

أثر إعمال فكرة الخطر الظني في مجال التأمين البري والبحري (دراسة في ضوء المشروع المتعلق بالتأمينات لسنة 1980 والأمر 95-07) *

BELBAGUI Boumediene, doctorant
Supervision Prof KAHLOULA Mohamed,
Faculté de Droit et des Sciences Politiques,
Université de Tlemcen.

ببباقي بومدين، طالب دكتوراه
إشراف الأستاذ: كحلولة محمد،
كلية الحقوق والعلوم السياسية،
جامعة تلمسان.

الملخص:

تقضي القاعدة العامة في عقود التأمين بأن يكون الخطر المؤمن منه لم يتحقق بعد، ولكنه قد يحدث في المستقبل، فإذا كان الحادث قد وقع قبل إبرام العقد، فإنّ هذا الفرض يقتضي الحكم بانعدام محل عقد التأمين وبالتالي بطلان العقد، كما أنّه إذا كان أحد المتعاقدين على علم بوقوع الحادث، فإنّ عنصر الاحتمال ينتفي فينعدم معه عقد التأمين.

لكن إذا كان ما تقدم هو الأصل، إلّا أنّه قد يحدث بأن يعتقد طرفا عقد التأمين أنّ الخطر المؤمن منه لم يتحقق بعد، لكن بعد إبرام العقد يتبيّن أنّ الخطر قد تحقق بالفعل، فحينئذ نكون بصدد خطر مبني على مجرد الظن وهو ما يعرف بالخطر الظني.

الكلمات المفتاحية:

الخطر الظني، عنصر الاحتمال، عقد التأمين البري والبحري، مصلحة المؤمن له، ظروف عملية النقل.

* تمّ استلام المقال بتاريخ 2016/03/09 وتمّ تحكيمه بتاريخ 2016/04/27 وقُبل للنشر بتاريخ 2016/11/27.

Insurances effect of achieving the idea of potential risk in the field of the road and maritime insurance

(Study in the light of insurance law in 1980 and ordinance n°95-07)

Abstract:

The general rule concerning insurance contracts stipulates that the risk which the insurance is all about, has not taken place yet, but it could happen in the future. Hence, if the risk has happened before the conclusion of the contract then, according to the cited rule, the insurance object is void and the contract itself is null.

Moreover, if one of the contracting parties knew that the risk has happened, the probability condition is no longer satisfied and the insurance contract is not valid. However, if the contracting parties believe that the risk has not taken place, and after the conclusion of the contract they notice that this is not the case, here we consider that the risk has been judged upon conjectures and can be coined as a presumed risk.

Key words:

Presumed risk, probability condition, road and maritime insurances, insured interests, transportation conditions.

Effet de la mise en œuvre de la notion du risque présumé dans l'assurance routière et maritime

(Étude à la lumière de la loi des assurances de 1980 et l'ordonnance n°95-07)

Résumé :

En règle générale, le risque, objet d'un contrat d'assurance, n'ait pas encore eu lieu au moment de la conclusion du contrat, mais pourrait l'être dans l'avenir. Ainsi, si le risque ait lieu avant la conclusion du contrat, celui-ci est considéré comme nul et non avvenu. De même, le contrat d'assurance est considéré comme invalide si l'un des contractants savait que le risque a eu lieu au moment de la conclusion du contrat (absence de probabilité). Cependant, on pourrait être devant un risque dit présumé si, au moment de la conclusion du contrat, les parties constatent l'absence du risque et, qu'il s'avère qu'il a eu effectivement lieu avant la conclusion du contrat d'assurance.

Mots clés :

Risque présumé, conditions de la probabilité, contrat d'assurance routière et maritime, intérêt de l'assuré, conditions de l'opération de transport.

مقدمة

مما لا شك فيه أنّ عنصر الخطر في عقد التأمين يعدّ ركناً جوهرياً لا يقوم العقد إلاّ بتوافره، بل يبطل بانتفائه⁽¹⁾، ورغم أهمية هذا العنصر إلا أنّ المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريفه على غرار باقي التشريعات المقارنة الأخرى، مكتفياً بذكر بعض أحكامه من خلال المادة 619 من القانون المدني الجزائري⁽²⁾ حيث نص على أنّ: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو

المبحث الثالث: موقف المشرع الجزائري من فكرة الخطر الظني.

المبحث الأول: مدى انطباق عنصر الاحتمال على الخطر الظني في عقد التأمين

لما كان عنصر الخطر هو بمثابة الركيزة الأساسية لباقي العناصر التي يقوم عليها عقد التأمين، بحيث يؤثر فيه وجوداً وهدماً⁽³⁾، فإن أهمية الدراسة تستدعي التركيز على هذا العنصر من ضمن باقي العناصر الأخرى لعقد التأمين، وقد عرفه جانب من الفقه بأنه: "الحادثة المحتملة الوقوع مستقبلاً، تنشأ عنها خسارة مادية، دون أن يكون لإرادة أي من طرفي العقد يد في وقوعها"⁽⁴⁾.

فمن هذا التعريف يتضح أنه لا بد من توافر شروط معينة حتى يتحقق الخطر الذي تنبني عليه أحكام التأمين، وهي أن يكون الخطر محتمل الوقوع، فضلاً على أن يكون غير متعلق على إرادة أطراف العقد (غير إرادي)، وأن يكون مشروعاً.

والذي يهمننا في هذه الدراسة هو شرط الاحتمالية وذلك لمعرفة مدى انطباقه على الخطر الظني في عقد التأمين، لذلك سوف نستعرض في (مطلب أول) جملة الأوصاف المرتبطة بعنصر الاحتمال في الخطر المؤمن منه بصفة عامة، ثم نحاول (في مطلب ثان) استنتاج مدى انطباق صفة الاحتمال على الخطر الظني.

المطلب الأول: الأوصاف المرتبطة بعنصر الاحتمال في الخطر المؤمن منه

يفترض عنصر الاحتمال أوصافاً معينة حتى يمكن القول بوجود خطر يجوز التأمين منه، وهي تتلخص في ثلاث أوصاف أساسية:

أولاً/ أن يكون الخطر المؤمن منه غير محقق الوقوع: عنصر الاحتمال في هذا الفرض ليس المقصود به أن يكون وقوع الحادثة مؤكداً، لكن عنصر الاحتمال ينصب على تاريخ وزمان وقوع هذه الحادثة المؤمن منها، والذي يظل مجهولاً إلى حين تحققه⁽⁵⁾، وعليه فإنه متى كان المؤمن له على علم بتحقق الخطر قبل إبرام العقد، ترتب على ذلك بطلان عقد التأمين.

ثانياً/ أن يكون الخطر المؤمن منه ممكن الوقوع: الفرض في هذه الحالة ألا يكون الخطر المؤمن منه مستحيلاً، لتنافي الاستحالة مع عنصر الاحتمال، فيجب أن يكون الحادث المنصوص عليه في العقد إما ممكناً أو محتمل الوقوع، أما إذا كان منتفياً لحظة إبرام التأمين ترتب على ذلك بطلان العقد لانعدام المحل، وهذا محض تطبيق

للقواعد العامة في الالتزامات إذ تنص المادة 93 من القانون المدني الجزائري على أنه: "إذا كان محل الالتزام مستحيلًا في ذاته كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً"، وهذه القاعدة أكدتها أيضاً المادة 36 من القانون رقم 07-80 المؤرخ في 9 أوت 1980 والمتعلق بالتأمينات، والتي تقابلها المادة 43 من الأمر 07-95⁽⁶⁾ المعدل والمتمم للقانون السابق، حيث جاء النص على أنه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار أثناء اكتتاب العقد، كان هذا الاكتتاب عديم الأثر، ووجب إرجاع الأقساط التي دفعها المؤمن له عن حسن نية، ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة في حالة سوء نية المؤمن له". وهذه الاستحالة إما أن تكون استحالة مطلقة، وهذه ترجع إلى طبيعة الأشياء ذاتها بحكم الظروف الطبيعية، كالتأمين ضد نزول المطار أثناء الرحلة البحرية⁽⁷⁾، وإما أن تكون هذه الاستحالة نسبية أي قد تكون ممكنة الوقوع أحياناً ومستحيلة الوقوع أحياناً أخرى⁽⁸⁾.

خلاصة ما تقدم، لا بد من أن يكون الخطر المؤمن منه محتمل الوقوع مستقبلاً، فإذا زال أو تحقق قبل إبرام عقد التأمين يكون المحل قد انتفى لتحقيقه أو لزمه قبل إبرام العقد، بمعنى آخر لا يكون تحقق الخطر سابقاً أو معاصراً لإبرام عقد التأمين، بل يجب أن يكون لاحقاً له.

وفي ضوء التحليل السابق لعنصر الاحتمال، يبقى أن نبحت مدى انطباق هذا العنصر بأوصافه السابقة على الخطر الظني.

المطلب الثاني: مدى انطباق صفة الاحتمال على الخطر الظني

بعد التعرف على أهم الأوصاف الواجب توافرها في الخطر كعنصر من عناصر التأمين بصفة عامة، نتطرق فيما يلي إلى بحث مدى توافر صفة الاحتمال في الخطر الظني، وقبل ذلك يجدر بنا بيان المقصود بهذا النوع من الخطر.

الفرع الأول: المقصود بالخطر الظني

درج التعبير أن عقد التأمين يعتبر من عقود حسن النية، فقد يحدث وأن يتم التأمين على خطر بالرغم من تحقق حدوثه، ولا يعلم بحدوثه أي من المؤمن أو المؤمن له، وهو ما يعرف في هذه الحالة بالخطر الظني، وهو الذي لا يقوم على أساس واقعي وحقوقي، وإنما يقوم في ذهن وتصور أحد طرفي عقد التأمين أو كلاهما، أما من الناحية

الفعلية فهو قد حدث قبل إبرام العقد، أو أنه قد زال نهائياً قبل التعاقد⁽⁹⁾، ولكن حدوث هذا الخطر أو زواله لا يصل إلى علم طرفي التأمين أثناء أو قبل إبرام العقد، فيظن كل منهما أن عقد التأمين يغطي مخاطر لم تتحقق بعد⁽¹⁰⁾.

وهكذا يلاحظ أن فكرة الخطر الظني تستند إلى معيار شخصي محض وليس مادي، يتجلى في مراعاة الصعوبة التي قد يواجهها الأطراف في معرفة مصير الأشياء المؤمن عليها⁽¹¹⁾، بالتالي تعدّ فكرة الخطر الظني استثناءً من القاعدة العامة التي نص عليها المشرع الجزائري في المادة 43 السابقة الذكر، والتي تقضي بأن عقد التأمين يبرم لضمان الأخطار التي قد تتعرض لها الأموال المؤمن عليها، فإذا لم تتعرض هذه الأموال للخطر المؤمن ضده يكون العقد باطلاً لانتفاء المحل ويسترد المؤمن مبلغ التأمين⁽¹²⁾.

الفرع الثاني: مدى توافر وصف الاحتمال في الخطر الظني

خلصنا مما سبق إلى حقيقة معينة مفادها أن تحقق الخطر أو زواله سواء كان معاصراً أو سابقاً على إبرام عقد التأمين، فإنه يرتب بطلان عقد التأمين لانعدام الصفة المستقبلية في الخطر، لكن وإن كانت هذه الحقيقة تشكّل القاعدة العامة على النحو الذي رأيناه، إلا أن معظم القوانين المقارنة كما سوف نرى خرجت عن هذه القاعدة بإجازتها التأمين حتى في حالة جهل المتعاقدين بوضعية الأشياء المؤمن عليها واعتقادهما بوجود الخطر⁽¹³⁾، فالخطر في هذا الفرض إما قد تحقق أو زال وقت إبرام التأمين، وكلا المتعاقدين أو أحدهما لا يعلم بذلك، فيعتقدان أن عقد التأمين يغطي مخاطر لم تتحقق بعد⁽¹⁴⁾، بمعنى أن عنصر الاحتمال في الخطر لا يزال موجوداً في اعتقادهما أو اعتقاد أحدهما على الأقل، لعدم تحققه أو زواله وقت التعاقد، فالخطر الظني هنا وإن كان قد زال أو تحقق من الناحية المادية، إلا أنه من الناحية المعنوية لدى المتعاقدين لا يزال موجوداً⁽¹⁵⁾.

ومثال الخطر الظني كمن يؤمن على بضاعة منقولة بحراً ثم تبين أن البضاعة هلكت قبل إبرام عقد التأمين، أو التأمين على بضاعة كانت قد وصلت سليمة إلى ميناء الوصول دون أن يعلم الطرفان أو على الأقل المؤمن وحده بوصولها، ثم تبين أنها قد هلكت في الميناء قبل التأمين عليها دون أن يعلم كلاهما أو أحدهما بذلك، ففي جميع

هذه الأحوال يتولّد الوهم لدى الطرفين أو أحدهما أنّ عنصر الاحتمال في إمكانية تحقق الخطر مازال موجوداً، أي أنّ الخطر في ظنهما لم يتحقق بعد.

بناءً على ما سبق يتضح أنّ صفة الاحتمال الواجب توافرها في الحادثة المؤمن عليها لا تتفق مع الخطر الظني وذلك من ناحيتين:

الأولى: من حيث شرط عدم تحقق الخطر مستقبلاً في الخطر الظني، وبالتالي تنتفي صفة الاحتمال متى كان الخطر قد تحقق في الماضي أو عاصر إبرام عقد التأمين.

الثانية: أنّ هذا الخطر ليس له وجود إلاّ في ذهن المتعاقدين أو أحدهما، أما من الناحية العملية فإنّه غير موجود، وبالتالي فإنّ الأحكام كأصل عام لا تبني على مجرد الظن، وإنّما لابد من وجود فعلي وحقيقي للخطر مستقبلاً حتى تترتب عليه الأحكام القانونية للتأمين.

لكن في ضوء هذه النتيجة التي توصلنا إليها، وهي عدم انطباق صفة الاحتمال على الخطر الظني، فالسؤال الذي يمكن طرحه هاهنا: هل لإعمال فكرة الخطر الظني في ظل انتفاء صفة الاحتمال - عند غالبية القوانين المقارنة- ما يبرره في مجال النقل البري والبحري؟ هذا ما سنحاول الإجابة عليه من خلال المبحث الموالي:

المبحث الثاني: مدى إعمال فكرة الخطر الظني في عقد التأمين على النطاقين البري والبحري

إنّ النتيجة السابقة الذكر، والمتمثلة في أنّ شرط الاحتمالية لا يتحقق إلاّ إذا كان الخطر ممكن الوقوع مستقبلاً، وهو ما لا يتحقق في الخطر الظني، أدت إلى تباين المواقف في الأخذ بفكرة التأمين الظني من عدمه، بل حتى التشريعات التي أخذت به اختلفت في نطاق جواز سريانه من حيث نوع التأمين، إذ أنّ بعضها يجيزه في المجالين البري والبحري، بينما يقصره البعض الآخر على المجال البحري فقط، لذلك سوف نبحث في مطلبين مدى إعمال التشريعات لفكرة الخطر الظني في كل من عقد التأمين البري والبحري.

المطلب الأول: مدى إعمال فكرة الخطر الظني في عقد التأمين البري

كما سبق فقد اختلف الرأي في جواز الأخذ بفكرة الخطر الظني من عدمه من جهة، ومن جهة أخرى حتى الاتجاهات التي أجازت الأخذ به اختلفت حول نطاق سريانه:

أولاً/الوضع في مصر: يتجه غالبية الفقه في مصر إلى عدم جواز التأمين على الخطر الظني في نطاق التأمين البري⁽¹⁶⁾، ومستندهم في ذلك أنّ الخطر يعدّ ركناً من أركان عقد التأمين، وتحققه قبل انعقاد العقد يعني تخلف أحد الأركان الرئيسية للعقد، فالعبرة حسب هذا الاتجاه تستند إلى معيار مادي، يقتضي ضرورة وجود هذا الخطر وتحققه من الناحية الواقعية والفعلية، وليس على مجرد ما يقوم في ذهن المتعاقدين من قناعة بأنّ الخطر المؤمّن منه ما زال قائماً أو لم يتحقق⁽¹⁷⁾، كما أنّ الأخذ بفكرة الخطر الظني حسب ذات الاتجاه من شأنه أن يفتح باب التحايل والغش، إذ قد يعتمد المؤمّن له على إبرام عقد التأمين وهو على علم بتحقق الخطر أو زواله قبل أو أثناء إبرام العقد⁽¹⁸⁾.

ثانياً/الوضع في فرنسا: أما في فرنسا فقد عرفت فكرة التأمين من الخطر الظني مرحلتين: المرحلة الأولى: قبل صدور قانون التأمين لسنة 1930، حيث انقسم الفقه في فرنسا خلال هذه المرحلة على رأيين:

الاتجاه الأول: يرى جواز التأمين من الخطر الظني، ومستندهم في ذلك أنّ القانون لم يشترط في الحادث أن يكون احتمالياً ومستقبلاً، ومن ثم يكفي الأخذ بالمعيار الشخصي لا المادي⁽¹⁹⁾، ومن ناحية أخرى ما دام أنّ المشرع الفرنسي قد أجاز التأمين على الخطر الظني في نطاق التأمين البحري، وطالما أنّه لا توجد خصوصية تبرر التمييز بين التأمين البري والتأمين البحري، فلا بأس من الاستناد إلى نفس الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري في مجال التأمين البحري⁽²⁰⁾.

الاتجاه الثاني: بخلاف الرأي السابق يستند هذا الاتجاه على المعيار المادي، حيث يذهب إلى المنع من التأمين من الخطر الظني، باعتبار أنّ الخطر يعدّ ركناً من أركان العقد، وبالتالي فإنّ تخلفه يعني انعدام العقد لتخلف محله، فلا يمكن الأخذ إذن بالمعيار الشخصي الذي يجيز التأمين على خطر لمجرد قيامه في ذهن الطرفين، وإنّما لا بد من

تحققه في الواقع⁽²¹⁾، كما أنه من ناحية أخرى فإنه لا يجوز قياس أحكام التأمين البحري على التأمين البري، لأنّ التأمين البحري يكون على البضائع المنقولة بحراً أو جواً أو برّاً، ولا يقتصر النقل على طريق واحد كما هو الحال في المجال البري، فقد تستغرق عملية نقل البضائع بحراً مدة طويلة بحيث يكون مصيرها مجهولاً، وهذا ما يجعل التأمين من الخطر الظني في النطاق البحري مقبولاً⁽²²⁾ كما سوف نرى في الفرع اللاحق.

المرحلة الثانية: بعد صدور قانون التأمين لسنة 1930

في ظل الخلاف الفقهي السابق تدخل المشرع الفرنسي لحسم هذه المسألة، حيث نص صراحة من خلال نص المادة 39 من القانون المذكور على أنه: "يبطل عقد التأمين إذا كان الشيء المؤمن عليه قد هلك وقت التعاقد أو كان لا يمكن أن يتعرض للخطر مستقبلاً"، وهكذا يلاحظ أنّ المشرع الفرنسي قد نص صراحة على بطلان عقد التأمين في المجال البري، إذا تبين أنّ الخطر المؤمن منه كان قد وقع أو زال نهائياً قبل التعاقد، وثبت على هذا الموقف حتى من خلال إصداره لقانون التأمين رقم 5 المؤرخ في 7 جانفي 1980 كما يظهر ذلك في المادة 15/125.

بخلاف الآراء السابقة يبدو أنّ المشرع العراقي قد انتهج مسلكاً مغايراً، فقد نص من خلال المادة 2/984 من القانون المدني على أنه: "يقع عقد التأمين باطلاً إذا تبين أنّ الخطر المؤمن ضده قد زال أو قد كان قد تحقق في الوقت الذي تم فيه العقد، أو كان أحد الطرفين على الأقل عالماً بذلك"، ومن ثم يكون المشرع العراقي قد أخذ بجواز التأمين من الخطر الظني إذ اعتبر عقد التأمين نافذاً حتى في حالة زوال الخطر أو تحققه قبل إبرام عقد التأمين، ولكن بشرط عدم معرفة أحد طرفي العقد بذلك الزوال أو التحقق⁽²³⁾.

خلاصة ما تقدم يتبين لنا كيف تباينت مواقف التشريعات المقارنة وحتى الفقه، حول مسألة التأمين من الخطر الظني، بين من يقرّ هذا النوع من التأمين وبين من يمنعه، لكن إذا كان هذا هو الحال بالنسبة للتأمين البري فهل الأمر كذلك فيما يخص التأمين في المجال البحري؟. هذا ما سنتعرف عليه من خلال المطلب الموالي.

المطلب الثاني: مدى إعمال فكرة الخطر الظني في عقد التأمين البحري

سبق وأن أشرنا إلى أنّ عملية نقل البضائع بحراً قد تستغرق مدة طويلة بحيث يكون مصيرها مجهولاً، وهذا ما يبرر قبول فكرة التأمين من الخطر الظني في النطاق البحري بخلاف ما هو عليه الحال في التأمين البري على نحو ما رأيناه، وعموماً يغطي التأمين البحري نوعين من التأمينات فيما يتعلق بالخطر الظني، الأول يتمثل في التأمين على البضائع بعد تحقق الخطر أو زواله، والثاني يتمثل في التأمين على ما يعرف بشرط الأنباء السارة أو السيئة.

الفرع الأول: التأمين على البضائع بعد تحقق الخطر

بالنسبة المادة 1/350 من التقنين البحري المصري الجديد رقم 8 الصادر في 22 أبريل⁽²⁴⁾ 1990، والذي أفرد الباب الخامس منه للتأمين البحري، مثله في ذلك مثل المادة 15/121 من قانون التأمين الفرنسي رقم 5 الصادر في 7 جانفي 1981، وكذا المادة 1/318 من التقنين البحري اللبناني الصادر سنة 1947، فقد نصت هذه النصوص في مجموعها على أنّ: "عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها يكون باطلاً، إذا ثبت أنّ نَبأَ الهلاك أو الوصول قد بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد، أو إلى المكان الذي يوجد به المؤمن له أو المؤمن".

وبالتالي فإنّه بمفهوم المخالفة، لا يعدّ باطلاً التأمين على البضائع المنعقد بعد وقوع الكارثة، عندما لا تظهر من مجموع وثائق ووقائع القضية القرينة بأنّ المؤمن له كان على علم من قبل بهذه الكارثة⁽²⁵⁾، وهو المبدأ الذي أكدّه القضاء الفرنسي في قرار له صادر سنة 1968، وقد ألزم هذا القرار المؤمن بإثبات هذا العلم⁽²⁶⁾.

لكن وأمام صعوبة إثبات علم المؤمن أو المؤمن له بوصول الشيء أو هلاكه اتجه المشرع الفرنسي إلى أنّه بمجرد إثبات أنّ نَبأَ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان إبرام العقد أو مكان تواجد المؤمن له، تقوم قرينة قانونية قاطعة على العلم - أي العلم المفترض - بوصول الشيء أو هلاكه، أي دون الحاجة إلى إثبات العلم الشخصي للمؤمن له، وهي قرينة قاطعة لا تقبل الدليل العكسي⁽²⁷⁾، وهو ما نصت عليه الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع (استمارة 1983)، واستقر عليه القضاء الفرنسي حديثاً⁽²⁸⁾.

الفرع الثاني:التأمين على الأنباء السارة أو السيئة

الفرض في هذه الصورة من صور التأمين على الخطر الظني أنّ طرفا عقد التأمين قد أخذوا في الحسبان إمكانية تحقق الخطر أو زواله عندما يكون لديهما أخبار عن سفينة مجهزة مهددة بمخاطر بحرية⁽²⁹⁾، وفي هذه نص كل من المشرع الفرنسي في المادة 2/172 من قانون التجارة الفرنسية، ونظيره المصري في المادة 2/350 من قانون التجارة البحرية، على أنّه: "يكون عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة باطلاً إذا ثبت أنّ المؤمن له كان على علم شخصياً قبل التعاقد بوقوع الكارثة أو وصول السفينة". وبالتالي يكون المشرع المصري والفرنسي قد أجازا في هذه الصورة لطرفي العقد استبعاد تطبيق القرينة القانونية السابقة والمطبقة في مجال التأمين من الخطر الظني على البضائع بعد تحقق الضرر، ومن ثم الاتفاق على أنّ العلم بالهلاك أو بالوصول لا يفترض بل لابد من إقامة الدليل عليه طبقاً للقواعد العامة، وعلى هذا إذا أدرج في العقد شرط الأنباء السارة أو السيئة، فإنّه يجب على المؤمن الذي يتمسك بالبطلان أن يقيم الدليل على أنّ المؤمن له كان عالماً بهلاك السفينة قبل التوقيع على العقد، وعلى العكس يقع على عاتق المؤمن له أن يثبت أنّ المؤمن كان عالماً بوصول السفينة قبل التوقيع على العقد⁽³⁰⁾.

نخلص مما سبق أنّه نظراً لما يتميز به التأمين البحري من خصوصيات، فإنّ تطبيق القواعد العامة في التأمين البحري من شأنه أن يؤدي إلى تعطيل الهدف المنشود من هذا التأمين، لذلك اتجهت غالبية التشريعات المقارنة عند تقديرها لوجود الخطر قبل إبرام العقد إلى الأخذ بمعيار شخصي وليس مادي، مراعية في ذلك الصعوبة التي قد تواجه الأطراف في الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها⁽³¹⁾، وهو الأمر الذي جعل مسألة التأمين من الخطر الظني في المجال البحري أمراً مقبولاً لدى هذه التشريعات بخلاف ما ذهبت إليه في مجال التأمين البري.

فالسبب إذن في جواز التأمين من الخطر الظني في التجارة البحرية فقط يعود إلى طبيعة التجارة البحرية، فمالك السفينة الناقلة ومجهز البضاعة ومشتريها، يتعذر عليهم المعرفة التامة عند إبرام عقد التأمين بوضع السفينة والبضاعة المنقولة عليها، وهي تتحرك في مياه دولية وإقليمية لعدد من الدول ولفترات طويلة لحين وصولها إلى

وجهتها النهائية، وعلى الرغم من التطور الكبير الذي حصل في تقنية الاتصالات فمن الجائز، عند إجراء التأمين أن يكون طرفا العلاقة أو أحدهما غير عالم بوصول السفينة والبضاعة سالمة، أو بتضرر البضاعة قبل إبرام عقد التأمين، فإذا أجري التأمين لحماية مصالح أطراف العلاقة التجارية، دون العلم بأن الخطر قد زال أو قد تحقق، فإن المنطق والعدالة يقتضيان جواز هذا التأمين ونفاذه⁽³²⁾.

لكن إذا كان بطلان التأمين لتخلف الخطر هو القاعدة، واستثناءً جواز التأمين في حالة جهل المتعاقدين بوضعية الأشياء المؤمن عليها، أي جواز التأمين من الخطر الظني في المجال البحري على نحو ما رأيناه، فما هو موقف المشرع الجزائري اتجاه هذا الاستثناء؟ هذا ما سنحاول أن نجيب عنه في المطلب الموالي:

المبحث الثالث: موقف المشرع الجزائري من التأمين على الخطر الظني

من الأهمية بمكان في معرض تقديرنا لموقف المشرع الجزائري من مسألة التأمين على الخطر الظني، التطرق أولاً إلى القاعدة العامة في حالة تخلف عنصر الخطر بصفة عامة في عقد التأمين في (المطلب الأول)، ثم نستعرض موقف المشرع الجزائري من فكرة الخطر الظني (المطلب الثاني)، والتي تمثل الاستثناء من القاعدة السابقة، وذلك من خلال مناقشة المشروع المتعلق بقانون التأمينات لسنة 1980 والأمر 95-07 الملغي له.

المطلب الأول: الجزاء المترتب على تخلف الخطر في التشريع الجزائري

طبقاً للقواعد العامة فإن انتفاء المحل كركن من أركان العقد، يترتب عنه بطلان العقد بطلاناً مطلقاً، وهو ما نصت عليه المادة 93 من القانون المدني الجزائري بقولها: "إذا كان محل الالتزام مستحيلًا في ذاته كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً"، وهذه القاعدة أكدتها أيضاً المادة 36 من القانون رقم 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 والمتعلق بالتأمينات، والتي تقابلها المادة 43 من الأمر 95-07 الملغي للقانون السابق، حيث جاء النص على أنه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار أثناء اكتتاب العقد، كان هذا الاكتتاب عديم الأثر، ووجب إرجاع الأقساط التي دفعها المؤمن له عن حسن نية، ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة في حالة سوء نية المؤمن له".

يتبين من هذا الشرط الأخير من هذا النص أن عقد التأمين شأنه شأن سائر العقود، يعتبر من العقود القائمة على مبدأ حسن النية ويخضع تنفيذه للقواعد

العامة، وفي ذلك تنص المادة 107 مدني جزائري على أنه "يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبحسن نية"، غير أنّ عقد التأمين يتميز عن العقود الأخرى من حيث أنّ حسن النية يلعب دوراً كبيراً في انعقاده وتنفيذه مقارنة مع تلك العقود الأخرى، فصحة انعقاد التأمين تعتمد أساساً على مدى صحة البيانات التي يصرح بها المؤمن له عن ماهية الخطر والظروف المحيطة به⁽³³⁾، كما أنّ تنفيذ عقد التأمين يلقي على المؤمن له التزاماً بأن يمتنع عن كل ما من شأنه زيادة الخطر، وأيضاً يجب عليه أن يخطر المؤمن بأي ظرف يمكن أن يؤدي إلى زيادة الخطر أو زيادة جسامته⁽³⁴⁾.

وتأسيساً على ذلك فإنّ البطلان يلحق عقد التأمين إذا أدلى المؤمن له ببيانات كاذبة عن الخطر المؤمن منه، وكذلك يسقط حق المؤمن له في الحصول على مبلغ التأمين، وذلك إذا قام أو امتنع عن عمل يتنافى مع مبدأ حسن النية⁽³⁵⁾، ولما كان الأصل افتراض حسن النية، فإنّه على المؤمن الذي يدعي سوء النية إثبات ما يدّعيه.

المطلب الثاني: موقف المشرع الجزائري من فكرة الخطر الظني في ضوء المشروع المتعلق بقانون التأمينات لسنة 1980 والأمر 95-07

رغم التعديلات التي استحدثها المشرع الجزائري في مجال التأمينات على النحو الذي سيأتي، إلا أنّ هذه التعديلات في تقديرنا لم تمس العديد من المسائل، نخص منها مسألة التأمين على الخطر الظني محل الدراسة، رغم الحاجة المتزايدة لدراسة مثل هذه المسائل لاسيما في مجال التجارة الدولية والبحرية، باعتبارها أحد أعمدة الاقتصاد الوطني، وعلى ذلك سوف نحاول مناقشة وتقويم موقف المشرع الجزائري من فكرة الخطر الظني، وذلك في ضوء المشروع المتعلق بقانون التأمينات لسنة 1980 والأمر 95-07.

أولاً/فكرة الخطر الظني في ضوء المشروع المتعلق بقانون التأمينات لسنة 1980 والأمر 95-07: ناقشت اللجنة المالية للمجلس الشعبي الوطني لدورة 1980، نص المادة 128 من القانون 80-07 الصادر في 9 أوت 1980⁽³⁶⁾، والمتعلق بالتأمينات، والتي نصت على أنّه: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو وصول الأشياء المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط حقاً مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك".

وقد صادق المجلس على هذه المادة كما وردت، وكان عرض الأسباب كما يلي: "إنّ الهدف من هذه المادة هو اتقاء حالتين من الغش: الحالة الأولى: تتمثل في اتقاء محاولة التأمين على أشياء سبق هلاكها. الحالة الثانية: ترمي إلى تفادي توقيع تأمين بحري على أموال قد وصلت سالمة إلى المكان المقصود".

الذي يتبين من خلال المادة 128 السالفة الذكر أنّ المشرع الجزائري قد نص على استبعاد التأمين من الخطر الظني ورتب البطلان على التأمين في حالة اكتتابه بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأشياء المؤمن عليها، دون استثناء حالة عدم العلم أو وصول الأخبار وما يدل على هذا الاستبعاد ما يلي:

- 1- عدم ذكر المشرع لمسألة العلم بهلاك الأشياء أو وصولها قبل إبرام العقد.
- 2- كما يلاحظ أنّ قرينة علم المؤمن له اقترنت بمسألة القسط فقط، وبالتالي ليس لها علاقة بالعلم بوقوع الحادث أو وصول الأشياء، فيكون المعنى إذن - بمفهوم المخالفة- أنّ المؤمن له إذا لم يكن على علم بوقوع الحادث أو بوصول الأشياء المؤمن عليها وقت إبرام التأمين أو قبله، فإنّ الذي يترتب على ذلك هو مجرد عدم استحقاق المؤمن للقسط المدفوع وليس صحة العقد.
- 3- عدم تطرق المشرع لذكر التأمين تحت شرط الأخبار الحسنة أو السيئة، وبالتالي يشترط في نظر المشرع ثبوت العلم الشخصي للمؤمن له بهلاك الأشياء أو وصولها، ويقع عبء إثبات ذلك على عاتق المؤمن، دون الأخذ بقرينة العلم المفترض⁽³⁷⁾.
- 4- أما بخصوص الأمر 95-07 الملغي للقانون السابق 80-07 فلم يأت بجديد يذكر، حيث أكدت المادة 100 منه المتعلقة بالتأمينات البحرية على ذات المبدأ الوارد في المادة 128 السالفة الذكر، سوى أنّها أضافت فقرة تقرر حق التعويض للطرف المتضرر، وكذلك الحال بالنسبة للمادة 43 من نفس الأمر والتي استبعدت من خلالها المشرع التأمين من الخطر الظني في مجال التأمين البري⁽³⁸⁾، حيث نص على أنّه: "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار أثناء اكتتاب العقد، كان هذا الاكتتاب عديم الأثر، ووجب إرجاع الأقساط التي دفعها المؤمن له عن حسن نية، ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة في حالة سوء نية المؤمن له".

والمقصود هما بحسن وسوء النية هو العلم أو عدم العلم بتلف الأشياء أو أنّها أصبحت غير معرضة للخطر، على أنّه في حالة حسن النية المترتب على عدم العلم يترتب عليه عدم استحقاق المؤمن للأقساط وليس صحة العقد، لكون أنّ إرجاع الأقساط أو الاحتفاظ بها تعتبر كأثر مترتب على حسن النية أو سوءها كما هو واضح من النص، وبالتالي ليس لهذه الأخيرة أثر على صحة العقد، وإنّما يتأثر العقد بتلف الأشياء المؤمن عليها أو لأنّها أصبحت غير معرضة للخطر أثناء إبرام عقد التأمين.

ثانياً/ملاحظات بشأن موقف المشرع الجزائري من مسألة التأمين على الخطر الظني: من خلال المناقشة السابقة يمكن أن نورد بعض الملاحظات:

الملاحظة الأولى: أنّ المشرع الجزائري لم يأخذ بعين الاعتبار قيام الخطر معنوياً في ذهن المتعاقدين، أي أنّه أخذ بمعيار مادي لمفهوم الخطر المؤمن منه في عقد التأمين وليس بمعيار شخصي.

الملاحظة الثانية: أنّ حرمان المؤمن له من استرداد القسط المدفوع في حالة الخطر الظني، لاشك أنّه يتناقض مع الاهتمام الذي يوليه المشرع له كطرف ضعيف في عقد التأمين سواءً كان مجهزاً أو شاحناً، خاصة إذا لم تستغل الشبكة العالمية المعلوماتية بالشكل المطلوب، لما لها من فائدة كبيرة حول معرفة أوضاع الملاحة البحرية والأخطار المحيطة بها، ومعرفة وضعية السفن والبضائع المشحونة عليها وغيرها.

الملاحظة الثالثة: أنّ الطابع الدولي لعقد التأمين البحري وخصوصية هذا الأخير التي تبررها ظروف الملاحة البحرية، هو ما جعل الدول تتجه إلى قبول فكرة التأمين على الخطر الظني، وعلى هذا فإنّ شذوذ المشرع الجزائري عن معظم التشريعات الأخرى في هذه المسألة قد يترتب عليه عزوف المؤمن لهم عن الأخذ بأحكام التأمين في القانون الجزائري، على اعتبار أنّ الطبيعة الدولية لعقود التأمين تسمح بتطبيق القانون الذي يختاره الأطراف على العقد، كما قد يؤدي إلى عزوفهم عن اختيار أسواق التأمين الجزائرية نتيجة لعدم ضمان الخطر الظني، ولاشك أنّ في ذلك خطر كبير يهدد الاقتصاد الوطني إن لم يتداركه المشرع الجزائري لاسيما وأنّ الجزائر تعتبر من البلدان المستوردة.

خاتمة

من خلال دراستنا السابقة حول أثر إعمال فكرة الخطر الظني في التأمين البري والبحري، توصلنا إلى جملة من النتائج والتوصيات:

أولاً/النتائج

- 1- الخطر الظني هو ذلك الخطر الذي يقوم على معيار معنوي شخصي، حيث يرجع إلى جهل المتعاقدين أو أحدهما بأن الخطر قد تحقق وقت إبرام العقد أو قبله.
- 2- عدم انطباق وصف الاحتمال على الخطر الظني، لأنه يشترط في الخطر أن يكون مستقبلياً ومحتمل الوقوع.
- 3- استبعاد المشرع الجزائري لفكرة الخطر الظني، وأخذه بالمعيار المادي الذي يقتضي إما وجود أو عدم وجود الخطر عند إبرام عقد التأمين، وترتيبه بطلان العقد في حالة تخلف الخطر المادي.
- 4- تبرير المشرع الجزائري استبعاده التأمين على الخطر الظني لما فيه من إمكانية فتح باب الغش والتحايل على القانون، لاسيما مع صعوبة إثبات العلم بتحقيق الخطر أو زواله بالنسبة لكلا المتعاقدين أو أحدهما.
- 5- قبول فكرة التأمين على الخطر الظني من قبل غالبية الدول بسبب الطابع الدولي لعقد التأمين البحري وخصوصيته التي تبررها ظروف الملاحة البحرية.
- 6- استبعاد التأمين من الخطر الظني لاشك أنه يؤدي إلى عزوف المؤمن لهم عن اختيار أسواق التأمين الجزائرية، نتيجة لعدم ضمان الخطر الظني، وتفكيرهم في التوجه إلى أسواق تأمين أجنبية تغطي مثل هذا النوع من الأخطار، بناءً على الطابع الدولي للتأمين في مجال عقود التجارة الدولية، ولاشك أن ذلك خطر كبير يهدد الاقتصاد الوطني إن لم يتداركه المشرع الجزائري.

ثانياً/التوصيات

- 1- أمام تطور المخاطر البحرية وتنوعها في مقابل قلة اهتمام المشرع بضمانها وتنظيمها ومزامنة هذا التطور، فإن ذلك قد يشكل دافعاً للمؤمن له بأن يعيد التأمين إلى أسواق أخرى أجنبية، ولاشك أن ذلك استنزاف خطير يهدد الاقتصاد الوطني، لذلك يكون من الجدير التوصية بضرورة تدارك المشرع لهذا الوضع قبل استفحاله.

2- نظراً لما يتميز به عقد التأمين البحري من خصوصيات تملئها ظروف الملاحة البحرية وما يحيط بها من مخاطر، فإنّ ذلك يشكل مبرراً لقبول فكرة الخطر الظني، دون التحجج بأنّ ذلك من شأنه فتح الباب أمام الأطراف للتحايل على القانون، وحتى على فرض وجود بعض حالات الغش فيمكن التصدي لها بالحلول الردعية، بدلا من استبعاد ضمان فكرة الخطر الظني وذلك حماية للمؤمن له كطرف ضعيف في العقد.

3- ولأجل ما سبق يمكن اقتراح إعادة صياغة المادة 100 من الأمر 95-07 وذلك على النحو الآتي: "لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأشياء المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، إذا ثبت أنّ نأبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد، أو المكان الذي يوجد به المؤمن أو المؤمن له"، وبالتالي يمكن القول بمفهوم المخالفة لنص المادة، لا يعدّ باطلاً التأمين المكتتب بعد وقوع الكارثة، عندما لا تقوم القرينة على أنّ المؤمن له كان على علم من قبل بهذه الكارثة.

4- اقتراح نص يتضمن التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة كالتالي: "يقع عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة باطلاً، إذا ثبت أنّ المؤمن له كان على علم شخصياً قبل التعاقد بوقوع الكارثة أو وصول السفينة"، وبمفهوم المخالفة يكون التأمين صحيحاً في حالة عدم العلم، على أنّ القرينة هنا على العلم تعتبر بسيطة يمكن إثبات عكسها، عكس ما يكون عليه الحال في التأمين على البضائع بعد تحقق الخطر، ومن ثم الاتفاق على أنّ العلم بالهلاك أو بالوصول لا يفترض بل لابد من إقامة الدليل عليه طبقاً للقواعد العامة.

5- يبقى في الأخير أن نتساءل عن إمكانية التأمين من الخطر الظني في نطاق النقل البري بعد التطور الكبير الذي شهده، خاصة عندما يتعدى هذا النقل المجال الداخلي أو المجالات القصيرة المدى، إلى نقل دولي عابر للقارات يستغرق وقت طويلاً ويخضع للاختصاص القانوني لدول مختلفة ضمن عملية النقل الواحدة، وبذلك يقترب من خصوصيات النقل البحري، فهل يمكن إجراء التأمين ضد الخطر الظني في النقل البري في مثل هذه الأحوال؟

الواقع أنّ طبيعة التجارة الدولية وسرعة إبرام عقود البيع الدولية واشتراك العديد من الجهات، كالمجهزين والمستوردين والمصارف والناقلين ووكلاء النقل والشحن

والتفريع، قد لا يُمكن من الجزم بزوال الخطر أو تحققه قبل إبرام عقد التأمين، وبالتالي يكون من الجدير التوصية بحماية حقوق المؤمن لهم، بإجازة التأمين من الخطر الظني في التجارة البرية الدولية، وذلك لتحفيزهم وعدم تفكيرهم في توجيه تأميناتهم إلى أسواق أخرى أجنبية، بما قد يؤدي إلى الإضرار بالاقتصاد الوطني.

الهوامش:

- (1) مصطفى كمال طه، مبادئ التأمين البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1992، ص 419.
- (2) الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم، والمتضمن القانون المدني ج. رقم 75/78، صادر بتاريخ: الثلاثاء 30 سبتمبر 1975
- (3) محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1966، ص 63، د محمد حسام لطفي، الأحكام العامة لعقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانونين المصري والفرنسي، الطبعة الثالثة، 2001 ص 132.
- (4) M. picaed et A. Besson, Les Assurances terrestres, Tom 1, cinquième édition, 1980, N° 21, pp. 21-34.
- (5) عبد الرازق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، الجزء السابع، عقود الغرر وعقد التأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2000، ص 219.
- (6) الأمر 07-95، الصادر في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، السنة 32، ج ر عدد 13، بتاريخ 08 مارس 1995.
- (7) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 56.
- (8) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص 132.
- (9) عبد المجيد رضا عبد الحلیم، مدى جواز التأمين من الخطر الظني (دراسة مقارنة)، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص 18.
- (10) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 449.
- (11) المرجع نفسه، نفس الموضوع.
- (12) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري-الفرنسي - الإنجليزي)، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 96-97.
- (13) المرجع نفسه، ص 100-101.
- (14) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 448-449.
- (15) عبد المجيد رضا عبد الحلیم، المرجع السابق، ص 218.
- (16) جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة، بين القانون المصري والقانون الكويتي والفرنسي، دار النهضة العربية، 1994، ص 148.
- (17) حمدي عبد الرحمن، د حسن أبو النجا، عقد التأمين، المبادئ العامة، بدون دار نشر، 1994، ص 66.
- (18) حسام الدين كمال الأهواني، المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 45.
- (19) M. picaed et A. Besson, Les Assurances terrestres, Op. Cit, P. 34.
- (20) عبد الودود يحيى، الموجز في عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، ص 34.
- (21) نزيه محمد الصادق المهدي، عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 45.

- (22) إسرائ صالح داوود، التأمين من الخطر الظني، دراسة مقارنة، مجلة الرافيدين للحقوق، مجلد 8، السنة 11، العدد 28، 2006، ص 208-209.
- (23) موفق رضا، الخطر الظني (التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة)، دراسة منشورة على موقع <https://iraqinsurance.wordpress.com>، تاريخ الزيارة 2015/10/10، وانظر كذلك، إسرائ صالح داوود، المقال المشار إليه سابقاً، ص 205.
- (24) الجريدة الرسمية المصرية، عدد 18، بتاريخ 3 ماي 1990.
- (25) إسرائ صالح داوود، المقال المشار إليه سابقاً، ص 215، وإن كان البعض يرى أن المشرع المصري قد ترك المعيار الشخصي ليحل محله معياراً مادياً موضوعياً، لتضمن النص قرينة قانونية قاطعة على العلم لا تقبل الدليل العكسي في حالة التأمين على البضائع قبل تحقق الخطر، باستثناء التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة، وبالتالي يكون المشرع قد أجاز التأمين على الخطر الظني في هذه الحالة الأخيرة دون الحالة الأولى، أنظر في هذا الشأن، مصطفى كمال طه، د وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 89-90.
- (26) Cass. Com, 16 Janvier 1968, Revue français de Droit maritime, 1968. P. 330.
- (27) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، ص 449.
- (28) Cass. Com, 27 Octobre 1988, Revue français de Droit maritime, 1990. P. 280.
- (29) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 96، د عبد المجيد رضا عبد الحليم، المرجع السابق، ص 90.
- (30) مصطفى كمال طه، د وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 90.
- (31) المرجع نفسه، ص 448-449.
- (32) موفق رضا، الخطر الظني (التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة)، المقال المشار إليه سابقاً.
- (33) محمد حسام لطفي، الأحكام العامة لعقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانونين المصري والفرنسي، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 93.
- (34) محمد حسن قاسم، العقود المسماة، القانون المدني، العقود المسماة، البيع-التأمين-الإيجار، (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2001، ص 530.
- (35) أحمد السعيد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون والقضاء، ط3، منشورات جامعة الكويت، 199، ص 343.
- (36) المادة 114 من المشروع المتعلق بالتأمينات للجنة المالية للمجلس الشعبي الوطني، دورة الربيع لسنة 1980، أشار إليها أ علي بن غانم، المرجع السابق، ص 101 وما بعدها.
- (37) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 102.
- (38) هذا ويلاحظ أنّ الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع لم تتطرق إلى هذه الحالة، في حين نصت على ذلك الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن والتي قضت ببطالان التأمين لانعدام الخطر بموجب المادة 17 فقرة أولى.