمين البحري هو عقد ينصب على ضمان الأخطار المتعلقة بالملاحة البحري⁽¹⁾. كما أنّ هذا العقد هو من الأعمال التجارية بحسب الشكل طبقا للمادة 3 من القانون التجاري الجزائري⁽²⁾.

وبذلك فإنّ عقد التأمين البحري ينصبّ فقط على النشاط التجاري البحري ، تأمينا على السفينة وعلى البضاعة التي يتمّ نقلها على سطح هذه السفينة ، فهو عقد لا يخرج عن المبادئ العامة للعقد بصفة عامة ، وكذا عقد التأمين البري بصفة خاصة ، غير أنّ خصوصية هذا العقد أنّه يتعلّق بصفة خاصة بالتجارة البحرية⁽³⁾.

كما أنّ عقد التأمين البحري عقد شكلي وعقد إذعان⁽⁴⁾ وقد يكون إداريا أي أنّ الرحلة هي من تأخذ على عاتقها هذا العمل.

إنّ التأمين البحري يشمل بعض القيم أم الأموال المعلقة بالتجارة البحرية ، فهل كل ما يكون محلاً للتجارة البحرية يشمل التأمين البحري أو أنّ هناك استثناءات ، أم هل يشمل التأمين الحقوق وديون المؤمن له أيضا أو لا ؟

♦ - أستاذة مساعدة قسم أ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان.

(1) المادة 92 من الأمر 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمين المعدل بقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006.

(2) عمورة عمار ، شرح القانون التجاري الجزائري ، دار المعرفة ، الجزائر ، 2000، ص

(3) بن وارث محمد ، دروس في قانون التأمين الجزائري، دار هومة ، 2011 ، ص 110.

(4) طالب حسين موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان ، 2007، ص 218 - 219.

لمعالجة هذه الإشكالية سوف نقسم بحثنا هذا إلى مبحثين :

- المبحث الأول : القيم المادية المؤمن عليها في القانون البحري.

- المطلب الأول : التأمين على السفينة.

- المطلب الثاني : التأمين على البضائع.

- المبحث الثاني : القيم غير المادية المؤمن عليها في القانون البحري.

- المطلب الأول : التأمين على الحقوق والديون.

- المطلب الثاني : التأمين على المسؤولية.

المبحث الأول : القيم المادية المؤمن عليها في القانون البحري.

نقصد بالقيم المادية الأموال التي يمكن تقييمها بالنقود، فلا يمكن إجراء تأمين بحري على الأشخاص أو الركاب، فهم يخضعون للتأمين البري مثل التأمين على الحياة أو الضمان الاجتماعي⁽¹⁾.

وعليه سوف نتطرق في هذا المبحث إلى التأمين على السفينة والتأمين على البضائع.

المطلب الأول : التأمين على السفينة.

السفينة بمعنى أوسع تعني كل عائمة قابلة للتعرض لأخطار البحر، وهكذا فكل الأجهزة التي تشكل ما نسميه بعناد الميناء (مخازن عائمة ، مرشحات، رافعات عائمة) كذلك تعتبر الأراضي المهيأة لحفر الآبار

(1) عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان ، 2011، ص 259.

الأورتووازية قابلة للتعرض لأخطار البحر ، فالتأمين على السفينة يشمل على وجه الخصوص الهيكل والآلات المحركة وتوابعها أو ملحقاتها التي لا تتمثل فقط في الزوارق والحبال ومختلف الأدوات المستعملة ولكن في كل ما يستخدمه المجهز في الملاحة ، وكل ما يضعه على ظهرها مثل الفحم والوقود وغيره.

وقد حددها المشرع الجزائري عند تحديد القيمة المقبولة للسفينة في المادة 182 من الأمر 07-95 إذ جاء فيها : "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها". ما الوثيقة الجزائرية للتأمين فقد حددتها في المادة 11 بقولها : "تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافا ويمتنع الأطراف عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل وأجهزة المحرك والتوابع والواحق التي يكون المؤمن له مالكا لها بما في ذلك تموينها والموضوعات خارجها".

وقد استثنى المشرع الجزائري في المادتين 24 و 25 من الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن ما يتعلق بالمساهمة في الخسائر المشتركة والمصاريف المساعدة ، كما أنّ التأمين بجميع صورة يسقط في حالة الإدلاء الكاذب أو الغش حسب المادة 110 من الأمر 07-95 : "يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش التي يرتكبها المؤمن له".

التأمين على السفينة هو في نفس الوقت تأمين على الأشياء يضمن فقدان والخسائر الملحقة بالسفينة والتأمين على المسؤولية يضمن بعض الأضرار اللاحقة بالغير كما هو الشأن في حالة التصادم بسفينة أخرى⁽¹⁾.

(1) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية،

الجزائر، 2005، ص من 172 إلى 175.

يجوز التأمين على السفينة قيد الإنشاء، ويضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ومخاطر إنزال السفينة في البحر والمخاطر البحرية التي تتعرض السفينة بعد إنزالها في البحر قصد التجربة حسب القانون اللبناني⁽¹⁾.

وتطبيقاً لمبدأ التعويض في عقد التأمين البحري لا يجوز التأمين على السفينة بما يجاوز قيمتها الحقيقية ، لذلك إما أن يتم تحديد قيمة السفينة في وثيقة التأمين البحري ، وإما أن يترك قيمة تقدير قيمتها عند تقدير الخطر بتحديد ما إذا كان مبلغ التعويض المتفق عليه ضمن حدود القيمة الحقيقية للسفينة أم أنه يجاوزها⁽²⁾.

كما يخرج من التأمين البحري التأمين على سفن النزهة والبحث العلمي باعتبارها لا تهدف إلى المضاربة وتحقيق الربح.

المطلب الثاني : التأمين على البضائع.

لقد عرّفت عبارة البضائع قواعد هامبورغ لسنة 1978 والمعدلة لاتفاقية بروكسل لعام 1924، المادة الأولى : "عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضاً الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحراً ، كما تشمل ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمغلفات عندما تكون مقدّمة لحماية البضائع من طرف الشاحن".

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2006، ص 406.

(2) هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2004 ، ص 366.

وينطبق التأمين على جميع أنواع البضائع مهما كانت طريقة الإرسال سواء نقلت بمقتضى اتفاقية أو بسند شحن ، أو عن طريق الإرسال البريدي⁽¹⁾.

يتمّ التأمين على البضائع إما بمقتضى وثيقة خاصة أو بمقتضى وثيقة عائمة.

يجوز التأمين بوثيقة خاصة على البضائع أيا كان نوعها⁽²⁾. إلاّ أنّه ينعقد عادة لضمان بضاعة هامة ويعتبر هذا النوع من التأمين استثناء لأنّ الوثيقة النموذجية العادية للتأمين على البضائع لا تضمن سندات البنوك أو المصارف والقيم المنقولة والمعادن الثمينة كما لا تضمن الطرود البريدية حسب المادة الرابعة من وثيقة التأمين.

من خلال ما سبق يتضح أنّ بعض البضائع نظرا لأهميّتها والأخطار التي تهدّدها كالسرقة والتلف تحتاج إلى تأمين خاص وهذا ما يجب على ممارسي التأمين أن يوضحوه في وثائق التأمين حتى لا يسقط حقهم في التعويض⁽³⁾.

أمّا التأمين بواسطة الوثيقة العائمة والتي تدعى أيضا بوثيقة الاشتراك فجاء استجابة لضرورة تجنب إبرام وثائق تأمين ، حيث أنّ هذه الوثائق تقتضي وضع شروط ومناقشتها في كل مرّة ، وهي ما سمّاها المشرع الجزائري بالوثيقة المفتوحة⁽⁴⁾.

(1) علي بن غانم ، المرجع السابق ، ص 176.

(2) مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 408.

(3) علي بن غانم ، المرجع السابق ، ص 178.

(4) المادة 139 من الأمر 07-95.

أما تسمية الوثيقة بالعائمة ، فلأنّ البضائع موضوع التأمين غالبا عائمة في الماء ومتواجدة في طريقها من المرسل إلى المرسل إليه وغير محدّدة⁽¹⁾.

قسط التأمين في الوثيقة العائمة لا يمكن أن يكون محدّدا وقت إبرامها، بل هو يتحدّد حسب طبيعة ومقدار البضائع التي تشحن لفائدة المؤمن له ، لذلك يلتزم المؤمن له بأن يرسل للمؤمن إخطارا⁽²⁾ بكل بضاعة تشحن خلال هذه المدة، ويحدد القسط من واقع الإخطارات المقدمة⁽³⁾.

ومما سبق يتضح لنا أن التأمين على البضائع في ميدان التأمين البحري يتصف بصورة خاصة وأحكام متميزة من شأنها أن تضيف على التأمين البحري الطابع المميز لذاتيته القانونية.

المبحث الثاني : القيم غير المادية المؤمن عليها في القانون البحري.

مع تطور الذي عرفه التأمين تعددت المصالح المأمن عليها، بحيث لم تعد تقتصر على الأموال المادية، لا بل تعدت إلى عناصر من الذمة المالية للمؤمن له سواء كانت حقوقا شخصية موجودة أثناء التأمين أو من المحتمل وجودها، أو في صورة ديون قد تتحمّلها ذمة المؤمن له.

وبناء على ما تقدّم سوف نتعرّض في هذا المبحث إلى مطلبين ، نعالج في المطلب الأوّل مدى إمكانية التأمين على الحقوق والديون في القانون البحري الجزائري ، والتأمين على المسؤولية في مطلب ثاني.

(1) علي بن غانم ، المرجع السابق ، ص 179.

(2) المادة 140 من الأمر 95-07.

(3) مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 409.

المطلب الأول : التأمين على الحقوق والديون.

المؤمن له باعتباره شخصا طبيعيا أو معنويا له ذمة مالية متكونة من حقوق والتزامات، وبما أن هذه الأخيرة تشكل هاجس المؤمن له لأنه يسعى دائما إلى كسب الحقوق وتفادي الالتزامات، فهل يمكن التأمين عليها أم لا في مجال القانون البحري ؟

الفرع الأول : التأمين على الحقوق.

من جملة الحقوق التي يمكن التأمين عليها تأمين المجهز على أجرة السفينة.

الأجرة في الحقيقة لا تكون مستحقة له إلا إذا وصلت البضائع إلى المكان المقصود بسلام، فيفقد أجرة نقلها إذا ما فقدت ولحقت به خسارة وهي ما تُعرف في القانون المدني بفوات الفرصة ، ولهذا من مصلحة المؤمن له أثناء التأمين على السفينة التأمين على الأجرة أيضا التي ينتظر ربحها مثل سعر نقل المسافرين⁽¹⁾.

وقد اعتادت وثائق التأمين أن تقبل جزافيا بأن هذه الاستفادة أو الأجرة الصافية تساوي أن تزيد عن 60% من الأجرة الإجمالية⁽²⁾.

أما المشرع الجزائري فلم ينصّ على هذا النوع من التأمين، ويعدّ هذا عيبا يشوب القانون عليه تداركه بإضافة جواز التأمين على الأجرة.

إلا أنه تجاوز هذا التقصير عندما نصّ على التأمين مهما كان الحادث.

(1) علي بن غانم ، المرجع السابق ، ص 181 ، 182.

(2) طالب حسن موسى ، المرجع السابق ، ص 225.

ونقصد بهذا الأخير أنّ الأجرة تكون مستحقة دائما مهما كان الحادث الذي تعرّضت له السفينة ويؤدي بها إلى فقدان الأجرة، وهذا ما نصّت عليه المادة 12 من الوثيقة الجزائرية للتأمين تحت عنوان التأمين التكميلي "يمنتع المؤمن له عن التأمين تحت شرط وصول السفينة بسلامة ، إلا إذا وافق على ذلك".

وهذا ما جاء أيضا في المادة 125 من الأمر 95-07 "يمكن للمؤمن والمؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحدّدانها في العقد.

وخلاصة أنّ التأمين على الأجرة لم يعد له مبرر ما دام شرط الأجرة مستحقة مهما كان الحادث.

كما ظهر نوع آخر من التأمين في الملاحة البحرية وهو التأمين على الربح المأمول، وهو ما كان يحظره المشرع الفرنسي قياسا على حظره للتأمين على الأجرة، وعليه يمنتع على المؤمن له التأمين على البضاعة بقيمتها في ميناء الوصول.

ولكن المشرع الفرنسي سرعان ما تدارك هذا العيب وأجاز هذا التأمين نسبة لتعويض المؤمن له عن جميع الأضرار اللاحقة به ومنها الربح الفائت طبقا للقواعد العامة⁽¹⁾.

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا التأمين حسب المادة 12 من الوثيقة الجزائرية للتأمين، وقد حدّد نسبة الربح المؤمن عليه بـ 20% ، كما نصّ على هذا المبدأ في الجملة الأخيرة من المادة 93 من الأمر 95-07⁽²⁾.

(1) مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 408.

(2) علي بن غانم ، المرجع السابق ، ص 189.

الفرع الثاني : التأمين على الديون.

يقصد بالديون أي مبلغ يجب على المؤمن له دفعه أو سبق أن دفعه ،
لكون الأخير يلحق به ضرر كأثر مباشر لحصول الخطر ، ومن هذه الديون
قسط التأمين.

يجوز التأمين على قسط التأمين أو ثمن التأمين ، فكلما تعدّد التأمين
على القسط أصبح المؤمن له يدفع مبلغاً ضئيلاً ، وقد جرت العادة لدى شركات
التأمين البحري ألاّ تعوّض هذا التأمين وإنّما تجري مقاصة بينها وبين الأقساط
المستحقة لها مقابل قسط إضافي خفيف ، كما يستطيع المؤمن له أن يؤمّن ضدّ
هذه الخسارة والقسط الإضافي نفسه ، ممّا يجعل العملية تنتهي عن طريق
التأمين على الأقساط أو قسط الأقساط إلى ما لا نهاية.

وهناك أيضاً ما يسمّى بإعادة التأمين ، وهو التأمين الذي يعقده المؤمن
على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر، ويكون
بطريقتين إما تأمين خاص ، أي على نوع معين من البضاعة، أو تأمين عام
ونعني به تغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن.

ويترتب على عقد إعادة التأمين البحري أنه يحق للمؤمن مطالبة معيد التأمين
بأن يدفع له التعويضات التي قام بدفعها للمؤمن عليهم ⁽¹⁾. كما يعالج التأمين
البحري ما يسمّى بالتأمين على المساهمة في الخسائر المشتركة، والخسائر
تعتبر من الديون التي يتحملها المؤمن له ، ويتمثل فيما إذا هدّد السفينة خطر
وما عليها من بضائع وركاب، يستطيع الرّبان اختيارياً التصرف عمدياً وإلحاق
الخسارة بجزء من البضائع المشحونة ، كرميها أو حرقها تقادياً للغرق، فيلتزم
كل المعنيين بهذه السفينة والبضاعة من الشاحنين ومجهّز السفينة بتعويض
الخسائر المشتركة ، وهذا ما يُعرف بالتأمين ضد الخسائر المشتركة ، إلّا أنّه

(1) هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 370 .

في هذه الحالة يمكن أن لا يكفي مبلغ التأمين لجميع الأضرار ، وهذا ما أدى إلى استحداث التأمين على ما زاد على المساهمة في الخسائر المشتركة ، وقد ألحق هذا النوع من التأمين بالتأمين على السفينة.

المطلب الثاني : التأمين على المسؤولية.

لقد نصّ المشرع الجزائري هو الآخر على التأمين على المسؤولية مثل نظيره الفرنسي إلاّ أنّ التأمين على المسؤولية يمكن أن تتضمنها وثيقة التأمين على السفن أو وثيقة خاصة.

أمّا بالنسبة لضمان المسؤولية بموجب وثيقة التأمين على السفن (العادية) فهي تضمن في حدود القيمة المقبولة للسفينة مجموعة الأضرار الناتجة عن نفس الحادث خسائر خاصة كانت أم عامة، أو خسائر مصروفات أو تعويضات المساعدة أو رجوع الغير في الحدود المذكورة باستثناء الأضرار الجسمانية.

فيما يخصّ معالجة الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن لهذا النوع من التأمين فهو يحتاج إلى مراجعة من قبل المشرع.

زيادة على حالات التأمين على المسؤولية المضمونة بموجب وثيقة التأمين على السفينة فإنّه قد تكون من مصلحة المجهز أن يضمن مسؤولية التي يمكن أن تترتب اتجاه الغير مثل ضمان مسؤوليته اتجاه المسافرين عن الضرر الجسmani نتيجة الاصطدام ، كما يدخل في هذا التأمين ضمان مسؤولية الشاحن عن مسؤوليته الناتجة عن البضائع الخطيرة المشحونة بالقرب من البضائع العادية ، وكذلك تأمين المكلف بالعبور والوكيل بالعمولة على ما يترتب من مسؤوليتهما نتيجة سوء تنفيذهما لالتزامهما.

وقد نصّ المشرع الجزائري على هذا النوع من التأمين في المواد من 150 إلى 175 من الأمر 95-07.

وخلاصة القول أنّ التأمين البحري اتسع نطاقه حديثا باتساع نطاق المسؤولية ممّا جعل المشرع البحري يتوصل إلى إيجاد حلول خاصة لهذه الأنواع من المسؤولية الخاصة بكيفية تحقيق التوازن بين مصالح المؤمن له والمؤمن والغير المتضرر⁽¹⁾.

الخاتمة :

وممّا سبق يتضح تنوع القيم المؤمن عليها في التأمين البحري ، وأنّه يخضع لإرادة المتعاقدين بشرط أن تتوفر في هذه القيمة المؤمن عليها مصلحة مشروعة ، وهي حرية وسعت من نطاق التأمين البحري ومميزاته.

(1) علي بن غانم ، المرجع السابق ، ص 192 - 195.