

جامعة أبو بكر بلقايد _ تلمسان
كلية الحقوق والعلوم السياسية

محاضرات تأمينات النقل موجهة للسنة الأولى ماستر
تخصص القانون البحري والنقل
من إعداد الأستاذة عياد فوزية

2023/2022

لمحة تاريخية عن التأمين

يتعرض الإنسان منذ القدم لأخطار عديدة ينتج عنها تحقق خسارة مالية قد تصيبه أو تصيب عائلته، وتنتج هذه الأخطار عن الظواهر الطبيعية والتي لا قدرة للإنسان على منع تحققها، والإنسان لا يستطيع تحمل نتائجها وحده.

ومن هنا ظهرت الحاجة إلى وسائل تتعامل وتواجه مثل هذه المخاطر للتقليل من وقوعها أو الحد للخسارة.

يعد التأمين بأنواعه المختلفة من أهم وسائل مواجهة المخاطر، فهو يعمل على توفير التغطية التأمينية للأفراد والمنشآت ضد أخطار عديدة.

أول من عرف التأمين

كان أول من عرف التأمين قدماء المصريين، بحيث كان لديهم جمعيات تعاونية تتحمل أعباء دفن الموتى وتحنيطهم وبناء وتجهيز القبور بكافة مستلزمات الحياة، مما يستلزم معه تكاليف باهظة أدى إلى إنشاء جمعيات تقوم على أساس التعاون بين الأعضاء لتحمل الخسائر التي تحدث لعائلات المتوفي.

في الحضارات القديمة (البابلية، الأشورية، الإغريقية)

اشتهر التبادل التجاري عن طريق البحر، مما ظهرت معه مخاطر البحر كالغرق والقرصنة، ظهر ما يسمى بقرض السفينة أو القرض البحري، يقوم على أساسه صاحب السفينة باقتراض المال بضمان السفينة أو الشحنة البحرية من بعض الأشخاص المغامرين، ويتم الاتفاق بينهم في حال وصول السفينة سالمة إلى ميناء الوصول، فإن المقترض يحصل على أصل القرض مضاف إليه فوائد مرتفعة، أما إذا حدث وإن هلكت الشحنة والسفينة فلا يستحق شيء.

تأمين الحريق

ظهر بعد حريق لندن الشهير سنة 1666 والذي أتى على 85 من بنايات المدينة، وكانت نقطة انطلاق التأمين ضد الحريق من إنجلترا لينتشر بعد ذلك إلى ألمانيا وفرنسا والولايات المتحدة. _ أول وثيقة تأمين على الحياة كانت للانجليزي "ويليم جيسسن" سنة 1583م.

ظهر بعد ذلك أنواع أخرى من التأمين منذ أواخر القرن 18 إبان الثورة الصناعية باستخدام الآلات البخارية وتنتج عن ذلك من إنشاء المصانع الكبيرة والتي كان لها أثر على زيادة حجم الأخطار الموجودة آنذاك.

تبع ذلك ظهور أخطار جديدة لم تكن معروفة من قبل حيث بدأت شركات التأمين المساهمة بالظهور بعد أن كانت الجمعيات التعاونية هي الأساس، ومن ثم ظهر التأمين على الحياة الصناعي، ثم ظهر التأمين على الحوادث الشخصية، وازدادت أهميته في زيادة وتنوع وسائل الاتصال.

بداية من القرن العشرين بدأ الاهتمام بوسائل النقل من أخطار التصادم، والسرقه والحريق، وظهر تأمين السيارات وتبعه تأمين السرقه والتأمين الهندسي.

أما التأمين الاجتماعي ظهر بهدف حماية الطبقة العاملة من أخطار الوفاة والعجز والشيخوخة والمرض والإصابات والبطالة.

يقوم التأمين على فكرة أن الأخطار التي تعتبر بالنسبة إلى الفرد الواحد محتملة هي بالنسبة للمجموعة الكبيرة شبه مؤكدة الوقوع، من هنا فإن للتأمين خاصيتين رئيسيتين هما:

الأولى هو تحويل الخطر من الفرد للجماعة، أما الثانية تتركز حول توزيع الخسارة على جميع أعضاء الجماعة.

عقد التأمين هو اتفاق بين المؤمن والمؤمن له يتعهد فيه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأضرار والخسائر المغطاة بموجب العقد، ويكون هذا التعويض عينا أو ماليا وذلك مقابل قيام المؤمن له بدفع أقساط التأمين.

خصائص التأمين

يتميز عقد التأمين بخصائص عديدة :

عقد التأمين هو عقد رضائي: هو ذلك العقد الذي يكفي لانعقاده رضا طرفيه عن طريق الإيجاب والقبول. وعقد التأمين يجب إفرأغه في عقد مكتوب وبوليصة التأمين هي الوسيلة لإثبات هذا العقد.

عقد التأمين عقد ملزم: عقد ينشأ عنه التزامات متقابلة في ذمة طرفي العقد، حيث يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين حسب الاتفاق، دفعة واحدة أو على فترات زمنية منصوص عليه بالعقد، وبالمقابل يلتزم المؤمن (شركة التأمين) بدفع التعويض في حال وقوع الخطر المؤمن ضده والمثبت بالعقد.

والملاحظ أن التزام الطرف المؤمن له محقق وهو القسط المدفوع، في حين التزام المؤمن غير محقق فهو احتمالي وهي خاصية أخرى يكتسبها عقد التأمين.

عقد التأمين عقد احتمالي: هو العقد الذي لا يستطيع أي من طرفي العقد تحديد المنفعة التي سيحصل عليها عند التعاقد، حيث لا يمكن ذلك إلا عند تحقق الخطر.

احتمال الكسب أو الخسارة أمر محقق لطرفي العقد، فإذا لم يتحقق الخطر يخسر المؤمن له قيمة القسط، وبالمقابل يكون ربحا للمؤمن دون مقابل، وإذا تحقق الخطر خسر المؤمن مبلغ التأمين وكسب المؤمن له مبلغ أكبر من مبلغ القسط الذي التزم بدفعه لشركة التأمين.

عقد التأمين عقد معاوضة: وهو العقد الذي يأخذ كل من طرفيه مقابلا لما أعطاه، فالمؤمن يأخذ القسط والمؤمن له يأخذ مبلغ التأمين.

يرى بعض الفقه هنا أن مبلغ التأمين ليس هو المقابل، فهو قد يدفع وقد لا يدفع إذ أن ذلك مرتبط بتحقق الخطر المؤمن منه، ولكن تحمل المؤمن لتبعة الخطر هو المقابل إذا أنه ثابت في كل الأحوال.

عقد التأمين عقد عقد زمني: فهو العقد الذي يكون فيه الزمن عنصراً جوهرياً، حيث يلتزم المؤمن بتحمل تبعه الخطر لمدة زمنية محددة بالعقد، وكذلك المؤمن له ملزم بسداد الأقساط في مواعيد محددة بالعقد.

عقد التأمين عقد إذعان: وهو العقد الذي يكون فيه طرف قوي يملئ شروطه على الطرف الثاني المؤمن له وما عليه إلا قبول تلك الشروط.

هذه الخاصية في حقيقة الأمر تعمل معظم التشريعات على حماية الطرف الضعيف ويمكنها أن تكون متى كان الطرفان متساويان المؤمن والمؤمن له، كأن يكون المؤمن له شركة كبرى، كشركات الملاحة البحرية أو الجوية التي يمكنها أيضاً أن تملئ شروطها على شركة التأمين، وحماية منها للطرف الضعيف قد يسمح للقاضي التدخل لحمايته بتدخل المشرع بالتنظيم لتحقيق هدفين هما، فرض الرقابة على شركات التأمين، ومنه تكون حماية للمؤمن له.

خاصية أخرى في عقد التأمين وهي مبدأ في جميع العقود، وهو مبدأ "حسن النية" ففي عقد التأمين بالذات يتطلب صدق في تقديم المعلومات والأمانة، إذ لا يجوز لأي طرف في العقد الغش في الحقائق والبيانات أو التكتيم من تقديمها.

على المؤمن له إبلاغ المؤمن بكل المستجدات الخاصة أثناء سريان العقد، وإبلاغ عند تحقق الخطر المؤمن منه.

كيفية إبرام عقد التأمين

يبرم عقد التأمين بعدة مراحل وخطوات تبدأ بتقديم طلب التأمين، وثيقة التغطية المؤقتة، وثيقة التأمين النهائية.

1- طلب التأمين

هو إجراء عادة ما يبدأ به المؤمن له إذا ما أراد التعاقد مع المؤمن (شركة التأمين) وعادة يكون وسيط التأمين يسعى لذلك فسمسار التأمين يقوم بمساعده لإقناع المؤمن له بمزايا التأمين، وما يمكن أن يحصل عليه من شروط فإن اقتنع قدم له السمسار نموذجاً مطبوعاً لطلب التأمين معد مسبقاً من طرف المؤمن، ويتضمن الطلب عادة مجموعة من الأسئلة التي تتعلق بالعناصر الرئيسية للعقد والمتمثلة في الخطر المطلوب التأمين منه، والظروف التي تحيط به، ومقدار الأقساط وكيفية ومواعيد دفعها، ويكون على المؤمن له الإجابة عن تلك الأسئلة.

طلب التأمين لا يلزم أياً من الطرفين فلا يمكن الجزم بقبول المؤمن للتأمين بمجرد طلب تسليمه للمؤمن له، باعتباره إجراء يهدف فقط للحصول على البيانات اللازمة التي يستطيع من خلالها الوقوف على الخطر المؤمن منه، وتقدير قبوله أو رفضه كما لا تعد إجابة المؤمن له عن الأسئلة قبولاً للتعاقد، وتتولى شركة التأمين دراسة الطلب بتقرير قبوله أو رفضه بناء على قدرتها في التغطية خاصة إذا تعلق الأمر بأموال ضخمة كالتأمين على السفن والطائرات مثلاً.

2- مذكرة أو وثيقة التغطية المؤقتة

إذن بعد تقديم طلب التأمين فالمؤمن يقوم بالنظر فيه، لقبوله أو عدم ذلك، فإذا رفضه لم يكن ملزماً بشيء نحو طالب التأمين، أما إذا لم يرفضه فقد يستغرق النظر في قبوله مدة معينة أو يقبله ومع ذلك يمضي وقتاً قبل تحريره لوثيقة التأمين وإرسالها لطالب التأمين، في هذه المدة يعطي المؤمن للمؤمن له مذكرة التغطية المؤقتة، وتكون دليل إثبات مؤقت على قيام العقد بين الطرفين، ويلتزم خلالها المؤمن بتحمل الخطر عند وقوعه وفقاً للشروط التي تم الاتفاق عليها من الطرفين. فحاجة المؤمن له في تغطية الخطر وحاجة المؤمن للدراسة قد يستغرق وقتاً قد يقع فيه الخطر فلا يتحمل المؤمن له هذا الخطر، لذا جرى العمل على أن يتفق الطرفان على تغطية الخطر لمدة محددة، ويعتبر دليلاً مؤقتاً على اتفاق نهائي قائم بذاته يلتزم المؤمن خلاله بضمان الخطر لمدة محددة نظير قسط معين يدفعه المؤمن له.

3- وثيقة التأمين (النهائية)

هي العقد الذي بموجبه يلتزم المؤمن له بدفع القسط ويتحمل المؤمن عبء الخطر، وقد نصت على ذلك المادة 07 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، وتشتمل وثيقة التأمين مجموعة من البيانات، كأطراف العقد وبيانات حول هوية ذل طرف، الأخطار المؤمن عليها والمقر الرئيسي لشركة التأمين، وتحديد مبلغ التأمين، وكذا تاريخ انعقاد وثيقة التأمين، وتحديد سريان ومدة التأمين، وتسمى هذه البيانات ب: "الشروط التأمينية"، بالإضافة إلى شروط أخرى تكون معدة مسبقاً بواسطة المؤمن وهي الشروط العامة، فالمادة 98 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على أن هذه البيانات جاءت على سبيل المثال لا الحصر، مما يخول لطرفا العقد إضافة بيانات أخرى يتفقان عليه بالعقد.

وترجع أهمية هذه الشروط إلى أنها تحدد التزامات المؤمن وأبعاد الحماية التأمينية التي يحصل عليها المؤمن له، وعلى هذا الأخير إذا رغب في التأمين أن يقبل هذه الشروط كما هي، دون أن يكون له الحق في تعديلها أو تغييرها إلا في أضيق الحدود.

وتسمى عملية مراجعة طلبات التأمين واتخاذ القرار بشأنها بعملية "الاكتتاب" وهذه العملية تحكمها العديد من القواعد والأسس.

4- ملحق وثيقة التأمين

قد يعتمد الطرفان على إدخال بعض التعديلات سواء زيادة أو نقصاناً في شروط العقد القائم بينهما، يمكن أن تتغير بعض عناصر الخطر كتوقع كوارث أو حوادث لم تكن منتظرة وقت إبرام العقد، مما يؤدي إلى تعديل في مبلغ القسط، وقد يرغب المؤمن له في إضافة أخطار جديدة أو في زيادة مبلغ التأمين أو في إطالة مدة سريانه،

ومثل هذا التعديل اللاحق، قد يتم عن طريق التأشير على هامش الوثيقة الأصلية، ويوقع المؤمن على هذا التأشير، أو عن طريق وثيقة إضافية، وهنا جاء استعمال مصطلح ملحق الوثيقة للدلالة على هذه التعديلات.

العناصر الخاصة بعقد التأمين

يقول الأستاذ السنهوري، إن عناصر التأمين ثلاثة، يعتبر القسط هو محل التزام المؤمن له، ويعتبر مبلغ التأمين هو محل التزام المؤمن، أما الخطر هو أهم هذه العناصر، فهو محل التزام كل من المؤمن له والمؤمن، فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن على نفسه من المخاطر، والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من المخاطر، فالخطر إذا هو من وراء القسط، ومبلغ التأمين هو القياس الذي يقاس له كل منهما، ومنه علينا التعرف على الخطر، ومن ثم شروطه.

1-تعريف الخطر: يمكن تعريف الخطر على أنه حادث محتمل الوقوع لا يتوقف تحققه على محض إرادة أحد المتعاقدين، وعلى الخصوص إرادة المؤمن له، ويعتبر الخطر العنصر الأساسي في عقد التأمين.

(أ)شروط التأمين: لكي نكون أمام خطر في عقد التأمين يجب أن تتوافر فيه الشروط التالية:

-أن يكون الخطر مستقبلي: فلا يمكن إبرام عقد التأمين على خطر قد تحقق في الماضي وهذا ما ذهبت إليه المادة 43 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

-أن يكون الخطر محتمل الوقوع: أي غير مؤكد الحدوث فلا يجوز أن يكون مؤكدا ولا مستحيلا، وهذا ما نصت عليه المادة 42 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

-أن يكون الحادث مستقلا: يكون مستقلا عن إرادة الطرفين أي يجب أن يكون الخطر غير متعلق بمحض إرادة أحد طرفي العقد وخاصة المؤمن له، بمعنى أنه لا يسعى لتحقيق الخطر حتى يحصل على مبلغ التأمين. أمثلة عن ذلك كأن يهرق عمدا الأموال المؤمن عليها ليتحصل على مبلغ التأمين.

-أن يكون الخطر مشروعاً: غير مخالف للنظام العام حيث تنص المادة 621 من القانون المدني: " تكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة، تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين".

(ب) أصناف الخطر

-الخطر الثابت والخطر المتغير: يتمثل هذا التقسيم في درجة احتمال تحقق الخطر خلال مدة التأمين، فإذا كان احتمال الخطر ثابتا خلال مدة التأمين نكون بصدد الخطر الثابت، أما إذا كان احتمال الخطر متغيرا خلال مدة التأمين خلال مدة التأمين نكون بصدد الخطر المتغير.

وتكمن أهمية هذا التقسيم في تحديد "قسط التأمين"، فإذا كان الخطر ثابتا كان قسط التأمين ثابت خلال مدة التأمين أما إذا كان الخطر متغير يكون قسط التأمين متغيرا، أيضا سواء بالزيادة أو النقصان حسب تغيرات الخطر.

-الخطر المعين والخطر الغير المعين: يعتمد أساس هذا التقسيم على محل التأمين، فإذا كان محل التأمين معين عند إبرام العقد كان الخطر معين، أشار على ذلك المشرع في نص المادة 42 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات في حالة فقدان الكلي للشيء المؤمن عليه لسبب: حادث غير منصوص عليه في العقد ينتهي التأمين بحكم القانون ويجب على المؤمن أن يعيد للمؤمن له القسط المدفوع والمتعلق بالمدة التي زال فيها الخطر، أما بالنسبة للحادث المنصوص عليه في وثيقة التأمين، ينتهي التأمين بقوة القانون ويبقى القسط ملكا للمؤمن له في حالة فقدان الكلي.

إذن يعني إن كان محل التأمين معين عند إبرام العقد كان الخطر معيناً، مثال التأمين على منزل ضد الحريق. أما إذا كان محل التأمين غير محدد عند إبرام العقد ولكنه يتحدد عند تحقق الخطر كان الخطر غير معين كتأمين المسؤولية على حوادث السيارات. وتكمن أهمية هذا التقسيم في تحديد مبلغ التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه عند تحقق الخطر، فإذا كان الخطر معيناً أمكن ذلك من تحديد مبلغ التأمين مسبقاً، أما إذا كان الخطر غير معين فلا يمكن تحديد مبلغ التأمين بدقة مسبقاً، وإنما تحديده يكون حسب الاتفاق بين طرفي العقد.

2-قسط التأمين

يخضع تحديد القسط إلى عوامل مختلفة، فيتوقف بالدرجة الأولى على ما يسمى بالقاعدة النسبية، فيتم تقديره على أساس درجة احتمال وقوع الخطر من جهة ودرجة جسامته. يعرف القسط على أنه ذلك المبلغ من المال الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تغطية المخاطر المؤمن منها. وفي تعريف الأستاذ السنهوري: " بأنه المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن له لتغطية الخطر المؤمن منه".

كما قلنا أنه للقسط علاقة بالخطر، إذا ما تغير هذا الأخير تغير معه مبلغ القسط زيادة أو النقصان، تناسب القسط مع الطر.

عناصر القسط

للقسط عنصرين القسط الصافي وعلاوة القسط.

القسط الصافي: هو مقابل الخطر الذي يلزم المؤمن له بدفعه للمؤمن له بدفعه للمؤمن، والذي يكفي لتغطية الأضرار ويتفق على درجة احتمال الخطر إما دفعة واحدة أو على شكل دفعات متتالية، عدد المؤمن لهم ومدة التأمين ويضيف الفقه سعر الفائدة التي تحصل عليها الشركة من استخدام واستثمار الأقساط.

العلاوات القسط أو (العلاوات الأخرى): وتمثل في كل النفقات التي تدفعها شركة التأمين لتحويل الأقساط كنفقات _ الدعاوى القضائية، _ أتعاب الوسطاء والقاعدة العامة في تحصيل الدين هو أنه "الدين مطلوب ليس محمول، إذ يجب الحصول عليه من موطن المدين". فقد جرت العادة أن يقدم المؤمن له مبلغ القسط إلى شركة التأمين، وقد تسعى هذه الأخيرة للحصول على الأقساط عن طريق وكلائها(السماسة)، كذلك الأرباح التي يضيفها المؤمن إلى القسط، كذلك الضرائب والرسوم بالإضافة إلى نفقات الإدارة.

3-مبلغ التأمين

وهو ذلك المبلغ الذي يلتزم المؤمن بأدائه عند تحقق الخطر المؤمن منه للمؤمن له، وهو مقابل التزام المؤمن له بدفع القسط، فكلما زاد القسط زاد معه مبلغ التأمين. ومنه يجب معرفة كيفية تحديد مبلغ التأمين:

أ) تحديد التعويض على أساس المبلغ المحدد في العقد: غالبا ما يتحدد مبلغ التأمين باتفاق الطرفين وقت إبرام العقد بحيث لا يزيد التعويض عن هذا المقدار مهما كانت جسامته الخطر.

حيث لا يمكن أن يزيد هذا التعويض عن مقدار المال أو المصلحة المؤمن عليه وقت وقوع الخطر وفقا لنص المادة 32 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، ونص المادة 623 من القانون المدني.

ب) تحديد مقدار التعويض على أساس جسامته الضرر: ويقصد بذلك أن التعويض ينصب على درجة الخطر، وليس على قيمة المبلغ المحدد في العقد، والمادة 33 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات تؤكد على أنه لا يجوز لأي مؤمن له اكتتاب تأمين واحد من نفس النوع وعلى الخطر ذاته.

ج) تحديد مقدار التعويض على أساس الشيء المؤمن عليه: ويكون مبلغ التعويض بقيمة الشيء المؤمن عليه، وبذلك عند وقوع الخطر بالمؤمن له ليس له أن يطالب بمبلغ التعويض يفوق قيمة الشيء المؤمن منه.

_تأمين المغالاة

قد يتم التأمين بمبلغ أكبر من قيمة الشيء المؤمن عليه، وقد يكون بحسن النية أو بسوء النية حسب نص المادة 31 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ب) مغالاة بحسن النية: أي المبالغة في تقدير المصلحة المؤمن عليها، فالشركة لها أن تحتفظ بالأقساط ويدفع المؤمن له القيمة الحقيقية لقيمة التأمين بعد تعديل وتصحيح فيما يخص المصلحة المؤمن عيها.

أ) مغالاة بسوء النية: وتظهر سوء النية عندما يهدف المؤمن له الحصول على ربح غير مشروع يزيد عن مقدار الضرر الذي قد يصيبه بسبب تحقق الخطر، و لشركة التأمين في هذه الحالة المطالبة بإلغاء العقد مع احتفاظها بالأقساط المدفوعة كلها.

نظام وواقع التأمين بالجزائر

مر التأمين بالجزائر بعدة مراحل،

أولا: الفترة الاستعمارية

يرتبط وجود التأمين في الجزائر بوجود الاستعمار ومؤسساته التي تسير هذا النشاط، حيث ظهر في أوروبا على شكل تعاوي إثر إنشاء الشركة التعاونية للتأمين من الحريق سنة 1961، وتتبعها إنشاء التعاونية المركزية الفلاحية من طرف الفلاحين الفرنسيين.

إن عقود التأمين في البداية كانت على شكل القرض المجمل والتي كانت تسيير بموجب القانون البحري، مما يدل على أن المشرع لم يفكر في بداية القرن 19 في التأمين، وإنما القضاء هو أول من تكلم على التأمين، حيث أن المشرع لم يتدخل إلا مؤخرا من خلال:

-قانون 13 جويلية 1930، والذي يخص كل عقود التأمين البحري.

-المرسوم بتاريخ أوت 1941، الذي ينظم عمل شركة التأمين.

-المرسوم المؤرخ في 06 مارس 1947، الذي يقضي بإنشاء التأمين بصفة فعلية في الجزائر ولكنه خدم المصالح الفرنسية، كما تضمن هذا المرسوم تكوين لائحة إدارية عامة لمراقبة التأمين بالجزائر.

-القانون الصادر بتاريخ 27 فيفري 1958، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات.

وأهم ما يمكن ذكره في هذه المرحلة أن التأمين اقتصر على المعمرين حيث لم يستفد الجزائريون إلا بالقليل منه ، خاصة إذا علمنا أن التأمينات الاجتماعية ظهرت متأخرة بالجزائر مقارنة بفرنسا والدول الأخرى، ويظهر جليا من خلال الهيمنة الفرنسية بنسبة 59 % من مجموع مؤسسات التأمين أي ما يعادل 127 من أصل 218 مؤسسة، واقتصر الدور الاجتماعي للتأمين في هذه الفترة على تلبية حاجات المعمرين، أما الدور الاقتصادي فلم يكن له دورا فعلا نظرا لقلّة المؤسسات الصناعية المؤمنة في الجزائر.

ثانيا: فترة أو مرحلة ما بعد الاستقلال

تنقسم هذه المرحلة إلى ثلاثة فترات وهي:

1-فترة ما قبل احتكار الدولة 1965 _ 1966:

رغم استقلال الجزائر، إلا أنه واصلت الشركات الأجنبية سيطرتها على الشركات التأمين خاصة الفرنسية منها، وتحصيل مداخيل طائلة منها، بعد ذلك سارعت السلطات العمومية لإدخال تعديلات على القوانين التي تنظم نشاط التأمين، للحفاظ على المصلحة الوطنية، فقام المشرع الجزائري بإنشاء عملية التأمين وإلزامية التأمين وتأسيس الصندوق الجزائري في 08 جوان 1963 بمقتضى القانون رقم 63-201.

كذلك رقابة الدولة على المؤسسات التأمين وفرض شروط الضمان التي يجب أن تراعيها المؤسسات.

2- فترة احتكار الدولة 1995-1066:

بدأت هذه المرحلة بصدور الأمر رقم 166-127 المؤرخ في 27 ماي 1966، حيث نصت المادة الأولى منه على احتكار الدولة لعملية التأمين.

وعلى هذا الأساس جاء في نص المادة 121 من نفس الأمر المذكور أعلاه، تأميم شركة التأمين وانتقال الأموال والحقوق والالتزامات هذه الشركة تجاه الدولة، وفي تاريخ 09 أكتوبر قام المشرع الجزائري بإصدار قانون لتنظيم التأمين في الجزائر، وحدد فيه الأحكام العامة وحقوق والتزامات كل من المؤمن والمؤمن له، ويشمل على أحكام عامة من تأمينات الأشخاص والأضرار، ويتضمن أيضا التأمينات الإلزامية ضد الحريق، النقل، أضرار المياه، وأحكام عامة للتأمين البحري.

خلال هذه الفترة تم تدخل الدولة وفرضت احتكارها الكامل من خلال إصدار العديد من الأوامر التي فرضت التخصص على مؤسسات التأمين.

وقد تمت إعادة هيكلة نشاط التأمين المطبق إلى غاية سنة 1973، من طرف كل من شركة CAAR و SAA وتحويلها إلى الشركة المركزية لإعادة التأمين CCR، والتي أنشأت في 01 أكتوبر من سنة 1973.

ثم جاء قانون 1985، وأهم ما ميزه هو إعادة هيكلة قطاع التأمين، حيث ظهرت مؤسسات تأمين جديدة، كما ظهر مبدأ التخصيص في التأمين الذي فرض على مؤسسات التأمين الجديدة، حيث أوكلت لكل واحدة مهمة التأمين على نوع من الأنواع، ومثال ذلك الشركة الجزائرية لتأمينات النقل أوكلت لها مهمة التأمين على كل عمليات النقل بوسائطه البري، الجوي، والبحري، جاء مرسوم جانفي 1990 وألغى مبدأ التخصيص الذي فرض على مؤسسات التأمين لخلق جو من المنافسة بين المؤسسات حتى تواكب التغيرات التي مست الاقتصاد الوطني وقطاع التأمين 1995.

3- فترة إنهاء احتكار الدولة لقطاع التأمين 1995:

إذن بعد إلغاء مبدأ التخصيص وفتح سوق المنافسة لم يعرف نشاط التأمين تطورا سنتي 1990-1995، هذا عكس ما كان منتظرا، مما أدت هذه الوضعية بالمشرع لإجراء تعديل على القوانين الخاصة بالتأمين، حيث صدر القرار رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، أهم ما جاء فيه هو إلغاء احتكار الدولة لقطاع التأمين، ووضع بعض الآليات الجديدة، منها ظهور وسيط التأمين، والمجلس الوطني للتأمين وهيئة المراقبة، كما تجدر الإشارة إلى المرسوم التنفيذي رقم 96-06 الصادر في 10 جانفي 1996، لتحديد الأخطار التي يتحملها التأمين.

وقد عرف الأمر رقم 95-07 تعديلات سنة 2006، بموجب القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 عدل بمقتضاه أحكام خاصة بالرقابة للدولة على الشركات التأمين، وفي سنة 2010 حدد القرار المؤرخ في 19 أكتوبر 2010، شروط وكيفية مشاركة السماسرة، إعادة التأمين الجانب.

إعادة التأمين

هو عملية تبرمها شركة التأمين (المؤمن المباشر) مع شركة تأمين أخرى تسمى معيد التأمين، بحيث يصبح المؤمن الأصلي في هذه العملية بمثابة المؤمن له، وهذا ليحمي المؤمن نفسه أي من اختلال في التوازن بين إيراداته ومصروفاته في حالة وقوع أخطار جسيمة أو بسبب عدم دقة الإحصائيات، فيتحمل المعيد نصيبا من أعباء الأخطار المؤمن منها مقابل حصوله على الأقساط، ويأخذ هذا العقد إحدى الصورتين، إما أن تتم لتغطية جميع الأخطار المؤمن منها أو جزء منها فقط، ويبقى المؤمن في جميع الحالات التي يعيد فيها التأمين الوحيد إزاء المؤمن له.

وينتج عن ذلك أن عقد إعادة التأمين فهو عقد مستقل عن عقد التأمين الأصلي، وهنا يطرح إشكال حول علاقة المؤمن له وشركة معيدة التأمين؟

إذن قلنا أن عقد إعادة التأمين هو عقد مستقل عن عقد التأمين الأصلي يمكن لمعيد التأمين أن يطالب المؤمن له بأقساط تدفعها شركة التأمين أو اللجوء إلى دعوى غير مباشرة للأقساط التي لم يتم دفعها من قبل شركة التأمين الأصلية والمؤمن له، ويجوز للمؤمن له بالرجوع إلى دعوى غير مباشرة للمطالبة بالوفاء بالالتزام معيد التأمين عند تحقق الخطر.

نطاق إعادة التأمين

إذا لجأ المؤمن إلى إعادة التأمين في عقود معينة فقط، بحيث يرى ضرورة إعادة التأمين كنا بصدد التأمين الاختيارية أو الخاصة، أما إذا لجأ إلى إعادة التأمين لكافة الوثائق والعقود كنا بصدد إعادة تأمين تلقائية.

صور إعادة التأمين

يأخذ إعادة التأمين إحدى الصورتين:

(أ) إعادة التأمين بالخاصة: يحتفظ بمقتضاها المؤمن المباشر بحصة معينة من عملية التأمين ويلقى على عاتق معيد التأمين بالحصة الباقية، ويحدد التدخل هنا لتغطية الخطر بنسبة معينة.

- إذا كانت النسبة متساوية بين المؤمن المباشر ومعيد التأمين نكون هنا في "محاصة حقيقية".

- إذا كانت النسبة غير متساوية بين المؤمن ومعيد التأمين، نكون أمام العملية بالخاصة على أساس "حصة معينة". ويعاب على هذه الطريقة أنها لا تحل مشكل اختلال التوازن بين إيرادات ومصروفات المؤمن خاصة أن المؤمن

المباشر يتحمل نسبة مئوية من الخطر المؤمن منه، وإعادة التأمين تقلل حقيقة من الخطر ولكن لا تلغيه، ولهذا تلجأ شركة التأمين إلى ما يسمى بإعادة التأمين فيما جاوز حدود الطاقة.

(ب) إعادة التأمين فيما جاوز حدود الطاقة: ويقصد بها التأمين على الأخطار التي تزيد مبالغ التأمين فيها عن طاقة المؤمن المباشر فهذا الأخير يحدد لنفسه حدا أقصى من الخطر المؤمن منه حسب طاقته المالية ويلقى على عاتق معيد التأمين مما يزيد على هذا الحد. ولقد نصت المادة الثالثة من قانون التأمينات على التأمين الافتراضي.

-التأمين الافتراضي (المشترك): التأمين الافتراضي يحمي بمقتضاه المؤمن نفسه من أي اختلال في توازنه المالي، فقد ينشأ جراء وقوع أخطار جسيمة لا يستطيع تغطيتها بنفسه فيتم التأمين لدى عدة مؤمنين، بحيث تتحمل كل شركة جزءا من الخطر، ويتم توزيع الخطر على هذه الشركات سواء كانت عقود متعددة أو بوثيقة تأمين واحدة توقع عليها كل الشركات المعنية.

التأمينات البرية

يتمحور هذا النوع من التأمينات حول الشروط الأمنية الواجب توافرها للتأمين السلامة والصحة من خلال مزاوله نشاط النقل بوسائط برية من سيارات، شاحنات، والسكك الحديدية، كلها لضمان سلامة التنقل من جهة من خلال التأكد أولا من صلاحية وسيلة النقل نفسها للمحافظة بذلك على سلامة الأرواح والممتلكات من الخطر أثناء تنفيذ عملية النقل.

وتكمن أهمية التأمين البري إلى حماية المصلحة العامة، وهي ذات أهمية اجتماعية واقتصادية، فهي تشكل أكبر مداخيل شركات التأمين.

فالمادة 166 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات تنص على أنه يجب على الناقلين العموميين للمسافرين أن يكتتبوا تأمينا، التأمين على البضائع المؤمن عليها عن طريق البر أو السكك الحديدية، فالتأمين على البضائع هو حماية للممتلكات المنقولة برا والتي تغطي الخسائر والأضرار التي قد تنجم عن النقل من هلاك كلي أو جزئي.

التأمين من المسؤولية

التأمين من المسؤولية المدنية هو وسيلة وتقنية يعتمد عليها للوصول إلى حماية حقيقية، إذ يمكن المؤمن له من إعادة أمواله دون أن يتحمل الأضرار التي رتبها مسؤوليته، زمن جهة أخرى يمكن الضحية من التعويض

ويتكفل بإصلاح الضرر الذي لحق الضحية ويضمنها من إعسار المؤمن له، مما جعل المشرع الجزائري يفرض إلزامية التأمين على هذا النوع من المسؤولية. إن التأمين من المسؤولية المدنية هو تأمين من الأضرار يهدف إلى حماية المؤمن له من الرجوع عليه بالتعويض، إثر قيام مسؤوليته عن الفعل الضار.

وقد عرفه بعض الفقه: بأنه عقد بموجبه يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن الدعاوى الموجهة من الغير ضد المؤمن له. فالضرر المؤمن منه هنا لا يصيب المال مباشرة كما هو الأمر في التأمين على الأشياء بل ينشأ عن قيام دين في ذمة المؤمن له بسبب تحقق المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية، وهذا الدين هو التعويض الذي يحكم به القاضي للمتضرر.

والتأمين من المسؤولية هو عقد يؤمن المؤمن بموجبه للمؤمن له من الأضرار التي تلحق به جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية.

إذن التأمين من المسؤولية هو تأمين المؤمن له نفسه من الضرر يقع على ماله أو من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية بحيث لا يقصد بالتأمين من المسؤولية تأمين الغير من الإصابة التي تقع عليه بسبب المؤمن له، وإلا أصبح تأميناً على الأشخاص، وإنما كان تأميناً على المال أي تأميناً على الأضرار.

ويكون الهدف من التأمين على المسؤولية هو تأمين المؤمن له من رجوع الغير عليه بالمسؤولية، فالضرر يصيب ماله بطريقة غير مباشرة وينجم الضرر عن تحقق المسؤولية، وغالبا ما يكون مصدر هذا الضرر مسؤولية تقصيرية كما هو الحال بالنسبة للمسؤولية عن السيارات مما يتضح معه أنه التأمين إلزامي من حوادث السيارات هو نوع من أنواع التأمين من المسؤولية.

فقد نصت المادة 56 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه، يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على المسؤولية المدنية للمؤمن له بسبب الأضرار اللاحقة بالغير، ولهذا قلنا أن التأمين من المسؤولية هو دين وأنه يتعلق بسبب خطأ المؤمن له أو بسبب خطأ أحد تابعيه.

وتنص المادة 12 من نفس الأمر على أن: "يلتزم المؤمن بتعويض الأخطاء التي يحدثها أشخاص يكون المؤمن له مسئولاً مدين، كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب وخطورته".

والتأمين من المسؤولية كما سبق ذكره، يكون إما تأميناً من خطر معين أو غير معين، والتأمين من خطر معين هو تأمين على قيمة مقدرة أو قابلة للتقدير، ومثاله تأمين الناقل من مسؤوليته عن البضائع المنقولة، في حين التأمين من خطر غير معين فهو تأمين غير محدد القيمة، مثل التأمين على حوادث السيارات.

ولا يعتبر الخطر قد تحقق إلا إذا قام بطبيعة الحال مطالبة المضرور المؤمن له سواء ودياً أو قضائياً بالتعويض عن الضرر الذي أصابه.

لقد حددت المادة 15 الفقرة الخامسة من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات ، الأجل الذي يتم فيه إخطار المؤمن له للمؤمن بحدوث الخطر ب 07 أيام ويتوقف هذا لأجل كلما وجدت قوة قاهرة، ويبدأ سريانه من يوم مطالبة المضرور للمؤمن له بالتعويض. على ضوء ما قلناه تكون من يوم المطالبة المضرور وتكون هذه المطالبة يوم حدوث الضرر، أما إذا كانت بعد مدة قد تكون طويلة إلى ما بعد ربما انتهاء سريان العقد ماهو الحل في هذه الحالة؟

في هذه الحالة تكون العبرة بتاريخ علم المؤمن له بالضرر وتحقق المسؤولية التي تنشئ الحق في التعويض. وغالبا هنا ما يلجأ المؤمن إلى إدراج شروط لتحديد الآجال التي يجب أن يتم فيها الإخطار بتحقيق الخطر كشرط تحمل الأضرار السابقة لانتهاء الضمان.

يغطي التأمين الإجباري راكب سيارات النقل، وهو كل الشخص راكبا سواء كان داخل السيارة أو صاعدا إليها أو نازلا منها، فالتأمين يغطي الحادث الذي يقع للراكب إثر سقوطه من السيارة أثناء نزوله أو هبوطه منها.

لقد حددت المادة 166 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات بنصها: " يجب على الناقلين العموميين المسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأمين يغطي مسئوليتهم المدنية تجاه الممتلكات التي ينقلونها. كما يلتزم المؤمن بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة من الوفاة أو أية إصابة بدنية تلحق الراكب في سيارة نقل الركاب، من سيارات الأجرة، سيارات النقل العام للركاب، وسيارات النقل الخاص للركاب لنقل تلاميذ المدارس، والسيارات السياحية.

ويشمل التأمين الإلزامي الأضرار التي تقع للركاب لتلك المركبات المذكورة أثناء تواجدهم فيها، أو هبوطهم وصعودهم إليها، إثر حادث، ويضمن المؤمن تلك الضرر التي تلحق الغير ويعرف هذا الأخير بالمستفيد من التأمين ويندرج ضمن مفهوم الغير، المشاة، وكل ركاب السيارة.

صور التأمين

إذا ثبتت مسؤولية المؤمن له سواء كانت عقدية أو تقصيرية بأركانها الثلاث، الخطأ والضرر والعلاقة السببية، كان للمضرور أن يرفع دعواه على المؤمن له لمطالبته بالتعويض.

وتختلف مطالبة المؤمن له للمؤمن، يمكن للمؤمن له مطالبة المؤمن وديا، كما يحق له اللجوء إلى القضاء، كما يمكن للمتضرر الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة وذلك عملا بأحكام الشريعة العامة.

1)المطالبة الودية

يطالب المضرور المؤمن له بالتعويض وديا عن طريق رسالة موصى عليها أو بأية وثيقة عن طريق محضر في هذه الحالة قد يقنع المؤمن له المضرور بدفع مسؤوليته كما لو أثبت له السبب الأجنبي أو خطأ الغير، وقد يقر له بمسئوليته ويتصالح معه ولكنه لا يمكن الاحتجاج بهذا الاعتراف أو هذه المصالحة في مواجهة المؤمن، تنص المادة 58 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات: "لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسئولية ولا بأية مصالحة خارجة عنه، ولا يعد اعترافا بحقيقة الأمر إقرارا بالمسئولية". ولا يشترط شكلا معيناً لهذا الإقرار قد يتم كتابته أو أن يتم شفويا.

والتسوية الودية تكون لصالح المؤمن له في حالة تنازل المضرور عند اقتناعه بأن الحادث الذي خلف ضررا لم يقع بخطأ من المؤمن له كالقوة القاهرة، بحيث لا يمكن للمضرور الرجوع المؤمن له على المؤمن، بالضمان، وقد تكون التسوية الودية لصالح المضرور كما لو أقر المؤمن له بمسئوليته أو تصالح مع المضرور بشأن الحادث، وهنا يكون الضرر قد تحقق ومن ثم يمكن رجوع المؤمن له على المؤمن بالضمان.

(2) المطالبة القضائية

تتم هذه المطالبة بموجب حكم صادر عن دعوى المسئولية والحكم في هذه الدعوى يقضي إما بعد مسئولية المؤمن له أو يقضي بمسئوليته.

في الحالة الأولى الحكم الصادر في دعوى المسئولية، وهو عدم مسئولية المؤمن له يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن جميع المصاريف التي تكبدها وخسارته عن رفع الدعوى القضائية. المادة 57 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات. وقد يكون في العقد شرطا أن يياشر المؤمن دعوى المسئولية وحده.

(3) رجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة

في حقيقة الأمر لا توجد علاقة تربط بين المؤمن والمضرور، فهذا الأخير أجنبي عن العقد، فالمضرور يرجع على المؤمن عن طريق الدعوى الغير مباشرة باعتبار المؤمن مدين مدينه وذلك بنص من المادة 189 من قانون المدني

والتي تنص على أنه: "لكل دائن ولو لم يحل أجل دينه أن يستعمل باسم مدينه جميع حقوق هذا المدين...". مع العلم أنه في الدعوى الغير مباشرة يكون المضرور مزاحما فيها من طرف دائنين آخرين للمؤمن له، قد لا يكون مبلغ التأمين كافيا للوفاء بكل هذه الديون فيقسمه الدائنون قسمة الغرماء فيما بينهم، مما أنه قد يتلقى المضرور مبلغا ضئيلا، ولهذا أقر المشرع للمضرور حقا مباشرا قبل المؤمن بنص المادة 59 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، بحيث نصت على أنه: "لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه إلا الغير متضرر أو

ذوي حقوقه، ما دام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له".

فالدعوى المباشرة المقررة للمضروب على مبلغ التأمين تجدد أساسها في تعويض الضرر الذي لحقه، لذلك فإن هذه الدعوى لا يمكن أن ترفعها إلا الضحية نفسها أو ذوي حقوقها، وقد يتعدد المضروبين في حادث واحد ويكون لكل واحد منهم الحق في رفع الدعوى المباشرة وإذا لم يكن مبلغ التأمين كافياً لتعويضهم جميعاً اقتسموه بينهم قسمة الغرماء.

التأمين الجوي

يعد التأمين الجوي من أحدث أنواع التأمينات مقارنة مع كل من التأمينات البرية والتأمينات البحرية، نظراً للمخاطر الناجمة عن النقل الجوي وجسامتها وانعكاساتها الخطيرة، لذلك لجأت أغلب الدول الأخذ بنظام إلزامية التأمين الجوي، حيث نجد أن بعض الدول التأمين الجوي شرطاً من شروط تسليم وثائق النقل الجوي، ومنها ما جعله ضمناً لتسيير مؤسسات النقل الجوي.

لقد نظم المشرع عقد التأمين الجوي في قانون التأمينات، إذ يقضي هذا الأخير بإلزاميته لدى شركات التأمين المعتمدة لكل مركبة جوية مسجلة عن الأضرار التي يحتمل أن تلحق بها، كما يلتزم كل ناقل جوي بتغطية مسؤوليته المدنية في مواجهة الأشخاص والبضائع المنقولة.

أصناف التأمين الجوي

يشمل التأمين الجوي ثلاث أصناف، التأمين على المركبة الجوية ذاتها في حماية هيكل الطائرة، والتأمين الجوي على البضائع المشحونة وكذا التأمين على المسافرين، أي ما عرف بالمسؤولية المدنية بمعنى التأمين على الأفراد وأمتعتهم داخل المركبة والأضرار المادية التي تنتج عن سقوط الطائرة على الأرض.

1)التأمين على المركبة الجوية(الطائرة)

ويقصد بالطائرة المركبة الجوية وتشتمل على مايلي:

-التأمين على بنية المركبة من عجلات وأجنحة أي هيكلها الخارجي،

-التأمين على أجهزتها الملحقة من الرضية الداخلية، والمقاعد والسلامم والأبواب والنوافذ والمحركات، واللوائح الالكترونية والتي لا يمكن لطائرة الطيران من دوئها، ووثيقة التأمين هي التي تحدد للناقل والمؤمن حول المخاطر التي تحدث إثر الحادث الجوي بما فيها المخاطر المستقبلية والقابلة للتعويض بصفة واضحة ويخضع التأمين على جسم

الطائرة للأحكام العامة للتأمين الواردة في الفصلين الأول والثاني من الباب الأول من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، والمادة 154 تنص على مصاريف الحراسة ونقل المركبة الجوية إلى مكان آمن.

يتعهد المؤمن بإصلاح الخسائر أو التلف الذي يصيب الطائرة المؤمن عليها، بسبب الأخطار المغطاة ، وذلك أثناء وجودها على سطح الأرض أو أثناء الدرج على الأرض، أو أثناء الطيران في الجو، وتنص المادة 153 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات: " يهدف تأمين أجسام المراكب الجوية إلى ضمان الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة الجوية المؤمن عليها". بحيث كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يحتمل أن تلحق بها.

(2) التأمين على البضائع

بمقتضى هذا التأمين يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وذلك عن كافة المبالغ الملتزم بدفعها عن الخسارة أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء تحميلها، نقلها، تفريغها من الطائرة، أي تلف يصيب البضاعة خلال فترة وجودها في عهدة الناقل الجوي، بحيث نص المشرع على أنه يتعين على كل مستورد يرغب في تأمين البضائع ، اكتتاب تأمين عليها. كما أنه تطبق الأحكام المتعلقة بتأمين البضائع المنقولة جوا، على كامل الرحلة إذا تم نقل البضائع المؤمن عليها عن طريق البر أو السكك الحديدية أو النهر، سواء كان ذلك قبل النقل الجوي أو تكتملة له، كما يخضع تأمين البضائع التي تنقل جوا لأحكام الباب الثاني المتعلق بالتأمينات البحرية.

(3) التأمين المسؤولية

ويتضمن التأمين من المسؤولية المدنية تغطية الأضرار التي يكون فيها الناقل الجوي سببا في إلحاق ضررا للغير سواء كان من المسافرين أو غيرهم، وهو تأمين ذو طابع إجباري، إذ يجب على كل مستعمل المركبة الجوية مسجلة كانت أو مستأجرة للتأمين على المسؤولية اتجاه الغير على سطح الأرض.

تنص المادة 158 من نفس الأمر: أن التأمين المسؤولية يهدف إلى ضمان تعويض الغير سواء كانوا المسافرين أو الغير عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة استغلالها.

التأمينات البحرية

تعريف عقد التأمين البحري وخصائصه

قبل التطرق إلى تعريف عقد التأمين البحري تجدر الإشارة بأنه أحد فروع التأمين، إلا أنه يشترك مع غيره من أنواع التأمين في بعض الخصائص، ويتميز عنها ببعضها بسبب خصوصيته، سنتطرق لتعريف التأمين البحري

في التشريع الجزائري وبعض التشريعات الأخرى، من ثم التطرق إلى إبراز خصائص عقد التأمين البحري وطبيعته القانونية.

تعريف عقد التأمين البحري

لا يختلف عقد التأمين البحري من حيث الوصف العام عن غيره من عقود نظام التأمين، لذا فقد تعددت التعريفات الخاصة به وفقا لبعض التشريعات والتي يرى الحاجة لذكرها ما دام التشريع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا له ودقيق لكن سنركز على هذا الأخير.

تعريف التأمين البحري طبقا لبعض التشريعات :

لقد عرفه المشرع الفرنسي وفقا للمادة الأولى من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967 من أن عقد التأمين هو: "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله ، وذلك نظير قسط معين". فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له على الأضرار التي تلحق بدمته، بسبب تحقق خطر بحري، وهذا الضمان هو الميزة الأساسية للتأمين البحري.

كما عرفته المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردني على أن : "التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما، مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء المالكة.

أما المشرع المصري، فقد عرفه في القانون البحري الجديد في 22 أبريل 1990 في مادته 340 كما يلي : " تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية. وقد سائر المشرع الفرنسي لأنه أخذ تقريبا من تشريع التأمين الفرنسي، والعمل على إيجاد حل للمشاكل التي كانت تثار في العمل.

تعريف التأمين البحري طبقا للتشريع الجزائري

أول تقنين خاص بالمجال البحري بعد استقلال الجزائر صدر سنة 1976 ، إلا أنه لم يتطرق إلى التأمين البحري ، لكن بمجيء قانون التأمينات 80 -07 المؤرخ في 9 أوت 1980، والأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم والذي ألغى القانون 80-07، وبصدور القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 يعدل ويتمم الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

حيث جاء في نص المادة 92 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تقابلها المادة 01 من قانون 80-07 نصت على: " تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحرية .

هناك تعريف عام لعقد التأمين أورده المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري والتي جاء فيها : "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصاحبه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن."

يلاحظ من خلال هذه التعريفات اختلاف في اللفظ وتشابها في المضمون، كالرحلة البحرية والعملية البحرية، وكذا الضمان والمضمون، إلا أن المضمون واحد لعقد التأمين البحري بجميع جوانبه الفنية، القانونية، والاقتصادية. يتضح أن عقد التأمين البحري في كل من القانون الجزائري والمصري متشابهان إلى حد ما مع التشريع الفرنسي، إذا أن هذا الأخير يعتبر المصدر التاريخي لهذه التشريعات.

خصائص عقد التأمين البحري

هناك عدة خصائص لعقد التأمين البحري وهي كالتالي:

(أ) الرضائية والإذعان: ويتجلى ذلك بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه على انعقاده، فهو ليس عقد شكلي لأن القانون لا يستلزم إفراغه في شكل معين وإنما استلزم الكتابة لإثبات العقد.

وعلى ذلك فلا تعتبر الكتابة شرط لانعقاد ، نص المادة 97 من الأمر 95-07 والتي تقابلها نص المادة 125 من القانون 80-07 الملغى ، وهما متطابقتان حيث جاء في نص المادة 97 من الأمر 95-07 ما يلي : " يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين ، ويمكن إلزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية".

أما الإذعان فقد جاء في التشريع الجزائري، المنظم للتأمين البحري في ظل الأمر 95-07 ، حيث تضمن 89 مادة مفسرة و 19 مادة جاءت لصالح المؤمن، فهذا ما يؤكد أن عقد التأمين البحري عقد إذعان ، لأن المؤمن له لا يملك مناقشة شروط العقد من المؤمن، فهذا الأخير يعرض عليه الوثيقة بشروطها ليقبلها كلها أو يرفضها جميعها، فوثيقة التأمين تكون عادة مطبوعة ومتضمنة للشروط الأساسية لعقد التأمين، وبها بعض الفراغات يتم ملؤها عند التوقيع عليها، تتعلق باسم المؤمن له والأموال المؤمن عليها ومبلغ التأمين، دون أن تمس أساسا شروط العقد، ولا يكون في وسع المؤمن له إلا أن يقبل هذه الوثيقة بشروطها جميعا أو يرفضها كلها.

ولهذا تسري على عقد التأمين النصوص المذكورة في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. من خلال ما سبق فإن شركات التأمين (المؤمن) يضع شروط العقد وما على المؤمن له إلا قبولها والنزول على اقتراحاتها وبنودها العامة دون مناقشتها.

(ب) الاحتمالية وحسن النية: لا شك أن عقد التأمين البحري بالنسبة إلى طرفيه من الوجهة القانونية يرتكز على احتمالية هذا العقد وأن تفسيره يستند إلى النية المشتركة عند تكوينه.

- الاحتمالية من المتفق عليه أن عقد التأمين البحري ينصب على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده ومثل هذا الخطر، قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري، وقد لا يقع إطلاقاً. وعليه فإن مزايا أو تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند إبرام هذا العقد بين طرفيه المؤمن والمؤمن له، إذ قد يحصل المؤمن على مبلغ التعويض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد ودفع قسط واحد ووقوع الخطر المؤمن ضده.

وقد يحصل أن يتم البدء بتنفيذ عقد التأمين وينتهي العقد بأخذ المؤمن جميع الأقساط، ولا يقع الخطر المؤمن منه، وعليه لا يعرف مقدماً من هو المستفيد من هذا العقد.

لكن الخطر المؤمن ضده هو الذي يجعل هذا العقد احتمالي لعدم معرفة وقت وقوعه.

- حسن النية: إن هذا المبدأ يقوم على التزامات كل من المؤمن والمؤمن له، فمثلاً يجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن المال المؤمن عليه، وعن الخطر المؤمن منه ويترتب على كتمانها لهذه البيانات أو التصريح الكاذب بها على قابلية العقد للإبطال.

(ج) التأمين البحري عقد تعويض: إن التأمين البحري ينقسم بوجه عام من حيث الموضوع إلى تأمين أضرار من جهة وتأمين أشخاص من جهة أخرى، ويقصد بتأمين أضرار تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تحدث بدمته المالية من جراء هلاك الشيء أو تلفه، والتأمين البحري هو تأمين أضرار ومن خصائصه أنه عقد تعويض للضرر، الذي يلحق المؤمن له من جراء تحقق الخطر، لا أن يهيئ له سبيل الإثراء والكسب، وتعتبر هذه الخاصية من أهم خصائص عقد التأمين البحري، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان، ولو لم يكن الأمر كذلك لا استطاع المؤمن له أن يعمل على تحقق الخطر.

ويترتب على هذه الخاصية ما يلي:

- لا بد من وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا انتفي حقه بالتعويض.
- الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التأمين هي جبر الضرر الذي لحق المؤمن له أكثر من مرة.
- إذا تم عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له يمكن إبطال العقد.
- يترتب على هذا العقد أنه عقد تعويض لا يرد على الأشخاص بل على الأموال، لأن الأرواح البشرية لا تقدر بثمن.

(د) عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانين: إن للمتعاقدين التزامات متقابلة ناشئة عن العقد، أي أن لهما طابع إلزامي تبادلي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، أما إذا لم يتحقق الخطر فإن ذلك لا يضيفي على عقد التأمين صفته الإلزامية.

حيث نصت المادة 55 من القانون المدني على ما يلي: " يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضهما بعض.

وما يستنتج أيضا عن الإيضاح الكامل عن كل الحقائق الرئيسية المتعلقة بالعقد، يؤدي على إثرها إلى التعرف في تحديد مبلغ القسط، أو قبول التأمين بصفة عامة أو رفضه .

الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري

إن تحديد الوصف القانوني لعقد التأمين البحري، ما إذا كان تجاريا أم لا، مسألة ذات أهمية كبيرة لتحديد مدى تطبيق أحكام القانون التجاري عليه أم لا.

أولا: بالنسبة للمؤمن

يعتبر عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية طبقا لما جاء في نص المادة الثانية من القانون التجاري ، التي اعتبرت كل مقاوله تأمين عملا تجاريا بحسب الموضوع.

هذا ما تبينه المادة 215 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، نصت على: " تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ احد الشكلين التاليين:

- شركات ذات أسهم .

- شركات ذات شكل تعاضدي."

من خلال نص المادة، فإن ممارسة نشاط التأمين البحري إذا اتخذ شكل شركة ذات أسهم مثلا "شركة مساهمة " فهو تجاري بحسب الشكل، أنظر في ذلك المادة 03 من القانون التجاري الجزائري، وكذا نص المادة 544 من نفس القانون، ولأن هذه الشركة تقصد الربح دائما من وراء قيامها بالتأمين.

أما بالنسبة للتعاضدية كما هو الحال لنوادي الوقاية فهو تجاري بحسب الشكل طبقا لنص المادة 03 من التقنين التجاري، التي اعتبرت كل العقود التي ترد على العمليات البحرية عملا تجاريا.

كما يمكن اعتبار التأمين البحري عملا تجاريا بالتبعية لأنه نشاط يقوم به المؤمن من أجل أغراض تجارته.

ثانيا : بالنسبة للمؤمن له

فهنا لا بد التفرقة في ما إذا كان تاجر أو صاحب مقاوله مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة فهو عمل تجاري سواء بالشكل باعتبار صفته. فهنا التأمين البحري تجاريا لأنه عقد يرد على التجارة البحرية، المادة 03 من القانون التجاري، أو عمل تجاري بالتبعية باعتبار التأمين ضروري لاستمرار تجارته المادة 04 من القانون التجاري حيث جاء فيها : "يعد عملا تجار بالتبعية الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره..."

أما إذا كان المؤمن له ليس بتاجر وهي حالة نادرة كأن يكون أمينا على البضاعة لنقلها عن طريق البحر فلعدم خضوعه للحالات السابقة، فلا يعتبر عملا تجاريا بل مدنيا كالمزارع الذي يستورد أبقارا قصد تربيتها.

من خلال الدراسة السابقة يتضح أن التأمين يضل تجاريا من جهة المؤمن أو شركة التأمين التي تمارس عملا تجاريا بطبيعته، وقد يكون تجاريا بالنسبة للمؤمن له أو مدنيا كما وضع، ويترتب على ذلك أن عقد التأمين البحري إذا كان طرفيه تاجرين طبقت عليهما قواعد القانون التجاري في جميع جوانبه كالاختصاص القضائي وقواعد لإثبات...، أما إذا كان محتلتا فيطبق على شركة التأمين قواعد القانون التجاري إذا كان مدعي عليها، ويطبق على المؤمن له غير التاجر قواعد القانون المدني إذا كان مدعى عليه.

كما أن لعقد التأمين البحري طبيعة وخصوصية دولية باعتباره ينصب على قيم تنتقل من إقليم دولة إلى دولة أخرى، لكن هذا لا ينفي الاختلافات الفقهية حول معاييرها، فمنهم من يستند على معيار العنصر الأجنبي في العقد، ومنهم من يأخذ بفكرة عدم خضوعه إلى قانون دولة واحدة، ومنهم يتبنى المعيار الاقتصادي دون غيره، و هذا ما أخذ به المشرع الجزائري في الوقت الراهن ، حيث أنه اعتبر من العقود الاقتصادية الدولية ، باعتبارها تتفق مع مصالح التجارة الدولية.

وفيما عدا ذلك فإن عقود المخاطر البحرية، تشترك مع غيرها من العقود الأخرى من حيث تحديد المخاطر، وتحديد مبلغ القسط وتحديد طرق احتساب التعويض، وكذا الالتزامات المترتبة على عاتق الأطراف.

أطراف عقد التأمين البحري وإثباته

طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة و المؤمن له من جهة أخرى، وفي الغالب لا يبرم العقد بينهما مباشرة بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم: "سماسرة التأمين البحري". أما في إثبات العقد فقد خرج المشرع الجزائري كباقي التشريعات الأجنبية والعربية عن القاعدة العامة، أي حرية الإثبات في العقود التجارية، حيث يتم عادة في شكل محرر مطبوع يسم وثيقة التأمين، وعليه يتعين تناول طرفا العقد، ثم تناول كيفية إثباته ووسيلة إثباته، ونوضح بيانات وثيقة التأمين وأنواعها.

أطراف عقد التأمين البحري

من المتألف عليه أن أطراف عقد التأمين البحري يعتبرون بمثابة شركاء للمؤمن في العقد المبرم بينهم ، وهؤلاء الشركاء هم: المؤمن له ووكلاؤه والمستفيد .

أولا: المؤمن

المؤمن هو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه وبين المؤمن له، والمؤمن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر، نظرا لجسامة الخسائر والمبالغ المالية الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها، أصبح التأمين يمارس عن طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة وهي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط، ويكون مقرها في أغلب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة.

أما في الجزائر فإن الشركات العمومية هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر البحرية قبل صدور الأمر 07-95 المعدل والمتمم بالأمر رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات سواء للسفن المسجلة بالجزائر، أو البضاعة

المستوردة من الخارج، وهو تأمين إجباري حيث أن شركات التأمين تلتزم بتغطية الحسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له، كما يمكن أن يكون للمؤمن وسطاء التأمين، وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماصرة، وهم أشخاص طبيعون توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن الشركة، أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمدا توضح فيه شروطا معينة قصد الحصول على التأمين لحساب موكلهم، بالإضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا إنتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها.

ويعتبر وكيل شركة تأمين وكيلا عن المؤمن له ومسئولا في مواجهته وذلك ما نصت عليه المادة 258 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات. أم السمسار الذي توكل له أموال لدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم فلا بدا له من ضمانات مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت. غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلائها أو إغفالهم أو إهمالهم.

ومن هنا يظهر الفرق بين الوكيل العام والسمسار، إذا أن الوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركة التأمين التي يمثلها، إذ يتعاقد مع المؤمن مباشرة، وله في ذلك أن يعدل العقد أو يفسخه، بينما السمسار فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين، وتنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين للمؤمن له.

وقد بين المشرع الجزائري في الأمر 95-07 المعدل و المتمم بالأمر 06-04 المتعلق بالتأمينات، بأن شركات التأمين وإعادة التأمين هي شركات تقوم بإبرام وتنفيذ عقود التأمين أو إعادة التأمين مثلما هي معينة في القانون الساري و من أبرز هذه الشركات، الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (CAAT) فهي تحتكر عدد كبير من عقود التأمين البحري والجوي، ولحجم الأضرار التي تغطيها فهي تعيد تأمينها لدى الشركة المركزية لإعادة التأمين (CCR)، والتي تحتفظ بمقدار معين من الأخطار، وتقدم ما يتجاوز طاقتها إلى الشركات الأجنبية.

ثانيا : المؤمن له

الطرف الثاني في عقد التأمين البحري، هو المؤمن له وقد يكون مالكا للسفينة أو مجهزا، أو مالك للبضاعة، لكن التأمين في الحالة الأخيرة قد يستفيد منه شخصا آخر غير مالك البضاعة في الأحوال التي تنتقل فيها ملكية البضاعة لشخص آخر هو المشتري وعند ذلك، يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين وإن كان هذا التأمين البحري قد أجراه سابقا مالك البضاعة.

وفي حالة وقوع الخطر المؤمن منه، يكون الحق في المطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين، الذي آلت إليه ملكية البضاعة. وهذا النوع من التأمين الذي يكون لمصلحة شخص غير معين، لا يمكن تخيله إلا في التأمين على البضائع، لإمكانية انتقالها إلى الغير بسهولة، عن طريق سندات الشحن، خصوصا سندات الشحن للأمر، حيث تتداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن.

أما في التأمين على السفينة، فالمؤمن له دائما يكون معروف عند المؤمن، وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة.

ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والحفاظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في نص المادة 93 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، حيث نصت: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه".

ومن خلال المادة يتبين أن الأصل في التعاقد هو المصلحة التي تجمع بين المتعاقدين والمؤمن له كما أشرنا إليه سابقا قد يعقد التأمين بنفسه، وقد يكون عن طريق نائباً يمثل مثله مثلا المؤمن سواء وليا أو وصيا أو سمسارا اتفاقي وقد أشارت إلى ذلك المواد 258، 260، 261 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات .

لكن ينبه أن التأمين الذي يبرمه شخص باسمه لحساب شخص آخر حيث لا يظهر اسمه في العقد ولا يكون محددا عند إبرامه يعتبر هذا الشخص مستفيدا من التأمين البحري، وأن هذا التأمين يختلف عن ذلك الذي يقوم به الوكيل بالعمولة، فإن كان هذا الآخر يعقد باسمه الخاص فهو لفائدة شخص معين هو الموكل الأصلي، أما فيما يخص التأمين لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل، لا يعرف وقت التعاقد وإنما حين تحقق الخطر على أساس صاحب المصلحة.

غير أنه يشار إلى أن التأمين لمصلحة شخص غير معين يدخل في باب الاشتراط لمصلحة الغير، حيث جاء في نص المادة 94 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات: يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتبه أو لصاحب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، وفي هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأمينا لفائدة مكتب وثيقة التأمين واشتراط لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط".

وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقة التأمين، ويصبح صاحب المصلحة في التأمين أما في بيع فوب فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على علي ظهر السفينة التي يعينها المشتري. ويقع عبء إبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضاعة في هذه الحالة على عاتق المشتري، وقد يعهد المشتري بالتأمين على البضائع لحسابه، وبالتالي في هذه الحالة يكون البائع وكيلا عن المشتري عند قيامه بالتأمين، وعندئذ يحزر البائع فاتورتين على المشتري واحدة تغطي الثمن والثانية تشمل المصاريف المتمثلة في الخدمات التي يقوم بها البائع لحساب المشتري، خاصة مقابل النقل والتأمين.

إثبات عقد التأمين البحري

سيتم التكلم عن كيفية إثبات عقد التأمين البحري، فالأصل أن عقد التأمين من العقود التي تبرم بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول، فإذا أصدر قبول للمؤمن ووصل لعلم المؤمن له الذي يكون قد أصدر إيجابا باتا انعقد

العقد دون الحاجة إلى تفرغ في شكل معين، لدي يكون التكلم أولا عن الإثبات بالكتابة ثم ثانيا وثيقة التأمين كصورة في العمل عن هذه الكتابة ، ثم ثالثا التطرق إلى أنواع وثائق التأمين.

أولا: إثبات عقد التأمين كتابة

لقد خرج المشرع الجزائري عن القاعدة العامة التي تجيز مطلق الحرية في إثبات العقود التجارية بكافة وسائل الإثبات، وأوجب أن يكون الإثبات في عقد التأمين البحري بالكتابة واعتبرها شرطا أساسيا فيه، حيث اشترط المشرع الجزائري الكتابة في العقد و في كل ما يطرأ عليه من تجديد أو تعديل ، كما اشترط أن تكون الكتابة بحروف واضحة ، وكتابة العقد لا تعني اعتباره من العقود الشكلية لأن الكتابة ليست من أركانه، بل هي وسيلة لإثباته.

ثانيا: وثيقة التأمين البحري

وثيقة التأمين البحري هي وثيقة رسمية وقانونية، يثبت بها عقد التأمين البحري وهي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التأمين والمؤمن لهم في شكل التزامات قانونية منظمة في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التأمين، ووثيقة التأمين البحري لها شروطها وبياناتها، وملحق الوثيقة والمذكرة المؤقتة.

1- شروط وبيانات وثيقة التأمين:

إن وثيقة التأمين تتضمن عادة شروطا عامة، ويترك فراغ العناصر المتغيرة في كل عقد كاسم المستأمن، والمال المؤمن عليه، والخطر المؤمن منه، ومدة التأمين وقسط التأمين، ويملا هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة، وقد يضاف إلى الوثيقة أحيانا شروطا خاصة تكتب باليد أو بالآلة الكاتبة تكمل الشروط المطبوعة أو تملأها، وإذا وجد تعارض بينهما وجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة، لأن الشروط الأولى أكثر انطباقا على إرادة المتعاقدين من الثانية.

أما بيانات وثيقة التأمين التي ينبغي على الطرفين المكتبيين التوقيع عليها إجباريا نصت عليها المادة 98 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات بقولها: " يجب أن يحتوي عقد التأمين :

- تاريخ ومكان الاكتتاب.
- اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.
- الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.
- الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.
- مكان الأخطار.
- مبلغ قسط التأمين.
- الشروط الأدنى أو كاملة إذا اتفق عليه.

- توقيع الطرفين المتعاقدين.

كما أن المادة 07 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات قد أوردت تقريبا نفس البيانات وما يمكن الإشارة إليه من خلال المادتين هو أنه بالنسبة للأشياء المؤمن عليها يجب التعيين لأنه شيء جوهري ويتوقف على التمييز بين الأشياء المؤمن عليها، ففي التأمين على السفينة يجب ذكر نوعها وتحديد ذاتيتها بالاسم والحمولة والجنسية والغرض من الملاحه. أما في وثيقة التأمين على البضائع فيجب تحديد جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها، ويكفي لذلك بيانات سند الشحن في الوثيقة.

2- ملحق الوثيقة :

يجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة إليها، كالتعديل بالنسبة للمستفيد من التأمين أو في الأخطار أو في باقي شروط العقد، وكل تعديل أو إضافة في شروط العقد لا بد أن تكون بالكتابة أيضا ويسمي المحرر الذي يتناول الوثيقة بالتعديل ملحق الوثيقة.

وقد نصت المادة 09 من الأمر 95-07 من قانون التأمينات على ذلك حيث جاء نصها: "لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان"، وبالرجوع إلى نص المادة فإن المشرع الجزائري لم يشترط في الملحق أي شرط خاص ما عدا الكتابة، بحكم أن نص المادة جاء واضحا عندما اشترط توقيع الأطراف.

3- المذكرة المؤقتة :

مما سبق ذكره أن عقد التأمين يجب أن يكون مكتوبا، لكن هذه الكتابة قد تتخذ شكل آخر أبسط من الوثيقة وهي ليست الطريق الوحيد لإثبات العقد، حيث يثبت اتفاق الطرفين عادة في العمل بمذكرة مؤقتة يوقع عليها المؤمن تتضمن القواعد الأساسية التي يقوم عليها العقد والتزامات كل طرف للآخر. أما وثيقة التأمين فتوقع فيما بعد، وقد لا توقع على الإطلاق وبمجرد التوقيع على هذه المذكرة ينعقد التأمين ويرتبط الطرفان ويتحمل المؤمن الخطر.

ويجب التمييز بين المذكرة المؤقتة، وطلب التأمين الذي يتقدم به المؤمن له للمؤمن ولا يحمل إلا توقيع المؤمن له، فطلب التأمين وحده ليس ملزم للمؤمن ولا للمؤمن له ولا يتم العقد إلا إذا وقع الطرفان على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة.

ومما سبق ذكره في إثبات عقد التأمين البحري لا بد ذكر هذه الملاحظات لتتضح الرؤية:

الملاحظة الأولى: بالرغم من اعتبار عقد التأمين البحري من الأعمال التجارية فإن المشرع الجزائري خرج عن القاعدة العامة في المواد التجارية ألا وهي: "حرية الإثبات بحيث يجوز إثبات العقود والمعاملات التجارية بأية وسيلة من وسائل الإثبات، في حين اشترط الكتابة لإثبات عقد التأمين البحري". الملاحظة الثانية: الكتابة التي أشرطها المشرع خاصة بإثبات عقد التأمين بذاته، ولكل تعديل يرد عليه أما الوقائع اللاحقة للعقد فلا يمكن أن تخضع

لهذه القاعدة، بل تخضع لقاعدة : "حرية الإثبات في المعاملات التجارية " كإثبات الوفاء بأقساط التأمين من المؤمن له مثلا.

الملاحظة الثالثة : بالرجوع إلى النصوص المنظمة لعقد التأمين البحري في قانون التأمينات فإن نص المادتين 97 و7 من الأمر 07-95 التي تشترط إثبات عقد التأمين البحري بالكتابة لم يدرجها المشرع ضمن القواعد الآمرة بحكم أن نص المادة 97 من نفس القانون لم تذكرها ضمن قائمة المواد الآمرة المحددة فيها.

الملاحظة الرابعة : عدم اعتبار المادة 97 من الأمر 07-94 المتعلق بالتأمينات المتضمنة الكتابة من القواعد الآمرة يسمح بإمكانية الأطراف على إثبات عقد التأمين البحري بغير الكتابة، بشرط أن يكون هذا الاتفاق مكتوبا، وقد يظهر جليا أن المشرع الجزائري خص هذا الحكم بالتأمين البحري بخلاف التأمين البري الذي نصت عليه المادة 07 من نفس الأمر على ضرورة الإثبات بالكتابة مع إدراج هذه المادة (07) ضمن قائمة المواد الآمرة التي لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها والواردة في نص المادة 06 منه.

ومنه فالثابت أن المشرع الجزائري اشترط الكتابة لعقد التأمين البحري، غير أن الجزء الثاني من المادة 97 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات نصت على: "... ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية، ويظهر جليا من هذا الدور الذي تلعبه باقي وثائق التأمين في الإثبات.

آثار عقد التأمين البحري

من الثابت قانونا أن جميع العقود منشأة لآثار قانونية في ذمة أطرافها، حيث تتمثل في الالتزامات والحقوق، شأن ذلك شأن عقد التأمين البحري، فهو ينشئ التزامات وحقوق في ذمة المؤمن له والمؤمن، لدى وجب التكلم عن التزامات المؤمن له والتزامات المؤمن بهذا الترتيب، وفي نفس الإطار نضم المشرع الجزائري هذا الباب في الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات في المواد 108 وما يليها في القسم الثالث تحت عنوان حقوق المؤمن والمؤمن له والتزاماتهما.

التزامات المؤمن له

تتمثل التزامات المؤمن له تلك الواجبات المنصوص عليها إما في القانون أو في وثيقة التأمين، تثبت في ذمته بمجرد الإمضاء على وثيقة التأمين أو بتحرير الإشعار بالتغطية وسيتم التحدث عن هذه الالتزامات في ثلاثة نقاط أولها الالتزام بدفع القسط، تم التصريح بالبيانات الصحيحة عن الخطر المضمون، وأخيرا الحفاظ على مصالح المؤمن.

دفع القسط

"القسط هو المقابل الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن الذي يرتضي تعويض المؤمن عن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية، وهو التزام على المؤمن له يتحدد باتفاق الطرفين عليه المؤمن والمؤمن له، ويدفع في الآجال المحددة في العقد، فهو مبلغ من النقود يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن، وهو وإن كان يحدد باتفاق الطرفين، فإن المؤمن عادة هو الذي يستقل بوضعه ويكون بشكل نسبة مئوية من قيمة الأشياء موضوع التأمين أو بمبلغ مقطوع حسب الاتفاق مع مراعاة نوع هذه الأشياء وقيمتها وعمر السفينة وحمولتها والرحلة البحرية واحتمال وقوع الخطر".

أولاً: قاعدة عدم تعديل القسط

قد عرفت التشريعات المنظمة للتأمين البحري، اختلاف حول قسط التأمين، فالأصل أن قسط التأمين يجب أن يكون ثابت، أي أن المؤمن له لا يلتزم إلا بالمبلغ الذي تم تحديده كقسط للتأمين مقابل تحمل المؤمن للأخطار، وهذا ما سار عليه المشرع الأردني في المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردني، وسار على هذا النهج المشرع الجزائري حيث أقر بقابلية تغيير القسط، وبالتالي لم يعتبر هذه القاعدة من النظام العام وهذا ما جاء في نص المادة 109 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات: "إذا أحل المؤمن له بالالتزامات الواردة في المادة 108 أو 3، يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلاً".

من خلال نص المادة السابقة المشرع الجزائري أقر مراجعة القسط في اتجاه واحد وهو الزيادة في حالات حددها صراحة جاءت في المادة 108 فقرة 3 أو 3 من قانون 95-07 المتعلق بالتأمينات وهي: عدم تقديم المؤمن له تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف للسماح للمؤمن بتقدير الخطر، وحالة عدم التصريح في أجل 10 أيام على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد.

أما في شأن تخفيض القسط فالمشرع الجزائري يمنع كل شرط أو اتفاق من شأنه تخفيض القسط بالنسبة للتعريف. إلا إذا أحل المؤمن له بالالتزامات الواردة في الفقرتين الأولى والثانية من المادة 133 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. ويبقى المدين بالقسط هو المؤمن له أو الطرف الممضي على وثيقة التأمين، أي يكون المؤمن له هو المستفيد من التأمين أم أن هناك شخص آخر معين أو غير معين أو قابل للتعيين هو المستفيد من التأمين البحري، أي أن المدين بالقسط هو الموقع على وثيقة التأمين بغض النظر عن استفادته أم لا.

في حالة عدم دفع المؤمن له قسط التأمين، يجوز للمؤمن فسخ العقد بعد إنذار المؤمن له بالدفع، أو أن يوقف الضمان أو يمتنع عن دفع التعويض المقابل، مادام القسط لم يدفع، وهذا تنفيذا لقاعدة الدفع بعدم التنفيذ ويجوز له في ذلك إنقاص المبلغ المستحق من مبلغ التعويض الذي سيدفع أو يرفضه.

و المادة 111 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات. المادة 112 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

ثانياً: الوفاء بالقسط

قد تثير مسألة الوفاء بالقسط عدة تساؤلات حول زمان ومكان الوفاء بالقسط وقابلية القسط للتجزئة من عدمه وجزاء تخلف دفع القسط.

القاعدة العامة أن الوفاء بالقسط غير قابل للتغيير، بحكم أنه يحدد وقت الإبرام وقابل لذلك في حالات استثنائية، لذلك فيكون مستحقاً بمجرد إبرام العقد بين المؤمن والمؤمن له وهذا ما نصت عليه المادة 79 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي جاء نصها: " يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان.

وما يفهم من نص المادة أن قسط التأمين يدفع وقت إبرام العقد، غير أنه ونظراً لطبيعة عقد التأمين وتنوع أشكاله، كحالة عقد التأمين بوثيقة الاشتراك يجوز أن يدفع مقسطاً على أن يحدد تاريخ الاستحقاق كل دفعة سواء ثلاثياً أو شهرياً أو حتى في أي تاريخ آخر.

وبالتالي فالمؤمن له يلتزم بدفع قسط التأمين والمصروفات المتعلقة بإبرام العقد في المكان والزمان المتفق عليهما، إذا لم يتفقا على مكان الوفاء بالقسط كان موطن المؤمن هو مكان دفع القسط تطبيقاً للقواعد العامة. وعادة ما يدفع القسط بصورة دورية في أول وحدة زمنية، وغالباً ما تكون مدة التأمين سنة إلا أنه أُلْف عن طريق العادة أن القسط السنوي يجرأ على دفعات تكون سداسية أو شهرية لتسيير التسديد من المؤمن لهم.

لما كانت العادة على أن تكون مدة التأمين هي سنة فالسؤال الذي يطرح نفسه، ما مدى ارتباط مدة التأمين بالقسط؟ أي قابلية القسط للانقسام أو التجزئة، وهذا إذا طرأت خلال مدة التأمين ظروف تمنع تنفيذ العقد أو انتهت مدة هذا الأخير قبل حلول الأجل، كحالة استحالة الخطر لتوقف السفينة على الإبحار، أو حالة التأمين على السفينة لمدة معينة من المخاطر التي يشملها التأمين وبعد سريان العقد تعرضت للهلاك بسبب مخاطر حربية غير مشمولة بالتأمين، هنا نميز بين رأيين، فالبعض يرى بأن للمؤمن الحق في القسط المتفق عليه في العقد وإن كان تنفيذ العقد قد أوقف بقوة القاهرة قبل انتهاء مدة التأمين، تأسيساً على أن حق المؤمن في القسط يبدأ منذ سريان عقد التأمين البحري، وهذا الحق يبقى على عاتق المؤمن له، على اعتبار أن عقد التأمين البحري هو عقد من عقود الغرر، حيث تقضي طبيعته أن يبقى حق المؤمن في القسط كاملاً، حتى لو زال الخطر المؤمن منه قبل نهاية مدة التأمين، لأن ضمان الخطر من جانب المؤمن قد بدأ منذ سريان العقد، ولو كان الخطر قد وقع قبل وقوع القوة القاهرة التي منعت استمرار العقد لكان على المؤمن واجب تعويض المؤمن له عن الأضرار التي أصابته.

بينما يرى الاتجاه الآخر، بأن حق المؤمن يتجلى في مثل هذه الحالة بقسط التأمين الذي يقابل المدة التي يسرى فيها عقد التأمين البحري، ولا يحق له المطالبة بأقساط التأمين عن المدة التي تلت فترة إيقاف العقد بقوة القاهرة، لا علاقة لها بالمخاطر التي يشملها عقد التأمين البحري، ويبرر أصحاب هذا الاتجاه رأيهم بالاعتماد على القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يتضمن لا في القانون القديم ولا للجديد نص قانوني يحسم المشكلة باستثناء ما ورد في المواد 18-22-37 من الأمر 07-80 الملغي المتعلق بالتأمينات. وجوب رد القسط في الحالات التالية على الترتيب:

- فسخ العقد بسبب الإدلاء ببيانات كاذبة عن الخطر المؤمن عليه.
- توقف سريان عقد التأمين لجماعة الدائنين في حالة الفسخ أو إفلاس المؤمن له أو تصفية أمواله تصفية قضائية.
- في المدة التي لم يعد فيها الشيء للمؤمن عليه معرضا للخطر المؤمن منه، في حالة هلاك الشيء المؤمن عليه هلاك كلياً بسبب آخر غير الخطر المؤمن منه.

من خلال ما سبق تبين أن عقد التأمين لا يمكن أن يؤدي وظيفته بدون القسط وهذه الأهمية أقر المشرع الجزائري أحكاماً خاصة في الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات في المادة 111 منه ، حيث أن المشرع الجزائري وتفادياً لأي لبس وضع مجموعة من الإجراءات الواجب إتباعها قبل أن يقر في النهاية جزاء تخلق الوفاء بالقسط ، فجاءت المادة 111 من الأمر السابق لتنص على أنه في حالة عدم دفع القسط وجب على المؤمن أن يندر المؤمن له بأن ينفذ التزامه بدفع القسط، وهذا الأجراء استمدده المشرع الجزائري من القواعد العامة المتعلقة بآثار العقد من باب مصادر الالتزام في المادة 119 من القانون المدني، التي تلزم الدائن بإخطار المدين بتنفيذ التزاماته قبل المطالبة بالفسخ والتعويض ، زيادة عن ذلك فإذا لم يتم المؤمن له بالوفاء في أجل ثمانية (8) أيام من توصله بالأخطار المرسله بموجب رسالة موصى عليها، أوقف المؤمن الضمان وجاز له فسخ العقد بعد عشرة (10) أيام من إيقاف الضمان وفي هذه الحالة وجب عليه إخطار المؤمن برسالة موصى عليها .

يستنتج مما سبق أن المشرع الجزائري في تنظيمه لمسألة عدم دفع القسط استوحي هذه الأحكام من القواعد العامة في تنفيذ الالتزامات، إلا أنه علقها بالأجال وهي قصيرة لارتباط عقد التأمين البحري بما يعرف بعنصر الاحتمال.

الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه

من بين التزامات المؤمن له، إضافة إلى دفع أقساط التأمين، الإدلاء بالبيانات الحقيقية عن الخطر المؤمن منه، وهذا الالتزام يقع على عاتق المؤمن له لا فقط أثناء إبرام عقد التأمين البحري، وإنما طيلة فترة سريانه، لأنه قد تطرأ ظروف جديدة تؤدي إلى زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه.

وتجدر الإشارة على أن هذا الالتزام هو التزام قانوني نصت عليه معظم التشريعات في تنظيمها لمسألة التأمين البحري ، وقد نص عليه المشرع الجزائري كأول التزام يقع على عاتق المؤمن له في نص المادة 108 من الأمر

07-95 المتعلق بالتأمينات، إسناد إلى نص المادة المشرع فرض على المؤمن له التصريح

ببيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون، حتى يتمكن المؤمن من أخذ فكرة حقيقية عن هذا الخطر، وتقدير القسط الذي يتناسب مع أهمية ودرجة خطورته، كذلك ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 15 من نفس الأمر

حيث أن المؤمن له ملزم بالتصريح بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بتغطيتها.

انطلاقاً مما سبق، فإن الصورة الغالبة في هذا الالتزام هي ليست عدم التصريح بالبيانات اللازمة، وإنما المغالطة فيها أو السكوت عنها أو عن بعضها لهدف واحد للمؤمن له وهو عدم دفع قسط كبير للتأمين. ومنه فجزاء الإخلال بالتصريح بالبيانات الدقيقة والصحيحة لحصر الخطر قد نضمها المشرع الجزائري ورتب عدة نتائج إذا تخل المؤمن له عن أداء هذا الالتزام.

أولاً: عدم اقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش

إذا كان امتناع المؤمن له بالقيام بالتزامه عن حسن نية أو جهالة بشرط أن يخطر المؤمن بذلك، وتبت للمؤمن له أن البيانات المقدمة غير كافية أو غير صحيحة وأن قسط التأمين المدفوع بموجبها لا يقابل القسط الواجب الدفع إذا ما صرح بالبيانات الصحيحة أو المغفل عنها فإنه يمكن للمؤمن أن يطالب بالزيادة في القسط بما يتناسب مع الخطر أو الفسخ إذا لم يقبل المؤمن له بالزيادة، أما إذا تم ذلك بعد تحقق الخطر المضمون جاز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع فقط.

ثانياً: اقتران امتناع المؤمن له بالإدلاء بالبيانات الصحيحة بغش

قد يتخذ الغش في هذه الحالة إما صورة تصريح كاذب حيث أن الكذب يتمثل في إدلاء المؤمن له للمؤمن بالبيانات المتعلقة بالخطر المؤمن ضده ولكن بصورة تخالف الحقيقة، ومن بين أمثلة الكذب في البيانات، أن يذكر المؤمن له في وثيقة التأمين عدد الطرود المؤمن عليها يجاور العدد المشحون فعلاً أو يذكر أن البضائع المؤمنة مشحونة في العنابر، في حين أنها مشحونة على سطح السفينة.

وبالتالي يستفيد المؤمن له بقسط أقل من القسط الواجب الدفع أو القسط الحقيقي، وقد يتخذ الغش في صورة الكتمان ويراد به امتناع المؤمن له عمداً عن الإدلاء للمؤمن ببيانات متعلقة بالخطر المؤمن ضده ويوهم المؤمن معرفتها، ومن أمثلة الكتمان عدم ذكر المؤمن له للمؤمن في التأمين على البضائع بأنها مشحونة على السطح وأن البضائع أو السفينة المؤمن عليها قد تعرضت للجنوح وتم تعويمها قبل إجراء التأمين عليها.

وقد رتب المشرع الجزائري جزاء صارماً عن هذه الصورة إذ نصت المادة 110 من الأمر 95-07

المتعلق بالتأمينات على: "يعتبر التأمين لا غياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له.

ويستنتج من هذه المادة ومن عبارة لا غياً هو البطلان، والبطلان المقرر هذا البطلان بقوة القانون.

وجدير بالذكر أن المشرع هنا لم يفرق بين البيانات الجوهرية وغير الجوهرية بخلاف القواعد العامة التي تفرق في مجال التدليس حول البيانات الجوهرية والثانوية، وهذا ما يرهب دائماً التكلم عن ذاتية عقد التأمين البحري وتمييزه عن باقي العقود.

ثالثاً: قابلية العقد للإبطال

إذا كان إخلال المؤمن له بالتزاماته بسوء نية أو بغش فإن للمؤمن أن يجرمه من مبلغ التأمين، في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، ويبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد. فهذه الحالة خصصها المشرع لفائدة المؤمن الذي منحه القانون المدني المطالبة بإبطال العقد لكن المشرع حملة عبء إثباته حيث جاءت المادة 113 الفقرة 2 منه "... يقع عبء الإثبات على عاتق المؤمن". وفي الأخير بالمقارنة بين المؤمن والمؤمن له حسن نية وسيء النية، يتضح أن المشرع قد أعطى الحق للمؤمن في إيقاف العقد أو فسخه أو إبطاله متى كان المؤمن له سيئ النية، كما أنه منح المؤمن له خصوصاً بدفع القسط قبل تحقق الخطر واستمرارية العقد إلا إذا رفض ذلك، أما إذا تم ذلك بعد الخطر فإنه لم يخس حق المؤمن له في المطالبة بالفرق بين الأقساط المدفوعة والأقساط التي يجب دفعها.

الحفاظ على مصالح المؤمن :

إن ذاتية عقد التأمين البحري والخصائص التي تميزه عن باقي العقود تحتم عليه أن ينفذ بطريقة تتفق مع ما يجنيه من حسن نية، والثقة المتبادلة والأمان بين الأطراف، ولذلك كان لزاماً على المؤمن له أن يتصرف تصرفاً عقلانياً مراعيًا في ذلك صيانة طريقة العقد ببذل كل اللاتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن وحقوقه هذا الالتزام يترتب عليه ما يلي :

أولاً: إبلاغ المؤمن بالحوادث والتخفيف من آثارها

فهنا على المؤمن له أن يحظر المؤمن بأي حادث بمجرد اطلاعه، ويعطي مهلة سبعة (7) أيام على الأكثر من تسلمه نبأ وقوع الكارثة المؤمن ضدها، فيصبح التزام المؤمن بأداء العقد مستحقاً، والحكمة التي تكمن خلف ذلك من هذه المدة هي أن للمؤمن مصلحة في التحقق من وقوع الخطر والأضرار التي وقعت بسبب ذلك، وإن كان هذا الخطر وهذه الأضرار مما يدخل في نطاق عقد التأمين، فإذا لم يتم ذلك في وقت قصير فقد تضيع معالم الخطر ويصعب على المؤمن التأكد من أن الخطر يقع ضمن المخاطر المغطاة بالتأمين، كما أن سرعة إخبار المؤمن بوقوع الحادث يتيح له فرصة المحافظة على الشيء المؤمن عليه أو سرعة إصلاحه قبل تفاقم الخطر، وتتيح له سرعة اتخاذ الإجراءات التي تحفظ حقوقه بالرجوع إلى الغير.

كذلك فإن المؤمن له مطلوب منه بأن يمتنع عن القيام بأي عمل من شأنه أن يؤدي إلى وقوع الخطر أو زيادة احتمال وقوعه، كما يجب عليه أن يخفف قدر استطاعته من آثار الحادث المؤمن منه عند وقوعه، فإذا جنحت السفينة يجب على المؤمن له أن يجتهد في محاولة تعويمها وإنقاذها من الغرق، أما إذا غرقت السفينة فوجب عليه أن يبذل كل قصارى جهده في إنقاذ كل ما يمكن إنقاذه من أموال وبضائع موجودة على ظهرها، حق للمؤمن له أن يطلب التعويض عما لحقه منفي حالة امتناع المؤمن له عن تنفيذ هذه الالتزامات.

ثانياً: المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المتسبب في الحادث :

لما تتعرض الأشياء المؤمن عليها إلى ضرر بسبب الغير، في هذه الحالة لكي يحافظ المؤمن له على حق المؤمن في مواجهة الغير بسبب الضرر، أن يتخذ كافة الإجراءات الضرورية لتثبيت حق المؤمن في الرجوع على الشخص المسئول عن الضرر، الذي أصاب الشيء المؤمن عليه. فمثلا لو كان التأمين البحري واردا على البضائع، وحصل أن تعرضت لهلاك أو تلف أو نقص أثناء الرحلة البحرية، ففي هذه الحالة يتوجب على المؤمن إخطار الناقل بذلك وتثبيت هذه الأضرار عند استلامها باعتباره مسئولا عنها بموجب عقد النقل البحري، لكي يتمكن المؤمن الرجوع على هذا الناقل عند دفع مبلغ الضمان إلى المؤمن له لأنه بهذا الدفع يحل محل المؤمن له في حقه بالرجوع على الناقل، كذلك نفس الشيء بالنسبة للسفينة، فمثلا عند تصادم السفينة المؤمنة بسبب خطأ راجع إلى ربان السفينة، يتعين على المؤمن له على السفينة أن يتخذ كافة الإجراءات الضرورية للمحافظة على حقوق المؤمن في مواجهة مالك السفينة مرتكبة الخطأ، وذلك لأنه يكون من مصلحة المؤمن الرجوع على الغير محدث الضرر بما دفعه من تعويض للمؤمن له.

والجدير بالذكر أن إثبات الضرر في مواجهة مسببه يكون ذلك بإثبات حالة البضاعة عند استلامها من الناقل مثلا، وذلك بمعرفة عملاء المؤمن أو وكلائه المذكورين في وثيقة التأمين إذا وجدوا في مكان تسليم البضاعة، وإلا فعلى المؤمن له أن يجري الكشف عن البضاعة عند استلامها بمعرفة أحد رجال الإدارة الإثبات ما هلك منها، وإذا لم يفعل ذلك لا تقبل دعواه في مواجهة المؤمن، والغرض من ذلك منع الجدل حول حالة البضاعة عند تسليمها وسبب الضرر ومقداره.

التزامات المؤمن

يتحمل المؤمن بموجب عقد التأمين بالتزام رئيسي هو دفع مبلغ التأمين للمؤمن له في حدود الخطر المضمون، وهو يقابل الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له، أي أن المؤمن يلتزم بدفع هذا المبلغ، في الأحوال التي يحصل فيها ضرر للمؤمن له، ناجم عن الأخطار المتفق عليها في وثيقة التأمين بشرط ألا تتجاوز قيمة الأشياء المؤمن عليها.

ولا يعد طلب فسخ العقد من مصلحة المؤمن له إذا رفض المؤمن الوفاء بالتعويض، حيث أن إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع ينقص من حق المؤمن له في استيفاء تعويض التأمين عند استحقاقه. وللؤمن له دعوتين للحصول على هذا التعويض، حيث يتم التحدث عن دعوى الخسارة، ودعوى الترك، كما سوف نتكلم عن التقادم في الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري.

دعوى الخسارة

يقصد بدعوى الخسارة: "الدعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه في حدود مبلغ التأمين. " ولقد ذكر سابقا أن تطبيقا لمبدأ التعويض يلتزم المؤمن بدفع التعويض في حدود

الضرر الذي لحق بالمؤمن عليه وتثير دعوى الخسارة أمرين أولهما يتعلق بتقدير التعويض، وثانيهما يتعلق بكيفية استعمال هذه الدعوى.

المادة 114 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات وقد نظم المشرع الجزائري هذه الحالة في نص المادة 117 من نفس الأمر منه، فالمؤمن يدفع.

أولاً: تقدير التعويض

1- تقدير التعويض على السفينة:

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المؤمن له لإبعاد الضرر أو التخفيف هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين ولا يوجد إشكال في ذلك.

على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة أما إذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً، قدر التعويض قبل الحادث كما يحددها أهل الخبرة.

لكن إذا أصيبت السفينة بأضرار تستلزم إصلاحها أو تجديد أجزاء من أدواتها، قدر التعويض بحسب ما أنفقه المؤمن له، قصد إعادتها إلى الحالة الأولى حتى تكون صالحة للملاحة البحرية، وهو ما نصت عليه المادة 131

فقرة 1 الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حيث نصت على: "في حالة تعويض العطب لا تضمن إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتها لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد..."

بالإضافة إلى أنه عند استبدال جزء قديم للسفينة بجزء جديد، فإنه يحسم من نفقات الإصلاح فرق التجديد، وهذا حتى لا يجني المستأمن ربحاً من التأمين، ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين، وهو يختلف حسب عمر السفينة، فإن كانت قديمة جداً فإنها تحتاج إلى إصلاح كبير، في حين إذا كانت جديدة لم تمض عليها أكثر من سنة فلا مجال للحسم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد.

كما أنه لا يجوز للمؤمن له أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح، كطلب التعويض جراء نقص القيمة التجارية للسفينة أو تعطيل السفينة من جراء الإصلاح أو لأي سبب آخر.

2- تقدير التعويض على البضائع:

إن البضائع المحملة على ظهر السفينة قد يصيبها ضرر كلي أو تلف، ففي حالة هلاك البضاعة فإن المؤمن ملزم بتعويض المؤمن له عن قيمة هذه البضاعة كما لو وصلت سالمة إلى الميناء المقصود بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين المحدد بالعقد.

في حين أنه عند تلف البضاعة فمقدار التعويض يحدد كما لو وصلت البضاعة سالمة إلى الميناء المقصود ومقارنة ذلك بقيمتها بعد التلف والفرق بين هاتين القيمتين هو الذي يبين مقدار التعويض الذي يتحمله المؤمن على أن لا يخصم من ذلك النفقات المفروضة على البضاعة وكذلك لا تطرح الرسوم الجمركية التي تفرض على البضاعة، وهذا يعني أن النفقات التي يتحملها المؤمن له عن البضاعة والرسوم الجمركية يضاف إلى قيمتها الحقيقية

عند مقارنة قيمتها مع القيمة التي أصبحت عليها بعد التلف، ويتم احتساب التعويض الذي يلتزم به المؤمن عن طريق التسوية بالنسبة، وهذه الأخيرة يتم تحديدها بمقارنة البضاعة الحقيقية مضافا إليها الرسوم والنفقات مع قيمة البضاعة بعد التلف والنسبة الناجمة عن هذه المقارنة وهي التي تأخذ من مبلغ التأمين كتعويض يدفع للمؤمن له. وقد أشار المشرع الجزائري كباقي التشريعات العربية اللبنانية والمصرية في تقدير الخسائر التي تلحق البضاعة من خلال نص المادة 144 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات جاءت نص المادة: "تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان. يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمنة عليها".

من خلال نص المادة السابقة نجد أن المشرع الجزائري أخذ بطريق التسوية بالفرق، حيث تنحصر في تحديد الفرق بين قيمة البضاعة يوم التفريغ بقيمتها وهي تالفة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمؤمن له. والجدير بالذكر أن القانون يميز الاتفاق على ما يعرف بالمسموحات أو الإعفاءات ويقصد بها عدم التزام المؤمن بتعويض الأضرار قليلة الأهمية أو خصم نسبة من الضرر من مبلغ التعويض المستحق. والحكمة من المسموحات هي تفادي المطالبات قليلة الأهمية، وحث المؤمن له على العناية والحفاظة على الشيء المؤمن عليه.

ثانيا: استعمال دعوى الخسارة

لا يحق للمؤمن له الرجوع إلى المؤمن بالمطالبة بالتعويض الكلي أو الجزئي في حدود مبلغ التأمين إلا إذا أثبت وقوع الخطر، وأن هذا الخطر مغطى بوثيقة التأمين، وأنه وقع على الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين، ويقوم بذلك بكل الوسائل المتاحة، لأن المؤمن يعد تاجرا، المادة (2) معدلة والمادة 03 من القانون التجاري الجزائري.

أما فيما يخص حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في الرجوع قبل الغير المسئول عن الضرر، فبناء على الصفة التعويضية لعقد التأمين لا يجوز للمؤمن له أن يثري من وراء التأمين، وهذا عن طريق جمعه بين تعويض التأمين الذي يحصل عليه من المؤمن عند تحقق الخطر وعلى التعويض الذي يلتزم به الغير المسئول عن الضرر، لذلك قررت التشريعات ووثائق التأمين والتشريع الجزائري في حق المؤمن عند دفعه تعويض التأمين في الحلول محل المؤمن له فيما له من دعاوى وحقوق ضد الغير المسئول في حدود التعويض الذي يدفع للمؤمن له.

وقد أثارت المادة 744 من القانون البحري إلى حلول شركة التأمين محل المؤمن له الذي عوضته عن الخسائر اللاحقة ببضائعه بدعوى تسمى دعوى الحلول.

الفرع الثاني: دعوى الترك

يعد الترك نظام خاص بالتأمين البحري وحده، دون باقي التأمينات الأخرى، باعتباره طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الكبرى، على أن المؤمن له غير ملزم بالترك في هذه الأحوال، بل له أن يرفع

دعوى الخسارة البحرية لأنها الدعوى العادية التي يلجأ إليها المؤمن له للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه وله أن يختار بينهما، أما في غير المخاطر الكبرى فليس للمؤمن له إلا دعوى الخسارة البحرية، لكن له في حالة حدوث مخاطر كبرى أن يترك للمؤمن الشيء المؤمن عليه وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي وهذا ما جاء في المواد 115 و 134 و 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، حيث نصت هذه المواد عن حالات التخلي في التأمين البحري على السفن والتأمين البحري على البضائع.

أولا : حالات ترك السفينة المؤمن عليها

تنص المادة 134 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه : "ماعدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد ، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن السفينة في الحالات التالية :

- (1) فقدان الكلي للسفينة.
- (2) عدم أهلية السفينة للملاحة واستحالة إصلاحها.
- (3) تجاوز قيمة إصلاحها الضروري ثلاثة أرباع (3 / 4) القيمة المتفق عليها.
- (4) انعدام أخبار السفينة مدة تزيد عن ثلاثة (03) أشهر إذا تسببت في تأخير الأخبار حوادث حربية، يمدد الآجال ستة أشهر (6) أشهر.

وما يلاحظ أن هذه المادة ليست من النظام العام، وذلك طبقا لنص المادة 96 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الذي حددت النصوص والمواد التي يجوز الاتفاق على مخالفتها. وبالتالي فإنه يمكن الاتفاق في وثيقة التأمين على مخالفة الشروط المطبوعة ما دامت الأولى لا تخالف النظام العام ، إذا من المستحسن استعراض ما جاء في وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية بصدد التخلي عن السفينة في حالات المذكورة في المادة 20 من هذه الوثيقة تحت عنوان التخلي :

1- لا يمكن أن يتم التخلي إلا في الحالات الآتية:

- الفقدان الكلي للسفينة.
- الفقدان بدون أخبار، حيث يستطيع أن يتخلى عن السفينة بمرور ثلاثة أشهر وفي حالة كان التخلي ناتجا عن أحداث أو حوادث حربية يمدد الأجل إلى ستة أشهر.
- عدم أهلية (صلاحية) السفينة للملاحة وهذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من جهة مختصة الخبراء بسبب إصابة السفينة بأضرار ناتجة من أخطار مضمونة مع انعدام الوسائل الضرورية لإصلاحها، كذلك في حالة عدم تواجد الموارد الضرورية في هذا الميناء فيحق للمؤمن له طلب التخلي.
- 2- إلزامية إبلاغ المؤمن بالتخلي بمقتضى رسالة متضمنة أو بواسطة محضر في أجل لا يتعدى ثلاثة (03) أشهر من معرفة الحادث الذي يعطي الحق في التخلي أو من انقضاء الأجل الذي يسمح به.

يلتزم المؤمن عند تبليغ التخلي أن يصرح بجميع عقود التأمين البحرية أو التي يعلم بها.

3- في جميع الحالات التي يكون فيها محلا للتخلي يكون المؤمن المبلغ بالتخلي عن الأشياء المؤمن عليها، حق الخيار بين قبول التخلي وتسوية الخسارة الكبيرة دون انتقال الملكية، لكن في المقابل يجب إعلام المؤمن له بقراره في أجل ثلاثون يوما (30) يوما ابتداء من تاريخ موافاة الأخير للأول لكافة الوثائق المبررة في حقه بالتخلي. من خلال ما سبق يتضح أنه : " بمجرد إثبات المؤمن له لإحدى الحالات المذكورة آنفا يمكنه الإعلان عن رغبته بالتخلي، وذلك حتى يتسنى للمؤمن من التحقق من توافر شروط التخلي ويشترط القانون الجزائري أن يتخذ المؤمن قرار خلال مدة شهر (01) من إخطاره، إما بقبول التخلي وإما برفضه، وبالتالي إذا لم يقبل بذلك وجب عليه تسديد مبالغ التعويض للمؤمن له وإذا قبل تنتقل له ملكية الشيء المتخلي عنه مقابل دفعه مبلغ التأمين للمؤمن له كاملا ".

ثانيا حالات ترك البضائع

تتمثل حالات ترك البضائع المؤمن عليها حسب نص المادة 143 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات في : "ما عدا إذا تعلق الأمر بأخطار لا يضمنها العقد، يحق للمؤمن له أن يختار التخلي عن البضائع في الحالات التالية:

- 1- فقدان الكلي للبضائع.
- 2- خسارة أو تلف يفوق (4/3%) قيمة البضائع.
- 3- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.
- 4 عدم قابلية السفينة للملاحة وإذا تعدد الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقلا كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة (3) أشهر .
- 4- انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة (3) أشهر، وإذا كان تأثير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل (6) أشهر.

من خلال نص المادة نجد أن هناك حالات مشتركة بين السفينة والبضائع وهو ما لمس من المادتين 134 و 143 من الأمر 95-07 كما أن ليستا من النظام العام وذلك وفقا للمادة 96 من نفس الأمر لدى تجنبنا للتكرار حال التكلم عن الحالات الخاصة بالبضائع دون الحالات المشتركة بين السفينة والبضاعة:

- 1- بيع البضائع أثناء السفر: في هذه الحالة يجب لجواز الترك أن يكون أمر بيع البضائع ضروريا بسبب أضرار مادية لحقت بها، حيث تقع على عاتق المؤمن، كما يشترط أن يكون البيع أثناء السفر في مكان ليس هو مكان الانطلاق أو الوصول.

2- هلاك أو تلف ثلاثة (3/4%) أرباع البضائع: يجوز ترك السفينة والبضاعة إذا بلغت الخسارة أو التلف الذي لحق بها ثلاثة أرباع قيمة كل منها.

فإذا بلغت الأضرار أو الخسائر التي لحقت بالبضاعة ثلاثة أرباع القيمة المؤمن بها على الأقل دون النظر إلى النفقات الأخرى، كأجور النقل والتحميل، والحفظ ومن أمثلة هلاك البضاعة نقص وزنها أو مقاسها أو عددها حيث يتعذر استرجاعها.

كما أنه لا يكفي طلب الترك في هذه الحالة بلوغ التلف ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة، بل يجب أن يكون الخطر الذي كان الهلاك أو التلف نتيجة له من الأخطار التي يغطيها التأمين، فمثلا إذا كان تلف البضائع أو هلاكها الذي يجاوز ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة لم يحدث بسبب مخاطر البحر، وإنما يرجع إلى عيب ذاتي في البضائع المؤمنة لا يجوز طلب الترك في هذه الحالة، كما أنه فيما يخص نسبة ثلاثة أرباع في حالة الهلاك أو التلف هو بالنظر إلى القيمة المؤمنة أو مبلغ التأمين بصرف النظر عن القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها لو كانت أكبر من هذا المبلغ، فإذا لم تبلغ قيمة الهلاك أو التلف ثلاثة أرباع فلا مجال للترك ويقتصر حق المؤمن له على مطالبة المؤمن ما لحقه من أضرار عن طريق دعوى الخسارة.

تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري

من جملة الأحكام التي يختلف فيها التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين الأخرى ، تقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين البحري، سواء كانت الدعوى من أجل المطالبة بمبلغ التعويض أو التخلي أو دفع القسط أو دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة ويتجلى الاختلاف في أكثر من جانب لا سيما في مدة التقادم.

وطبقا لنص المادة 322 من القانون المدني الجزائري فإن طبيعة التقادم من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، إلا أن أحكام التقادم في التأمين البحري له مميزات، فهي تتميز عن الأحكام والقواعد العامة الواردة في القانون المدني وحتى في قانون التأمين وذلك ما لوحظ من خلال نص المادة 27 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات حسب ما نصت على: "يحدد أجل تقادم جميع دعاوي المؤمن له أو المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاثة (3) سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه..."

أما المادة 121 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات فقد جاء فيها: "يحدد أجل تقادم الدعاوي

الناشئة عن عقد التأمين البحري بعامين (2) ، سريان أجل التقادم ابتداء من:

1- تاريخ الاستحقاق لدعاوي دفع القسط.

2- تاريخ الحادث الذي يقضي إلى دعوى العطب، بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة.

3- فيما يخص البضائع المشحونة ابتداء من :

أ- تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

ب- التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

ت- تاريخ وقوع الحادث الذي يفضي إلى دعوى العطب إذ وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

4- تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الأجل المقرر لرفع دعوى التخلي.

5- تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة أو أجر المساعدة والإنقاذ أو الطعن من طرف الغير.

6- تاريخ الدفع غير المستحق، فيما يخص أي دعوى، من أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقاً لعقد التأمين. من خلال نص المادة فتحديد مدة التقادم للدعاوي الناشئة عن التأمين البحري بمرور سنتين على خلاف التأمين البري المادة 27 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات الذي يحددها بثلاثة سنوات.

كما أن طبيعة الحكم فيما يخص التقادم من النظام العام وهذا ما تجسد من خلال المادة 96 من الأمر 95 - 07 المتعلق بالتأمينات على خلاف المشرع الفرنسي الذي ضيق من الشدة فيما يخص النظام العام كما أن المشرع الجزائري من خلال قانون التأمينات قد أخذ بالمواعيد القصيرة حيث أخذ بمدة سنتين لكل من دعوى الخسارة ودعوى الترك وتحسب هذه المدة من تاريخ وقوع الحادث أو التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة بالنسبة للبضائع.

بالتوفيق