

## الخطر في تأمين عقد النقل البحري

هجيرة عيشاوي (باحثة دكتوراه)

جامعة تيزي وزو

hadjiraaich@yahoo.fr

### ملخص:

إن عقد النقل البحري هو عقد تجاري يجب التأمين عليه من المخاطر والكوارث التي قد تلحق به أضرارا، وتختلف هذه الحوادث والخسائر من حيث طبيعتها، ومن حيث مدى تحققها، أو من حيث جسامه الأضرار التي تلحق بالمؤمن له، لذلك ألزم المشرع الناقل التأمين على النقل. والتأمين وسيلة أمان وحماية للمؤمن له في مواجهة الأخطار التي قد تلحق به، ووسيلة فعالة لتخفيف الآثار المترتبة عن هذه الأحداث والخسائر التي قد تتعرض لها تجارته، ولكي تكون عقود التأمين صحيحة يجب أن تشمل على أربعة عناصر إذا تخلف أحدها اعتبر التأمين باطل بطلان مطلق وهي: القسط، ومبلغ التأمين الخطر، وهو أهم ركن في العقد.

**الكلمات المفتاحية:** النقل؛ التأمين؛ الخطر.

### **Abstract:**

The maritime transport contract is a commercial contract that must be insured against risks and disasters that can cause prejudice. The nature of these accidents and risks, their occurrence and the extent of the prejudice suffered by the insured, differ; that is why the legislator obliged the carrier to provide transport insurance. Insurance is a means of securing and protecting the insured against the prejudice he incurs, as well as an effective means of mitigating the consequences of these accidents and risks to which its commercial activity is exposed. The validity of insurance contracts is based on the existence of four fundamental factors, without which the insurance would be considered null and void. These factors are: risk, risk premium, amount of insurance

**Key words:** Transport - insurance - risk.



**مقدمة:**

ينطوي عقد النقل على مخاطر كثيرة، يرجع سببها إلى الحوادث أو إلى طبيعة الوسيلة المستعملة، وهو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول، أي أن يؤمن الناقل انتقال شخص أو بضاعة من موضع لأخر مقابل أجره، وقد يكون نقل بحري، بري أو جوي، كما أنه قد يكون داخلي أو خارجي.

بما أن عقد النقل هو عقد تجاري يجب التأمين عليه من المخاطر والكوارث التي قد تلحق به أضرارا، وتختلف هذه الحوادث والخسائر من حيث طبيعتها ومن حيث مدى تحققها، أو من حيث جسامه الأضرار التي تلحق بالمؤمن له.

يعد التأمين وسيلة أمان وحماية للمؤمن له في مواجهة الأخطار التي قد تلحق به، ووسيلة فعالة لتخفيف الآثار المترتبة عن هذه الأحداث والخسائر التي قد تتعرض لها تجارته.

إن عقد التأمين هو العقد الذي يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط تأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث، أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك نظير قسط أو دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن.

يرى علماء القانون أن عقود التأمين يجب أن تشتمل على أربعة عناصر إذا تخلف أحدها اعتبر التأمين باطل بطلان مطلق وهي الخطر، القسط، ومبلغ التأمين، والمصلحة التأمينية.

للتأمين مركز مهم جدا في العمليات التجارية إذ من النادر أن يقوم الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص على متن السفن المركبات أو الطائرات دون أن يتم التأمين عليهم، وتعود الأهمية نظرا لضعف المبالغ المالية التي تمثلها تلك العمليات التجارية وكذا الأخطار الجسيمة التي قد تواجه هذه الرحلات.

وتكمن أهمية هذا البحث كونه يتعلق بموضوع مهم جدا من مواضيع التأمين في عقود النقل وهو الخطر، لاسيما الخطر البحري والذي بسبب تعدد مصادره تضطر



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري ————— هجيرة عيشاوي**

شركات التأمين إلى إعادة التأمين على نفسها في مواجهة هذه الأضرار ذات التكلفة العالية خوفا من تعرضها للإفلاس، ومن الناحية العلمية يثير عدة إشكالات، نظرا للتطور الذي عرفه عقد النقل.

من كل ما سبق يتضح أن الخطر في عقد النقل البحري يحدث غالبا في أماكن يصعب الوصول إليها، الأمر الذي يعقد مسألة تحديد أسباب حدوثه وما إذا كان قد حصل بشكل متعمد أم لا، كما أن طول المسافة الزمنية بين لحظة تحقق الخطر ومعاينة وسيلة النقل يفاقم من جسامه هذه الأخطار، وهذا ما يدفعنا لمعرفة فيما إذا كان التأمين يمتد إلى كل الأخطار التي تخص عمليات النقل ويشير تسأل حول مفهومه وما إذا كان عقد التأمين يغطي كل أخطار عمليات عقد النقل البحري وهل يمتد إلى الأخطار غير البحرية؟

إجابة على الإشكالية سوف نحاول إلى الوصول إلى تحديد الخطر الذي يتم التأمين عليه، وبيان أنواعه، الفكرة التي يقوم عليها، وقد قسنا بحثنا إلى جزئين تناولنا في المبحث الأول مفهوم الخطر في تأمين عقد النقل، أما المبحث الثاني خصصناه لأنواع الخطر.

### **المبحث الأول: مفهوم الخطر في تأمين عقد النقل البحري.**

وسوف نتطرق في هذا البحث إلى تعريف الخطر وشروط تحققه عبر المطلبين التاليين:

#### **المطلب الأول: تعريف الخطر المؤمن منه**

سوف نقوم بتعريف الخطر المؤمن لغويا واصطلاحا بصفة عامة ونتطرق إلى تعريف الخطر البحري في الفرعين التاليين:

#### **الفرع الأول: تعريف الخطر**

نتطرق في هذا الفرع إلى التعريف اللغوي والاصطلاحي للخطر المؤمن عليه:



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري** **هجرة عيشاوي**

**أولاً- التعريف اللغوي:** يعرف الخطر على أنه "السبب الذي يترامى عليه في التراهن، فيقال تراهنوا على الأمر، وهو الرهن عينه، ويقصد به كذلك قرب الهلاك وكذلك احتمالية التحقق والعدم<sup>(1)</sup>.

وفي تعريف آخر يقصد بالخطر الإشراف على الهلاك، ويقال خاطر أي جازف وأشرف على الخطر، وصفة الخطر (Danger) و(Risque) مأخوذة من الكلمة اللاتينية (Dominiarium) التي تعني سيطرة ومصدر الخطر يكمن في الضرر الناتج عنه<sup>(2)</sup>.

**ثانياً- التعريف الاصطلاحي:** لقد أعطى الفقهاء عدة تعاريف للخطر نذكر منها: تعريف بلانيول Planiol وريبار Ripert اللذان يعرفانه بأنه: "حصول الحادث الذي يوجب تحققه أن يوفي المؤمن بما التزم به."

ويعرفه بيكار Picard وبيسون Bisson على أنه: "حادث محتمل الوقف لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما خاصة إرادة المؤمن له."<sup>(3)</sup>

كما عرفه محمد شرعان على أنه: "كل حادث لا يمنع القانون ضمانه يحتمل تحققه مستقبلاً سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم، ويكون غير متعلق بإرادة أي من طرفي العقد أو صاحب مصلحة فيه"<sup>(4)</sup>.

وذهب السنهوري في تعريفه للخطر على أنه: "حادث يحتمل وقوعه"<sup>(5)</sup>.  
والدكتور حسام محمود لطفي يعرفه على أنه: "حادث مشروع محتمل الوقوع لا يتوقف وقوعه على إرادة أحد العاقدين"<sup>(6)</sup>.

### **الفرع الثاني: تعريف الخطر البحري المؤمن عليه.**

سنطرق في هذا الفرع إلى أهم التعاريف التي أعطيت للخطر البحري، حيث أن مصطلح الخطر البحري (Fortune de mer) له عدة معاني طبقاً للزاوية التي ينظر كل فقيه إليه:

فيعرف بأنه الحادث الذي قد يتعرض له الأشخاص أو البضائع المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية، سواء نشأت هذه الأخطار عن البحر مباشرة كالعواصف الشديدة، الغرق أو الأخطار التي تشكل بطبيعتها أضراراً تصيب الأشخاص أو البضاعة المؤمن



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري ————— هجيرة عيشاوي**

عليها (7)، كالوفاة أو الأضرار الجسمية للركاب أو هلاك وتلف أو تأخر وصول البضائع.

في تعريف آخر للخطر البحري بأنه: "الخطر الذي- يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية" (8)، وفي نفس السياق يعرفه طالب حسن موسى على أنه: (9) "الخطر البحري هو الحادث الذي يقع في البحر والنتاج إما عن فعل الطبيعة أو عن فعل الإنسان"، فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه فيكفي بصفة عامة أن يكون البحر مكان الحادث.

من كل التعاريف السابق ذكرها يمكن أن نعرف الخطر في التأمين البحري على أنه: الحوادث والأضرار التي قد تتعرض لها البضائع أو الأشخاص المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية سواء كانت هذه الأضرار بحرية أو غير بحرية.

### **المطلب الثاني: شروط الخطر المؤمن**

إن أهم ركن في التأمين البحري هو وجود خطر يتعرض له الركاب أو البضائع المؤمن عليهما، والذي يستلزم وجود شروط يجب توفرها ليتم تغطية الأضرار الناتجة عنه وهو ما سوف نتطرق إليه عبر الفروع التالية:

#### **الفرع الأول: أن يكون الخطر محتمل الوقوع ومعينا:**

يجب أن يكون الخطر غير محقق الوقوع ومعينا تعيينا دقيقا:

**أولا- أن يكون الخطر محتمل الوقوع:** نقصد بذلك أن يكون الخطر غير محقق الوقوع فلا يكون مؤكدا الحصول إنما احتمالي، فقد يحدث أثناء سريان عقد التأمين أولا يحدث، وهذه تعد صفة جوهرية في الخطر، أي أن يكون غير مؤكدا ولا مستبعد الوقوع بحيث تبقى حالة الاحتمال والغرر للخطر هي جوهره، وتظهر احتمالية الخطر في بعض الحالات حتى وإن كان تحقق الخطر مؤكدا كالتأمين على الحياة لحال الوفاة فهي واقعة مؤكدة الوقوع إلا أن وقت تحققها يبقى مجهول، فالاحتمال يكون هنا بتاريخ الوفاة، بالتالي فالاحتمال يشمل كلا من الحادث أو تاريخ توقعه (10).

**ثانيا- أن يكون الخطر معينا:** يجب أن يكون الخطر معينا تعيينا دقيقا في عقد التأمين، وذلك بأن يتفق طرفي العقد على الخطر أو الأخطار التي يضمها إن تعددت،



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري** **هجرة عيشاوي**

ويتم تعيينه سواءً من حيث طبيعته كالتأمين ضد الغرق، الأضرار الجسمية، التلف، الحريق السرقة، وكذا تعيين الشخص إذا كان التأمين على الأشخاص أو الشيء محل التأمين في حالة التأمين على البضاعة.

قد يعين الخطر بتعين سببه كتأمين البضاعة من الحريق إذا كان سببه اشتعال الوقود، أو كالتأمين على الحياة في حالة الوفاة غرقاً، كما يمكن أن يعين الخطر بصفة عامة كتأمين البضاعة ضد التلف.

كما لطريفة العقد استثناء حالة أو أكثر، التي يجب أن تكون محددة تحيداً دقيقاً، فمثلاً أن نستثني في التأمين على الحريق الخطر الذي يكون سببه الحرب، فلا نطبق ذلك على الإضطرابات الشعبية<sup>(11)</sup>.

### **الفرع الثاني أن يكون الخطر مستقبلياً وغير مستبعد من التأمين ومشروعاً:**

يشترط في الخطر أن يكون حادث مستقبلي، وأن يكون لا مستبعد لا قانوناً واتفاقاً ولا مشروعاً:

**أولاً- أن يكون الخطر مستقبلياً:** يشترط في الخطر أن يكون حادث مستقبلي لم يؤكد حدوثه من عدمه، أو على الأقل يبقى تاريخ حدوثه مجهول ولا يمكن لأحد التنبؤ به، ولهذا فالخطر المؤمن عنه يجب أن يكون فقط عن الوقائع المستقبلية<sup>(12)</sup>، فلو تحقق حدوثه فعلاً لا يعد خطراً ولا يجوز التأمين عليه، والعبرة في تحديد ما إذا كانت الواقعة تشكل خطراً أم لا هي بوقت إبرام عقد التأمين، فلو تحققت الواقعة قبل لا تعد خطراً، مثلاً لو يؤمن شخص على حافظته ضد الحريق، إلا تبين أن حافظته كانت وقت إبرام عقد التأمين قد احترقت فعلاً قبل إبرام العقد، وهذا ما يستشف من موقف المشرع الجزائري في هذا المجال، وهو ما نصت المادة 43 من قانون التأمين<sup>(13)</sup>.

ومن فقهاء القانون من يرى أن الاتفاق على تغطية حادث قد وقع فعلاً ممكن ولكنه لا يدخل في نظام التأمين إنما يعتبر من عقود التبرع الخاصة<sup>(14)</sup>.

وهذا يدفعنا لتساءل عن مدى إمكانية التأمين على الخطر الظني؟ والذي مفاده وقوع الخطر فعلاً قبل أو حين التعاقد، بشرط أن لا يكونا طريفة العقد يعلمان بوقوعه أو على الأقل أحد أطراف لا يعلم بذلك.



## الخطر في تأمين عقد النقل البحري ————— هجيرة عيشاوي

إن التأمين البحري يجيز للناقل التأمين على الخطر الظني، ولا يكون عقد التأمين باطلا في هذه الحالة، إلا إذا كانا طرقي العقد سيئ النية، كعلم المؤمن له أن الخطر قد تحقق قبل التعاقد<sup>(15)</sup> كأن يعلم الناقل أن البضاعة قد هلك في البحر وذلك ليحصل على مبلغ التأمين، أو كعلم المؤمن أن السفينة قد وصلت للميناء سالمة ليحصل على أقساط التأمين.

وقد سمح التشريع التأمين على مثل هذا الخطر كون الأخطار البحرية لا تعرف بسرعة وتبقى مجهولة لمدة طويلة لذلك يصعب كشف وقت حدوثها.

**ثانيا- أن لا يكون الخطر مستبعد من التأمين:** قد تتوفر في الخطر كل الشروط، وعلى ذلك لا يقبل المؤمن ضمانه، ويستبعده من عقد التأمين، والاستبعاد نوعان قانوني واتفاقي:

**أ) - الاستبعاد القانوني:** وهو أن ينص القانون صراحة على استبعاد أخطار معينة من عقد التأمين، كالأخطار التي يكون سببها المؤمن الحرب الأجنبية، أو الحرب الأهلية أو القرصنة... إلخ وهو ما نصت عليه المواد 103-102-39 من القانون 07-95 المتعلق بالتأمينات<sup>(16)</sup>.

**ب) - الاستبعاد الاتفاقي:** يمكن لطرقي عقد التأمين كذلك الاتفاق على استبعاد خطر أو عدة أخطار معينة بوضوح دون غموض أو لبس ولا يجب أن تكون ضمنية، بل يجب ذكرها في وثيقة التأمين بشرط أن لا يخالف هذا الإسعاد النصوص القانونية.

**ثالثا- أن يكون محل الخطر مشروعا:** بما أن الخطر يمثل ركن المحل في عقد التأمين البحري فيجب أن يكون هذا الركن غير مخالف للنظام العام والآداب العامة<sup>(17)</sup>، حيث أن تحقق الشروط السابقة لا يعني أن عقد التأمين صحيح بل يستلزم شرط المشروعية حيث تنص المادة 621<sup>(18)</sup> من القانون المدني: "تكون محلا للتأمين، كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين"، فلا يجب أن يصب التأمين مثلا على الأخطار التي يكون تمس سلع مهربية أو الأخطار التي تمس مخدرات أو أسلحة.



**الفرع الثالث: أن يكون الخطر قابلا للقياس كما ومنظم الوقوع:**

لكي يتم التأمين على الخطر يجب أن يكون قابلا للقياس، وأن يكون متواتر الوقوع:

**أولا- أن يكون الخطر قابلا للقياس كميًا:** وقابلية الخطر للقياس تعني أن نتمكن من قياس احتمال وقوع هذا الخطر مقدما، فبعض الأخطار يمكن حسابها رياضيا وبدقة وبعضها لا يمكن احتساب احتمال وقوعها، لهذا فهي تحسب تقريبا، ونعتمد في ذلك على وجود معلومات وبيانات إحصائية دقيقة وصحيحة لمدة طويلة نوعا ما عن حالات وقوع الحادث محل القياس، وتعد هذه البيانات الإحصائية العنصر الأساسي في حساب الخسارة المترتبة عن تحقق الخطر، وتتوفر الخبرة الإحصائية السابقة عن حالات وقوع الحادث محل القياس، وكذا بتحقيق أعداد كثيرة للحوادث نصل إلى نتائج تقع فعلا في الواقع بصورة مماثلة للتوقعات التي بنيت الاحتمالات عليه<sup>(19)</sup>.

**ثانيا: أن يكون الخطر منتظم الوقوع:** لكي يكون الخطر منتظم الوقوع، لا بد أن لا يكون نادر الوقوع بحيث يصعب رصد تحركاته لعدم وجود إحصائيات دقيقة تخصه، ولا يكون هذا الخطر المؤمن عليه متجانسا أي من طبيعة واحدة لأن المؤمن لا يتمكن في هذه الحالة من إجراء المقاصة بين مختلف الأخطار<sup>(20)</sup>،

كما يجب أن لا يكون الخطر عام فيصيب عددا كبيرا من الناس كالحروب، الزلازل، لأنه غالبا في هذه الحالة تكون الأضرار والخسائر كبيرة جدا لهذا فشركات التأمين تجد نفسها عاجزة عن التغطية وعن دفع التعويض اللازم عند وقوعها، فتضطر الدولة لتغطية هذه الخسائر.

والخطر المنتظم هو المتواتر وقوعه بحيث تبقى ظروف تحققه ثابتة طيلة مدة العقد<sup>(21)</sup> كما يجب أن لا يكون مركزا في منطقة واحدة، بل موزعا عبر الإقليم ليقبل المؤمن تأمينه وإلا أدى إلى إفلاسه، فالتركيز يعد سبب في زيادة تكرار الحوادث وزيادة درجة وقوع الخطر ودرجة الخسارة للحادث الواحد، ففي هذه الحالة لو قبلت شركة التأمين تأمين هذه الأخطار المركزة لا تحقق توازنها المالي وتعجز في



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري ————— هجيرة عيشاوي**

الأخير عن الوفاء بالتزاماتها، وهذا يدفعها لرفع قيمة الأقساط التي يلتزم بها المؤمن له وهذا مستبعدا من الناحية الاقتصادية<sup>(22)</sup>، أو تقبلها بإعادة تأمينها.

### **المبحث الثاني: أنواع الأخطار في التأمين البحري**

إن الأخطار التي يغطيها التأمين البحري نوعان، أخطار تنشأ من البحر مباشرة كالتصادم البحري، العواصف، الغرق، الجنوح... إلخ، والأخطار التي تحدث للركاب والأموال المؤمن عليها، وهناك من التشريعات من يفرق بين النوعين كقانون التأمين الإنجليزي أما القانون الفرنسي يشمل النوعين سواء كانت أخطار ناتجة عن البحر أو لا وهو ما أقره المشرع الجزائري في القانون 07-95 المتعلق بالتأمينات وسوف نتطرق له عبر المطلبين التاليين:

#### **المطلب الأول: الأخطار البحرية**

الأخطار البحرية هي الأضرار التي تصيب الأشخاص أو البضائع خلال الرحلة البحرية والتي تنتج عن البحر مباشرة، وقد تكون حوادث بحرية وهو ما سوف نتطرق له عبر الفرعين التاليين:

#### **الفرع الأول: الأخطار الناتجة عن البحر:**

أهم الأخطار البحرية التي قد تصيب الرحلة البحرية هي العواصف، الأمطار، الغرق، الجنوح:

**أولا: العواصف والأمطار:** ونعني بها الرياح القوية المصحوبة بالأمطار التي تكون سرعتها عالية والتي تؤدي غالبا إلى ارتفاع أمواج البحر فتشكل خطر على الركاب والبضائع والتي تؤدي إلى تلفها في بعض الأحيان يمكن للسفينة أن تعرق أو تجنح<sup>(23)</sup>.

**ثانيا: الغرق والجنوح:** ونقصد بالغرق عدم قدرة السفينة الطفو على سطح البحر، وهبوطها إلى قاع البحر بسبب دخول المياه إليها، ويرجع سبب غرق السفينة غالبا إلى عيب في السفينة أدى إلى دخول الماء إليها بسبب الرياح الشديدة التي تؤدي إلى ارتفاع الماء على سطح السفينة أو بسبب العواصف.

بالنسبة للجنوح فقد يحدث بسبب ارتطام السفينة بقاع البحر بسبب ضحالة المياه أو لعدم وجود العمق الكافي للمياه<sup>(24)</sup> أو لوجود صخور قريبة من قاع البحر، وهذا



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري** **هجرة عيشاوي**

الخطر يوجب التأمين عليه، أما الجنوح الذي ينشأ نتيجة للمد والجزر، لا يمكن التأمين عليه، لأنه ظاهرة طبيعية تخرج عن نطاق التأمين البحري.

**الفرع الثاني الحوادث البحرية:** قد يكون مصدر الخطر حوادث بحرية، كالتصادم البحري، الخسارة المشتركة، الحريق والانفجار:

**أولاً- التصادم البحري:** يعد خطر التصادم البحري من الحوادث البحرية ذات الأهمية الكبيرة ويحتل الصدارة في الحوادث البحرية التي تواجهها السفن أثناء الرحلة البحرية وذلك بالنظر لما يخلفه من أضرار على الأشخاص أو على البضائع، ولا يعد تصادماً بحرياً إلا إذا وقع بين سفينتين أو بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية أو ارتطام سفينة بصخور، ويشترط كذلك أن تكون السفينة عائمة، وكذا أن يحصل فعلاً ارتطام مادي بين السفينتين<sup>(25)</sup>، ويجب أن ينجم عن هذا الارتطام ضرراً يصيب المؤمن له، ويستوي في ذلك أن تكون السفينتين مملوكتين لشخصين مختلفين أو لنفس المؤمن له.

**ثانياً- طرح البحر(الخسارة المشتركة):** قد تتعرض السفينة خلال الرحلة البحرية لخطر ناتج عن شدة حمولتها أو لسبب آخر، فلتفادي هذا الخطر وإتمام الرحلة وسلامة السفينة وحمولتها ووصولها بأمان يضطر الربان إلى رمي جزء من حمولتها في البحر ففي هذه الحالة تتحمل شركة التأمين تبعية هذه الخسائر.

**ثالثاً- الحريق والانفجار:** إذا تعرضت سفينة لحريق أو لانفجار في عرض البحر بسبب قوة قاهرة ولا يرجع السبب لخطأ الربان أو أشخاص الملاحة البحرية تتحمل شركة التأمين آثار هذه الأضرار التي تصيب الركاب والبضاعة التي نجمت عن تحقق خطر الحريق، فالمؤمن يضمن ويغطي هذا الخطر عند تحققه بالرغم من أنه غير ناتج عن البحر.

**رابعاً- أخطاء البحارة:** إذا ارتكب البحارة أخطاء عمدية أدت إلى إتلاف البضائع أو ألحقت أضرار بالركاب تلزم شركة التأمين بتعويض المتضررين من أنواع الأخطار التي يمكن أن يرتكبها الربان أو عمال السفينة التجارة الممنوعة أو التهريب<sup>(26)</sup> كأن



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري ————— هجيرة عيشاوي**

يقوموا يتهريب أسلحة أو متفجرات فتتفجر فتؤدي إلى إتلاف البضائع الأخرى في هذه الحالة يلزم المؤمن بتغطية الأضرار اللاحقة بها.

**خامسا- السرقة والقرصنة:** ونقصد بالسرقة أخذ أموال أو بضائع الغير بالقوة أو بدونها، ولكن دون رضا أصحابها سواء كان الفعل منسوب لأشخاص الملاحة أو للغير من خارج السفينة يلزم المؤمن بتعويض هذه الخسائر.

القرصنة وهو خطر مستبعد من التأمين كما أسلفنا القول، ونقصد بها أن يتخذ مجموعة من الأشخاص عمليات السلب والنهب في البحار حرفة لهم، وهي كل عمل غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب<sup>(27)</sup>، والقرصنة كانت تشكل في الماضي خطرا تواجهه كل السفن، لكن مع مرور الزمن أصبحت من الأخطار النادرة، إلا أنه في الوقت الحالي ظهر هذا الخطر الظهور إلى الساحة وبشكل مقلق، فعلى المشرع الجزائري إعادة النظر في هذا الخطر بإدراجه بدائرة الأخطار المؤمنة مع إمكانية رفع أقساط التأمين حتى يكون توازن بين التزامات المؤمن والمؤمن له.

### **المطلب الثاني: امتداد التأمين إلى الأخطار غير البحرية.**

إن فكرة امتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية تجد أساسها في القانون، الاتفاق أو العرق، ويغطي عقد التأمين الأخطار التي تصيب الأشخاص والبضائع:

### **الفرع الأول: أساس امتداد التأمين للأخطار غير البحرية.**

لم يعود التأمين البحري يقتصر على الأخطار البحرية التي تحدث في البحر فقط بل فتح المجال أمام أخطار أخرى قد تتعرض لها الرحلة البحرية خارج البحر طالما هي متعلقة بالرحلة.

تستمد فكرة امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أساسها القانوني من الاتفاق المبرم ما بين المؤمن والمؤمن له على تغطية أخطار غير بحرية لارتباطها ارتباط وثيق الصلة بالرحلة البحرية بموجب عقد صريح طبقا لما جاء في المادة 136 من القانون 07-95<sup>(28)</sup> المتعلق بقانون التأمينات المعدل والمتمم بالقانون 06-04 التي تنص: "تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة البحرية إذا و/أو النهر و/أو



## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري** **هجرة عيشاوي**

الجو، سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكمله له..."، وهو نفسه ما تضمنته المادة (2) من قانون التأمين البحري الإنجليزي<sup>(29)</sup> بحيث إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البحر والبر، وهو ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في المادة (3/173) فنص على امتداد عقد التأمين البحري ليشمل الأخطار غير البحرية كل مصلحة للمؤمن بشرط أن لا تكون مخالفة للنظام العام، فيجوز لطرفي العقد أن يتفقا على امتداد التأمين البحري مراحل سابقة أو لاحقة على الرحلة البحرية، وكذا قد يمتد التأمين البحري لتغطية أخطار غير بحرية إذا اقتضى العرف التجاري البحري امتداده بهذه الصورة، فيصبح ملزما كالتأمين على البضائع في كل المراحل من النقل البحري والبري والنهري وحتى النقل الجوي على أن يكون هذا الفرع جزء من الأصل. كما يجد هذا امتداد التأمين أساسه القانوني من نظرية التبعية التي مضمونها الفرع يتبع الأصل، وهو ما اقره المشرع الفرنسي في وثيقة التأمين البحرية على البضائع التي يمتد من خلالها التأمين غير البحرية بشرط أن تكون تابعة ومتعلقة بالرحلة البحرية.

إذن ففكرة امتداد التأمين البحري لتغطية أخطار غير بحرية قد تجد أساسها في القانون أو في باتفاق طرفي عقد التأمين على ذلك صراحة، وكذا وفقا لما يقضيه العرف، ومن أهم الشروط الذي يتضمن امتداد التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية هو شرط من المخزن إلى المخزن، فالتأمين يغطي البضائع منذ لحظة خروجها من المخازن ونقلها ورسها على ظهر السفينة، وتفريغها عند الوصول إلى الميناء ووضعها في المخازن، أي يشمل كل الأخطار بداية ما قبل الشحن وصولا ما بعد التفريغ"، وبدأ العمل بهذا الشرط في نهاية القرن التاسع عشر، وتم اعتماده في وثيقة التأمين على البضائع في 1912.

ونشير أن هذا الشرط لا يغير نطاق ضمان ولا يغير من نوع التأمين بأن يجعله مثلا تأمينا مع ضمان كل الأخطار وإنما يقتصر أثره على امتداد زمان ومكان التأمين بحيث يشل فقط الأخطار المتفق عليها<sup>(30)</sup>.



**الفرع الثاني: صـور امتداد التأمين البحري للأخطار غير البحرية:** قد يمتد عقد التأمين للأخطار التي تصيب البضائع أو التي تصيب الركاب:  
**أولاً- التأمين على البضائع:** ولقد تطرق المشرع الجزائري للتأمين على البضائع في المواد 136-137 من القانون 95-07 المتعلق بالتأمينات، والبضائع عرفها الدكتور محمد عبد الحميد على أنها<sup>(31)</sup>: "جميع الأشياء المادية المحسوسة والتي تشغل حيزاً معيناً"، من هذا التعريف نصل أنه لا يدخل في معنى البضائع الأشياء غير المادية، ففي تحقق الخطر المؤمن يضمن البضائع المنقولة<sup>(32)</sup> حتى ولو لم تكن في عرض البحر. والبضائع قد تكون مجتمعة في حاويات، منصات نقالة أو أي أداة نقل مماثلة كما تشمل الحيوانات الحية، فهي كل الأموال المنقولة ماعدا النقود والممتلكات الشخصية والمؤن، سواءً كانت هذه البضائع سلع أو حيوانات بشرط أن لا تكون خارجة عن نطاق التعامل وغير مخالفة للنظام العام.

فقد يتم نقل البضائع بحراً من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أو أن تنقل البضاعة من المخزن إلى السفينة قبل إبحارها إلى ميناء الوصول أو إلى المخزن بعد وصول السفينة ففي هذه الحالة يكون النقل البحري هو الأساس بالرغم من اشتماله على جزء من النقل البري الذي يكون على اليابسة<sup>(33)</sup>، كما يمتد التأمين ليشمل عملية التحميل والتزليل للبضاعة المؤمن عليها<sup>(34)</sup>، ففي حالة هلاك أو تلف البضاعة اثناء رصها في الميناء أو وضعها في المخازن كأن تتعرض البضاعة لحادث اثناء نقلها برا عندما يكون عقد النقل البري فرع من النقل البحري وتابع له.

**ثانياً- التأمين على الأشخاص:** قد يمتد التأمين ليشمل الأخطار والإصابات التي تلحق بالركاب، ويقصد بالراكب أو المسافر كل شخص تعاقد مع الناقل أن ينقله إلى المكان المحدد في عقد النقل<sup>(35)</sup>، فيشمل التأمين على الأشخاص في حالة وفاتهم، إصابتهم، وحتى الأضرار التي تلحق بأممتعتهم، والأمتعة نوعان يدوية وهي التي يحتاجها المسافر في الرحلة البحرية والتي تبقى تحت حيازته، وأمتعة مسجلة ويسلمها الناقل لإيصالها تكون بمثابة عقل نقل تبقي لعقد نقل الأشخاص دون أن يتقاضى أجر عليها بشرط أن لا تتجاوز الوزن المسموح به.

## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري** **هجرة عيشاوي**

وأهم الأخطار التي يمكن تغطيتها في التأمينات على الأشخاص هو ما تضمنته المادة 63 من قانون 95-07 المتعلق بالتأمينات هي: الوفاة إثر حادث، العجز الدائم الجزئي أو الكلي، العجز المؤقت عن العمل، تعويض المصاريف الطبية والصيدلانية والجراحية، ففي حالة كانت هذه الأخطار بحرية يلزم المؤمن بتعويض المتضرر ويتم الاتفاق على التعويض بين طرفي العقد<sup>(36)</sup>.

### **خاتمة:**

إن التأمين البحري هو أقدم فروع التأمين، يهدف إلى جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له، لهذا يشترط تحديد الخطر تحديدا دقيقا، بحيث لا يلتزم المؤمن بأداء التعويض إلا في حالة تحقق الخطر، الذي يجب أن يكون مستقلا عن إرادة الطرفين، ويكون احتماليا مستقبليا ومشروع، لذلك ففي حالة تخلفه أو تخلف شرط من شروطه يعد عقد التأمين باطلا .

يلزم المؤمن بتغطية الأخطار البحرية المتمثلة في والحوادث والأضرار التي تصيب البضائع والركاب، وسواء نشأت عن البحر مباشرة كالعواصف والأمطار، أو لم تنشأ عن كالحوادث التي تصيب للرحلة البحرية أثناء تواجدها بالبحر كالتصادم والانفجارات والحرائق.

لم يعد التأمين البحري يقتصر على الأخطار البحرية التي تحدث في البحر فقط بل فتح المجال أمام أخطار أخرى قد تتعرض لها الرحلة البحرية خارج البحر طالما كانت متعلقة بالرحلة.

تستمد فكرة امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أساسها القانوني من القانون، أو من الاتفاق المبرم ما بين المؤمن والمؤمن له على تغطية أخطار غير بحرية لارتباطها ارتباط وثيق الصلة بالرحلة البحرية بموجب عقد صريح أو طبقا لما اقتضاه العرف.

ونخلص إلى أنه بالرغم من أن المشرع الجزائري أقر فكرة امتداد التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية إلا أنه لم يوضحها ففي حالة تحقق الخطر يبقى تقديره



## الخطر في تأمين عقد النقل البحري ————— هجيرة عيشاوي

لسلطة القاضي وهذا يدفعه للتطور أكثر في المستقبل، وتغطية اشمل للأخطار التي تصيب المسافرين والبضائع.

كما أنه بالرغم من أن المشرع الجزائري نص على التأمين على الأخطار البحرية إلا أنه لم يقد بتحديدتها بالرغم من أهميتها لذلك يجب إيجاد تشريع تأميني مختص يساير تشريعات الدول المتطورة خاصة وأن النقل البحري هو عصب الاقتصاد في العالمي.

### الهوامش:

- (1)- هيفاء رشيدة تيكاري. النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2012، ص 134.
- (2)- شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 11.
- (3)- مريم عمارة، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص 78.
- (4)- محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، دار المعارف للنشر، مصر، ص 102.
- (5)- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد(عقود الفرر)، منشورات الحلبي، لبنان، ج7، ص 1144.
- (6)- معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، ط1، 2016، ص 44.
- (7)- عادل علي المقدادي، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة(النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الثقافة للنشر، الأردن، ط2، 2011، ص 196.
- (8)- مصطفى كمال طه، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص 83.
- (9)- مريم عمارة، المرجع السابق، ص 79.
- (10)- طالب حسن موسى، القانون البحري(السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري)، دار الثقافة، عمان، ط2، 2007.
- (11)- هيفاء رشيدة تيكاري، المرجع السابق، ص 141.
- (12)- مصطفى محمد الجمال، أصول التأمين(عقد الضمان)، دراسة مقارنة للتشريع والفقهاء والقضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، 1999، ص 45.
- (13)- تنص المادة: " إذا 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، ويحتفظ المؤمن







## **الخطر في تأمين عقد النقل البحري** ════════════ **هجرية عيشاوي**

(34)- محمود محمد عيابة، أحكام عقد النقل، النقل البحري - النقل البري - النقل الجوي، دار الثقافة للنشر، عمان، 1984، ص 65.

(35)- عبد الرزاق التليبي، المرجع السابق، ص 21.

(36)- BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Traité de droit maritime, L.G.D.J., Paris, 2006.

