

أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري

مولاي بلقاسم
سنة أولى دكتوراه
مخبر القانون البحري والنقل
جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان

الملخص

فكرة الخطر محل التأمين البحري تختلف من قانون إلى آخر، كما أن الفكرة في حد ذاتها في القانون الواحد لم تبلغ بعد مرحلة الإجماع الفقهي والاستقرار القضائي، إذ يرى بعض الفقهاء أن فكرة الخطر محل التأمين البحري لم تحظ لغاية زمن طويل بتعريف مقنع ومرض في ظل مختلف التشريعات كما اتصف موقف القضاء منها بالتردد وهذا ما يدفع إلى التساؤل حول الخطر البحري وهل له تلك الأهمية وهل يتطلب شروطا خاصة به؟

La Notion de risque dans l'assurance maritime varie d'une loi à une autre, et que l'idée elle-même par la loi n'a pas encore atteint la jurisprudence de consensus et de la phase de stabilisation judiciaire, que certains chercheurs pensent que l'idée du danger qui fait l'objet de l'assurance maritime ne l'ont pas été depuis très longtemps la définition de convaincre les patients dans vertu de la législation différente, caractérisée par la position de l'appareil judiciaire, y compris la fréquence, Et cela conduit à s'interroger sur le risque maritime et Est-ce qu'il est si important et Est-ce que ça demande des conditions particulières le concernant ??

The Notion of risk in marine insurance vary from one law to another, and the idea itself by the law has not yet reached consensus jurisprudence and judicial stabilization phase, which some researchers believe the idea of the danger that is the subject of marine insurance have not was for a long time to convince the definition in patients under different legislation, characterized by the position of the judiciary, including the frequency, and it leads to wonder about maritime risk and is it so important to request of particular conditions concerning?

مقدمة:

ترتبط ظاهرة التأمين البحري بالمرحلة التي بدأ فيها التحول في تنظيم الرحلة البحرية من مشروع الرحلة الواحدة إلى مشروع بحري كوحدة اقتصادية منتظمة، تلك المرحلة التي شأهدت التحول من الشراكة البحرية إلى الاستغلال الرأسمالي البحري، مع ما صاحبها من انفصال تجهيز السفينة عن ملكيتها ونشأة علاقات العمل البحري، وتحول أصحاب البضائع من شركاء في الرحلة البحرية إلى شاحنين يعهدون ببضائعهم إلى مجهزة السفينة أو الريان.

ويرتبط مالك السفينة أو مجهزةا أو صاحب البضاعة مع المؤمن بموجب عقد التأمين البحري، وهو العقد الذي بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناشئ عن خطر بحري مقابل قسط.⁽¹⁾

وبعبارة أخرى فإن كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من أخطار يعد أخطارا بحرية، سواء في ذلك الأخطار التي يحدثها البحر كالعاصفة و الغرق والجنوح، أو الأخطار التي تحدث على البحر ولولم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالتصادم والحريق والسرقة.⁽²⁾ نظرا لما لعنصر الخطر من أهمية بالغة في وجود عقد التأمين البحري فسوف تتم معالجة الموضوع من خلال مبحثين نتطرق في أولهما إلى تعريف الخطر وأهميته و ثانيهما إلى الشروط الواجب توافرها في عنصر الخطر.

و يعد الخطر بالنسبة للتأمين بصفة عامة من أهم عناصره، إن لم يكن أهم عنصر فيه على الإطلاق، لأن التأمين في الواقع ليس سوى ضمان تحقق الخطر أو أخطار معينة، فالتأمين يرتبط مع الخطر وجودا وعدما.⁽³⁾

و الخطر هو أصل فكرة التأمين وذلك أن الشعور بوجود أخطار تهدد المصالح يستوجب البحث عن طريقة لمحاولة الحد من نتائجه الضارة فما المقصود بالخطر في التأمين البحري؟

للإجابة على هذا السؤال وغيره من الأسئلة المتعلقة بالخطر في التأمين سوف نحاول من خلال دراستنا هذه التطرق إلى أهمية الخطر محل عقد التأمين البحري والشروط الواجب توافرها فيه، لذلك تم تقسيمها إلى مبحثين الأول يتناول مفهوم وأهمية الخطر في

التأمين البحري سواء من الناحية الفنية و القانونية و الثاني نتناول فيه شروط الخطر البحري العامة والخاصة.

المبحث الأول مفهوم الخطر في التأمين البحري و أهميته

الخطر في التأمين عموما له أهمية بالغة و له تلك الأهمية وأكثر في التأمين البحري إذ هو أهم عناصره، وإذا كانت الصفة البارزة لعقد التأمين أنه من عقود الغرر، فإن عنصر الخطر هو الذي يضيف هذه الصفة على هذا العقد، وهو كذلك في التأمين البحري لأن التزام المؤمن يتبع بصفة جوهرية حوادث الملاحة البحرية، وهذا ما يتميز به التأمين البحري بصفة خاصة .

والخطر هو العنصر الأساسي الذي يعطي عملية التأمين طابعها الحقيقي، وهو فكرة أساسية و أصيلة سواء من الناحية القانونية أو من الناحية العلمية وتختلف تماما عن فكرة الخطر التي يعرفها القانون المدني، و بالتالي سوف نحاول التطرق لمفهوم الخطر في التأمين البحري كمطلب أول ثم نتطرق الأهمية الفنية و القانونية لهذا العنصر في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم الخطر في التأمين البحري

ما يلاحظ أن كلمة الخطر تستخدم في التأمين البحري للدلالة على أكثر من معنى سواء في المجال العملي أو مؤلفات الفقهاء، وتستعمل كلمة الخطر للدلالة على المخاطر التي قد تتعرض لها الأشياء محل التأمين كالتصادم و الغرق و الجنوح وغيرها، فيقال بهذا المعنى الخطر البحري في مقابل الخطر البري أو الجوي مثلا⁽⁴⁾.

يقصد بالخطر في اللغة الإشراف على الهلاك، فيقال خاطر به أي جازف و خاطر⁽⁵⁾، و يعد الخطر البحري العنصر الجوهري في تعريف التأمين البحري، و هو الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية⁽⁶⁾ و من ثم يشترط لاعتبار الخطر بحريا أن يحدث في أثناء الرحلة البحرية، فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث و البيئة البحرية⁽⁷⁾.

وبلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري بمجرد أنه يرد على منشأة لها الوصف القانوني للسفينة حتى ولو كانت هذه السفينة لا تقوم بالملاحة البحرية مؤقتا، أما التأمين على البضائع فلا يكون موضوع تأمين بحري ما لم تكن هذه الأخيرة محلا لنقل بحري.⁽⁸⁾ ويعرف الخطر باعتباره عنصرا من عناصر عقد التأمين على أنه "حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض إرادتي الطرفين"⁽⁹⁾ فالخطر إذن ذو طابع احتمالي وتنطوي الصفة الاحتمالية على عنصرين، الأول أن الخطر لا يمكن التأكد من وقوعه والثاني أنه لا يجوز أن يكون مستحيل الوقوع، ويقصد بكلمة غير مؤكد أن لحظة تحققه غير معروفة، أما الاستحالة فقد تكون مطلقة أي يستحيل تحقق الحادث، وقد تكون نسبية على اعتبار أن الحادث لن يقع لعدم وجود الشيء المؤمن عليه كأن يكون قد هلك قبل التأمين.⁽¹⁰⁾

ويعرف الفقيه فليبس (Philips) الخطر في عقد التأمين بأنه سبب الأضرار التي تتجه وثيقة التأمين الى تعويض المؤمن له ضدها⁽¹¹⁾، فالخطر يسمى خطرا عندما يكون متوقعا فإذا تحققت أثاره فإننا نكون بصدد كارثة و التي تعني الخطر بعد تحققه، ولا تنصرف كلمة الخطر في القانون إلى الحوادث السيئة فحسب، بل تمتد لتشمل كذلك الحوادث الجيدة خاصة في التأمين على الأشخاص.⁽¹²⁾

وقد عرف المشرع الجزائري التأمين في المادة الثانية من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات 95 كالاتي:

" إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي للمؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء ما لي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى"⁽¹³⁾

وقد عرف المشرع الجزائري التأمين البحري في المادة 92 من الأمر 95-07 السالف الذكر بأنه "عقد هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"، وباعتبار التأمين عقد كسائر العقود، فلكي ينشأ يجب أن تتوافر له الأسس اللازمة لوجوده، وعناصر عقد التأمين هي: الخطر والقسط ومبلغ التأمين.

المطلب الثاني: الأهمية الفنية والقانونية للخطر في التأمين البحري

جاء على لسان القاضي S.ALLEN "أنه قد أصبح من المجمع عليه أن كل تاجر او بنك او مالك سفينة، سواء في الداخل أو الخارج قد درج على اعتبار التأمين البحري عملا رئيسيا في كل تعامل يقوم به وبعبارة أخرى فإن التاجر يحمل الخطر التجاري، ويتحمل البنك الخطر المالي، بينما المؤمن البحري على عاتقه أخطار البحر"⁽¹⁴⁾.

وأخطار البحر التي يشملها التأمين البحري ليست كلها واحدة ، ولو كانت كذلك لسهل على المؤمن إحصائها وحساب احتمال وقوعها و بالتالي تحديدها، والواقع أن الأمر ليس بهذه البساطة إذ أن أنواعا من السفن والبضائع تتعرض لظروف مختلفة وفي أوقات مختلفة من السنة، وتخضع لطرق متباينة من المناولة والتشوين⁽¹⁵⁾، هذه الأنواع لا بد من تحديد قيمتها وتقسيمها إلى فئات وهذا يقع على عاتق العاملين في مجال التأمين البحري، وهذه الطريقة يمكن الوصول إلى توحيد منصف و عادل لأنواع مختلفة من الأخطار التي تخضع لظروف مختلفة كذلك، وبهذا المعنى يعتبر تحديد الخطر أهم أجزاء عملية التأمين، فلا يستطيع المؤمن تسوية ما يتقاضاه من أقساط بطريقة تدر عليه ربحا، إلا إذا عرف طبيعة ونوع الخطر المراد التأمين عليه.⁽¹⁶⁾

كما أنه من المهم للمؤمن له أن يعرف مدى ضمان المؤمن، حتى يتمكن من تفادي ازدواج التأمين مع ما يؤدي إليه من نفقات.

والواقع أنه ليست كل الأخطار قابلة للتأمين عليها، لذلك تتوقف قابلية الخطر للتأمين عليه على إمكانية إدراجه ضمن فئة معينة من فئات الخطر المحددة في عقد التأمين و المؤمن عندما يقبل التأمين على ذلك الخطر يحدد القسط الذي يتناسب معه.

إذن لا يكفي من الناحية الفنية أن يكون الخطر حادثا محتمل الوقوع لا يتوقف تحققه على محض إرادتي الطرفين حتى يمكن التأمين ضده، وإنما يجب أن تتوافر في الخطر صفات وشروط أخرى منها:

- التحديد : تحديد الخطر جد مهم بالنسبة للمؤمن، حيث يعرف كل خطر على حدى وبدقة وحتى يتمكن من تقدير قيمة مبلغ التأمين و القسط.
- التكاثر⁽¹⁷⁾: المقصود به تكرار حدوث الخطر بما يسمح من وضع إحصائيات وأيضا بإجراء مقاصة بين الأخطار ذات الطبيعة الواحدة.

- التوزيع: يقصد بذلك ألا يكون الخطر ذو طابع عام يهدد مجموعة معينة من الأشخاص أو الأشياء في نفس الوقت، كالتأمين على الأزمات الاقتصادية.
 - الانتشار: يجب ألا تكون درجة انتشار الخطر كبيرة و إلا أصبحت عملية التأمين مستحيلة فترتفع قيمة قسط التأمين وبالتالي يحجم الناس عن القيام بالتأمين.
- أما من الناحية القانونية فإن الخطر يكتسي أهمية بالغة بالنسبة لعقد التأمين بصفة عامة، وهو العنصر المميز له الذي يضيف عليه طابعه القانوني كعقد احتمالي، فعقد التأمين يهدف لنقل تبعات المخاطر من المؤمن له إلى المؤمن إثرو وقوع أو تحقق الخطر، وهو من العقود الرضائية يتكون بمجرد تطابق إرادتي الطرفين ولكنه لا ينتج آثاره في الحال و لا يتجسد التأمين في الواقع إلا بعد تعرض الأشياء محل التأمين للخطر⁽¹⁸⁾، وهو كذلك من عقود المعاوضة التي يتوجب فيها أن التعويض لا يكون له مبرر إلا إذا تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر.

وإذا كان الغرض من التأمين حماية المؤمن له حال تحقق الخطر، فإنه يترتب على ذلك انعدام العقد إذا تخلف الخطر محل التأمين، فإذا لم تتعرض الأشياء المؤمن عليها للخطر ولو في ذهن المتعاقدين⁽¹⁹⁾ فإن العقد يعد باطلا لانعدام المحل⁽²⁰⁾.

والحقيقة أن التفرقة بين انعدام العقد أو بطلانه أمر لا مبرر له حيث أنهما يستويان من حيث أحكامهما، ومن حيث أن كليهما لا وجود له من الناحية القانونية.⁽²¹⁾

وإذا كان هذا حال الخطر في عقد التأمين بصفة عامة، فهو ميزة عقد التأمين البحري، فضمن الأشياء المؤمن عليها ضد الأخطار البحرية هو الطابع المميز للتأمين البحري، فقواعده تختلف عن غيرها من القواعد التي تحكم أنواع التأمين الأخرى كالتأمين البري والتأمين الجوي، وهو طبيعة محل التأمين ذاته، أي سبب الضرر وليس طبيعة الضرر ولا الأموال التي يصيبها الضرر، ويعد تأميننا بحريا كلما كان محله خطرا بحريا، فالخطر البحري هو الذي أدى إلى نشوء قواعد قانونية خاصة بالتأمين البحري، و بالتالي فإن طبيعة الخطر هي التي تحدد نوع التأمين و بالتبعية القواعد القانونية الواجبة التطبيق. ومن هنا يظهر ما لعنصر الخطر من أهمية قانونية خاصة في مجال التأمين البحري لذلك إذا تخلف الخطر بطل التأمين.

وخلاصة القول أن للخطر أهمية من الناحية الفنية تتمثل في تحديد نوع الخطر الذي يضمنه المؤمن من حيث درجة انتشاره ومدى احتمال وقوعه وبالتالي قبول أو رفض

التأمين عليه، وأخرى قانونية حيث يعد الخطر محلاً لعقد التأمين وإذا تخلف اعتبر العقد باطلا جزاء تخلفه.⁽²²⁾

المبحث الثاني: الشروط الواجب توفرها في الخطر

لصحة التأمين البحري لا بد من توفر شروط عامة مطلوبة وهي أن يكون ممكناً، وألا يتعلق في وقوعه على محض إرادة أحد المتعاقدين وأن يكون مشروعاً، يضاف إلى ذلك ضرورة تعلقه بعملية بحرية، غير أنه بالإضافة إلى الشروط العامة والتي تتعلق بالخطر في حد ذاته، هناك شروط أخرى لا بد من توفرها لتغطية الخطر البحري، وهي تلك المتعلقة بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر، حتى يكون صالحاً للضمان وهي أن تكون الأخطار موجودة من حيث الزمان والمكان المنصوص عليهما في عقد التأمين⁽²³⁾، وهذا ما سوف يتم بحثه في المطلبين التاليين الأول للحديث حول الشروط العامة و الثاني نخصه للشروط الخاصة.

المطلب الأول: الشروط العامة للخطر في التأمين البحري

يجمع معظم الفقهاء على ثلاثة شروط يجب أن يتصف بها الخطر، فيجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع، وغير معلق على محض إرادة أحد طرفي العقد، وألا يكون مخالفاً للنظام العام.

أولاً: يجب أن يكون الخطر محتمل الوقوع

إن عقد التأمين هو عقد احتمالي بالنسبة إلى طرفيه من الوجهة القانونية، إذ هو احتمال تحقق الخطر المؤمن منه⁽²⁴⁾، ويبرز هذا الشرط بشكل أكبر في التأمين البحري، إذ أن الهدف من هذا التأمين هو ضمان التعويض ضد الحوادث التي يمكن أن تقع، لا الحوادث التي يجب أن تقع⁽²⁵⁾.

ويكون الخطر غير محقق الوقوع في إحدى صورتين :

فإما يكون وقوعه غير محتم، فهو قد يقع وقد لا يقع، فالتأمين من الحريق أو السرقة تأمين من خطر قد يقع وقد لا يقع، وهذا أمر واضح.⁽²⁶⁾، أو قد يكون وقوع الخطر أمراً محتماً، لكن الاحتمال يرد على وقت وقوعه الذي يبقى غير معروف كما هو الحال

بالنسبة للتأمين في حالة الوفاة، إذ الوفاة أمر محقق، لكن الاحتمال يرد على وقت وقوعها.⁽²⁷⁾

كما يقتضي كون الخطر محتمل الوقوع، ألا يكون مستحيلا وقوعه، وإلا اعتبر العقد باطلا طبقا للقواعد العامة التي تقضي ببطلان العقد إذا كان محله مستحيلا⁽²⁸⁾، وهو ما أقرته المادة 93 من القانون المدني، وفي نفس السياق تنص المادة 43 من الأمر 07-95 السالف الذكر أنه " إذ تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، وفي حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة"⁽²⁹⁾.

ثانيا : ألا يتوقف الخطر على محض إرادة أحد طرفي العقد

باعتبار أن عقود التأمين تقوم على الاحتمال، فإن ذلك يتطلب عدم تدخل أطراف العقد في حدوث الخطر، فإذا كان تحقق الخطر بمحض إرادة المؤمن كان بالتالي باستطاعته أن يمنع تحقق الحادث المؤمن منه، وإذا كان تحقق الخطر بمحض إرادة المؤمن له لم يعد هناك معنى للتأمين، إذ هو يؤمن نفسه من خطر يستطيع تحقيقه بمحض إرادته، وما عليه إلا أن يحققه ليحصل على مبلغ التأمين في أي وقت .

فلا بد إذن أن يتدخل في تحقيق الخطر عامل آخر غير إرادة الأطراف، عامل المصادفة و الطبيعة أو عامل إرادة الغير⁽³⁰⁾، وهو الأمر الذي أشارت إليه المادة 12 من الأمر 07-95 المذكور سابقا، إذ نصت أن المؤمن مطالب بتعويض الأضرار الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له، وعليه فالمشرع الجزائري قد أقصى الخطأ العمدي للمؤمن له .

ثالثا : ألا يكون الخطر مخالفا للنظام العام⁽³¹⁾

يجب أخيرا أن يكون الخطر المؤمن منه مشروعاً، أي يكون متولدا من نشاط المؤمن له غير مخالف للنظام العام والآداب⁽³²⁾، وفي هذا الصدد تقضي المادة 96 من القانون المدني أنه " إذا كان محل الالتزام مخالفا للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلاً".

وعليه يجب توافر شرط المشروعية في محل الالتزام، فإن كان المحل غير مشروع لا يقوم الالتزام، وبطل العقد لانتهاء محله⁽³³⁾، وعلى ذلك لا يجوز التأمين على الخطأ العمدي للمؤمن له، لأن ذلك مخالف للنظام العام كونه يجعل المؤمن له في مأمن من

مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي العمدي والمضّر، وهو ما لا يمكن للمشرع إجازة التأمين عليه⁽³⁴⁾.

كما لا يجوز التأمين من الأخطار المترتبة على الاتجار في المخدرات، ولا التأمين على منزل للدعارة أو المقامرة⁽³⁵⁾، ولا يجوز التأمين كذلك من الغرامات المالية، أو المصادر التي يمكن الحكم بها جنائياً⁽³⁶⁾، وفي هذا الشأن تنص المادة 621 من القانون المدني أنه " يكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين ".

بهذا نكون تطرقنا للشروط العامة التي لا بد من توافرها في الخطر بوجه عام، وهي المطلوب توافرها في الخطر البحري بوجه خاص.

المطلب الثاني: الشروط الخاصة بالخطر في التأمين البحري

بعد أن تعرضنا للشروط الواجب توافرها في الخطر بوجه عام، وفي الخطر محل التأمين البحري بوجه خاص، نتطرق الآن إلى شروط أخرى لا ترد على الخطر محل التأمين البحري ذاته، وإنما تتعلق بالظروف التي يجب أن تتوفر في الخطر حتى يكون صالحاً للضمان⁽³⁷⁾ إذ لا بد أن يكون هناك خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه، كما يجب أن تحدث هذه الأخطار في الزمان والمكان المنصوص عليهما في عقد التأمين..

أولاً: ضرورة التعرض للخطر

لا يكفي لقيام عقد التأمين البحري أن يوجد الخطر في حد ذاته، بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر⁽³⁸⁾، ويقضي ذلك أن يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر خلال المدة التي يسري فيها عقد التأمين، كما يجب أن لا يتحقق الخطر المؤمن منه أو يزول قبل إبرام عقد التأمين.

لا يوجد عقد التأمين البحري إلا إذا كان ثمة خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه، ويتوفر شرط تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المضمونة ابتداء من لحظة إمكانية تعرض هذه الأشياء المضمونة للأخطار المؤمن ضدها في وثيقة التأمين⁽³⁹⁾، وطالما أن الخطر هو محل عقد التأمين البحري، فما هو الأثر المترتب على انتفائه؟ وكيف يتم إثبات التعرض للأخطار المضمونة؟

نصت المادة 99 من الأمر 07-95 السالف الذكر أنه " لا يترتب عن التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار إلا إذ وقع الاتفاق على أجل جديد. ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنسبة للتمويل الأول

يتمثل التمويل الأول في مفهوم هذه المادة في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتراك.

وهو نفس الحكم الذي جاءت به الفقرة الثانية من المادة 17 من الشروط العامة للوثيقة الجزائرية للتأمين، إذ نصت أنه " لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين لا تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلا إذا اتفق صراحة على أجل آخر"⁽⁴⁰⁾، والتعرض للخطر شرط لسريان العقد و بالتالي فإن إثبات ذلك له أهمية بالغة، والتعرض للخطر مسالة واقعية، فيقع عبء إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر على عاتق المؤمن له، لأنه مدع يطالب بالتعويض، ولا يكفي أن يبرز وثيقة التأمين، بل عليه أيضا أن يثبت تنفيذه للعقد.⁽⁴¹⁾

فبالنسبة للسفينة يتم إثبات تعرضها للخطر بموجب دفتر السفينة⁽⁴²⁾ وسجلات الموانئ، أما بالنسبة للبضائع فيتم إثبات التعرض للأخطار بإثبات إرسال البضاعة أو شحنها على ظهر السفينة، أو وضعها في العنبر حسب الوقت الذي اتفق فيه المتعاقدان على سريان التأمين، والذي يتم بسند الشحن، وذلك كله دون حرمان المؤمن من حقه في إثبات العكس.⁽⁴³⁾

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر، بل يجب ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل إبرام عقد التأمين، و إلا كان العقد باطلا لانعدام محله.⁽⁴⁴⁾

قد يحدث أن يكون الشيء المؤمن عليه قد تعرض للخطر قبل إبرام العقد، كأن تتعرض السفينة للغرق قبل إبرام عقد تأمينها من خطر الغرق، أو يكون الشيء المؤمن عليه قد وصل إلى المكان المقصود قبل أن يبرم عقد تأمين من المخاطر التي قد يتعرض لها خلال تلك الرحلة، وهو ما يعبر عنه بوقوع الخطر أو زواله قبل العقد، وطبقا للقواعد العامة يترتب في هذه الحالة بطلان عقد التأمين لانتهاء المحل الذي هو الخطر، و الذي

لم يعد ممكنا ولا محتملا⁽⁴⁵⁾، حيث تنص المادة 93 من القانون المدني أنه " إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلقا " .

وبخلاف غالبية القوانين البحرية التي أجازت التأمين على خطر تحقق قبل التأمين عليه أو استبعاد تحققه بوصول الأشياء سالمة مادام أن أطراف العقد لا يعلمون بذلك، فإن المشرع الجزائري خالف المشرع الفرنسي الذي أجاز هذا النوع من التأمين وهذا ما هو ظاهر من نص المادة 128 من القانون المدني والتي تقابل المادة 100 من الأمر 95-07 و التي نصت على أنه " لا يمكن للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر و يبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل". غير أن هذه المخالفة تنطوي على حرمان الطرف الجزائري من التعويض كلما كانت الحوادث تنطوي على خطرا ظنيا مادام أن المشرع قد حرم التأمين عليه و اعتد فقط بالوجود المادي⁽⁴⁶⁾.

خرجت غالبية القوانين البحرية عن قاعدة بطلان العقد ولو كانت الأشياء المؤمن عليها قد هلكت أو استبعد هلاكها بانتهاء الرحلة بسلام ما دام المتعاقدان لا يعلمان بالخسارة أو بوصول الأشياء سالمة، وهو ما يسمى بالتأمين من الخطر الظني⁽⁴⁷⁾، وكما سبق الإشارة إليه فإن المشرع الجزائري استبعد الخطر الظني من مجال التأمين البحري خلافا لباقي المشرعين.

ثانيا: زمان ومكان الأخطار المضمونة

لا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان المحددين في عقد التأمين، فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق الزماني والمكاني، كان المؤمن غير مسؤول عنه، ومن ثم يلزم تحديد الزمان والمكان اللذين يسري فيهما عقد التأمين⁽⁴⁸⁾، وهو ما نصت عليه المادة 98 من الأمر 95-07.

1. زمان الأخطار المضمونة: يكتسي تحديد زمان وقوع الخطر أهمية بالغة، ذلك أنه إذا تحقق خلال زمن عقد التأمين يكون موضوعا للتعويض، وإذا وقع الخطر خارج هذا النطاق الزماني، فلا مجال لقيام مسؤولية المؤمن، وقد ينعقد التأمين لزمن محدد أو لأجل، أو لرحلة معينة أو عدة رحلات، سواء كان التأمين على هيكل السفينة أو على البضائع.

يبرم التأمين عادة لمدة قصيرة ويتم التمييز في هذا الصدد بين التأمين على السفن والتأمين على البضائع، ومدة التأمين أو زمن التأمين هو الفترة التي تتعرض خلالها الأشياء لمؤمن عليها للأخطار⁽⁴⁹⁾، ففي وثائق التأمين لزمن معين يحدد ذلك باليوم و ساعة السريان، فيتم التأمين على السفينة من المخاطر البحرية لمدة زمنية معينة أثناء رحلتها أو رسوها، ويكون ذلك في غالب الأحيان لمدة سنة⁽⁵⁰⁾، وفي هذا الإطار نصت المادة 124 من الأمر 07-95 السالف الذكر على ما يلي: "فيما يخص التأمين لأجل محدد يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف في الآجال المحددة في العقد ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور".

ينتهي ضمان المؤمن بانتهاء المدة المحددة في الوثيقة حتى ولو كانت السفينة لا تزال في الرحلة البحرية⁽⁵¹⁾، ولا يسأل المؤمن عن المخاطر التي تتحقق بعد انقضاء العقد، إلا إن كانت هذه المخاطر يرجع سببها إلى حادث بحري وقع خلال المدة التي كان فيها العقد ساري المفعول⁽⁵²⁾. يتم التأمين على البضائع بوثيقة لرحلة واحدة أو عائمة وهذا ما نصت عليه المادة 139 من الأمر 07-95 "يمكن تأمين البضائع بوثيقتين: وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة ووثيقة تأمين مفتوحة"، وتمتد الرحلة ابتداء من خروج البضاعة من المخزن إلى غاية دخولها مخزن المرسل إليه، وتسمى وثيقة التأمين المفتوحة في مجال التأمين البحري باسم الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك، حيث يتفق طرفا عقد التأمين البحري بمقتضاها أن يغطي المؤمن كل ما يشحنه المؤمن له أو ما يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة، دون أن يتم تعيين الأشياء المؤمن عليها في وثيقة التأمين لذلك عرفت باسم الوثيقة العائمة، في مقابل أن يلتزم المؤمن له بدفع قسط دوري يخضع تحديده لكمية البضائع التي يتم شحنها، ولذلك يعتبر في مركز المشترك لدى المؤمن⁽⁵³⁾.

بقي أن نشير إلى أنه في التأمين على السفينة لرحلة مئزت المادة 123 من الأمر 07-95 بين ما إذا كانت السفينة فارغة من البضائع وما إذا كانت مشحونة بالبضائع⁽⁵⁴⁾، فإذا كانت السفينة فارغة من البضائع يسري ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود، أما إذا كانت السفينة مشحونة بالبضائع فإن ضمان المؤمن يسري منذ البدء في شحن البضائع إلى نهاية التفريغ، على ألا يتجاوز خمسة عشر(15)

يوما من وصول السفينة إلى الميناء المقصود غير أنه يمكن لأطراف عقد التأمين تمديد هذه الأجال أو الإنقاص منها باتفاق خاص في وثيقة التأمين.

2. مكان الأخطار المضمونة: من المعلوم أن الأخطار التي تتعرض لها السفينة في رحلتها تختلف باختلاف المناطق البحرية التي تتم فيها الملاحة، ولا شك أن مكان الأخطار عنصر هام في تقرير الخطر المضمون، إذ لا بد من تحديده من عقد التأمين، وأن يحدث الخطر في إطاره حتى يكون مضمونا.

ويتخذ مكان الأخطار صورا مختلفة هي الرحلة المؤمن عليها، و الطريق المتفق عليه أو المعتاد، والسفينة التي تشحن فيها البضائع، والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة⁽⁵⁵⁾، لكن يحدث وأن يحدث تغييرا لمكان الأخطار، فهل تبقى مشمولة بالتأمين؟ لتحديد مكان الخطر أهمية قصوى فسواء تعلق الأمر بالتأمين على البضائع أو السفينة في التأمين بالرحلة، يجب أن تكون الرحلة مطابقة للتأمين وللرحلة المضمونة، فيجب على السفينة أن تسلك الطريق المعتاد والمعين في الوثيقة خلال هذه الرحلة ضمنا لسريان التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه⁽⁵⁶⁾. أما إذا كان التأمين لمدة محددة، وكذلك في وثيقة التأمين المفتوحة والمتعلقة بالتأمين على البضائع، فإن العقد يحدد المناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة، فإن خرجت السفينة عن الحدود المبنية في العقد تصبح الأخطار غير مضمونة.

نصت المادة 137 من الأمر 95-07 على ما يلي: "يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين. وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة، ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته".

يقصد بتغيير الرحلة تغيير ميناء الإقلاع لظرف يمنع السفينة من السفر فيه، أو تغيير ميناء الوصول لظرف قهري يمنع تفريغ البضائع فيه، فيجب على المؤمن له القيام بالرحلة المحددة في العقد، فإن حصل تغيير للرحلة المقررة عمدا فإن المؤمن له يكون قد غير في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه، وعلى ذلك فلا يضمنها المؤمن، أما إن كان تغيير الرحلة خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته فإن المؤمن يبقى ضامنا للأخطار، كأن يقرر الربان الرسو في ميناء آخر غير الميناء المعين في وثيقة التأمين، و تفريغ البضاعة فيه لكون الميناء الأول قد تم غلقه بعد إبرام عقد التأمين لظروف معينة⁽⁵⁷⁾.

وأما في التأمين على السفينة فتغييرها يعد تغييرا لمحل العقد يبني عليه البطلان⁽⁵⁸⁾، أما في التأمين على البضائع فإن الأخطار التي تلحق بالبضائع لا يضمنها المؤمن في حالة تغيير السفينة إلا إن كان هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته، كأن تنقل البضائع إلى سفينة ثانية، كما أن المؤمن لا يضمن الأخطار التي تصيب البضائع المشحونة على سطح السفينة إذا لم تجز وثيقة التأمين ذلك، لأنه يعتبر تغييرا لمكان المخاطر، إذ تكون البضائع في هذه الحالة أكثر عرضة للأخطار كخطر السقوط في البحر، أو السرقة، أو البلل بمياه البحر أو مياه الأمطار⁽⁵⁹⁾.

وأخيرا نشير إلى أنه لا بد أن يتحقق الخطر المؤمن ضده في الزمان و المكان المحددين في العقد، حتى تقوم مسؤولية المؤمن ويكون ملتزما بالتعويض، وإثبات ذلك مسألة مهمة، فالقاعدة أنه لا حق لشخص دون إثبات ما يدعيه ويتم ذلك وفقا لقواعد الإثبات المعمول بها، فبداية الأخطار الخاصة بالبضائع فيتم إثباتها من مكان معاينة الخسائر التي تعرضت لها وإذا فقدت فيستنتج ذلك من وثيقة الشحن أو رسالة النقل أو غيرها من الوثائق التي تثبت عملية النقل أو شراء البضاعة.

أما نهاية الأخطار فتستنتج حينما لا يتحقق أي خطر فهي مسألة واقع تثبت بكافة الطرق، فنهاية الأخطار تثبت بوصول السفينة والبضائع بدون خسارة⁽⁶⁰⁾.

خاتمة

ما تجدر ملاحظته أن المشرع الجزائري وسع من مفهوم الخطر، بحيث يشمل التأمين البحري كل خطر ناتج عن عملية نقل بحري مما يجعل للقضاء دورا هاما في تفسير مفهوم عملية النقل البحري لتحديد الأخطار التي يشملها التأمين.

وزيادة على وجوب اشتمال الخطر على عنصر الاحتمال و عدم مخالفته للنظام العام، يشترط لقيام عقد التأمين البحري أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضا لهذا الخطر، وأن الأخطار البحرية لا بد من أن تحدث خلال الزمان والمكان اللذين يغطيها عقد التأمين ليتحمل المؤمن نتائج حدوثه، وهي تختلف حسبها إذا كان التأمين واردا على السفينة أم البضائع، وأنهما فكرتان تتأثران بعضهما البعض، أما إثباتهما فيتضح من العقد ولا يثير أية صعوبة، ومما يعاب في هذا الصدد على المشرع الجزائري استبعاده للخطر الظني، إذ في ذلك إضرار كبير بالاقتصاد الوطني، و ذلك بالنظر للإمكانات

المحدودة لشركات التأمين الجزائرية والتي تضطرها إلى إعادة التأمين لدى شركات كبرى أجنبية، وباستبعاده للخطر الظني حرم المشرع المتعامل الجزائري من التعويض كلما كان الضرر ناتجا عن خطر ظني .

التهميش

1. RODIERE (R), Droit maritime, Précis DALLOZ 1973, p.526
2. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، الدار الجامعية، 1992، ص 90
3. سمير الشقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، 1966، ص 51
4. سمير الشقاوي، مرجع سابق، ص 52
5. القاموس المحيط للفيروز آبادي 1983 دار الفكر بيروت
6. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 89
7. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص 359
8. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2014، ص 199
9. Picard et Besson traite des assurances terrestres en droit français paris 1938 page 19 N7
10. سمير الشقاوي، المرجع السابق، ص 56
11. Philips .W. A Treatise on the Law of insurance, 3rd Ed London 1906. N 605,page 503
12. سمير الشقاوي، مرجع سابق، ص 57
13. الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 الجريدة الرسمية عدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995، والذي تمم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006، الجريدة الرسمية عدد 15 مؤرخة في 12 مارس 2006، والقانون 24-06 المؤرخ في 26 ديسمبر سنة 2006 المتضمن قانون المالية لسنة 2007 الجريدة الرسمية عدد 85 المؤرخة في 27 ديسمبر 2006، وكذلك بالأمر رقم 02-08 المؤرخ في 24 يوليو سنة 2008 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008، الجريدة الرسمية عدد 42 المؤرخة في 27 يوليو 2008
14. سمير الشقاوي، مرجع سابق، ص 59

15. المناولة والتشوين مصطلح استعمله المشرع الجزائري في القانون 98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري وذلك ليحل محل المصطلح السابق الشحن والتفريغ ..
16. سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 60
17. يطلق مجمع اللغة العربية على هذا الاصطلاح "تواتر الأخطار"
18. Ripert G droit maritime ,4eme, Éd, Tome 3,paris 1953,page 403
19. يطلق على هذا النوع من الخطر مصطلح الخطر الظني .
20. Ripert, Droit maritime, op cit ,p 588
21. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، المجلد الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثالثة، 2009، ص 535.
22. سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 67
23. الأستاذ علي بن غانم، التأمين البحري وذاتيته ونظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 2005، ص 214
24. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، طبعة 2005 ص 467 .
25. سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 135
26. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 1218
27. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 215.
28. محمد حسنين، نفس المرجع، ص 64.
29. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 215
30. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص 1222.
31. قواعد النظام العام هي القواعد التي يقصد بها تحقيق مصلحة اجتماعية، أو سياسية، أو اقتصادية، أو خلقية، وهذه الأخيرة تعرف باصطلاح الآداب. فلا يمكن الاتفاق على مخالفة قواعد القانون العام. محمد حسنين المرجع السابق، ص 65 و 66.
32. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 221.

33. محمد صبري السعدي شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، العقد و الإرادة المنفردة، دار الهدى عين مليلة الطبعة الثانية 2004، ص 218 .
34. علي بن غانم، المرجع السابق، الصفحة 222
35. معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة السادسة 2010، ص 46.
36. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج7، المرجع السابق، ص 1228 .
37. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 258 وما يليها.
38. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 93 .
39. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 260.
40. علي بن غانم ، نفس المرجع ، ص 261.
41. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، ص 94.
42. نصت المادة 208 من القانون البحري على " يكون لدفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس"، غير أن المادة 209 من نفس القانون أعفت السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 30 طنا من مسك دفاتر السفينة وكذلك السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية.
43. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 262.
44. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 493.
45. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 266.
46. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 269.
47. مصطفى كمال طه ، التأمين البحري، ص 96
48. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 154 .
49. RENE RODIERE, Assurances maritimes, Ed DALLOZ, 1983, p 152.
50. معراج جديدي، المرجع السابق، ص 171.
51. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 155.
52. معراج جديدي، المرجع السابق، ص 171.

53. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف الإسكندرية 1995، ص 376 .
54. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 513
55. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق ص 157
56. علي بن غانم، المرجع السابق، صفحة 282.
57. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق ص 157.
58. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 381 .
59. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 161.
60. علي بن غانم، المرجع السابق، ص 292.