عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية

أعراب كميلة[1]

مقدمة:

تتعدد المخاطر البحرية وتتزايد هذا ما يعرض البضائع والسفينة للخطر خلال الرحلة البحرية، وهذه المخاطر يمكن أن تنشأ من القوة القاهرة كما يمكن أن تنشأ من إهمال الإنسان أو خطئه في حين يمكن أن تنشأ بفعل الغير، هذا ما أدى للبحث عن وسائل للتقليل أو الوقاية من الأخطار التي تتعرض لها الرحلة البحرية، وهي التأمين البحري.

يعتبر التأمين البحري من أبرز أنواع التأمين، إذ يعتبر جزء لا يتجزأ عن مختلف العمليات التي تتم عبر البحار كما يمثل الركيزة الأساسية للتجارة الدولية هذا ما أضفى عليه الصفة الدولية، إذ أنه من النادر أن تبحر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاء الأمن والأمان.

تمتاز الجزائر بحركة اقتصادية واسعة باعتبار الجزائر من الدول المطلة على البحر هذا ما يؤدي بأصحاب السفن والبضائع التأمين على سفنهم وبضائعهم المنقولة بحرا، لكن رغم ذلك نجد أن المشرع الجزائري لم يتطرق للتأمين البحري في التقنين البحري، لذا يتم اللجوء إلى القواعد العامة في هذا الشأن أي أحكام التقنين المدني وكذا قانون التأمينات لتغطية المخاطر البحرية.

لذلك نتساءل: **ما هو مفهوم عقد التأمين البحري، وهل يجب توافر عنصر الخطر في التأمين البحري؟**

نتعرض في دراستنا هذه لعقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية إلى مفهوم عقد التأمين البحري (المبحث الأول)، وإلى عنصر الخطر في عقد التأمين البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم عقد التأمين البحري

تتعرض البضائع مهما كانت طبيعتها أو كيفية تغليفها وكذا السفينة أثناء الرحلة البحرية إلى العديد من المخاطر لذا يتم التأمين عليها عادة باعتبار التأمين وسيلة لإدارة هذه المخاطر، لذا يستوجب علينا التعريف بعقد التأمين البحري (المطلب الأول)، ثم إظهار خصائص عقد التأمين البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعريف بعقد التأمين البحري

يعتبر عقد التأمين البحري كوسيلة هامة لإدارة المخاطر البحرية لهذا يستوجب علينا الأمر

1 - أستاذة مؤقتة بجامعة مولود معمري . باحثة في دكتوراه علوم ، كلية الحقوق تيزي وزو.

التعرض لنشأة هذا العقد (الفرع الأول) وكذا تعريفه (الفرع الثاني)، والخصائص التي يتميز بها هذا العقد (الفرع الثالث).

الفرع الأول: نشأة التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري أقدم أنواع التأمين، إذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد وكذا التأمين الجوي، نظرا للمخاطر الجسيمة التي تكتنف الملاحة البحرية.

يرجع التأمين البحري في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة

Bottonry- Foenus Nauticum الذي عرفته الشعوب القديمة، ويتحصل هذا النظام في أن شخصا يقرض مجهز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود حتى إذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقترض من ما اقترضه.

يقترب قرض المخاطرة الجسيمة كثيرا من التأمين، فالمقرض يقوم في الواقع بدور المؤمن، إذ يدفع تعويض التأمين مقدما في صورة قرض ثم يستوفيه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط إذا نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر، أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقرض (ولا يلزم بدفع فائدة عنه)، مثله في ذلك مثل المؤمن له الذي يحصل من المؤمن على تعويض الخسارة التي لحقته[1].

نلاحظ أن قرض المخاطرة الجسيمة يمثل عقد تأمين بحري في جوهره، ولكنه يختلف في أن القسط لا يسدد مقدما كما في نظام التأمين بل يسدد في نهاية الرحلة طبقا لعقد القرض البحري، كذلك القسط لا يسدد في حالة فقد السفينة أو البضاعة وأيضا التعويض بمقتضى عقد القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة يدفع مقدما ممثلا ذلك في مبلغ القرض[2].

أخذ بنظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة ممارسو العمليات البحرية من بابليين وفنيقيين وهنود ورومان وإغريق، ويرجع البعض أصل هذا النظام إلى البابليين 2250 قبل الميلاد، استنادا إلى نص ورد في قانون حمورابي، يقضي بأن من يقوم برحلة بحرية يتسلم البضائع من تاجر مقابل قائمة مفتوحة تحدد فيها قيمة البضاعة وسعر الفائدة التي تسري خلال فترة معينة، فإذا سرقت البضائع خلال الرحلة بغير إهمال أو تواطؤ يعفى من يقوم بالرحلة من رد الدين والفائدة، كما جاء في التلمود أن العرف يجرى بين سكان شواطئ الخليج الفارسي (العربي) على أن من يفقد سفينته بغير إهمال منه يعوضه عنها الملاحون بسفينة أخرى يساهمون جميعا في

1 -مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص ص 6،7.
2 -منى محمد عمار، علي السيد ديب، التأمين البحري، مركز التعليم المفتوح، القاهرة، 1994، ص 8.

قيمتها، ونقله عنهم الفينيقيون وطوروا فيه بحسب ما يتلاءم مع حاجاتهم ثم انتقل إلى الإغريق عند احتلالهم لجزيرة رودس ومنهم إلى الرومان[1].

الفرع الثاني: تعريف عقد التأمين البحري

تم تعريف عقد التأمين البحري سواء في الفقه (أولا)، أو على مستوى قوانين بعض الدول (ثانيا).

أولا: تعريف فقهي لعقد التأمين البحري

تعددت التعريفات الفقهية لعقد التأمين البحري نذكر منها:

يعرف جورج ريبر عقد التأمين البحري بأنه العقد الذي يقبل بمقتضاه شخص يسمى المؤمن أن يقوم بتعويض آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه بمناسبة رسالة بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء نظير قسط وفي حدود مبلغ معين على أن لا يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة.

وفي تعريف أخر قال به جورج ريبر بأنه العقد الذي يقبل بمقتضاه شخص اسمه المؤمن بتعويض طرف آخر اسمه المؤمن له عن ضرر يلحق به في رسالة بحرية نتيجة أخطاء معينة في حدود المبلغ المؤمن عليه، وذلك نظير سداد القسط.

تعريف عقد التأمين البحري على النحو السابق يبرز العناصر الجوهرية للتأمين: وهي الخطر (le risque) والقسط (la prime)، والأداء الذي يلتزم به المؤمن عند تحقق الحادث (simistre)، وبهذا ظهر عنصر الخطر في التعريف الثاني لجورج ريبر على حين أغفله التعريف الأول[2].

يعرف بدوره محمود سمير الشرقاوي عقد التأمين البحري بأنه عقد يعد بموجبه أحد الأطراف وهو المؤمن الطرف الآخر وهو المؤمن له بأن يقدم له مقابل أداء يسمى قسط التأمين عوضا ماليا له أو للغير عندما يتحقق بالنسبة لأموال أو لأشخاص معينة يتفق عليها خطر من الأخطار التي تعتبر عمليات الملاحة البحرية أو النقل البحري سببا أو مناسبة أو مكانا لها[3].

ثانيا: تعريف قانوني لعقد التأمين البحري

نتعرض لبعض التعريفات القانونية لعقد التأمين البحري

1 -حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2003، ص 10

2 -مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص 16، 17.

3 -محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 507.

-1تعريف التأمين البحري في القانون الإنجليزي

مر تعريف التأمين البحري في انجلترا بعدة تطورات، ساهمت في إنجاحها الأرضية الخصبة التي وفرها للعرف والقضاء في مجال الاجتهادات باعتبارها المصدر الأول من مصادر القانون، فكان موضوع التأمين يتطور بتطور الملاحة البحرية، مما جعل انجلترا تحتل الريادة في مجال التأمين وإعادة التأمين.

كان للقانون الإنجليزي 1906 السبق في ميدان التأمين البحري إذ عرف في المادة الأولى «عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه من خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية».

أصبح هذا القانون مصدرا للقوانين الحديثة في المجال البحري، واتسم هذا التعريف بالدقة والوضوح، فبين طبيعة العقد وأخضعه للنظرية العامة للعقود وذكر أطرافه والتزامات المؤمن وبين محله المتمثل في الخطر إذ يعتبر الأسبق في تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر، كما تفطن إلى أن الأخطار البحرية غير قابلة للحصر حيث أنها محل التطور والتغير مما جعله يبتعد عن التعريف الحصري.

كما أنه أدخل في المادة 2 من هذا القانون التأمين عن الأخطار التي لا تعد بحرية أصلا إذا كانت تابعة للرحلة البحرية، وما يؤخذ عليه أنه لم يذكر التزامات المؤمن له بدفع القسط[1].

-2تعريف المشرع المصري لعقد التأمين البحري

تعرف المادة 340 من التقنين البحري المصري الجديد التأمين البحري على الوجه التالي: «تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية».

يبرز هذا التعريف عنصر الخطر البحري باعتباره العنصر الجوهري الذي يخلع على التأمين البحري المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة به التي ينفرد بها عن غيرها من أنواع التأمين الأخرى[2].

-3تعريف المشرع الجزائري لعقد التأمين البحري

أخذت الجزائر عقب استقلالها بنظام التأمين الفرنسي، وإن كان المشرع الجزائري قد اتخذ بعض التدابير كسن قواعد قانونية جزائرية تتعلق أساسا بفرض التزامات وضمانات على شركات التأمين العاملة بالجزائر، وإخضاعها لطلب الاعتماد من الوزارة المالية وفقا لما جاء به القانون رقم 20/63 المؤرخ في 08 جوان 1963، واعتمدت بعد ذلك تأميم شركاتها واحتكار العملية

1 -حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 21.

2 -مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 16.

التأمينية، وهذا ما نص عليه الأمر رقم 66 /127 باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين، وظل الفراغ التشريعي في مجال تنظيم العملية التأمينية بالجزائر إلى غاية صدور قانون التأمين سنة 1980، حيث حدد مفهومه وبين أحكامه، وكان قد عرفه قبلا وبصفة عامة القانون المدني الجزائري في المادة 619 كما يلي: «التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا، أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل أقساط أو أية دفوع مالية أخرى».

صدر قانون آخر للتأمين بالجزائر من خلال الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والمؤرخ في 25 يناير 1995 ولم يغير هذا الأمر كثيرا من مفهوم العقد وأحكامه، إذ عرفته المادة 2 وفقا لما جاءت به المادة 619 من القانون المدني الجزائري، وخصص هذا الأمر الباب الثاني منه لأحكام التأمين البحري إذ نصت المادة 92 منه على أنه: «تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري»، فوسع المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى مجال ونطاق التأمين البحري بذكره العملية التأمينية، واحتوت وثائق التأمين البحري سواء المتعلقة بالبضائع أو السفن أحكامه العامة والمتمثلة أساسا في تحديد الشيء المؤمن عليه والأخطار المؤمن ضدها والتزامات الأطراف[1].

المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري

يتميز عقد التأمين البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من العقود، تتمثل هذه الخصائص في أن عقد التأمين البحري عقد رضائي (الفرع الأول)، عقد التأمين البحري من عقود الإذعان (الفرع الثاني)، عقد التأمين البحري من عقود حسن النية (الفرع الثالث)، عقد التأمين البحري من عقود المعاوضات (الفرع الرابع)، عقد التأمين البحري من العقود الزمنية (الفرع الخامس)، عقد التامين البحري من العقود الملزمة للجانبين ومن العقود التجارية (الفرع السادس).

الفرع الأول: عقد التأمين البحري عقد رضائي

يعتبر عقد التأمين البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتين متطابقتين[2]، أي أنه يكفي في انعقاده اقتران القبول بالإيجاب، فرضاء المتعاقدين هو الذي يكون العقد[3].

وإذا كان التراضي كافيا لانعقاد عقد التأمين البحري، فإنه يصح مع ذلك للطرفين الاتفاق على جعل الكتابة لازمة للانعقاد، كأن يتفقا على أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة

1 -حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 23.
2 -مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 17.
3 -جمال الحكيم، التأمين البحري –دراسة عملية قانونية-، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1995، ص 50.

التأمين[1].

الفرع الثاني: عقد التأمين البحري من عقود الإذعان

تعتبر عقود التأمين عموما أمام القانون من عقود الإذعان لأنها لا تبرم بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطها، كما أن المؤمن له لا يملك إلا قبول وثيقة التأمين دون أدنى مناقشة، وليس لنا إلا أن نسلم بهذا الأمر لأن شروط التأمين لا تناقش فعلا مع المؤمن له قبل إبرام العقد، فهذه الشروط مطبوعة، تزيد وتقل بالإضافة أو بالإلغاء حسب رغبة العميل ووفقا لنوع الضمان المطلوب[2].

وإذا كان عقد التأمين البحري من عقود الإذعان فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون في القواعد العامة[3].

الفرع الثالث: عقد التأمين البحري من عقود حسن النية

يعد حسن النية مبدأ عام يسري على كل العقود وإن كان لهذا المبدأ معنى خاص في عقد التأمين إذ أنه يرافق العقد وقت تكوينه وخلال تنفيذه، وينبني على ذلك واجب إدلاء المؤمن له بكل البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه بدقة وكل كتمان يبطل العقد، كما يلتزم بالمحافظة على الشيء المؤمن عليه وعدم زيادة المخاطر وإخطار المؤمن بكل ما يستجد من حوادث أثناء تنفيذ العقد[4].

ينبني عقد التأمين البحري على حسن النية، ولا يعني ذلك أن عقد التأمين البحري يجب تفسيره تفسيرا ضيقا حرفيا كما ذهب البعض، إذ أن عقد التأمين البحري كغيره من العقود يجب تفسيره وفقا للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ مع الاستهداء في ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغي أن يتوفر في أمانة وثيقة بين المتعاقدين وفقا للعرف الجاري في المعاملات[5].

الفرع الرابع: عقد التأمين البحري من عقود المعاوضات

يعتبر عقد التأمين البحري من عقود المعاوضات، حيث أن كل من المتعاقدين يأخذ مقابل لما قدمه، فالمؤمن يأخذ أقساط التأمين التي يدفعها المؤمن له، والمؤمن له يأخذ مقابل لما دفعه وهو تحمل المؤمن لتبعة الخطر المؤمن منه سواء تحقق الخطر أم لم يتحقق، فعقد التأمين البحري يهدف إلى جبر الضرر بعد وقوعه ويكون مساوي لمقدار هذا الضرر وإلا اعتبر من باب الإثراء بلا سبب فلا يجب أن يضع المؤمن له في حالة مالية أحسن من تلك التي كان عليها قبل

1 -مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 17.
2 -جمال حكيم، المرجع السابق، ص 53.
3 -مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 17.
4 -حياة عيسى، المرجع السابق، ص 26.
5 -مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 18.

تحقق الخطر المؤمن منه[1].

ينبني على اعتبار عقد التأمين البحري بأنه عقد تعويض ما يأتي من النتائج:

-لا يجوز تقدير قيمة الأشياء التي تضمنها عقد التأمين البحري بما يزيد عن قيمتها الحقيقية، بحيث تجعل المؤمن له في مركز قانوني أحسن مما كان عليه قبل وقوع الخطر المؤمن منه.

-لا يحق للمؤمن له التأمين على الأشياء التي تعود له بأكثر من قيمتها الحقيقية، فمثل هذا التأمين يكون معرضا للإبطال عندما يكون هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له.

-لا يحق للشخص إذا ما أجرى عدة عقود تأمين لشيء واحد أن يجني من هذه العقود أكثر من قيمة هذا الشيء عند هلاكه، بمعنى أنه لا يجوز للشخص في مثل هذه الحالة أن يؤمن على نفس الشيء لدى عدة مؤمنين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة الشيء الذي ورد عليه التأمين، والسبب في ذلك لكي لا يحصل المؤمن على نفع من هذه العقود تتجاوز الضرر الذي لحق به[2].

الفرع الخامس: عقد التأمين البحري من العقود الزمنية (الممتدة)

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الممتدة والعقد الممتد هو الذي ينفذ فيه الالتزام بأداءات مستمرة أو أداءات دورية مستمرة، أي أن عقد التأمين ينعقد لفترة محدودة حيث يلتزم المؤمن بتحمل الخطر المؤمن لمدة زمنية محددة في العقد، فالزمن عنصر جوهري في عقد التأمين البحري.

يترتب على ذلك أنه إذا فسخ عقد التأمين البحري فلا يكون ذلك بأثر رجعي، فإنه من العقود المستمرة التي لا يمكن إعادة الحال إلى ماكان عليه قبل التعاقد فلا يمكن عند فسخ عقد التأمين البحري إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل التعاقد بأن يرجع المؤمن الأقساط ويترد تحمل تبعة الأخطار عن الفترة السابقة[3].

الفرع السادس: عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين ومن العقود التجارية

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الملزمة للجانبين إذ أن كل طرف ملزم تجاه الطرف الآخر، فالمؤمن له يلتزم بدفع القسط والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التعويض إذا وقعت الكارثة.

كما يعتبر عقد التأمين البحري عقد تجاري بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح خلال العمليات التأمينية التي ينظمها، أما المؤمن له فلا يكون تجاري إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري،

1 -علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 21.

2 -عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص ص 250، 251.

3 -علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، مرجع سابق، ص 22.

كنقل السفن للبضائع ومساهمتها في التجارة البحرية[1].

المبحث الثاني: عنصر الخطر في عقد التأمين البحري

يعتبر الخطر عنصرا جوهريا وأساسيا في عقد التأمين البحري، كما لا يمكن تصور وجود لعقد التأمين البحري دون وجود خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه، لذا نعمد إلى التعريف بالخطر في عقد التأمين البحري (المطلب الأول)، وكذا الأخطار التي لا يضمنها المؤمن وفقا لعقد التأمين البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعريف بالخطر في عقد التأمين البحري

تتعدد المخاطر التي تتعرض لها البضائع والسفينة أثناء الرحلة البحرية لذا يستلزم الأمر علينا تعريف الخطر في عقد التأمين البحري (الفرع الأول)، ثم إلى شروط الخطر في عقد التأمين البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الخطر في التأمين البحري

يعتبر عنصر الخطر بالنسبة للتأمين بصفة عامة من أهم عناصره، إن لم يكن أهم العناصر على الإطلاق، لأن التأمين ليس في الواقع سوى ضمان تحقق خطر أو أخطار معينة، فالتأمين يدور مع الخطر وجودا وعدما، فحيث لا خطر فلا تأمين.

تستعمل كلمة الخطر للدلالة على المخاطر التي قد تتعرض لها الأشياء محل التأمين (التصادم والغرق والجنوح) فيقال بهذا المعنى الخطر البحري مثلا بالمقابلة للخطر البري أو الجوي.

كما تستعمل كثيرا للدلالة على المسؤولية التي يتحملها المؤمن في عقد التأمين، فعندما يقال عند فقد البضاعة مثلا «إن الخطر لم يكن قد بدأ سريانه»، فهذا يعني أن البضاعة وقت فقدها لم تكن تغطيها وثيقة التأمين[2].

يظهر من هذا أن مصطلح الخطر في التأمين البحري له عدة معاني وفقا للزاوية التي ينظر كل فقيه قانوني إليه، فقد عرف بأنه «الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية»، ويؤخذ على هذا التعريف بأنه عام ولم يحدد ما هو الحدث الذي من الممكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية، فهل هو كارثة بحرية أم ضرر قد يصيب الشيء المؤمن عليه.

يقصد أيضا بالخطر أنه الحادث الذي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه، أو يقصد به الحادث الذي قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية، ويشمل التعريفين السابقين الحوادث البحرية كافة التي من الممكن لسفينة أو حمولتها أن تتعرض لها[3].

1 -حياة عيسى، المرجع السابق، ص 25.

2 -محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966، ص 65.

3 -يعقوب شرين عبد الحسن، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع القانون

بين المشرع الجزائري في المادة 92 من الأمر 95-07 الخطر البحري بأنه كل ما يتعلق بالعملية البحرية، وحدد الأخطار التي يمتد لها التأمين رغم كونها ليست بحرية وهو ما نستشفه من نفس الأمر فيما يخص التأمين على البضائع، وبين كذلك الأخطار التي لا يؤمن عليها من خلال المادتين 102 و103 من نفس الأمر[1].

الفرع الثاني: شروط الخطر في عقد التأمين البحري

يجب توفر عدد من الشروط في الخطر في عقد التأمين البحري تتمثل فيما يلي:

أولا: أن يكون الخطر محتمل الوقوع

يعتبر شرط احتمالية حدوث الخطر في التأمين البحري العنصر الجوهري فيه، وهو يعني أن يكون الخطر المؤمن منه محتمل الوقوع وغير مؤكد، لأنه في حال كان محقق الوقوع يترتب عليه بطلان العملية التأمينية[2].

كما أن استحالة الخطر استحالة مطلقة تجعل العقد باطلا مطلقا طبقا للمادة 93 من القانون المدني الجزائري التي تنص على ما يلي: «إذا كان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلقا»، وكذلك ماجاء في المادة 43 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التي تنص على ما يلي: «إذا تلف الشيء المؤمن عليه وأصبح 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»، فيجب إذن أن يكون الخطر المؤمن ضده ممكن الوقوع أو محتملا[3].

ثانيا: أن يكون الخطر البحري مشروعا

بما أن الخطر البحري يمثل ركن المحل في عقد التأمين البحري، كان لا بد أن يكون هذا الخطر غير مخالفا للقانون والنظام العام والآداب، وأن تحقق الشروط السابقة في محل التأمين البحري لا يعني أنه أصبح صحيحا، إذ يستوجب لغايات صحة محل التأمين البحري بالإضافة إلى ما ذكر من شروط تحقق شرط المشروعية[4] وهو ما نصت عليه المادة 621 من القانون المدني الجزائري التي تنص على ما يلي: «يكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين»، ونص المادة 96 من نفس القانون التي تنص على ما يلي: «إذا كان محل الالتزام مخالفا للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلا».

فلا يجوز التأمين على الخطأ العمدي الذي يرتكبه المؤمن له لأن في هذه الحالة انتفاء لعنصر

الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010، ص 15.

1 -حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 35.

2 -يعقوب شرين عبد حسن، المرجع السابق، ص ص 21، 22.

3 -حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 36.

4 -يعقوب شرين عبد حسن، المرجع السابق، ص 25

الاحتمال وكذا هروب المؤمن له من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي والمضر، وهذا ما يتنافى قانونا وعدالة مع مصلحة المجتمع كما لا يجوز مثلا تأمين سفينة بها بضائع مهربة أو مخدرات[1].

ثالثا: أن يكون الخطر البحري غير مرهون بمشيئة أحد طرفي العقد

يجب أن يكون الخطر المؤمن عليه غير مرهون بإرادة أي من طرفي العقد، أي خارج عن إرادتهما، أي أن يكون الحدث عرضيا، لأن تعلق الحدث بإرادة أحد طرفي العقد ينفي عنه الصفة الاحتمالية محل الشرط الأول وسيضحى رهينة مشيئة هذا الطرف أو ذاك، فإذا كان الخطر متعلقا بإرادة المؤمن فإنه سيعمل على أن لا يقع هذا الخطر حتى لا يدفع مبلغ التأمين ويأخذ أقساط التأمين دون مقابل، أما إذا كان وقوعه يتعلق بإرادة المؤمن له فإنه سيعمل على إحداث هذا الخطر لغرض الحصول على مبلغ التأمين، الأمر الذي تنتفي معه صفة التأمين[2].

لذا يستوجب في عقد التأمين البحري ألا يتدخل طرفيه في حدوث الخطر، فإذا كان الخطر يتوقف على محض إرادة طرفيه فإن هذا سيؤدي إلى انعدام الاحتمال وبالتالي انعدام عنصر من عناصر الخطر فيقع عقد التأمين باطلا بطلانا مطلقا لانعدام المحل، فلا يجوز إذن التعويض عن الأخطار التي تسبب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو بطريق الغش أو التدليس، وهذا طبقا للمادة 110 من الأمر 95-07 حيث تنص على ما يلي: «يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له»[3].

المطلب الثاني: الأخطار التي لا يضمنها المؤمن وفقا لعقد التأمين البحري

لا يكون المؤمن مسؤولا عن ضمان بعض الأخطار التي تتعرض لها البضائع وكذا السفينة رغم تعرضها للخطر وتتمثل هذه المخاطر في الحرب الأجنبية كخطر لا يضمنه المؤمن (الفرع الأول)، الخطأ العمدي للمؤمن له كخطر لا يصمنه المؤمن (الفرع الثاني)، العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه كخطر لا يضمنه المؤمن (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الحرب الأجنبية كخطر لا يضمنه المؤمن

تتمثل الحرب الأجنبية في تلك العمليات الهجومية التي تقوم بها دولة على دولة أخرى وعمليات الدفاع التي ترد بها الدولة المهاجمة[4].

تستبعد الحرب الأجنبية من نطاق التأمين البحري إلا إذا تم الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على التأمين عليها وهو استثناء على ما ورد في المادة 39 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تنص على ما يلي: «لا يتحمل المؤمن مسؤولية الخسائر والأضرار التي تتسبب فيها الحرب الأجنبية إلا

1 -حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص ص 36، 37.
2 -يعقوب شرين عبد حسن، المرجع السابق، ص 23.
3 - حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص ص 36.
4 -عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، مطبعة حيدر، الجزائر، 1998، ص 104.

إذا اتفق على خلاف ذلك»[1].

الفرع الثاني: الخطأ العمدي للمؤمن له كخطر لا يضمنه المؤمن

استبعد المشرع الجزائري الخطأ العمدي للمؤمن له من التأمين البحري، أما الخطأ غير العمدي فيمكن التأمين عليه مهما كانت جسامته، فقد استقر الفقه على جواز التأمين من الحوادث غير العمدية التي يتسبب فيها المؤمن له بإهماله ورعونته والأساس في ذلك أنه لا يتوقف وقوع الخطر على إرادة المؤمن له فيكون احتماليا من حيث تحققه[2].

يقصد بأفعال المؤمن له إهماله أو تقصيره المتسبب في تلف البضاعة كما هو الحال في صورة سوء تغليفها أو لفها ولئن كان الأصل هو الضمان بالنسبة لأخطاء المؤمن له فإن القصد في هذه الصورة هي تلك الأخطاء الجسيمة أو العمدية وقد نصت على ذلك المادة 102 من قانون التأمينات الجزائري[3].

الفرع الثالث: العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه كخطر لا يضمنه المؤمن

يقصد بالعيب الخاص بذات الشيء تلك الطبيعة الخاصة أو بالأحرى الحساسية الشديدة للأشياء المؤمن عليها والتي تؤدي إلى هلاكها وتلفها ومثال ذلك قابلية بعض المواد للتبخر الشديد أثناء نقلها.

يعتبر المؤمن معفى تماما من ضمان كل ضرر أو تلف منشأه العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه إلا إذا نصت عليه المادة 103 من قانون التأمينات الجزائري.

يحمل عبئ إثبات العيب الخاص بالشيء تبعا لذلك المؤمن على فرض أن الخطر تغطيه الوثيقة، فالمؤمن في حالة الفقد الكلي للسفينة لا يكفي بإثبات العيب وإنما يجب عليه إثبات العلاقة السببية بين العيب الذاتي والضرر، أما إذا تضافرت جملة من الأسباب لإحداث الخسارة فإن المؤمن وحتى يتخلص من مسؤولية ضمان العيب الذاتي عليه إثبات أن ذلك النوع من الخطر هو السبب الوحيد لإحداث الضرر[4].

خاتمـة:

يعتبر التأمين البحري عصب التجارة البحرية وسبب نموها إذ جذب إليها رؤوس الأموال التي ماكان يمكن أن تقدم عند التعرض لأخطار البحر لو لا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين لأصحاب البضائع والسفن.

---

1 -القانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل والمتمم للأمر رقم 95-07 المتضمن قانون التأمينات، جريدة رسمية عدد 15 لـ 12 مارس 2006.

2 -المادة 72 من قانون التأمينات الجزائري.

3 -إيمان عبد الملك، مبدأ حسن النية والتعويض في التأمين البحري في كل من القانونين الجزائري والتونسي، مذكرة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007، ص ص 58، 59.

4 -إيمان عبد الملك، المرجع السابق، ص ص 57، 58.

يتميز التأمين البحري بطابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيرها من أنواع التأمين الأخرى إذ يعتبر من العقود الملزمة لجانبين ومن العقود الرضائية.

لكن رغم أهمية عقد التأمين البحري نجد أن المشرع الجزائري لم يفرد لها قواعد خاصة في التقنين البحري لذا نقول أنه كان على المشرع الجزائري إبراز قواعد خاصة بالتأمين البحري في التقنين البحري قصد إظهار الأحكام والقواعد الخاصة والمنظمة لهذا العقد، لذا يجب عليه الاهتمام أكثر بهذا المجال نظرا لأهميته وتأثيره المباشر على الاقتصاد الوطني.

قائمـة المراجع:

أولا: الكتب

-1جمال الحكيم، التأمين البحري –دراسة عملية قانونية-، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1995.

-2عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.

-3عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، مطبعة حيدر، الجزائر، 1998.

-4محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.

-5 محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.

-6مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1996.

-7منى محمد عمار، علي السيد ديب، التأمين البحري، مركز التعليم المفتوح، القاهرة، 1994.

ثانيـا: المذكرات الجامعية

-1إيمان عبد الملك، مبدأ حسن النية والتعويض في التأمين البحري في كل من القانونين الجزائري والتونسي، مذكرة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007.

-2حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2003.

-3علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2011.

-4يعقوب شرين عبد الحسن، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010.