

النظام القانوني للتأمين البحري على الواردات

بن أحمد حورية¹¹⁴

مقدمة

التأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين و لا زال يحتل مكانة تكتسي أهمية بالغة بحكم توسيع مجال المبادلات الدولية و ما يترتب عن ذلك من مخاطر تتعلق أساسا بالسفينة و كذلك بنقل البضائع، حيث لا يتصور أن هذه الأخيرة بضخامتها و قيمتها المالية لا يؤمن عليها، خاصة لما تتعرض له من مخاطر شديدة¹¹⁵، ونظرا لهذه الأهمية نجد أن كل من المشرع الوطني و الدولي يوليان عناية خاصة لتنظيم هذا الموضوع، فظهر على الصعيد الدولي العديد من الاتفاقيات التي تحدد مسؤولية البائع و المشتري و الناقل و المجهز و المؤمن (شركات التأمين) في عمليات النقل البحري، كما خصصت التشريعات الوطنية الحديثة تقنيات متطورة سواء فيما يتعلق بالقانون البحري أو قانون التأمين البحري. على هذا الأساس نطرح الإشكالية التالية:

- ما هو التنظيم القانوني الذي يحكم المعاملات التجارية البحرية ذات الطابع الدولي؟

- ما هي النتائج المترتبة على عقد التأمين البحري على الواردات؟

للإجابة على الإشكاليات نقسم هذه البحث إلى مبحثين، الأول يتضمن الأحكام القانونية لعقد التأمين البحري، و الثاني الآثار المترتبة على عقد التأمين على البضائع المستوردة.

المبحث الأول: أحكام عقد التأمين البحري على الواردات

يعتبر التأمين البحري على الأشياء و على وجه الخصوص التأمين على البضائع المستوردة من قبيل التأمين على الأضرار التي تلحق بهذه البضائع الاستهلاكية، خاصة في الدول النامية التي تعتمد على الاقتصاد الريع بتصدير المواد النفطية و استيراد المواد الاستهلاكية¹¹⁶، لكن المشكل الذي يثور في المخاطر البحرية التي تتعرض لها هذه البضائع، و التي تستلزم تأمينها وفقا للقواعد العامة لعقد التأمين من جهة، و الشروط الخاصة بعقد التأمين البحري على البضائع من جهة أخرى، و هذا ما سوف نتناوله في المطلبين التاليين.

114- أستاذة مساعدة قسم - أ -

115- معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ب.ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص.156.

116- يعقوب يوسف صرخو، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري على البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، العدد2، مجلة الحقوق الكويتية، 1984، ص.129.

المطلب الأول: ماهية التأمين البحري على الواردات: عقد التأمين البحري يأخذ شكل عقد التأمين بشكل عام، بحيث تتوفر فيه مجموعة من الشروط أبرزها طرفي العقد، محل العقد و مقابل القسط المعين¹¹⁷، وهذا ما يتم شرحه فيما يلي:

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري على الواردات:

عقد التأمين البحري يعرفه المشرع الجزائري بموجب المادة 92 من الأمر 07/95¹¹⁸ المعدل و المتمم¹¹⁹: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري.

غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة، يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية".

نستنتج من خلال هذا التعريف ثلاثة عناصر أساسية و هي: الخطر، القسط، و مبلغ التأمين.

1- **الخطر:** الخطر البحري لا يختلف في شيء عن مخاطر أنواع التأمينات الأخرى خاصة من حيث المواصفات و الشروط، إلا أن هناك فروق قد تظهر فيما يتعلق: بطبيعة الخطر البحري، وبأسباب تحقق هذا الخطر¹²⁰.

2- **القسط:** و هو ذلك المبلغ الذي يدفعه المؤمن له مقابل تعهد المؤمن بتغطية المخاطر، و قد يكون القسط ثابتا و قد يكون متغيرا في بعض الحالات، فيكون متغيرا في نظام التأمين التبادلي، حيث يجوز لهيئة التأمين طلب مبالغ إضافية للاشتراك الذي يكون قد دفع عند إبرام العقد، و يكون ثابتا في جميع عمليات التأمين التجارية، و هو الشكل الغالب في الوقت الراهن، و يخضع تحديد القسط إلى عوامل مختلفة فيتوقف بالدرجة الأولى على ما يسمى بالقاعدة النسبية، و تعني تقدير القسط على أساس درجة احتمال الخطر من جهة و درجة جسامته من جهة أخرى، و بالدرجة الثانية على عناصره المختلفة.

3- **مبلغ التأمين:** هو مبلغ من المال يلتزم المؤمن بأدائه عند تحقق الخطر المؤمن له أو المستفيد أو الغير، و هو يمثل في الواقع مقابل الالتزام المؤمن له بدفع القسط و يرتبط به ارتباطا كلياً بالزيادة أو النقصان¹²¹.

- معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ب.ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص.157.¹¹⁷

- الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية 13 المؤرخة في 08 مارس 1995، ص.3.¹¹⁸

¹¹⁹ - المعدل و المتمم بالقانون 04/06 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 20 فبراير 2006 الجريدة الرسمية.02، المؤرخة في 12 مارس 2006، ص.

- نفصل في طبيعة الأخطار البحرية و أسبابها في المبحث الثاني المطلب الأول من هذا المقال.¹²⁰

- معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص.54.¹²¹

الفرع الثاني: أركان عقد التأمين البحري و شروطه لقيام عقد التأمين بصفة عامة و عقد التأمين البحري على البضائع المستوردة بصفة خاصة، لا بد أن تتوفر الأركان الأساسية: الرضا، المحل و السبب و اللذان يشترط فيهما مجموعة من الشروط الأساسية، لكن ما يهمننا في هذا العقد هو معرفة الأطراف المعنية بإبرام هذا النوع من العقود و على من يقع هذا الالتزام.

-أولاً: أركان عقد التأمين البحري:

1- الرضا: يعد الرضا في نظر بعض الفقهاء الركن الأساسي للعقد، و هو يفيد تلاقي إرادة المؤمن له من جهة و إرادة المؤمن من جهة أخرى عن طريق الإيجاب و القبول من أجل إبرام عقد التأمين على المخاطر، يتحدد بمقتضاه التزامات كل من المؤمن و المؤمن له، و يمر عادة إبرام العقد من الناحية العملية بعدة مراحل، و لكي يكون صحيحاً يجب أن تتوفر الأهلية القانونية للجانبين و أن تكون الإرادة غير مشوبة بعيب من عيوب الرضا، كالإكراه، التدليس، الغلط و الاستغلال¹²².

و لكن ما يهمننا في هذا الموضوع هو تحديد طرفي عقد التأمين البحري خاصة على الواردات و التي تتمتع بخصوصية تجارية محضة.

أ- **أطراف الرضا:** يتم انعقاد عقد التأمين بين طرفين في الغالب، المؤمن من ناحية و المؤمن له من ناحية ثانية، و قد يتم عقد التأمين لصالح شخص غير معين (المستفيد).

-**المؤمن:** هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر، و بما أن تغطية هذه المخاطر تتطلب في الغالب مبالغ ضخمة بحكم جسامتها هذه المخاطر فتكون شركات التأمين هي التي تقوم بهذه الوظيفة، و هي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط و يكون مقرها في غالب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية الملاحة البحرية، و تحتكر الشركات الجزائرية عمليات التأمين من المخاطر البحرية سواء بالنسبة للسفينة المسجلة في الجزائر أو بالنسبة للبضاعة المستوردة من الخارج و هو تأمين إجباري¹²³.

-**المؤمن له:** هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء أكان خاضعاً لقواعد القانون العام أو لقواعد القانون الخاص الذي يملك السفينة أو البضاعة أو من ينوب عنه قانوناً، و يتحقق ذلك في كثير من الحالات في إبرام عقد البيع الذي يربط البائع و المشتري، و عقد النقل الذي يربط المشتري أو البائع بالناقل، فارتباط البيع بعقد النقل البحري هو الذي يضيف عليه الطابع البحري و يستتبع خضوعه لقواعد خاصة مختلفة. تنقسم البيوع البحرية إلى نوعين: البيوع التي تتم عند المغادرة، وهي

¹²²-لحد الآن لا زالت الشركة الجزائرية لتأمينات النقل تحتكر عقود التأمين البحري و كذلك الجوي. ونظراً لشدة مخاطرها فهي تعيد التأمين للشركة المركزية لإعادة التأمين و التي تحتفظ بنسبة معينة من المخاطر و تحول ما زاد على قدرتها إلى شركات أجنبية.

¹²³-محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي، القانون البحري، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، لبنان، 2012، ص.268.

تشمل البيع "سيف" و البيع "قوب"، و هناك البيوع التي تتم عند الوصول و قد تكون بسفينة معينة أو غير معينة و تقوم على أساس تحمل البائع مخاطر الطريق أما بالنسبة للمشتري يحرم عليه التصرف في البضاعة إلى حين وصولها و بالتالي عدم الاستفادة من رفع سعرها قبل وصولها لذلك نذرت البيوع لدى الوصول ، و حلت محلها البيوع لدى القيام أو المغادرة، و التي تقوم على أساس انتقال ملكية البضاعة للمشتري في ميناء الشحن ، فتكون لديه القدرة في بيعها حتى قبل وصولها إلى ميناء الشحن و تسلمها فعلا ما دام لديه سند الشحن¹²⁴. و نظرا لأهمية هذه البيوع سوف نتطرق لهما فيما يلي: البيع "سيف" و البيع "قوب".

1- البيع "سيف": C.I.F.

أ-تعريفه:

هو بيع البضاعة مع التزام البائع بشحنها و التأمين من مخاطر النقل البحري نظير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع و أجرة النقل و قسط التأمين.

و يستمد هذا البيع اسمه من الحروف الأولى للأسماء الانجليزية للعناصر التي تدخل في تقدير المبلغ الذي يدفعه المشتري: ثمن البضاعة؛ و قسط التأمين ، و أجرة النقل. و ظهر بيع سيف في الربع الأخير من القرن التاسع عشر، و انتشر منذ ذلك الحين بحيث أصبح أهم الصور التي تتخذها البيوع البحرية أو الدولية ، و يرجع السبب في ذبوعه إلى ما يقدمه من مزايا لكل من البائع و المشتري على حد سواء. و لما كان بيع سيف يبرم بين بلدين مختلفين و تجار مختلفي الجنسية، فقد بدت الحاجة إلى تنظيمه في النطاق الدولي، فعقدت جمعية القانون الدولي مؤتمرا في فارسوفيا سنة 1928 تم وضع قواعد خاصة ببيع سيف عرفت باسم قواعد فارسوفيا و عدلت في مؤتمر أكسفورد سنة 1933 و يطلق عليها اسم "قواعد وارسو-أكسفورد"، و تتألف هذه القواعد من اثنين و عشرين قاعدة لا تعدو أن تكون تقنيا للعادات المتبعة في البلاد المختلفة. و هي قواعد اتفاقية لا تطبق إلا إذا اتفق الطرفان على الأخذ بها صراحة في عقد البيع، على أن هذه القواعد لم يقدر لها النجاح الذي أحرزته قواعد "يورك أنفرس" الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة¹²⁵.

ب-خصائص عقد "سيف":

يتميز بيع سيف بخصائص ثلاث جوهرية و هي:

-التزام البائع بشحن البضاعة و التأمين عليها: يلتزم البائع بمقتضى هذا العقد بإبرام عقد النقل و التأمين على البضاعة، و يثبت قيام البائع بإبرام عقد النل بمقتضى سند الشحن، كما يثبت قيامه

¹²⁴- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2011، ص.164.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص.125 301

بالتأمين على البضاعة بموجب وثيقة التأمين، ثم يرسل هذين المستدتين (سند الشحن و سند التأمين) إلى المشتري فهما وثيقتين متلازمتين.

-انتقال ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت الشحن: بيع سيف هو بيع يتم فيه تسليم البضاعة و تنتقل ملكيتها إلى المشتري من وقت الشحن. بيد أنه ووفقا للقواعد العامة يتم فرز البضاعة و تعيينها لتتحول من منقول معين بنوعه إلى منقول معين بالذات، ويتم فرزها على ظهر السفينة بموجب سند الشحن الذي يتضمن وصفا دقيقا للبضاعة المشحونة من حيث العدد أو الوزن و الحالة و العلامات، هذا إذا كانت البضاعة من الممكن فرزها عند الشحن، لكن المشكل يطرح في حالة البضاعة المشونة صبا كالفحم أو الفحم أو البترول أو الخشب و كانت هذه البضاعة مبيعة لعدة مشتريين، إذن الشحن يتم عند الوصول بموجب الكيل أو الكيل أو المقاس، و تصبح هذه البضاعة مملوكة على الشيوخ بين المشتريين كل على حسب حصته¹²⁶.

-انتقال مخاطر الطريق إلى المشتري من وقت الشحن: يترتب على انتقال ملكية البضاعة المبيعة "سيف" إلى المشتري بمجرد الشحن و مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري، فإذا هلكت البضاعة أو تلفت في الطريق، و يجب على المشتري أن يدفع الثمن كاملا، إذ ان هلاك الشيء على مالكه، كما يتحمل المشتري مخاطر التأخر إذا كان البائع قد شحن البضاعة في الوقت المناسب، و للمشتري حق الرجوع على الناقل بالتعويض، و له أيضا أن يرجع على المؤمن بمبلغ التأمين.

و يراعى أن البائع يكون مسؤولا عن المخاطر و العيوب السابقة على الشحن كعيب التغليف، و المشتري كذلك له حبس البضاعة عند الوصول للتحقق مما إذا كان التلف ناشئا عن خطر بحري يتحمله المشتري أو عيب سابق على الشحن يسأل عنه البائع.

ج-التزامات عقد "سيف":

عقد البيع "سيف" هو من العقود الملزمة للجانبين، و يترتب عليها التزامات على كل من البائع و المشتري:

1-التزامات البائع:

-يلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها قدرا و صنفا، و إذا كانت البضاعة المسلمة من صنف أقل من الصنف المتفق عليه أو كانت كميتها أقل، فإن البائع يكون مخلا بالتزامه، و جزاء هذا الإخلال هو الفسخ.

- يلتزم البائع بشحن البضائع المبيعة "سيف" و دفع أجرة نقلها و التأمين عليها وفقا للشروط المتفق عليها أو وفقا للشروط المعتادة في ميناء الشحن، و قد تباع البضاعة بعد شحنها فيقال أن البيع وارد على بضاعة عائمة.

- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، نفس المرجع، ص. 302¹²⁶

و للمشتري أن يفسخ العقد و المطالبة بالتعويض في حالة عدم شحن البضاعة في الوقت المحدد دون حاجة إلى الإعداز، و للبائع حق اختيار السفينة التي تنقل عليها البضاعة، بينما يختارها المشتري في عقد "فوب" كما سيأتي.

يلتزم البائع أخيرا بإرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة المبيعة إلى المشتري حتى يتمكن من تسليم البضاعة لدى الوصول و الدفاع عن حقوقه إذا كان بها عجز أو تف، و هذه المستندات هي: سند الشحن المثبت لشحن البضاعة، و وثيقة التأمين و فاتورة البضاعة و تتضمن وصفا للبضاعة و بياناً بالثمن الواجب دفعه، و قد يشترط دفع مستندات أخرى ثانوية، كشهادة البضاعة تحرر من قبل خبراء و شهادة المنشأ و هي تثبت أن البضاعة هي من إنتاج الدولة التي شحنت بها¹²⁷.

2-التزامات المشتري:

-التزام المشتري بدفع الثمن: اكتفت القواعد العامة بالنص بصورة عامة على هذا الالتزام من دون أية تفاصيل، لأن هذا الالتزام يحدده عقد البيع بشروطه الخاصة، و يشمل الثمن أجره النقل و أقساط التأمين و ثمن المبيع إضافة لكافة المصاريف التي ينص عليها العقد، و الذي ينص على طريقة استيفاء البائع لهذا الثمن، سواء كان بالتزام المشتري بفتح اعتماد مستندي أو بطريق سحبه ورقة مصرفية.

-يلتزم المشتري باستصدار إجازة الاستيراد و المستندات اللازمة في بلده و القيام بكافة الإجراءات. -يلتزم المشتري بتسلم البضاعة من الناقل، لأنه يعتبر قد تسلمها من البائع عند القيام الأخير بتسليمها إلى الناقل، و كل تأخير في عدم تسلم البضاعة يعرض المشتري إلى تحمل المصاريف و الأضرار.

-يلتزم المشتري بكل المصاريف و الرسوم من اللحظة التي ينتهي فيها التزام الباع بالتسليم إلى الناقل حتى لحظة تسليمها إليه مثل نفقات التنزيل و الرسوم الجمركية.

-إذا نص عقد البيع على حق المشتري في تحديد موعد الشحن فعليه الإخطار خلال مدة معقولة. -يجب على المشتري أن يزود البائع بكل المعلومات التي يحتاجها لتنفيذ التزاماته مثل ما يتعلق بإجراء التأمين على البضاعة.

2- البيع "فوب": F.o.b

أ- تعريفه: البيع "فوب" هو بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المبيعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري، و جاءت تسمية هذا النوع من البيع ببيع "فوب" من الاصطلاح الانجليزي Free on Board¹²⁸.

13-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، نفس المرجع، ص. 30.
مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، نفس المرجع، ص. 305¹²⁸

- التزامات بيع "فوب":

-التزامات البائع:

-يلتزم البائع بإيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه، و شحنها على متن السفينة التي عينها له المشتري خلال التاريخ المحدد و المهلة المعينة للشحن، فلا يعتبر البائع منفذا لالتزامه بمجرد إعداد البضاعة و جعلها جاهزة للشحن، و لا يلتزم بإبرام عقد النقل البحري إلا إذا حصل على توكيل خاص به، فيتصرف عندئذ بموجب عقد الوكالة.

-يلتزم البائع بسداد النفقات المتعلقة بالبضاعة لحين اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، و كذلك نفقات الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير إضافة إلى الرسوم و الضرائب و النفقات الواجبة للتصدير .

-يلتزم البائع بإخطار المشتري خلال مدة معقولة من تاريخ تسليمه البضاعة إلى الناقل بحصول هذا التسليم و تزويده بالمستند اللازم لهذا الإثبات إضافة إلى المستندات الأخرى مثل إجازة أو رخصة التصدير .

-التزامات المشتري:

-يلتزم المشتري بدفع الثمن المنصوص عليه في العقد و لا تدخل فيه أجرة النقل إلى ميناء الوصول لأن هذا العقد لا يضع هذا الالتزام على عاتق البائع، و نفس الشيء بالنسبة لأقساط التأمين، لذا يلتزم المشتري بإخطار البائع باسم السفينة و ميناء الشحن و وقت التسليم المطلوب.

-يلتزم المشتري بتسلم البضاعة عن طريق الناقل عند القيام البائع بوضعها على متن السفينة.

-يلتزم كذلك بكل النفقات من وقت التسليم.

-يلتزم باستخراج كافة المستندات في بلده¹²⁹.

-**التأمين لمصلحة شخص غير معين:** يتميز التأمين البحري بشكل خاص بأنه يكون لمصلحة شخص غير معين، غالبا ما يتم إبرام العقد لفائدة شخص يبقى مجهولا لدى شركة التأمين و لا يظهر هذا الأخير إلا عند تحقق الخطر، و هذا أمر تفرضه البيوعات الدولية و التي تعتبر مجالا للبيوعات المتتالية خلال الرحلة البحرية الواحدة، و عندما تنتقل البضاعة للشخص الاخير ينتقل معها سند الشحن و وثيقة التأمين و هما وثيقتان متلازمتان طيلة عملية النقل من وقت شحن البضاعة إلى تسليمها للمالك، و عليه جرى العمل في التأمين لمصلحة شخص غير معين تداول هذه الوثيقة مع سند الشحن لمن تؤول إليه ملكية البضاعة إما بطريق التسليم أو التظهير، و هي تخضع لأحكام القانون التجاري¹³⁰.

¹²⁹ -طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الاردن، 2004، ص.173.

-معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص.165.¹³⁰

الفرع الثالث: الشروط الشكلية لعقد التأمين البحري:

لا يتطلب انعقاد هذا العقد شكل معين إلا الكتابة، بحيث تكون هذه العقود معدة مسبقا من قبل شركات التأمين، و هناك نماذج معينة تتعلق بهيكل السفينة أو بالبضائع المستوردة، و مهما اختلف نوع عقد التأمين البحري، فإنه ينبغي أن تتضمن وثيقة العقد البيانات التالية وفقا للمادة 98 من قانون التأمينات:"

1-تاريخ و مكان الاككتاب

2-أسماء الأطراف المتعاقدة و مقر إقامتها مع الإشارة، عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه

3-الشيء أو المنفعة المؤمن عليها

4-الأخطار المؤمن عليها و الأخطار المستبعدة،

5-مكان الأخطار

6-مدة الأخطار المؤمن عليها،

7-المبلغ المؤمن عليه،

8-مبلغ قسط التأمين،

9-الشرط الأدنى أو لحامله إذا اتفق عليه،

10-توقيع الطرفين المتعاقدين".

تأخذ هذه الوثيقة أحد الشكلين و اللذان وردا في نص المادة 139 من قانون التأمينات كالتالي:"

يمكن تأمين البضائع بوثيقتين:

1-وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة،

2-وثيقة تأمين مفتوحة".

1-وثيقة التأمين العادية: يطلق عليها بعض الفقهاء وثيقة التأمين الخاصة برحلة واحدة، و تتضمن جميع البضائع أيا كان نوعها، و تقدر قيمة البضائع بحسب سعرها في ميناء الشحن، و يضاف إليها جميع النفقات المدفوع لحين نقلها إلى السفينة، و كذلك الربح أو الفائدة المرجوة إلى حين وصولها إلى ميناء التفريغ¹³¹.

2-وثيقة التأمين المفتوحة(العائمة): يضمن المؤمن بمقتضاها و في حدود معينة جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة التي ستصدر أو تشحن لحساب المؤمن له خلال فترة زمنية معينة، و غالبا ما تكون لمدة سنة، و تسمى هذه الوثيقة في بعض التشريعات "وثيقة الاشتراك" و قد تكون هذه الوثيقة

¹³¹-يوسف حسن يوسف، النقل و الشحن و التأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات، القاهرة، 2013، ص.141.

لمصلحة شخص غير معين حيث جرى العمل في هذا المجال على أن يؤمن البائع على البضاعة لصالح من يشتريها، ويستعمل هذا الأسلوب كذلك من الناقل وشركات الملاحة إذ يؤمنون على كافة البضائع التي سينقلونها لفائدة الغير، مع إضافة المستفيد مبلغا لأجرة النقل، و من الملاحظ أن نوع البضاعة و تقديرها لا يمكن أن يحدد وقت إبرام العقد، و إنما يلتزم البائع بوضع تقرير حول البضاعة و وصفها، و قد أجاز المشرع الجزائري هذا النمط من التأمين بالوثيقة العائمة بمقتضى المادة 140 من قانون التأمينات.

المبحث الثاني: آثار عقد التأمين البحري على الواردات:

الخطر البحري لا يختلف في شيء عن مخاطر أنواع التأمينات الأخرى و خاصة من حيث المواصفات و الشروط، إلا أنه هناك فروق تظهر فيما يتعلق بتحديد الخطر البحري و الذي يقوم على أساس تحديد الطبيعة القانونية و الأسباب التي تحقق هذا الخطر، إضافة للنتائج المترتبة على تحقق الخطر البحري، و هذا ما سوف نتناوله في المطلبين التاليين.

المطلب الأول: تحديد الأخطار البحرية

يمكن تقسيم الأخطار البحرية من حيث طبيعتها إلى نوعين، إضافة لتحديد الأسباب التي تحقق الخطر البحري، و هذا ما سوف نتناوله في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: طبيعة الخطر البحري:

يمكن تقسيمها إلى صنفين، الصنف الأول يتعلق بالأخطار البحرية القابلة للضمان و تقسم بدورها إلى الأخطار المادية و هي كثيرة و متنوعة، و تصيب السفينة أو البضاعة أو الاثنين معا، و هي تشمل جميع الخسائر التي تلحق بالمؤمن له، و تشمل كذلك الأضرار التي تصيب الغير و التي تضمنها شركة التأمين، و هنا ينبغي التمييز بين نوعين من الأضرار: النوع الأول: ضمان المؤمن لمسؤولية التصادم بحيث يتحمل المؤمن نتائج الأضرار الناتجة عن تصادم السفينة بسفينة أخرى أو بأي جسم آخر ثابتا أو عائما.

أما النوع الثاني: ضمان المؤمن للخسائر المشتركة و يتضمن المشاركة في الخسارة المشتركة باعتبار ذلك يهدف إلى تخفيف الأضرار و تجنب المؤمن من دفع تعويضات أكثر إذا لم يكن هناك تدخل من المؤمن له.

أما الصنف الثاني يتمثل في الأخطار الغير قابلة للضمان، إذ يفرق المشرع الجزائري بين نوعين و هما الغير قابلة للضمان بصورة قطعية و هذا ما استبعدته المادة 102 قانون التأمينات الجزائري و أخرى غير قابلة للضمان إلا باتفاق خاص و الواردة على سبيل الحصر في المادة 103 من نفس القانون.

الفرع الثاني: أسباب الأخطار: الحادث البحري هو ذلك الخطر الذي ينتج عنه الضرر، و ينبغي أن نفرق بين ثلاث أنواع من أسباب الأخطار، فهناك أخطار تنجم بسبب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، و أخطار تتحقق بسبب المؤمن له و أخطار قد تتحقق بسبب أجنبي¹³².

1- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي: هو ذلك الحادث غير المتوقع الذي لا يمكن رده و يسبب ضررا لسفينة أو بضاعة تحملها هذه الأخيرة، و الأمثلة على ذلك العاصفة البحرية و الضباب البحري، و التي يترتب عليها الهلاك أو التلف الكلي أو الجزئي للشيء المؤمن عليه، وبالتالي يلتزم المؤمن بالتعويض عليها، مهما اختلفت أسبابها.

2- الأخطار التي تتحقق بسبب المؤمن له: المؤمن لا يضمن الأضرار التي يتسبب في حدوثها المؤمن له بخطئه العمدي بحيث تكون غير قابلة للضمان، أما الأخطار الغير عمدية و المرتكبة من نفس الشخص تبقى قابلة للضمان.

3- الأسباب الأجنبية: تتحقق الأخطار لأسباب أجنبية عند وقوع الحروب الدولية أو الحروب الأهلية أو اضطرابات داخلية بحيث تشكل عائقا للملاحة البحرية، وكذلك يعتبر كسبب أجنبي تلك الاضطرابات الصادرة سواء عن الدولة أو الدولة الأجنبية.

المطلب الثاني: تقويم الأشياء و التخلي و التعويض:

الفرع الأول: التقويم:

يهدف التأمين على الأشياء بوضع المؤمن له في المركز الذي كان فيه قبل وقوع الحادث البحري، فمن الضروري أن تحدد قيمة الأشياء خاصة البضائع التي تحدد القيمة الحقيقية بالاستناد إلى سند الشحن، إذا كان موجودا أو الفواتير أو أي دليل آخر كتابي يقدمه البائع للمشتري، إلا أن الأمر لا يتم بهذه السهولة حيث تثير هذه المسألة إشكالات فيما يتعلق بتحديد القيمة المقبولة عند عدم وجود الدليل.

الفرع الثاني: التخلي:

يعتبر التأمين من خصوصيات التأمين البحري، و يطبق في حالات استثنائية، فالأصل في التأمين البحري هو التعويض عن الأضرار و الخسائر الأخرى الناجمة عن الحادث البحري، بيد أنه في بعض الحالات التي تصاب فيها الأشياء المؤمن عليها بأضرار جسيمة قد تؤدي إلى الهلاك كلياً أو جزئياً مع عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، و يجوز للمؤمن له المطالبة بالحصول على مبلغ التأمين كاملاً من المؤمن في مقابل أن يتخلى على ما بقي من السفينة أو البضاعة للمؤمن عليها لفائدة المؤمن.

-معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، المرجع السابق، ص.170.132

وقد يستعمل هذا الإجراء في حالة هلاك الأشياء المؤمن عليها و هي الحالة الوحيدة التي تتعلق بالتخلي عن البضاعة، و يأخذ المشرع الجزائري بهذه الحالة و التي تقضي بإتلاف ثلاثة أرباع البضاعة أو إتلافها كليا.

أما الإجراءات المتبعة في هذه الحالة و بعد إثبات المؤمن له حالة الهلاك للبضاعة يتم بالإعلان عن نيته في التخلي حتى يتسنى للمؤمن من التحقق من توافر شروط التخلي، إذ يشترط القانون الجزائري أن يتخذ المؤمن قرارا خلال مدة شهر من إخطاره إما بقبول التخلي و إما برفضه، وبالتالي إذا لم يقبل بذلك و يجب عليه تسديد مبالغ التعويض للمؤمن له، و إذا قبل تنتقل ملكية الشيء المتخلي عنه مقابل دفعه مبلغ التأمين للمؤمن له كاملا.

الفرع الثالث: التعويض:

-دعوى التعويض:

دعوى التعويض هي التعويض التي يرجع بها المؤمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه في حدود مبلغ التأمين، و إذا جرت التسوية بطريقة التعويض، فإن التزام المؤمن يقتصر على دفعه.

-أنواع الضرر:

قد يكون الضرر في صورة خسائر خاصة أو خسائر مشتركة أو خسارة مصاريف، و يقصد بالخسارة الخاصة: "الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يمله التأمين"، و قد تكون الخسارة الخاصة هلاكا كليا أو جزئيا أو تلفا أو تأخيرا.

أما الخسارة المشتركة فهي "حصة الأموال المؤمن عليها في الخسائر البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين".

خسارة المصاريف هي "المصاريف التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر ماد أو للحد منه".

-تقدير التعويض:

يلتزم المؤمن بدفع قيمة الضرر الذي أصاب المؤمن له في حدود مبلغ التأمين، فإذا كانت الخسارة مصاريف نقدية التزم بدفع قيمة هذه المصاريف، و إذا تعلق الأمر ببضاعة و هلكت كان التعويض هو قيمة هذه البضاعة في حدود مبلغ التأمين في ميناء القيام، و عند التلف يكون مقدار التعويض هو الفرق بين قيمة البضاعة سالمة و قيمتها تالفة في ميناء التفريغ ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن عليها، و يقع على عاتق المؤمن له إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر و

إثبات الضرر اللاحق به، و متى أثبت هذين الأمرين يفترض أن الضرر قد تحقق في الزمان و المكان اللذين يسري فيهما التأمين، و المؤمن أن ينقض هذه القرينة بالإثبات العكسي¹³³.

الخاتمة :

نستنتج من خلال هذا البحث مجموعة من النتائج التالية:

-التأمين على البضائع المستوردة تخضع لنظام قانوني خاص بها، خاصة تلك التشريعات الدولية و الوطنية التي تحمي كل من البائع و المشتري، الناقل و المؤمن و كذلك الغير المستفيد من عقد التأمين.

-عقد التأمين البحري يبرم وفق الجانب الشكلي للكتابة، ويكون إما وفقا لوثيقة عادية أو وفقا لوثيقة عائمة مفتوحة.

-تسهيل المبادلات التجارية بين البائع و المشتري من جهة و ضمان تأمين البضائع المستوردة من الأخطار البحرية من جهة أخرى.

- قائمة المراجع:

1-الكتب و المقالات:

- 1-طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الاردن، 2004.
- 2-عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر و القانون، مصر، 2011.
- 3-عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2011.
- 4-محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي، القانون البحري، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، لبنان، 2012.
- 5-مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- 6-معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ب.ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- 7- يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري على البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، القسم الأول، العدد2، مجلة الحقوق الكويتية، 1984.

¹³³ -عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر و القانون، مصر، 2011، ص.573

8-يوسف حسن يوسف، النقل و الشحن و التأمين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات، القاهرة، 2013.

2- القوانين:

- 1- الأمر 07/95 المعدل و المتمم المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية.13 المؤرخة في 08 مارس 1995، ص.3.
- 2-القانون 04/06 المؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق ل 20 فبراير 2006 الجريدة الرسمية.02، المؤرخة في 12 مارس 2006 المعدل لقانون التأمينات.

