

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

د. دينا بنت إسماعيل أبوزيد

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

Determining the Scope of Assured Risk in Marine Insurance in light of Saudi Commercial Maritime Law

د. دينا بنت إسماعيل أبوزيد

ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

أستاذ مساعد في القانون المدني، قسم القانون الخاص،

طالبة ماجستير في قسم القانون الخاص،

كلية الحقوق ، جامعة الملك عبد العزيز

كلية الحقوق ، جامعة الملك عبد العزيز

المستخلص :

تناولت هذه الورقة تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في النظام التجاري البحري السعودي؛ حيث تضمن النظام الإشارة إلى الأخطار البحرية بشكل صريح مع وجود تلميحات عن الأخطار غير البحرية المضمنة في أحكام هذا النظام. لضرورة تناول الفروقات بين كل من الأخطار البحرية، والأخطار غير البحرية، فقد ركزت هذه الورقة على التمييز بينهما، وتوضيح مفهوم كل منهما. تعرضت هذه الورقة لصور من الأخطار البحرية المغطاة في وثائق التأمين البحري وفق النظام البحري التجاري ومنها التصادم البحري والخسارات البحرية المشتركة كأبرز الصور للأخطار البحرية، ثم تناولت هذه الورقة أبرز الصور للأخطار غير البحرية التي تتعلق بكل من السفينة والبضائع. تطرقت هذه الورقة إلى بعض من الأخطار التي تتعلق بالسفينة وهي في طور البناء؛ حيث تعد أخطاراً غير بحرية، والأخطار التي تتعلق بالسفينة عند وجودها في أي مكان لغير غرض الملاحة البحرية إذ تعد أيضاً أخطاراً غير بحرية. من جانب آخر، تناولت هذه الورقة الأخطار المتعلقة بالبضائع عندما تكون وثائق التأمين البحري متضمنة شرط من المخزن إلى المخزن، ثم أخيراً، تعرضت هذه الورقة إلى وثائق التأمين البحري المتعلقة بالبضائع عندما تكون متضمنة شرط شمولية جميع الأخطار. توصلت هذه الورقة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات للمنظم السعودي و تعديلات مقترحة للنظام البحري التجاري.

الكلمات المفتاحية: قانون بحري، تأمين بحري، الخطر البحري، النظام البحري التجاري السعودي، الخطر غير البحري.

Abstract:

This paper determines the scope of the insured risk in marine insurance in Saudi Commercial Maritime Law; as the law includes an explicit reference to marine risks with hints about non-marine risks included in the provisions of this law. Due to the need to address the differences between marine risks and non-marine risks, this paper focused on distinguishing between both of them, and clarifying the concept of each. This paper deals with different types of marine risks covered in marine insurance contracts according to Saudi Commercial Maritime Law, including marine collision, and joint marine losses as these are the most prominent types of marine risks. Then this paper deals with the most prominent types of non-marine risks related to both the ship and the goods. This paper demonstrates some of risks related to the ship while it is under construction; as they are considered non-marine risks, and the risks related to the ship when it is placed in anywhere for the purpose of non-marine navigation, since this is also considered as non-marine risks. On the other hand, this paper addresses risks related to goods when marine insurance policies include a warehouse-to-warehouse clause. Finally, this paper addresses marine insurance policies related to goods when these policies include a comprehensive all-risk clause. This paper reaches to a set of findings, and recommendations to amend Saudi Commercial Maritime Law

Keywords: Maritime Law, Marine Insurance, Marine Peril, Non-Marine Peril, Saudi Commercial Maritime Law

المقدمة

يعد التأمين البحري من أهم أنواع التأمين؛ حيث يهدف إلى توفير حماية ضد الأخطار المتعلقة بالبحر مثل الحوادث البحرية، والتلف الناتج أثناء عمليات النقل، والشحن، والتفريغ، وغيرها من الأخطار المحتملة. التأمين البحري كغيره من عقود التأمين لا بد فيه من توافر عنصر الخطر، حيث عرف المنظم السعودي الأخطار البحرية واعتمد في تعريفها على معيار الرحلة البحرية، وحدد شروطها بوضوح. والأصل في عقود التأمين البحري أنها تغطي الأخطار ذات الطبيعة البحرية، سواء كانت بفعل البحر مباشرة، أو التي تحدث أثناء التواجد في البحر، أو التي تكون ناتجة عن الرحلة البحرية، إلا أن نطاق العقد يمتد ليشمل أخطار ذات طبيعة غير بحرية متمثلة في الأخطار البرية، أو أخطار الملاحة النهرية، أو الأخطار الجوية عندما تكون هذه الأخطار من ضمن النقل البحري، وتسري بشأنها أحكام التأمين البحري. وهذا ما يتميز به عقد التأمين البحري؛ لكونه من العقود التي قد تتم على مراحل متعددة مما أدى إلى تطبيق

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

أحكام التأمين البحري على أخطار ذات طبيعة برية، أو جوية، أو نهربية تيسيراً للعمليات التجارية، ومراعاة للتطورات التي يشهدها قطاع النقل البحري.

مشكلة البحث

تطرقت المادة (٢٧/١) من النظام البحري التجاري السعودي لتعريف عقد التأمين البحري، وأوضحت أن عقد التأمين البحري متعلق بالضرر الناشئ من "خطر بحري". كما عرفت المادة (٢٨/١) من النظام الأخطار البحرية ووصفها بأنها المتعلقة برحلة بحرية، ونصت المادة (٢٩٦) من النظام على أن محل عقد التأمين البحري يشمل كلاً من السفينة، وأجهزتها، والسفينة تحت الإنشاء، والبضائع، وحاويات البضائع، والممتلكات التي توجد على السفينة، والأجرة، وأجرة الركاب، وأي مبالغ أخرى متعلقة، والمسؤولية المتعلقة بالسفن والبضائع. بالإضافة إلى أن المادة (٣٠٦) من النظام تعرضت لأن المؤمن يسأل عن الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع مخاطر بحرية. وحيث أن تحديد الخطر البحري لا يقتصر على أخطار البحر أو ما يقع على البحر بل يرتبط أيضاً بما كان البحر سبباً في وقوعها، وهذا ما استلزم إلى امتداد نطاق التأمين البحري إلى أخطار أخرى خارج البحر إلى أنها متعلقة بالرحلة البحرية، فأصبح يمتد لكل ما يتعلق بالرحلة البحرية أو ما يتصل بالسفن والبضائع ولو كانت ليست في البحر.

بالتالي يثور التساؤل الرئيسي لهذه الورقة حول: ما هو نطاق تحديد الخطر البحري في التأمين البحري؟ ويتفرع من

السؤال الرئيسي عدة أسئلة فرعية:

أولاً: ما هو مفهوم الخطر البحري؟

ثانياً: ما هو مفهوم الخطر غير البحري؟

ثالثاً: كيف يمكن التمييز بين الخطر البحري والخطر غير البحري؟

رابعاً: ما هي صور الأخطار البحرية؟

خامساً: ما مفهوم التصادم البحري؟

سابعاً: ما مفهوم الخسارات البحرية المشتركة؟ وما هي أحكامها؟

ثامناً: ما الصور المحتملة لاتساع نطاق التأمين البحري لتغطية أخطار غير بحرية؟

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الورقة إلى إيضاح نطاق الخطر المؤمن ضده في وثائق التأمين البحري وفق النظام البحري التجاري السعودي، ويندرج تحت هذا الهدف الرئيسي عدة أهداف:

أولاً: التعرف على مفهوم الخطر البحري، وتعريفه في النظام البحري التجاري ومدى أهميته في تحديد نطاق عقد التأمين البحري.

ثانياً: التمييز بين الأخطار البحرية والأخطار غير البحرية.

رابعاً: استعراض صور الأخطار البحرية المضمونة في وثائق التأمين البحري والتي أقرها المنظم السعودي.

خامساً: الوقوف على أبرز الصور العملية للأخطار غير البحرية والتي تعد تحت الضمان في وثائق التأمين البحري.

أهمية البحث:

تظهر أهمية هذه الورقة في أن التأمين البحري يشكل جزءاً حيوياً من الاقتصاد العالمي، وله دور فعال في تعزيز التجارة الدولية، وضمان سلامة الممتلكات أثناء النقل البحري؛ حيث يوفر التأمين البحري حماية مالية للسفن والبضائع ضد المخاطر البحرية مثل الغرق، والتصادم، والحريق، مما يساهم في تقليل المخاطر المرتبطة بالعمليات البحرية، وتعزيز الثقة بين الأطراف إلا أن المخاطر المتعلقة بالرحلة البحرية لا تقتصر على ما يقع على البحر بل قد يمتد إلى أخطار غير بحرية، وهذا ما يدفعنا إلى دراسة تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في وثائق التأمين البحري لتحديد ما مدى شمولية التأمين البحري للأخطار غير البحرية.

منهج البحث:

تستند هذه الدراسة إلى المنهج الاستقرائي والتحليلي، من خلال استقراء المواد المتعلقة في النظام البحري التجاري السعودي، ومن ثم تحليلها للوصول إلى الأحكام المتعلقة بمسألة تحديد نطاق المخاطر البحرية، وذلك للوصول إلى نتائج تجيب عن تساؤلات الدراسة وما يحقق أهداف هذه الورقة.

الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى: عايش عبد الله صالح البوصي: التكيف القانوني للأخطار المتعلقة بالرحلات البحرية في التأمين البحري -دراسة قانونية مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة النيلين، السودان، (٢٠١٤)

تبحث هذه الدراسة في التنظيم القانوني للأخطار البحرية في التأمين البحري بكافة جوانبه، والعقبات، والإشكاليات التي ترافق كافة التعاملات لمخاطر النقل المتعلقة برحلة بحرية. قد قسمت هذه الدراسة إلى بابين رئيسيين، يتناول الأول منها: مفهوم الخطر في التأمين البحري، والثاني: ماهية الأخطار المتعلقة برحلة بحرية في التأمين البحري، وقد خرجت هذه الدراسة بعدد من النتائج والتوصيات. إن أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة هو أن التأمين البحري يتميز عن تأمين النقل البري بطبيعة الخطر البحري الذي يمتد مفهومه إلى المخاطر التي تسبق عملية النقل مثل العمليات التمهيديّة، أو تلك التي تتبع النقل، ولذلك طوّل بتحديث قواعد التأمين البحري بما يتلاءم وطبيعة المخاطر المتعلقة بالتأمين البحري.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

أوجه التشابه: تتشابه هذه الدراسة مع الدراسة الحالية في أنها تتعرض إلى الأساس القانوني لاتساع مفهوم الخطر بما يشمل الأخطار غير البحرية.

أوجه الاختلاف: يختلف هذا البحث عن الدراسة الحالية في أنه يتعرض لكامل الأخطار البحرية من حيث صورها، وشروطها، ومصادرها، في حين أن هذه

الدراسة تركز على مسألة تحديد نطاق التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية.

الدراسة الثانية: بورطال: أمينة، امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، (٢٠١٥)

تعرض هذا البحث لإشكالية ما يتمتع به التأمين البحري من خصوصية تمنع ضمان الأخطار الناتجة عن المرحلة السابقة واللاحقة لمرحلة النقل البحري. حيث يهدف هذا البحث إلى تحديد المصدر الذي تستمد منه فكرة الضمان البحري قوتها القانونية، وموقف التشريعات المقارنة في توسيع نطاق التأمين البحري إلى الأخطار غير البحرية. قسم هذا البحث إلى مبحثين رئيسيين: يتناول المبحث الأول: معيار الخطر لتحديد نطاق التأمين البحري، فيما يتناول المبحث الثاني: اتساع نطاق التغطية التأمينية البحرية. إن أبرز ما توصل إليه هذا البحث من نتائج هو أن ما يميز التأمين البحري، ويحدد نطاقه عن تأمين النقل هو طبيعة الخطر البحري الذي يمتد مفهومه إلى المخاطر التي تسبق النقل مثل العمليات التمهيديّة، أو تلك التي تتبع النقل.

أوجه التشابه: تتشابه هذه الدراسة مع الدراسة الحالية في أنها تتعرض إلى الأساس القانوني لاتساع مفهوم الخطر البحري بما يشمل الأخطار غير البحرية.

أوجه الاختلاف: يختلف هذا البحث عن الدراسة الحالية في كونه يتناول موضوع امتداد المخاطر البحرية في ضوء القانون الجزائري، بينما هذه الدراسة تنطرق إلى تحليل المسألة في ضوء النظام البحري التجاري السعودي.

خطة البحث:

تم تقسيم خطة البحث إلى ثلاثة مباحث على النحو الآتي:

المبحث الأول: التمييز بين الأخطار البحرية والأخطار غير البحرية في التأمين البحري

المطلب الأول: مفهوم الأخطار البحرية

المطلب الثاني: مفهوم الأخطار غير البحرية

المبحث الثاني: صور الأخطار البحرية المغطاة في التأمين البحري

المطلب الأول: التصادم البحري

المطلب الثاني: الخسارات البحرية المشتركة

المبحث الثالث: صور الأخطار غير البحرية المغطاة في التأمين البحري

المطلب الأول: التأمين على المخاطر غير البحرية المتعلقة بالسفينة
المطلب الثاني: التأمين على المخاطر غير البحرية المتعلقة بالبضائع

المبحث الأول: التمييز بين الأخطار البحرية والأخطار غير البحرية في التأمين البحري

إن الأصل في عقود التأمين البحري بأنها تغطي الأخطار البحرية التي قد تواجه السفن أو البضائع المؤمن عليها، إلا أنه مع مقتضيات الوحدة التجارية لعمليات النقل التجاري، فقد أجازت التشريعات امتداد نطاق ضمان التأمين البحري على الأخطار غير البحرية، ويقدم هذا المبحث تمييزاً للأخطار البحرية عن الأخطار غير البحرية.

المطلب الأول: مفهوم الأخطار البحرية

يمثل الخطر البحري ركناً من أركان عقد التأمين البحري مما يتطلب فهم مصطلح الخطر البحري وما يدخل في نطاقه وما يستثنى منه ويخرج عن مفهومه. يتطرق هذا المطلب لتعريف الأخطار البحرية (الفرع الأول)، وشروط الأخطار البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الأخطار البحرية

عرف الخطر بأنه: "حادثة غير محقق الوقوع، ولا يتوقف على محض إرادة الطرفين"^١. كما عرف على أنه: "الظاهرة التي تحدث وتسبب الخسارة"^٢.

بشكل عام يعد مصطلح الخطر في قانون التأمين مصطلح ذو دلالتين:

الدلالة الأولى أو كما يعرف بالجانب الكمي للخطر: وهو الأداة العملية لحساب قيمة القسط التأميني بالاستناد إلى درجة احتمال تحقق الخطر، ومدى جسامته، فيعتمد المؤمن على هذه الدلالة عند تحديد قيمة القسط التأميني، والتزامات المؤمن، كما ويتحدد بموجبه رفض المؤمن، أو قبوله لضمان الخطر.^٣

الدلالة الثانية أو الجانب الكيفي للخطر: وهي الحادث المراد تغطيته، أو المؤمن عنه كحادثة احتراق السفينة، فكل حادث قابل للتأمين هو خطر بمعنى أن الخطر بهذا المعنى هو المحل الذي يرد عليه عقد التأمين.^٤

^١ الطائي، عبد المجيد إبراهيم، (٢٠١٧)، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها: وفق التشريعات العربية والاتفاقات الدولية، بيروت، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، ص ١٨١.

^٢ بدوي، علي محمود، (٢٠٠٩)، التأمين: دراسة تطبيقية، الإسكندرية، مصر: دار الفكر الجامعي، ص ١٠.

^٣ البوصي، عايش عبد الله صالح، (٢٠١٤)، التكييف القانوني للأخطار المتعلقة بالرحلات البحرية في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، جامعة النيلين، ص ٤٩.

^٤ مرجع سابق.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

عرّف الخطر البحري بأنه "الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية"^١. على الرغم أن هذا التعريف قد ينظر إليه بالشمولية، إلا أنه يعيب هذا التعريف اتساعه وعدم تحديده المقصود من الخطر، إذ عرف الخطر بالخطر، كما أن مصطلح الخطر يحتمل عدد من الدلالات التي تتضمن الكوارث البحرية، والحوادث البحرية، والأضرار التي تلحق السفينة، أو البضائع المؤمن عليها، كما أنه لم يحدد ما إذا كانت هذه الأخطار قد تؤدي إلى الهلاك الكلي، أو الجزئي للسفينة، أو البضائع المؤمن عليها. بالإضافة إلى أن الملاحة البحرية تعني اقتصار الخطر البحري خلال الرحلة البحرية وليس ما قبلها أو بعدها كالحوادث التي تقع أثناء الترسيف والرفع في الميناء.

كما عرف الخطر البحري أيضًا بأنه: "الحادث الذي يكون في البحر، والنتائج إما عن فعل الطبيعة، أو عن فعل الإنسان، فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه، ويكفي بصفة عامة أن يكون البحر هو مكان الحادث"^٢. كما يقصد بالخطر البحري بأنه: "الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية، فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث في البيئة البحرية أو يشترط أن يكون الحادث ناشئًا عن فعل البحر"^٣. يلاحظ بأن كلا التعريفين تشمل الحوادث البحرية كافة التي يمكن أن تتلف السفينة، أو البضاعة بشكل كلي، أو جزئي، وتلحق الضرر بها، في أثناء الرحلة البحرية. على الرغم من تحديد التعاريف السابقة للخطر عن التعريف الأول إلا أنه يلاحظ أيضًا ارتباط هذه التعاريف بالبحر كسبب مباشر للحادث محل التغطية التأمينية واقتصاره على الملاحة البحرية، أو الرحلة البحرية دون التطرق إلى ما قد يقع خارج البحر مع صلته بالرحلة البحرية من تجهيزات ورسف.

عرف النظام البحري التجاري السعودي الأخطار البحرية في الفقرة الثامنة والعشرون من المادة الأولى من النظام بأنها: "الحوادث غير المتوقعة التي يحتمل وقوعها المتعلقة برحلة بحرية"، ويلاحظ بأن المنظم السعودي قد أخذ بمعيار الرحلة البحرية، وهو معيار يتسم بالشمولية والمرونة، حيث يشمل كلاً من أخطار البحر، أو التي تقع على البحر ولو لم يكن البحر سببًا في وقوعها مما يسمح بتوسيع نطاق الأخطار المضمونة بموجب عقد التأمين البحري.^٤

إن الأخطار البحرية التي يشملها التأمين البحري هي: أولاً: الأخطار التي تنشأ عن البحر بشكل مباشر مثل الغرق، وهذا النوع هو الأكثر شيوعًا. ثانيًا: الأخطار التي تحدث للسفينة، أو البضائع المؤمن عليها في أثناء وجودها على البحر دون أن تكون ناتجة مباشرة عن البحر، ومن أبرز أمثلتها التصادم البحري. ثالثًا: الأخطار التي تقع بسبب الرحلة البحرية وإن كانت لم تقع على البحر. وهذا ما يرجح أن أشار

^١ طه، مصطفى كمال، (١٩٩٥)، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص ٤٦٧.

^٢ عبد الكريم، لحسن أيت، (٢٠٢٣)، عقد التأمين البحري: تكوينه ونطاقه، مجلة المنارة للدراسات القانونية والإدارية، العدد ٤٤، ص ٢٧٢.

^٣ الجازوي، سالمة فرج، (٢٠١٧)، الخطر في عقد التأمين البحري: دراسة في القانون الليبي، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، العدد ٣١، ص ٣.

^٤ أبو زيد، دينا إسماعيل، (٢٠٢٣)، أحكام تغير المخاطر في عقود التأمين البحري في النظام السعودي: دراسة تحليلية، المجلة العربية للنشر العلمي، ٥٩٤، ٨٣-١٠٤، مسترجع من

<http://search.mandumah.com/Record/1436589>، ص ٨٩.

إليه المنظم السعودي في المادة السابق بيانها بقوله "المتعلقة برحلة بحرية". وعليه، نرى أن المنظم السعودي أجاد في تعريف الخطر البحري على نحو موجز وشمولي لوثائق التأمين البحري على اختلافها.

ثانيًا: شروط الأخطار البحرية

لصحة الخطر يجب توافر عدد من الشروط؛ وحيث أن الخطر البحري ما هو إلا أحد صور الخطر في عقود التأمين، فتتطبق على الخطر البحري شروط صحة الخطر عمومًا كمحل للعقد. الشروط الواجب توافرها لصحة الخطر هي: لا بد أن يكون الخطر احتماليًا، وغير متوقع، وأن يكون مشروعًا أي لا يخالف النظام العام، وألا يتعلق حدوثه على إرادة أحد طرفي العقد، وأن يكون حدثًا مستقبليًا. أشار المنظم السعودي في النظام البحري التجاري إلى هذه الشروط على النحو الآتي بيانه.

أولاً: احتمالية الخطر

تعد الاحتمالية أساس عقود التأمين ومن خصائصها المميزة. إن مفهوم الاحتمالية هو أن يكون الخطر المؤمن عليه غير مؤكد الوقوع، وفي حال كان الخطر محقق الوقوع، فإن عقد التأمين يعد باطلاً بطلاناً مطلقاً؛ لأنه من العقود الاحتمالية.^١ إن الاحتمالية المقصودة أي ألا يكون الخطر مستحيل الوقوع، بل أنه من الممكن وقوعه، ولكن لا يعرف وقت وقوعه، وتحققه على وجه التحديد.^٢ على سبيل المثال، العواصف والتقلبات الجوية في البحر، فتاريخ وقوعها غير معروف، ولا محدد، ولكن يحتمل حدوثها في أي وقت، فهي بذلك من قبيل الأحداث الاحتمالية. تحديد الاحتمالية يتم بالنظر إلى عديد من العوامل مثل التاريخ البحري للمنطقة، والظروف الجوية المتوقعة، ونوع السفينة، وحمولتها المعتادة، وغيرها من العوامل ذات الصلة. بناءً على هذه العوامل يتم تقدير احتمالية تحقق الخطر البحري بشكل عام؛ لذلك فإن الاستحالة المطلقة أيضًا تتنافى مع احتمالية الخطر مما يترتب عليها بطلان عقد التأمين لاستحالة وقوع الخطر وفقًا لقوانين الطبيعة كالتأمين على القمر من خطر الحريق.^٣

قد تطرق المنظم السعودي لمسألة الاحتمالية في معرض تعريف الأخطار البحرية في الفقرة الثامنة والعشرون من المادة الأولى من النظام البحري التجاري بأنها: "الحوادث غير المتوقعة التي يحتمل وقوعها..."; حيث أشار صراحةً لشرط الاحتمالية في تعريف الخطر، وهو بذلك يؤكد على أن الحادث يشترط عدم توقعه من أي من أطراف عقد التأمين وإلا فإن المطالبة تبطل، وهو ما سيتم التطرق إليه.

ثانيًا: ألا يتوقف حدوث الخطر على إرادة المؤمن له

^١ الذيابي، خالد مرزوق، (٢٠٢١)، التأمين البحري وفقًا للنظام البحري التجاري السعودي، مجلة قضاء، ص ٤٥.

^٢ عيشاوي، هجيره، (٢٠١٧)، الخطر في تأمين عقد النقل البحري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد ١١، ص ٥٠٦.

^٣ المهيررات، علا عبد الحفيظ، (٢٠١٦)، المخاطر في البيوع البحرية الدولية وانتقالها على ضوء قواعد الإنكوترمز ٢٠١٠، رسالة دكتوراه، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، ص ١٥.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

يكون الخطر عرضياً باستقلاله عن إرادة أطراف العقد، وليس متعلقاً بإرادة المؤمن له، وإنما يكون ناتج عن عوامل خارجية، أو طبيعية، أو بفعل الغير، أو عن طريق الصدفة، وبدون إرادة، أو علم المؤمن له.^١ ينتج هذا الشرط عن شرط الاحتمالية، فإن كان الخطر متعلقاً بإرادة المؤمن له، فإن ذلك ينفي صفة الاحتمالية؛ لأن المؤمن له سيعمل على تحقق الخطر المؤمن عليه للحصول على التغطية التأمينية بما يتعارض مع غاية عقود التأمين، ومبدأ حسن النية مما يؤدي إلى بطلان عقد التأمين.

وفقاً لما تطرقت إليه المادة (٣٠٧) من النظام البحري التجاري السعودي بأن التغطية التأمينية تسري على الأضرار التي تحدث نتيجة خطأ المؤمن له، أو تابعيه، أما إن كانت نتيجة خطأ عمدي من قبل المؤمن له، فلا تسري التغطية التأمينية، وعلى المؤمن إثبات الخطأ العمدي. بالإضافة إلى ما تعرضت إليه المادة (٤/٣٠٥) من النظام على أنه وفي حال ثبوت الغش من جانب المؤمن له، فيكون العقد قابلاً للإبطال. كما يلاحظ بأن هذا الشرط يتفق مع نص المادة (٢٩٧) حيث أشارت هذه المادة إلى عدم جواز إبرام عقد التأمين الذي يكون أحد أطرافه له مصلحة في حصول الخطر، ولا شك بأن ذلك يتعارض مع مبدأ حسن النية الذي يعد أحد المبادئ الأساسية في عقود التأمين. أكدت المادة (٢٩٩) من النظام على أهمية مبدأ حسن النية في عقد التأمين البحري حيث يؤسس العقد عليه، وفي حال ثبوت سوء النية، فيحق إبطال العقد.

ثالثاً: أن يكون حدثاً مستقبلاً

يقع باطلاً كل عقد تأمين إذا تحقق الخطر المؤمن عليه في الوقت الذي أبرم فيه العقد. نص المنظم السعودي صراحة على البطلان في حالة انعقاد عقد التأمين البحري على خطر متحقق مثل انعقاد العقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها في معرض المادة (٣٠٣) من النظام البحري التجاري. يستنتج من ذلك وجوب أن يكون الخطر حدثاً مستقبلاً، فلا يكون قد تحقق وقوعه قبل إبرام العقد، أو عند إبرام العقد، ففي هذه الحالة يكون الخطر غير موجود. إن سبب بطلان العقد يعود إلى انعدام محل العقد بسبب انعدام الخطر أو استحالاته بالهلاك على سبيل المثال فينعدم مسبب العقد، وتعود المراكز القانونية على ما كانت عليه بسبب البطلان.^٢

رابعاً: مشروعية الخطر

يجب أن يكون الخطر مشروعاً كمحل للعقد أي غير مخالف لأحكام الشريعة الإسلامية، أو الأنظمة، أو النظام العام، ويلاحظ بأن المنظم السعودي لم يتعرض لمسألة مشروعية الخطر المؤمن عليه في النظام البحري التجاري. وعليه، فيطبق على هذه المسألة أحكام القواعد العامة المستقاة من المادة (٧٢) من نظام المعاملات المدنية السعودي.^٣

المطلب الثاني: مفهوم الأخطار غير البحرية

السنهوري، عبد الرزاق، (٢٠٠٤)، الوسيط في شرح القانون المدني. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف، ص ١١٤٠.^١

^٢ أبو زيد، دينا إسماعيل، مرجع سابق، ص ٩٠.

^٣ نظام المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١٩١ وتاريخ ١١/٢٩/١٤٤٤ هـ.

تعد الأخطار غير البحرية عنصرًا رئيسيًا في عمليات النقل البحري، فقد تكون هذه الأخطار مصاحبة للرحلة البحرية المتصلة برحلة برية، أو جوية، أو نهريّة، سواءً كانت سابقة أو لاحقة لها، يتطرق هذا المطلب إلى تعريف الأخطار غير البحرية، والأساس القانوني لاتساع مفهوم الأخطار البحرية لتضمين الأخطار غير البحرية.

الفرع الأول: تعريف الأخطار غير البحرية

إن الأخطار البحرية وكما سبق بيانها هي الأخطار المتعلقة بالرحلة البحرية وفق الاتجاه الواسع للمفهوم، أو هي التي تقع في البحر، أو على البحر وفق الاتجاه الضيق لمفهوم الأخطار البحرية. في مجال التأمين البحري، فإن الرحلة البحرية لا تنحصر في عملية النقل عن طريق البحر فقط على سبيل المثال في حالات النقل متعدد الوسائط، وإنما تشمل في بعض العقود الرحلة البرية، أو الجوية، أو كلاهما بما يضمن استكمال الرحلة البحرية سواء كانت الرحلة المتممة سابقة، أو لاحقة للرحلة البحرية. في هذه الرحلات المتممة للرحلة البحرية، قد يتم التعرض لمخاطر تختلف عن المخاطر البحرية.

لا يوجد تعريف محدد للأخطار غير البحرية لاتساعها وتعدد أنواعها، فينطبق عليها التعريف العام للخطر في التأمين، كالأخطار التي تتعرض لها البضاعة أثناء نقلها من السفينة إلى المخازن عن طريق البر مثل حوادث الشاحنات، وحوادث السكك الحديدية، وحوادث السرقة، فهذه تصلح لأن تكون محل للتأمين ويمتد إليها نطاق التأمين البحري لضمانها باعتبارها رحلة ممتدة للرحلة البحرية، وتابعة لها. كما قد يتم التعرض لبعض المخاطر الناشئة عن الظواهر الطبيعية بشكل مباشر مثل الفيضانات، والزلازل، والهبوط الأرضي. مما يلاحظ أن مثل هذه الأخطار لا ترتبط بالبحر بأي رابطة، فهي لم تنشأ بشكل مباشر عنه، ولذلك تندرج تحت الأخطار غير البحرية. بالإضافة إلى بعض المخاطر التي قد تنشأ نتيجة الحوادث ذات الطبيعة الكيماوية مثل الانفجارات التي تحدث في المباني نتيجة قابلية البضاعة المؤمن عليها للاشتعال، ويستثنى من ذلك الانفجارات الناتجة عن تفجير القنابل، والألغام.^١

بالنظر إلى المنظم السعودي فهو لم يعرف أو يعدد الأخطار غير البحرية التي يمكن أن يشملها نطاق التأمين البحري، واكتفى بالإشارة في معرض المادة (٣٤٥) من النظام البحري التجاري السعودي إلى مسألة سريان أحكام التأمين البحري على عمليات نقل البضائع البرية، أو النهري، أو الجوي كأصل مع جواز الاتفاق على خلاف ذلك، وذلك باعتبار أن عمليات النقل مكتملة للرحلة البحرية. وعليه يستنتج من ذلك تطبيق معيار استكمال الرحلة البحرية على عمليات النقل البرية أو الجوية أو النهريّة.

الفرع الثاني: الأساس القانوني لاتساع مفهوم الأخطار البحرية لتضمين الأخطار غير البحرية

إن فكرة اتساع التأمين البحري ليتضمن الأخطار غير البحرية أساسها هو العمل بوحدة عقد التأمين البحري مراعاة للوحدة التجارية لعملية النقل، وتغليبها على الوحدة القانونية، وذلك لصعوبة الفصل بين هذه العمليات المتتابعة والمتراطة. وهذا أمر حتمته مقتضيات العمل التجاري وضرورة تسهيل إجراءاته وتبسيطها. وفق النظام البحري التجاري السعودي، إن الامتداد مفترض دون الحاجة إلى إضافة بند في العقد يفيد بسريان أحكام التأمين البحري على الرحلات المتممة للرحلة البحرية سواء كانت رحلة نهريّة، أو برية، أو جوية

^١ بن دحا، رتيبة، (٢٠١٦)، الخطر في عقد التأمين، مجلة العلوم الإنسانية، العدد ٤٦، المجلد ١، ص ٢٥٨.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

إلا أنه أجاز لأطراف التعاقد بإلغاء هذا الحكم المفترض، أو تحديد نطاق نفاذ الضمان بعدم إخضاع جميع الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية التي قد تتحقق أثناء مدة النقل المحددة لأحكام التأمين البحري. فقد يتفق المؤمن والمؤمن له على أن يسأل المؤمن فقط عن الأخطار البرية اللاحقة للرحلة البحرية على سبيل المثال دون السابقة للرحلة البحرية، أو استثناء الأخطار الجوية من هذا السريان حسب ما اتفق عليه الطرفان.^١

يؤسس امتداد التأمين البحري للمخاطر غير البحرية في النظام السعودي من خلال نص المادة (٣٤٥) التي أجاز بها المنظم السعودي هذه المسألة. كلما كانت الرحلة متممة للرحلة البحرية كانت مشمولة بأحكام التأمين البحري مما يعني الأخذ بمبدأ وحدة التأمين البحري، ووحدة عقد التأمين. يلاحظ أن النص يقتصر المسألة على حالة نقل البضائع دون باقي المخاطر أو الإشارة إليها. يستنتج من ذلك أمرين: أولهما: أن إرادة المنظم اتجهت إلى عدم التوسع في تضمين حالات المخاطر غير البحرية ضمن التأمين البحري. ثانيهما: أن النص المذكور بتعريف المخاطر البحرية في معرض المادة (٢٨/١) والتي عرفت المخاطر البحرية بأنها "متعلقة بالرحلة البحرية"، فإن النص المذكور في معرض المادة (٣٤٥) ما هو إلا تأكيد لشمولية المخاطر البحرية لكل المخاطر المتعلقة بالرحلة البحرية سواء كانت في البر، أو الجو، أو النهر.

كما قد ينظر إلى هذه المسألة من خلال نظرية الفرع يتبع الأصل، وذلك باعتبار أن النقل النهري، أو البري، أو الجوي تابعاً للأصل وهو النقل البحري، وبناء على هذه التبعية، فتسري أحكام التأمين البحري على المخاطر غير البحرية.^٢ من الجدير بالذكر أن المنظم السعودي يفترض هذه التبعية، وذلك من خلال سريان أحكام التأمين البحري على المخاطر النهرية، أو البرية، أو الجوية. على الرغم من ذلك نجد أن المنظم السعودي لم ينظم مسألة تضمين الأخطار غير البحرية ضمن التأمين البحري من حيث شروط تطبيقه، وحالاته.

المبحث الثاني: صور الأخطار البحرية في النظام البحري التجاري السعودي

سكت المنظم السعودي عن تعداد الأخطار البحرية، ومنح أطراف العقد الحرية في تحديد الأخطار البحرية محل عقد التأمين البحري. تطرق الفقه القانوني لصور الأخطار البحرية منها: العواصف، والغرق، والجنوح، والحريق والانفجار، باستثناء ما يعرف باسم الحوادث البحرية كالتصادم البحري، والإنقاذ البحري، والخسارة البحرية المشتركة. كذلك تعد من الأخطار البحرية كلاً من الحوادث التي تتعرض

^١ عباس، كريمة، (٢٠١٥)، امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار غير البحرية، مجلة العلوم الإنسانية، العدد ٤٣، مجلد ب، ص ٤٤٤.

^٢ نظور، أحلام، (٢٠٢٠)، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات الحقوقية، العدد ٣، المجلد ٧، ص ٧٣٠.

لها السفينة، أو البضائع المؤمن عليها، ولذلك فقد حرص المنظم السعودي على معالجة هذه الحوادث البحرية من خلال نصوص النظام البحري التجاري، وبنقاشها هذا المبحث على النحو الآتي: التصادم البحري (المطلب الأول)، والخسارات البحرية المشتركة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التصادم البحري

أولاً: تعريف التصادم البحري:

خصص المنظم السعودي الفصل الأول من الباب السادس من النظام البحري التجاري لتنظيم أحكام التصادم البحري نظراً لأهميته. عرفت الفقرة (٣٠) من المادة الأولى من النظام البحري التجاري التصادم البحري بأنه: "التصادم الذي يحدث بين سفينتين، أو أكثر، أو بين سفينة، وأي منشأة بحرية". قد عرفت الفقرة الخامسة من المادة الأولى من النظام السفينة بأنها: "كل منشأة عائمة معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، ولو لم تهدف إلى الريح، وتعد ملحقات السفينة^١ اللازمة لاستغلالها جزءاً منها".

يلاحظ أن المنظم السعودي لم يعرف المنشأة البحرية في حين أنه عرف المنصة البحرية في معرض الفقرة السادسة من المادة الأولى منه حيث عرفها بأنها " منشأة بحرية تستخدم لاستخراج الزيت أو الغاز أو غيرها من الثروات، وتعد في حكم السفينة"، وبذلك تكون كل منصة بحرية منشأة بحرية، وليس كل منشأة بحرية هي منصة بحرية. بناءً عليه، فإن كل تصادم يقع بين عائمات لا ينطبق عليها الوصف المشار إليه في تعريف السفينة أو المنشأة البحرية لا يعد تصادم بحري وفقاً للنظام البحري التجاري؛ حيث يخرج من نطاق التصادم البحري بحسب هذا المفهوم تصادم السفن بإحدى منشآت الميناء، والجسور الأرضية، والأرصعة، والرافعات، و أي جسم ثابت، وبالعائمات التي ليست لها مقومات السفن البحرية، وتطبق على هذه الحوادث إن وقعت الأحكام العامة للمسؤولية المدنية.^٢

عرفت الاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠م التصادم البحري في المادة الأولى بأنه: " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل بها التصادم". كما نصت الاتفاقية في المادة الثالثة عشر بأن مفهوم التصادم البحري يمتد إلى حالة عدم قيام السفينة بحركة معينة كان من الواجب القيام بها، أو القيام بحركة كان من الواجب عدم القيام بها، أو عدم اتباع القوانين، طالما نتج عنه ضرر للبضائع، أو تلف للسفن، أو الأشخاص على متنها حتى ولو لم يقع التصادم بالفعل مثل تلاطم الأمواج جراء مرور سفينة كبيرة بالمرور بسرعة بجوار سفينة صغيرة دون مراعاة للتبعات التي قد تترتب على السفينة الصغيرة فيحدث ضرراً بفقدان بعض بضائع الحمولة التي عليها، أو سقوط بعض الأفراد حتى وإن لم يقع ضرر فعلي على السفينة الصغيرة ذاتها، أو تضررت السفينة الصغيرة نفسها، فتعد جميع هذه الحالات منطبقة للتصادم البحري وفق هذه الاتفاقية.

^١ مثل الآلات، والصواري، وقوارب النجاة ما دامت لازمة لملاحة السفينة واستغلالها.

^٢ ابن ددوش، سيد أحمد، (٢٠٢١)، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة ١٩١٠ و ١٩٥٢، مجلة الدراسات الحقوقية، العدد (١)، مج ٨، ٨٢٣-٨٥٣، ص ٨٣١.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

من الجدير بالذكر، أن المملكة العربية السعودية لم تصادق على اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠، وإن كانت تتبنى مفهوم مشابه لما ورد ذكره في الاتفاقية، غير أن النظام السعودي لم يعتبر التصادم بين سفينة ومركب مثل المراكب النهرية تصادمًا بحريًا، كما لم يتطرق النظام للمفهوم الواسع للتصادم وامتداده للحالات التي قد تقع بها أضرار المشار إليها، ولو لم يقع تصادم فعلي، وفي ذلك تخالف ما اتجهت إليه اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠. في ذات السياق، فقد صادقت المملكة العربية السعودية على اتفاقية لوائح منع التصادم في البحار لعام ١٩٧٢.

ثانيًا: شروط التصادم البحري:

من خلال تعريف المنظم السعودي للتصادم البحري في الفقرة (٣٠) من المادة الأولى يتضح اشتراط ثلاثة شروط للتصادم البحري، وهي كالاتي:

أولاً: لا يكون التصادم البحري إلا بين السفن، أو بين سفينة ومنشأة بحرية، ولا يهم نوع السفينة طالما انطبق عليها مفهوم السفينة في النظام، ونظرًا لعدم تعريف المنشأة البحرية فإن المنصة البحرية تفسر على أنها المنشأة البحرية التي تمت الإشارة لها في النظام.

ثانيًا: يشترط في التصادم البحري أن يقع في البحر.

ثالثًا: لا يشترط فيه أن تتحقق درجة معينة من القوة في التصادم، إلا أن المنظم لم يوضح مدى اشتراط الارتطام المادي بين السفن أو السفينة والمنشأة البحرية، ومدى انطباق الحالات التي أشارت إليها اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ على سبيل المثال.

ثالثًا: أنواع التصادم البحري:

للتصادم البحري أنواع ذكرها المنظم السعودي في معرض المادة (٢٥٤) من النظام البحري التجاري، وهي كالاتي:

١- التصادم الناشئ عن قوة قاهرة: وهو التصادم غير العمدي نتيجة قوة قاهرة مثل العواصف، والتقلبات الجوية الشديدة غير المتوقعة، فهذا النوع من التصادم لا يمكن التنبؤ فيه، أو تجنبه. تتحمل كل سفينة في هذا النوع من التصادم الأضرار التي لحقتها حتى وإن كانت أحدهما ترسو وقت التصادم، وذلك لانتفاء المسؤولية التقصيرية من كلا السفينتين.^١

٢- التصادم بخطأ مشترك: وهو الذي يقع نتيجة خطأ، أو إهمال من ربان كلتا السفينتين، وفي هذه الحالة تتحمل كل سفينة المسؤولية بقدر ما ينسب إليها من خطأ وقع منها، وفي حال تعذر ذلك توزع نسبة الخطأ بينهما بالتساوي.^١

^١ درويش، عبد الله درويش، والعمر، عدنان، والعمارين، صالح، (٢٠٢٠)، شرح القانون البحري والجوي السعودي، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، ص ٣٠٦.

٣- التصادم بخطأ مشتبه فيه أو لم يعرف سببه: وهو التصادم الذي لا يمكن تحديد سببه على وجه الدقة للملابسات والظروف المحيطة به، ويتعذر معه تحميل المسؤولية لإحدى السفينتين، وفي هذه الحالة يتم تطبيق حكم التصادم الناشئ عن قوة قاهرة.^٢

المطلب الثاني: الخسائر البحرية المشتركة

أولاً: تعريف الخسائر البحرية المشتركة:

الخسائر البحرية هي كل ما يحدث للسفينة أو للبضائع أمن أضرار، أو تلف، أو هلاك خلال الرحلة البحرية لما قد تتعرض له السفينة أثناء الرحلة البحرية إلى خطر بحري كالعواصف، والتقلبات الجوية الشديدة، أو ارتفاع الأمواج عالياً، ما يتطلب من الربان اتخاذ قرار التضحية المقصودة بالتخفيف من البضائع المنقولة أو رمي بعض الحاويات في البحر للحفاظ على السفينة، والسلامة العامة للرحلة البحرية. يتعين على الربان في هذه الحالة التضحية لإنقاذ السفينة، أو إعادة تعويمها إنفاق مصاريف معينة كمكافأة إنقاذ، أو أجره قطر السفينة، وتسمى هذه الخسارة التي تحدث الخسائر البحرية المشتركة^٣، وفي هذه الأحوال يتحمل الجميع الخسارة بما فيهم الطرف المضرور.

قسمت المادة (١/٢٧٢) من النظام البحري التجاري الخسائر إلى: خسائر مشتركة، وخسائر خاصة. عرف المنظم السعودي في معرض الفقرة (٣٢) من المادة الأولى من النظام الخسارة المشتركة بأنها: "كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد، وبكيفية معقولة، من أجل السلامة العامة لتجنب خطر داهم يهدد السفينة أو البضائع الموجودة عليها"، بينما عرف المنظم الخسارة الخاصة في الفقرة (٣٣) من المادة الأولى على أنها: "كل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الخسائر المشتركة". كما أشار المنظم في المادة (٢/٢٧٢) من النظام إلى أن الأصل هو تحمل الخسارة الخاصة، وعلى من يدعي عكس ذلك عبء الإثبات، ويتحمل المالك الخسارة الخاصة وحده مع حقه بالرجوع على من أحدث الضرر وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية وفق المادة (٣/٢٧٢) من النظام.

ثانياً: شروط الخسائر البحرية المشتركة:

أولاً: أن يقوم الربان بتضحية اختيارية؛ حيث نصت الفقرة (٣٢) من المادة الأولى من النظام على أن: "كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد..."، ويتضح من النص على اشتراط تعمد الربان بالقيام بالتضحية أو بذل نفقات استثنائية.

^١ مخاشف، مصطفى، (٢٠٢٢)، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد (١)، مجلد ١١، ١٩٩-٢٣٠، ص ٢٠٦، DOI:10.36540/1914-011-001-008، مسترجع من: <http://search.mandumah.com/Record/120190>.

^٢ مخاشف، مرجع سابق، ص ٢٠٨.

^٣ درويش والعمر والعمارين، مرجع سابق، ص ٣٢٠.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

ثانيًا: أن يكون الخطر الذي يلحق بالسفينة جدي ووشيك الوقوع مما يبرر اتخاذ الربان لقرار التضحية الاختيارية، ويستنتج ذلك من نص الفقرة (٣٢) من المادة الأولى من النظام التي نصت على: "...لتجنب خطر داهم يهدد السفينة أو البضائع الموجودة عليها"، وعليه فإن الربان عليه أن يبرر اتخاذ قرار التضحية عن طريق إثبات جدية الخطر، واحتمالية وقوعه.

ثالثًا: أن يكون قرار الربان في التضحية بقصد تحقيق السلامة العامة للسفينة، والرحلة البحرية. يستنتج من نص الفقرة (٣٢) من المادة الأولى من النظام التي أوضحت الهدف من جراء اتخاذ التضحية أو دفع مصروفات استثنائية وهو تحقيق السلامة العامة للسفينة، أو البضائع، أو الركاب مما يؤدي إلى سلامة الرحلة البحرية عامة.

رابعًا: أن تكون نتيجة التضحية مفيدة، إلا أن اشتراط هذا الشرط ليس بنص النظام، وهو في نظرنا شرط غير مقبول؛ لأن الربان قد يتخذ قرار التضحية، وتظل النتيجة غير مفيدة على الرغم من قراره، فيظل قراره صائبًا وإن لم يسفر عن نتيجة مفيدة وفق النظام.

ثالثًا: أنواع الخسائر البحرية المشتركة:

١- الخسائر المادية: وهي الأضرار التي تلحق بالسفينة، أو ملحقاتها، أو بالبضائع، ولها صور متعددة. أبرز صور الخسائر المادية إلقاء البضائع في البحر بغرض تخفيف حمولة السفينة. تنثر الإشكالية في هذا النوع بخصوص البضائع المشحونة على السطح؛ حيث اشترط المنظم السعودي في المادة (٢٧٦) من النظام البحري التجاري لاعتبار قيمة البضائع المشحونة على السطح خسارة مشتركة في حالة إنقاذها، أو إن أثبت مالؤها عدم موافقته على نقلها على سطح السفينة، أو إن كان هناك مسوّغ لشحنها بهذه الطريقة بموجب اللوائح والتعليمات في ميناء الشحن، أو بناء على طبيعة البضاعة، أو لما جرت عليه الأعراف البحرية في حالة إلقاءها في البحر أو إتلافها، باستثناء حالة الملاحة الساحلية بين موانئ المملكة العربية السعودية.

٢- الخسائر النقدية ويقصد بها ما يقرر الربان صرفه من نفقات ومصروفات تقرضها مقتضيات السلامة العامة للسفينة، والبضاعة لمواجهة خطر جدي ووشيك تتعرض له السفينة، ولها ثلاثة أنواع:

أولاً: النفقات الاستثنائية: وهي النفقات التي من غير المعتاد صرفها أثناء الرحلة البحرية في الأوضاع العادية مثل نفقات التعويم؛ وثانيًا: النفقات العادية بطبيعتها: وتحولت إلى نفقات استثنائية نتيجة الحادث الاستثنائي الذي يجعلها خسارة مشتركة؛ وثالثًا: النفقات البديلة: وهي ما يتم إنفاقه على نحو بديل لمصاريف أخرى بغرض تخفيف أو تفادي نفقات كان من المحتم إنفاقها بوصفها خسارة مشتركة.^١

المبحث الثالث: صور الأخطار غير البحرية المغطاة في التأمين البحري

^١ أريوط، وسيلة، (٢٠٢٢)، نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد (٠٢)، مج ٠٧، ٨٠٣-٨١٩، ص ٨٠٧.

الأصل في عقود التأمين أن المؤمن لا يدفع قيمة التغطية التأمينية للمؤمن له إلا عند تحقق الأخطار البحرية، وما ينتج عنها من أضرار تصيب السفينة، أو البضاعة المؤمن عليها أثناء نقلها عن طريق البحر، ولكن مع توسع مجال النقل البحري، وتطوره أصبح من الضرورة التوسع في نطاق الخطر المؤمن عليه لتغطية مخاطر أخرى يتم التعرض لها خلال الرحلة البحرية طالما أنها متعلقة بالرحلة البحرية، سيتم التطرق في هذا المبحث إلى كل من التأمين على المخاطر غير البحرية المتعلقة بالسفينة (مطلب أول)، والتأمين على المخاطر غير البحرية المتعلقة بالبضائع (مطلب ثاني).

المطلب الأول: التأمين على المخاطر غير البحرية المتعلقة بالسفينة

أجاز المنظم السعودي التأمين على السفينة وملحقاتها اللازمة للملاحة، واستغلالها سواء كانت متصلة بها أم منفصلة عنها مثل الآلات، والصواري، وقوارب النجاة، ووفق المادة (٣٢٦) من النظام البحري التجاري فيكون التأمين على السفينة لرحلة واحدة، أو لرحلات متتالية، أو لمدة محددة سواء كانت السفينة جاهزة للملاحة، أو كانت في طور البناء. في ضوء تعريف المنظم السعودي للسفينة في المادة الأولى من النظام البحري التجاري، اشترط المنظم لاعتبار المنشأة سفينة بأن تكون مخصصة للملاحة البحرية، وصالحة للعمل فيها، حتى ولو كانت في طور البناء طالما أنها أنشأت من أجل الملاحة البحرية على وجه الاعتياد.^١ يلاحظ أن تعريف المنظم السعودي للسفينة لما يمتاز به من دقة، ووضوح، وشمولية؛ حيث أن هناك عائمت بحرية عديدة تنقل البضائع نقلاً جزئياً ولا يصدق عليها وصف السفينة. يتطرق هذا المطلب إلى صورتين من صور التأمين على السفينة في حالة المخاطر غير البحرية، وهي: التأمين على السفينة في طور البناء (الفرع الأول)، التأمين على السفينة خلال التواجد في أي مكان لغرض غير الملاحة البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التأمين على السفينة في طور البناء:

نصت المادة (٣٢٦) من النظام البحري التجاري على أنه " ... يجوز أن يكون التأمين على السفينة وهي في طور البناء." يتضح من هذا النص أن التأمين على السفينة في طور بناءها من صور التأمين على السفينة، ويعد التأمين في هذه الحالة تطبيق فعلي لأحد صور الأخطار غير البحرية المغطاة في التأمين البحري، لأنه متعلق بالمرحلة الإنشائية للسفينة. غالباً ما يتم إبرام عقد التأمين في هذه الرحلة من قبل المقاول المسؤول عن بناء السفينة؛ حيث يؤمنها ضد الأخطار البرية التي قد تلحق بها أثناء بناؤها، فيؤمنها ضد أخطار الحريق، وأخطار عملية إنزالها في البحر.^٢ يلاحظ أن المنظم السعودي لم يضع أحكام وشروط تحكم هذا النوع من التأمين على السفينة، إلا أنه من الضروري وضع أحكام تحدد نطاق هذا النوع من التأمين، وذلك لاختلاف طبيعة المخاطر وأثارها.

الفرع الثاني: التأمين على السفينة خلال التواجد في أي مكان لغرض غير الملاحة البحرية:

^١ درويش، والعمر، والعمارين، مرجع سابق، ص ٤٥.
^٢ بورطال، أمينة، امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد (٤)، ص ٢٩٩.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

نصت المادة (٣٣٩) من النظام البحري التجاري على أن تسري أحكام عقد التأمين البحري على "عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أو حوض جافٍ أو أي مكان آخر"، وبذلك فقد أسبغ المنظم السعودي على عقد التأمين سبعة عقود التأمين البحرية على الرغم من عدم وجود السفينة في مكان تعتبر فيه جاهزة للملاحة البحرية أو وجودها لا يحتم ضرورة الملاحة البحرية؛ حيث ساوى بين جميع الحالات، ونجد أن هذه المساواة تستلزم وجود قاسم مشترك بينهم وهو عدم الصلاحية للملاحة البحرية، فقد تلحق السفينة مخاطر خلال تواجدها في الميناء لغير غرض الملاحة البحرية بسبب أعمال الصيانة والترميم على سبيل المثال أو أي سبب آخر يؤدي لتوقفها في الميناء لمخاطر مثل أخطار الحريق، أو أخطار السرقة، أو غيرها من المخاطر التي يمكن أن تتحقق على اليابسة وتؤثر على هيكل السفينة.

يستمر سريان وثيقة التأمين حتى تغادر السفينة الميناء الذي تم تحديده في وثيقة التأمين ك نطاق مكاني لسريان الوثيقة. وعليه، فلا يمكن الاستناد في سريان وثيقة التأمين على رحلة واحدة، أو لعدة رحلات؛ لأن ذلك لا يتفق مع حالة تواجد السفينة في الميناء الذي ترسو فيه لا سيما في حالات الترميم والصيانة التي قد تستغرق مدة زمنية طويلة، وهذا ما سارت عليه التشريعات العربية. ينتهي هذا النوع من التأمين غالبًا عند رفع مرساة السفينة استعدادًا للرحلة، وفي هذه الصورة تأخذ الأخطار غير البحرية أحكام التأمين البحري بالتبعية؛ حيث أن مدة بقاء السفينة في الميناء هو جزء من الرحلة البحرية، فإذا تم التأمين على تواجد السفينة بوثيقة مستقلة عن الرحلة البحرية، فإنه لا يمكن ضمان المخاطر غير البحرية أثناء تواجد السفينة في الميناء طالما أنها خارجة عن نطاق الرحلة البحرية، وبالتالي تفقد الرابطة التبعية المسوّغة لسريان أحكام التأمين البحري على الأخطار التي تقع في اليابسة^١. إن هذا التوجه يتفق مع ما سار عليه المنظم السعودي فيما يتعلق بالتأمين على البضائع حيث تسري أحكام التأمين البحري على الأخطار غير البحرية ما دامت البضائع المؤمن عليها محلًا لنقل بري، أو جوي، أو نهري تابع للرحلة البحرية و تتم لها.

المطلب الثاني: التأمين على المخاطر غير البحرية المتعلقة بالبضائع

يعد التأمين على البضائع من أبرز الصور العملية التي تسري عليها فكرة اتساع نطاق التأمين البحري ليطمن المخاطر غير البحرية، فإن المؤمن له يهدف من وراء عقد التأمين إلى وصول البضاعة المحملة على متن السفينة إلى وجهتها المحددة بسلامة، ولكن هذه البضائع قد تتعرض أثناء عملية شحنها إلى عدة مخاطر لا سيما في عمليات النقل متعدد الوسائل. على سبيل المثال، تمر البضائع أولاً بالنقل البحري، ومن ثم النقل البري، فيلجأ المؤمن له لتغطية شاملة للرحلة البرية، والنهرية، والجوية المكتملة للرحلة البحرية؛ حيث يغطي التأمين جميع الأخطار التي قد تواجه البضائع أثناء النقل السابق لشحنها، أو أثناء تفريغها، أو اللاحق للشحن.

تعرض المنظم السعودي لاتساع نطاق المخاطر المتعلقة بالبضائع لتشمل المخاطر غير البحرية في معرض المادة (٣٤٤)، والمادة (٣٤٥) من النظام البحري التجاري السعودي. تضمنت المادة (٣٤٤) من النظام أن البضائع محل وثيقة التأمين تظل تحت التغطية التأمينية "دون انقطاع في أي مكان توجد فيه" خلال الرحلة البحرية بما يتفق عليه أطراف العقد، وأوضحت المادة جواز مطالبة المؤمن

^١ بورطال، مرجع سابق، ص ٣٠٢.

زيادة الأقساط التأمينية كلما تعرضت البضائع لتفاقم في المخاطر جراء بقائها في ميناء الشحن، أو ميناء الوصول، أو أي ميناء تتوقف فيه البضائع لأي ظرف كان، كما أن البضائع تعتبر تحت التغطية التأمينية في حال تغيير مسار السفينة مما يؤدي إلى زيادة وقت الرحلة، وبالتالي تفاقم للمخاطر. كما أن المادة (٣٤٥) من النظام البحري التجاري اقتصر على اعتبار الأخطار غير البحرية التي تحدث أثناء النقل البري، أو الجوي، أو النهري للبضائع في حكم الأخطار البحرية طالما أنها متعلقة بالرحلة البحرية وتسري عليها أحكام التأمين البحري إلا أن المنظم السعودي لم يتعرض لإيضاح شروط التوسع في المخاطر أو حالاته في وثائق التأمين البحري. يتعرض هذا المطلب إلى نوعين من صور وثائق التأمين البحري على البضائع المتعلقة بالمخاطر غير البحرية، ووثائق التأمين المتضمنة شرط من المخزن إلى المخزن (الفرع الأول)، ووثائق التأمين الشامل لكل المخاطر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: وثائق التأمين المتضمنة شرط من المخزن إلى المخزن:

يعد هذا الشرط من الشروط الشائع استعمالها في التأمين البحري على البضائع، إذا كانت هناك رحلة متممة للرحلة البحرية؛ حيث يتم بموجبه امتداد ضمان المؤمن زماناً ومكاناً لتغطية البضائع من الأخطار التي تواجهها منذ خروجها من المخازن، وخلال عملية النقل، والرص على ظهر السفينة، وحتى تفريغها، وإخراجها من السفينة، ووضعها على رصيف ميناء الوصول، أو في عائمات تحملها إلى الرصيف، ومن ثم وضعها في مخازن المرسل إليه. أي أن وثيقة التأمين بموجب هذا الشرط يمتد نطاق الضمان على جميع الأخطار التي قد تقع في مرحلة ما قبل الشحن ومرحلة ما بعد التفريغ؛ فيغطي ما تتعرض له البضائع من هلاك كلي، أو جزئي نتيجة خطر الحريق، أو خطر السرقة، أما في حالة خطر انقلاب واسطة النقل بري فإن هذا الشرط لا يغطيه إلا في حالة النص عليها في وثيقة التأمين.^١

كما أن سريان وثيقة التأمين بشرط " من المخزن إلى المخزن " يتأثر بعدد من العوامل التي تعطل سريانها، فعلى سبيل المثال في حالة تغيير الرحلة التي تم تحديدها مسبقاً، سواء بتغيير ميناء الشحن، أو ميناء الوصول، أو كلاهما، فإن ذلك يترتب عليه تغيير مسار الرحلة، مما قد يترتب تفاقم في المخاطر.^٢ قد يكون تفاقم المخاطر المشار إليه لأحد سببين إما لسبب المؤمن له، أو لسبب أجنبي، وفي الحالة الأولى إذا كان التفاقم بسبب المؤمن له، فقد منح المنظم السعودي المؤمن الحق في فسخ العقد، أو إبقاءه مع زيادة القسط التأميني وفق المادة (٣٠١) من النظام البحري التجاري.^٣ أما إن أثبت المؤمن له أن تغيير الرحلة نتج ليس له يد فيه، وكان لسبب أجنبي تمنع السفينة من الشحن، أو التفريغ في ميناء الشحن، أو ميناء الوصول كحالة إغلاق الميناء بسبب الحرب، فقد ألزم المنظم السعودي المؤمن بعقد التأمين؛ حيث أنه لم يجز فسخه ولا يجوز له إلا المطالبة بزيادة القسط التأميني بما يتناسب مع حالة تفاقم المخاطر وفق المادة (٣٠١).^٤

ثانياً: وثائق التأمين المتضمنة شرط التأمين الشامل لكل الأخطار

^١ بورطال، مرجع سابق، ص ٢٩٤

^٢ عباس، مرجع سابق، ص ٤٤٨.

^٣ أبوزيد، مرجع سابق، ص ٩١-٩٢.

^٤ أبوزيد، مرجع سابق، ص ٩١-٩٢.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

يعد هذا الشرط من أقدم الشروط التأمينية التي تم التعامل بها واشترطها في عقود التأمين البحري؛ حيث ساهمت التطورات السريعة لوسائل النقل والتجارة البحرية إلى إدخال شرط التأمين ليشمل جميع الأخطار في وثائق التأمين على البضائع بهدف التوسيع من نطاق الضمان الذي تكفله الوثيقة النموذجية للتأمين البحري في مجمع لندن لمكتبي التأمين، وبموجب هذا الشرط تكفل وثيقة التأمين ضمان كل الأخطار منذ لحظة مغادرة البضائع مخازن المرسل، إلى الأجل المحدد لوصولها إلى مخازن المرسل إليه^١ يتحدد نطاق المخاطر المضمونة بهذا الشرط بمراعاة ما يتميز به التأمين البحري باتساع نطاقه إلى جميع عمليات النقل البحري، أو النهري، أو الجوي، والذي يعتبر مكملاً ومتمماً للنقل البحري، ومن ثم فإن أي أخطار ناتجة عن عملية النقل البحري، أو النقل التابع له تقع تحت ضمان الشرط مع مراعاة أحكام النظام البحري التجاري حسب ما تقدم شرحه، وباستثناء ما تم استبعاده من نطاق التأمين البحري بنص المادة (٣٠٩) من النظام البحري التجاري، وهي: "١- أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية، أخطار أعمال القرصنة، والاستيلاء، والاضطرابات، والثورات، والإضراب، والإغلاق، وأعمال التخريب والإرهاب، والأضرار الناشئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة عن تقجيرات، أو إشعاعات نووية أيًا كان سببها، مالم يتفق على خلاف ذلك. ٢- لا يشمل التأمين الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص". إضافة إلى الحوادث الناتجة عن تصرفات المؤمن له، أو تابعيه التي تقع نتيجة أخطاء عمدية، أو أخطاء جسيمة وفق المادة (١/٣٠٧) من النظام البحري التجاري، وكذلك الحوادث التي تقع بسبب تغيير مسار الرحلة البحرية دون أن يكون هناك مسوغ لهذا التغيير، فلا يلتزم المؤمن إلا بتغطية الحوادث التي تقع في الطريق المتفق عليه، أو المعتاد لاستكمال النقل البحري طالما لا يوجد اتفاق بالمخالفة وفق أحكام المادة (٣٠٨) من النظام.

حدد الفقه القانوني طبيعة الأضرار المغطاة عملاً بشرط التأمين بجميع الأخطار، فيضمن المؤمن بموجب هذا الشرط كل هلاك أو ضرر مادي أيًا كانت جسامته يقع، أو فقدان الوزن، أو الكمية للبضائع المؤمن عليها نتيجة تحقق حادث بحري، أو بفعل القوة القاهرة، أو حوادث لا يمكن منعها متعلقة بالرحلة البحرية. يعتبر الفقه الضرر المادي متحقق في حال وجود تلف بالبضاعة المؤمن عليها سواء كان كلي أو جزئي، أو نقص في وزنها، أو عددها، سواء كان هذا السبب نتيجة إهمال، أو ظروف طرأت واستوجبت لقاء بعض الحمولة لإنقاذ الرحلة البحرية^٢. يلاحظ بأن هذا الشرط من أكثر الشروط مرونة في أحكامه، وتفصيله، حيث أنه يمكن تطبيق في حالة التأمين على البضائع، أو في الحالة التأمين على السفينة وهي في طور البناء، وجدير بالذكر بأن مضمون هذا الشرط يعني أن المؤمن يضمن نتائج كل الأخطار التي يمكن أن تلحق بالبضاعة المؤمن عليها، أو السفينة، مالم تكن من الأخطار المستعبدة نظاماً.

الخاتمة

ناقشت هذه نطاق الخطر المؤمن ضده في عقود التأمين البحري في ضوء أحكام النظام البحري التجاري السعودي، بداية بالتمييز بين الأخطار البحرية، والأخطار غير البحرية في المبحث الأول، من حيث التعريف الذي أورده النظام، وشروط الأخطار البحرية، وتناولت

^١ مخالفة، كريم، (٢٠١٨)، التأمين البحري بضمان (كل الأخطار) في القانون والوثائق الجزائية والمقارنة بين ظاهر الشرط وحقيقته، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد (٢)، ٨٢-٩٧، ص ٨٩.

^٢ المرجع السابق، ص ٩٥.

هذه الورقة أيضا أبرز صور الأخطار البحرية التي أشار إليها المنظم السعودي في النظام البحري التجاري وهي الخسارات البحرية المشتركة، والتصادم البحري. وصولاً إلى أبرز صور الأخطار غير البحرية التي تدخل في نطاق عقود التأمين البحري، متمثلة بالتأمين على السفينة وهي في طور البناء، والتأمين على السفينة أثناء التواجد في أي مكان لغرض غير الملاحة البحرية، كما تناولت هذه الورقة التأمين على البضائع وأبرز شروط وثائق التأمين كشرط التأمين من المخزن إلى المخزن، وشرط التأمين الشامل لجميع الأخطار.

النتائج

- ١- الأصل في التغطية التأمينية لعقود التأمين البحري بأنها تغطي الأخطار البحرية التي قد تواجه السفن، أو البضائع المؤمن عليها إلا أنه لمقتضيات الوحدة التجارية لعمليات النقل التجاري، فقد أجازت التشريعات تضمين بعض صور الأخطار غير البحرية تحت مظلة التأمين البحري متى كانت المخاطر متعلقة بالسفينة، أو الرحلة البحرية.
- ٢- أخذ المنظم السعودي بمعيار الرحلة البحرية في تعريف الأخطار البحرية، وهو معيار يتسم بالشمولية والمرونة مما يسمح بتوسيع نطاق الأخطار المضمونة بموجب عقد التأمين البحري.
- ٣- أن المنظم اعتبر الأخطار غير البحرية الناتجة عن رحلة برية، أو جوية، أو نهريّة التابعة للرحلة البحرية في حكم الأخطار البحرية وتسري عليها أحكام التأمين البحري في النظام.
- ٤- تمثل صورة التأمين على السفينة وهي في طور البناء، تطبيق فعلي للأخطار غير البحرية المتضمنة تحت تغطية عقود التأمين البحري؛ كونها في المرحلة ما قبل إنزال السفينة للبحر وتعرضها للأخطار البحرية.
- ٥- اعتد النظام بحالة السفينة المتواجدة خارج البحر، أو في البحر لغير أغراض الملاحة البحرية مشمولة بالضمان من الأخطار غير البحرية تحت مظلة التأمين البحري وفق أحكام النظام.
- ٦- يعد التأمين على البضائع من أبرز الصور العملية التي تسري عليها فكرة اتساع نطاق التأمين البحري ليشمل الأخطار غير البحرية؛ حيث يلجأ المؤمن له للتغطية الشاملة للرحلة البرية، أو النهريّة، أو الجوية المكتملة للرحلة البحرية، فيغطي التأمين جميع الأخطار التي قد تواجه البضائع أثناء النقل السابق لشحنها، أو أثناء تفريغها، أو المرحلة اللاحقة للرحلة البحرية.
- ٧- إن شرط "من المخزن إلى المخزن" من الشروط الشائعة في وثائق التأمين على البضائع؛ لأن بموجب هذا الشرط يمتد نطاق وثيقة التأمين على كامل الأخطار ما قبل الشحن، وما بعد التفريغ، فيغطي ما تتعرض له من أخطار على اختلاف أنواعها، سواء كانت بحرية، أو برية، أو جوية، أو نهريّة، حتى موقع الوصول.

التوصيات:

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

د. دينا بنت إسماعيل أبو زيد

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

- ١- نوصي المنظم السعودي بأن يتم تعريف المنشأة البحرية لما قد يستحدث من وجود منشآت بحرية ترفيهية وليست لغرض استخراج الزيت وخلافه.
- ٢- نوصي بتعديل نص المادة (٣٠٦) من النظام البحري التجاري والتي نصمت بأن المؤمن لا يسأل إلا عن الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري؛ لتشمل مسؤولية المؤمن الأضرار الناتجة عن وقوع خطر غير بحري تابع للرحلة البحرية.
- ٣- نوصي بتحديد معايير تغطية الأخطار غير البحرية وتوضيح أحكامها وصورها ضمن الأحكام المنظمة للتأمين البحري في النظام البحري التجاري السعودي لضمان حماية فعالة لملاك السفن والبضائع، وتحديدًا توضيح الأخطار المشمولة، أو بأدنى تقدير المخاطر المستثناة من وثائق التأمين البحري في حالة الوثائق للسفينة وهي في طور البناء، والسفن المتواجدة في أي مكان لغرض الملاحة البحرية.
- ٤- نوصي المنظم السعودي بتضمين النظام البحري التجاري لأحكام المخاطر المستثناة من وثائق التأمين البحري بحسب النظام كأصل على أن يكون للأطراف الاتفاق على المخالفة، وزيادة الالتزامات في حال تواجد البضائع في غير البحر ونقلها نقل بري، أو جوي، أو نهري.

المصادر والمراجع

الأنظمة واللوائح:

١. النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ٥/٤/١٤٤٠هـ.
٢. نظام المعاملات المدنية السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/١٩١) وتاريخ ٢٩/١١/١٤٤٤هـ.
٣. اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري في ٢٣ سبتمبر ١٩١٠م.

الكتب:

٤. السنهوري، عبد الرزاق، (٢٠٠٤)، الوسيط في شرح القانون المدني، الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.

- ٥- الطائي، عبد المجيد إبراهيم، (٢٠١٧)، عقود التجارة البحرية والتأمين عليها: وفق التشريعات العربية والاتفاقات الدولية، بيروت، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.
- ٦- بدوي، علي محمود، (٢٠٠٩)، التأمين: دراسة تطبيقية. الإسكندرية، مصر: دار الفكر الجامعي.
- ٧- درويش والعمر والعمارين، عبد الله درويش وعدنان صالح وحسن صالح، (٢٠٢٠)، شرح القانون البحري والجوي السعودي، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض.
- ٨- طه، مصطفى كمال، (١٩٩٥)، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

الرسائل الأكاديمية:

- ٩- البوصي، عايش عبد الله صالح، (٢٠١٤)، التكيف القانوني للأخطار المتعلقة بالرحلات البحرية في التأمين البحري -دراسة قانونية مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة النيلين، السودان.
- ١٠- المهيرات، علا عبد الحفيظ، (٢٠١٦)، المخاطر في البيوع البحرية الدولية وانتقالها على ضوء قواعد الإنكوترمز ٢٠١٠، رسالة دكتوراه، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، الأردن.

المقالات العلمية:

- ١١- الحربي، أحمد بن مزيد، (٢٠١٩)، الأحكام النظامية المتعلقة بالتصادم والإنقاذ البحريين، مجلة القانون والأعمال، العدد (٤٩)، ٥٢-٦٨، DOI:10.37324/1818-000-049-005، مسترجع من: <http://search.mandumah.com/Record/1002828>.
- ١٢- أبو القاسم، ابتسام، (٢٠٢٠)، الإنقاذ في مجال التأمين البحري، مجلة القانون التجاري، العدد (٧)، ١٢٤-١٤٣.
- ١٣- أبو زيد، دينا إسماعيل، (٢٠٢٣)، أحكام تغير المخاطر في عقود التأمين البحري في النظام السعودي: دراسة تحليلية، المجلة العربية للنشر العلمي، ع ٥٩٤، ٨٣-١٠٤، ص ٨٩، مسترجع من <http://search.mandumah.com/Record/1436589>.
- ١٤- أريوط، وسيلة، (٢٠٢٢)، نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد (٠٢)، مج ٠٧، ٨٠٣-٨١٩.
- ١٥- بن دخا، رتيبة، (٢٠١٦)، الخطر في عقد التأمين، مجلة العلوم الإنسانية، العدد ٤٦، المجلد ١ ص.
- ١٦- بن ددوش، سيد أحمد، (٢٠٢١)، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة ١٩١٠ و ١٩٥٢، مجلة الدراسات الحقوقية، العدد (١)، مج ٨، ٨٢٣-٨٥٣، DOI:10.3577/1799-008-001-029، مسترجع من: <http://search.mandumah.com/Record/1157939>.
- ١٧- بورطال، أمينة، (٢٠١٥)، امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد (٤).
- ١٨- الجازوي، سالمة فرج، (٢٠١٧)، الخطر في عقد التأمين البحري: دراسة في القانون الليبي، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، العدد ٣١، ١٣-١، DOI:10.37376/1571-000-031-006، مسترجع من: <http://search.mandumah.com/Record/1002828>.
- ١٩- الذيابي، خالد مرزوق، (٢٠٢١)، التأمين البحري وفقاً للنظام البحري التجاري السعودي، مجلة قضاء، العدد ٢٥، ٥٢٥-٦٣٨.

تحديد نطاق الخطر المؤمن ضده في التأمين البحري في ضوء النظام البحري التجاري السعودي

أ. ميسون بنت عبد الوهاب المحمدي

د. دينا بنت إسماعيل أبوزيد

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

- ٢٠- عباس، كريمة، (٢٠١٥)، امتداد نطاق التأمين البحري على البضائع لضمان الأخطار غير البحرية، مجلة العلوم الإنسانية، العدد ٤٣، مجلد ب.
- ١- عبد الكريم، لحسن أيت، (٢٠٢٣)، عقد التأمين البحري: تكوينه ونطاقه، مجلة المنارة للدراسات القانونية والإدارية، العدد ٤٤، ٢٥٩-٢٨٣.
- ٢١- عيشاوي، هجير، (٢٠١٧)، الخطر في تأمين عقد النقل البحري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد ١١.
- ٢٢- مخاشف، مصطفى، (٢٠٢٢)، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد (١)، مجلد ١١، ١٩٩-٢٣٠، DOI:10.36540/1914-011-001-008، مسترجع من:
- <http://search.mandumah.com/Record/120190>
- ٢٣- مخالفة، كريم، (٢٠١٨)، التأمين البحري بضمان (كل الأخطار) في القانون والوثائق الجزائرية والمقارنة بين ظاهر الشرط وحقيقته، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، العدد (٢)، ٨٢-٩٧.
- ٢٤- نظور، أحلام، (٢٠٢٠)، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات الحقوقية، العدد ٣، المجلد ٧.