

التأمين البحري على نقل البضائع في النظام السعودي والقانون الجزائري: دراسة مقارنة

فائزه حبيب رشيد الروقي

حاصلة على ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الملك عبد العزيز، المملكة العربية السعودية

fayezhhabeb_alrogi@hotmail.com

ملخص الدراسة

على مر العصور تتطور القوانين البشرية الباحثة عن التأمين البحري، وبدراستنا للتأمين البحري على نقل البضائع في النظام البحري التجاري السعودي ومقارنته بقانون التأمين الجزائري، وجدنا أوجه القوة والقصور، وهدفنا من ذلك تحسين النظام البحري التجاري السعودي ومواكبته للتطور الأفضل من أجل إنماء وازدهار الدولة من خلال زيادة الصادرات والواردات، فقد درسنا في المبحث الأول عن مفهوم التأمين البحري وخصائصه، ثم انتقلنا في المبحث الثاني لدراسة التزامات أطراف التأمين البحري لتحديد مدى تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع، وقد استعنا لإتمام هذا البحث باستخدام المنهج المقارن كمنهج أساسي، والمنهج النقدي في بعض المواضيع المتاحة للنقد، وقد توصلنا إلى أهم تلك النتائج وهو أن يتم تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع في النظام البحري وقانون التأمين الجزائري من خلال تحديد قيمة البضاعة سليمة وقيمتها تالفة، واعتبار الفرق بين القيمتين هو قيمة مبلغ التأمين، على أن لا يحسم من ذلك النفقات المفروضة على البضاعة. وبناء على ذلك أناشد النظام السعودي بالأخذ بطريقة التسوية بالحصص أو النسبة في تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع وذلك لأنه قد تختلف قيمة الأسعار وتفاوت في البيع، مما يؤدي ذلك إلى هضم حق المؤمن له غالباً.

الكلمات المفتاحية: التأمين البحري، نقل البضائع، النظام السعودي، القانون الجزائري.

Marine Cargo Insurance in Saudi Arabian and Algerian Laws: A Comparative Study

Fayezh Habeb Rashid Alrouqi

Master's degree, Faculty of Law, King Abdulaziz University, Kingdom of Saudi Arabia

fayezhhabeb_alrogi@hotmail.com

Abstract

Over the ages, human laws seeking marine insurance have evolved. In our study of marine insurance for cargo transportation within the Saudi commercial maritime system, and in comparison with Algerian insurance law, we identified areas of

strength and weakness. Our goal in doing so is to improve the Saudi commercial maritime system and keep it up to date with the best developments to foster the growth and prosperity of the country through increased exports and imports.

In the first chapter, we studied the concept of marine insurance and its characteristics. Then, in the second chapter, we examined the obligations of the parties involved in marine insurance to determine the extent of compensation in the event of cargo damage. To complete this research, we relied on the comparative method as the main approach and the critical method for certain topics subject to critique. We arrived at one of the key conclusions: that the percentage of compensation for cargo damage in both the Saudi maritime system and Algerian insurance law should be determined by comparing the sound value of the goods with their damaged value, considering the difference between the two values as the insurance amount, without deducting expenses imposed on the goods. Based on this, I appeal to the Saudi system to adopt the method of proportional settlement in determining the percentage of compensation for cargo damage.

Keywords: Marine Insurance, Freight Transport, Saudi System, Algerian Law.

المقدمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين، ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين، أما بعد:

لا شك أن للتأمين البحري أهمية بالغة بالنسبة لحركة التجارة العالمية، حيث تغطي وثيقة التأمين البحري البضاعة المنقولة من بداية رحلتها حتى نهاية تلك الرحلة، ونقصد هنا ببداية الرحلة أي من لحظة خروج البضاعة من مخزن البلد الأساسي لها، حتى وصول البضاعة للمخزن الذي يحدده المؤمن له، فالتأمين البحري على البضائع أصبح الآن إجباري في أغلب الدول، فمن النادر أن تسافر سفينة وتنقل بضائع دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاءاً للأمن والضمان، وذلك بسبب الطبيعة البحرية وما تتعرض له من مخاطر عميقة، كهيجان البحر والعواصف البحرية وكل ظاهرة مصدرها الطبيعي هو البحر، فرغم تطور التأمين البحري من خلال قيام العديد من شركات التأمين بإبرام العقود بعد أن كان في القدم ذلك نوعاً من المقامرة والمراهنة، والذي ساهم ذلك إيجاباً في زيادة الصادرات والواردات التي أصبحت الآن بمثابة المحرك الأساسي للدورة الاقتصادية، لذا كان من الضروري الاهتمام أكثر بموضوع التأمين البحري على البضائع، وذلك من خلال إيجاد طريقة محددة للتعويض عن الخسائر المحققة، لتحقيق مبدأ التأمين الذي يقوم على أساس جبر الضرر الذي يتعرض له المؤمن له، من خلال تعويضه من قبل المؤمن عند وقوع الخطر المؤمن منه، فلو عرفنا مثلاً أن قيمة البضائع التي تحملها السفينة تتجاوز قيمة السفينة عدة

مرات، ثم هلكت بعد ذلك أو أتلقت أثناء الرحلة البحرية، حينئذ سيكون ذلك وباءً خطير على الدول والشركات ورجال الأعمال.

أولاً: مشكلة البحث

المشكلة تنحصر في التعويض في عقد التأمين البحري والذي يعني تعويض المؤمن له في حدود الكارثة التي يتكبدها، فما مدى تقدير نسبة التعويض عند تلف بضائع المؤمن له؟

ثانياً: أهداف البحث

هذا البحث يهدف إلى دراسة التأمين البحري على نقل البضائع في النظام السعودي والقانون الجزائري، للتحقق من مدى تقدير نسبة التعويض عند تلف بضائع المؤمن له، فقد جاء هذا البحث للإجابة على التساؤل الرئيسي وهو: ما مدى تقدير نسبة التعويض عند تلف بضائع المؤمن له؟

ثالثاً: أهمية البحث

1. الأهمية العلمية: إننا في المملكة العربية السعودية بحاجة لدراسات عديدة حول موضوع التأمين البحري، ومقارنته بغيره من القوانين لإيجاد نقاط القوة والضعف فيه، فالمقارنة بصفة عامة تضيف أهمية كبيرة على الدراسة؛ لمعرفة مدى فعالية القوانين الأخرى، فنجد أن القانون الجزائري من أوائل الدول التي امتلكت أسطولاً تجارياً في المنطقة الأفريقية وقد لعب هذا الأسطول دوراً مهماً في خدمة الاقتصاد الجزائري البحري خاصة فيما يتعلق بنقل البترول والنفط، وهذا ما دفعهم إلى الاهتمام بتنظيم التأمين البحري، فقد خصص القانون الجزائري الباب الثاني في الأمر 07 / 95 أحكاماً خاصة بالتأمينات البحرية وهذا مما يُثري مكتبتنا القانونية، ويحسن من أنظمتنا عند العمل بتوصيات الدراسات.

2. الأهمية العملية: سوف يخدم شركات التأمين والباحثين في هذا المجال، وكذلك القضاء والمحامين ومن جانب آخر يستفيد منه المتضررين لمعرفة حقوقهم والمطالبة بها.

رابعاً: حدود البحث

تنحصر حدود البحث في بيان التأمين البحري على نقل البضائع في المملكة العربية السعودية والجمهورية الجزائرية للمقارنة، حيث تناول البحث بشكل خاص النظام البحري التجاري، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وتاريخ 1440/04/05 هـ، وكذلك القانون الجزائري الأمر 07 / 95 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 فيما يتعلق به الباب الثاني بالتأمينات البحرية.

خامساً: منهجية البحث

لتحقيق الهدف من البحث نحتاج كلاً من:

- المنهج المقارن: وذلك كمنهج أساسي، من خلال مقارنة التأمين البحري على نقل البضائع في النظام السعودي والقانون الجزائري، وقد استخدمنا المقارنة الأفقية.
- المنهج النقدي: وذلك في المواضيع المتاحة للنقد، للكشف عما فيها من جوانب قوة وضعف.

سادساً: الدراسات السابقة

الدراسة الأولى: التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري:

- إعداد الطالب: وليد معزوزي. نوعها: رسالة ماجستير. الجهة: جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق. السنة: 2014 م.

في هذه الدراسة استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي لدراسة التأمين البحري في ظل القانون الجزائري، بهدف معرفة الطابع المميز للتأمين البحري، والاهتمام بأطراف عقد التأمين من خلال إعطاء نوع من التركيز عليهم ثم بيان آثار كل منهما، وقد توصلت الرسالة للعديد من النتائج أهمها: 1- إن الطبيعة القانونية المميزة للتأمين البحري تتجلى في تجارته، فهو عمل تجاري بحسب الموضوع وبحسب الشكل بالنسبة للمؤمن، 2- أن التأمين البحري في النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحري في التشريع الجزائري تفسيريته في معظمها جاءت مكملة لإرادة المتعاقدين.

ويتشابه مع موضوع الدراسة من خلال البحث حول التأمين البحري في القانون الجزائري، إلا أنه يختلف عن موضوع دراستنا من خلال المنهج المستخدم (المنهج المقارن والمنهج النقدي)، إضافةً إلى ذلك بتحديد البحث حول جانب معين وهو التأمين البحري على نقل البضائع وتحديد الهدف في معرفة مدى تقدير البضائع عند التلف.

الدراسة الثانية: عقد التأمين البحري:

- إعداد الطالب: يعقوبي صبرينة. نوعها: رسالة ماجستير. الجهة: جامعة مولود معمري، تيزي وزو. السنة: 2017 م.

تناولت هذه الدراسة موضوع عقد التأمين البحري للبحث حول ماهية النظام القانوني للتأمين البحري، فاستخدم الباحث المنهج التحليلي الوصفي، وذلك للوصف العام لأقسامه والقواعد العامة لإبرامه والآثار الناتجة عنها، وقد توصلت الدراسة إلى نتائج مهمة أبرزها: 1- تكتمل صورة التأمين البحري بالعنصر الأساسي والجوهري فيه إلا هو الخطر في كونه يجب أن يكون ذا علاقة بعملية بحرية، 2- تحديد طرق

انقضاء عقد التأمين بالتفصيل، يتشابه مع موضوع الدراسة من حيث البحث عن التأمين البحري، بينما تختلف عن هذه الدراسة من ناحية المنهج المستخدم (المنهج المقارن والمنهج النقدي)، كما تختلف حول البحث في مشكله الدراسة، وكذلك من ناحية التحديد الدقيق لموضوع البحث الذي يتمحور حول التأمين البحري على نقل البضائع.

الدراسة الثالثة: عقد التأمين البحري على السفينة في التشريع الجزائري:

- إعداد الطالب: شيرود محمد. نوعها: رسالة ماجستير. الجهة: جامعة آكلي محند او لحاج، البويرة. السنة: 2018م.

تناولت هذه الدراسة موضوع عقد التأمين البحري للوقوف على مجمل القواعد القانونية التي قامت بتنظيمه، لإبراز مختلف الأحكام القانونية التي تناولها المشرع الجزائري والتي تطبق في مجال التأمين البحري، فاستخدم الباحث هنا المنهج الوصفي الاستدلالي من خلال عرضه الشامل لعناصر الموضوع والاستدلال بالنصوص القانونية المنظمة لمسألة عقد التأمين البحري، وقد توصلت الرسالة إلى عدة نتائج أهمها: 1- أن الخطر البحري بالرغم من رسوخ فكرته لدى الفقهاء، إلا أن هناك صعوبة في تحديد ماهيته بسبب اختلاف نظرة الفقهاء إليه، 2- أثبت الواقع العملي أن التأمين البحري في الجزائر لم يخط بنفس الخطى التي سبقه بها تشريع التأمين البحري، يتشابه مع موضوع الدراسة من حيث البحث العام حول التأمين البحري في النظام الجزائري، بينما يختلف عن هذه الدراسة من ناحية المنهج المستخدم (المنهج المقارن والمنهج النقدي)، كما يختلف في البحث حول مشكلة الدراسة، إضافة على ذلك تتمحور نقطة الاختلاف في النطاق البحثي المحدد الذي يدور حول موضوع التأمين البحري على نقل البضائع.

الدراسة الرابعة: خصوصية عقد التأمين البحري:

- إعداد الطالبتين: ليزه بلقرين، سهام مجباري. نوعها: رسالة ماجستير في القانون الخاص. الجهة: جامعة مولود معمري- تيزي وزو. السنة: 2024م.

تناولت هذه الدراسة موضوع خصوصية عقد التأمين البحري للمعرفة القانونية التي يتم بها عقد التأمين البحري، لإبراز مختلف الأحكام القانونية التي تناولها المشرع الجزائري والتي تطبق في مجال التأمين البحري، فاستخدم الباحث هنا المنهج الاستقرائي باستقراء النصوص القانونية المنظمة لعقد التأمين بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة، وقد توصلت الرسالة إلى عدة نتائج أهمها: 1- التأمين البحري يشمل السفينة وكل أجهزتها وأمتعتها، وكذلك للمؤمن التأمين على الربح المأمول والمتوقع له. 2- الأصل في التأمين البحري التعويض عن الأضرار والخسائر الناجمة عن الحادث البحري، لكن استثناءً يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة أو البضاعة إذا أصابها ضرر أدى إلى هلاك كلي أو جزئي.

يتشابه مع موضوع الدراسة من حيث البحث العام حول موضوع التأمين البحري في النظام الجزائري، بينما يختلف عن هذه الدراسة من ناحية المنهج المستخدم (المنهج المقارن والمنهج النقدي)، كما يختلف في البحث حول مشكلة الدراسة وتحديد الهدف الدقيق حول معرفة مدى تقدير البضائع عند التلف.

تقسيم البحث

لتحقيق أهداف البحث والإجابة عن التساؤل الرئيسي فتم تقسيم البحث إلى:

المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري وخصائصه:

- المطلب الأول: مفهوم التأمين البحري.

- المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري.

المبحث الثاني: التزامات أطراف التأمين البحري وتقدير نسبة التعويض:

- المطلب الأول: التزامات أطراف التأمين البحري.

- المطلب الثاني: تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع.

المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري وخصائصه

تعتبر القواعد القانونية لعقد التأمين من أفضل الوسائل التي تسعى لحماية أطراف العقد من التعارض في المصالح، كما أنها تحدد سلوك الأفراد وتمكنهم من اختيار الحلول المناسبة للمشاكل المطروحة لكلاً من المؤمن أو المؤمن له، فالأهمية البارزة للتأمين البحري وخصائصه يقتضي منا دراسته أولاً على النحو التالي:

• المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري.

• المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري.

المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري:

لقد عرفت المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وتاريخ 1440/04/05هـ، المشار إليه في البحث ب (النظام البحري) عقد التأمين البحري بأنه: العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بتعويض شخص آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الناشئ من خطر بحري نظير قسط معين.

وعرفت المادة 92 في القانون الجزائري الصادر بالأمر 95 / 07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995، المشار إليه في البحث ب (قانون التأمين الجزائري) بأنه: تطبق أحكام هذا الباب

على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري.

فنلاحظ هنا من خلال التعاريف السابقة أن النظام البحري قد حصر عقد التأمين البحري في عبارة "من خطر بحري نظير قسط معين"، بينما قانون التأمين الجزائري وسع من نطاق عمليات التأمين البحري في عبارة "عملية نقل بحري"، فلم يحدد الخطر محل عقد التأمين البحري وإنما جعلها شاملة لكل الأخطار البحرية، ونرى من خلال ذلك أن قانون التأمين الجزائري قد وفق في صياغة تلك المادة لأن هذا ما يحقق ضماناً أكثر للمؤمن له.

وعند الحديث عن التأمين البحري كان لابد من التطرق لمفهوم الأخطار البحرية، حيث تُعد من أهم العناصر الجوهرية المكونة لنظام التأمين البحري، فقد عرفه النظام البحري في المادة الأولى بأنه: الحوادث غير المتوقعة التي يحتمل وقوعها؛ المتعلقة برحلة بحرية.

بينما لم يرد تعريف محدد للأخطار البحرية في قانون التأمين الجزائري ولكنه يفهم من المادة 92 من الباب الثاني في قانون التأمين الجزائري⁽¹⁾، بأن الخطر محل التأمين البحري يشمل جميع عمليات النقل البحري ويشترط في ذلك أن يكون مكان الحادث هو البحر.

وهنا أيضاً نجد أن النظام البحري وقانون التأمين الجزائري اتفقا على أن مفهوم الخطر البحري بأنه هو ذلك الخطر الذي يحدث نتيجة القيام برحلات بحرية، إلا أنه استثنت المادة 309 من النظام البحري المشار إليه سابقاً على ما يلي: "1- لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والاستيلاء والاضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريقة مباشرة وغير مباشرة عن تفجيرات أو إشاعات نووية أياً كان سببها، ما لم يتفق على خلاف ذلك، ..."

واستبعد قانون التأمين الجزائري حسب ما نصت عليه المادة 102 التالي: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها: 1- أخطار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة، 2- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن: - مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن، - الغرامات والمصادرات الموضوعات تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية، 3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات".

ونلاحظ هنا أن نص النظام البحري لم يستثن الأخطار الخارجة عن نطاق التأمين حسب ما ورد في المادة 309 بصورة قطعية، وذلك من خلال عبارة "ما لم يتفق على خلاف ذلك"، فهنا نفهم من ذلك أنه إذا تم

¹ قانون التأمين الجزائري المادة 92: تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري.

الاتفاق على تغطية التأمين لإحدى تلك الصور المذكورة أعلاه، فإنها تدخل ضمن نطاق التأمين وهذا ما نصت عليه 310، بينما قانون التأمين الجزائري وردت فيه الاستثناءات بصورة قطعية نهائية.

فترى أن النظام البحري قد وفق في صياغة تلك المادة؛ وذلك لأن قد يخسر المؤمن له خسارة جسيمة بسبب إحدى تلك الاستثناءات الواردة، فبالتالي ذلك ما حقق حماية أكبر للمؤمن له في النظام البحري على عكس قانون التأمين الجزائري.

كما ينبغي الإشارة هنا للاستيضاح على أنه ينقسم التأمين البحري فيما يتعلق بنقل البضائع إلى نوعين: التأمين لرحلة واحدة والتأمين بموجب وثيقة عائمة.

أ. **التأمين على البضائع لرحلة واحدة:** يجوز التأمين على البضائع أيّاً كان نوعها، إلا أنه قد تستبعد وثيقة التأمين البحري بعض البضائع لعدة أسباب قد تتمثل في رفض المؤمن التأمين عليها وإما رغبة المؤمن بالتأمين عليها وفق شروطه الخاصة، وبالنظر للنظام البحري نجد أنه في المادة 343 قد نص على أن التأمين على البضائع قد يكون بمقتضى وثيقة واحدة، وهذا ما نص عليه أيضاً قانون التأمين الجزائري في المادة 139.

ب. **التأمين بموجب وثيقة عائمة:** الوثيقة العائمة تسمى أحياناً بوثيقة الاشتراك وهي تلك التي يتعهد المؤمن بمقتضاها الضمان على البضائع في حدود المبلغ المعين خلال فترة محددة، والمبدأ الجوهري الذي يحكم الوثيقة العائمة هو (مبدأ التخصيص الإجباري للشحنات)، وهذا ما نص عليه أيضاً كل من النظام البحري في المادة 343 وقانون التأمين الجزائري في المادة 139.

عرضنا فيما سبق مفهوم عقد التأمين البحري وفق النظام البحري وقانون التأمين الجزائري، وسندرس فيما يلي خصائص عقد التأمين البحري.

المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري:

من الجدير بالذكر أن عقد التأمين البحري كغيره من العقود الأخرى يتميز بالعديد من الخصائص وسنتطرق لها كالتالي:

أولاً: عقد التأمين البحري عقد رضائي:

فالقاعدة العامة في عقد التأمين البحري أنه عقد رضائي، ينعقد بمجرد رضا الطرفين، "فتتضح صفة الرضائية في عقد التأمين البحري من خلال النصوص القانونية التي لم تعالجه، والتي لم تشترط أي شكل

خاص في انعقاده، ولذلك تطبق عليه القاعدة العامة التي تحكم العقود في هذه الحالة، وهي مبدأ الرضائية"⁽¹⁾.

إلا أنه اشترطت المادة 179 من النظام البحري، والمادة 7 من قانون التأمين الجزائري على أنه يشترط في العقد الكتابة للإثبات وليس لانعقاد العقد، فنرى من خلال ذلك أنه قد أحسن النظام البحري وقانون التأمين الجزائري في اشتراط الكتابة وذلك للحفاظ على الحقوق من الضياع، ومما يساهم أيضاً في إظهار مدى حسن نية كلا الطرفين.

ثانياً: عقد التأمين البحري من العقود الملزمة لجانبين:

فالعقد الملزم لجانبين هو "العقد الذي ينتج عنه التزامات في ذمة كل من طرفية أي المؤمن والمستأجر من جهة أخرى"⁽²⁾، وهذا وفق ما نصت عليه المادة 315 من النظام البحري "1-إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين ال وما نصت عليه المادة 2 من قانون التأمين الجزائري" إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني، عقد يلتزم بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط... ونفهم من خلال ذلك أن سبب التزام كل طرف هو التزام الطرف الآخر، فمن المنطقي أنه يقع على عاتق الطرفين التزامات وواجبات مقابلة.

مستحق جاز للمؤمن أن يفسخ العقد "

ثالثاً: عقد التأمين البحري من عقود حسن النية:

مبدأ حسن النية هو من المبادئ العامة التي تسود جميع العقود، مع ذلك فإن لهذا المبدأ معنى خاص في عقد التأمين البحري لأنه يقوم على حسن النية المطلقة التي يجب أن تكون أثناء تكوين العقد وخلال تنفيذه⁽³⁾، ولقد نص في النظام البحري في المادة 299 "يقوم عقد التأمين على مبدأ حسن النية.."، وما ورد في المادة 113 من قانون التأمين الجزائري: "يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية... سقوط التأمين"، فمن خلال ما سبق نستطيع القول بأن حسن النية تتجسد في عاملين مهمين وهما: عامل نفسي يتجسد في نية المتعاقد، وعامل مادي يتمثل في مدى نزاهته.

¹ دريسي أمينه، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2015، ص 405-406.

² خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري الجزء الأول مصادر الالتزام، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994 م، ص 22.

³ لطيف جبر كومان، القانون البحري، الطبعة الثانية-الإصدار الثالث، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2003 م، ص 254.

رابعاً: عقد التأمين البحري عقد احتمالي:

الثابت في عقد التأمين البحري إنه عقد احتمالي، وذلك لأن مزايا الطرفين غير معلومة بحيث تترك لاحتمالات قد تحصل أو لا تحصل على خلاف العقود المحددة التي يعلم فيها المتعاقدان مزايا العقد أثناء التعاقد. (1)

وقد أجمع معظم فقهاء التأمين بصفة عامة وعقد التأمين البحري خصوصاً إنه عقد احتمالي، ويكمن ذلك في طبيعة الخطر محل عقد التأمين البحري أنه غير مؤكد الوقوع وغير مستبعد الوقوع. (2)

وذلك ما نصت عليه المادة 303 من النظام البحري "إنه يقع باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها"، وكذلك نستطيع الإشارة هنا إلى المادة 43 من قانون التأمين الجزائري الذي نفهم منه على أنه إذا زال صفة الغرر عن عقد التأمين لم يعد عقد التأمين صالحاً لذلك التأمين، ومن خلال ذلك نستطيع القول إن الخطر المؤمن ضده هو ما يجعل هذا العقد عقداً احتمالياً، فإذا وقع الخطر قبل إبرام العقد، يعتبر العقد باطلاً لعدم توافر الصفة الاحتمالية.

خامساً: عقد التأمين البحري عقد تعويضي:

يهدف التأمين البحري إلى تعويض المؤمن له عن الأضرار التي لحقت به بسبب الأخطار البحرية، فقد نص النظام البحري على ذلك في المادة 317 على أن الأضرار تسوى بالتعويضات إلا إذا ترك المؤمن له الأشياء المؤمن عليها للمؤمن وفق ما يجيزه النظام، وكذلك نظم قانون التأمين الجزائري في المادة 114 مبيناً حقوق المؤمن له على حصول التعويض في حالة الضرر كقاعدة عامة إلا إذا اختار المؤمن له التخلي كاستثناء على ذلك، "وذلك حتى لا يتحول عقد التأمين إلى عقد للأثراء على حساب التأمين أو عقد من عقود الرهان التي تهدف إلى إثراء المتعاقد فيها". (3)

سادساً: عقد التأمين البحري من عقود الإذعان:

بصفة عامة عقد التأمين البحري لا يبرم بعد مناقشة لشروطه، بل إن شركات التأمين تنفرد في وضع الشروط بناءً على مركزها الاقتصادي، فتفرض على المؤمن لهم شروطها، إلا أنه يوجد استثناء على ذلك وهو في حالة إذا كان للمؤمن له مركز اقتصادي أيضاً، كما لو تم التعاقد بين شركة تأمين وشركة بترول، وبالنظر في النظام البحري نجد أنه استند في المادة 293 على أنه تسري أحكام نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني على عقد التأمين البحري، فنجد أنه نص نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني في المادة الثانية على ضرورة

¹ مرجع سابق، ص 255.

² أحمد عبدالحميد عشوش، القانون البحري الليبي، ليبيا، الشركة العامة للنشر والتوزيع، 1977 م، ص 180.

³ عبدالعزيز حسين، التأمين البحري على البضائع وأجسام السفن، ع3، 1988 م، ص 13.
<http://search.mandumah.com/Record/168322>، تاريخ الدخول 3-4-1446 هـ.

وضع الضوابط والشروط التي تكفل حقوق المستفيدين، فبالنظر لهذا النص نفهم أن النظام البحري كان حريص على عدم توفر الشروط التعسفية ضد المستفيدين.

أما فيما يتعلق بقانون التأمين الجزائري فقد استند في المادة 622 من القانون المدني الجزائري، فذكر جملة من الشروط التعسفية التي يمكن للمؤمن أن يدرجها في العقد⁽¹⁾، واعتبرها باطلة

ومن خلال ذلك يمكننا القول بأن النظام البحري وقانون التأمين الجزائري قد حرصوا على الاهتمام بالمؤمن له من التعاقد في العقود التي تتوافر فيها العديد من الشروط التعسفية.

عرضنا فيما سبق خصائص عقد التأمين البحري وفق كلاً من النظام البحري وقانون التأمين الجزائري، وسندرس فيما يلي الالتزامات المترتبة على طرفي عقد التأمين البحري.

المبحث الثاني: التزامات أطراف التأمين البحري وتقدير نسبه التعويض

يرتب عقد التأمين البحري التزامات متقابلة في ذمة أطرافه: المؤمن له والمؤمن، كما يقوم التأمين البحري على مبدأ التعويض ويرتب هذا المبدأ عدة نتائج جوهرية، فسنعرض ذلك على النحو التالي:

• المطلب الأول: التزامات أطراف التأمين البحري.

• المطلب الثاني: تقدير نسبه التعويض عند تلف البضائع.

المطلب الأول: التزامات أطراف التأمين البحري:

أولاً: التزامات المؤمن له:

أن التزامات المؤمن له ليس محوراً أساسياً في هذه الدراسة، لكن علينا أن ندرك أنه يقع على عاتقه ثلاثة التزامات رئيسية تتمثل في: تقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن منه، دفع قسط التأمين، وكذلك يلتزم بالمحافظة على مصالح المؤمن.

• أولاً: تقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن منه:

فإذا أخل المؤمن له بالالتزام المشار إليه، سواء بتقديمه بيانات غير صحيحة عن الخطر أو بكتمان معلومات تفيد في تحديد طبيعة ونوع البضاعة، فحينئذ يحق للمؤمن طلب إبطال العقد.

¹ قانون المدني الجزائري المادة 622: يكون باطلاً ما يرد في وثيقة التأمين من الشروط الآتية:
-الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التعويض بسبب خرق القوانين أو النظم إلا إذا كان ذلك الخرق جنائية أو جنحة عمدية.
-الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له، بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو تقديم المستند إذا تبين من الظروف أن التأخر كان لعذر مقبول.
- كل شرط مطبوع لم يبرز بشكل ظاهر وكان متعلقاً بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى البطلان أو السقوط.
- شرط التحكميم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة لا في صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة.
- كل شرط تعسفي آخر يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه.

• ثانياً: دفع قسط التأمين:

ويقصد بذلك المبلغ الذي يتعهد المؤمن له بدفعة للمؤمن مقابل الحصول على الخدمات التأمينية المطلوبة، فيقع على عاتق المؤمن له هنا الالتزام بدفع قسط التأمين في الزمان والمكان المتفق عليهما، فإذا أخل بهذا الالتزام يكون للمؤمن خيارين تتمثل في إيقاف خدمات عقد التأمين أو طلب فسخه للعقد.

• ثالثاً: المحافظة على مصالح المؤمن:

ويعتبر هذا الالتزام من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له، حيث يوضح هذا الالتزام مدى حسن النية عند التعاقد، فيتمثل هذا الالتزام في عدة التزامات فرعية يمكن إيجازها فيما يلي:

1. ضمان عدم زيادة المخاطر المؤمن منها، "بأن يمتنع عن قبول شحن البضائع على متن السفينة بينما عقد التأمين لا يواجه هذا الفرض" (1).

2. إخطار المؤمن بالحوادث؛ حتى يتسنى للمؤمن تقدير الخطر الموجب للالتزام الذي يقع على عاتقه بالتعويض.

3. العمل على اتخاذ التدابير اللازمة للحد من آثار الحادث.

4. الاتفاق على إثبات الضرر بواسطة خبير من جانب المؤمن أو من تعيينه المحكمة لتحديد الضرر الموجب للتعويض.

5. المحافظة على حق المؤمن في الرجوع على المسؤولين إن تطلب الأمر.

كما ذكرنا سابقاً أن التزامات المؤمن له هنا ليس محلاً للبحث وإنما عرضت من أجل معرفة أن هناك التزامات متقابلة تقع على كل الأطراف، فمحور البحث الأساسي هنا هو تحديد التزامات المؤمن من أجل الوصول لمدى تقدير نسبة التعويض المستحق عند إخلال المؤمن في التزاماته المترتبة عليه.

ثانياً: التزامات المؤمن:

"يلتزم المؤمن في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، بتعويض الخسائر التي تصيب الأشياء المؤمن عليها، إضافة إلى النفقات والمصروفات التي أنفقها المؤمن له، وهذه الخسائر تختلف بحسب ما إذا كان التأمين البحري على السفينة أو على البضائع" (2).

فبالنسبة لالتزامات المؤمن حسب ما ورد النص عليها في المادة 304 والمادة 306 والمادة 307 والمادة 308 من النظام البحري تتمثل في الآتي:

¹ هاني دويدا، الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001م، ص 373.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، عمان، مكتبة دار الثقافة، 1998 م، ص 290.

1. يلتزم المؤمن بدفع قيمة الأضرار المادية التي تلحق أشياء المؤمن عليها، سواء أكان بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين أو من الربان أو البحارة ما لم يتم إثبات سوء نيتهم أو إهمالهم في بذل العناية.
2. يلتزم المؤمن بدفع حصة الأموال المؤمن عليها في الخسائر البحرية المشتركة والتي لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين.
3. يلتزم المؤمن بدفع المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها.
4. إذا كان الخطر مؤمناً منه في عقد واحد من عدة مؤمنين، التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين، وفي حدود تلك الحصة من غير تضامن بينهم.
5. يلتزم المؤمن بتغطية الحوادث التي وقعت في الطريق المحدد، أو المعتاد لإتمام عملية النقل، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

فمن خلال ذكر التزامات المؤمن في النظام البحري نجد أن النظام قد حدد الالتزامات التي تقع على عاتقه بشكل مفصل دون أن يعتري ذلك اللبس وسوء الفهم، بينما فيما يتعلق بالالتزامات المؤمن في قانون التأمين الجزائري فنجد أنها تتمثل في التالي: 1- دفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر، 2- تكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له، 3- تخفيض التأمين، وسوف يتم التطرق فقط للالتزام المؤمن بدفع قيمة التأمين عند تحقق الخطر، لكونه محورياً أساسياً في البحث.

فيقع على عاتق المؤمن الالتزام بدفع قيمة التعويض عند تحقق الخطر البحري المؤمن ضده في الأجل المحدد، وذلك طبقاً لما ورد النص عليه في المادة 117 من القانون المذكور أعلاه، وهذا هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المؤمن في قانون التأمين الجزائري إلا أن في حال "إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع ينقص من حق المستأمن في استيفاء تعويض التأمين عند استحقاقه"⁽¹⁾، فللمؤمن له في تلك الحالة دعوتين للحصول على هذا التعويض تتمثل في دعوى الخسارة و يقصد بها: "الدعوى التي يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه في حدود مبلغ التأمين"⁽²⁾، وسوف نتناول كيفية تقدير تلك التعويضات في دعوى الخسارة في المطلب الثاني، والدعوى الأخرى هي دعوى التترك وتعني: "مطالبة المؤمن له المؤمن بدفع كامل مبلغ التأمين مقابل التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن"⁽³⁾، وتكون تلك الدعوى في المخاطر الكبرى فليس للمؤمن له سوى أن يترك للمؤمن الشيء المؤمن عليه.

فمن خلال ما سبق نرى أن النظام البحري قد تفوق في ذكر تحديد التزامات المؤمن بكل وضوح وأتى دقيقاً في تحديد الالتزامات التي تقع على عاتقه، بينما في قانون التأمين الجزائري قد أغفل عن الدقة في تحديد

¹ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مصر، دار الفكر الجامعي، 2012 م، ص 169.

² المرجع سابق، ص 463.

³ هاني دويدار، علي البارودي، القانون البحري، الإسكندرية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بدون سنة نشر، ص 377.

الالتزامات وأتى بصورة شاملة في ذكر التزامات المؤمن، إضافةً إلى أن نصوص مواد قانون التأمين الجزائي، لم تكن بتلك السهولة في الفهم كما في النظام البحري. عرضنا فيما سبق، التزامات أطراف التأمين البحري وسندرس فيما يلي، تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع.

المطلب الثاني: تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع:

يعتبر التأمين على البضائع تأميناً بحرياً متى تم نقلها بحراً، إلا أنها في هذه الحالة قد تتعرض البضائع المشحونة للأخطار البحرية، فيلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه إلا أنه يشترط في ذلك التعويض ألا يتجاوز مبلغ قيمة التأمين، فللمؤمن له في تلك الحالة دعوتان للحصول على هذا التعويض عن طريق ما يعرف بدعوى الخسارة وهي الطريق المعتاد الذي يستعمل في جميع المخاطر أو ما يعرف بدعوى التخلي: وهذا طريق استثنائي لا يستعمل إلا في مخاطر محددة والمعروفة بالمخاطر الكبرى، وبمقتضاه يحصل المؤمن له على المبلغ التأمين كاملاً نظير أنه تخلى عن البضاعة المؤمن عليها، حينئذ يقتضي على المؤمن دفع التعويض عن تلك الخسائر المادية مع مراعاة نوع هذه الخسائر بحسب ما إذا كانت خسائر كلية أو جزئية، " فإذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً، يكون للمؤمن عليه المطالبة بقيمة البضاعة مقدرة عند الوصول، فتقدير قيمة البضائع في هذا المكان هو الذي يسمح بجبر الخسارة اللاحقة والكسب الفائت"⁽¹⁾، وفي حالة الهلاك الجزئي للبضائع يبقى ضابط التقدير بقيمة تلك البضائع في مكان الوصول ويكون في حدود ما هلك منها، وهذه الأمور لا صعوبة فيها من ناحية التقدير، بينما تثير دعوى الخسائر البحرية صعوبات فيما يتعلق بتقدير التعويضات عند تلف البضاعة، ويقصد بمعنى تلف البضاعة وصولها كاملة من حيث الوزن والمقدار إلا أنها معيبة، ويمكن تقسيم ذلك كالتالي:

أولاً: تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع في النظام البحري:

نصت المادة 348 من النظام البحري على أنه: "تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة، وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين"، فيجدر بنا الإشارة هنا إلى أن تحديد نسبة التعويض تكون بعد فرض وصول البضاعة سليمة وبعد تحديد قيمتها تالفة، في يوم بيع هذه البضائع، ثم بعد ذلك تطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين المتفق عليه.

¹ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو (2017)، ص 87.

ثانياً: تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع في قانون التأمين الجزائري:

أشار قانون التأمين الجزائري كغيره من التشريعات العربية على طريقة التسوية بالفرق من خلال المادة 144 حيث نصت على أنه: "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"، فيجدر بنا الإشارة هنا إلى أنه يوجد طريقتان للتسوية وهما التسوية بالفرق وهذه تتم من خلال تحديد قيمة البضاعة سليمة وقيمتها تالفة، واعتبار الفرق بين القيمتين هو قيمة مبلغ التأمين، على أن لا يحسم من ذلك النفقات المفروضة على البضاعة، والتسوية بالنسبة أو الحصص وهذه يتم تحديدها من خلال مقارنة البضاعة الحقيقية مضافاً إليها الرسوم والنفقات مع قيمة البضاعة بعد التلف، والنسبة المحددة بعد المقارنة تؤخذ من مبلغ التأمين كتعويض، ولا بد من الذكر أيضاً أنه "يجوز في التأمين على البضائع الاتفاق على إعفاء المؤمن من الخسارة التي لا تجاوز نسبة معينة، ويستحق المؤمن له التعويض عن الأضرار التي تجاوزها"⁽¹⁾.

وهذا ما يسمى بالمسموحات، وفائدة هذا السماح هو الابتعاد عن المطالبات ذات الأهمية الضئيلة، إضافة على ذلك تشجيع المؤمن له بالمحافظة والعناية على الشيء المؤمن عليه؛ وذلك لأنه يعلم مقدماً بأنه سيتحمل نصيباً من تلك الخسارة، وذلك في حالة ما إذا تضمنت الوثيقة على ذلك، إلا أن السماح في بعض الحالات قد يضر بمصلحة المؤمن له، في حالة إذا كانت قيمة البضاعة كبيرة جداً وموزعة على عدة مجموعات.

فنجد من خلال ما سبق أن كلاً من النظام البحري وقانون التأمين الجزائري قد اتفقا في حالة تلف البضائع يتم تقدير ذلك من خلال الأخذ بطريقة التسوية بالفرق، إلا أننا نرى أن تلك الطريقة لم تكن الحل الأمثل لتقدير نسبة التعويض وذلك لأن هذا الأمر قد يرتبط بتاريخ التفريغ والبيع الذي قد يتأخر عن التاريخ المحدد للوصول، فحينئذ قد تختلف قيمة الأسعار وتتفاوت، مما يؤدي إلى هضم حق المؤمن له غالباً.

خاتمة

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين نبينا محمد عليه أفضل السلام وأتم التسليم، تحدثنا في هذا البحث بدايةً عن مفهوم التأمين البحري وخصائصه وتعرفنا على ذلك من خلال البحث، ثم بحثنا في التزامات الأطراف ومدى تقدير قيمة التعويض عند تلف البضائع، دراسة مقارنة بين كل من النظام البحري وقانون التأمين الجزائري.

¹ كومان، مرجع سابق، ص 284.

وقد توصلت إلى النتائج والتوصيات التالية:

النتائج:

1. مفهوم التأمين البحري في النظام البحري جاء محصوراً في كون التعويض يستحق في حالة كان الضرر ناشئاً من خطر بحري، بينما في قانون التأمين الجزائري وسع من نطاق المفهوم وجعل التعويض شاملاً لكل عملية نقل بحري.
2. الأخطار البحرية تُعد من أهم العناصر الجوهرية المكونة لنظام التأمين البحري، حيث اتفقا كلاً من النظام البحري وقانون التأمين الجزائري على أنه الخطر الذي يحدث نتيجة القيام برحلات بحرية.
3. النظام البحري لم يستثنى الأخطار الخارجة عن نطاق التأمين حسب ما ورد في المادة 309 بصورة قطعية، بينما في قانون التأمين الجزائري وردت فيه الاستثناءات الخارجة عن نطاق التأمين بصورة قطعية نهائية.
4. أن التأمين البحري عقد رضائي لا يحتاج إلى شكل معين لانعقاده، فرغم أهمية موضوع التعويض إلا أن النظام البحري وقانون التأمين الجزائري لم يشترطان الكتابة لانعقاده وانما لإثباته، وهنا يتبين لنا الطابع المميز لعقد التأمين البحري.
5. يقوم التأمين البحري على أهم مبدأ وهو مبدأ التعويض، فيهدف إلى تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه.
6. يتم تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع في النظام البحري وقانون التأمين الجزائري من خلال تحديد قيمة البضاعة سليمة وقيمتها تالفة، واعتبار الفرق بين القيمتين هو قيمة مبلغ التأمين، على ألا يحسم من ذلك النفقات المفروضة على البضاعة.

التوصيات:

1. أوصي المنظم السعودي بضرورة تحديد التزامات أطراف التعاقد بشكل دقيق في قسم محدد في التأمين البحري يعرف ب (حقوق والتزامات المؤمن والمؤمن له)، كما في قانون التأمين الجزائري لما في ذلك من أثر إيجابي على القارئ في معرفة كافة الحقوق والالتزامات بشكل واضح.
2. أناشد النظام السعودي بالأخذ بطريقة التسوية بالحصص أو النسبة في تقدير نسبة التعويض عند تلف البضائع وذلك لأنه قد تختلف قيمة الأسعار وتتفاوت في البيع، مما يؤدي ذلك إلى هضم حق المؤمن له غالباً.
3. آمل أن تنال دراسة تقدير التعويضات في التأمين البحري على نقل البضائع، أهمية خاصة وبشكل مفصل، وعدم الاكتفاء بذكر تقدير التعويض في مادة واحدة فقط في النظام البحري.

قائمة المراجع

- حسين، عبدالعزيز، (1988م)، التأمين البحري على البضائع وأجسام السفن، العدد 3، ص 13.
- دويدار، هاني، (2001م) الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر.
- دويدار، هاني، البارودي، علي، (بدون سنة نشر)، القانون البحري، الإسكندرية، الدار الجامعية للطباعة والنشر.
- دريسي أمينه، (2024م)، النظام القانوني للتأمين البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس.
- صبرينة، يعقوبي، (2017 م) عقد التأمين البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.
- طه، مصطفى كمال، بندق، وائل أنور، (2012م)، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مصر، دار الفكر الجامعي.
- عشوش، أحمد عبد الحميد، (1977 م)، القانون البحري الليبي، ليبيا، الشركة العامة للنشر والتوزيع.
- القانون الجزائري الأمر 07 /95 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 فيما يتعلق به الباب الثاني بالتأمينات البحرية.
- القانون المدني الجزائري في الأمر 75-58، مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975هـ.
- قدارة، خليل أحمد، (1994م)، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري الجزء الأول مصادر الالتزام، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.
- كوماني، لطيف جبر، (2003 م)، القانون البحري، الطبعة الثانية-الإصدار الثالث، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- المقدادي، عادل علي، (1998 م)، القانون البحري، عمان، مكتبة دار الثقافة.
- النظام البحري التجاري، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وتاريخ 05/04/1440هـ.