

## امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار غير البحرية

### ملخص

مما لا شك فيه أن التأمين البحري على البضاعة يلعب دورا جديا هام في مجال التجارة الخارجية نظرا للحماية التي يمنحها للمتعاملين الاقتصاديين، من خلال ضمان نتائج الخسائر والأضرار التي يمكن أن تلحق ببضائعهم أثناء عملية نقل بحري، فهو يجلب عنصر الأمان للعلاقات التجارية الدولية، الأمر الذي يمكن هؤلاء المتعاملين من أن يستثمروا أموالهم بحرية، وبدون خوف مما أدى إلى ازدهار التبادل التجاري.

وإشباعا لرغبة المتعاملين الاقتصاديين المتمثلة في ضمان البضاعة أثناء جميع مراحل نقلها، اتسع نطاق هذا التأمين ليشمل إلى جانب الأخطار البحرية أخطارا أخرى غير بحرية، وقد تجسد هذا الاتساع عمليا من خلال ما يعرف بشرط من المخزن إلى المخزن، حيث لم يعد ضمان المؤمن مقتصر فقط على ما يترتب عن وقوع الأخطار خلال المرحلة البحرية للرحلة، وإنما يسأل أيضا عن الأضرار التي تحدث للبضاعة نتيجة وقوع هذه الأخطار خلال المرحلة البرية و/أو النهريّة و/أو الجوية السابقة للمرحلة البحرية و/أو اللاحقة لها، وذلك بموجب اتفاق مشترك بين المؤمن والمؤمن له.

كريمة عباس

كلية الحقوق  
جامعة قسنطينة 1  
الجزائر

### Abstract

Undoubtedly, the marine cargo insurance plays an important role in the field of foreign trade because of the warranty it provides to economic actors against damages and losses that may affect their goods during maritime operations. It provides secure international trade and freedom of investment that encourage prosperous trade. To satisfy the needs of trade transactions, the insurance companies extended the field of guarantee of the contract to non maritime risks including the store-to-store condition of cargo insurance when the insured goods are possibly the object of a ground, river, or air transport, preliminary and/or complementary to maritime transport, according to a contracted mutual agreement between insurer and insured.

### مقدمة

**يعد** التأمين البحري منذ قرون بعيدة هيئة في خدمة التجارة الدولية، وهو حاليا جزء لا يتجزأ منها وسبب ازدهارها، نظرا لأثره في تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم فيها، مطمئنين إلى الضمانات التي تمنح لهم، والتعويضات التي يمكنهم استيفائها نتيجة الخسائر التي قد تلحق ببضائعهم خلال عملية نقلها والتي تتم بعيدا عن رقابتهم وإشرافهم (1).

حيث تتعرض البضاعة المنقولة بحرا إلى العديد من الأخطار، وعمليا يمكن ضمان نتائج كل خطر بحري يتوقع حدوثه، ما لم يكن متعارضاً مع القوانين، حيث نصت المادة 92 من قانون التأمينات (2) على أنه: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار البحرية المتعلقة بأية عملية نقل بحري".

إذ اعتمد المشرع من خلال النص المذكور في تعريفه لعقد التأمين البحري على الأخطار البحرية الناتجة عن عملية النقل البحري، ولا شك أن مفهوم العملية البحرية أوسع نطاقاً من فكرة الرسالة أو الملاحة البحرية كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري، حيث تمتد الأخطار في المفهوم الأول (العملية البحرية) لتشمل الأضرار الناتجة عن الملاحة البحرية، وكذا أثناء شحن البضاعة على السفينة و تفرغها، وهو المفهوم ذاته الذي تبناه المشرع الفرنسي من خلال قانون 3 جويلية 1967 المتعلق بالتأمين البحري في مادته الأولى (3).

ولم يفرق المشرع الجزائري أسوة بنظيره الفرنسي بين الأخطار الناشئة عن البحر، وتلك التي تحدث على سطحه، وإنما أدرج النوعان ضمن فكرة واحدة هي فكرة الأخطار البحرية، بمعنى يكفي مجرد وقوعها في البحر، سواء كان هو السبب المباشر لحدوثها، أو كانت لا تربطه بها سوى صلة المكان، بغض النظر عن وجود علاقة سببية بينهما، هذا ما لم تكن من ضمن الأخطار المستثناة بطبيعة الحال.

كما لم يقتصر المشرع الجزائري الخطر محل التأمين البحري على الأخطار البحرية البحتة فحسب، وإنما مدد من نطاق جوازية الضمان ليشمل أخطار النقل البري أو النهري أو الجوي التابع للنقل البحري والمكمل له، وذلك تماشياً مع تطور نظام التأمين البحري، ورغبة في مجارة متطلبات التجارة الدولية، وهو ما استقر عليه القضاء الفرنسي وناد به الفقه.

وإن شمل عقد التأمين البحري على البضاعة إضافة إلى الأخطار البحرية أخطارا أخرى غير بحرية، فالتساؤلات التي يمكن طرحها تتعلق بمصدر هذا الامتداد من جهة، وكذا أساسه القانوني من جهة أخرى؟ وأيضا كيفية تجسيد هذا الامتداد من الناحية العملية؟ وإن كانت هناك عوامل مؤثرة فيه؟ ذلك ما سنحاول الإجابة عنه من خلال المطالب الموالية:

### المطلب الأول

#### نظرية امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار الغير بحرية

الأصل أن المؤمن لا يسأل إلا عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة خطر بحري، وذلك أثناء عملية نقلها بحرا، بمعنى من وقت شحن البضاعة على السفينة الناقلة في ميناء الشحن، ونقلها إلى غاية تمام تفرغها بسلام في ميناء الوصول المحدد بوثيقة التأمين (4).

غير أنه يجوز أن يمتد الضمان ليشمل أخطارا غير بحرية، بمعنى تلك التي يمكن أن تحدث أثناء النقل عبر المياه الداخلية، أو النقل البري أو الجوي الملازم للرحلة البحرية. سنحاول من خلال دراستنا لهذه النظرية التطرق إلى مصدرها من جهة، وكذا البحث عن أساسها القانوني من جهة أخرى.

### الفرع الأول

#### مصدر امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار الغير بحرية

يرجع الفضل إلى القضاء في مسألة إرساء مبدأ امتداد التأمين البحري على البضاعة إلى أخطار غير بحرية، أي الأخطار البرية والجوية والنهرية التابعة للنقل البحري، وناد به بعد ذلك الفقهاء، ليصل في الأخير إلى المرحلة المتطورة التي يشهدها في وقتنا الراهن (5).

ولم يكن التطور نحو هذا الامتداد عفويا أو وليد صدفة، إذ تنازعت حول هذا المبدأ فكرتان، تمسكت الأولى بوجود اقتصار نطاق التأمين البحري على البضائع حصريا على الأخطار البحرية، أما الأخرى فتري إمكان ضمان أي خطر يمكن أن تتعرض له البضاعة أثناء نقلها بوسائل النقل المختلفة، وذلك من خلال تمديد ضمانات وثيقة التأمين البحرية إلى أخطار غير بحرية، ويتجه المتعاملون الاقتصاديون بطبيعة الحال إلى تأييد هذه النظرة الأخيرة (6).

وهي النظرة التي تبناها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 136 من قانون التأمينات، حيث نصت على أنه: " تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكمله له ". فقد منح المشرع إمكانية امتداد ضمانات عقد التأمين البحري إلى الأخطار البرية والجوية والنهرية التابعة للنقل البحري والمكمله له. وهو الحل الذي أكدته المادة الأولى من الشروط العامة لوثيقة التأمين البحري على البضاعة الصادرة عن الشركة الجزائرية للتأمينات (CAAT) (7) حيث نصت على ما يلي: " إن ضمان هذه الوثيقة يسري على البضائع التي تكون محلا لنقل بحري، وعند الاقتضاء على النقل البري، النهري والجوي السابق و/أو المكمل للنقل البحري... ".

وتجدر الإشارة إلى أن امتداد التأمين البحري على كامل الرحلة عند اقتضاء نقلها برا أو جوا أو نهرا، لا يتم بصفة تلقائية، وإنما يقتضي ذلك وجود اتفاق صريح بين المؤمن والمؤمن له، يتم إدراجه ضمن العقد، وكذا دفع قسط إضافي. فغياب اتفاق كهذا يجعلنا أمام عقد تأمين بحري في شكله العادي، بمعنى لا يمكن أن يغطي نتائج الأخطار غير البحرية، وإنما يقتصر ضمانه فقط على نتائج الأخطار البحرية ابتداء من وقت شحن البضاعة إلى غاية تفريغها. هذا ما يؤدي بنا إلى الاستخلاص بأن الاتفاق هو مصدر نظرية امتداد التأمين البحري على البضائع إلى أخطار غير بحرية.

كما أكد المشرع من خلال نص المادة السابق الإشارة إليه ( المادة 136 من قانون التأمينات) بأن الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري تطبق على كامل الرحلة، بمعنى أن يحكم العقد الواحد قانون واحد مهما كان النقل مختلطاً مادام تابعاً للنقل البحري، متفادياً بذلك تجزئة التصرفات التي تعتبر في ذهن المتعاقدين كلا مترابطة، وذلك متى كان النقل البحري هو الأكثر أهمية .

### الفرع الثاني

#### الأساس القانوني لنظرية امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار الغير بحرية

يجد امتداد أحكام التأمين البحري على البضاعة إلى أخطار غير بحرية، متى اتفق المتعاقدان على ذلك في العقد، أساسه القانوني من خلال نظرية التبعية، وهو ما يستشف من خلال نص المادة 136 المشار إليها أعلاه : " ... سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له " عملاً بوحدة عقد التأمين، وأضفت على كامل الرحلة الطابع البحري، نظراً لكون النقل البري أو النهري أو الجوي قد حصل تبعية للنقل البحري، مادام الأصل هو هذا الأخير (النقل البحري)، وأن الفرع يتبع الأصل، وكذا كون الأكثر يتضمن دائماً الأقل، وهما حكمتين قانونيتين معروفتين منذ القدم، إذ من الصعب الفصل بين العمليات المتسلسلة والمتعاقبة والمترابطة، فالوحدة التجارية للعملية قد غلبت على الوحدة القانونية (8) .

ولما كان اللجوء إلى فكرة امتداد التأمين البحري على البضاعة إلى أخطار غير بحرية أمراً حتمته مقتضيات العمل وتقوية دعائم التجارة الدولية، وما اضطر المؤمنون إلى قبول وضع شروط الامتداد ضمن وثائقهم إلا تحت ضغط المنافسة، وتيسيراً لأن تضمن عملية النقل وثيقة تأمين واحدة، فإنه يجب أن تطبق نظرية الامتداد في أضيق الحدود كلما أمكن ذلك، لهذا ما وجدت فكرة التبعية كأساس قانوني لهذه النظرية ( نظرية الامتداد )، إلا من أجل كبح جماح المغالاة في تطبيقها، والحد من مساوئ التوسع في تفسيرها .

لهذا فإن فكرة التبعية، وإن كانت تعتبر الأساس القانوني لشرط امتداد التأمين البحري على البضاعة إلى أخطار غير بحرية، فإنها تسمح في الوقت نفسه بتحديد نطاق هذا الشرط، ولا يكون الأمر كذلك بإخضاع جميع الأخطار البرية أو النهرية أو الجوية التي تتحقق أثناء المدة المحددة لسريان وثيقة التأمين البحري على البضاعة، لأحكام التأمين البحري، إذ يجب أن يسأل المؤمن فقط عن الأخطار التي ترتبط بالعمليات التمهيديّة أو اللاحقة للرحلة البحرية، والتابعة بالضرورة لها (9) .

وبعدما خلصنا إلى تحديد مصدر نظرية امتداد التأمين البحري على البضاعة إلى أخطار غير بحرية، والمتمثل في اتفاق كل من المؤمن والمؤمن له، وإدراج ذلك الاتفاق صراحة في العقد، وأن الأساس القانوني لهذا الامتداد هو نظرية التبعية،

سنحاول تناول أهم الصور العملية لهذا الامتداد، وهو ما سنراه من خلال المطلب الموالي .

### المطلب الثاني

التأمين من المخزن إلى المخزن كأحد أهم الصور العملية لنظرية امتداد نطاق التأمين البحري على البضاعة

يتجسد التطبيق العملي لنظرية امتداد التأمين البحري على البضاعة إلى أخطار غير بحرية أساسا من خلال شرط التأمين من المخزن إلى المخزن على أن هذا الشرط ليس هو الصورة العملية الوحيدة لهذا الامتداد، لكنه يبقى أكثرها تداولاً وأشملها لمختلف طرق النقل التي تنقل عبرها البضاعة، لذا سنتناوله بالتحليل والتفصيل من خلال الفروع الموالية :

### الفرع الأول

#### نطاق شرط من المخزن إلى المخزن

لما كانت الحماية التي تقدمها وثيقة التأمين البحري على البضائع في شكلها العادي ( ابتداء من مرحلة شحن البضاعة، ثم مرحلة نقلها، وانتهاء بمرحلة تفريغها) هي الحد الأدنى لضمان المؤمن له، إذ تبقى هناك أخطار غير مضمونة، والمتمثلة في الأخطار غير البحرية التابعة لعملية النقل البحري، لذلك عرف هذا التأمين بعض الشروط وسعت من مجال ضمانه، ويعد شرط من المخزن إلى المخزن أهم هذه الشروط وأكثرها استعمالاً في مجال التأمين على البضاعة، إذ أصبح الآن شرطاً مألوفاً، لا تكاد تخلو وثيقة تأمين على البضاعة منه .

فبمقتضى هذا الشرط ، يمتد ضمان المؤمن زماناً ومكاناً لتغطية البضاعة من اللحظة التي تكون فيها جاهزة للإرسال، وتغادر مخازن المرسل في أبعد نقطة لانطلاق الرحلة المؤمن عليها، وتنتهي في اللحظة التي تدخل فيها مخازن المرسل إليه، أو ممثليه، أو ذوي الحقوق في مكان الوصول للرحلة المذكورة، وهذا ما جاءت به المادة 9 من الشروط العامة .

فالجديد الذي أتى به هذا الشرط يتمثل في أن البضاعة تكون مغطاة قبل استلام الناقل البحري لها، بمعنى أن الضمان يبدأ بالسريان والبضاعة لا تزال تحت رقابة ومسؤولية المرسل، أي قبل بداية الرحلة البحرية، حيث أن هذا الشرط جاء تلبية لحاجيات الملاك، والمتمثلة في تغطية بضائعهم خلال المدة التي تكون فيها معرضة لأخطار النقل، وهي (البضائع) ليست تحت رقابتهم (10) .

كما تضيف المادة 9 من الشروط العامة بأنه تعتبر كمخازن للمرسل إليه أو ممثليه أو ذوي الحقوق، كل مكان سواء كان مملوكاً لهم أو لا، والذي يودعون فيه البضاعة عند وصولها .

غير أنه إذا وصلت البضاعة المؤمن عليها إلى مكان الوصول للرحلة المضمونة، ولكنها لم تدخل بعد مخازن المرسل إليه، لكونها وضعت في مستودعات، أو في مخازن عامة أو خاصة، أو في المخازن بانتظار الجمركة، أو على رصيف ميناء الوصول، فإن ضمان المؤمن لا يمكن أن يتجاوز شهرا واحدا ابتداء من تفرغ البضاعة من السفينة الناقلة، أو أي عربة نقل، وذلك عندما يكون مكان الوصول النهائي هو ميناء، وتخفيض المدة بمقدار النصف، بمعنى 15 يوم عندما يكون مكان الوصول النهائي نقطة في الداخل، وبتفاه مشترك بين طرفي عقد التأمين، يمكن تمديد هذه الأجل .

غير أنه إذا أدت عمليات النقل العادية إلى تجاوز مدة انتهاء عقد التأمين، نتيجة لظروف خارجة عن إرادة المؤمن له، فإن الضمان لا يتوقف، بل يظل ساريا شريطة إخطار المؤمن بذلك، والإلتزام بدفع قسط إضافي .

وفي إطار التمديد دائما، يمكن للمؤمن حصريا، زيادة على تغطية أخطار الرحلة ككل، وبتفاه مشترك بينه وبين المؤمن له، قبول تمديد الضمان لتغطية الأخطار الناتجة عن التركيب ( les risques de montage et d'installation ) عندما يتعلق الأمر باستيراد معدات مصانع على سبيل المثال، وذلك مقابل قسط إضافي (11) ، وهو أقصى امتداد قد يحققه شرط من المخزن إلى المخزن .

والملاحظ أن شرط من المخزن إلى المخزن يستعمل لعمليات النقل العادية فقط، لذلك إذا فرض أن البضائع بقيت بمخازن الجمارك لبيعها لصالح المرسل إليه، فإن عقد التأمين يتوقف بمجرد وضعها بتلك المخازن، أو بأي مخازن أخرى لنفس الغرض.

وتجدر الإشارة إلى أن شرط من المخزن إلى المخزن لا يضيف جديدا إلى الأخطار التي نصت وثيقة التأمين البحري على ضمان نتائجها، سواء كان الضمان شاملا ( ضمان كل الأخطار) أو محدودا ( ضمان الإعفاء من الكوارث الخاصة ، كما أن الأخطار المستبعدة من نطاق ضمان المؤمن بمقتضى وثيقة التأمين و وفقا لنصوص قانون التأمينات، تظل مستبعدة بالرغم من وجود هذا الشرط .

فشرط من المخزن إلى المخزن لا يغير إذا من نطاق ضمان المؤمن، كما لا يغير من نوعه ( كأن يكون الضمان مثلا متعلقا بالإعفاء من الكوارث الخاصة، فيصبح ضمان كل الأخطار)، وإنما يقتصر أثره على امتداد زمان ومكان الضمان، لهذا فإنه بالرغم من كون البضاعة مغطاة أثناء فترات نقلها برا أو نهرا أو جوا، فإن الأخطار التي تضمن نتائجها، تقتصر في هذه الحالة على تلك التي يتضمنها الشكل العام لوثيقة التأمين البحري على البضائع، وما قد يتفق طرفا العقد على إضافته من أخطار أخرى ( كأخطار الحرب، السرقة والاستيلاء ، امتداد المكوث على الرصيف...) .

وقد يبدو للوهلة الأولى أن الأخطار البحرية التي يضمنها عقد التأمين بحسب الأصل، لا يتوقع حدوثها إلا على البحر، سواء أكان هو السبب المباشر لحدوثها، أو كان لا تربطه بها سوى صلة المكان، غير أن التمتع في هذه الأخطار، يجعلنا نلاحظ

بأنه فيما عدا أخطار البحر (الغرق ، التخلي ، المساهمة في الخسائر المشتركة)، فالأخطار الأخرى لا يتصور حدوثها فقط على البحر، وإنما أيضا على البر أو الجو، ومثال ذلك الحريق أو السرقة في حالة الاتفاق على تغطيتها ( السرقة ) (12) ، فهذه الأخطار لا تستمد صفتها البحرية من طبيعتها، وإنما من مكان وقوعها، بحيث تعتبر بحرية كلما حدثت في أثناء رحلة بحرية .

كما أنه من خلال استقراء نص المادة الثانية الفقرة الرابعة من الشروط العامة لعقد التأمين البحري على البضاعة، نجدها تتضمن إضافة إلى أخطار البحر، أخطارا أخرى غير بحرية، ولا تقع أصلا في البحر مثل : انهيار المباني، سقوط الأشجار، سقوط أو انكسار وسيلة النقل، فيضانات، ... وهي أخطار قهرية يتم حدوثها إما في البر أو الجو ، ويتم ضمان نتائجها في حالة اتفاق الطرفين على تضمين وثيقة التأمين شرط من المخزن إلى المخزن .

### الفرع الثاني

#### العوامل المؤثرة في سريان وثيقة التأمين بشرط من المخزن إلى المخزن

يتأثر سريان وثيقة التأمين البحري بشرط من المخزن إلى المخزن بجملة من العوامل، تؤدي بذلك إلى تحديد نطاقه، ويمكننا حصرها فيما يلي :

#### - الاستلام المسبق للبضاعة :

يوقف استلام البضاعة مسبقا من قبل المؤمن له أو المرسل أو المرسل إليه أو ممثليهم أو ذوي الحقوق، قبل وصولها إلى المكان النهائي المعين بالوثيقة، سريان ضمان المؤمن، وذلك قبل انتهاء مدة الضمان المتفق عليها في العقد، وهو ما نصت عليه المادة 10 من الشروط العامة، وذلك لتوقف الرحلة وكذا توقف سريان الأخطار .

#### - تغيير الطريق :

يقصد بتغيير الطريق، الانحراف عن المسار المعتاد والمعقول الذي يكون أقرب مسافة بين ميناءي الانطلاق والوصول للذات تم الاتفاق بشأنهما من قبل طرفي عقد التأمين، ثم الرجوع إلى هذا المسار، لتنتهي الرحلة بميناء الوصول .

وتغيير الطريق كما ذكرنا من شأنه تمديد زمان ومكان الرحلة، وبالتالي يزيد من احتمال تعرض البضاعة لأخطار قد يرفض المؤمن ضمان نتائجها لو علم بها، أو قد يقبلها مع اشتراط قسط أعلى من القسط الذي تم الاتفاق عليه، لذا فقد يتوقف سريان وثيقة التأمين في الحالة الأولى، و بذلك يعفى المؤمن من أية مسؤولية، بمعنى لا يلزم بتعويض الأضرار اللاحقة بالبضاعة بعد الانحراف، أو يمدد ضمانه في الحالة الثانية. وفي كلتا الحالتين، يلزم المؤمن له بإخطار المؤمن كتابيا بهذا الانحراف وذلك بمجرد علمه به .

غير أن التغيير الاضطراري للطريق، بفعل قوة القاهرة، أو نتيجة وقوع حادث مضمون، أو حصول هذا التغيير من دون علم المؤمن له وإرادته، يبقى وثيقة التأمين منتجة لآثارها، وذلك ما أكدته المادة 137 فقرة 2 من قانون التأمينات، وهنا لا يلتزم المؤمن له بدفع قسط إضافي .

#### - تغيير الرحلة :

تحدد الرحلة بميناء الإقلاع لتنتهي بميناء الوصول، والتأمين على البضاعة يسري في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين، أما تغييرها فيعني زيادة على تغيير الطريق المتفق عليه المذكور سابقا، تغيير ميناء الإقلاع أو ميناء الوصول أو تغييرهما معا، ويتم ذلك إما بشكل طوعي، بمعنى بإرادة المؤمن له ويعلمه وفي ظروف عادية، وهنا لا يكون المؤمن مسؤولا عن تعويض الخسائر التي قد تلحق بالبضاعة إلا في حالة إخطاره كتابيا ومسبقا من قبل المؤمن له، وقبوله ضمانها مقابل تحصيله قسط إضافي .

أما إذا كان التغيير نتيجة لظرف قهري، يمنع السفينة من الشحن أو التفريغ في هذين الميناءين، أو أن التغيير حدث دون علم المؤمن له بذلك، أو كان نتيجة لوقوع حادث مؤمن منه، فهنا يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار اللاحقة بالبضاعة وذلك دون التزام المؤمن له بدفع قسط إضافي، وهو ما يستتف من نص المادة 137 الفقرة الثانية من قانون التأمين .

#### - إنقضاء عقد النقل :

إذا انقضى عقد النقل في ميناء أو مكان غير ميناء جهة الوصول، أو انقطعت الرحلة البرية قبل التمكن من تسليم البضاعة ووضعها في المستودع أو المخزن المعين من قبل المؤمن له، نتيجة حادث مؤمن منه، وقيام الربان بتفريغ البضاعة من السفينة وإعادة شحنها في سفينة أخرى، أو قيام صاحب الشاحنة بتفريغ البضاعة وإعادة شحنها على شاحنة أخرى لإيصالها إلى جهة الوصول المتفق عليها في وثيقة التأمين، فلا يتأثر سريان وثيقة التأمين بسبب ذلك، ويبقى المؤمن مسؤولا عما قد يحدث من خسائر للبضاعة المؤمنة أثناء التفريغ والخزن وإعادة الشحن .

ولا يشترط أن يكون انتهاء عقد النقل نتيجة لحادث مضمون، فقد يتم دون علم المؤمن له، وخارجا عن سيطرته، فهنا أيضا تستمر وثيقة التأمين في السريان شريطة إخطار المؤمن كتابيا بذلك بمجرد العلم، ودون الالتزام بدفع قسط إضافي، وهو ما ذكرته نص المادة 137 فقرة 2 من قانون التأمين، والتي عبرت عنه بتغيير السفينة .

أما إن تم إنهاء عقد النقل بإرادة المؤمن له ويعلمه، فهنا يلتزم بإخطار المؤمن بذلك، وتبقى للمؤمن الحرية في استمرار الضمان مقابل قسط إضافي، أو إيقافه .

#### - التأخير :

إن السفينة ووسائل النقل الأخرى يجب أن تنفذ رحلتها وفق مسارها المحدد بالسرعة المعقولة، فإن لم يكن هناك عذر مشروع لعدم حصول ذلك، فإن المؤمن يعفى من المسؤولية في الوقت الذي يصبح فيه التأخير غير معقول، ومعنى ذلك أن سريان وثيقة التأمين لا يستمر إلا إذا كان سبب التأخير خارجا عن سيطرة المؤمن له، أو ناتجا عن ظروف طارئة. لكن بالرجوع إلى نص المادة 138 من قانون التأمين التي تشير إلى الأضرار والخسائر المادية المستبعدة من الضمان، نجدها قد استثنت صراحة تلك الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة، بمعنى أن الضمان يتوقف أثناء التأخير، ولم تفرق المادة السالفة الذكر بين التأخير نتيجة لعذر مشروع، والتأخير العادي .

وبالرجوع إلى نص المادة السابعة من الشروط العامة لعقد التأمين البحري على البضاعة، والمعنونة بالأخطار المستثناة في كل الأحوال، وتحديدًا في الفقرة ما قبل الأخيرة، نجد أنها نصت هي الأخرى على إعفاء المؤمن من تعويض الخسائر الناتجة عن التأخير في تسليم البضاعة المؤمنة، دون التفرقة بين التأخير الناتج عن حادث مضمون أو ظروف قهرية، أو الخارج عن سيطرة المؤمن له، والتأخير العادي. إذ جعلته مستثنى في كل الأحوال مطبقة في ذلك ما جاءت به نص المادة 138 السالف الإشارة إليه، مع العلم أن هذا النص هو من النصوص المكملة، بمعنى يمكن لطرفي العقد الاتفاق على مخالفته، وهو ما يستشف من نص المادة 96 من نفس القانون (تحتوي على النصوص الأمرة) والتي لم تذكره ضمن النصوص التي جاءت بها .

وبتفحصنا للشروط العامة لهذا العقد، لاحظنا بأنه تم استدراك هذا الأمر، إذ نصت المادة 11 منها تحت عنوان امتداد زمن الرحلة المؤمنة، على أن الأخطار المؤمنة تبقى مغطاة بنفس الشروط ، وبدون الالتزام بدفع قسط إضافي، في حالة الرسو القهري وعند الاقتضاء، بعد دفع قسط إضافي في كل حالات الرسو الأخرى والانحراف أو إعادة شحن البضاعة من سفينة إلى أخرى، وكذا في كل حالات امتداد المدة العادية للرحلة المؤمنة . كما لا يلزم المؤمن له بدفع قسط إضافي إذا كانت الحالات المذكورة سابقا، ناتجة عن حادث مغطى بموجب وثيقة التأمين .

فيبدو مما سبق ذكره أن هناك تناقض بين نصوص المواد التي تتضمنها الشروط العامة لعقد تأمين البضاعة المنقولة بحرا، ففيما تستثني مادة قطعيًا ما يمكن أن ينتج أثناء التأخير من أضرار وخسائر مادية للبضاعة، تجيز أخرى ذلك مفرقة بين امتداد الضمان التلقائي، وبين امتداده مقابل دفع قسط إضافي. وهنا نشير إلى وجوب تدارك هذا الوضع، لكي لا تحتج شركات التأمين في حالة وقوع أضرار وخسائر مادية للبضاعة أثناء مدة التأخير، بكونه مستثنى مهما كان سببه، استنادا إلى الفقرة ما قبل الأخيرة من المادة السابعة ، وتعفى بذلك من دفع التعويض. ونقترح إدراج هذا الخطر ضمن الأخطار المستثناة التي يمكن الاتفاق على تغطيتها بموجب اتفاق خاص وقسط إضافي ما لم يكن هذا التأخير ناتجا عن ظرف قهري أو حادث مؤمن منه، لأنه في الحالة الأخيرة، الضمان يمتد تلقائيا كما سبق توضيحه .

## - بيع البضاعة :

إذا بيعت البضاعة وهي لا تزال محملة على السفينة، ولم يتم الاتفاق بين البائع والمشتري على نقل عقد التأمين، ولم يتم إخطار المؤمن بذلك، فإن سريان الوثيقة يتوقف، وينقضي بذلك العقد بعد تفريغ البضاعة من السفينة الناقلة، وتحميلها في واسطة نقل المشتري، بمعنى من وقت تسليم الشيء المبيع، وخروج البضاعة من ملكية البائع ومسؤوليته (13).

وتجدر الإشارة إلى أن العوامل المذكورة أعلاه، تؤثر أيضا على عقد النقل البري أو الجوي التابع للنقل البحري والمكمل له، فما يصلح للتطبيق على السفينة، يطبق أيضا على الشاحنة أو الطائرة.

إن ما يلاحظ على كل العوامل المذكورة أعلاه، وباستثناء العامل الأول، أنها تمثل تفاقما للخطر الذي تعهد المؤمن ضمان الأضرار والخسائر الناتجة عنه، لذا يلزم المؤمن بالتصريح بها بمجرد علمه، وخلال أجل أقصاه 10 أيام على الأكثر حسب المادة 108 فقرة 3 من قانون التأمين، ويمكن للمؤمن قبول تغطية الخطر بتفاقمه، وذلك مع حقه في طلب قسط إضافي، وإما أن يرفض تغطيته مع التزامه بإرجاع القسط للمؤمن له، وذلك عن الفترة الباقية التي لم يستمر فيها الضمان ( خصم القسط عن الفترة التي كان فيها الضمان ساريا قبل تفاقم الخطر، وإرجاع الباقي للمؤمن له).

وإن أخل المؤمن له بالتزامه بالتصريح بتفاقم الخطر رغم علمه به، يمكن للمؤمن المطالبة بإبطال العقد إن أثبت أنه لم يكن ليغطي الخطر بتفاقمه لو كان مطلعاً عليه.

وفي حالة وقوع حادث في تلك الأثناء، يمكن للمؤمن الذي لم يبطل عقد التأمين، ولم يتحصل على قسط إضافي، تطبيق القاعدة النسبية المتعلقة بالقسط على مبلغ التعويض، بمعنى تخفيضه بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلا، طبقا لنص المادة 109 من قانون التأمين، وذلك كما يلي :

**مبلغ التعويض الذي يلزم المؤمن بأدائه =**

**مبلغ التعويض الذي كان ينبغي دفعه x القسط المدفوع**  
**القسط المستحق فعلا**

## الخاتمة

من كل ما سبق ذكره، يتبين لنا أن نطاق التأمين البحري لم يعد مقصورا فقط على شمول الأخطار البحرية الأصلية، بمعنى بدءا من مرحلة الشحن، ثم النقل، وانتهاءا بتفريغ البضاعة بميناء الوصول، وإنما امتد ليشمل أخطارا غير بحرية، كانت تخرج بطبيعتها من نطاق هذا التأمين. إذ أصبح يشمل الأخطار النهرية و/أو البرية و/أو الجوية السابقة أو اللاحقة للنقل البحري، والأساس في ذلك هو نظرية التبعية. فبموجب اتفاق خاص بين المؤمن والمؤمن له يتم إدراجه في العقد، يبسط المؤمن ضمانه إلى

نتائج الأخطار غير البحرية، وذلك مقابل زيادة في القسط يلتزم المؤمن له بدفعها، متحصلا بذلك على ضمان كامل يمتد لتغطية جميع أخطار النقل، متفاديا بذلك اكتتاب 3 عقود تأمين متتالية، مع كل ما يقتضيه ذلك من تكاليف وأعباء مالية تؤثر بصفة مباشرة على سعر بيع البضاعة، والذي من شأنه التأثير على القدرة الشرائية للمستهلك النهائي .

ويجد هذا الإمتداد تطبيقه الواسع في الواقع العملي، من خلال شرط من المخزن إلى المخزن، وهو شرط لا تكاد تخلو منه اليوم وثيقة تأمين بحرية على البضاعة، حيث نصت عليه وثيقة التأمين النموذجية الموضوعة من قبل لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ( CNUCED ) المتعلقة بالتأمين البحري على جسم السفينة والبضاعة، الصادرة سنة 1989 ( ص 50 وما يليها )، كما يتم التعامل به بشكل كبير من قبل شركات التأمين الوطنية، وذلك وعيا ورغبة من المؤمن لهم في الحصول على ضمان يمتد من زمن خروج البضاعة من مخازن المصدر، إلى غاية دخولها مخازن المستورد ، بتكلفة أقل من اكتتاب كل عقد تأمين على حدى . ويشمل هذا الشرط نفس الأخطار الأصلية التي يتضمنها الشكل العام لوثيقة التأمين البحرية، وما قد يضاف إليها من أخطار أخرى، دون أن يضيف أخطارا جديدة، بمعنى أنه يقتصر فقط على تمديد الضمان زمانا ومكانا أثناء جميع مراحل النقل الملازمة للنقل البحري .

ورأينا بأنه تؤثر في هذا الشرط جملة من العوامل، وذلك إما من خلال تضيق نطاقه، أو توسيعه، أو إنهاء العقد قبل نهاية مدته المحددة، فتناولناها بالتفصيل والشرح

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أن شرط من المخزن إلى المخزن، يتلاءم أيضا مع النقل الدولي متعدد الوسائط ( le transport multimodal ) المتضمن النقل بواسطتين على الأقل من وسائط النقل البري، الجوي أو عن طريق السكة الحديدية إلى جانب النقل البحري، والذي حررت لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية اتفاقية بشأنه بتاريخ 24 ماي 1980 بجنيف، والذي يضمن هو الآخر خدمات النقل من الباب إلى الباب ( transport de bout en bout ) .

### الهوامش

- 1- منى محمد عمار، علي السيد الديب، التأمين البحري، الجزء الأول، جامعة القاهرة، كلية التجارة - مصر - بدون رقم طبعة، 1994، ص8.
- 2- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في: 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ( جريدة رسمية عدد 13 مؤرخة في : 8 مارس 1995 )، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في : 20 فيفري 2006 ( جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في : 12 مارس 2006 ) .

- 3- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون - الجزائر - الطبعة الثانية، 2005، ص ص 251-252 .
- 4- جمال الحكيم، التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، بدون رقم طبعة، 1955، ص 106.
- 5- علي بن غانم، مرجع سابق، ص ص 236، 238 .
- 6- محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة - مصر - بدون رقم طبعة، 1966، ص 192 .
- 7- Les conditions générales de la Compagnie Algérienne d'Assurances (CAAT). Police d'assurance maritime sur faculté. Visa M.F.N° 15 du 16/03/1998. p.2.
- 8- علي بن غانم، مرجع سابق، ص 237.
- 9- محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص ص 203 ، 204 .
- 10- Othmane BENFADHEL. L'assurance transport de magasin à magasin. Article publié dans la revue mensuelle algérienne : le phare n° 56. Décembre 2003. p. 43.
- 11- Othmane BENFADHEL. Les assurances maritimes et transports. Article publié dans la revue mensuelle algérienne : le phare n° 6. Octobre 1999. p.23.
- 12- نشير إلى أن خطر السرقة والاستيلاء غير مغطى بموجب وثيقة التأمين البحري على البضاعة، لا بموجب ضمان الإعفاء من الكوارث الخاصة ولا حتى بموجب ضمان كل الأخطار، وإنما تضمن بموجب اتفاق خاص بين طرفي العقد وبقسط إضافي، مع الإشارة إلى أن هذا الخطر ( السرقة والاستيلاء ) مغطى بموجب ضمان كل الأخطار بالنسبة لتأمين نقل البضاعة برا وكذا جوا، لكن كما سبق وأن أشرنا فإن أحكام التأمين البحري هي التي تسري، وبالتالي فهي غير مغطاة إلا إذا تم الاتفاق على ذلك .
- 13- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن- بدون رقم الطبعة، 2009، ص 643 .

## قائمة المراجع

### 1- باللغة العربية:

- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في: 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في : 20 فيفري 2006 .
- الحكيم جمال، التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، بدون رقم الطبعة، 1955 .

- الشرقاوي محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة – مصر - بدون رقم الطبعة، 1966 .
- الكاشف محمد محمود، التأمين البحري على الشحنات " البضائع "، الغرفة التجارية الصناعية، الرياض – المملكة العربية السعودية – الطبعة الأولى، 1979 .
- بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون – الجزائر- الطبعة الثانية، 2005 .
- حفناوي السيد أبو الفتوح، الإثبات في التأمين البحري دراسة مقارنة، شركة الإسكندرية للطباعة والنشر – مصر- الطبعة الأولى، 1981 .
- شكري بهاء بهيج، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان – الأردن – بدون رقم الطبعة، 2009 .
- طه مصطفى كمال، التأمين البحري- الضمان البحري، الدار الجامعية – مصر- بدون رقم الطبعة، 1992 .
- محمد عمار منى، الديب علي السيد، التأمين البحري، الجزء الأول، جامعة القاهرة ، كلية التجارة – مصر – بدون رقم الطبعة، 1994 .
- محمدين جلال وفاء، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك ( وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية – مصر- بدون رقم الطبعة، 2002 .

## 2- باللغة الفرنسية :

- BENFADHEL (O). Les assurances maritimes et transports. Article publié dans la revue mensuelle algérienne « le Phare » n° 6. Octobre 1999.
- BENFADHEL (O). L'assurance transport de magasin à magasin. Article publié dans la revue mensuelle algérienne « le Phare » n°56. Décembre 2003.
- Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Aspects juridiques et documentaires de l'assurance maritime française. Genève. 20 Octobre 1980.
- Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Clauses types de la CNUCED relative à l'assurance maritime des corps de navires et marchandises. New York. 1989.
- La Compagnie Algérienne des Assurances (CAAT). Séminaire sur le transport maritime. Alger. 2006.
- LAMBERT-FAIVRE (Y). Les assurances des entreprises. Dalloz. Paris – France – 2<sup>e</sup> édition. 1986.
- Les conditions générales de la Compagnie Algérienne des Assurances (CAAT). Police d'assurance maritime sur facultés. Visa M.F.N° 15 du 16/03/1998.
- MARQ (J.P). Risques et assurances transports. Edition l'argus de l'assurance. Pris – France – Sans Numéro d'édition 2003.