

## إهتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية

بورطال أمينة<sup>(1)</sup>

مقدمة:

يعتبر التأمين البحري أهم فروع نظام التأمين فهو عصب التجارة البحرية بحكم توسيع مجال المبادلات التجارية التي تعتمد على النقل البحري للبضائع على متن سفن تعبر مياه إقليمية و دولية الأمر الذي يجعله يرتبط بكافة البيوع الدولية و عمليات النقل الدولي على اختلاف وسائطه من بحرية أساسا إلى برية و جوية، و الذي بدأ العمل به ابتداء من أواخر القرن 14م الذي كانت تحكمه مجرد قواعد عرفية ليشهد تطورا بصدور أول تشريع في إنجلترا عام 1960.

و من جهة أخرى يشترك التأمين البحري مع غيره من عقود التأمين الأخرى على ضرورة توافر عنصر الخطر، و إن كان يختلف عنها في الطابع الذي يتسم به

عنصر الخطر في التأمين البحري و الذي يوصف بالخطر البحري الذي يرتبط بعلاقة سببية و مكانية و زمنية بعمليات الملاحة البحرية سواء كان الحادث الذي تتعرض له القيم المؤمن عليها ناشئا عن البحر أو متحققا ضمن محيطه بالنظر إلى موقع القيم المؤمن عليها (البضائع، السفينة) سواء كانت في خضم الرحلة البحرية أو مستقرة في أحد أماكن المحيط البحري كالموانئ أو المخازن...ليشمل جميع الحوادث التي يمكن أن تتعرض لها المخاطرة البحرية، على أساس أن الوسط البحري هو المنبع الذي تنطلق منه جميع المخاطر الأخرى، إلا انه نظرا للتطورات التي يشهدها المجال البحري قد يفتح الباب لحدوث أخطار ذات طبيعة مختلفة تتعرض لها الرسالة البحرية الأمر الذي يستدعي ضرورة امتداد الضمان البحري لتغطيتها لتطبق أحكام التأمين البحري، لتختلف صور هذا الامتداد باختلاف طبيعة القيمة المؤمن عليها و التي سنحصرها خاصة في تأمين العمارة البحرية التي تستعين بوسائل أخرى و البضائع التي يستوجب عند القيام بعمليات الشحن و التفريغ ضرورة المحافظة على سلامتها.

و انطلاقا من هذا تطرح في أنفسنا عدة تساؤلات سنحاول من خلال موضوع هذه المداخلة

1 - طالبة دكتوراه سنة ثمانية في القانون البحري والنقل . جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان -

الإجابة عليها، فالسؤال الذي يتبادر في الذهن أليست خصوصية التأمين البحري تمنع ضمان الأخطار الناتجة عن المرحلة السابقة و اللاحقة لمرحلة النقل البحري؟ و ما حكم التأمين البحري لأخطار ذات طبيعة مختلفة؟ كما يثور التساؤل عن المصدر الذي تستمد منه فكرة الضمان البحري قوتها القانونية؟ و ما هو موقف التشريعات المقارنة في توسيع نطاق التأمين البحري إلى أخطار أخرى؟

### المبحث الأول: معيار الخطر لتحديد نطاق التأمين البحري:

بما أن الخطر البحري يضيف على التأمين البحري طابعا مميزا و خصوصية تميزه عن غيره سنتعرض من خلال هذا المبحث و المقسم بدوره إلى مطلبين إلى تحديد مفهوم الخطر البحري من خلال المطلب الأول على أن نتعرض من خلال المطلب الثاني إلى تحديد الطابع البحري للأخطار المضمونة.

### المطلب الأول: مفهوم الخطر البحري:

يستوجب علينا لتحديد مفهوم الخطر البحري ضرورة تعريفه حيث اختلف في ذلك كل من التشريع و الفقه محاولين إيجاد تعريف جامع و مانع لعنصر الخطر البحري من خلال الفرع الأول، لتتطرق إلى الشروط العامة التي يجب توافرها في الخطر إضافة إلى الشروط الخاصة التي لا بد من تحققها كضرورة التعرض و تحقق الخطر و تحديد مكان و زمان وقوعه و هذا من خلال في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: تعريف الخطر البحري:

ن أهم ما يميز التأمين البحري هو أن يكون محله ضمان خطر بحري،<sup>(1)</sup> ففكرة الخطر أصيلة في علم التأمين، بناء على أنه «لا تأمين بدون خطر» حيث يضيف على عقد التأمين البحري ذاتية مميزة تجعله يختلف عن باقي أخطار النقل (برية و جوية)، فالخطر كحادث غير متوقع لا يتوقف حدوثه على إرادة أحد طرفي العقد خاصة المؤمن له<sup>(2)</sup> فهو من الحوادث الناشئة عن الملاحاة البحرية التي قد تتعرض لها السفينة أو الملحقات التابعة لها و كذا ما يلحق بالبضائع المشحونة على متنها أثناء عملية

1 مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة أولى، 2006، ص 432.  
فالخطر (risque ou danger) لغة يعني الإشراف على الهلاك و مصدر الخطر يكمن فيه الضرر أي منتج الخطر.  
- مشار إليه لدى: شيرين عبد حسن يعقوب، الطبعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، ص 11.

2 علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة ثانية، 2005، ص 213.  
- فقد حاول المشرع الجزائري عند تعريفه ضمنا لعقد التأمين البحري بموجب نص المادة 92 من الأمر رقم 95/07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بالقانون رقم 06/04 المؤرخ في 20/02/2006 المتعلق بقانون التأمينات تحديد نطاق التأمين البحري لاختلاف أحكامه عن أنواع التأمين الأخرى. و التي تنص على «أنه تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري. غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحاة الزهمة، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية»

النقل البحري شريطة أن يحدث الخطر المؤمن منه في عرض البحر،<sup>(1)</sup> أي أن تربطه بالبحر صلة مكانية بحيث يكفي أن يكون هو مكان وقوع الحادث<sup>(2)</sup> على أن يلتزم المؤمن بضمانها ما لم يتم استبعادها قانونا أو اتفاقا ليكتسي طابع بحري عليه و من ثم يخضع لأحكام التأمين البحري.<sup>(3)</sup>

بعض الفقه يرى أن الخطر هو "بمثابة احتمال وقوع حادث تنتج عنه خسارة مادية" على أن البعض الآخر يضيف عليه طابعا مجازيا على أنه "حالة معنوية تخلق الخشية من تحقق خسارة مالية بسبب حادث لا إرادي يمكن توقعه".<sup>(4)</sup>

و من ناحية أخرى تصدى بعض الفقهاء الفرنسيين محاولين وضع تعريف جامع و مانع لفكرة الخطر محل التأمين البحري، ليعرفه الفقيه Amer Jon على أنه كل ضرر يحصل للشيء المؤمن عليه أثناء تواجده في البحر» فهذا التعريف يمكن أن يشمل من جهة على أخطار بحرية تقع في البحر حتى ولو كانت بسبب غش المؤمن أو أخطاء عمدية للربان و من جهة أخرى فقد اقتصر الأخطار على تلك التي تتسم بالصفة البحرية فقط، إلا أنه من المتعارف عليه أن يمتد التأمين البحري لتغطية أخطار برية و نهريّة و جوية التابعة لمرحلة النقل البحري سواء تلك التي تلحق بالسفينة أو البضاعة. ليعتبر الفقيه Riber الأخطار البحرية على «أنها جميع الحوادث الفجائية التي تصيب السفينة و البضاعة خلال الرسالة البحرية»، ليتبين أنه حصر محل ضمان القيم المؤمن عليها فقط في السفينة و البضاعة و اعتمد على معيار الحادث الفجائي و إن كان بعض فقهاء القانون البحري قد استبعدوا هذه المعايير، كما أن البعض منهم يؤيد فكرة أن الخطر البحري تعفي الناقل البحري من المسؤولية ليلقي به على عاتق المؤمن بينما الاتجاه الآخر يرى أن الخطر البحري يشمل الحادث الفجائي و القوة القاهرة. و من جهة أخرى فقد ضيق من نطاق الأخطار القابلة للضمان التي تنحصر من بداية الرسالة البحرية إلى نهايتها فقط بحيث تخرج العديد من الأخطار من نطاق الضمان و التي أصبحت حاليا قابلة للضمان على الرغم من أن هذا الفقيه يعد من مؤيدي جواز امتداد التأمين البحري إلى تغطية أخطار ذات طبيعة مختلفة.<sup>(5)</sup> في حين أن الفقيه R.Rodière يعتبر أن الخطر المعتد به في التأمين البحري هو خطر الملاحة «la fortune de mer» أي المحتمل وقوعه خلال الرحلة البحرية بغض النظر عن سبب الخطر.<sup>(6)</sup>

1 إبراهيم علي عبد ربه، التأمين التجاري، مؤسسة رؤيا، الإسكندرية، ص 114.

2 مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1998، ص 445.

طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، طبعة أولى، 2007، ص 227.

3 غازي خالد أبو عراي، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية، دار وائل للنشر الأردن، طبعة أولى، 2011، ص 43.

4 بهاء هبج شكري، عقد التأمين في التطبيق و القانون و القضاء، دار الثقافة، عمان، طبعة أولى، 2007، ص 44.

5 علي بن غانم، المرجع السابق، من 229 إلى 232.

6 «Les valeurs assurées doivent être soumises à une fourniture de mer» (Bordeaux, 3 déc. 1958, DMF, 1959, 733) cité par : René Rodière, droit maritime, 7 eme édition, dalloz, 1977, §562, p 484

و الجدير بالذكر أنه قد اختلفت التشريعات في تحديد مفهوم التأمين البحري، بدءا بالمشرع الفرنسي بموجب نص المادة 171 من تقنين التأمين الفرنسي،<sup>(1)</sup> ليتبين أنه يضمن الأخطار التي تحدث أثناء الرسالة البحرية، لتكتفي المادة 350 من التقنين التجاري الفرنسي على تعداد الخسائر التي يلتزم المؤمن بتعويضها مع فتح المجال لضمان أخطار بحرية أخرى. كما تعرفه وثيقة التأمين البحري على أنه "مجموعة الأخطار البحرية التي تتعرض لها أطراف الرسالة البحرية خلال الرحلة البحرية أو بسببها و تؤدي إلى حدوث خسارة مالية و تحدث لا إراديا"<sup>(2)</sup>.

كما أن القضاء يلعب دور كبير في تطوير فكرة الخطر البحري بحيث أقر مبدأ مهم جدا يتجلى في كون «أنه حتى يكون هناك تأمين بحري فلا بد من وجود العلاقة السببية بين الرسالة البحرية و الخطر، حيث أن الأخطار التي لا ترتبط بالرسالة البحرية لا يمكن ضمانها بهذا النوع من التأمين» ليتبين من خلال هذا المبدأ أنه اعتمد على معيار الرسالة في تحديد الأخطار المضمونة الذي تبناه العديد من الفقهاء كأساس للتمييز بين الخطر المضمون و الخطر المستبعد.<sup>(3)</sup>

#### الفرع الثاني: الشروط العامة و الخاصة لصحة الخطر محل التأمين البحري:

انطلاقا من أن الخطر البحري الذي تعددت تعريفاته من الناحية القانونية و الفقهية و القضائية خاصة و أن الخطر في التأمين بصفة عامة معناه واسع جدا مقارنة بالخطر في مجال التأمين البحري و الذي تشمل جميع الحوادث التي تنشأ عن البحر أو يحدث وقوعها في الوسط البحري أو تلك الأخطار المتعلقة بالرسالة البحرية بالإضافة إلى الأخطار التي تلحق بالمنشأة البحرية في حد ذاتها و البضائع المشحونة على متنها<sup>(4)</sup>، إلا أنه يشترط لصحة الخطر توافر جملة من الشروط العامة و الخاصة التي ينبغي توافرها في الخطر و التي تتمثل فيما يلي:

#### 1 L'article 171/1 : « Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs a une opération maritime »

- كما أن المشرع البحري الانجليزي يميز بين الأخطار الناشئة عن البحر مباشرة و الأخطار التي تحدث للأموال أثناء وجودها في البحر. - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، طبعة 5، 2011، ص 267.
- 2 محمد وحيد عبد الباري، إدارة الخطر و التأمين التجاري و الاجتماعي، كلية التجارة، القاهرة، 1997، ص 271.
- 3 و الجدير بالذكر انه توجد صور أخرى في التأمين البحري تتجلى في التأمين على الأجرة و التأمين على المسؤولية. - علي بن غانم، المرجع السابق، ص من 225 إلى 235.
- 4 و هذا ما جاء في تعريف القانون الانجليزي في فحوى نص المادة 3 فقرة أخيرة ليتبين من خلالها انه أنه يشترط في الخطر ابتداء أن يتعلق الخطر بأطراف الرسالة البحرية السفينة و ملحقات السفينة و البضائع المشحونة و أن يقع الخطر خلال عملية النقل البحري أي أن الأخطار التي تصيب أطراف الرسالة البحرية قبل عملية النقل البحري أو بعدها لا تدخل في نطاق الأخطار البحرية و أخيرا أن يتحقق حدوث الخطر أثناء وجود الشيء المؤمن عليه في البحر.
- ممدوح حمزة أحمد/ناهد عبد الحميد، إدارة الخطر و التأمين، كلية التجارة، جامعة القاهرة، 2003، ص 406.

**أولاً: الشروط العامة لصحة الخطر:**

إن الحماية التأمينية للمستأمن من خطر معين كحادث مستقبلي و محتمل الوقوع لا يتوقف على إرادة أحد الطرفين لتتمكن من خلال هذا استنباط أهم الشروط التي يقوم عليها عنصر الخطر في عقد التأمين:

**1- أن يكون الخطر حادث مستقبلي:**

أي انه يجب ألا يقع الخطر في وقت معروف عند إبرام عقد التأمين كأن يؤمن شخص ما على خطر الحريق الذي حدث قبل إبرام العقد حيث أن الجزاء المترتب على ذلك هو البطلان المطلق للعقد نظرا لتخلف عنصر الخطر.<sup>(1)13</sup>

**2- أن يكون الخطر محتمل الوقوع:**

أي أنه حادث محتمل و غير مؤكد الوقوع و إن كان ليس من المستحيل تحققه فهو أمر يتوسط بين دائرة التأكيد و الاستحالة، فإما أن يتعدّر تحقق الخطر بصفة مطلقة بحكم طبيعته، أو أنه يقع و لكن يستحيل حدوثه نظرا لعائق مادي يحول دون تحقق الخطر.<sup>(2)14</sup> كأن يتم التأمين على بضاعة معينة ضد السرقة لتحدث كارثة طبيعية مما يؤدي إلى إتلافها قبل إبرام العقد.<sup>(3)15</sup> و الجدير بالذكر أن الخطر غير محقق الوقوع قد يتجسد مثلا في التأمين ضد المسؤولية بحيث لا يدري أي أحد وقوعها، و إما أنه يحتم وقوعه غير أن الاحتمال يرد على أجل وقوعه الذي يبقى مجهولا. بالتالي ففي حالة انتفاء الحادث لحظة إبرام عقد التأمين فانه يترتب عليه بطلانه لانعدام المحل و ذلك بإعادة المتعاقدين اللذان يتوافر فيهما حسن النية إلى الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد.

**3- أن يكون الخطر مستقلا عن إرادة طرفي العقد:**

يعني أنه لا يجوز التأمين على خطر بمحض إرادة أحد طرفي العقد خاصة المؤمن له و إلا فانه يترتب عليه انتفاء صيغة الاحتمال، ذلك انه إذا كان هذا الطرف هو المؤمن فانه باستطاعته أن يمنع تحقق الحادث المؤمن منه، أما إذا كان مؤمنا له الذي يمكن أن يؤمن نفسه من خطر يستطيع تحقيقه بمحض إرادته ليحصل على مبلغ التأمين فان العقد يفقد طابعه التأميني الذي ينبغي أن يتوافر فيه

1 جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة خامسة، ص 44، 45.  
 - على أن يأخذ المشرع الجزائري في هذا الإطار بنية المؤمن له بحيث نصت المادة 43 من قانون التأمين على انه «إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر و يجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، و يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة في حالة سوء نية المؤمن له»  
 2 محمد حسين منصور، شرح قانون التأمين العماني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2011، ص 46.  
 3 جديدي معراج، نفس المرجع، ص 45.

عامل إرادة الغير أو فعل المؤمن له غير عمدي أو فعل الطبيعة<sup>(1)</sup> كما أنه يجوز التأمين عن أخطاء التابعين تحت مظلة المسؤولية المدنية للمؤمن له و هذا ما يستنتج من المادة 12/ج من ق.ت.أ.ج.<sup>(2)</sup>.

4- مشروعية الخطر: أي ألا يكون مخالفا للنظام العام و الآداب العامة على أنه لا يجوز التأمين على مخاطر يكون محلها غير مشروع كالتهريب أو الاتجار بالمخدرات،<sup>(3)</sup> كما لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له الذي تجعله في مأمن من مسؤوليته المدنية المترتبة عن فعله الشخصي مما يتنافى مع المصلحة العامة و التي من الممكن أن تتعدى إلى المسؤولية الجزائرية.

ثانيا: الشروط الخاصة لصحة الخطر البحري:

بالنظر إلى طبيعة الخطر في التأمين البحري فان يستلزم توافر شروط خاصة للتغطية التأمينية لها و التي تتمثل فيما يلي:

ضرورة التعرض للخطر:

بما أنّ الغاية من عقد التأمين ضمان الأخطار البحرية التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها خلال مدة محددة من انعقاد التأمين و التي يجب ألا تكون مستبعدة، خاصة و أنه في غالبية الأحوال يبرم العقد توقعا لخطر مستقبل و قبل التعرض له.<sup>(4)</sup> بالإضافة إلى ذلك أن عقد التأمين لا ينعقد بمجرد توافر عنصر الخطر و إنما يجب واقعا تعرض القيم المؤمن عليها للأخطار أثناء إبرام العقد مثلا: كأن تتعرض السفينة فعليا لآثار العاصفة و بالتالي يتم التأمين عليها في الوقت الذي تقوم فيه بالرحلة. غير أنه في غالبية الأحوال يتم إبرام عقد التأمين لأجل ضمان الأخطار المحتمل وقوعها في المستقبل، على سبيل المثال: تأمين المصدر للبضاعة التي يرغب في إرسالها، غير أنه ففي حالة ما إذا لم يتمكن من الإرسال نظرا لعدم تعرض البضاعة للأخطار فهذا ما يؤدي إلى زوال عقد التأمين،<sup>(5)20</sup> و تطبيقا لذلك نص المشرع الجزائري على شرط التعرض للأخطار بموجب نص المادة 99 من ق.ت.أ.ج.<sup>(6)21</sup> و

1 تنص المادة 93 من القانون المدني الجزائري انه إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلقا.

علي بن غانم، المرجع السابق، ص 215، 220.

2 الجدير بالذكر انه في مجال التأمين البحري أن هناك بعض الأخطاء العمدية للتابعين التي لا يسأل عنها المؤمن كغش ربان السفينة طبقا للمادة 126 من قانون التأمينات.

3 جديدي معراج، نفس المرجع، ص 46.

4 مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، طبعة أولى، 2006، ص 448.

5 علي بن غانم، المرجع السابق، ص 260.

6 تنص المادة 9 من قانون التأمينات «بأنه لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار إلا إذا وقع الاتفاق على أجل جديد. و لا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للتمويل الأول. يتمثل التمويل الأول في مفهوم هذه المادة في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك.»

إن كان يجوز لطرفي العقد الاتفاق على أجل آخر. كما أنه في غالب الأحوال يقع عبء إثبات مسألة واقع التعرض للأخطار على عاتق المؤمن له كأن يتم تحريك السفينة أمام الجمهور و قيد حركاتها في دفتر السفينة و سجلات الموانئ و السلطات البحرية أما بالنسبة للبضائع ف يتم إثبات إرسال البضاعة أو شحنها على ظهر السفينة أو في العنابر بحسب الاتفاق الذي يتم بسند الشحن أو الإيصال الذي يتسلمه الشاحن من الناقل.

علاوة على ذلك أنه يندم التعرض للأخطار في حالتين، فإما عند عدم التمكن من القيام بالرحلة المؤمن عليها و ذلك ما نص عليه التقنين الفرنسي بموجب المادة 349 و إن كان هذا الحكم قد تم تجاهله في الممارسات العملية، بحيث يعتبر العقد صحيحا مادام أن الشيء المؤمن عليه موجود مع إمكانية التعرض للخطر على أنه إذا تم إلغاء الرحلة فان العقد لا يربط أي أثر، مما يستلزم تحديد أجل لبدء سريان العقد أي بدء الأخطار، أما إذا لم تبدأ الأخطار فان العقد يعتبر مفسوخا و باطلا. في حين أنه عند عدم تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار بعد انقضاء المدة القانونية أو المدة المتفق عليها كشرط لسريان العقد أي أنه إذا لم يتم التعرض للأخطار خلال تلك المدة يعد العقد مفسوخا بأثر رجعي لتحقيق الشرط الفاسخ ليسترد المؤمن له في هذه الحالة جميع الأقساط المدفوعة.<sup>(1)</sup>

### تحقق أو استبعاد تحقق الخطر قبل انعقاد التأمين:

فانطلاقا من القواعد العامة التي جاءت ببطلان التأمين لانتفاء المحل (الخطر)،<sup>(2)</sup> على أنه ذات الموقف الذي أخذ به المشرع الجزائري بخصوص التأمين البري، إلا أن المشرع البحري قد خرج عن هذه القاعدة العامة توافقا مع باقي التشريعات البحرية على أساس أن التأمين على الرحلة ذهابا و إيابا في هذه الحالة يعتبر صحيحا و هذا تحت مقتضيات الملاحة البحرية بخصوص طول رحلات السفن الشراعية و قلة الاتصالات، خاصة و أن مالك السفينة الناقلة و المجهز و أصحاب الحق على البضاعة بموجب عقود البيع الدولية يظنون على جهل بمصير السفينة و البضاعة المشحونة على متنها و هذا ما يعني ضرورة الاكتفاء و الاعتراف بالوجود المعنوي للخطر بذلا من الوجود المادي على أنه بمثابة اعتقاد في ذهن المتعاقدين حسني النية بإمكانية تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المؤمن ضدها،<sup>(3)</sup> ليقول الفقيه الفرنسي أمر جون: « إن قوانيننا البحرية وضعت جهل الواقعة مكان

1 علي بن غانم، المرجع السابق، ص من 261 إلى 264.

2 تنص المادة 93 من ق.م.ج: « إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلقا.»

3 وهذا ما يسمى الخطر الظني (risque putatif) أو الخطر المعنوي « فهو الحظر القائم في ذهن المتعاقدين المراد التأمين منه دون أن يشترط وجوده من الناحية المعنوية، أي أن الخطر قد تحقق أو زال وقت إبرام عقد التأمين من الناحية المادية مع جهل كلا المتعاقدين أو أحدهما على الأقل بذلك غير انه من الناحية المعنوية لا يزال موجودا »

- إسرائ صالح داؤد، التأمين من الخطر الظني (دراسة مقارنة)، مجلد الرافدين للحقوق، عدد 28، 2006، ص 201.

الواقع»،<sup>(1)</sup> كأن يتم على سبيل المثال تأمين البضاعة المنقولة بحرا ضد مخاطر الطريق ليتضح بعد ذلك أن البضاعة قد هلكت قبل إبرام العقد مع جهل طرفي العقد بذلك ليتبين فيما بعد أن البضاعة وصلت سالمة إلى ميناء الوصول قبل التأمين عليها، بحيث لا يعلم بوصولها كلا من المؤمن و المؤمن له، أو التأمين على البضاعة ضد السرقة ليتبين فيما بعد أنها قد احترقت في الميناء قبل التأمين عليها ليجهل طرفي العقد ذلك.<sup>(2)</sup>

علاوة على هذا فإن التأمين البحري في بعض الأحوال لا يقتصر على حمل محافظة أخطار النقل البحري فقط و إنما قد يشمل البضائع المنقولة عبر كافة وسائل النقل سواء كانت برية أو بحرية أو جوية و هذا ما يجعل عملية النقل البحري لإيصال البضاعة إلى الميناء تستغرق وقتا طويلا ليصبح التأمين البحري في هذه الحالة يسمى «بتأمين النقل».<sup>(3)</sup>

ولا ننسى الموقف الذي اتخذته المشرع البحري الجزائري بهذا الصدد انه تمسك ببطلان التأمين البحري ضد الخطر الظني تطبيقا للقواعد العامة و ما يتجسد بموجب نص المادة 100 من قانون التأمينات بقولها: «أنه لا يمكن للتأمين المكتتب، بعد وقوع الحادث أو وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، و يبقى القسط حقا مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل» ليتبين من خلال هذا أن المشرع قد استبعد التأمين ضد الخطر الظني و اعتد بوجوده المادي و إن كان له أثر على الاقتصاد الوطني خاصة و أن الجزائر دولة مستوردة مما يستلزم مستوردها من التأمين لدى شركات التأمين الجزائرية التي تنادي بحرمان الطرف الجزائري من التعويض كلما كان الخطر ظنيا.<sup>(4)</sup>

- كما قد أجاز المشرعين الأردني و الإماراتي التأمين ضد الخطر الظني كاستثناء عن القاعدة العامة التي تقضي ببطلان التأمين من الخطر الظني البحري بموجب المادتين 321 و 390 من قانون التجارة البحرية حيث نجد حالتين تتمحور فيهما هذه الإجازة و المتمثلة في التأمين ضد الأخبار الايجابية و السلبية للسفينة المجهزة بمعنى أن طرفا عقد التأمين قد أخذوا باعتبارها إمكانية تحقق الخطر أو زواله عندما يكونا على دراية بأخبار سفينة مجهزة مهددة بمخاطر بحرية و هذا الرغم من تطور تقنية الاتصالات و كذا إبرام عقد التأمين بعد هلاك البضاعة أو الأشياء المؤمن عليها.

- نبيل فرحان الشطناوي، التأمين من الخطر الظني البحري بين الحظر و الإباحة (دراسة مقارنة بين التشريعين الأردني و الإماراتي)، الجوانب القانونية للتأمين و اتجاهاته المعاصرة، المؤتمر السنوي الثاني و العشرون، ص 353، 355، 362.

1 علي بن غانم، المرجع السابق، ص 267.

2 نبيل فرحان الشطناوي، المرجع السابق، ص 353، 354.

3 إسراء صالح داؤد، المرجع السابق، ص 209.

4 يرى الأستاذ علي غانم ضرورة تعديل المادة التي هي محل خلاف و هذا لاتقاء حالتين من الغش محاولة للتأمين على أموال لحقت الكارثة من قبل أما بخصوص الثانية فإنها ترمي إلى تفادي إمكانية ضمان التأمين البحري لأموال وصلت إلى المكان المقصود و هذا ما يجعل وثيقة التأمين البحري بدون محل. أما بخصوص المشرع الفرنسي فقد أجاز هذا النوع من التأمين بموجب وثيقة التأمين الفرنسية التي تقيم قرينة قانونية على علم طرفي العقد بهلاك الشيء المؤمن عليه قبل إبرام عقد التأمين و كذا علمهم بكافة الأخبار المتعلقة بالسفينة. و على خلاف المشرع الإنجليزي الذي و أن لم يجز تأمين الخطر الظني إلا انه لم يفترض علم طرفي العقد بهلاك الشيء المؤمن عليه و إنما تركه للإثبات.

- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 268، 269.

## تحديد زمان و مكان الخطر المؤمن ضده:

يعد هذا الشرط هو الآخر من أهم و أعقد الشروط و إن كان يبدو للوهلة الأولى من أسهل المفاهيم:

**1-** زمان الخطر المؤمن ضده: و التي تعني الفترة التي تتعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار تبرز أهمية تحديدها في معرفة نطاق سريان عقد التأمين البحري سواء كان واردا على السفينة أو البضاعة خلال مدة محددة أو لرحلة معينة أو لعدة رحلات و هذا ما سنتحدث عنه فيما يلي بإيجاز تاركين مجال الحديث عنه فيما بعد، بحيث أن التأمين لمدة معينة يتم في ظله إدراج شرط صريح في وثيقة التأمين تحدد يوم و ساعة السريان و نهاية العقد لتنص المادة 124 من قانون التأمينات و إن جمعت هذه المادة بين زمان الخطر و مكانه على انه فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الآجال المحددة في العقد و يغطي التأمين اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور» أما بخصوص التأمين لرحلة معينة فيمكن الإشارة في هذا الإطار إلى حالة مهمة تكمن في أن تنتهي المدة قبل انتهاء هذه الرحلة.

**2-** مكان الخطر المؤمن ضده: يعد المكان بمثابة النطاق الذي يتصل مباشرة بنظرية امتداد التأمين البحري لأخطار ذات صفة غير بحرية مقارنة مع النطاق الزماني، لتبرز أهميته في تحديد الخطر خاصة و أنه توجد أماكن تعرف بخطورتها كالباحر الجامدة و المضائق و الخلجان، مما يستوجب على السفينة أن تتقيد بالحدود الجغرافية المرسومة لها بأن تسلك الطريق المعين في الوثيقة حتى يتم تغطية جميع الأخطار، فإذا خالفت السفينة ذلك سواء من حيث مزاوله الرحلة البحرية أو خط السير المعتاد مما يؤدي إلى سقوط الضمان و كذا منع بعض أنواع الملاحظات. و الجدير بالذكر في هذا السياق أنه غالبا ما تحدد المدة بميناء الإقلاع لتنتهي بميناء الوصول حيث أنه خلال هذه المسافة بين المينائين يتم تحديد الأخطار إلا في حالة الاتفاق على المرور بموانئ أخرى. غير أنه إذا تم تعديل الرحلة بالمرور بطريق غير الطريق العادي أو الرسوم في ميناء آخر فهذا ما قد يؤدي إلى احتمال حدوث أخطار و هذا ما أخذ به المشرع البحري الفرنسي. على أنه يتم إثبات الأخطار من خلال عملية معاينة البضائع أو من خلال سند الشحن أو وثائق أخرى، أما إذا وصلت السفينة و البضاعة سالمة فهذا يعني أنها لم تتعرض لأي أخطار بحيث يقع على عاتق المؤمن له عبء إثبات فعلى سبيل المثال يتم إثبات تاريخ و مكان هذه الكوارث التي لحقت بالسفينة بكافة طرق الإثبات.<sup>(1)29</sup>

- شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص 34.

1 و الملاحظ أن هذا يعد ثغرة تسجل على المشرع الجزائري و إن كان قد نص من خلال المادة 137 ما يقرب نوعا ما من النص

## المطلب الثاني: الطابع البحري للأخطار المضمونة

يمكن القول هنا أننا نكون بصدد خطر بحري عندما تجمع علاقة بين الخطر و الملاحة البحرية سواء كان الخطر ناشئا عن البحر مباشرة أو أنها تربطها صلة تبعية بالبحر بالتالي فإن أخطار البحر هي كل ما قد تتعرض له أطراف الرسالة البحرية على سطح البحر أثناء عملية النقل البحري.<sup>(1)30</sup> ويمكننا من خلال هذا المطلب المقسم بدوره إلى فرعين على أن نتحدث من خلال الفرع الأول عن التحديد القانوني و الاتفاقية للأخطار المغطاة بالإضافة إلى حوصلة الأخطار المغطاة بموجب عقد التأمين البحري من خلال الفرع الثاني.

## الفرع الأول: التحديد القانوني و الإتفاقي للأخطار المضمونة

**أولا: التحديد القانوني للأخطار المضمونة:** فلاستناد إلى نص المادة 101 من قانون التأمينات التي تنص على أنه يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال و البضائع المشحونة و هياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة و/ أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد. كما يغطي الإسهام في الخسائر العامة و تكاليف مساعدة و إنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين، و كذا المصاريف الضرورية و المعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره. على أنه يقصد بعبارة البضائع المشحونة «البضائع المنقولة».

ليتبين لنا من خلال هذه المادة أنها من ناحية حددت الأخطار المضمونة من خلال النتائج الناجمة عن تحققها و من ناحية أخرى حددت الأخطار المضمونة على أساس أنها السبب المؤدي إلى الضرر. لذا سنتناول هذا من خلال نقطتين مهمتين:

\* معيار النتائج المترتبة على تحقق الأخطار المؤمنة: أي أنه تكمن الأخطار المضمونة من حيث

الفرنسي و التي جاء فيها ما يلي: يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

و تبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة و يكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته

و الملاحظ بخصوص هذه المادة أنها اقتصر على المؤمن له إلا أن الشاحن ليس له أي حق في سير الرحلة ذلك أن التغيير يكون من قبل الربان كتابع لمالك السفينة و ما الشاحن إلا دانا لنقل البضاعة. إلا أنه يستوجب أخطار الشاحن بالتغيير لمعرفة زمان وصولها لإتمام بعض العمليات التي تتطلبها عملية النقل و كذلك بخصوص تغيير الطريق الذي يعني الانحراف عن الطريق المعتاد ثم الرجوع إليه إلى غاية إنهاء الرحلة بميناء الوصول إما تغيير الرحلة فيتم فيه تغيير ميناء الإقلاع أو الوصول لظروف قد تمنع السفينة من الشحن أو التفرغ فيه سواء كان بمقابل أو لا بالنظر إلى التغيير فيما إذا كان ناتجا عن خطر مضمون أو اتقاء له أو ناتجا عن ظرف طارئ.

- علي بن غانم، المرجع السابق، ص من 271 إلى 292.

1 منى محمد عمار/علي السيد الديب، التأمين البحري، الجزء الأول، جامعة القاهرة، 1994، ص 22.

طبيعتها إلى الأضرار اللاحقة بالبضاعة و السفينة مادية إذ أنه لا يسأل المؤمن في هذه الحالة عن الأضرار ذات الطبيعة المختلفة التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها كالمطالبة عن التأخير في إرسال البضاعة أو وصولها و كذا فروق الأسعار بالإضافة إلى العوائق التي قد تعترض الصفقات التجارية للمؤمن له.<sup>(1)</sup> و إما أن تكون المساهمة في الخسائر العامة،<sup>(2)</sup> شريطة ألا تكون ناجمة عن خطر مستبعد من الضمان كالأضرار الناتجة عن مخالفة أنظمة التصدير و الاستيراد، ليشترك كل من مالك السفينة و الشاحن في تحمل الخسائر المشتركة. بالإضافة إلى إنفاق المصاريف مما تقتضيه ضرورة حماية الأموال المؤمن عليها، أو التعويضات المستحقة للغير كنتيجة لاصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص و هذا ما جاءت به المادة 132 من قانون التأمينات.<sup>(3)</sup>

\* معيار السبب المؤدي إلى الضرر في تحديد الأخطار المؤمن عليها: يمكننا القول بخصوص هذا أن المادة 101 لم تحدد الأخطار على سبيل الحصر بل نصت على أن المؤمن يضمن فقط الأضرار الناتجة عن حوادث المباغته أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية،<sup>(4)</sup> و الجدير بالذكر في هذا السياق أن هناك من الحوادث العادية للملاحة التي تدخل في نطاق التوقع العادي للأموال كالرياح و الأمواج و هلاك السفينة بسبب كثرة الاستعمال، طالما أن الغاية من الضمان هو تغطية الحوادث التي يحتمل أن تقع و ليس الحوادث التي يجب أن تقع.<sup>(5)</sup>

فكما سبق الذكر أن المشرع الجزائري يأخذ بمعيار العملية البحرية أي كل ضرر ناتج بمناسبة عملية بحرية مع إمكانية توسيع من الخطر المضمون.

### ثانيا: التحديد الاتفاقي للأخطار المضمونة:

يتم تحديد الأخطار باللجوء إلى وثيقة التأمين بحيث تنص المادة 98 من قانون التأمينات أنه يجب أن يحتوي عقد التأمين على الأخطار المؤمن عليها و المستبعدة بمعنى أنه يستطيع كلا الطرفين الاتفاق على ضمان أخطار مستبعدة لم ينص القانون على ضمانها إلا أنه يسمح بالاتفاق على تغطيتها

1 مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، 1992، ص 446.

2 عرفت المادة 300 الخسارة المشتركة أنه «كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية و معقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك و كذلك البضائع الموجودة على متنها و شحنها»

3 علي بن غانم، المرجع السابق، ص 253.

4 يقصد بالحوادث المباغته كل حادث غير متوقع و لا يمكن رده مما يسبب ضررا للسفينة أو البضاعة كالعاصفة و الضباب البحري و هيجان البحر إضافة إلى حوادث أخرى مما يؤدي إلى هلاك الشيء المؤمن عليه.

- جديدي معراج، المرجع السابق، ص 171.

5 مصطفى كمال طه، الضمان البحري، الدار الجامعية، 1992، ص 103.

و كذا استبعاد أخطار قد نص القانون على ضمانها، فقد أجاز المشرع الجزائري بموجب نص المادة 103 الاتفاق على ضمان أخطار مستبعدة كأخطار الحرب و القرصنة و الاستيلاء و العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه و الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشياء آخرين خاصة و أن هذه المادة لم ترد ضمن المادة 96 من نفس الأمر كقواعد آمرة يخضع الطرفان المتعاقدان لها.

و تجدر الإشارة أنه يحق لكل من المؤمن و المؤمن له الاتفاق على ضمان الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء الرسالة البحرية باستثناء الأخطار المستبعدة بموجب نص المادة 102 بحيث لا يجوز لطرفي العقد ضمان أخطار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة و كذا الخسائر المادية الناتجة مثلا عن مخالفات أنظمة الاستيراد و التصدير و العبور و النقل و الأمن.<sup>(1)</sup> بالإضافة إلى ذلك فإنه في ظل التحديد الاتفاقي للأخطار نجد شرطين مهمين ألا و هما:

- شرط ضمان جميع المخاطر «all risques clauses» بحيث يضمن المؤمن جميع المخاطر التي تلحق بالشيء المؤمن عليه باستثناء ما تم استبعادها صراحة، بحيث يجب على المؤمن له إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر نتيجة حادث بحري خلال النطاق الزمني للتأمين، و ما على المؤمن في هذه الحالة إذا أراد التملص من المسؤولية أن يثبت أن الضرر يرجع إلى خطر مستبعد في الوثيقة.

- شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة: أي أن المؤمن لا يضمن إلا الخسائر المشتركة دون الخاصة إلا إذا كانت ناشئة عن أحد الأخطار المذكورة في العقد كالجنوح أو الغرق.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثاني: تعداد الأخطار المضمونة:

سنعرض من خلال هذا الفرع لأهم الأخطار المضمونة:

**أولاً: حوادث البحار:** أي جميع الظواهر الطبيعية التي لا تحدث بشكل دائم و اعتيادي بحيث يكون البحر عاملاً مشاركاً في حدوثها كالعواصف و الكوارث مما يعرض السفن للغرق أو التصادم أو تعرض البضائع المشحونة على متنها للهلاك، إلا أن هذه الحوادث لا تنصرف إلى ما يصيب السفينة من اندثار فقد حسم القضاء الانجليزي بخصوص إحدى القضايا على «أن سفينة قد رست في حوض أحد الموانئ بغرض تفريغ حمولتها إلا أن حركة المد و الجزر ألحقت بها ضرراً بحيث امتنع المؤمن عن دفع التعويض لتقضي المحكمة في هذا الصدد بأن ذلك لم يكن حادث عرضي، فالضرر الناشئ عن جنوح السفينة لم يحصل بسبب حوادث البحر، لذلك فإن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن التعويض».

1 المواد 96، 98، 102، 103 من قانون التأمينات.

2 مصطفى كمال طه، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 108، 109.

مع الذكر أن تعرض السفن لهذه الحوادث لا يقتصر فقط أثناء وجودها في خضم الرسالة البحرية و إنما قد يكون أثناء رسوها في أحواض الموانئ أو أثناء تشييدها.<sup>(1)</sup> و بناء على أن الحوادث هي بمثابة الوقائع الضارة التي تحدث بحكم الظروف الطارئة أثناء الرسالة البحرية الذي ينطوي عليها نوع من الصدفة<sup>(2)</sup> مما قد يكون له أثر على المنشآت العامة في البحر منها:

### حادث التصادم:<sup>(3)</sup>

لنفرق بخصوصه بين التصادم القهري كحادث غير متعمد و لا يمكن التنبؤ به و لا تجنبه أو تفاديه بممارسة قدر معقول من العناية مما يستوجب على المؤمن البحري ضمانه،<sup>(4)</sup> أما إذا كان التصادم ناشئا عن خطأ إحدى السفن فهنا يتولى المؤمن تغطية الأضرار التي سببتها السفينة المؤمن عليه للسفينة المضرورة أو أي جسم ثابت أو متحرك لحقه ضرر بسبب خطأ السفينة المؤمن عليها و هذا طبقا للمادة 132 السابق الإشارة إليها، كما أن تغطية الأضرار الناتجة عن خطأ السفينة الأخرى يعد بمثابة خطر بحري مضمون صادر من قبل الغير بحيث منحت المادة 118 للمؤمن الحق في الحلول محل المؤمن له في مطالبة الغير الذي أحدث الضرر للشيء المؤمن عليه بالتعويض و ذلك في الحدود التي يدفعها المؤمن له. أما بخصوص التصادم الناتج عن خطأ مشترك لإحدى لسفينتين أو أكثر فبما أنه يتم توزيع المسؤولية بنسبة جسامته الأضرار أو بحصص متساوية<sup>(5)</sup> ليكون المؤمن مسئولاً عن حصة السفينة المؤمن عليها.

### الرمي في البحر:

يقوم الربان هنا بإلقاء جزء من البضاعة في البحر لاتقاء غرق السفينة مراعاة لأسباب أخرى و تطبيق لهذا نجد إحدى القضايا التي جاء فيها أن الربان قام برمي حقيبة مملوءة بالأموال في البحر حيث قضت المحكمة أن هذه الخسارة ناشئة عن حادث بحري يغطيها التأمين البحري و هذا بناء

1 إن المشرع المصري بموجب نص المادة 535/أ من قانون التجارة البحرية لم يبين الحوادث التي يغطيها التأمين البحري سواء فيما يخص البضاعة أو السفينة أو أجور الشحن و إنما اقتصر فقط على ذكر عبارة قوة قاهرة التي لا يقوى المؤمن له على اتقانها «بحيث يسأل المؤمن عن الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمل التأمين»

- بهاء ميهج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة أولى، 2009، ص 123.

2 أحمد حسني، الحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 03.

3 عرفت التصادم المادة 1 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات لعام 2010 و التي تقابلها المادة 273 من ق.ب.ج «على أن يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركبة ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم»

4 فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة الفكر، العدد 12، جامعة محمد خيضر بسكرة، ص 174.

5 المادة 278 من ق.ب.ج.

على نص المادة 3 فقرة أخيرة من قانون التأمين البحري الانجليزي.<sup>(1)</sup>

### ثانيا: الحريق و الانفجار

يسأل المؤمن عما تتعرض له السفينة في البحر إذا لم يكن بسبب خطأ أشخاص الملاحة البحرية، حيث يشترط أن ينشأ الحريق عن شرارة تولد حالة اشتعال تمتد للأموال المؤمنة، مع الإشارة هنا أن المؤمن لا يسأل عن الحريق الذي يحدث بسبب فعل الغير كامتداد الحريق من سفينة أخرى أو بسبب مجهول.<sup>(2)</sup> و في بعض الحالات قد تكون البضاعة مؤمنة بوثيقة تأمين ضد الحريق قبل شحنها مما يؤدي إلى ازدواجية التغطية و لتفادي ذلك فقد يتم إدراج شرط التأمين البحري في وثيقة التأمين ضد الحريق الذي بموجبه تقع على عاتق المؤمن البحري المسؤولية الناشئة عن الحريق أثناء عملية النقل البحري، على أنه إذا كان المؤمن البحري هو نفس الشخص الذي أمن على البضاعة ضد الحريق فإنه يجب قيد الخسائر في حسابات محافظة التأمين البحري.

### ثالثا: انقلاب واسطة النقل البري

إن هذا الحادث يعد مغطى بموجب الشروط المعهدية الانجليزية<sup>(3)</sup> بحيث يمتد في هذه الحالة عقد التأمين على البضائع بهدف تغطية أخطار الطريق في الرحلة البرية المتممة للرحلة البحرية ابتداء و انتهاء، إضافة إلى حالة خروج القاطرة عن السكة الحديدية و بناء على نص الفقرة (3-1-1) من الشروط المعهدية صنف ب و ج بحيث "يغطي هذا التأمين الفقد أو الضرر للنشيء المؤمن عليه الذي يعزى بشكل معقول إلى انقلاب واسطة النقل البرية أو خروج القاطرة من السكة".

### رابعا: حوادث الشحن و التفريغ

التي أضيفت بموجب شرط الحوادث الإضافية عند تعرض السفينة و البضاعة لأضرار نتيجة عمليتي الشحن و التفريغ كسقوط أجهزة الرفع على السفينة طبقا لنص المادة (8-1-4) من البند الرابع للشروط المعهدية للهيكل على أن يغطي التأمين تلف أو تضرر الشيء المؤمن عليه الناجم عن حوادث تحميل و تفريغ البضائع أو الوقود أو تحريكها. كما أن عملية تفريغ البضاعة في ميناء الإغاثة نتيجة لعدم التوازن بسبب عدم إتقان عملية التستيف في العنابر أو على السطح يعد من الحوادث البحرية إضافة إلى حالة تسرب ماء البحر إلى السفينة أو الحاوية المشمولة لعدد من الطرود ليمتد

1 بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، المرجع السابق، 147.

2 مصطفى كمال طه، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 106.

3 نظرا لتعقيد وثيقة اللويدز النموذجية التي لم تتلاءم مع متطلبات التجارة البحرية الأمر الذي استدعى ضرورة تعديلها حيث قام معهد مكتبي التأمين بلندن الذي بشؤون التأمين بوضع ما يعرف بالشروط المعهدية التي تضاف إلى وثيقة التأمين لتوضيح نطاق عقد التأمين و مسؤولية المؤمن التي تنقسم إلى ثلاث أصناف: تأمين البضائع، السفن، أوجور الشحن.

عقد التأمين لتغطيتها بإثبات أن الضرر نتج عن حوادث أو عمليات النقل في المياه الداخلية المتممة للرحلة البحرية و ليس فقط نتيجة لعدم سلامة الحاوية.

#### خامسا: السرقة و الإضراب

يسأل المؤمن عن تعويض نقص البضاعة سواء كانت محتويات الطرد أو الطرد في حد ذاته لقاء قسط إضافي بحيث يحق للمؤمن الحلول محل المؤمن له بعد دفع التعويض مع رجوعه على الناقل لاسترداد ما دفعه المؤمن له من تعويض، ليتحدد الحق هنا بمبلغ يقل عن قيمة الشيء المؤمن عليه إذا حدد الناقل البحري مسؤوليته. أما إذا لم يتم ذكر عدد الطرود المحتواة في سند الشحن و هذا ما يترتب عليه أنه يصعب على المؤمن الرجوع على الناقل بكل ما يوجد بالحاوية لذا فكثيرا ما يتم إلحاق تعهد بوثيقة التأمين توجب إلزامية التصريح، أما حالة الإضراب فلا ينحصر في عملية النقل البحري بل يمتد سريانها تبعا لسريان وثيقة التأمين البحري لتغطي الرحلة البحرية و البرية.<sup>(1)</sup>

#### سادسا: خطأ المؤمن له

إن أخطاء المؤمن له العمدية لا تكون قابلة للضمان بصفة قطعية طبقا لنص المادة 102 من ق.ت.أ.ج.<sup>(2)</sup> و هذا ما يعني أنه يجوز تغطية عدم حيطة المؤمن له و إهماله اليسير مادام أن هذا أمر حتمي و غير منافي للنظام العام ليستقر الرأي هنا على إجازة التأمين من خطأ المستأمن، كما يصعب استبيان الأخطاء الشخصية للمؤمن له كعدم تغليف البضاعة بشكل جيد أو إبحار السفينة في حالة غير صالحة للملاحة و التي لا ترجع إلى عيب في السفينة أو البضاعة و من جهة أخرى قد يصدر المؤمن له أمرا إلى الربان يساهم من خلاله في تحقق الخطر أو أن يتولى قيادة السفينة المؤمن عليها بصفته ربانا.

#### سابع: أخطاء بعض أشخاص الملاحة البحرية

بدءا بالخطأ الصادر من الربان الذي يساهم بنسبة كبيرة في الحوادث، بما أنه يؤدي عمله بعيدا عن رقابة المجهز فهذا ما يبرر عدم مسؤولية المالك عن أعمال الربان مما يؤدي إلى إعفاء المجهز كناقل بحري عن أخطاء الربان و كذا عدم مسؤولية المؤمن، غير أنه من ناحية أخرى يمكن النظر إلى الشخص الذي اختار الربان الذي ارتكب أخطاء عمدية و الذي هو بطبيعة الحال المالك الذي يجب عليه أن يتحمل مسؤولية اختياره له خاصة في التأمين على السفينة بحكم علاقة التبعية بينهما<sup>(3)</sup> و هذا وفقا

1 بهاء هبج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص من 134 إلى 139، 157، 162، 163، 500.

2 جديدي معراج، المرجع السابق، ص 170.

3 مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 458، 459.

لنص المادة 126 من ق.ت.أ.ج.<sup>(1)49</sup> أما فيما يخص التأمين على البضائع فمن غير المعقول عدم إقرار مسؤولية المؤمن عن الأضرار اللاحقة بالشاحن في بضاعته نتيجة خطأ الربان الذي لا تربطه بالشاحن أي صلة تبعية مادام أن المشرع الجزائري لم يستبعد هو الآخر ذلك و هذا ما يستنبط من المادة 138.

كما جاءت الشروط الدولية لتأمين هياكل السفن بموجب الفقرة (2-4) من البند الثاني «على أن يغطي هذا التأمين التلف أو الضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن عليه بسبب إهمال مصلي السفينة أو مستأجرها...» بمعنى أن كل من مالك السفينة و مستأجرها مصلحة تأمينية في ذلك، فإذا آمن المستأجر على السفينة و هلكت بخطأ منه فلا يسأل المؤمن عن ذلك لاجتماع صفة المستأجر و المؤمن له بشخص واحد أما إذا كانت السفينة مؤمن عليها من قبل المالك أثناء إيجارها فهنا يلتزم المؤمن بتعويض الخسارة نتيجة خطأ المستأجر و التي لحقت بالمالك. أما إذا قام المصلي بالتأمين على السفينة عند وجودها في حوض الميناء أو الحوض الجاف فلا يسأل المؤمن هنا عن الأضرار الناجمة عن إهمال المصلي، غير انه إذا آمن عليها المالك فيسأل المؤمن عن كافة الأضرار نتيجة إهمال المصلي.

#### المبحث الثاني: اتساع نطاق التغطية التأمينية البحرية:

على الرغم من خصوصية التأمين البحري إلا أن متطلبات عمليات التجارة البحرية التي تستدعي عملية نقل سابقة و لاحقة للرحلة البحرية الأصلية سواء كانت برية أو جوية مما ينجم عنها أخطار و إن كانت تنحصر في أغلب الأحوال في الأخطار البرية التي لها علاقة بالسفينة و البضاعة. لذا سنحاول من خلال هذا المبحث إلى الحديث عن طبيعة سريان الضمان البحري على كل محافظة النقل من خلال المطلب الأول أما الصور العملية لسريان الضمان البحري لكل محافظة النقل سنتحدث عنه من خلال المطلب الثاني.

#### المطلب الأول: طبيعة سريان الضمان البحري على كل محافظة أخطار النقل:

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين بحيث نتحدث من خلال الفرع الأول إلى دور كل من التشريع و القضاء في إرساء نظرية امتداد التأمين البحري إلى أخطار ذات طبيعة أخرى، في حين أن الفرع الثاني سنخصصه للحديث عن الأساس القانوني الذي تستمد منه هذه فكرة قوتها القانونية في التشريع المقارن.

- مصطفى كمال طه، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 111، 112، 113.

1 تنص المادة 126 «لا يضمن المؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد»

## الفرع الأول: أصل نشأة فكرة امتداد التأمين البحري:

على الرغم من خصوصية التأمين البحري التي تستدعي تغطية الأخطار التي تحدث في البحر أثناء الملاحة البحرية دون أخطار ذات طبيعة مختلفة إلا أنه قد تتطلب عملية النقل البحري للبضائع ضرورة المرور بعدة وسائط نقل سواء كانت برية أو سككية، إلا أن هذا ما قد يعرضها لأخطار تختلف طبيعتها كتلك التي تقع في البر أو في الموانئ الأمر الذي يستوجب ضرورة امتداد عقد التأمين البحري لتغطية الأضرار الناجمة عن ذلك، وهذا ما ترتب عنه انبثاق "نظرية امتداد التأمين البحري" هذه الفكرة ذات الأهمية البالغة في مجال النقل والتي يرجع أصل إرساء "مبدأ امتداد الخطر البحري"<sup>(1)</sup> إلى كل من التشريع والقضاء بدءاً بقرار محكمة النقض الفرنسية الذي سبق له أن فصل في مسألة إضفاء الطابع البحري على التأمين الذي يغطي الأخطار البرية التي تكون ذات صلة برسالة النقل البحري استناداً إلى نص المادة 135 من القانون التجاري التي تلزم المؤمن في حالة وقوع كارثة تقديم احتجاج إلى المؤمن مع ضرورة رفع دعوى خلال الشهر التالي للاحتجاج إلا أن هذا ما لم يرق به المؤمن له إلا أن المحكمة رفضت دعواه على الرغم من أن الأخطار وقعت خلال المرحلة البرية، مما يعني أن القضاء الفرنسي قد طبق أحكام التأمين البحري على محفظة أخطار النقل البري نظراً لتبعيتها لمرحلة النقل البحري الأصلية.<sup>(2)</sup> إلا أنه يجب ألا ننسى أن قانون التأمين البحري الانجليزي 1960 كان الأسبق تاريخياً بخصوص تنظيم هذه المسألة.

1 مع الإشارة إلى من بين الحوادث المستثناة نجد مثلاً: سوء تغليف والعيب الذاتي البضاعة، التأخير، إفلاس أو إعسار الناقل، أفعال المؤمن له العمدية... كما يرى البعض أن فكرة امتداد عقد التأمين البحري ليشمل عمليات النقل البري والنهرية يخرجها من دائرة التأمين البحري ليصبح عقد تأمين نقل بشكل عام خاصة وأن تقرير حق رجوع المؤمن على المسؤول عن الضرر تنطبق على كافة التأمينات بما أنه لا يقتصر على تغطية الحوادث البحرية حيث أن اعتبار الخطر البحري كأساس للتأمين البحري أمراً لا تطبيق له في الواقع العملي الأمر الذي لا يترتب عنه أي تمييز بين التأمين البري والنهرية مادامت قد توافرت شروط الخطر المؤمن منه، أما البعض الآخر يرى غير ذلك حيث امتداد التأمين البحري ليشمل أخطار أخرى لا يفقده خاصيته مثل سند الشحن البحري الذي يغطي كامل عملية النقل ليمتد من مخازن المرسل إلى مخازن المرسل إليه مما لا يفقده ميزته كسند، أما إذا كانت مراحل النقل مجزأة فإن عقد التأمين ينحصر فقط في عملية النقل البحري من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أما بقية المراحل فتحكمها أحكام تختلف مع الواسطة. كما أن امتداد العقد يقتصر على تغطية مرحلته متممة له، ذلك أن العبارة في تكيف نوع العقد ليس بامتداده وإنما بالنصوص القانونية التي تنظمه. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 653. - بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، المرجع السابق، ص 616.

2 جاء في القرار 12/11/1947 ما يلي: تكون الأخطار المضمونة بواسطة وثيقة التأمين البحري بغرض القيام برحلة في البحر، خاضعة لقواعد التأمين البحري ولما كان عقد التأمين هو الذي يسري كلية على النقل المتنازع فيه بما في ذلك الجزء البري والجزء البحري، فإنه يكون خاضعاً لقواعد القانون البحري وبالأخص ما تعلق منها بالمادة 135 من التقنين التجاري دون الحاجة إلى إثبات أن الكارثة قد حصلت خلال الرحلة في البحر، وإن حق التمسك برفض الدعوى المنصوص عليه في هذا النص يمكن الاحتجاج به من طرف شركة التأمين لعدم تقدم الشاحن بدعوى أمام القضاء خلال الشهر التالي للاحتجاج المرفوع أمام شركة التأمين».

- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 236، 237

## الفرع الثاني: الأساس القانوني لامتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية:

إن فكرة اتساع نطاق التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية ما هو إلا عملاً بوحدة عقد التأمين البحري الذي يغطي جميع مراحل النقل المختلط سواء كنت سابقة أو لاحقة ليضفي عليها طابعا بحريا تطبيقا للقاعدة العامة "الفرع يتبع الأصل" على أساس فكرة التبعية أي المرحلة البحرية الأصلية التي يمثلها المجهز أو المالك أو الشاحن بحيث لا يمكن الفصل بين هاته العمليات المتتابعة خاصة و أن الوحدة التجارية لعملية النقل تغلب الوحدة القانونية لتكون قواعد التأمين البحري هي الواجبة التطبيق، نتيجة للتنافس الطارئ في سوق التأمين و تلبية لرغبة المؤمن لهم باضطرارهم إلى إبرام عدة عقود على رحلة واحدة<sup>(1)</sup> و لا يمكن أن يتجسد مصدر هذا الامتداد إلا بموجب اتفاق بين طرفي عقد التأمين البحري في وثيقة التأمين على اعتبار بعض أخطار البر و أخطار الملاحة النهرية عرفا و كأنها أخطار بحرية أو إدراج شروط في وثائق تأمين البضائع المنقولة بحرا كما سزاها فيما بعد لضمان آثار الأخطار غير بحرية لحماية المؤمن له أما إذا لم يتم إقراره بعرف تجاري سابق فإنه يجب أن يكون بصريح العقد.<sup>(2)</sup>

كما قد أجاز المشرع الانجليزي بموجب نص المادة 2/2 من القانون للمتعاقدين بموجب نصوص صريحة في عقد التأمين على إمكانية أن يتفقا المتعاقدين على امتداد التأمين البحري إلى مراحل لاحقة أو سابقة للرحلة البحرية أو تبعا للعرف التجاري البحري الجاري به العمل الذي قد يضيف عليه طابعا إلزاميا. ضف إلى أن المشرع الفرنسي هو الآخر أقر بمقتضى المادة 3/173 امتداد التأمين البحري ليشمل الأخطار غير بحرية كل مصلحة المؤمن شريطة ألا تكون مخالفة للنظام العام بالإضافة إلى المادة 1 من وثيقة الفرنسية للتأمين على البضائع التي تقضي بتطبيق هذه الوثيقة على الأخطار الغير البحرية بشرط أن تكون هذه الأخطار تابعة لرحلة البحرية<sup>(3)</sup> أما المشرع المصري فقد نص من خلال المادة 398 من قانون التجارة البحرية لسنة 1990 على "أنه إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلا لنقل بري أو بحري أو جوي مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكورة إلا إذا اتفق على غير ذلك" ليتبين من خلال هذه المادة أن أحكام التأمين البحري تسري على الرحلات البرية

1 تنص المادة 331 من التشريع البحري الأردني: «انه يبقى لتأمين البضائع طابع التأمين البحري و إن استهدفت للنقل البري أو النهري على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل»

مصطفى كمال طه، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 91 - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 285.

2 طارق سيف، تأمينات البضائع و النقل الداخلي، مركز دراسات التأمين، 2011، ص 20.

3 شريف عبد الحسن يعقوب، المرجع السابق، ص 91.

- تنص المادة 173/3 من التقنين الفرنسي «عندما يتم جزء من الرحلة عن طريق البر أو النهري أو الجو تطبق على مجموع الرحلة قواعد التأمين البحري» و تقابلها كذلك المادة 2/1 من القانون الانجليزي «يمكن أن يمتد عقد التأمين البحري سواء بالنص صراحة أو للعرف التجاري لكي يغطي المؤمن له ضد أخطار المياه الداخلية أو أي أخطار برية قد تتعرض لها الرحلة البحرية».

المتمة للرحلة البحرية إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك.<sup>(1)</sup>

أما المشرع البحري الجزائري هو الآخر مثل باقي المشرعين الآخرين تبنى ما استقر عليه القضاء الفرنسي سمح بتمديد مجال الضمان البحري ليشمل أخطار النقل البري و الجوي و النهري تابعة لرسالة بحرية سواء تعلق الأمر بالتأمين على السفينة بموجب نص المادة 124 من ق.ت.أ.ج انه فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الآجال المحددة في العقد ليغطي التأمين اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور، إضافة إلى هذا فانه تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له طبقا للمادة 136 كأن يتم مثلا نقل البضائع من ميناء عنابة إلى وهران ليسري التأمين البحري على البضاعة عند نقلها برا من الجزائر إلى وهران مادام انه تابع للنقل البحري الأصلي من عنابة إلى الجزائر.

#### المطلب الثاني: الصور العملية لسريان الضمان البحري على كل محافظة النقل:

بمأن التأمين البحري يشمل عملية النقل في مجموعها نظرا لتكامل العملية التأمينية فيما بينها ليشمل أخطارا برية تتعرض لها السفينة عند رسوها بالميناء أو البضاعة لغرض إتمام بعض العمليات الضرورية للرحلة البحرية، سنخصص الفرع الأول للحديث عن تغطية القيمة المؤمن عليها في المرحلة المتمة للرسالة البحرية، أما الفرع الثاني سنتحدث فيه عن مدى امتداد التأمين البحري إلى العمارة البحرية.

#### الفرع الأول: تغطية القيمة المؤمن عليها في المرحلة المتمة للرسالة البحرية:

أولا: انطلاقا من أن النتيجة المرجوة من عقد النقل البحري للبضائع ألا و هي إيصال البضاعة المحملة على متن السفينة إلى المكان المقصود، غير انه قد تتعرض البضائع أثناء عملية شحنها و تفريغها لأخطار عديدة قد تتعرض لها و هي على رصيف الميناء أو في الجو، إضافة إلى النقل السابق على شحن البضاعة و اللاحق لتفريغها على أساس تبعية للرحلة البحرية و هو ما يعرف بالنقل السابق قبل الشحن و بعد التفريغ<sup>(2)</sup> ليتم تغطيته تغطية شاملة للرحلة البرية و النهرية او الجوية المكملة له<sup>(3)</sup> كما لا ننسى دور النقل باستخدام وسيلة الحمولة النمطية المتمثلة في الحاوية حيث أن الهدف من ورائها هو توحيد الحمولة بداخلها بدلا من استخدامها بشكل مجزأ، لتغطي وثيقة التأمين بنوعيتها

1 طارق سيف، المرجع السابق، ص 312.

2 منى محمد عمار/ علي محمد الديب، المرجع السابق، ص 23.

3 بهاء هبيج شكري، اعادة التأمين، دار الثقافة، طبعة اولى، 2008، ص 204.

البضائع من وقت خروجها من المخزن في أقصى نقطة من الإرسال إلى لحظة دخولها في مخزن المرسل إليه في مكان الوصول المعين.

والجدير بالذكر أن التأمين لا يقتصر على البضائع التجارية<sup>(1)</sup> وإنما يمتد لجميع الأموال و القيم المادية بغض النظر عن طريقة الإرسال و إن كانت في ظل عقد النقل البحري تتم عن طريق سند الشحن أو مشاركة إيجار.

كما قد تستبعد وثيقة التأمين بعض البضائع التي لا يرغب المؤمن في تغطيتها كالمعادن الثمينة و المجوهرات، و الأصل في تأمين البضائع هو ضمان القيم التي تكون محلا لنقل بحري إلا أن الوثائق قد توسع من نطاق تطبيقها لتشمل البضائع التي تكون محلا لنقل بري أو نهري أو جوي تابع لنقل بحري<sup>(2)</sup>، على أنه من أهم الوثائق التي يتم بموجبها تأمين البضائع نجد وثيقة التأمين العائمة مما يستلزم على المؤمن له أن يرسل لحسابه أو تنفيذها للالتزام بالتأمين طبقا للمادة 140 من ق.ت.أ.ج.

#### ثانيا: فعالية الشروط المدرجة في وثيقة التأمين:

نجد أنه يأتي في مقدمة الشروط التي لها صلة بفكرة امتداد التأمين البحري إلى أخطار أخرى فيما يتعلق في التأمين على البضائع:

#### شرط من المخزن إلى المخزن **from warehouse to warehouse clause** :

إن عملية النقل كأصل عام يتم تأمينها بوثيقة تأمين مستقل أي لتغطية رحلة مستقلة في حد ذاتها، غير أنه في حالة ما إذا كانت هناك رحلة متممة للرحلة البحرية فان هذه الأخيرة يتم ضمان الأخطار التي تقع خلالها «بشرط من الميناء إلى الميناء» بموجب وثيقة تكميلية كما قد يتم تأمينها بوثيقة تأمين بحري على أساس «شرط من المخزن إلى المخزن» أو ما يسمى «بشرط امتداد الضمان **extended cover clause**»<sup>(3)</sup> بحيث يقبل مكتسبي التأمين تغطية كافة أخطار التخزين خلال سلسلة الإمداد نظرا لكون أن عملية التخزين تتم عند مراحل النقل أو انتظار عملية النقل خاصة و أن شركة التأمين لا ترغب في وقف التغطية خلال التخزين لذا فان هذا الشرط يجسد أهم صور امتداد الاتفاق على تغطية البضائع ضد الأخطار التي قد تتعرض لها عند نقلها باستخدام وسائل متتابعة و مختلفة

1 تعرف المادة 1/5 من قواعد هامبورغ لعام 1978 البضاعة على أنها يجب أن تشمل الحيوانات الحية و البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا أو المنصات النقالة أو أدوات النقل المماثلة كما يشمل و يمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات و المغلفات إذا كانت مقدمة لحماية البضائع من قبل الشاحن. و التي تقابلها المادة 1/24 من قواعد روتردام 2008 و التي تعني ما يتعهد الناقل بنقله من سلع و بضائع و أشياء لتشمل مواد الرزم و أي معدات و حاويات.

2 مصطفى كمال طه، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 54.

3 طارق سيف، المرجع السابق، ص 311.

منذ خروجها من المخزن المنوه عنه بالوثيقة ونقلها و رصها على متن السفينة و شحنها من سفينة إلى أخرى إذا تطلب الأمر ذلك و هذا ما يطلق عليه بالمسافنة<sup>(1)</sup> إلى غاية وصولها إلى جهة الوصول بغرض القيام بعملية تفريغها و وضعها في المخازن ففي هذه الحالة يمتد مفعول وثيقة التأمين البحري على البضائع أي كامل الأخطار ما قبل الشحن و ما بعد التفريغ<sup>(2)</sup> أي "من الباب إلى الباب" كمرحلة النقل النهائية غير البحرية عند تفريغ البضاعة من آخر سفينة لإيداعها في احد المخازن<sup>(3)</sup> كهلاك البضاعة نتيجة أخطار الحريق أو السرقة أو بسبب أحوال جوية، مع الإشارة أن هذا الشرط لا يضمن من تلقاء نفسه أخطار النقل الداخلي بواسطة برية كانقلاب الناقل البرية أو خروج عجلات السكك الحديدية عن القضبان أو بواسطة جوية بل لابد من كتابة في وثيقة التأمين أنه ستتطلب عملية النقل استخدام وسائل أخرى سواء من مخازن التصدير إلى ميناء التصدير أو من ميناء التفريغ إلى مخزن ميناء الوصول النهائي ليتوقف التأمين في هذه الحالة بمجرد تسليم البضائع بحالة سليمة.<sup>(4)</sup>

و الجدير بالذكر في هذا الصدد أن المشرع المصري هو الآخر قد مدد نطاق التأمين على البضائع دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة طبق للمادة 388 من القانون المصري و كذا طبقا للمادة 123 من ق.ت.أج. أن المؤمن يضمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات المؤمن عليها و خلال 15 يوما من وصول السفينة إلى المكان المقصود أي أنه قد وصلت البضائع المؤمن عليها من خلال الرحلة البحرية إلى مكان الوصول، إلا أنها وضعت في المستودعات العامة و الخاصة أو في مخازن لانتظار مصلحة الجمارك لإتمام إجراءاتها أو أنها وضعت في مخازن على الرصيف قبل دخولها إلى مخازن المرسل إليه، فان الضمان في هذه الحالة يتوقف بمرور 15 يوما. مع الإشارة هنا كذلك انه إذا افترضنا أن البضائع وضعت في مخازن الجمارك بغرض بيعها لصالح المرسل إليه فان التأمين يتوقف بمجرد وضعها في المخازن.

و من جهة أخرى فان نظرية امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية تتطابق مع "مبدأ وحدة عقد النقل البحري" ليشمل عقد النقل البحري للبضائع عمليات الشحن السابقة و اللاحقة للتفريغ

1 المسافنة هي العملية التي يتولى الناقل فيها البحث عن سفينة أخرى لنقل الحمولة في حالة توقف الرحلة لأسباب مختلفة، و يبقى هذا واجب يقع على عاتقه لغاية إصالتها للمقصد المحدد»  
2 أضواء على التأمين البحري، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، ديسمبر 2010، ص 19.

3«La phase terminale nom maritime du transport considéré qui suit le déchargement de la marchandise du dernier navire et qui est destinée à amener la marchandise dans les magasins du destinataire»

- Antoine Vialard, droit maritime, 1 édition 1997, p113.

4 جمال حكيم، التأمين البحري (دراسة علمية عملية قانونية)، 1955، ص 106، 107.

بناء على أن هذه العمليات تشكل وحدة لا تتجزأ تسري عليها أحكام عقد النقل البحري، و هذا ما يبرر المخاطر البرية الناشئة عن هذه العمليات و إن كانت بطبيعتها ليست مخاطر بحرية غير أنه مادامت تابعة للنقل البحري فإن أحكام التأمين البحري تطبق عليها.<sup>(1)</sup> إضافة إلى ذلك أن شركات التأمين في غالبية الأحوال تدفع عند مطالبتها بالتعويض بانتهاج عقد التأمين بمجرد وصول البضاعة إلى الميناء، غير أنه في واقع الأمر أن مسؤولية شركة التأمين تظل قائمة حتى يتم القيام بعمل قانوني ألا و هو تسليم البضائع للمرسل إليه.<sup>(2)</sup>

كما قد تم الاعتماد من قبل مجمع مكنتبي التأمين في لندن من خلال وثيقة التأمين النموذجية المعروفة بوثيقة اللويدز وفقا للبند الثامن منها على ما يعرف ببند أو شرط النقل الذي حل محل شرط من المخزن إلى المخزن مادام أن المشرع الانجليزي قد سمح بامتداد التأمين البحري بحكم أن مسؤولية المؤمن لا تنحصر فقط بتحميل و تفريغ البضاعة من على السفينة و إنما اتسعت ابتداءا من ترك البضائع للمستودع الذي تبدأ منه عملية النقل لتستمر خلال هذه العملية و تنتهي منذ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو أي محل خزن نهائي في جهة الوصول أو بالتسليم في أي مستودع آخر يختاره المؤمن له سواء كان في نفس جهة الوصول أو في جهة أخرى أو بانقضاء فترة محددة (60 يوما) بعد تفريغ البضاعة من السفينة في آخر ميناء أما في حالة تعذر إتمام عملية النقل المتمم خلال هذه الفترة فإنه يجوز تمديدتها باتفاق طرفي العقد.<sup>(3)</sup>

و الجدير بالذكر أن شرط من المخزن إلى المخزن يقتصر فقط على تحديد فترة سريان عقد التأمين زنيا و مكانيا بحيث لا يتعدى توسيع نطاق تغطيته إلى أخطار ليس مؤمنا عليها أصلا على الرغم من كونه يمتد تكملة لعملية النقل البحري لمراحل أخرى ابتداءا أو انتهاءا. بحيث توجد طريقتين يتم من خلالها تغطية أخطار التخزين:

ففي حالة التخزين في ميناء الشحن أو المخازن الأمر الذي يستلزم إدراج شرط في وثيقة التأمين على أنه يمتد التأمين بموجب هذه الوثيقة ليشمل تخزين البضائع خلال انتظارها عملية الشحن في ميناء الشحن أو المخازن و/أو خلال مراحل النقل و/أو في ميناء التفريغ أو المخازن في حدود يوم لكافة المراحل و أي زيادة عن هذه المدة فإن مفعول التأمين يستمر نظير قسط إضافي و بشروط يتفق

1 مصطفى كمال طه، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 92.

2 انطلاقا من نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري: يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه. وكذا المادة 739 من ق.ب.ج التي تنص على انه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضائع على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني.

3 بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 641، 642.

عليها بشرط الإخطار الفوري للمؤمن، أما بالنسبة للتخزين في ميناء التفريغ فيكون بمدة محددة التي حددتها شروط المجمع أو من خلال وثيقة تأمين مستقلة.<sup>(1)</sup>

مع الإشارة إلى أن وثيقة التأمين قد تتأثر بعدة عوامل أخرى تعطل سريانها كبيع البضاعة التي تخرج من ملكية و مسؤولية البائع بعد تفريغها من السفينة و تحميلها إلى واسطة نقل المشتري و كذا حالة الانحراف الطوعي للسفينة عن خط سيرها و لا تعود الوثيقة في سريانها حتى لو عادت إلى مسارها و كذا تغيير جهة الوصول النهائية بعد تفريغ البضاعة من السفينة و قبل انقضاء 60 يوما. ضف إلى ذلك الوثيقة تظل سارية إذا انقضى عقد النقل في جهة الوصول غير المعينة في الوثيقة لسبب خارج عن إرادة المؤمن له إلى غاية انتهاء المدة بعد تفريغ البضائع أو بيعها أما إذا تم إعادة شحنها خلال تلك الفترة فإن عقد التأمين يسري إلى حين تسليم الأموال إلى مخازن المرسل إليه أو انقضاء المدة على تفريغها في الميناء النهائي.<sup>(2)</sup>

و من جهة أخرى فقد تقوم شركات التأمين إضافة بعض الشروط للسيطرة على الخطر كتحديد حد أقصى لتخزين البضائع أثناء مراحل التعبئة و التغليف، كما لا ترغب في تغطية أخطار التخزين نظرا لطول فترة التخزين و إن كانت لا ترغب في إلغاء الوثيقة التي تستخدم بغرض إتمام عملية النقل لتقرر الشركة في هذه الحالة ضرورة سريان وثيقة التأمين البحري<sup>(3)</sup>

### شروط استخدام القوارب و ما يماثلها: craft clause:

إن النقل باستخدام هذه الوسائل لا يعد نقلا مستقلا على أن يظل المؤمن مسؤولا عن حوادث النقل بالقوارب إذا امتد التأمين من المخزن إلى المخزن خاصة أنه كانت السفينة ذات الحجم الكبير المحملة بالبضائع قديما لا تتمكن من الدخول إلى بعض الموانئ نظرا لضيق مساحتها و عدم كفاية عمق مياهها ممّا يتعدّد تفريغ و شحن البضائع عليها مباشرة لذلك فقد تم الاستعانة بوسائل أخرى كالصنادل و القوارب بغرض إتمام عمليتي الشحن و التفريغ أثناء الرحلة البحرية أو أثناء تواجدها في المياه الداخلية إلا أنّها قد تتعرض لبعض المخاطر ممّا يستدعي تغطيتها كعمليات برية تتم عملية النقل البحري لنميز هنا بين حالتين:

- في حالة تفريغ البضاعة بميناء الوصول: إن وثيقة التأمين العائمة تغطي عملية نقل البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء لان التأمين على البضاعة لا ينتهي إلا بتفريغها على الرصيف.

1 طارق سيف، المرجع السابق، ص 348.

2 بهاء هيج شكري، التأمين في التطبيق و القانون و القضاء، ص 162، 163.

3 طارق سيف، المرجع السابق، ص 349، 350.

- في حالة شحن البضاعة من على الرصيف إلى السفينة: فالأصل أن وثيقة التأمين لا تضمن ما يترتب على الأخطار التي تتعرض لها البضاعة أثناء وجودها في القوارب لأجل نقلها على متن السفينة، بحيث أن التأمين البحري لا يبدأ سريانه بموجب نصوص الوثيقة إلا من الوقت الذي توضع فيه البضاعة فعلا على ظهر السفينة و هذا بإدراج شرط استعمال القوارب أو الصنادل في الوثيقة لتغطية هذه المرحلة و ما هذا إلا تطبيقا لنظرية امتداد التأمين البحري خلال فترة نقل البضاعة من الرصيف إلى السفينة.<sup>(1)</sup>

مع الإشارة أن هذا الشرط قد يفقد أهميته في حالة ما إذا امتد سريان الوثيقة من المخزن إلى المخزن ليكون النقل بالصندل هنا مشمولاً بنطاق الوثيقة دون الحاجة إلى شرط خاص، إلا أنه مادام قد تم إدراجه ضمن شروط الوثيقة لتقرير مسؤولية المؤمن عن الخسارة الناتجة عن استخدام الصنادل على الرغم من فقدان حقه في الحلول محل المؤمن له لأنه يوجد عقد يعفي ربان الصندل من المسؤولية.

مع الإشارة إلى أنه في الوقت الحالي ظهرت ثورة التحوية على أن يتم ضمان الحاوية المشحونة على سطح السفينة ضمن الحدود الجغرافية و التي تتعرض لأخطار جمة لتستمر التغطية تلقائياً إذا تم تجاوز هذه الحدود و ذلك بصفة خاصة عندما تكون الحاوية مملوكة لصاحب السفينة باعتبارها جزء من السفينة. و إن كانت الشروط المعهدية بموجب الفقرة (1-5) من البند 5 قد استثنت من نطاق التغطية البحرية عدم صلاحية القارب أو الصندل أو الحاوية التي تحفظ البضاعة و الرافعات المستخدمة في شحن و تفريغ البضاعة، ليمتد التأمين للرحلة البرية المتتم للرحلة البحرية بشرط عدم علم المؤمن له و تابعيه بعدم صلاحيتها للملاحة.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثاني: مدى امتداد التأمين البحري على العمارة البحرية:

انطلاقاً من أن السفينة هي كل منشأة بحرية معدة للملاحة البحرية و لأغراض مرتبطة بالملاحة البحرية و إن كان يمتد مدلولها إلى هيكلها و كافة المعدات الأساسية لها فهي حجر الزاوية لنظام التأمين الحديث لتنص المادة 124 من ق.ت.ج أنه فيما يخص التأمين لأجل محدد ، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الأجال المحددة في العقد و يغطي العقد اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور. ليتبين لنا من خلال هذا النص أنه جاء ليلبي الرغبة و الهدف الذي يصبو إليه المشرع الجزائري و غير من المشرعين في توسيع نطاق التأمين البحري الذي يسوده نوع من التنافس و تحقيق و حدة النظام القانوني الذي يحكم و يمتد حتى بالنسبة للسفينة مهما كانت طبيعة الخطر و المكان الذي يحصل فيه هذا الخطر سواء كان سابقاً أو

1 أعضاء على التأمين البحري، دورية صادرة عن مجمع المنظمة البحرية الدولية، ديسمبر 2010، ص 19، 20.

2 بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 382، 181، 493، 648.

لاحقا للرحلة البحرية و رغبة المؤمن لهم في التأمين لدى نفس المؤمن و إن كانت بعض الأخطار في الواقع ليست لها أي صلة بالرسالة البحرية غير أن البعض يحاول جاهدا لإيجاد مبرر لإضفاء الصبغة البحرية لها إلا أنه غير منطقي و إنما يمكن تفسيره بناءا على مصلحة طرفي التأمين<sup>(1)</sup> لتمييز بخصوص ذلك بين حالتين:

### أولا: الضمان البحري للسفينة أثناء البناء

هذه الصورة تجسد حقيقة فكرة امتداد التأمين البحري لتتنطبق أحكامه على المنشأة التي ستكتسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة و إن كانت لا تتعرض لأخطار ملاحية<sup>(2)</sup> على الرغم من أن السفينة أثناء مرحلة بناءها حيث تتكفل بهذه المهمة مقابلة مختصة بالبناء و التي تؤمن ضد الأخطار البرية التي تتعرض لها حتى و لو لم تكن في حالة مخاطرة بحرية مادام أنها لم تقم بالملاحة البحرية في عرض البحر إلا في النهاية، كالحريق و مخاطر إنزال السفينة في البحر و حتى المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر و إن كانت هذه مخاطر بحرية على أن المشرع البحري الجزائري أخضعها لأحكام عقد التأمين البحري الذي يسري على أخطار غير بحرية قد تتعرض له و لكن بضرورة توافر شرطين:

أولهما وجوب انعقاد التأمين لزمن معين و ليس على أساس الرحلة و الذي لا يصلح لضمان المنشأة البحرية في طور البناء خاصة و أن مفهوم الرحلة يبدأ في حالة الذهاب من واقعة رفع المرساة في ميناء القيام لينتهي بإنزالها في ميناء الوصول، أما إذا كان التأمين للذهاب و الإياب فإنزال المرساة يكون عند العودة حيث يقول الفقيه Rodière.R "أن التأمين على السفينة في طور البناء لا يمكن أن يكون إلا تأمينا لأجل ابتداء من بداية البناء و انتهاء بالتسليم حسب عبارات عقد البناء" أي أنه تبدأ التغطية ابتداءا من وضع عارضة قعر السفينة و يستمر خلال فترة إنشائها و تعويجها و إبحارها التجريبي لغاية تسليمها كاملة للمالكها (المؤمن له)، و إذا تم التأخير في تسليم السفينة للمؤمن له فإنه يسري التأمين

1 و هو ما نص عليه المشرع المصري بموجب نص المادة 374 من قانون التجارة البحرية ليشمل السفينة فارغة من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود أو من وقت البدء في شحن البضائع الى الانتهاء من تفريغها و كذا تغطية رحلات السفينة المتعاقبة لحين وصولها الى المكان المعين لرحلتها الأخيرة المادة 375، و التي تقابلها المادة 2/3 من التشريع الانجليزي «على انه إذا كانت مرحلة بناء سفينة أو تعويجها او اي مخاطرة مماثلة للمخاطرة البحرية مغطاة بوثيقة بشكل وثيقة التأمين البحري فان أحكام هذا القانون بقدر ما تكون قابلة للتطبيق تسري على هذه الوثيقة» و في اغلب الأحوال فان التأمين على السفينة يكون لمدة سنة واحدة لأنه إذا تجاوزت هذه المدة فقد تتناقض قيمتها نتيجة كثرة الاستعمال و الحوادث التي تتعرض لها ل يتم إعادة تقدير الأخطار.

- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 255.

2 مصطفى كمال طه، الضمان البحري، المرجع السابق، ص 51، 52.

نص المادة 386 من القانون المصري انه تسري أحكام التأمين البحري على السفينة و هي في طور البناء.

لقاء قسط إضافي كما يبرر جانب من الفقه بخصوص التأمين على السفينة كأداة للملاحة البحرية و هي في طور البناء على أنه و إن لم تكن خلال هذه المرحلة صالحة للقيام بالرحلة البحرية فان صلاحيتها عند انتهاء البناء تستوجب القيام بتجربتها لمعرفة فيما إذا كانت صالحة للملاحة البحرية أو ملائمتها لعملية نقل البضائع المؤمن عليها و هذا ما دعى المشرع الجزائري إلى تمديد التأمين البحري ليشمل هذه العمليات،<sup>(1)</sup> حتى بالنسبة للمواد التي تستخدم في تشييد السفينة حتى و لو لم تبدأ عملية البناء،<sup>(2)</sup> و كذا ضمانه لكافة أضرار السفينة تحت التشييد و عيوب التصميم التي يتم الكشف عنها أثناء مدة التأمين باستثناء كلفة تغيير أو استبدال أو إصلاح الجزء المعيب أو التصميم.

كما تمنح للسفينة أثناء فترة التشييد و الإبحار التجريبي بقدرتها الذاتية أو حملها على الطوافات إمكانية الانتقال بين الموانئ و الطرق الملاحية ضمن حدود منطقة التشييد بما لا يزيد عن 250 ميل بحري من مكان التشييد، و إن كان يجوز تغطية السفينة بعد تبليغ المؤمن عند خروجها في حالة قطر خارج نطاق البناء مقابل قسط إضافي أو تعرضها لحوادث التصادم لتشمل كافة المبالغ التي يلتزم المؤمن بدفعها.<sup>(3)</sup>

أما الشرط الثاني يكمن في ضرورة وقوع الخطر المؤمن ضده في وثيقة التأمين خلال المدة المتفق عليها في العقد طبقا لتوقيت بلد إبرام العقد، على أن يشمل الضمان اليوم الأول و الأخير التي يبدأ بالصفير لتنتهي بالساعة الرابعة و العشرين. و في أغلب الأحوال فان التأمين على السفينة يكون لمدة سنة واحدة لأنه إذا تجاوزت هذه المدة فقد تتناقص قيمتها نتيجة كثرة الاستعمال و الحوادث التي تتعرض لها.<sup>(4)</sup>

### ثانيا: الضمان البحري للسفينة أثناء وجودها في الميناء

انطلاقا من توسيع فكرة الخطر البحري التي نادى بها الشروط المعهدية و الدولية ليشمل جميع المخاطر التي يحتمل أن تتعرض لها المخاطرة البحرية في المياه الصالحة للملاحة بالإضافة إلى وثيقة اللويدز التي جاءت بضرورة تغطية كافة الحوادث الأخرى و هو ما تأثر به المشرع الانجليزي، و كذا المشرع المصري بموجب نص المادة 386 على أن تشمل التغطية السفينة أثناء وجودها في ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو أي مكان آخر. ليؤكد القضاء الفرنسي أن كل ما يقع في ميناء المغادرة و ميناء

1 علي بن غانم، المرجع السابق، ص 286 - بهاء بهيج شكري، التامين البحري، المرجع السابق، ص 529.

2 شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص 104.

3 بهاء بهيج شكري، التامين البحري، المرجع السابق، ص 530.

4 علي بن غانم، المرجع السابق، 256، 273.

الوصول يعد خطرا بحري، ليشمل كافة الحوادث التي تقع على اليابسة في الموانئ المتوسطة، بحيث يسري هذا التأمين الزمني أثناء توقف السفن لممارسة نشاطها لتقضي إحدى المحاكم الفرنسية في هذا السياق في تحديدها لمدلول الخطر البحري "أنه ليس فقط ما يكون ناشئا عن البحر وإنما هو كل حادث عرضي يحدث أثناء الرحلة البحرية التي تبدأ من حين تحميل الأموال على السفينة أو على القوارب لنقلها إلى السفينة و حتى يتم تفريغها على الأرض في جهة الوصول"<sup>(1)</sup> أو فترة إصلاحها إذا لم تكن السفينة مؤمنة بوثيقة تأمين زمنية اعتيادية،<sup>(2)</sup> قد تتعرض للعديد من الأخطار أثناء وجودها في الميناء أو حوض جاف إما لانتهاء رحلتها أو التزود بالوقود أو دفع رسوم الميناء أثناء تحركها لشحن أو تفريغ البضائع و كذا قطرها بسفينة أخرى ضمن الحدود المتعارف عليها من أجل الدخول إلى الميناء أو المناورة فيه في ايطار النشاط التجاري أو لأجل حاجتها لبعض الإصلاحات نتيجة تعطلها مما يستدعي ضرورة التأمين عليها طالما أن السفينة لا تزال في حدود الميناء الذي تم الاتفاق بشأنها على تغطية الأخطار التي تلحقها أثناء رسوها فيه، و ينتهي الضمان عند رفع مرسة السفينة استعداد للرحلة، على أساس أن مدة بقاء السفينة في الميناء هو جزء من الرحلة البحرية، مع الإشارة أنه إذا تم التأمين بوثيقة مستقلة فانه لا يمكن ضمان الأخطار التي تقع فقط أثناء مرحلة رسو السفينة في الميناء مادامت أنها خارجة عن نطاق الرحلة البحرية و هذا ما يتناسب مع موقف المشرع الانجليزي على خلاف المشرع الفرنسي الذي يرى بأنه يجب أن تسري عليه أحكام التأمين البحري ليشمل ذلك حتى ملحقات السفينة و كذا الآلات و معدات ملاحتها.

كما لا يقتصر تعرض السفينة للحوادث أثناء وجودها في خضم الرحلة البحرية و إنما قد تتعرض لها كذلك أثناء رسوها في أحواض الموانئ مما قد يتأثر هيكل السفينة بالانفجار الذي يحدث في الميناء مما يسبب تضررها و امتداده حتى للبضائع المحملة على متنها مما يؤدي إلى قيام مسؤولية المؤمن و من القضايا التي حسم فيها القضاء الانجليزي بخصوص السفينة التي رست في حوض أحد الموانئ لتفريغ حمولتها، إلا أن حركة المد و الجزر ألحقت بها ضررا حيث المؤمن رفض دفع التعويض عن الضرر فحكمت المحكمة في هذا السياق على انه ليس بحادث عرضي.<sup>(3)</sup>

1 عادة ما يتم إدراج «شرط الحوادث الإضافية أو شرط انجماري لتجاوز تفسير عبارة كافة الحوادث الأخرى و التي من بينها تحميل أو تفريغ أو تحويل البضاعة، حوادث الالتماس بالأجسام الخارجية و الطائرات، الحوادث التي تقع أثناء المباشرة بالرحلة أو بعد العودة منها و عند وجود السفينة في الأحواض المائية أو الأحواض الجافة أو على الجسور العائمة- بهاء هيج شكري، المرجع السابق، ص 117، 118.

2 عالجت وثيقة التأمين الفرنسية على السفن على كون أن التأمين يستمر إذا كانت السفينة في حالة إصلاح لأخطار مضمونة لغاية انتهاء الإصلاحات و كذا حالة تواجدها في عرض البحر بعد الإصلاحات على الرغم من إنهاء أجل التأمين.

- علي غانم، المرجع السابق، ص 275، 276.

3 بهاء هيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 114، 124، 115، 526، 125، 142.

و الجدير فيما يتعلق بممارسة دعوى الرجوع في ظل التأمين البحري أن للمؤمن حق الرجوع على أساس العرف و ذلك ما استقرت عليه محكمة النقض الفرنسية في رجوع المؤمن على الغير عن طريق الحلول محل المؤمن له، خاصة و أن سوق التأمين قد قضى على ذاتية التأمين البحري و جعله متداخلا مع التأمين البري بتطبيق العرف البري حيث جاء في قرار محكمة النقض الفرنسية أن إحدى السفن لم تلقى بحبال الربط مما أدى إلى تحرك السفينة و إحداث ضرر في الأسلاك التي تحت البحر ربما أدى إلى دفع المؤمن مبلغ التعويض فعلمت المحكمة أن مؤمن جسم السفينة ضامن لتسديد الأضرار من أي نوع.<sup>(1)83</sup>

### الخاتمة:

أخيرا يمكننا القول أن الخطر هو أصل فكرة التأمين البحري يجعله يحتل مكانة مهمة تميزه عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى نظرا لكونه يوفر التغطية التأمينية لمحافظة أخطار النقل بأكملها، سواء كانت بواسطة بحرية أو برية أو جوية و إن كان الأصل أن الضمان البحري يغطي فقط الأخطار البحرية تلك التي تنشأ في البحر أو أن هذا الأخير هو السبب في حدوثها الأمر الذي يستدعي تطبيق أحكام التأمين البحري.

إلا أنه قد يتسع نطاقه ليمتد إلى عمليات ذات طبيعة غير بحرية متممة كليا أو جزئيا للرسالة البحرية سواء في ظل المرحلة السابقة أو اللاحقة لها لتسري القواعد الخاصة للتأمين البحري على هاتين المرحلتين و تطبيقا للقاعدة العامة ألا و هي «أن الفرع يتبع الأصل» على أساس فكرة التبعية أي أن مجال التأمين البحري سيتسع بهدف ضمان الأخطار التي تترتب عن مراحل برية و لا تتسم بطابع بحري و التي من المفروض ان تحكمها الاحكام الخاصة بها.

ليأتي في مقدمة صور امتداد التأمين البحري الى اخطار غير بحرية كالتغطية التأمينية البحرية للبضائع من المرحلة التي تسبق عملية الشحن و التحميل في ميناء القيام و المرحلة التي تلي عملية التفريغ في ميناء الوصول و هذا يتم عن طريق ادراج شرط يسمى من المخزن الى المخزن « Ware house to ware house clause » و الذي اصبح يدعى حديثا «بشرط النقل» بالإضافة الى الأخطار البرية التي قد تتعرض لها المنشأة البحرية عند الاستعانة بوسائل تفريغ البضائع من عنابر او سطح السفينة خاصة عند اتساع حجم السفن التي لا يمكنها الدخول إلى رصيف الموانئ، و أن كانت في

1 cass.civ, 3/7/1990 ;note jacques chestin christophe jaimien et marcblan, op cit , 960.

مشار إليه لدى: عمار كريم كاظم، الجوانب القانونية و العملية لرجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرر، جامعة كوفة، كلية لقانون، ص 287.

الأونة الأخيرة توجد موانئ مخصصة للسفن كبيرة الحجم و من هذه الشروط نجد «شرط القوارب و ما يمثّلها « craft clause » إضافة إلى ضرورة التأمين على السفينة سوء أثناء البناء و التي سينطبق عليه وصف العمارة البحرية او أثناء تواجد السفينة في الميناء لإتمام نشاطها التجاري إلى غير ذلك من الأمور التي تستدعي بقاءها و رسوها في الميناء مما قد يعرضها لبعض الأخطار الأمر الذي يستوجب ضمان الأخطار التي تحدث خلال تلك المرحلة.

بالتالي فان فكرة امتداد التأمين البحري مهمة جدا الأمر الذي يستوجب ضرورة الاهتمام به و ان كانت معظم التشريعات قد اهتمت بهذه النظرية بما فيهم المشرع الجزائري الذي ينادي بنظرية الامتداد البحري لتغطية أخطار برية بموجب نص المادة 124 من قانون التأمينات.

#### قائمة المراجع:

- إبراهيم علي عبد ربه، التأمين التجاري، مؤسسة رؤيا، الإسكندرية.
- أحمد حسني، الحوادث البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية
- بهاء بهيج شكري، عقد التأمين في التطبيق و القانون و القضاء، دار الثقافة، عمان، طبعة 1، 2007
- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة أولى، 2009
- بهاء بهيج شكري، إعادة التأمين، دار الثقافة، طبعة أولى، 2007.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة أولى، 2006
- علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة ثانية، 2005
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1998
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، طبعة أولى، 2007
- غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية، دار وائل للنشر الأردن، طبعة أولى، 2011
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، طبعة خامسة، 2011
- محمد وحيد عبد الباري، إدارة الخطر و التأمين التجاري و الاجتماعي، كلية التجارة، القاهرة، 1997
- ممدوح حمزة أحمد/ناهد عبد الحميد، إدارة الخطر و التأمين، كلية التجارة، جامعة القاهرة، 2003، ص 406.
- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة خامسة
- محمد حسين منصور، شرح قانون التأمين العماني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2011،
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، طبعة أولى، 2006
- منى محمد عمار/علي السيد الديب، التأمين البحري، الجزء الأول، جامعة القاهرة، 1994
- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، 1992
- مصطفى كمال طه، الضمان البحري، الدار الجامعية، 1992
- طارق سيف، تأمينات البضائع و النقل الداخلي، مركز دراسات التأمين، 2011
- جمال حكيم، التأمين البحري (دراسة علمية عملية قانونية)، 1955، ص 106، 107.

#### المقالات:

- إسرائ صالح داؤد، التأمين من الخطر الظني (دراسة مقارنة)، مجلد الرافدين للحقوق، عدد 28، 2006

- نبيل فرحان الشطناوي، التأمين من الخطر الظني البحري بين الحظر و الإباحة (دراسة مقارنة بين التشريعين الأردني و الإماراتي)، الجوانب القانونية للتأمين و اتجاهاته المعاصرة، المؤتمر السنوي الثاني و العشرون.
- فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة الفكر، العدد 12، جامعة محمد خيضر بسكرة
- أضواء على التأمين البحري، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحري الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، ديسمبر 2010، ص 19.
- عمار كريم كاظم، الجوانب القانونية و العملية لرجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرر، جامعة كوفة، كلية لقانون

#### مذكرات:

- شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق
- القوانين و الاتفاقيات دولية:
- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات لعام 2010
- معاهدة هامبورغ 1978
- معاهدة روتردام 2008.
- الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل و المتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006 المتعلق بقانون التأمينات

#### Les ouvrages :

Rodière, droit maritime, 7 eme édition, dalloz, 1977\*

\* Antoine Vialard, droit maritime, 1 édition 1997, p113.