

الترك كوسيلة استثنائية لحصول المؤمن له على
التعويض دراسة تحليلية
في النظام البحري التجاري السعودي

إعداد الدكتور

سعد بن علي بن سفر الفلامي

أستاذ القانون التجاري المساعد، كلية الشريعة

الجامعة الإسلامية، المدينة المنورة، المملكة العربية السعودية

عضو اللجنة القانونية الدائمة لإدارة الاستثمار

بالجامعة الإسلامية

الترك كوسيلة استثنائية لحصول المؤمن له على التعويض

دراسة تحليلية في النظام البحري التجاري السعودي

سعد بن علي بن سفر الغامدي

قسم القانون التجاري المساعد، كلية الشريعة، الجامعة الإسلامية، المدينة المنورة، المملكة العربية السعودية

عضو اللجنة القانونية الدائمة لإدارة الاستثمار بالجامعة الإسلامية

SAAD_ALMOHSEN@YAHOO.CO

M البريد الإلكتروني:

الملخص :

صدر النظام البحري التجاري السعودي متضمناً التأمين البحري، ليعكس بذلك تطوراً تنظيمياً ملحوظاً في المجال التشريعي في المملكة العربية السعودية، فالتأمين البحري يعتبر ضماناً للاستقرار للعمليات التجارية البحرية على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي. ولمواكبة هذا التطور رأينا أنه من الضروري تخصيص هذا البحث العلمي حول الترك وآثاره كوسيلة استثنائية لحصول المؤمن له على التعويض. وتمثلت مشكلة البحث في عدة تساؤلات، اتبعنا في حلها المنهج التحليلي الاستقرائي. وأسفرت عن نتائج وإشكالات نظامية، ومن أهمها أن المنظم السعودي وقع في تعارض بين دلالة نص النظام بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري بمرور سنتين وفق المادة الخامسة والعشرين بعد الثلاثمائة من النظام، وبين التقادم المنصوص عليه في القواعد المنظمة لأعمال لجان الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية التي قيدت التقادم بمرور خمسة سنوات من تاريخ استحقاق مبلغ المطالبة المالية. وقدما كذلك التوصيات اللازمة لمعالجة تلك الإشكالات، ويأتي في مقدمتها حث المنظم لتوحيد فترة تقادم دعوى الترك، آملاً أن يقوم أصحاب الاختصاص بأخذها بعين الاعتبار، خاصة عند إصدار اللائحة التنفيذية للنظام.

الكلمات المفتاحية: بحري، ترك، تعويض، نظام، تأمين.

**Abandonment as an exceptional means of obtaining
compensation for the insured person
Analytical Study in Saudi Commercial Maritime
System**

Saad bin Ali bin Safar Al-Ghamdi

**Assistant Commercial Law Department, Sharia
College, Islamic University, Medina, Saudi Arabia
Member of Islamic University Permanent Legal**

Committee for Investment Management

Email SAAD_ALMOHSEN@YAHOO.COM

Abstract:

The Saudi Commercial Maritime System has been issued with maritime insurance reflecting a significant regulatory development in Saudi Arabia's legislative field. Maritime insurance is considered a guarantee of stability for maritime business operations at the national, regional, and international levels. To keep up with this development, we consider it necessary to devote this scientific research on abandonment and its effects as an exceptional means of obtaining compensation for the insured person. The problem of research is a number of questions that can be solved by the inductive analytical method. It has produced systemic results and problems. The most important issue is that Saudi regulator has caught in a conflict between the meaning of the text of the statute of limitations of old judicial action arising from

the maritime insurance contract over two years in accordance with article number 325 in the Regulations. The statutory limitations provided for in the rules governing the work of the commissions for the adjudication of disputes and insurance offences which were restricted to five years from the maturity date on which the amount of money. We also present the required recommendations to manipulate such problems. Urging the regulator to unify the statute of limitations of abandonment's action comes at the forefront of the recommendations. Hopefully, the specialists would consider it specially through issuing the executive regulations of the system.

Keywords: Nautical, abandonment, compensation, system, and security.

المقدمة

بصدور المرسوم الملكي رقم (م/٣٣) بتاريخ (٥/٤/١٤٤٠ هـ)، شهد المجال التنظيمي في المملكة إقرار النظام البحري التجاري. ليكون نقلة نوعية لمواكبة التطورات وفق ما تقتضيه الطبيعة التجارية، خاصة فيما يتعلق بدعاوى منازعات التأمين البحري، كونه الدعامية الأساسية لممارسة التجارة البحرية في غمار المصالح المتقاطعة. لذا، رأينا من المناسب خوض غمرات التأمين البحري، والغوص في أعماقه، وإخراج هذه الدراسة المعنونة بذاتية الترك وفقاً للنظام البحري التجاري السعودي.

أهمية البحث:

تكمن أهمية الدراسة في عدم وجود دراسة متخصصة في حدود اطلاع الباحث- بالترك في النظام السعودي من حيث هو؛ لأن هذا النظام لم يصدر إلا حديثاً. كما أن جذب وتطور التعاملات التجارية بصفة عامة والبحرية بصفة خاصة يعتمد بشكل أساسي على مدى فهم القواعد النظامية للتعامل مع المنازعات وتسويتها، وغني عن البيان انعكاس ذلك على الاقتصاد الوطني خاصة مع عزم المملكة على خلق روافد اقتصادية متعددة وفق رؤية (٢٠٣٠). هذا بالإضافة إلى أن للترك ذاتية يمتاز بها عن غيره من أقرانه في عقود التأمين الأخرى سواء من حيث الأشياء المؤمن عليها والتعويض عنها، أو من حيث آثارها. وفي سبيل ذلك تم الاطلاع على عدد من الدراسات السابقة.

الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى: للباحثة سهام بو كلاب، وعنوانها التخلي في التأمين البحري، بحث منشور في مجلة الاجتهاد القضائي في عددها الثاني للعام (٢٠٢١). حيث تم تقسيم الدراسة إلى مبحثين، يختص الأول منهما بمفهوم التخلي وشروطه، أما الثاني فيسلط الضوء على حالات التخلي وآثاره. ووجه الشبه بين دراستي وهذا البحث أن كليهما متعلق بالترك أو التخلي المنصب على السفينة والبضاعة، ويفترقان في النظام محل الدراسة، كون الباحثة جعلت من القانون الجزائري مجالاً لدراستها. ويؤخذ على الباحثة أنها لم تتطرق لفترة تقادم دعوى التخلي أو الترك، كما أنها لم تحدد الجهة المختصة بنظر نزاعات هذه الدعوى. ويؤخذ عليها أيضاً أنها لم تتناول الآلية القانونية لمعالجات طلبات التعويض بطريق الترك قبل رفع الموضوع للمحكمة المختصة.

الدراسة الثانية: للباحثة وردة شببان، وعنوانها نظام التخلي عن السفينة في التشريع الجزائري، بحث منشور في مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة في عددها الرابع للعام (٢٠١٧). حيث تم تقسيم الدراسة إلى مبحثين، يختص الأول منهما بمفهوم التخلي وحالاته، أما الثاني فيسلط الضوء على إجراءات التخلي عن السفينة وآثاره. ووجه الشبه بين دراستي وهذا البحث أن كليهما متعلق بالترك أو التخلي المنصب على السفينة، ويفترقان في النظام محل الدراسة من جهة كون الباحثة جعلت من القانون الجزائري مجالاً لدراستها، ومن جهة أخرى أن دراستي تعرضت للأحكام المتعلقة بترك البضاعة. ويؤخذ على الباحثة أنها لم تتطرق لفترة تقادم دعوى

التخلي أو الترك، كما أنها لم تحدد الجهة المختصة بنظر نزاعات هذه الدعوى. ويؤخذ عليها أيضاً أنها لم تتناول الآلية القانونية لمعالجات طلبات التعويض بطريق الترك قبل رفع الموضوع للمحكمة المختصة.

الدراسة الثالثة: للباحث بلغازي نور الدين، وعنوانها نظام التخلي طريق استثنائي في التعويض عن المخاطر البحرية. بحث منشور في المجلة الجزائرية للعلوم والنقل في عددها الرابع للعام (٢٠١٦). حيث تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة مباحث، يتحدث فيها الأول عن حالات التخلي. أما الثاني فعن إجراءاته، والمبحث الثالث عن آثار التخلي. ووجه الشبه بين دراستي وهذا البحث أن كليهما متعلق بالترك أو التخلي المنصب على السفينة والبضاعة، ويفترقان في النظام محل الدراسة، كون الباحث جعل من القانون الجزائري مجالاً لدراستها.

الدراسة الرابعة: للباحث نقادي حفيظ، وعنوانها التخلي في التأمين البحري الجزائري، بحث منشور في مجلة القانون والمجتمع في عددها الثالث للعام (٢٠١٤). حيث تم تقسيم الدراسة إلى مباحث ثلاث، يختص الأول بحالات التخلي، والثاني عن شروطه، أما الثالث فعن آثاره. ووجه الشبه بين دراستي وهذا البحث أن كليهما متعلق بالترك أو التخلي المنصب على السفينة والبضاعة، ويفترقان في النظام محل الدراسة، كون الباحثة جعلت من القانون الجزائري مجالاً لدراستها. ويؤخذ على الباحث أنه لم يتطرق للآلية القانونية لمعالجات طلبات التعويض بطريق الترك قبل رفع الموضوع للمحكمة المختصة.

مشكلة الدراسة:

نسعى من وراء هذه الدراسة معالجة مشكلة البحث المتمثلة في

الأسئلة التالية:

١- ما مفهوم الترك، و ماهي حالاته؟

٢- ما هي طريقة التعويض في الترك، وما طريقة استعمال هذه

الدعوى، وآثارها؟

٣- ما مدى مراعاة المنظم لخصوصية الترك حال إفلاس المؤمن

بعد قبول الترك؟

منهج الدراسة:

للإجابة على جميع هذه التساؤلات اتبعنا المنهج الاستقرائي

التحليلي، حيث نستقري نصوص النظام المشار إليه فيما يتعلق بالتأمين

البحري المتعلقة بالسفينة والبضائع، ونحللها وفق ما يقتضيه السياق، مستعيناً

في ذلك بعد الله بالرجوع إلى أهم المصادر العلمية ذات العلاقة. وأحيط بأننا

سنستخدم كلمة (المنظم) للإشارة إلى المنظم السعودي، وكلمة (النظام)

للإشارة إلى النظام البحري التجاري السعودي، أينما وردت في ثنايا هذه

الدراسة.

تقسيم الدراسة:

الفصل الأول: حالات دعوى الترك ومحلها، وفيه مبحثان:

- المبحث الأول: مفهوم الترك وحالاته.
- المبحث الثاني: محل الترك.

الفصل الثاني: إجراءات دعوى الترك وآثارها، وفيه مبحثان:

- المبحث الأول: إجراءات الترك.
- المبحث الثاني آثار دعوى الترك.

الفصل الأول: حالات دعوى الترك ومحلها:

إذا كانت دعوى الخسارة البحرية هي الطريق العادي التي يسلكها المؤمن له للحصول على التعويض، فإن دعوى الترك طريق استثنائية للمطالبة بالتعويض، حيث يعرض فيها المؤمن له على المؤمن أن ينقل له ملكية الشيء المؤمن عليه، ويطلب منه مبلغ التعويض الكامل كما لو هلك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً^١. ويرجع نظام الترك إلى العادات البحرية التي كانت معروفة في القرون الوسطى، إذ كان يجوز للمؤمن له إذا انقطعت أخبار السفينة أن يحصل على المبلغ كاملاً مقابل ترك السفينة، بحيث إذا ظهرت بعد ذلك تكون ملكاً للمؤمن^٢.

وتجدر الإشارة إلى أن دعوى الترك خاصة بالتأمين البحري فقط، حيث من لوازمها ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن، وهي بهذا المفهوم رخصة لصالح المؤمن له، وله حق استعمالها^٣. وللإبحار في جزئيات هذا الفصل، لا بد من التطرق لحالات دعوى الترك (المبحث الأول)، ومن ثم التطرق إلى محل الترك (المبحث الثاني).

١مصطفى محمد رجب، إدارة الخطر والتأمين البحري، ص (١٩٩)، الإسكندرية، منشأة المعارف (٢٠١٧).

٢صلاح رزق يونس، عقد التأمين البحري وتسوية منازعاته بالتحكيم، ص (٢٤٤)، القاهرة، المصرية للنشر والتوزيع، (٢٠١٨).

٣شيبان وردة، نظام التخلي عن السفينة في التشريع الجزائري، ص (٣٣٧)، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، العدد (٤)، (٢٠١٧).

المبحث الأول: مفهوم الترك وحالاته:

بما أن دعوى الترك طريق استثنائي لحصول المؤمن له على مبلغ التأمين، فإنه لا يكون إلا وفق الحدود التي رسمها النظام أو انعقد عليها الاتفاق. وهي على أية حال لا تكون إلا في حالة حدوث مخاطر جسيمة تتعلق بالسفينة أو البضاعة أو بهما معاً. ونلاحظ أن المنظم لم يورد تعريفاً محدداً للترك، إلا أنه يمكن القول بأن الترك عبارة عن طريق استثنائي يقوم فيه المؤمن له بالتخلي عن الشيء المؤمن عليه في حالة هلاكه حقيقة أو حكماً لصالح المؤمن مقابل حصوله على كامل مبلغ التعويض^١.

وقد تناول المنظم الحالات التي يجوز فيها الترك الخاصة بالسفينة، والأخرى الخاصة بالبضاعة في كل من المادتين السادسة والثلاثين بعد الثلاثمئة، والتاسعة والأربعين بعد الثلاثمئة من النظام. وتلك الحالات المذكورة جاءت على سبيل الحصر لا المثال، إلا أنه يمكن إضافات حالات أخرى، أو التضييق من نطاق الترك في وثيقة التأمين البحري انطلاقاً من مبدأ الرضاية. أما في الحالة التي لا تتضمن فيها الوثيقة تنظيمياً للترك، فيكون المرجع ما بينه النظام بهذا الخصوص^٢. وهذا ما سيتم تسليط الضوء عليه في هذا المبحث، فنبدأ أولاً بحالات جواز ترك السفينة (المطلب الأول)، ومن ثم حالات جواز ترك البضاعة (المطلب الثاني).

١ نقادي حفيظ، التخلي في التأمين البحري الجزائري، ص (٢٩)، مجلة القانون

والمجتمع، العدد (٣)، عام (٢٠١٤).

٢ نقادي حفيظ، مرجع سابق، ص (٣٢).

المطلب الأول: حالات جواز ترك السفينة:

جاءت المادة السادسة والثلاثون بعد الثلاثمئة من النظام مبينة حالات خمس يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن، وهي إذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً، أو إذا كانت نفقات إصلاحها أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين، أو إذا انقطعت أخبارها مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر نبأ عنها، وافترض هلاكها في تاريخ وصول ذلك النبأ، أو إذا أصيبت بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي هي فيه، إلاً إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون الإصلاح فيه ممكناً، وأخيراً إذا شمل التأمين أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك السفينة في حالة أسرها، أو احتجازها، أو إيقافها بناء على أمر من السلطات العامة. وبالنظر إلى هذه المادة يمكن إرجاع حالات جواز ترك السفينة إلى فروع أربع، على النحو التالي:

الفرع الأول: انقطاع أخبار السفينة:

انقطاع اخبار السفينة من أقدم حالات الترك، إلا أنه بذاته لا يعتبر كافياً مالم يقترن به مرور ثلاثة أشهر من تاريخ آخر خبر وصل عنها، سواء كان في ميناء القيام أو الوصول. ولا يقصد بتلقي الأخبار هنا المدلول اللغوي، بل يشمل أيضاً رؤية السفينة للمرة الأخيرة^١. وعلى المؤمن له حينها أن يثبت

١ هشام فرعون، القانون التجاري البحري، ص (٣٩٠)، دمشق، مطبعة كرم، (١٩٧٦).

انقطاع أخبارها حتى مرور الأشهر الثلاث، ونظراً لصعوبة هذا الإثبات عملياً كان للمؤمن الاعتماد على ما يقدمه المؤمن له في هذا الشأن دون الإخلال بحقه في إثبات العكس. وهنا يعد انقطاع الأخبار قرينة على فقدان^١، إلا أن هذه القرينة تكون قاصرة على التأمين المعقود لمدة معينة، ولا تنطبق على التأمين بالرحلة؛ لأن هذا النوع من التأمين لا ينقضي إلا بوصول السفينة إلى الميناء المقصود^٢.

ويلاحظ أن المنظم استخدم كلمة "انقطاع" ليشير إلى وجود تواصل سابق مع السفينة لكنه فقد فجأة، ولم يستخدم كلمة "انعدام" الدالة على نفي وجود التواصل أصلاً. وإن كان مؤدى الكلمتين واحد وهو عدم وجود الاتصال من الناحية العملية، إلا أن الدلالة اللغوية قد تكون مثار إشكال عند نظر النزاع. لذلك كان الأولى استخدام كلا اللفظين الانقطاع والانعدام لتكون الصياغة مستوعبة لجميع الحالات المجيزة للترك.

كما يلاحظ أن المنظم أيضاً لم يفرق بين أنواع السفن من حيث سرعة إبحارها من عدمه، بل عبر عن ذلك بـ "ال" المضافة لـ "سفينة" لتكون بذلك مستغرقة لجميع أنواع السفن أياً كانت. لكن لو نظرنا إلى دلالة المادة السابعة من النظام لوجدنا أنها استثنت في فقرتها "د" من التسجيل، السفن

١ عادل علي المقدادي، القانون البحري، ص (٢٩٩)، عمّان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (٢٠١١).

٢ مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، ص (٢٢١)، الإسكندرية، مكتبة الوفاء القانونية، (٢٠١٢)

غير ذاتية الدفع، مثل السفن الشراعية وبدائية الصنع. ويترتب على عدم تسجيلها عدم تعرضها لأخطار بحرية موجبة للتأمين البحري؛ لأنه لا يصرح لها بالإبحار خارج حدود البحار السعودية الإقليمية، كون عملها يقتصر بالقرب من الموانئ.

الفرع الثاني: الاختفاء والإتلاف الكلي للسفينة:

تتمثل حالة اختفاء السفينة بفقدائها كلياً بناء على دليل يتعين إثباته، وذلك مثل أن تغرق السفينة بسبب عاصفة بحيث لا يبقى منها أثر، وهذا ما يميز الاختفاء عن انقطاع الأخبار، فيكفي في انقطاع الأخبار حصول قرينة الهلاك بمرور المدة، مع احتمالية ظهور السفينة لاحقاً، وإن كانت المحصلة في الحالتين واحدة وهي الهلاك الكلي للسفينة¹.

ويأخذ حكم اختفاء السفينة إتلافها الكلي كجنوح السفينة وانكسارها، والفرق بين الاختفاء والإتلاف أن في الأخير يبقى بعض حطام السفينة بخلاف الأول. وفي كلا الحالتين جاز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن ولو تم إنقاذ السفينة بعد غرقها أو بعد جنوحها وتأثرها؛ لأن سبب الترك ثابت للمؤمن له بمجرد تحقق الغرق أو الجنوح²؛ لما يترتب على ذلك من أضرار بالسفينة.

1 عادل علي المقدادي، القانون البحري، ص (٢٩٨)، عمّان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (٢٠٠٢).

2 شيرين عبد يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، ص (٧٠)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، (٢٠١٠).

الفرع الثالث: عدم صلاحية السفينة للملاحة:

يقصد بعدم صلاحية السفينة للملاحة عدم قدرتها على متابعة الرحلة البحرية بسبب حالتها المادية سواء كانت بصورة مطلقة أو نسبية جراء تحقق خطر مؤمن منه^١. يستفاد من ذلك أنه إذا كان بإمكان السفينة متابعة الرحلة البحرية، أو كان الخطر المتسبب في الضرر غير مؤمن منه فلا مجال للقول بالترك. ونرى أن عدم صلاحية السفينة سبباً مجيزاً للترك لأن الغرض الأساس من السفينة يتمثل في قيامها برحلاتها البحرية. وبعبارة أخرى تعتبر الصلاحية هنا بمثابة الركن الذي إذا تخلف تخلفت معه الغاية من السفينة والهدف من منها^٢.

وعدم الصلاحية بصورة مطلقة يتحقق باستحالة إصلاح السفينة وإعادتها إلى ما كانت عليه قبل الحادث البحري. أما عدم الصلاحية بصورة نسبية يتحقق إذا أمكن إصلاحها إلا أن مجموع النفقات اللازمة للإصلاح يتجاوز ثلاثة أرباع قيمة السفينة المؤمن عليها، بالإضافة إلى المصاريف الأخرى كمصاريف الإسعاف والقطر والتعويم^٣. ويفهم من ذلك أن ما زاد عن قيمة السفينة يكون مجيزاً للترك من باب الأولى.

١ فائز دنون جاسم، مبادئ القانون البحري، ص (٤٠٥)، عمّان، دار أمجد للنشر والتوزيع، (٢٠١٧).

٢ عايض مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة، ص (٦٨)، الرياض، مكتبة القانون والاقتصاد، (٢٠١٢).

٣ سماح محمودي، التأمين البحري، ص (٩٩)، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، (٢٠٠٤).

وتعتبر السفينة غير صالحة للملاحة أيضاً إذا كان بالإمكان إصلاحها، لكن تعذر ذلك لعدم توافر وسائل الإصلاح في مكان السفينة، مع تعذر قطرها إلى مكان آخر للإصلاح متى ما كان القطر سيزيد من الأضرار اللاحقة بالسفينة^١. يستخلص من ذلك أن مجرد وقوف السفينة مع افتقار مالكيها لنفقات الإصلاح متى ما أمكن لا يعتبر مجيزاً للترك. كما لا يعتبر من حالات جواز الترك قيام المؤمن له بالإصلاح ووصول السفينة لوجهتها حتى لو بلغت نفقات الإصلاح ثلاثة أرباع قيمة السفينة؛ لزوال العلة التي من أجلها أجاز الترك.

والجدير بالذكر أن المنظم نص صراحة في الفقرة الثالثة من المادة الأولى بعد المئة أنه يجب على الريان أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة، مما قد يفهم أن على الريان دفع نفقات الإصلاح ولا مجال حينها للقول بالترك متى ما كانت قيمة الإصلاح أو قيمة السفينة هي العائق. إلا أن المنظم بين في المادة الثانية عشر بعد المئة أنه يجوز للريان الاقتراض بضمان السفينة وأجرتها، ولا مجال للقول بوجوب ذلك؛ لأنها وردت في سياق الجواز، فيكون الترك جائزاً حينها.

١طالب حسن موسى، القانون البحري، ص (٣٠٢)، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع،

(٢٠١٢).

الفرع الرابع: ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة العامة:

متى كان التأمين يغطي أخطار الحرب جاز للمؤمن له ترك السفينة إذا تم أسرها، أو احتجازها، أو إيقافها بأمر من السلطات العامة؛ لأن جميع ذلك يؤدي إلى فقد الحياة، فتأخذ حكم الهلاك الكلي^١. إلا أن مجرد الأسر أو الاحتجاز لا يكفي للقول بالترك مالم يقترن ذلك بمرور أربعة أشهر من تاريخ إبلاغ المؤمن بالحادث بأي وسيلة يحصل بها تحقق العلم.

ونلاحظ أن المنظم نص صراحة على أن يكون أمر الإيقاف صادر من سلطة عامة، أي أنها مخولة قانوناً لإصدار هذا الأمر، مما قد يفهم منه أنه في حالة الاستيلاء على السفينة من قبل من لا يتمتع بصفة السلطة العامة -كالقرصنة- فلا يتأتى حينئذٍ الترك. وباستقراء النظام نجد أن المادة التاسعة بعد الثلاثمئة بينت أن الأصل عدم شمول التأمين البحري لأخطار الحروب الأهلية والاضطرابات والإرهاب^٢، وغيرها، إلا إذا تم الاتفاق بين طرفي عقد التأمين على ذلك، فلهما إذاً التوسع في نطاق الترك، وتضييقه أيضاً.

١ محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، ص (٢٨٠)، القاهرة، الدار القومية للطباعة والنشر، (١٩٩٠)
٢ عبد الله حسن مسلم، إدارة التأمين والمخاطر، ص (١٧٠)، عمان، دار المعتر للنشر والتوزيع، (٢٠١٥).

المطلب الثاني: حالات جواز ترك البضاعة:

تجدر الإشارة إلى وجود حالات مشتركة بين ترك البضاعة والسفينة، كما أن ترك البضاعة يمتاز بحالات خاصة به، إلا أن المادة التاسعة والأربعين بعد الثلاثمئة من النظام لم تفرد حالات الاشتراك على حده، بل جمعتها مع الحالات الخاصة بالبضاعة. لذلك سيكون تناول هذه الجزئية من خلال الحديث أولاً عن الحالات المشتركة (الفرع الأول)، ومن ثم الانتقال إلى الحالات الخاصة بالبضاعة (الفرع الثاني)، وفق التالي:

الفرع الأول: حالات اشتراك البضاعة مع السفينة:

تتشارك حالات جواز ترك البضاعة مع تلك التي للسفينة في كل من انقطاع الأنباء، وعدم صلاحية السفينة للملاحة، وأسر السفينة أو احتجازها أو توقيفها بأمر صادر من السلطة العامة.

أولاً: انقطاع الأنباء:

لا يوجد ما يضاف تحت هذه الحالة، كونها تشترك مع حالة انقطاع أخبار السفينة، فمتى انقطعت أخبار السفينة فانقطاع الأنباء عن البضاعة التي تحملها من باب أولى، خاصة وأن المنظم ضرب أجلاً موحداً في الحالتين وهي مرور ثلاثة أشهر على آخر نبأ عن السفينة. ويمرور هذا الأجل يجوز للمؤمن افتراض الهلاك الحكمي للبضاعة وتركها للمؤمن.

ثانياً: عدم صلاحية السفينة للملاحة:

ينطبق على هذه الحالة ذات الأحكام المتعلقة بعدم صلاحية السفينة للملاحة كسبب مجيز لترك السفينة، ويضاف لها اشتراط استحالة نقل البضاعة إلى مكان الوصول المنفق عليه. يستتبط من ذلك أنه إذا وجد الريان أو المؤمن أو المؤمن له سفينة أخرى لنقل البضاعة تعذر استعمال حق الترك^١. ومبنى حق الترك في هذه الحالة أن حرمان المؤمن له من حيازة بضاعته خلال المدة المضروبة نظاماً يدخل ضمن إطار الهلاك الكلي للبضاعة^٢.

ثالثاً: ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة العامة:

إذا كان التأمين شاملاً لأخطار الحرب جاز للمؤمن له ترك البضاعة حال ضبطها أو إيقاف السفينة بأمر من السلطة العامة شريطة التقيد بالأجل المحدد بأربعة أشهر من تاريخ إخطار المؤمن له للمؤمن بالخطر^٣. ويضاف هنا أن الأسر إذا كان محله السفينة فقط فلا يجوز ترك البضاعة، طالما أن الأسر لم يطلها، وذات الأمر ينطبق على انصباب الأسر على البضاعة فقط، فلا يجوز ترك السفينة. ذلك لأن الاستيلاء على

١محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، ص (١٩٩)، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة، (١٩٩٠).

٢مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص (٢٢٤).

٣عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص (٣٠٣)،

الأشياء المؤمنة هو المبرر لتركها للمؤمن طالما أن حياة المؤمن له قد انقطعت.

الفرع الثاني: حالات خاصة بالبضائع:

توجد حالتان خاصة بجواز ترك البضائع متى ما تحققتا، على النحو التالي:

أولاً: هلاك أو تلف ثلاثة أرباع البضائع:

للمؤمن له ترك البضاعة إذا هلكت أو أصابها ضرر مادي أدى إلى خسارة البضاعة لثلاثة أرباع قيمتها التأمينية؛ لأن الضرر بهذا القدر يأخذ حكم الهلاك الكلي. ويشمل الهلاك الكلي بالإضافة إلى فقد الملكية فقد حياة البضاعة بصورة نهائية، كسقوط البضائع في البحر مع استحالة استعادتها أو أن تكاليف استعادتها باهظة^١. وإذا لم يبلغ الهلاك ذلك القدر المحدد فليس للمؤمن له الترك، ولم يكن أمامه تسوية الضرر إلا بدعوى الخسارة البحرية. وتقدير قيمة الضرر يكون بأخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة في ميناء الوصول، ثم قيمتها تالفة في ذات الميناء، وتطبق النسبة على القيمة المضمونة^٢.

وغني عن البيان وجوب أن تكون البضاعة مؤمن عليها من الأخطار البحرية التي يتفق طرفا العقد عليها. وإذا كانت البضاعة غير مغطاة

١مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص (٢٣١).

٢اصلاح رزق يونس، مرجع سابق، ص (٢٥٠).

بالتأمين أو كان الخطر غير مؤمن منه فلا مجال للقول بالترك. يؤيد هذا قرار اللجنة الابتدائية للفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية برد الدعوى، وجاء في تسبيب اللجنة ما نصه "وبمطالعة البنود التي تشملها التغطية التأمينية تبين أنها قد حصرت في الأخطار التالية: الأخطار الملاحية، أخطار الحرب، أخطار الإضرابات والشغب والهياج المدني.....، وبذلك يتبين أن وثيقة التأمين حصرت الأخطار المؤمن عليها ولم يتحقق أي من هذه الأخطار.....حيث أن الواقعة المتعلقة بالبضاعة لا علاقة لها بالخطر المؤمن منه"، وقد أيدت اللجنة الاستئنافية هذا القرار محمولاً على أسبابه¹.

ثانياً: بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية:

يتم بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية نتيجة وقوع حادث بحري مؤمن منه قد ألحق ضرراً مادياً بها، مما يتعذر معه إيصالها إلى ميناء الوجهة والحالة هذه. وعندئذ يجوز للمؤمن له ترك البضاعة للمؤمن. وبيعها بهذه الصورة يعتبر خدمة لأصحاب الحق على البضاعة؛ لأن الضرر قد يكون يسيراً إلا أنه قد يتطور إلى الهلاك الكلي خاصة إذا كان ميناء الوصول بعيداً. فمن المستحسن بيعها في أقرب ميناء تقادياً لتفادى الضرر اللاحق

1قرار لجنة الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية بمحافظة جدة الابتدائي رقم (٣٥-٠٤٩٢) بتاريخ (١٤٣٨/٢/٨) هـ، المؤيد بقرار اللجنة الاستئنافية رقم (١٤٣٨/١/١٣٨).

بالبضاعة^١. إلا أنه يشترط لجواز الترك في هذه الحالة شرطان. الأول: أن يتم البيع في ميناء آخر غير ميناء بداية الرحلة البحرية (ميناء القيام)، وفي غير ميناء الوصول. والثاني: أن يكون التلف بسبب خطر بحري مضمون^٢.

١مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص (٤٧٧)، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، (٢٠١٢).

٢مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص (٢٣٠).

المبحث الثاني: محل الترك:

تحسن الإشارة إلى عقد التأمين البحري لا يرد إلا على الأموال المعرضة للخطر البحري، وهذا ما درج عليه المنظم؛ لأن محل عقد التأمين وهو الشيء المؤمن عليه يتحدد على أساسه وعلى أساس الضرر مبلغ التعويض الذي يلتزم به المؤمن. فإذا انعدم المحل أو هلك قبل انعقاد التأمين فلسنا بصدد الحديث عن وجود عقد تأمين أصلاً. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن التزام المؤمن بالتعويض لا يكون إلا في حدود قيمة محل العقد^١.

بناء على ذلك، فمحل الترك هو ذات الأشياء المؤمن عليها المتمثلة في السفينة أو البضاعة أو كليهما بحسب الحال، وقد اشترط المنظم في المادة العشرين بعد الثلاثمئة أنه لا يجوز أن يكون الترك جزئياً، ولا معلقاً على شرط. يفهم من ذلك أن المؤمن له إذا أراد تسوية الخسارة البحرية بطريق الترك فعليه أن يترك للمؤمن كامل الشيء المؤمن عليه، ولا يحق له ترك جزء والاحتفاظ بالآخر. كما أن الترك يمتد ليشمل ملحقات الشيء المؤمن عليه، فإذا كان محل الترك سفينة يجب أن تشمل ذات السفينة وجميع ملحقاتها وأجهزتها المدرجة في قيمتها، بخلاف الملحقات الأخرى التي لم تشملها الوثيقة. وإذا كانت البضاعة محلاً للترك وجب تركها بالكامل^٢. إلا

١ عبد المنعم البدرابي، التأمين، ص (١٣٨)، القاهرة، دار الكتاب العربي، (١٩٦٣).
٢ سعيد مقبل عبد الجبار، محل عقد التأمين البحري، ص (٧٤)، رسالة دكتوراه، السودان، جامعة النيلين، (٢٠١٩).

٣ مصطفى محمد رجب، مرجع سابق، ص (٢٠٦).

أن تكون مجزأة في وثيقة التأمين، فيجوز حينها قصر الترك على جزء دون جزء^١.

كما لا يجوز أن يكون الترك معلقاً على شرط وإلا كان شرطاً مبطلاً للترك من أساسه؛ لأن مثل هذه الشروط تكون مثار نزاع بين طرفي عقد التأمين، وهذه النزاعات تؤدي إلى تأخير التسوية السريعة للخسارة البحرية، وذلك يتنافى مع الهدف من الترك^٢. ومع ذلك فإن بطلان الترك بناء على هذا الشرط لا ينال من كون عقد التأمين البحري من عقود الإرادة أساساً، لكن هذا الشرط وقع في مخالفة نص المادة العشرين بعد الثلاثمئة من النظام، التي نصت على أنه "لا يجوز أن يكون ترك الأشياء المؤمن عليها جزئياً أو معلقاً على شرط". ويسند هذه المادة المبدأ الذي أقره القضاء السعودي بأن الأصل في الشروط الصحة ما لم تخالف النص^٣.

يستفاد مما سبق أن الترك لا يشمل إلا الأشياء المؤمن عليها دون غيرها، فلو افترض أن التأمين على السفينة انصب على جزء منها، فلا يكون الترك صحيحاً إلا على ذلك الجزء فقط، وذات الحكم يسري على البضاعة. كما أن الترك لا يشمل إلا الأشياء المؤمن عليها والتي كانت معرضة للخطر البحري، فلو افترض أن محل التأمين كان بضاعة بيع جزء منها قبل حدوث الخطر، ولم يتعرض للخطر إلا الجزء المتبقي منها، فإن

انقادي حفيظ، التخلي في التأمين البحري الجزائري، ص (٣٠)، مجلة القانون والمجتمع، العدد (٢)، (٢٠١٤)

٢مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص (٢٤٣).

٣م ق د (٤/٢٤٤) بتاريخ (١٤١٩/٧/١٧) هـ. رقم ٥٣

الترك لا يسري إلا على الجزء المتبقي دون غيره، كونه قد تعرض فعلاً للخطر المؤمن منه، وما على المؤمن إلا دفع التعويض بعد خصم قيمة ما تم بيعه^١. كما تعد حقوق المؤمن له تجاه الغير بسبب الشيء المؤمن عليه محلاً للترك أيضاً، وتعد من الملحقات التي تتبع الأصل^٢.

١مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص (٤٧٧)، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، (٢٠١٢).

٢مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص (٢٤٥).

الفصل الثاني: إجراءات دعوى الترك وآثارها:

تجدر الإشارة إلى أن الترك ناقل للملكية، فلا يكون إلا من اختصاص مالك الأشياء المؤمن عليها، يبني على ذلك أن المؤمن له إذا لم يكن مالكاً للشيء المؤمن عليه فليس له ممارسة هذا الحق، ونظرا لما لهذه الجزئية من أهمية ضمن هذه الدراسة سيتم الحديث أولاً عن إجراءات الترك (المبحث الأول)، ومن ثم عن آثاره (المبحث الثاني).

المبحث الأول: إجراءات الترك:

بما أن الترك عبارة عن رخصة للمؤمن له فحق ممارسته لا يكون إلا وفقاً لإرادته ومصالحته، وهو بهذا المعنى لا يقع بقوة النظام بل وفق ما تمليه الظروف والملابسات المحيطة بالمصلحة. وهذا لا يعني عدم تدخل المنظم بوضع إطار قانوني يحدد طريقة ممارسة هذه الرخصة. فقد جاء في المادتين الحادية والعشرين بعد الثلاثمئة، والثانية والعشرين بعد الثلاثمئة من النظام بيان لطريقة ممارسة الترك، والمدد التي يتوجب على المؤمن له التقيد بها وذلك حماية لحقوق طرفي عقد التأمين البحري. ولجمع ذلك في إطار واحد، سيتم الحديث عن شروط ممارسة حق الترك (المطلب الأول)، ومباشرة دعوى الترك (المطلب الثاني) وفق التالي:

المطلب الأول: شروط ممارسة حق الترك:

بما أن حق الترك رخصة مقررة لصالح المؤمن له فإن التمتع به ليس على إطلاقه، بل لها ضوابط نظامية يجب التقيد بها، حيث ألزم المنظم في المادة الحادة والعشرين بعد الثلاثمائة من النظام المؤمن له إبداء رغبته في الترك بإبلاغ المؤمن خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علم المؤمن له بالسبب المجيز للترك. وهذا الالتزام يتضمن شقين. الشق الأول يتعلق بالإبلاغ، والشق الثاني يتعلق بالقيود الزمنية.

الفرع الأول: الإبلاغ:

نظراً لأن هناك التزامات مالية مترتبة على المؤمن حال قبوله الترك، فيجب أن يكون قبوله مبنياً على معطيات كافية تمكنه من الموافقة أو عدمها، لذلك كان اشتراط الإبلاغ ضرورياً لا سيما في عقد التأمين البحري. لم يحدد المنظم شكلاً معيناً للإبلاغ، وإنما أورد التبليغ القضائي والخطاب المسجل على سبيل المثال لا الحصر، بدليل أنه أرفد ذلك بأي طريقة يحصل بها تحقق علم المؤمن بهذه الرغبة. ويمكن القول بأن الإبلاغ بهذا المفهوم يعني الإجراء الذي يخطر فيه المؤمن له المؤمن بصفة نهائية عن رغبته في الحصول على مبلغ التعويض الكامل مقابل تركه للشيء المؤمن عليه.

١ عدنان إبراهيم سرحان، الأساس القانوني لالتزام المؤمن له بتقديم معلومات، ص (٢٥٤)، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، مج (٣١)، ع (١)، (٢٠٠٧).

ويترتب على ذلك التصريح بجميع عقود التأمين التي أجراها المؤمن له، أو التي يعلم بوجودها. وقد أشار المنظم إلى ذلك بطريق غير مباشر، كونه استهل الفقرة الأولى من المادة الخامسة بعد الثلاثمئة بقوله: " عدا حالة الغش، إذا كان الخطر مؤمناً منه بعدة عقود، سواء كانت مبرمة في تاريخ واحد أو في تواريخ مختلفة، وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، عُدت عقود التأمين صحيحة". يستخلص من ذلك أن الأصل في عقد التأمين حسن النية الذي يترتب عليه الإفصاح عن عقود التأمين الأخرى على ذات الأشياء، وهذا ما ترجمه المنظم في المادة التاسعة والتسعين بعد المئتين. فإذا لم يصرح المؤمن له بتلك العقود عن حسن نية كان الأثر متمثلاً في صحة هذه العقود، وكان للمؤمن الرجوع على غيره من المؤمنین بنسبة الضرر الذي لحقه بدفع مبلغ التأمين.

أما إذا لم يصرح المؤمن له بعقود التأمين الأخرى عن سوء نية كان العقد قابلاً للإبطال وفق أحكام الفقرة الثانية من المادة الخامسة بعد الثلاثمئة. ونرى أن المنظم قد أجاد في مراعاة المؤمن له حسن النية، ورتب الجزاء بقابلية العقد للإبطال في مواجهة سيء النية؛ لمخالفته لهذه الخاصية. إلا أنه يؤخذ عليه أنه ساوى بين جميع العقود في قابليتها للمطالبة من قبل المؤمن له؛ لأننا نرى أن الأولى أن تتم مطالبة المؤمن صاحب الوثيقة الأقدم تاريخاً، كونها هي الأساس في إنشاء الالتزام التأميني، ومن ثم كان له الرجوع على البقية بما يعادل قدر مبلغ التأمين.

وتجدر الإشارة إلى أننا لسنا بصدد تعدد التأمينات إذا اجتمع مؤمنون مع مؤمن له واحد في عقد واحد؛ لأن غاية الأمر والحالة هذه التزام كل مؤمن بحصته من مبلغ التأمين وفق قيمة الأشياء المؤمن عليها، كما هو مبين بنص المادة الرابعة بعد الثلاثمئة من النظام.

يستفاد مما سبق أن فائدة الالتزام بالتصريح تظهر في تمكين المؤمن من معرفة ما إذا كان حاصل هذه التأمينات يفوق قيمة الضرر الناشئ الذي يتبين منه حسن أو سوء نية المؤمن له، ومن جهة أخرى حتى يستطيع المؤمن الرجوع على المؤمنيين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به^١. وإذا قدم المؤمن تصريحاً غير مطابق للواقع، وترتب عليه ضرر للمؤمن، جاز الحكم بسقوط حقه في التأمين كلياً أو جزئياً بحسب الحال^٢.

وعلى أية حال وتفرعاً من ضرورة كون الإبلاغ نهائي، فليس إبلاغاً إخطار المؤمن بأن المؤمن له يرغب في الترك لكنه يحتاج مدة للنظر والتفكير؛ لأن ذلك لا يدل على إلا على احتمالية الترك من عدمه، وهذا يتنافى مع طبيعة رخصة الترك المقتضية للسرعة. كما أنه ليس إبلاغاً منتجاً لأثره إذا قام المؤمن له ببيع الأجزاء المتبقية من السفينة أو البضاعة لحسابه الخاص؛ لأن ذلك يحول دون انتقال الملكية للمؤمن. وليس أيضاً إبلاغاً منتجاً لآثاره حال قيام المؤمن له برفع دعوى الخسارة البحرية.

١مصطفى محمد رجب، مرجع سابق، ص (٢٠٣).

٢مسعود يونس عطا، الشرح الوافي للنظام البحري التجاري السعودي، ص (٣٦٤)،

الرياض، دار الإجازة للنشر والتوزيع، (٢٠٢٠).

إلا أنه قد يثور الإشكال عند قيام المؤمن له ببيع حطام السفينة أو المتبقي من البضاعة لمصلحة المؤمن، هادفاً من هذا التصرف انقاء تفاقم الضرر؛ لتحقيق مصلحة المؤمن القصوى من الترك، فهل يكون تصرفه بمثابة التنازل عن حقه في الترك؟ إذا نظرنا إلى أصل التصرف وجدنا أنه صادر من ذي صفة كونه المالك، وحق الملكية يتيح لصاحبه التصرف، فيكون البيع صحيحاً. وإذا نظرنا إلى الغاية من الترك وجدنا أنها تصب في مصلحة المؤمن؛ لأنه سيقبض ثمن المبيع من المؤمن له، وتصرف المؤمن له لا يحول دون ذلك، وبناء على ذلك نرى أنه لا يعتبر تنازلاً عن الترك.

الفرع الثاني: القيود الزمنية:

وفيما يتعلق بالمدد النظامية، فهذا الإبلاغ يجب أن يكون ضمن القيد الزمني المحدد بثلاثة أشهر من تاريخ تحقق علم المؤمن بالحادث المجيز للترك. وبداية احتساب هذا القيد تختلف باختلاف الحادث البحري ذاته. هذا وإن سبقت الإشارة إليه، فمن المستحسن إعادتها بإيجاز جمعاً لها في إطار الترك. فإذا كان الحادث البحري انقطاع أخبار السفينة يجب أن يقع الإبلاغ خلال ثلاثة أشهر من تاريخ آخر نبأ عنها ليتمتع المؤمن له بحق ترك السفينة والبضاعة. وإذا كان الحادث حجز السفينة أو أسرها أو إيقافها بأمر من السلطة العامة، فيجب أن يقع الإبلاغ خلال أربعة أشهر على وجه الاستثناء من تاريخ إبلاغ المؤمن بالحادث، حتى يتمتع المؤمن له أيضاً بممارسة حق ترك السفينة أو البضاعة. وأخيراً إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة واستحال نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى ميناء

الوصول، فيجب أن يكون الإبلاغ خلال ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

المطلب الثاني: مباشرة دعوى الترك:

في حالة قبول المؤمن لطلب الترك فإن تسوية التعويض تتم ودياً، بحيث يدفع التعويض كاملاً للمؤمن له. وقبوله للترك قد يكون صريحاً أو ضمناً، فيكون صريحاً إذا أبدى قبوله على وجه لا يستفاد منه إلا القبول، ويكون ضمناً متى ما قام ببيع الأشياء المتروكة. ولا يمكن استخلاص القبول بمجرد وجود مفاوضات ومباحثات بين طرفي العقد بمناسبة الترك¹. وفي حالة عدم قبول المؤمن للترك، لم يكن أمام المؤمن له إلا اللجوء لدعوى الترك التي حدد المنظم ميعاداً لرفعها خلال سنتين يبدأ احتسابها وفق المادة الخامسة والعشرين بعد الثلاثمئة بناء على حالتين.

يبدأ احتساب تقادم الحالة الأولى من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به. كذلك من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة. وأيضاً من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، أما إذا كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث. كذلك يكون بدء احتساب السنتين من تاريخ وقوع الحادث، فيما

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، ص (٧٨٩)، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (٢٠٠٩).

يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريقة الترك، وفي حالة تحديد مهلة في هذا العقد لإقامة دعوى الترك تبدأ المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة. وذات المدة تنطبق من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام في الخسارة المشتركة، أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ، أو من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له، أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير. هذا وقد بينت الفقرة الثانية من ذات المادة الحالة الثانية التي يبدأ بها احتساب التقادم، فلا تسمع دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين بعد مضي سنتين تبدأ من تاريخ الوفاء بغير المستحق.

ونرى أن تحديد القيد الزمني بسنتين لرفع دعوى الترك في الحالة الأولى لا يتفق مع طبيعة جميع الأشياء المراد تركها نتيجة الحوادث البحرية، كون هذا القيد قد يتناسب مع الهلاك الكلي أو ما في حكمه سواء للسفينة أو البضائع، كون احتمال ظهورها مرة أخرى في بعض الحالات وارد. لكن هذا القيد لا يتناسب مع الهلاك الجزئي، فهما قد لحقهما الضرر بمجرد وقوع الحادث، فكيف إذا أعطي المؤمن له مهلة لسنتين، فمرور الزمن لوحده كافٍ للتأثير عليهما، خاصة إذا كان وجودهما بمكان يساهم في تقادم الضرر بالصدأ السفينة أو تلف البضاعة، وحينئذٍ يلحق الضرر بالمؤمن المتمثل في عدم تمتعه بالفائدة القصوى من التصرف في الأشياء المتروكة، وفي المقابل قد يكون المؤمن له حصل على كامل التعويض. وكان الأولى التفصيل في هذه الجزئية وعدم معاملة جميع الأشياء المتروكة معاملة واحدة. وعلى أية حال، فإن دعوى الترك تتقادم بمرور السنتين المذكورتين.

أما في حال تعذر التسوية الودية للنزاع بين طرفي عقد التأمين البحري لحصول المؤمن له على التعويض، فلا مناص من توجه المؤمن له للمحكمة المختصة لنظر النزاع والفصل فيه. لكن قبل ذلك يجب على شركة التأمين الفصل في المطالبة بالتعويض خلال خمسة وأربعين يوماً من تاريخ اكتمال الوثائق المثبتة لاستحقاق التعويض، كما هو مستفاد من المادة السادسة والأربعين من اللائحة التنفيذية لنظام مراقبة شركات التأمين التعاوني؛ حتى يتمكن المؤمن من التحقق من المستندات والأوراق الثبوتية وتحقق حدوث الخطر المؤمن منه، كون جميع ذلك قابل لإثبات العكس.

وبعدها ينعقد الاختصاص القضائي للمحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها المقر الرئيس لشركة التأمين، كما يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها فرع شركة التأمين في النزاعات الناشئة من التعاقد مع ذلك الفرع. يتبين من ذلك أن المنظم في الفقرة الثانية من المادة السابعة عشر من نظام المحاكم التجارية أتاح الخيار للمؤمن له في رفع الدعوى سواء في مقر الشركة الرئيس أو فرعها المتعامل معه، وهذه مرونة تقتضيها طبيعة التعاملات التجارية.

وإن كان ما سبق هو المدلول النظامي للنص، إلا أن المعمول به حتى الآن هو انعقاد الاختصاص للجان الفصل في المنازعات التأمينية قبل رفع الدعوى للمحكمة المختصة وفقاً لقواعد وإجراءات عمل هذه اللجان المعتمدة من قبل مجلس الوزراء السعودي بالقرار رقم (١٩٠) وتاريخ (١٤٣٥/٥/٩) هـ. وأبرز ما ورد فيها أن الدعاوى لا تسمع أمام اللجنة بعد مرور خمس

سنوات من تاريخ استحقاق المبلغ محل المطالبة، مالم يكن هنالك عذر تقبله اللجنة.

وهنا يتضح التعارض الذي وقع فيه المنظم فيما يتعلق بتقادم النظر في الدعاوى التأمينية، فالمادة الخامسة والعشرين بعد الثلاثمئة آفة الذكر قد بينت أن التقادم يكون بمرور سنتين وفق ما بيناه، أما القواعد التي تعمل بها اللجان المذكورة فقد حددت خمس سنوات للتقادم مالم يكن المانع عذراً مقبولاً لدى اللجنة، وإلا جاز تجاوز هذا القيد الزمني.

والجدير بالذكر أن إجراءات نظر الدعوى لا يختلف عما سبق ذكره خاصة من حيث الإثبات. وبموجب القرار الوزاري رقم (١٦٤٨) بتاريخ (١٤٣٦/٥/٢٧) هـ، يكون الاختصاص المكاني للمنازعات والمخالفات الواقعة في كل من منطقة الرياض، والقصيم، والحدود الشمالية، وحائل، والجوف، للجنة الابتدائية بمنطقة الرياض. أما المنازعات والمخالفات الواقعة في منطقة مكة المكرمة، والمدينة المنورة، وجازان، وعسير، والباحة، ونجران وتبوك، فتكون من اختصاص اللجنة الابتدائية بمحافظة جدة. وإذا كانت المنازعات والمخالفات واقعة في المنطقة الشرقية فينعتد الاختصاص للجنة الابتدائية بمدينة الدمام. وجميع القرارات التي تصدرها اللجان الابتدائية تكون خاضعة للاستئناف أمام اللجان الاستئنافية وفق المادة الثانية والعشرون من نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني، وتكون قرارات الأخيرة قطعية.

والملاحظ أن هناك اختلاف في دلالة النص النظامي عن الواقع المعمول به، وكان الأجدر بالمنظم توحيد الجهة المختصة بالنظر في

النزاعات التأمينية ووضعها ضمن دائرة المحكمة المختصة، تماشياً مع النص النظامي، خاصة وأن هناك درجات متعددة للتقاضي تزيد عن تلك المعمول بها في اللجان المذكورة، مع أن الأحكام المطبقة على اللجان هي ذات الأحكام المعمول بها في المحاكم المختصة بنص القاعدة الثانية عشر.

المبحث الثاني: آثار دعوى الترك:

التزام المؤمن بدفع التعويض، وحلولة محل المؤمن له لا يقتصر فقط على الآثار المترتبة على دعوى الخسارة البحرية، بل تمتد هذه الآثار لتشمل دعوى الترك. إلا أن دعوى الترك تمتاز بآثار لا توجد في غيرها. وقد بينها المنظم في المادة العشرين بعد الثلاثمئة، وجعل من آثارها انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن (المطلب الأول)، والتزامه بدفع التعويض كاملاً (المطلب الثاني)، وذلك ما سيتم الحديث عنه وفق التالي:

المطلب الأول: انتقال الملكية للمؤمن:

إذا أعلن المؤمن له رغبته في الترك، وقبل المؤمن ذلك، أو صدر حكم بصحة الترك، فإن ملكية الشيء المتروك تنتقل إلى المؤمن، وذلك مستفاد من صيغة الإطلاق، على أن انتقال الملكية يحدث أثره بين طرفي العقد من تاريخ إعلان المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن. ويلاحظ أن المؤمن غير ملزم وفق النظام بالرد خلال فترة معينة على إعلان ترك المؤمن له، فكان ذلك متروكاً لما سبق ذكره من حيث الفترة التي تتقيد بها شركات التأمين التعاوني في معالجة طلبات عملائها. وقد أجاد المنظم إذ جعل وقت انتقال الملكية منذ إعلان المؤمن له رغبته في الترك، ولم يجعل وقت الانتقال من تاريخ تحقق وقوع الخطر. ولعل المنظم راعى مسألة حق المؤمن له في دعوى الخسارة البحرية ابتداءً، ليكون تاريخ إعلان برغبته في الترك بمثابة نزول عن دعوى الخسارة البحرية.

هذا وإن كان انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها بالوصف السابق يقتصر أثره على العلاقة ما بين المؤمن والمؤمن له، فإنه لا يسري بالنسبة إلى الغير، إذ لا بد من الوفاء بالإجراءات اللازمة لنقل الملكية ونفاذها تجاه الغير وفق ما بينته المادة السادسة والثلاثون من النظام، حيث بينت أن ثبوت التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء حق الملكية، أو نقله أو انقضائه أو غير ذلك من الحقوق على السفينة لا يكون إلا بمحرر رسمي، وإلا كانت باطلة غير منتجة لآثارها. كما أن هذه التصرفات لا تكون نافذة في مواجهة الغير إلا بقيدها في سجل السفينة. وانتقال ملكية البضاعة المتروكة يكون بحيازة سند شحنها، وفق نص المادة الثامنة والثمانين بعد المئة؛ لمنع الغير من إمكان الاحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية¹. كما أن انتقال الملكية أيضاً يكون نهائياً لا يجوز الرجوع فيه، فليس بإمكان المؤمن له التراجع عن الترك بعد قبول المؤمن أو الحكم بصحة الترك إلا برضى المؤمن وفق المادة العشرين بعد الثلاثمئة من النظام، خاصة متى ما كان هناك مصلحة للمؤمن في قبول التراجع عن الترك.

وتجدر الإشارة إلى أن انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها للمؤمن قد يتضمن خطراً عليه، فلو كان محل الترك حطام تسيره الأمواج العاتية فمن المحتمل أن يلحق الحطام ضرراً بإحدى السفن الأخرى، وقد يتحمل المؤمن الالتزام بانتشال الحطام إذا كان عائقاً للملاحة، مما قد يدخله في إشكالات قانونية تتعلق بالتعويض، ففي هذه الحالة يجوز للمؤمن وفقاً لمبدأ الرضائية

1 اصلاح رزق يونس، مرجع سابق، ص (٢٦٤).

أن يضمن وثيقة التأمين شرطاً صريحاً يحيز رفض انتقال ملكية الأشياء له^١. وهذا انطلاقاً من مبدأ الرضائية في عقد التأمين البحري.

المطلب الثاني: التزام المؤمن بدفع التعويض كاملاً:

إن الغاية من عقد التأمين جبر الضرر الذي يصيب مصلحة المؤمن له، وهو ما يعرف بمبدأ التعويض، حيث يقوم المؤمن بعويض المؤمن له عما أصابه من أضرار مادية في حدود ما خسره فعلاً نتيجة الحادث الذي ينتج عنه تحقق خسارة مادية يمكن قياسها وتقدير قيمتها، للحيلولة دون تحقق الإثراء بدون سبب المنافي لطبيعة عقد التأمين^٢.

ويمكن القول بأن المصلحة في التأمين البحري عبارة عن السبب الباعث لإبرام العقد، حيث لو افترض عدمه لتخلفت الحاجة لإبرام العقد^٣. وتجدر الإشارة إلى أن الخطر البحري بذاته ليس مصلحة في إبرام عقد التأمين، كونه لا يعدو أن يكون مؤمناً منه لا عليه. والسبب الباعث للتأمين دائماً ما يرتبط بمحل التأمين المتمثل في السفينة والبضاعة وغيرهما مما له قيمة

١ رضا عبد الحليم، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، ص (٢٣٧)، رسالة ماجستير، جامعة، (٢٠٠٢)

٢ شريف محمد العمري، محمد عطا، الأصول العلمية والعملية في التأمين، ص (١٠٠)، الرياض، جامعة الملك سعود، (٢٠١٢).

٣ علا عبدالحفيظ المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، ص (٤١)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، (٢٠١١).

مالية^١، وفقاً لدلالة المادة السادسة والتسعين بعد المائتين من النظام. ويلاحظ أن المنظم لم يعدد أصحاب المصلحة في التأمين البحري على نحو مستقل، إلا أنه باستقراء النظام يمكن حصرهم في أصحاب الحقوق العينية، وأصحاب الحقوق العينية بالتبعية، وأصحاب الحقوق الشخصية، وكل شخص معرض للمسؤولية عن هلاك أو ضرر الأشياء المؤمن عليها، وأخيراً من يقوم بالتأمين لحساب الغير. فإثبات المصلحة في التأمين على السفينة يكون بإبراز الشهادة المثبتة لمليتها أو تسجيلها كما نصت عليه المادة السادسة عشر من النظام. أما إذا كانت في معرض البضائع فإثبات المصلحة يكون بتقديم عقد البيع وفواتير الشراء وسند الشحن الممثل لحيازة البضاعة.

فإذا تحقق الخطر وتعرضت معه السفينة أو البضاعة للهلاك أو الضرر، فبالإمكان قياس الضرر وتقديره بالرجوع للقيمة المتفق عليها في الوثيقة. وعليه فإذا قبل المؤمن إعلان المؤمن له بالترك، أو صدر حكم بصحة الترك، كان لزاماً على المؤمن القيام بدفع التعويض الكامل المتفق عليه في عقد التأمين، إلا أن قيام المؤمن بدفع التعويض الكامل يعتمد على قيام المؤمن له بالوفاء بالتزامه المتمثل في التصريح بجميع عقود التأمين التي أجراها، أو التي يعلم بوجودها، حتى لا يتم الحكم بسقوط حق المؤمن له في التعويض كله أو بعضه بحسب الحال^٢.

١ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ص (٦٧٣)، عمّان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (١٩٩٨).

٢ مسعود يونس عطا، مرجع سابق، ص (٣٦٤).

وتحسن الإشارة إلى أن تسوية الخسارة بطريق الترك أبسط وأسرع من التسوية بطريق دعوى الخسارة البحرية، كون التعويض في دعوى الخسارة البحرية يتم عن طريق التسوية بالفرق أو التسوية بالنسبة بعد النظر في المسموحات القانونية والاتفاقية، وذلك ما لا ينطبق على التسوية بطريق الترك^١.

وقد يثور سؤال في غاية الأهمية، وهو إذا لم يف المؤمن بأداء مبلغ التأمين، فهل يحق للمؤمن له الرجوع عن الترك؟ وللإجابة على هذا التساؤل فإن الحال لا يخلو من فرضيتين. تتمثل الفرضية الأولى في عدم أداء مبلغ التأمين اختياراً مع إمكانية أدائه، وهذا لا يتصور وقوعه من المؤمن؛ لأنه يمس سمعته وشرفه التجاري، وغني عن البيان أنه لم يقد بالوفاء بالتزامه العقدي المنشئ للمسؤولية العقدية التي راعاها المنظم في النظام. أما الفرض الثانية فيتمثل في حالة إفلاس المؤمن، فإذا قلنا بجواز فسخ الترك، كان للمؤمن له استرداد ما تم تركه، وإذا قلنا بعدم الجواز، فليس للمؤمن له إلا الدخول ضمن دائني المؤمن تحت مظلة الضمان العام.

وإذا نظرنا لموقف المنظم من هذه الفرضية نجد أن النظام جاء خلواً من مسألة تنظيم حالة إفلاس المؤمن، ومصير عقد التأمين فضلاً عن مصير الترك. وبين النظام في المادة العشرين بعد الثلاثمئة أنه لا يجوز الرجوع عن الترك بعد قبوله إلا برضى المؤمن، فإذا رضي المؤمن برجوع المؤمن له عن

١ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، ص (٣٤٢)، القاهرة، دار الكتاب الحديث، (١٩٩١).

الترك، فإنه يعتبر صحيحاً متى وقع. كما أن النظام المعني بشركات التأمين لم يرد فيه ما يبين مآل عقد التأمين أيضاً. لكن نظام الإفلاس وهو الحاكم في هذه المسألة بين أن شركات التأمين تعد كياناً منظماً ومستهدفاً بتطبيق أحكام نظام الإفلاس، وفق الفقرة الأولى من المادة الثالثة من نظام الإفلاس. يستخلص من ذلك أن المؤمن إذا لم يقبل بالرجوع عن الترك حال إفلاسه، فليس للمؤمن له إلا الرجوع بمبلغ التأمين على التقلية، ويتمتع رجوعه بالضمان العام أسوة بعموم دائني المؤمن، مالم يكن تحت يد المؤمن له ما يود تركه، فحينئذ له حظه وفق ما بينه النظام؛ لأنها مثقلة بدين بحري، وعندها يكون المؤمن له متمتعاً بالضمان الخاص التالي للامتياز في المرتبة، وفق ما بينته المادة السادسة والستون من النظام.

ونرى أن المنظم جانب الأولى في هذه المسألة، إذ الأولى مراعاة خصوصية الترك في التأمين البحري، وعدم مساواته بأي عقد آخر، أو مساواة شركات التأمين بغيرها من المخاطبين بأحكام نظام الإفلاس. وكان يجدر به استثناء عقود التأمين البحري من نظام الإفلاس أو نظام مراقبة شركات التأمين التعاوني على الأقل. يؤيد ما ذهبنا إليه أن المؤمن قد استوفى من المؤمن له، واستفاد من أفساطه في سداد ديونه أو التخفيف من وطئتها على الأقل، بينما في المقابل لم يحصل للمؤمن له ما يعوضه عن ذلك مما أخل بمركزه العقدي، فطالما أن الأمر كذلك، فما هي الغاية إذن من الترك كوسيلة استثنائية للحصول على التعويض.

كما أن المشكلة القانونية الأخرى في هذا الجانب تتمثل في تنازع الاختصاص القضائي بنظر دعوى الترك في حال الإفلاس، فمن حيث

الأصل - كما سبق بيانه- أن المحكمة المختصة هي صاحبة الاختصاص في الفصل في النزاع التأميني، إلا أن الواقع المعمول به هو انعقاد الاختصاص للجان الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية. أما في حالة الإفلاس فإن الاختصاص يقع للمحكمة الناظرة لموضوع الإفلاس. ونرى أن الأولى إعمال دور المحكمة المختصة بنظر المنازعات التأمينية، مراعاة لخصوصية عقد التأمين البحري بصورة عامة، ودعوى الترك بصورة خاصة، سيما وأن المعمول به الآن لا يتفق وطبيعة السرعة التي تقتضيها المعاملات التجارية.

الخاتمة؛

في ختام هذه الدراسة توصلت إلى عدد من النتائج والتوصيات، وفق التالي:

أولاً: النتائج:

١- دعوى الترك طريق استثنائي لحصول المؤمن له على كامل مبلغ التعويض، ومن هذا المنطلق كانت حالاته حصراً على نص النظام، أو ما توافقت عليه إرادة طرفي العقد.

٢- استخدم المنظم كلمة "انقطاع" ولم يستخدم "انعدام" في معرض الحديث عن انقطاع أخبار السفينة كسبب مجيز للترك. ودلالة الانقطاع تشير إلى وجود اتصال مسبق بالسفينة لكنه فقد، بخلاف الانعدام الدال على نفي أصل الاتصال، وهذا قد يكون مثار إشكال قانوني بين أطراف العلاقة التأمينية.

٣- حدد المنظم لتقادم دعوى الترك مرور سنتين بغض النظر عن محل الترك، وهذا القيد لا يتوافق مع طبيعة الأشياء المتروكة، فمرور سنتين على السفينة يختلف عن البضاعة لاختلاف موادها ومكوناتها، مما قد يلحق الضرر بمصلحة المؤمن المتمثلة في بيع الأشياء المتروكة المتضررة أصلاً بتحقيق الخطر البحري. وعلى النقيض ينتفع المؤمن له بذلك فيحصل على التعويض كاملاً، وهذا مخل بالتوازن العقدي.

٤- وقع المنظم في تعارض بين دلالة نص النظام باختصاص المحكمة المختصة بنظر دعاوى الترك، وبين الواقع المعمول به والمتمثل في انعقاد الاختصاص للجان الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية.

٥- وقع المنظم في تعارض بين دلالة نص النظام بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري بمرور سنتين وفق المادة الخامسة والعشرين بعد الثلاثئة من النظام، وبين التقادم المنصوص عليه في القواعد المنظمة لأعمال لجان الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية التي قيدت التقادم بمرور خمسة سنوات من تاريخ استحقاق مبلغ المطالبة المالية.

٦- يجب أن يتضمن الإبلاغ بالترك الإفصاح عن جميع عقود التأمين على السفينة أو البضاعة، وفي حال عدم الإفصاح عن حسن نية كان للمؤمن الرجوع على المؤمنین الآخرين كلٌ بحسب النسبة التي تكبدها المؤمن. أما في حال كان عدم الإفصاح عن سوء نية فإن العقد يكون قابلاً للإبطال، ولا يحول ذلك دون إجازة المؤمن للعقد.

٧- كان اختصاص النظر في منازعات التأمين البحري للقضاء بدرجاته الثلاث، ومن ثم تم نقله للجان الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية على درجتين من التقاضي، وغني عن البيان أن الدرجات الأكثر في التقاضي أدعى للاطمئنان، سيما أن المنظم أكسب قرارات اللجنة الاستثنائية الصفة القطعية التي لا يجوز التظلم منها أو الاعتراض عليها.

٨- عامل المنظم عقد التأمين البحري بصورة عامة، والترك بصورة خاصة معاملة غيره من عقود التأمين، ويتضح ذلك جلياً من خلال إخضاع المؤمن لنظام الإفلاس، حيث ساوى بينه وبين غيره من الكيانات المنظمة المخاطبة بنظام الإفلاس.

ثانياً: التوصيات:

من خلال النتائج التي توصلنا لها، فإنه من المفيد الأخذ بالتوصيات التالية:

١- إضافة كلمة "انعدام" لنص الفقرة (ج) من المادة السادسة والثلاثين بعد الثلاثمئة؛ حتى تشمل انقطاع أو انعدام أخبار السفينة كحالة مجيزة للترك.

٢- إعادة النظر في مدة تقادم دعوى الترك؛ ليتم تحقيق التوازن العقدي بين أطراف عقد التأمين البحري.

٣- توحيد فترة التقادم المقررة للنزاعات الناشئة عن عقد التأمين البحري، منعاً للتعارض الحاصل بين دلالة النظام وقواعد عمل اللجان المشار إليها.

٤- وقع المنظم في تعارض بين دلالة نص النظام بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري بمرور سنتين وفق المادة الخامسة والعشرين بعد الثلاثمئة من النظام، وبين التقادم المنصوص عليه في القواعد المنظمة لأعمال اللجان التي قيدت التقادم بمرور خمس سنوات من تاريخ استحقاق مبلغ المطالبة المالية.

٥- نقل اختصاص النظر في دعاوى عقد التأمين البحري للمحكمة المختصة، وغني عن البيان أن الدرجات الأكثر في التقاضي أدعى للاطمئنان، سيما أن المنظم أكسب قرارات اللجنة الاستثنائية الصفة القطعية.

٦- إلزام المؤمن مصدر وثيقة التأمين الأقدم تاريخاً بالتعويض في حال الإعلان عن الرغبة بالترك وعدم الإفصاح عن عقود التأمين على

ذات المحل عن حسن نية، وعدم ترك الخيار للمؤمن؛ لأن الحق في التعويض نشأ بموجب أقدم وثيقة، وتكرار العقود على ذات المحل لا ينال من ذلك.

٧- إخضاع دعوى الترك -لخصوصيتها- حال إفلاس المؤمن للمحكمة المختصة بنظر النزاع التأميني، وتعديل النظام بإضافة إفلاس المؤمن، ومعالجة وضعه على نحو مستقل؛ حتى يتم تعويض المؤمن له بما يتفق مع ظروف وملاسات الإفلاس وتحقيق التوازن العقدي. ولو كان بإلزام المؤمن المفلس بتقديم ضمانات يقبلها المؤمن له، وعندها يكون النظام مستقلاً بذاته في التعامل مع مثل هذه الظروف.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العلمية:

- أحمد شرف الدين. أحكام التأمين. القاهرة: دار الكتاب الحديث، ١٩٩١.
- بهاء بهيج شكري. التأمين البحري في التشريع والتطبيق. عمان : دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٩.
- ثروت عبدالرحيم. الخسارات البحرية المشتركة. الكويت : جامعة الكويت، ١٩٧٤.
- شريف محمد العمري، محمد عطا. الأصول العلمية والعملية في التأمين. الرياض: جامعة الملك سعود، ٢٠١٢.
- صلاح رزق يونس. عقد التأمين البحري وتسوية منازعاته بالتحكيم. القاهرة : المصرية للنشر والتوزيع، ٢٠١٨.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٢
- عادل علي المقدادي. القانون البحري. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع. ٢٠١١.
- عايض مقبول القرني. الحوادث البحرية والخسارات المشتركة. الرياض: مكتبة القانون والاقتصاد، ٢٠١٢.

عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. عمّان:
دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٨.

عبد الله حسن مسلم. إدارة التأمين والمخاطر. عمّان: دار المعترف للنشر
والتوزيع، ٢٠١٥.

عبد المنعم البدرأوي. التأمين. القاهرة: دار الكتاب العربي، ١٩٦٣.

فائز دنون جاسم. مبادئ القانون البحري. عمّان: دار أمجد للنشر والتوزيع،
٢٠١٧.

محمود سمير الشرقاوي. الخطر في التأمين البحري. القاهرة: الدار القومية
للطباعة والنشر. ١٩٩٠.

مسعود يونس عطا. الشرح الوافي للنظام البحري التجاري السعودي.
الرياض : دار الإجابة للنشر والتوزيع، ٢٠٢٠.

مصطفى كمال طه. أساسيات القانون البحري. بيروت : منشورات الحلبي
الحقوقية، ٢٠١٢.

— أصول القانون التجاري. الاسكندرية : دار الفكر الجامعي، ٢٠١٣.

مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق. التأمين البحري. الاسكندرية : مكتبة
الوفاء القانونية، ٢٠١٢.

مصطفى محمد رجب. إدارة الخطر والتأمين البحري. الاسكندرية : منشأة
المعارف، ٢٠١٧.

هشام فرعون. القانون التجاري البحري. حلب: منشورات جامعة حلب.

١٩٩٥

ثانياً: الرسائل العلمية:

رضا عبد الحلیم، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة

ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠٠٢.

سعيد مقبل عبد الجبار، محل عقد التأمين البحري، رسالة دكتوراه، جامعة

النيلين، ٢٠١٩.

سماح محمودي، التأمين البحري، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر،

٢٠٠٤.

شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري،

رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١٠.

عاشور عثمان كهينة، عقد التأمين البحري على البضائع، رسالة ماجستير،

جامعة مولود معمري، ٢٠١٤.

علا عبد الحفيظ المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير،

جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١١.

ثالثاً: الدوريات:

بلغازي نور الدين، نظام التخلي نظام استثنائي في التعويض عن المخاطر البحرية، المجلة الجزائرية للعلوم والنقل، العدد الرابع، ٢٠١٦.

سهام بو كلاب، التخلي في التأمين البحري، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد الثاني، ٢٠٢١.

عدنان إبراهيم سرحان، الأساس القانوني لالتزام المؤمن له بتقديم معلومات، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الأول، ٢٠٠٧.

نقادي حفيظ، التخلي في التأمين البحري الجزائري، مجلة القانون والمجتمع، العدد الثالث، ٢٠١٤.

وردة شبيب، نظام التخلي عن السفينة في التشريع الجزائري، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، العدد الرابع، ٢٠١٧.

References:

First: Scientific references:

'ahmad sharaf aldiyni. 'ahkam altaamini. alqahirata: dar alkitab alhadithi, 1991.

baha' bahij shukri. altaamin albahriu fi altashrie waltatbiqi. eamaan : dar althaqafat llnashr waltawzie, 2009.

tharwat eabdalrahimi. alkhasarat albahriat almushtarakata. alkuayt : jamieat alkuayti, 1974.

sharif muhamad aleamari, muhamad eataa. al'usul aleilmiat waleamaliat fi altaamini. alriyad: jamieat almalik saeud, 2012.

salah rizq yunus. eqad altaamin albahrii wataswiat munazaeatih bialtahkimi. alqahirat : almisriat llnashr waltawziei, 2018.

talab hasan musaa, alqanun albahriu, emman, dar althaqafat llnashr waltawzie, 2012

eadil ealii almiqdadii. alqanun albahriu. eaman: dar althaqafat llnashr waltawzie. 2011.

eayid maqbul alqarani. alhawadith albahriat walkhasarat almushtarakatu. alrayad: maktabat alqanun waliaiqtisadi, 2012.

eabd alqadir husayn aleutayr. alwasit fi sharh qanun altijarat albahriati. emman: dar althaqafat llnashr waltawzie, 1998.

eabd allah hasan muslmi. 'iidarat altaamin walmakhatiri. emman: dar almuetaz llnashr waltawziei, 2015.

eabd almuneim albadrawii. altaaminu. alqahiratu: dar alkitaab alearabii, 1963.

fayiz dunun jasimi. mabadi alqanun albahrii. emman: dar 'amjad llnashr waltawziei, 2017.

mahmud samir alsharqawi. alkhatar fi altaamin albahrii. alqahirati: aldaar alqawmiat liltibaeat walnashri. 1990.

maseud yunis eata. alsharh alwafi llnizam albahrii altijarii alsueudii. alriyad : dar al'ijadat llnashr waltawziei, 2020.

mustafaa kamal taha. 'asasiaat alqanun albahrii. bayrut : manshurat alhalabii alhuquqiati, 2012.

-. 'usul alqanun altijari. aliaiskandariat : dar alfikr aljamieii, 2013.

mustafaa kamal tah wawayil 'anwar bunduq. altaamin albahrii. alaiskandariat : maktabat alwafa' alqanuniati, 2012.

mustafaa muhamad rajaba. 'iidarat alkhatar waltaamin albahrii. aliaiskandariat : munsha'at almaearifi, 2017.

hisham fireawn. alqanun altijariu albahriu. halba: manshurat jamieat halba. 1995

Second: Scientific Theses:

rida eabd alhalim, altabieat alqanuniat lilkhatar fi altaamin albahrii, risalat majjistir, kuliyyat alhuquqi, jamieat alsharq al'awsat, 2002.

saeid muqbil eabd aljabar, mahala eaqd altaamin albahrii, risalat dukturah, jamieatalniylin, 2019.

samah mahmudi, altaamin albahriu, risalat majjistir, jamieat alhaji likhadar, 2004.

shirin eabd hasan yaequba, altabieat alqanuniat lilkhatar fi altaamin albahrii, risalat majistir, kuliyyat alhuquqi, jamieat alsharq al'awsat, 2010.

eashur euthman kahinatun, eqad altaamin albahriu ealaa albadayiea, risalat majistir, jamieat mawlud maemiri, 2014.

eala eabd alhafiz almuhirati, almaslahat fi altaamin albahrii, risalat majistir, jamieat alsharq al'awsat, 2011.

Third: Periodicals:

bulghazi nur aldiyn, nizam altakhaliy nizam aistithnayiyun fi altaewid ean almakhatir albahriati, almajalat aljazayiriat lileulum walnaqli, aleadad alraabie, 2016.

siham bu kilabi, altakhaliy fi altaamin albahrii, majalat aliajtihad alqadayiy, aleadad althaani, 2021.

eadnan 'iibrahim sarhan, al'asas alqanuniu liailtizam almumin lah taqdim maelumati, majalat alhuquqi, jamieat alkuayt, aleadad al'awala, 2007.

nuqaadi hafizu, altakhaliy fi altaamin albahrii aljazayirii, majalat alqanun walmujtamaei, aleadad althaalithi, 2014.

wardat shabban, nizam altakhaliy ean alsafinat fi altashrie aljazayirii, majalat huquq al'iinsan walhuriyaat aleamati, aleadad alraabieu, 2017.