



جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

مجلة علمية محكمة



أثر المصلحة التأمينية على أحكام عقد التأمين البحري "دراسة تحليلية مقارنة"

فجر محمد عبدالله منوه⁽¹⁾

آلاء يعقوب يوسف⁽²⁾

تاريخ القبول: 2025-04-22

تاريخ الاستلام: 2024-11-10

ملخص البحث:

يتناول هذا البحث دراسة تحليلية مقارنة لأثر المصلحة التأمينية على أحكام عقد التأمين البحري، بوصفها أحد أهم أركان هذا العقد، والتي تُسهم في ضبط العلاقة التعويضية ومنع الانحراف بها نحو المقامرة أو الإثراء غير المشروع. وتُركز الدراسة على تحليل مفهوم المصلحة التأمينية في التأمين على السفن، والبضائع، والربح المأمول، وأجرة النقل، مع بيان الأحكام الخاصة بها في حالتَي التأمين البحري الزائد أو الناقص، وذلك في ضوء التشريعات المقارنة لكل من دولة الإمارات العربية المتحدة ودولة الكويت وجمهورية مصر العربية. كما يستعرض البحث أبرز الأحكام القضائية الحديثة في هذا المجال؛ مثل قرارات محكمة العدل الأوروبية، والمحكمة العليا البريطانية، والمحكمة الفيدرالية الأسترالية، لتسليط الضوء على التطورات القضائية في تفسير حدود المصلحة التأمينية وأثرها على استحقاق التعويض. وقد اعتمدت الباحثة في منهجها على التحليل القانوني والنقدي للنصوص، والمقارنة بين المواقف التشريعية المختلفة، مما أتاح التوصل إلى نتائج دقيقة أبرزها ضرورة التحديد المسبق والدقيق للمصلحة التأمينية ضمن وثيقة التأمين، وتأكيد أن الصفة التعويضية لا تتحقق إلا بوجود مصلحة فعلية قابلة للتقدير المالي. وخلصت الدراسة إلى عدة توصيات تشريعية وعملية تهدف إلى دعم استقرار المعاملات البحرية، وتعزيز حماية الحقوق الاقتصادية للأطراف، وإضفاء المزيد من الشفافية والوضوح على الوثائق التأمينية. وتبرز أهمية هذا البحث في كونه يسدُّ فجوة تشريعية وفقهية في معالجة الركن المحوري لعقد التأمين البحري، ويُسهم في تطوير فهم أكثر اتزاناً للعلاقة بين المصلحة التأمينية ومبدأ التعويض في سياق التجارة البحرية الحديثة.

الكلمات الدالة: المصلحة التأمينية، التأمين البحري، الصفة التعويضية

(1) كلية القانون - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

u18104329@sharjah.ac.ae

(2) كلية القانون - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

مُقَدِّمَةُ البَحْثِ:

يُعرِّف عقد التأمين البحري بأنه: "اتفاق يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الخسائر التي قد تلحق به نتيجة تحقق خطر بحري معين، مقابل دفع قسط معلوم" (دوبدار، 2002، ص 55). ويقوم هذا العقد على أركان أساسية تتمثل في: التراضي بين الطرفين، الخطر المؤمن منه، القسط المدفوع، والمصلحة التأمينية التي تمثل محل العقد. وتُعد المصلحة التأمينية هي الرابط القانوني أو المالي الذي يربط المؤمن له بالشيء المؤمن عليه، بحيث يكون له في سلامته مصلحة مشروعة. وهي التي تميز عقد التأمين عن الرهان أو المقامرة؛ إذ إن وجود هذه المصلحة يضي على العقد طابعاً مشرعاً وقانونياً، ومن هذا المنطلق، فإن علاقة المصلحة التأمينية بمحل العقد (الشيء المؤمن عليه) وعلاقته بسبب العقد (الرغبة في التحوط ضد الخسارة) تشكلان معاً الإطار المفاهيمي لفهم المصلحة كأحد أعمدة عقد التأمين البحري. ومن ثم، فإن تناول المصلحة التأمينية في هذا السياق لا يمكن أن ينفصل عن الإطار العام لعقد التأمين البحري نفسه وأحكامه الجوهرية. حيث يُعدُّ التأمينُ البحريُّ من أبرز الوسائل القانونية التي تُمكن أطراف النقل البحري من تفادي الخسائر الناتجة عن الأخطار البحرية، حيث يمثل ضمانه حيوية لاستمرارية حركة التجارة الدولية وسلامة المعاملات المرتبطة بها. وتتجلى أهمية هذا النوع من التأمين في أنه يغطي الخطر البحري بوصفه خطراً غير متوقع ومحدداً قد يؤدي إلى هلاك السفينة أو البضائع أو كليهما، وهو ما يجعل من عقد التأمين البحري أحد أبرز العقود التي تعتمد على فكرة المخاطر الاستثنائية (Smith, 2020, p. 20)

وبالنظر إلى ما تفرضه طبيعة التأمين البحري من خصوصية، فقد حرصت العديد من التشريعات، ومنها التشريع الإماراتي والكويتي، على تنظيم أحكامه بشكل تفصيلي، خصوصاً من حيث تحديد نطاق العقد وشروط صحته، وفي مقدمتها المصلحة التأمينية، التي تُعد ركناً جوهرياً لا ينعقد العقد بدونها (Johnson & Lee, 2021, p. 10). وتتمثل هذه المصلحة في وجود ارتباط قانوني أو اقتصادي للمؤمن له بالشيء المؤمن عليه، بحيث يكون له مصلحة فعلية ومباشرة في عدم تحقق الخطر، وهو ما يُعد الفاصل بين عقد التأمين كأداة تعويضية وبين الرهان أو المقامرة المحظورة قانوناً (Williams, 2019, p. 10). وتتجلى خطورة غياب تحديد دقيق للمصلحة التأمينية من خلال التطبيقات العملية؛ حيث بيّنت تقارير شركات عالمية مثل AXA عام 2021 أن عدم إدراج تفاصيل المصلحة ضمن وثيقة التأمين – كقيمة الشحنة أو بياناتها – قد يؤدي إلى إسقاط حق المؤمن له في المطالبة بالتعويض، حتى مع تحقق الضرر الفعلي (AXA Marine Report, 2021). وفي هذا الإطار، تبرز الحاجة الملحة إلى دراسة شاملة للمصلحة التأمينية في إطار عقد التأمين البحري، لا سيما وأن هذه المصلحة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمحل العقد وتؤثر مباشرةً

في آثاره، وتُعد أساساً للتمييز بين حالات التأمين البحري الزائد أو الناقص، وهو ما تعكسه الخطة التفصيلية للبحث التي تبدأ بتحليل المصلحة بحسب المال المؤمن عليه، ثم تنتقل إلى دراسة آثارها على العلاقة التعاقدية بين الأطراف

إشكالية البحث:

تتمحور إشكالية هذا البحث حول بيان أثر المصلحة التأمينية على الأحكام القانونية لعقد التأمين البحري، من خلال تحليل مدى تأثيرها على صحة العقد، وتحديد نطاق الحقوق والالتزامات بين المؤمن والمؤمن له، لا سيما في حالات المغالاة أو النقص في مبلغ التأمين. ويسعى البحث إلى استكشاف مدى ارتباط المصلحة التأمينية بمبدأ الصفة التعويضية، ومدى انسجامها مع متطلبات النظام العام في العقود التأمينية. كما يُعنى البحث بمقارنة التنظيمات القانونية للمصلحة التأمينية في كل من القانون الإماراتي والكويتي والمصري، ومدى توافقها مع المفاهيم الفقهية الحديثة، مع بحث حدود اتفاق الأطراف بشأن نطاق المصلحة، وإمكانية التوسع في تأمين عناصر غير محددة دون الإخلال بجوهر العقد

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تحليل الأثر القانوني والعملي للمصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري، من خلال دراسة مدى شمولها لجسم السفينة وتجهيزاتها، ودورها في التأمين على البضائع والربح المأمول، مع بيان آثار غيابها على صحة العقد واستحقاق التعويض. كما يتناول البحث أثر المصلحة في حالات المغالاة أو النقص في مبلغ التأمين، من خلال تطبيق مبدأ الصفة التعويضية وقاعدة النسبية، ويقارن بين المواقف التشريعية في القوانين الإماراتية والكويتية والمصرية، مستخلصاً أوجه التباين ومقترحاً حلولاً تشريعية تعزز التوازن وحماية أطراف العلاقة التأمينية

أهمية البحث:

تتجلى أهمية هذا البحث في تسليطه الضوء على المصلحة التأمينية باعتبارها ركناً جوهرياً في عقد التأمين البحري، مؤثرة في صحته ونطاق التزاماته، خاصة في ظل التحديات المرتبطة بحالات التأمين الزائد أو الناقص. ويتميز البحث بتحليله المقارن للتشريعات الإماراتية والكويتية والمصرية، مع تقديم مقترحات عملية لسد الثغرات التشريعية. وتبرز الإضافة العلمية في ربط الإطار المفاهيمي للمصلحة بالتطبيقات القضائية الحديثة حتى عام 2024، بما في ذلك أحكام من محكمة العدل الأوروبية والمحكمة العليا البريطانية، وتقديم معالجة دقيقة لأثر حسن النية في سياق المغالاة أو النقص، مما يعزز من أصالة الطرح وغناه القانوني

منهج البحث:

يعتمد البحث على منهج تحليلي لتفسير الأحكام القانونية المنظمة للمصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري، معتمداً على تحليل النصوص التشريعية وتقييم مدى وضوحها وكفايتها. كما يستند إلى المنهج المقارن من خلال دراسة التشريعات الإماراتية والمصرية والكويتية، ومقارنتها بالاتجاهات الأجنبية عند الاقتضاء، مدعوماً بتطبيقات قضائية حديثة واجتهادات فقهية. ويسعى هذا الدمج المنهجي إلى تقديم معالجة نقدية متكاملة تُفضي إلى نتائج دقيقة وتوصيات تشريعية قابلة للتطبيق.

خطة البحث:

يغطي البحث دراسة أثر المصلحة التأمينية على أحكام عقد التأمين البحري وفقاً للخطة التالية:

المبحث الأول: أحكام المصلحة التأمينية بحسب المال المؤمن عليه

المطلب الأول: أثر المصلحة التأمينية حال التأمين على السفينة

المطلب الثاني: أثر المصلحة التأمينية على وجود عقد التأمين على البضاعة

المبحث الثاني: أثر المصلحة التأمينية على العلاقة بين أطراف العقد

المطلب الأول: أثر المصلحة التأمينية حال التأمين البحري الزائد

المطلب الثاني: أثر المصلحة التأمينية حال التأمين البحري الناقص

الخاتمة

المبحث الأول: أحكام المصلحة التأمينية بحسب المال المؤمن عليه

يقتضي الأمر أن نبحث أحكام المصلحة التأمينية بحسب المال المؤمن عليه في حال التأمين على السفينة أو في حال التأمين على البضاعة.

المطلب الأول: أثر المصلحة التأمينية حال التأمين على السفينة

تُعتبر السفن أصولاً ذات قيمة اقتصادية كبيرة في النقل البحري، مما يجعل التأمين ضرورة لحماية مصالح الملاك والمشغلين. وتبرز أهمية وجود المصلحة التأمينية في تعزيز حماية هذه المصالح وضمان استمرارية صناعة النقل البحري

الفرع الأول: أثر المصلحة التأمينية حال التأمين على جسم السفينة.

يمكن لأي شخص ذي مصلحة في السفينة، سواء أكان المالك أو المجهز، أن يعقد تأميناً على السفينة. ولتحديد المصلحة في التأمين على جسم السفينة، يتعين تحديد ما يُعتبر جزءاً من السفينة. وللوقوف على ذلك يجب أن نتعرف على المقصود بالسفينة. وقد تبين لنا في هذا الصدد اهتمام المشرع الإماراتي في القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023 في شأن القانون التجاري البحري بوضع تعريف صريح للسفينة في المادة الأولى منه، وهذا بعكس ما انتهجه المشرع الكويتي في قانون التجارة البحرية الكويتي الذي لم يأت بمثل هذا التعريف (لمنشاوي، 2005، ص 10-9، الفقي، 1998، ص 41-39)، ويبدو أنه قد ترك تلك المهمة للفقهاء (القليوبي، 1969، ص 48) على اعتبار أن مهمة القانون ليست وضع التعريفات، وإنما هي مهمة الفقهاء (العطير & ملح، 2009، ص 62؛ حمدي، 2007، ص 30؛ الجميل، 2010، ص 22؛ طه، 2007، ص 42؛ الجزائري & الشامسي، 2009، ص 33؛ مكي، 1975، ص 54؛ طه، 1952، ص 77-78). ووفقاً للمعنى القانوني للسفينة فإن مصلحة المؤمن له في التأمين على السفينة، لا تقتصر على هيكل السفينة أو جسمها فحسب. بل تشمل أيضاً ملحقاتها وتجهيزاتها. هذه الملحقات يمكن أن تكون تجهيزات مادية مثل السلاسل وأجهزة اللاسلكي والدوافع والمراوح والصواري، وقد تكون ملحقات منفصلة عن جسم السفينة مثل الزوارق وقوارب النجاة (عبد الله قايد، 1996، ص 227؛ بريري & عمر، 2007، ص 99؛ الهانسي، 2003، ص 376؛ شكري، 2012، ص 406). حيث إن السفينة لا تستطيع أداء وظيفتها المخصصة لها بشكل صحيح بدون وجود هذه الملحقات والتجهيزات الداعمة لها. وبناءً على ذلك، يمتد نطاق التصرفات القانونية المتعلقة بالسفينة، مثل البيع أو الرهن أو التأمين أو الإيجار، ليشمل هذه الملحقات والتجهيزات بشكل ضمني دون الحاجة إلى ذكر صريح في العقد. ولكن يمكن استثناء هذه الملحقات من التغطية التأمينية إذا تم التوصل إلى اتفاق يستثنئها من تلك التصرفات

(القليوبي، 1969، ص 50؛ المقداي، 2022، ص 26)، بل وإذا أراد المؤمن له أن يشمل مسؤوليته تجاه الغير ضمن التأمين، عليه بتضمين نص صريح في وثيقة التأمين يؤكد ذلك وبهذا النص الصريح في وثيقة التأمين، يتم تحديد المبلغ المالي الذي يجب دفعه إلى الطرف الثالث نتيجة للمسؤولية(الأسدي & قاسم، 2018، ص 195 وما بعدها)، وهذا يُعزز من توضيح وتحديد نطاق تغطية التأمين بشكل دقيق وواضح

ومن جهة القانون المصري، فقد عالج المشرع التأمين البحري ضمن الباب الثالث من قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990، دون أن يضع تعريفاً صريحاً للسفينة، إلا أنه اكتفى بالإحالة إلى عناصرها المادية والمعنوية في مواد متفرقة، مما يعكس تبني نهج مشابه للقانون الكويتي من حيث الاعتماد على الفقه والاجتهاد القضائي لتحديد نطاق السفينة. ويستفاد من مجمل النصوص، وعلى الأخص المواد من (49) إلى (54)، أن نطاق التأمين يشمل بدن السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها الملاحي كالمراسي والدوافع وأجهزة الملاحة والسلامة، باعتبارها جزءاً من المال المؤمن عليه إذا لم يُتفق على خلاف ذلك

وقد أرسى محكمة النقض المصرية قاعدة قضائية مستقرة تفيد بأن التأمين على جسم السفينة يشمل تجهيزاتها الأساسية والضرورية لمباشرة الإبحار، ما لم يُنص صراحة على استثنائها من التغطية التأمينية (نقض مدني، الطعن رقم 513 لسنة 62 ق، جلسة 20/5/2001). وهذا يعكس فهماً عملياً متقدماً لمفهوم المصلحة التأمينية، وربطها بالقيمة الاقتصادية الكلية للسفينة كوحدة متكاملة. وعليه، فإن مقارنة موقف التشريعات الثلاثة (الإماراتي، الكويتي، المصري) تُظهر أن القانون الإماراتي يتميز بنصوص واضحة تُعرف السفينة وتُحدد ملحقاتها الخاضعة للتأمين، في حين اكتفى المشرع الكويتي والمصري بالإحالة إلى الفقه والاجتهاد القضائي، وهو ما قد يؤدي إلى تباين التطبيق العملي أمام القضاء، ويبرر الحاجة لتعديل تشريعي صريح يُحدد عناصر السفينة المؤمن عليها بشكل قانوني واضح لضمان استقرار المعاملات التأمينية. وبناءً عليه، فإن التأمين على السفينة لا ينحصر في الهيكل فقط، بل يمتد ليشمل الملحقات والتجهيزات اللازمة للملاحة، مثل أجهزة اللاسلكي، الزوارق، المحركات والمراوح، باعتبارها من عناصر السفينة الجوهرية في القانون البحري، ما لم يُتفق على استثنائها (عبد الله قايد، 1996، ص. 227؛ شكري، 2012، ص. 406). وتشترط بعض التشريعات وجود نص صريح في وثيقة التأمين لتغطية المسؤولية تجاه الغير، وإلا فلا تُعد داخلة ضمن التأمين على السفينة (الأسدي & قاسم، 2018، ص. 195). ويرى جانب من الفقه أن الأصل في هذا النوع من التأمين هو حماية الأموال لا المسؤوليات، ويجب النص تحديداً على إدراج تغطية المسؤولية ضمن الوثيقة (عبد الله & عمر، 1981، ص. 21؛ يونس، دبت، ص. 576)

وترى الباحثة أن التأمين على السفينة، في أساسه، يقوم على تغطية الأشياء وليس المسؤولية. وبناءً على هذا المنظور، فعندما يتم تأمين جسم السفينة، يتضمن هذا التأمين التغطية للهيكल الأساسي للسفينة وجميع مكوناتها الملحقة، ولا يشمل استعادة التعويضات المدفوعة للغير من المؤمن له؛ إذ إن هذا النوع من التأمين ينطوي على تغطية الممتلكات والأشياء، بينما التأمين على المسؤولية يختلف في طبيعته، ومن ثم فإن التأمين على جسم السفينة يعد تأميناً محدداً للممتلكات، وهو لا يعمل على تحمل مسؤولية المؤمن له تجاه الغير في حالات الأضرار الناتجة عن السفينة(عبد الله & عمر، 1981، ص 21)، إلا أنه يمكن أن تكون هذه المسؤولية أمام الغير مغطاة بالتأمين البحري إذا تم إيراد نص خاص عليها باتفاق الطرفين(يونس، دت، ص 576).

الفرع الثاني: أثر المصلحة التأمينية على أجره نقل البضاعة.

يشمل التأمين البحري أحياناً التأمين أيضاً على أجره نقل البضاعة. يتم تأمين أجره نقل البضاعة لأسباب محددة، ومنها احتمالية أن يتعرض مجهزة السفينة لفقدان أو خسارة هذه الأجره في حالات يكون فيها الشاحن غير ملزم بتحملها(العريبي & الفقي، مرجع سابق، ص 188؛ المعمار، 2017، ص 12؛ المقادي، مرجع سابق، ص 261؛ أمين، 2002، ص 42)، كما هو الحال في حالة وقوع حادث أو حالة تدمير مفاجئة للبضائع بسبب قوة قاهرة، مثل الكوارث الطبيعية، حيث يمكن أن يتم فقدان الأجره المتفق عليها بين الشاحن ومجهزة السفينة. وبما أن الشاحن غالباً ما يكون غير مسؤول عن هذه الأحوال القاهرة، يُمكن لمجهزة السفينة أن يرغب في ضمان حصوله على هذه الأجره من خلال التأمين عليها(موسى، 2004، ص 225؛ طه & بندق، 2005، ص 55). لذلك، التأمين على أجره نقل البضاعة يعد جزءاً من استراتيجية الحفاظ على حقوق مجهزة السفينة في الأجره، لكن لا يجوز غالباً الجمع بين تأمين تجهيز السفينة والأجره في نفس العقد. تجهيز السفينة يعتبر جزءاً من تأمين السفينة كملحقات لها، بينما يجب أن يتم تأمين الأجره الصافية فقط لتجنب تضاعف التأمين وتحقيق ربح غير مشروع. الجمع بين التكاليف والأجره في التأمين قد يؤدي إلى تجاوز مبدأ التعويض العادل الذي يحكم عقود التأمين(طه & بندق، مرجع سابق، ص 54-55). وهذا يتفق مع ما نصت عليه المادة 3/333 من القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023 في شأن القانون التجاري البحري، حيث نصت على أنه "3-... كل تأمين أياً كان تاريخه يعقد على ملحقات السفينة وحدها، يترتب عليه في حالة الهلاك الكلي أو التترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة.....". ويُلاحظ أن تأمين أجره نقل البضائع نادر الحدوث، حيث يفضل مجهزة السفينة وضع شرط في عقد النقل يضمن حصوله على الأجره المتفق عليها مهما حدث للبضائع، سواء تعرضت لحوادث أو تلف. هذا الشرط يُلزم الشاحن بدفع الأجره حتى في

حالة تلف أو ضياع البضائع، ما قد يدفع الشاحن لتأمين بضائعه لضمان حقه في الأجرة، بغض النظر عن حالة البضائع عند الوصول (الأسدي & قاسم، مرجع سابق، ص 199 وما بعدها)

ويجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن القانون المصري قد جاء مؤخراً بقانون التأمين الموحد رقم 155 لسنة 2024 في المادة (4) ليؤكد على أن محل التأمين يشمل كل "مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين"، وهي صياغة مرنة تسمح بإدخال الأجرة ضمن محل التأمين، متى ثبت أن الشخص له مصلحة مباشرة فيها، كمجهز السفينة أو المتعهد بنقل البضاعة. أما على الصعيد العملي، فقد أرسى محكمة النقض المصرية مبدأ مفاده أن "التأمين الذي يعقد على عنصر مالي متوقع كالربح أو الأجرة لا يصح إلا إذا كانت هذه المصلحة قابلة للتقدير المالي، ومباشرة للمؤمن له" (نقض مدني، الطعن رقم 489 لسنة 70 ق، جلسة 14 يناير 2007)، وقد أكدت بعض التطبيقات القضائية الأخرى أن الشروط التعاقدية في عقد النقل تلعب دوراً حاسماً في تحديد ما إذا كانت الأجرة ستدفع بغض النظر عن تسليم البضاعة من عدمه. فإذا نص العقد على أن الأجرة مستحقة بمجرد شحن البضاعة، فإن المؤمن له يحتفظ بمصلحته التأمينية حتى مع هلاك البضائع، مما يبرر التأمين عليها (السنهوري، 1964، ص. 1232). وبناءً عليه، يتضح لنا أن الإمارات بينما تتطلب المصلحة في الأجرة نصاً صريحاً، ويُنظر لها كملحق تابع، أما الكويت؛ فإنها تجيز التأمين على الأجرة بوصفها من المصالح المتوقعة، وأخيراً فإن مصر تعتمد على معيار المصلحة الاقتصادية المباشرة، وتجيز التأمين على الأجرة إذا كانت قابلة للتقدير المالي وكان هناك ارتباط تعاقدي واضح

المطلب الثاني: أثر المصلحة التأمينية على وجود عقد التأمين على البضاعة

سنركز في هذا المطلب لبحث أثر المصلحة التأمينية على وجود عقد التأمين على البضاعة في فرعين، نتناول المصلحة في التأمين على ذات البضاعة في الفرع الأول، ثم نبحث المصلحة في التأمين على الربح المأمول في الفرع الثاني.

الفرع الأول: المصلحة التأمينية في التأمين على البضائع

يُشترط لقيام عقد التأمين البحري على البضائع توافر مصلحة تأمينية مشروعة للمؤمن له، وتتحقق هذه المصلحة في وجود ارتباط قانوني أو اقتصادي بالشيء المؤمن عليه، سواء بالملكية أو بأي حق عيني أو شخصي، بما يبرر الحصول على تعويض في حال تحقق الخطر (دويدار، 2002، ص. 367). فعقد التأمين البحري على البضائع شأنه شأن عقود التأمين البحري الأخرى، يتطلب وجود المصلحة فيه، ويشمل هذا النوع من التأمين

منح صاحب المصلحة في عقد التأمين تعويضًا كاملاً لتغطية الخسائر التي تنشأ عنه، وبناءً على ذلك، يتم تقدير قيمة البضائع عند وصولها وبناءً على الأنظمة المنصوص عليها في القانون (دويدار، 2002، ص 367).

وقد أكدت القوانين المصرية والإماراتية والكويتية على ضرورة وجود هذه المصلحة. حيث نصت المادة 4 من قانون التأمين المصري رقم 155 لسنة 2024 على أن "محل التأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين"، بينما قرر القانون الإماراتي في المادة 280 من القانون البحري لسنة 2023 ذات الشرط دون تحديد نوع المصلحة، وهو ما تكرر في المادة 273 من قانون التجارة البحرية الكويتي (1980) التي اعترفت كذلك بإمكانية التأمين على الربح المتوقع

ويُجرى التأمين البحري على البضائع بغض النظر عن نوعها (عصام الدين، 1992، ص 5). ومع ذلك، قد يتم استبعاد بعض البضائع من التأمين بناءً على اختيار المؤمن على التأمين عليها أو تحديد شروط خاصة لها مثل المجوهرات والمعادن الثمينة والنقود (الأسدي & قاسم، مرجع سابق، ص 202 وما بعدها). فالأصل أن التأمين البحري على البضائع يُغطي جميع البضائع التي يتم شحنها على ظهر السفينة لصالح الشاحن (الشرقاوي، 1987، ص 337)، على الرغم من أن الناقل يُعتبر ضامناً للبضائع في العديد من الحالات، إلا أنه يمكن أن يكون هناك استثناءات تُعفي الناقل من المسؤولية. هذه الاستثناءات يمكن أن تتضمن حالات القوة القاهرة أو وجود شروط معينة في العقد تعفي الناقل من المسؤولية

من الجدير بالذكر أنه إذا كانت المصلحة يجب أن تكون مشروعة فلا يُسمح بالتأمين على البضائع التي تتعارض مع النظام العام والأخلاقيات، مثل التأمين على المخدرات، ما لم يتم تقديم دليل قاطع يُثبت أن استخدام البضاعة مشروع وضروري، مثل استخدامها للعلاج أو لأي غرض مشروع، وأن الطريقة المستخدمة لنقلها تعتبر طبيعية وعادية (الأسدي & قاسم، مرجع سابق، ص 201 وما بعدها)

وفي هذا السياق، أرسى محكمة العدل الأوروبية في حكمها الصادر بتاريخ 12 مارس 2024 في القضية C-587/21، مبدأً قضائياً مفاده أن المصلحة التأمينية لا تُعد صحيحة من الناحية القانونية إلا إذا كانت مشروعة وقابلة للتقدير المالي. وقد أوضحت المحكمة أن التأمين الذي ينعقد على مصلحة غير قانونية، أو على علاقة غير قابلة للتحديد من حيث القيمة المالية، يُعد عقداً باطلاً لا يُنتج أثرًا قانونيًا صحيحًا، مما يؤدي إلى سقوط الحق في التعويض من أساسه (Court of Justice of the European Union [CJEU], 2024). كما شددت المحكمة على أن هذا الضابط يُسهم في حماية وظيفة التأمين كآلية تعويض لا كأداة للإثراء أو المضاربة، ويؤكد ضرورة التقدير المالي الفعلي للمصلحة كأساس لقياس

الضرر وتحديد نطاق التعويض (CJEU, 2024)

ويقع التأمين البحري على البضائع التجارية التي تُسحن عبر النقل البحري بشكل أساسي، إلا أن هذا النوع من التأمين لا يقتصر على البضائع التجارية فحسب، بل يمكن أيضاً أن يشمل أمتعة المسافرين، والأشياء التي يتم تجميعها على متن السفينة خلال رحلة علمية، وحتى الأسماك التي تم صيدها إذا كانت السفينة مخصصة لأغراض الصيد. وقد يشمل أيضاً أجره النقل إذا كانت تقع ضمن مسؤولية مالك البضاعة(طه & بندق، مرجع سابق، ص 55). ويمكن أن يُوسع نطاق تطبيقه ليشمل أيضاً البضائع التي تُنقل عن طريق النقل النهري أو البري أو الجوي كجزء من رحلة بحرية وتسمى بوثيقة التأمين الشاملة. وإذا تم توسيع نطاق وثيقة التأمين البحري على البضائع لتشمل أي أخطار غير بحرية، يجب توضيح هذا التوسيع وتحديد الشروط الخاصة به في الوثيقة، وهذا التوسع يعد أحد أهم أنواع ما يُعرف بشرط "من المخزن للمخزن"، ويعني هذا الشرط أن التأمين يبدأ من المخزن أو المستودع؛ إذ تم تخزين البضائع قبل الشحن ويمتد حتى المخزن أو المستودع الذي تُفرغ فيها البضائع بعد الوصول. وبناءً على هذا الشرط، يُغطي التأمين أيضاً النقل البري فوق اليابسة كجزء من العملية الشاملة للنقل والتخزين المتعلقة بالبضائع(الشريبي، 1974، ص 49). وفي هذا السياق، تبرز أهمية التأكيد على أن المصلحة التأمينية يجب ألا تقتصر فقط على لحظة إبرام العقد، بل يجب أن تظل قائمة حتى لحظة تحقق الخطر، وهو ما كرسته المحكمة العليا البريطانية في حكمها الصادر في قضية *The UKSC 29* (2019) *Renos*؛ إذ رفضت المحكمة قصر النظر في المصلحة على لحظة التعاقد، وأقرت أن تحقق الخسارة الكلية البنائية يتطلب فحصاً للمصلحة التأمينية المستمرة إلى وقت تحقق الضرر، وأجازت احتساب النفقات المعقولة التي تكبدها المؤمن له قبل إرسال إشعار التخلي ضمن معايير تقدير الخسارة، بشرط أن تكون هذه النفقات مرتبطة بمحاولة الإنقاذ أو تقويم الخطر. وقد رسخ هذا الحكم المفهوم القائل بأن المصلحة التأمينية ليست مجرد عنصر شكلي، بل تمثل جوهر العلاقة التعويضية، وأن أي انفصال بين وجود المصلحة ووقوع الخطر قد يؤدي إلى سقوط الحق في التعويض (*The Renos* [2019] UKSC (2019) *United Kingdom Supreme Court*, (29)). وبناءً على ما تقدم يتضح لنا أن المصلحة التأمينية في التأمين البحري على البضائع ترتبط بشكل مباشر بالهدف من عقد التأمين، هذه المصلحة هي الأساس الذي يُبنى عليه عقد التأمين، بحيث يضمن الطرف المتضرر الحماية المالية لتعويض خسارته، وهو ما يشكل جوهر العلاقة التأمينية، وقد قضت محكمة النقض المصرية في هذا الصدد بأن "شرط إدراج المصلحة التأمينية في وثيقة التأمين شرط جوهري، ويترتب على إغفاله بطلان العقد أو على الأقل سقوط الحق في التعويض، إذا لم يكن للمؤمن له علاقة مادية أو قانونية بالبضاعة المشحونة، ويُعد ذلك من قبيل الإخلال بالمحل في عقد التأمين البحري" (نقض مدني، الطعن رقم 1314 لسنة

الفرع الثاني: أثر المصلحة التأمينية على الربح المأمول.

تهدف الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري إلى إعادة المؤمن له إلى وضعه السابق قبل وقوع الخسارة. يتم ذلك من خلال تعويض المؤمن له بمبلغ يعادل قيمة الخسارة التي تكبدها، دون أن يكون هناك ربح للمؤمن له، ولضمان تحقيق هذه الصفة التعويضية بشكل عادل، يجب أن يكون المؤمن له مؤمناً على قيمة الممتلكات بالكامل وفقاً للوثيقة التأمينية (British Document, د.ت، ص 14).

وتطبيقاً لذلك، شهد القضاء الأمريكي في حكم محكمة الاستئناف بالدائرة الثانية في قضية *British International Insurance Co. Ltd v. Seguros La Republica, S.A*، حالة مطالبة بالتعويض عن فقدان الربح الناتج عن بضاعة تالفة أثناء النقل البحري، حيث رفضت المحكمة صرف التعويض لعدم وجود نص صريح في وثيقة التأمين يشمل الربح المأمول، رغم ثبوت الخسارة الفعلية. وأكدت المحكمة أن الربح لا يُعوض في التأمين البحري إلا إذا تم إدراجه بوضوح ضمن حدود المصلحة التأمينية المتفق عليها (British International Insurance v. Seguros La Republica, 2000).

وبناءً على ذلك، يتعين الرجوع إلى القواعد العامة في عقد التأمين لتحديد عناصر التعويض، وذلك من أجل ضمان توفير تعويض عادل ومنصف للمؤمن له بناءً على الأضرار التي تكبدها وبناءً على وثيقة التأمين. وقد قرر القانون المدني أن التعويض يشمل الخسارة التي تلحق بالشخص وما يفوته من كسب (الأهواني، د.ت، ص 103؛ شكري، مرجع سابق، ص 84)، ولذلك نصت المادة 389 من قانون اتحادي - رقم 5 لسنة 1985 بشأن إصدار قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة على أنه " إذا لم يكن التعويض مقدراً في القانون أو في العقد قدره القاضي بما يساوي الضرر الواقع فعلاً حين وقوعه". ويقابل هذه المادة في القانون الكويتي المادة 300 من مرسوم بقانون - رقم 67 لسنة 1980 بشأن إصدار القانون المدني؛ إذ نصت على أنه " 1- تقدر المحكمة التعويض إذا لم يكن مقدراً في العقد أو بمقتضى نص في القانون. 2- ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. 3- ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد". وذات المضمون نصت عليه المادة (221/1) من القانون المدني المصري على أنه (إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل

التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب ...) (قانون الموجبات والعقود اللبناني، المادة 260؛ القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976، المادة 266).

وبناءً على هذه النصوص يتضح لنا أن الصفة التعويضية لعقد التأمين تتضمن إعطاء تعويض للمؤمن له بمبلغ يعوض الخسارة التي تنشأ نتيجة لتحقق الخطر المؤمن عليه. هذه الخسارة تشمل قيمة البضاعة المؤمن عليها والربح المأمول من بيعها إذا لم يكن هناك تلف أو تضرر للبضاعة. ويتعين أن يكون التعويض كاملاً إذا تم تحقق الخسارة الفعلية والكسب الفائت المؤكد، بمعنى آخر، يجب أن يتم تعويض المؤمن له بما يعادل القيمة الحقيقية للخسارة التي تكبدها بناءً على وثيقة التأمين. هذا يشمل تعويض القيمة المادية للبضاعة المتضررة بالإضافة إلى أي ربح متوقع كان يُمكن تحقيقه لو لم يحدث التلف أو التضرر (أبو عرابي، 2011، ص 219). وإذا كان القانون يجيز التأمين على الربح المأمول الذي لم يقبضه المؤمن له وقت إبرام عقد التأمين البحري، فهل يعد هذا التأمين وسيلة يحقق المؤمن له من خلالها الربح والإثراء؟ الإجابة على هذا التساؤل هي بالنفي؛ إذ تتيح هذه الصيغة من التأمين للمؤمن له حماية ضد فقدان الربح المتوقع نتيجة لحدوث خسارة أو حادث، فعلى سبيل المثال، إذا كان تاجرًا يتوقع تحقيق ربح كبير من بيع شحنة من البضائع في المستقبل، يمكنه التأمين على هذا الربح المأمول. إذا حدثت خسارة تؤدي إلى عدم تحقيق هذا الربح المتوقع، سيكون لديه الحق في تلقي تعويض يعوضه عن الربح المفقود، وهذا النوع من التأمين يساعد على تقليل المخاطر المالية للأفراد والشركات ويوفر حماية إضافية ضد الخسائر المحتملة (الأسدي & قاسم، مرجع سابق، ص 203 وما بعدها). الأصل في عقد التأمين البحري هو أن التأمين يكون على قيمة الشيء وقت تحقق الخطر. لذلك، غالبًا ما يتطلب التأمين على الربح المأمول أو المنتظر وجود نص خاص وصريح في وثيقة التأمين البحري يسمح بتضمين الربح المأمول كجزء من التأمين (شرف الدين، 1991، ص 186؛ منصور، 2005، ص 120). وفي حالة عدم وجود اتفاق خاص ونص صريح يشمل الربح المأمول، فإن الربح المأمول عادةً لا يدخل في نطاق التأمين ولا يتم تعويضه في حالة وقوع الخسارة (الجمال، 1999، ص 274-275؛ منصور، مرجع سابق، ص 75؛ المعموري، 2001، ص 112)، ومن ثم يعتمد ذلك على تفاصيل وشروط وثيقة التأمين البحري الخاصة بكل حالة، ويجب دائمًا قراءة الوثيقة بعناية والتحقق من الشروط والاستثناءات المذكورة فيها لفهم نطاق التغطية والتعويض المتاح في حالة وقوع الخسارة

وفي هذا السياق، تبرز أهمية أن يكون التأمين على الربح المأمول قائمًا على مصلحة تأمينية فعلية، وليست افتراضية، حتى لا ينقلب العقد إلى أداة للمقامرة أو الكسب غير المشروع. فالتأمين على ربح غير محقق أو على تقديرات مالية غير مدعومة بأسانيد واقعية يُعد من صور الخطر المعنوي، الذي يُحل بالطبيعة التعويضية للتأمين البحري

ومن ثم، فإن إدراج الربح المأمول ضمن وثيقة التأمين يجب أن يتم بعبارة واضحة وقابلة للتقدير، مع تحديد نوع الربح وطبيعته، وما إذا كان ربحاً متوقعاً من عملية بيع، أو عائداً استثمارياً مرتبطاً بالبضائع، وذلك استناداً إلى معايير تجارية مستقرة (Bennett, 2017, p. 139)

وفي هذا الإطار، فإن التشريعات الثلاثة - المصري، والإماراتي، والكويتي - تتفق في جوهرها على أن الربح المأمول يمكن أن يُؤمن عليه إذا وُجدت مصلحة مشروعة وقابلة للتقدير المالي. فبينما لم تفرد نصوصاً صريحة بشأن "الربح المأمول" تحديداً، إلا أن نصوصها المتعلقة بمدى التعويض (كالمادتين 221 مدني مصري، و389 مدني إماراتي) تفتح الباب لتعويض الكسب الفائت ضمن شروط دقيقة، بشرط إثبات العلاقة بين الخطر المؤمن عليه وبين فقدان هذا الكسب

وتُظهر السوابق القضائية في الدول المقارنة أن قبول المطالبة بالتعويض عن الربح المأمول لا يتحقق إلا بوجود مصلحة تأمينية مثبتة، ووجود توقع منطقي ومستند على دلائل مادية تؤكد أن هذا الربح كان سيتحقق لولا تحقق الخطر البحري (Dunt, 2016, p. 174)

وتشير الباحثة إلى أن هذه الدقة التشريعية والقضائية تعكس اتجاهاً نحو تحقيق توازن بين حماية المؤمن له من الخسائر الحقيقية، ومنع التوسع في تأمين المصالح الاحتمالية التي يصعب ضبطها، وهو ما يُعيد التأكيد على أن الصفة التعويضية للتأمين البحري لا تتعارض مع تغطية الربح المأمول، طالما تحقق شرطاً المشروعية والتقدير المالي الموضوعي

وترى الباحثة أن المصلحة التأمينية هي الأساس الذي يُبنى عليه عقد التأمين البحري، إذ يجب أن يكون للمؤمن له مصلحة حقيقية وقانونية في البضائع أو الربح المأمول منها. هذه المصلحة تتجسد في الحماية من الخسائر المالية التي قد تنشأ عن تلف أو فقدان البضائع. وعليه، فإن التأمين على الربح المأمول يُعد جزءاً من هذه المصلحة، حيث يسعى المؤمن له إلى حماية توقعاته المالية من الكسب المحتمل. التأمين لا يهدف إلى تحقيق الربح، بل إلى تعويض المؤمن له عن الخسارة الفعلية، بما في ذلك الربح الذي كان من الممكن تحقيقه لولا وقوع الخطر المؤمن عليه

المبحث الثاني: أثر المصلحة التأمينية على العلاقة بين أطراف العقد

سنناقش أثر المصلحة التأمينية على العلاقة بين أطراف العقد من خلال دراسة حالتين التأمين البحري المغالى فيه والتأمين البحري البخس

المطلب الأول: أثر المصلحة التأمينية حال التأمين البحري الزائد

قد يُبرم عقد التأمين البحري بمبلغ يتجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، مما يُعرف بالمغالاة في التأمين. تحدث هذه المغالاة بسبب سوء تقدير قيمة الشيء، سواء بغش أو جهل من المؤمن له، مما يتعارض مع مبدأ التعويض العادل. يمكن أن تنجم المغالاة أيضًا عن انخفاض قيمة الشيء بعد التعاقد نتيجة الاستخدام أو تراجع سعره (صرخوه، 1992، ص 76-77؛ دويدار، 2002، ص 375؛ حمد الله، 2006، ص 457). في حالة تعدد عقود التأمين على نفس الشيء، يمكن للمؤمن له الحصول على تعويض من كل عقد، بشرط ألا يتجاوز مجموع التعويضات القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. بمعنى آخر، يمكن جمع التعويضات من عقود التأمين المختلفة، لكن يجب أن يكون الإجمالي مساويًا للقيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه، دون تجاوزها (الأسدي & قاسم، مرجع سابق، ص 179 وما بعدها)

ويقتضي ذلك أن نخصص هذا المطلب لأحكام مصلحة المؤمن له عند التأمين البحري الزائد، ونتناول تلك الأحكام في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: أثر المصلحة في تحديد حق المؤمن له حال المغالاة في التأمين البحري.

تعتبر المغالاة في تأمين القيمة خطرًا يمكن أن يؤدي إلى الحصول على ربح غير مشروع عبر عقود التأمين البحري. هذا يعارض مفهوم الصفة التعويضية في عقد التأمين البحري ويمكن أن يؤدي إلى انتهاكات للنظام العام (فرج، 1996، ص 114؛ سليمان، 1972، ص 127). حيث يجب أن يكون هناك توازن بين المصلحة الحقيقية للمؤمن له وقيمة التأمين المتفق عليها (شكري، 2007، ص 10). فالمغالاة في التأمين البحري تمثل تحديًا للصفة التعويضية للمصلحة في عقد التأمين البحري (صرخوه، 1992، ص 76-77؛ دويدار، 2002، ص 375؛ حمد الله، 2006، ص 457؛ الجمال، 1999، ص 435)، فإذا كان المؤمن له يعتمد تقدير القيمة المؤمن عليها بصورة مبالغ فيها أو يقوم بأفعال تهدف إلى الحصول على تعويض يتجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه (Great Lakes)

يتعارض مع مبدأ التعويض العادل والصفة التعويضية للتأمين البحري، الأمر الذي يحق معه أن يطلب إبطال التأمين للمغلاة بسوء نية، وهذا الحق في نطاق التأمين البحري يكون للمؤمن فقط (عبد الرحمن، 2003، ص 90-92؛ نخلة، 2007، ص 27-28).

وقد أكدت التطبيقات القضائية المعاصرة هذا الاتجاه، ومنها قرار المحكمة العليا الأسترالية في قضية *Allianz Australia Insurance Ltd v. Delor Vue Apartments* [2022] HCA 38 [39788 CTS]؛ إذ أكدت المحكمة أن غياب تحديد دقيق للمصلحة التأمينية في وثيقة التأمين، أو عدم الإفصاح عن معطيات جوهرية متعلقة بها، قد يُنتج أثرًا قانونيًا يُهدد قابلية المطالبة بالتعويض ويُثير نزاعات بشأن التزام المؤمن. وقد بينت المحكمة أن المؤمن يستطيع التراجع عن التزام سابق بشأن الغطاء التأميني متى ثبت وجود قصور في الإفصاح أو غموض في المصلحة التأمينية محل التغطية، طالما لم يترتب على ذلك اعتماد جوهري أضر بالمؤمن له (*Allianz Australia Insurance Ltd v. Delor Vue Apartments* [2022] HCA 38 [39788 CTS]). ويُظهر هذا الحكم أهمية التحديد الدقيق والشفاف للمصلحة في الوثيقة، تجنبًا لتضخم الاصطناع أو المغلاة في نطاق التعويضات (*Allianz Australia Insurance Ltd v. Delor Vue Apartments* [2022] HCA 38 [39788 CTS]).

تتحقق المغلاة حين يتجاوز مبلغ التأمين القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، سواء بحسن نية أو سوء نية، وإن كان الأصل افتراض حسن النية وعلى من يدعي خلاف ذلك إثباته (عمار & الديب، 1994، ص 51؛ الشربيني، 1974، ص 204-205؛ عطا الله، 1994، ص 84؛ شكري، 2009، ص 752). وقد تكون المغلاة ناجمة عن انخفاض القيمة بعد التعاقد. ففي حال ثبوت الغش، أجاز كل من المشرع الإماراتي (المادة 284 من قانون 43 لسنة 2023)، والكويتي (المادة 284 من قانون 1980)، والمصري (المادة 349/1 من

(1) تبرز قضية (*Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co., LLC* 601 U.S. 65, 2024) كقضية حديثة سلطت الضوء - بشكل غير مباشر - على دور الالتزام بشروط الوثيقة في الحفاظ على المصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري، رغم أن النزاع لم يكن متمحورًا حول المصلحة التأمينية ذاتها. فقد رفضت شركة التأمين المطالبة بالتعويض بعد وقوع حادث جنوح لسفينة المؤمن له، بحجة الإخلال بشرط تعاقد جوهري يتمثل في صيانة نظام إطفاء الحريق. ومع أن المحكمة العليا الأمريكية حسمت النزاع بناءً على شرط اختيار القانون الواجب التطبيق، وأكدت سريان القانون البحري الفيدرالي وقانون نيويورك - باعتبار ذلك من مسائل القانون الدولي الخاص - فإن وقائع القضية أظهرت أن الإخلال بالتزامات وثيقة التأمين التي تخدم مصلحة الحفاظ على الشيء المؤمن عليه، يمكن أن يُفضي إلى سقوط الحق في التعويض. وفي هذا السياق، تُمثل هذه القضية نموذجًا تطبيقيًا هامًا يعكس كيف تُترجم المصلحة التأمينية ضمنيًا من خلال الالتزامات الفنية المفروضة على المؤمن له، إذ إن التراخي في تلك الالتزامات قد يؤدي فعليًا إلى حرمانه من التغطية، وإن لم تكن المصلحة التأمينية محل النزاع المباشر. لذلك، فهي تُبرز بصورة غير مباشرة أثر المصلحة التأمينية على التوازن العقدي في التأمين البحري. (*Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co., LLC*, 601 U.S. 65 (2024)).

قانون التجارة البحرية) إبطال العقد بناءً على طلب المؤمن، مع احتفاظه بكامل الأقساط، كما يحق للمحكمة إلزام المؤمن له بتعويض لا يتجاوز قيمة القسط المدفوع (الشورابي، 2003، ص 625-626). ويجدر هنا ان نشير أن المشرع الإماراتي قد تدارك موقفه السابق في قانون 1981 الذي كان يجيز الفسخ فقط، فجعل البطلان هو الجزاء القانوني في حال الغش، متماشياً مع المبادئ العامة التي تقضي ببطلان التصرفات القانونية المبنيّة على الغش (الحكيم، 1955، ص 36؛ السيفي، 1972، ص 285)، خاصةً وأن التأمين البحري يُعد من عقود حسن النية المطلقة (إبراهيم، 2006، ص 191)

ويُعد البطلان هنا جزءاً مدنياً خاصاً يُحرم فيه المؤمن له من مبلغ التأمين مع التزامه بكامل الأقساط، بما يُرسخ الطبيعة الخاصة لنظام التأمين كعقد تعويضي لا يُستغل لتحقيق كسب غير مشروع

أما في حال المغالاة بحسن نية أثناء سريان العقد، أقر المشرعان الإماراتي والكويتي استمرار العقد، مع اقتصار مسؤولية المؤمن على القيمة الحقيقية للمصلحة. فإذا اكتشفت المغالاة قبل تحقق الخطر، جاز للمؤمن تعديل القسط أو طلب إنهاء العقد، أما إذا لم تُكتشف إلا بعد تحقق الخطر، فلا يجوز له التملص من التزامه، وإنما يُخفض مبلغ التأمين وفقاً لنسبة الأقساط المدفوعة إلى المستحقة (طه، 1995، ص 483-484؛ بريري، 2002، ص 619-620؛ أبو العلا، 1992، ص 46-47؛ الهلباوي، 2009، ص 91-92؛ حمد الله، مرجع سابق، ص 457-458؛ العطار، مرجع سابق، ص 179؛ عطا الله، 1984، ص 149-150؛ نخلة، مرجع سابق، ص 27-28؛ طه & بندق، 2005، ص 76)

وتُعد المصلحة التأمينية ضابطاً جوهرياً لضمان التوازن في عقد التأمين البحري؛ إذ إن تجاوز مبلغ التأمين لقيمتها - سواء بسوء نية أو حسن نية - يؤدي إلى الإخلال بالصفة التعويضية للعقد. ولهذا أوجب المشرع المصري في المادة 349 من قانون التجارة البحرية التحقق من تناسب المصلحة مع مبلغ التأمين، مانحاً المحكمة سلطة البطلان حال ثبوت التدليس حمايةً للطرف حسن النية (قانون التجارة البحرية المصري، المادة 349/1). ومن الفقه أيضاً في هذا السياق من يؤكد أن عقد التأمين لا يعتد به دون مصلحة فعلية؛ إذ تمثل المغالاة انحرافاً عن غايته، ويجب على شركة التأمين التثبت من صحة البيانات (إبراهيم، 2006، ص 193؛ شكري، 2009، ص 757). ويوصى بإرفاق وثائق تفصيلية بعقود التأمين توضح المصلحة ووسائل تقديرها. وقد أكدت محكمة النقض المصرية في حكمها (نقض مدني، الطعن رقم 255 لسنة 76 ق، جلسة 22/6/2015) أن المبالغة بقصد الحصول على تعويض غير مستحق تُعد تدليساً موجباً لإبطال العقد مع أحقية المؤمن في كامل الأقساط

الفرع الثاني: أثر المصلحة حال تعدد التأمينات على الشيء الواحد

يمكن أن يحدث التأمين الزائد عندما يتم التأمين على نفس الشيء ضد نفس الخطر بمبالغ تأمين متعددة بحيث يتجاوز مجموعها قيمة الشيء المؤمن عليه. هذا النوع من التعدد في التأمين يمكن أن يكون غشاً إذا تم بنية سيئة للحصول على تعويض أكبر من قيمة الشيء المؤمن عليه (شكري، مرجع سابق، ص 10). وفي بعض الحالات، قد يكون هذا التعدد ناتجاً عن الغفلة أو الخطأ دون نية سيئة. يعتمد تصور التأمين الزائد على الأحكام المحلية وشروط وثيقة التأمين وقوانين التأمين المعمول بها، مع الأخذ في الاعتبار أن ذلك يمكن أن يؤدي إلى تعطيل الصفة التعويضية للمصلحة نتيجة وجود عقود تأمين عدة نافذة المفعول وقت تحقق الخطر ووقوع الخسارة، إذ يكون مجموع مبالغ التأمين لهذه العقود أكثر من القيمة القابلة للتأمين للشيء المؤمن عليه (الجمال، 1968، ص 333؛ فرعون، 1976، ص 320-321).

ولكي نكون أما وجود التأمين المتعدد لا بد من توافر عدة شروط أهمها: وجود أكثر من مؤمن (الجمال، مرجع سابق، ص 447؛ أبو عرابي، مرجع سابق، ص 93)؛ التأمين على نفس الشيء؛ وجود خطر واحد (عوض، 1987، ص 435؛ العطير، 2004، ص 182-183؛ الخناق & البناء، 1986، ص 18-19)؛ وحدة المصلحة: (عطا الله، مرجع سابق، ص 150؛ السيفي، 2006، ص 205؛ العطار، مرجع سابق، ص 180)؛ توافق في الوقت (السنهوري، 2004، ص 1481)؛ العقود تكون في مستوى واحد؛ تجاوز مجموع المبالغ المؤمن بها (شكري، مرجع سابق، ص 9)

والتأمين البحري المتعدد يشبه التأمين البحري الزائد وتأمين المغالاة البحري في تجاوز مبلغ التأمين قيمة الشيء المؤمن عليه، الفارق الرئيسي بينهم هو عدد المؤمنین وتوزيع المبالغ المؤمن بها، ففي التأمين المتعدد، هناك أكثر من مؤمن، في حين أن التأمين البحري الزائد يكون مع مؤمن واحد وتكون المبالغ المؤمن بها تجاوزاً للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. وتحدث هذه الحالات عندما يكون هناك خلاف حول قيمة المصلحة المؤمن عليها أو عندما تكون هناك نية غير مشروعة من جانب المؤمن للحصول على مزايا إضافية من التأمين (أبو السعود، 2009، ص 289-290؛ منصور، 2005، ص 250؛ صرخوه، مرجع سابق، ص 121). وبناءً عليه، قرر المشرعان الإماراتي والكويتي في معالجتهم للتأمين المتعدد التفرقة بين حالتين سوء النية وحسن النية، حيث يمكن إبطال عقود التأمين المتعددة إذا ثبت غش المؤمن له، مع احتفاظ المؤمن بحقه في الأقساط. أما في حالة حسن النية، فتظل العقود صحيحة، ويحق للمؤمن له الرجوع على المؤمنین المتعددين لتعويض الضرر بما لا يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، وفقاً لنسبة التزام كل مؤمن. هذا التمييز ينسجم مع مبدأ الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري وضرورة توازن

المطلب الثاني: أثر المصلحة التأمينية حال التأمين البحري الناقص.

إذا ارتفعت قيمة المصلحة أثناء سريان عقد التأمين البحري دون تعديل في التغطية التأمينية أو دفع تأمين إضافي، فإن هذه الزيادة تصبح غير مشمولة بالتأمين، مما يؤدي إلى نقص في التأمين حيث تكون القيمة المؤمن عليها أكبر من مبلغ التأمين. في هذه الحالة، يبرز السؤال حول تطبيق قاعدة النسبية. سنناقش التأمين البحري الناقص من خلال تناول أحكام المصلحة في الفرع الأول، ثم نستعرض كيفية تطبيق قاعدة النسبية في حالة التأمين الناقص في الفرع الثاني

الفرع الأول: أثر المصلحة في التأمين البحري البخس

في العادة، يجب على المؤمن دفع مبلغ التأمين المتفق عليه إذا تجاوزت قيمة الضرر المؤمن عليه قيمة التأمين (أبو السعود، دون تاريخ، ص 476-477؛ أبو العلا، 1991، ص 242-243). ومع ذلك، قد يحدث أن يتم تأمين شيء مثل سفينة أو بضاعة بمبلغ تأمين أقل من قيمته الفعلية. وتتحقق هذه الحالة عندما تزداد قيمة الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين البحري دون أن يقوم المؤمن له بتغطية القيمة الزائدة للشيء المؤمن عليه (الجمال، مرجع سابق، ص 440؛ شكري، مرجع سابق، ص 749)، ففي هذه الحال وعندها نكون بصدد التأمين البحري الناقص أو البخس، وهنا يثار السؤال حول مدى توافق هذا النوع من التأمين مع مبدأ الصفة التعويضية للمصلحة في عقد التأمين البحري، وكيفية التعامل معه وتنظيمه من قبل التشريعات المقارنة

ويترتب على الصفة التعويضية للمصلحة في عقد التأمين البحري، أنها تجعل هذا النوع من التأمين لا يعطي تعويضا تاما أو كاملا، لأن التعويض سوف يدفع طبقا للقيمة المتفق عليها التي تخرج عن حقيقة الصفة التعويضية للمصلحة. حيث إن التقييم الناقص لقيمة الشيء المؤمن عليه في الغالب يرجع إلى خطأ ارتكبه المؤمن له في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه أقل من قيمته الفعلية (الأسدي & قاسم، مرجع سابق، ص 188 وما بعدها). إلا أنه يلاحظ أن التأمين الناقص قد يكون نتيجة اختيار متعمد من المؤمن أو المؤمن له، حيث قد يختار المؤمن له تقليل قيمة الشيء المؤمن عليه لخفض أقساط التأمين، أو قد يقبل المؤمن بذلك لتقليل مبلغ التعويض المستحق عند وقوع الخسارة. في هذه الحالة، يصبح مبلغ التأمين أقل من قيمة الشيء المؤمن عليه، مما يؤدي إلى نقص في التأمين وعدم تغطية الخسارة بالكامل (المصاروة، 2010، ص 201-202؛ مرسي، 2005، ص 238-239؛ سليمان، مرجع سابق، ص 131). بينما يمنح القانون الحرية للأطراف في

تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه، إلا أن هذا قد يؤدي إلى عدم التناسب بين الخسارة والتعويض، مما يضر المؤمن له. في هذا السياق، يختلف التشريع بين الدول: فبينما يركز المشرع الكويتي والمصري على الخسارة الكلية فقط، يشير المشرع الإماراتي إلى حالة الخسارة الجزئية، حيث يتم تحديد التزام المؤمن بجزء من الخسارة يتناسب مع نسبة مبلغ التأمين إلى قيمة الشيء، ويتحمل المؤمن له جزءاً من الضرر كما لو كان مؤمناً لنفسه

وفي السياق ذاته، كشفت دراسة إحصائية صادرة عن منظمة التأمين البحري الدولية لعام 2020 أن أكثر من 17% من النزاعات في المطالبات التأمينية تعود إلى تقييم غير دقيق للمصلحة التأمينية في وثيقة التأمين. إحدى الحالات العملية التي تم رصدها تمثلت في رفض شركة Lloyd's دفع تعويض كامل لمستورد بريطاني عن بضاعة تالفة، لكون مبلغ التأمين المتفق عليه يقل بنسبة 35% عن القيمة السوقية للبضائع، وتم تطبيق قاعدة النسبية بحذافيرها، ما أدى إلى تحميل المؤمن له جزءاً كبيراً من الخسارة (International Union of Marine Insurers [IUMI], 2020)

الفرع الثاني: أثر المصلحة على أعمال قاعدة النسبية في التأمين البحري البخرس.

يعتمد التعويض في التأمين البحري على حجم الضرر الفعلي ومبلغ التأمين، مع مراعاة ثلاثة مبادئ رئيسية لضمان عدم الإثراء غير المشروع: دفع المبلغ المتفق عليه، عدم تجاوز مبلغ التأمين للضرر الفعلي، وتطبيق قاعدة النسبية. هذه القاعدة تضمن أن التعويض يتناسب مع نسبة مبلغ التأمين إلى قيمة الشيء المؤمن عليه وقت وقوع الخسارة، مما يعني أن المؤمن له يحصل على تعويض يتناسب مع حجم الضرر دون تجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه (الديب، 2010، ص 73-74). ومن ثم تُعد قاعدة النسبية قيداً على الصفة التعويضية في عقد التأمين البحري، حيث تعمل كقاعدة تنظيمية مستقلة تؤثر في تحديد التعويض عند تأمين الشيء بمبلغ أقل من قيمته. تهدف هذه القاعدة إلى منع الإثراء غير المشروع وضمان التناسب بين مبلغ التأمين والضرر الفعلي الناتج عن الحادث المؤمن عليه. ((عبد الله، مرجع سابق، ص 327)). لذلك، يمكن اعتبار قاعدة النسبية جزءاً تكملياً للصفة التعويضية في عقد التأمين البحري، حيث تسهم في تقدير التعويض عندما يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه. فهي تطبق مبدأ تناسب القسط مع الخطر، مما يحقق التوازن بين المؤمن له والمؤمن عليهم من خلال تحديد تعويض يتناسب مع المخاطر المغطاة والأقساط المدفوعة، مما يضمن عدم استفادة المؤمن له من تعويض يتجاوز ما دفعه

ومن الجدير بالذكر أن قاعدة النسبية تشجع أيضاً المؤمن لهم على الحفاظ على الشيء المؤمن عليه، حيث يدركون أنهم لن يحصلوا على تعويض كامل في حالة الضرر. هذا

يعزز الحرص على السلامة والتحكم في المخاطر ويعمل على تحقيق مبدأ التأمين بشكل أفضل (إبراهيم، 2008-2009، ص 144؛ المصاروة، مرجع سابق، ص 202؛ مرسى، مرجع سابق، ص 242). بالإضافة إلى ذلك، يساهم تنفيذ قاعدة النسبية في تعزيز المساواة بين المؤمن لهم، حيث يتم التعامل معهم على أساس متشابه من حيث الحقوق والالتزامات

وفي الواقع، تكون الصفة التعويضية وجميع آثارها ونتائجها جزءاً من النظام العام في عقد التأمين البحري (عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 33)، وهذا يعني أنها لا يمكن الأطراف من الاتفاق على تجاوزها أو تغييرها في العقد. يتعين على الأطراف الامتثال لهذه الصفة والقواعد ذات الصلة التي تنص عليها التشريعات المعمول بها في مجال التأمين البحري، حيث أن قاعدة النسبية تمثل مبدأً يمكن للأطراف أن يتفقوا عليه في العقد إذا كانوا يرغبون في ذلك. إذا كانت هناك اتفاقية صريحة بين المؤمن والمؤمن له حول تحديد تعويض كامل دون مراعاة الصفة التعويضية، فيمكن تطبيق ذلك في العقد، لكن يجب أن يكون هذا الاتفاق واضحاً وصريحاً، ويجب أن يتوافق مع التشريعات المحلية والأنظمة المعمول بها في مجال التأمين البحري. إذا كانت هناك أي اتفاقيات تتعارض مع الصفة التعويضية والنظام العام، فقد تكون غير صالحة أو غير ملزمة من الناحية القانونية (الأسدي & قاسم، مرجع سابق، ص 189 وما بعدها)

ومن مجمل ما تقدم يتضح لنا أن الصفة التعويضية هي جزء من النظام العام في عقد التأمين البحري ولا يمكن تجاوزها بسهولة، بينما قاعدة النسبية يمكن الاتفاق عليها إذا رغبت الأطراف في ذلك، ولكن يجب أن تتوافق مع القوانين والأنظمة المعمول بها

الخاتمة

بعد استعراض الموضوعات المتعلقة بـ " أثر المصلحة التأمينية على أحكام عقد التأمين البحري"، واستناداً إلى القوانين الإماراتية والكويتية، يمكن تلخيص النتائج والتوصيات على النحو التالي:

أولاً- النتائج:

تحديد المصلحة التأمينية: المصلحة التأمينية تُعتبر عنصراً جوهرياً في عقد التأمين البحري؛ إذ تمثل الفائدة المادية التي تترتب على المؤمن له عند تحقق خطر معين. هذه المصلحة يجب أن تكون قابلةً للتقدير المالي، مما يرسخ الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري ويمنع تحوله إلى أداة للربح

التكييف القانوني للمصلحة التأمينية: وفقاً للتشريعات المقارنة، يُفضل النظر إلى

المصلحة التأمينية كجزء من محل عقد التأمين البحري. هذا التكييف القانوني يعزز من حماية حقوق المؤمن له، بخلاف اعتبارها سبباً للعقد الذي قد لا يوفر الحماية الكافية

العلاقة بين المصلحة التأمينية والمبدأ التعويضي: تُسهم المصلحة التأمينية في تفعيل المبدأ التعويضي في التأمين البحري. فالمصلحة تعمل كآلية وقائية تسبق تحقق الخطر، بينما يعمل المبدأ التعويضي بعد تحقق الخطر لتعويض الخسائر دون تحقيق ربح غير مشروع للمؤمن له

نطاق التأمين على السفينة: يتجاوز مفهوم التأمين على السفينة تغطية الهيكل الأساسي ليشمل الملحقات والتجهيزات اللازمة لأداء وظائفها بفعالية. كما يمكن أن يتضمن التأمين البحري تغطية المسؤولية تجاه الغير إذا تم النص على ذلك بشكل واضح في العقد

التأمين على الربح المأمول: التأمين على الربح المأمول يتطلب وجود نص صريح في وثيقة التأمين البحري. في غياب هذا النص، لا يُدرج الربح المأمول ضمن التغطية التأمينية، مما قد يحرم المؤمن له من تعويض محتمل

التأمين البحري الزائد والتأمين البحري الناقص: يجب التمييز بين حالتين سوء النية وحسن النية في التأمين البحري الزائد. ففي حالة المغالاة بسوء نية، يمكن إبطال العقد، بينما في حالة حسن النية يُعتبر العقد صحيحاً ولكن بمقدار قيمة الشيء المؤمن عليه فقط

قاعدة النسبية: تُطبق قاعدة النسبية في حالات التأمين البحري الناقص لضمان تناسب التعويض مع قيمة الشيء المؤمن عليه، مما يحافظ على الصفة التعويضية للعقد ويمنع الإثراء غير المشروع

ثانياً- التوصيات:

تحديد التكييف القانوني للمصلحة التأمينية: يُوصى المشرعين الإماراتي والكويتي بتحديد التكييف القانوني للمصلحة التأمينية بوضوح في نصوص القوانين، بحيث تُعتبر المصلحة محلاً لعقد التأمين البحري، بما ينسجم مع التشريعات المقارنة مثل القانون الإنجليزي والفرنسي

تطوير إطار تنظيمي شامل للمصلحة التأمينية: ينبغي وضع إطار تنظيمي واضح وشامل لركن المصلحة التأمينية في عقود التأمين البحري. هذا الإطار يجب أن يتضمن تعريفاً دقيقاً للمصلحة التأمينية، تحديداً أوصافها، وتوضيح الجزاءات المترتبة على غيابها أو التلاعب بها

تعزيز وضوح النصوص التأمينية: يجب التأكيد على ضرورة وجود نصوص واضحة وصريحة في وثائق التأمين البحري، خاصة فيما يتعلق بتغطية الربح المأمول والمسؤولية تجاه الغير، لضمان تحقيق أهداف التأمين وحماية مصالح المؤمن لهم

التطبيق الصارم لقاعدة النسبية: يُوصى بتطبيق صارم لقاعدة النسبية في عقود التأمين البحري لضمان تحقيق العدالة في توزيع التعويضات، مع توعية الأطراف بأهمية هذه القاعدة ودورها في حماية حقوق المؤمنين وضمان عدم الإثراء غير المشروع

مراجعة دورية للتشريعات البحرية: يُوصى بمراجعة دورية للتشريعات البحرية لضمان توافقيها مع المستجدات القانونية والاقتصادية، بما يعزز حماية مصالح الأطراف في عقود التأمين البحري، ويضمن تطبيقاً فعالاً وعادلاً لهذه العقود

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المراجع العربية:

الأسدي، ع.، & قاسم، د. ح. (2018). أحكام الصفة التعويضية للمصلحة التأمينية: دراسة مقارنة. مجلة رسالة الحقوق، 10(1)، 179-203.

البريري، م. م. أ. (2002). قانون التجارة البحرية. دار النهضة العربية.

برهام، م. ع. (1984). التأمين من الوجهة القانونية والشريعة. مؤسسة الثقافة الجامعية.

برهام، م. ع. (1994). الغش والأخطار المعنوية في التأمين. مجلة التأمين العربي، 12(3-4).

بهاء بهيج شكري. (2007). أثر الغش في العلاقة بين طرفي عقد التأمين. مجلة رسالة التأمين، 10(4)، 10.

بهاء بهيج شكري. (2009). التأمين البحري في التشريع والتطبيق. دار الثقافة.

بهاء بهيج شكري. (2012). بحوث في التأمين. دار الثقافة.

توفيق، ح. ف. (1996). أحكام التأمين (الجزء الأول، الطبعة الثانية). مؤسسة الثقافة الجامعية.

جلال، م. إ. (2009). القانون البحري. دار النهضة العربية.

الجمال، م. م. (1968). دروس في القانون البحري. المكتب المصري الحديث.

الجمال، م. م. (1999). أصول التأمين (عقد الضمان). منشورات الحلبي الحقوقية.

الحكيم، ج. (1955). التأمين البحري: دراسة علمية عملية قانونية. مكتبة النهضة العربية.

الحمامي، ع. ح. ي. (د.ت.). أصول القانون البحري. دار الحمامي.

حمد الله، ح. م. (2006). القانون البحري. دار النهضة العربية.

خديجة، ن. خ. (2016). المصلحة التأمينية الناشئة عن عقد التأمين البحري في القانون السوداني: دراسة مقارنة [رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية]. <http://search.mandumah.com/Record/788650>

دويدار، ه. (2002). الوجيز في القانون البحري. دار الجامعة الجديدة.

الذنيات، ع. غ.، & العامري، س. (2008). المصلحة في عقود التأمين [رسالة ماجستير، جامعة مؤتة]. <http://search.mandumah.com/Record/783828>

زياد، س. ن. (د.ت). التأمين. دار التأمينات.

أبو السعود، أ. (2009). عقد التأمين بين النظرية والتطبيق (الطبعة الأولى). دار الفكر الجامعي.

السنهوري، ع. ر. أ. (2004). الوسيط في شرح القانون المدني (الجزء السابع، المجلد الثاني). منشأة المعارف.

الشواري، ع. (2003). قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990: الفقه، القضاء، التشريع. منشأة المعارف.

الشراوي، م. س. (1987). القانون البحري (الطبعة الثانية). دار النهضة العربية.

عبد الله، م. ب. (1996). العقود البحرية. دار النهضة العربية.

عبد الله، ت. (2009). التأمين البحري والجوي. مكتبة الحرية.

عبد العزيز، خ. ش.، & الجزائري، ه. ر. (2009). الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات. عالم الكتب الحديث.

عبد الناصر، ت. العطار. (د.ت). أحكام التأمين في القانون المدني والشريعة الإسلامية. مطبعة السعادة.

عبد المنعم، م. إ. (2006). حسن النية في العقود. منشورات زين الحقوقية.

العطير، ع. (2004). التأمين البري في التشريع (الطبعة الأولى). دار الثقافة.

العطير، ع.، & ملحم، ب. م. (2009). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (الجزء الأول). دار الثقافة.

العطار، ع. ن. ت. (د.ت). أحكام التأمين في القانون المدني والشريعة الإسلامية. مطبعة السعادة.

أبو العلا، أ. ح. (1968). تأمين الحريق من الناحية التطبيقية. دار النهضة العربية.

أبو العلا، أ. ح. (1991). التأمين على الممتلكات من الناحية التطبيقية. دون ذكر الناشر.

أبو العلا، أ. ح. (1992). تأمين نقل البضائع بحرًا وجوًا وبرزًا. دون ذكر الناشر.

عمر، ع. ع. (1992). تأمين النقل البحري والبري والجوي. الاتحاد المصري للتأمين.

العوض، ع. ج. (1987). القانون البحري. دار النهضة العربية.

قاسم، د. ح.، & الأسدي، ع. ع. (2018). أحكام الصفة التعويضية للمصلحة التأمينية. مجلة رسالة الحقوق، (1)10

القليوبي، س. (1969). موجز القانون البحري (الطبعة الأولى). مكتبة القاهرة الحديثة.

المصاروة، ه. ح. (2010). المنتقى في شرح عقد التأمين (الطبعة الأولى). دار إثراء.

المعموري، أ. س. م. (2001). المصلحة التأمينية وتطبيقاتها في التأمين البحري على الأشياء [رسالة ماجستير، جامعة النهدين].

المقدادي، ع. ع. (2022). القانون البحري. دار الثقافة للنشر والتوزيع.

المقدادي، ع. ع. (2022). القانون البحري. دار الثقافة.

مكي، إ. (1975). الوسيط في القانون البحري الكويتي. دار القبس.

المنشاوي، ع. (2005). قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء. منشأة المعارف.

- منصور، م. ح. (2005). أحكام قانون التأمين. منشأة المعارف.
هشام، ف. (1975). القانون البحري. مطبعة كرم.
الهللأوي، ع. ت. (2009). التأمين البحري والجوي. مكتبة الحرية.
الهيكل، ع. ف. (1980). مقدمة في التأمين. دار النهضة العربية.
ثانيًا- الأحكام القضائية:
الأحكام العربية:
محكمة النقض المصرية. (2001). الطعن رقم 513 لسنة 62 ق، جلسة 20 مايو 2001. مجلة هيئة قضايا الدولة.
محكمة النقض المصرية. (2007). الطعن رقم 489 لسنة 70 ق، جلسة 14 يناير 2007. موسوعة أحكام النقض المدني.
محكمة النقض المصرية. (2011). الطعن رقم 1314 لسنة 72 ق، جلسة 13 مارس 2011. مجموعة أحكام النقض المدنية، الهيئة العامة للكتب.
محكمة النقض المصرية. (2015). الطعن رقم 255 لسنة 76 ق، جلسة 22 يونيو 2015. مجلة المحاماة، نقابة المحامين المصرية.
ثالثًا- المراجع الأجنبية:
AXA Marine Insurance. (2021). Case studies in cargo insurance claims. AXA Group Internal Report.
Bennett, H. (2017). The Law of Marine Insurance (3rd ed.). Oxford University Press.
British Document (11/67b/11r). (n.d.). Theory and practice of life assurance. London.
Clarke, M. (2016). Insurable Interest in Property and Liability Insurance (4th ed.). Informa Law from Routledge.
Court of Justice of the European Union (CJEU). (2024). Case C-587/21, Judgment of the Court (Third Chamber), 12 March 2024. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62021CJ0587>
Dunt, J. (2016). The insurable interest in marine insurance: Historical development and modern application. Journal of Business Law, 47(2), 123-145.
Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co., LLC, 601 U.S. 65 (2024).
International Union of Marine Insurers (IUMI). (2020). Annual statistics report on marine claims. <https://iumi.com/statistics>
Johnson, A., & Lee, B. (2021). The Role of Marine Insurance in International Trade. International Trade Publications.
Parsons, T. (1859). A treatise on maritime law. Little, Brown and Company.
Smith, J. (2020). Marine Insurance: A Comprehensive Guide. Maritime Press.

The Renos [2019] UKSC 29. United Kingdom Supreme Court. <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2018-0076-judgment.pdf>

Williams, T. (2019). Principles of Marine Insurance Law. Chicago: Coastal Publishing.

الأحكام الأجنبية والدولية:

Allianz Australia Insurance Ltd v. Delaney, [2023] FCA 117 (Federal Court of Australia).

Allianz Australia Insurance Ltd v. Delor Vue Apartments CTS 39788, [2022] HCA 38 (High Court of Australia).

British International Insurance Co. Ltd v. Seguros La Republica, S.A., 342 F.3d 78 (2d Cir. 2003).

Court of Justice of the European Union (CJEU). (2024). Case C-587/21, Judgment of the Court (Third Chamber), 12 March 2024. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62021CJ0587>

Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co., LLC, 601 U.S. 65 (2024).

The Renos [2019] UKSC 29. United Kingdom Supreme Court. <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2018-0076-judgment.pdf>

Romanized Arabic References: الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

'awwalan al-marāji'u al-'arabiyyatu

al'asadiyyu ' ' & qāsimun d ḥ (2018). 'aḥkāmu al-ṣifati al-ta'wīdiyyati lil-maṣlaḥati al-ta'amīniyyati dirāsatan muqāranatun mijallatu risālati alḥuqūqi 10(1): 179–203.

alburayriyyu m m ' (2002). qānūnu al-tijārati al-baḥriyyati dāru al-naḥḍati al'arabiyyati

burhām m ' (1984). al-ta'amīnu mina alwujhati al-qānūniyyati wa-l-sharī'ati mu'uassasatu al-thaqāfati aljāmi'iyyati

barhām m ' (1994). alghisshu wa-l-'ākḥṭāru alma'nawīyyatu fī al-ta'amīni mijallatu al-ta'amīni al'arabiyyi 12(3-4).

bahā'u bahiji shukrī (2007). 'atharu alghisshi fī al'alāqati bayna ṭarafay 'aqdi al-ta'amīni mijallatu risālati al-ta'amīni 10(4): 10.

bahā'u bahiji shukrī (2009). al-ta'amīnu albaḥriyyu fī al-tashrī'i wa-l-taṭbīqi dāru al-thaqāfati

bahā'u bahiji shukrī (2012). buḥūthun fī al-ta'amīni dāru al-thaqāfati

tawfiqun ḥ f (1996). 'aḥkāmi al-ta'amīni (aljuz'u al'awwalu al-ṭab'atu al-thāniyyati mu'uassasati al-thaqāfati aljāmi'iyyati

jallālun m 'i (2009). alqānūni albaḥriyyu dāru al-naḥḍati al'arabiyyati

aljammālu m m (1968). durūsun fī alqānūni albaḥriyyi almaktabu almiṣriyyu alḥadīthu

aljammālu m m (1999). uṣūlu al-ta'amīni ('aqdu al-ḍamāni manshūrāti alḥalabiyyi alḥuqūqiyyati

- alḥakīmi j (1955). al-ta'amīnu albaḥriyyu dirāsatu 'ilmiyyatun 'amaliyyatun quaniwwanyu maktabatu al-naḥḍati al'arabiyyati
- alḥammāmiyyu ' ḥ y (dt uṣūli alqānūni albaḥriyyi dāru alḥammāmiyyi
- ḥamdu Allāhi ḥ m (2006). alqānūnu albaḥriyyu dāru al-naḥḍati al'arabiyyati
- khadijatu n kh (2016). almaṣlaḥatu altu'amiyyanuya al-nāshi'iatu 'an 'aqdi al-ta'amīni albaḥriyyi fi alqānūni al-sūdāniyyi dirāsatu muqāranatun [رِسَالَةٌ] miājastyr jāmi'atu 'am drmān al'islāmiyyati <http://search.mandumah.com/Record/788650>
- dū'aydāru h (2002). alwajīzu fi alqānūni albaḥriyyi dāru aljāmi'ati aljadīdati
- al-dhanaybāt ' gh & al'amiriyyu s (2008). almaṣlaḥatu fi 'uqūdi al-ta'amīni [رِسَالَةٌ] miājastyr jāmi'atu mu'utata <http://search.mandumah.com/Record/783828>
- zīādun s n (dt al-ta'amīnu dāru al-ta'amīnāti
- 'abū al-su'ūdī ' (2009). 'aqdu al-ta'amīni bayna al-nazariyyati wa-l-taḥbīqi (al-ṭab'atu al'aūlā dāru alfikri aljāmi'iyyi
- al-sanḥūriyyu ' r ' (2004). alwasītu fi sharḥi alqānūni almadaniyyi (aljuz'u al-sābi'i almujaḥḥadi al-thānī mansha'atu alma'ārifi
- al-shawāribiyyu ' (2003). qānūnu al-tijārati albaḥriyyati raqmu (8) lisanati 1990: alfiqhu alqadā'u al-tashrī'u mansha'atu alma'ārifi
- al-sharqāwiyyu m s (1987). alqānūnu albaḥriyyu (al-ṭab'atu al-thāniyyati dāru al-naḥḍati al'arabiyyati
- 'abdu Allāhi m b (1996). al'uqūdi albaḥriyyatu dāru al-naḥḍati al'arabiyyati
- 'abdi Allāhi t (2009). al-ta'amīnu albaḥriyyu wa-l-jawwiyyi maktabatu alḥurriyyati
- 'abdu al'azīzi kh sh & aljazā'iriyyu h r (2009). alwasīti fi sharḥi alqānūni al-tijāriyyi albaḥriyyi lidawlati al'imārāti 'ālimu alkuṭubi alḥadīthi
- 'abdu al-nāshiri t al'aṭṭāru (dt 'aḥkāmu al-ta'amīni fi alqānūni almadaniyyi wa-l-sharī'ati al'islāmiyyati maṭba'atu al-sa'ādati
- 'abdu almun'imī m 'i (2006). ḥusnu al-niyyati fi al'uqūdi manshūrāti zaynin alḥuqūqiyyati
- al'aṭiri ' (2004). al-ta'amīnu albarriyyu fi al-tashrī'i (al-ṭab'atu al'aūlā dāru al-thaqāfati
- al'aṭiru ' & mulḥamun b m (2009). alwasītu fi sharḥi qānūni al-tijārati albaḥriyyati (aljuz'u al'awwalu dāru al-thaqāfati
- al'aṭṭāru ' n t (dt 'aḥkāmu al-ta'amīni fi alqānūni almadaniyyi wa-l-sharī'ati al'islāmiyyati maṭba'atu al-sa'ādati
- 'abū al'alā ' ḥ (1968). ta'amīnu alḥarīqi min al-nāḥiyati al-taḥbīqiyyati dāru al-naḥḍati al'arabiyyati

- 'abū al'alā ' ḥ (1991). al-ta'amīnu 'alā al-mamatlikiāt min al-nāhiyati al-taṭbīqiyyati dūna dhikri al-nāshiri
- 'abū al'alā ' ḥ (1992). ta'amīnu naqli albaḍā'i'ī baḥran wajawwan wabarran dūna dhikri al-nāshiri
- 'umara ' ' (1992). ta'amīnu al-naqli albaḥriyyi wa-l-barriyyi wa-l-jawwiyyi aliātthiḥādu almiṣriyyu lil-ta'amīni
- al'iwaḍi ' j (1987). alqānūnu albaḥriyyu dāru al-naḥḍati al'arabiyyati
- qāsīmun d ḥ & al'asadiyyu ' ' (2018). 'aḥkāmu al-ṣifati al-ta'wīḍiyyati lil-maṣlaḥati al-ta'amīniyyati mijallatu risālati alḥuqūqi 10(1).
- alqalyūbiyyu s (1969). mūjazu alqānūni albaḥriyyi (al-ṭab'atu al'aūlā maktabatu alqāhirati alḥadīthati
- almaṣārūti h ḥ (2010). almuntaqā fi sharḥi 'aqdi al-ta'amīni (al-ṭab'atu al'aūlā dāru 'ithrā'in alma'mūriyyu ' s m (2001). almaṣlaḥatu al-ta'amīniyyatu watīṭabaquāthā fi al-ta'amīni albaḥriyyi 'alā al'ashyā'i [رِسَالَةٌ] miājastyr jāmi'atu al-naharayni
- almiqdādiyyu ' ' (2022). alqānūnu albaḥriyyu dāru al-thaqāfati lil-nashri wa-l-tawzi'
- almiqdādiyyu ' ' (2022). alqānūnu albaḥriyyu dāru al-thaqāfati
- makkiyyun 'i (1975). alwasītu fi alqānūni albaḥriyyi alkiwaytiyyi dāru alqabasi
- alminshāwiyyu ' (2005). qānūnu al-tijārati albaḥriyyati fi ḍaw'i alfiqhi wa-l-qaḍā'i mansha'atu alma'ārifi
- manṣūrin m ḥ (2005). 'aḥkāmu qānūni al-ta'amīni mansha'atu alma'ārifi
- hishāmun f (1975). alqānūnu albaḥriyyu maṭba'atu karmin
- alhalbāwiyyu ' t (2009). al-ta'amīnu albaḥriyyu wa-l-jawwiyyi maktabatu alḥurriyyati
- alhaykali ' f (1980). muqaddimatun fi al-ta'amīni dāru al-naḥḍati al'arabiyyati
- thānīā- al-'aḥkāmu al-qaḍā'iyyatu
- al-'aḥkāmu al-'arabiyyatu
- maḥkamatu al-naqḍi almiṣriyyatu (2001). al-ṭa'nu raqmu 513 lasinti 62 q jalsati 20 māyū 2001. mijallatu hay'ati qaḍāyā al-dawlati
- maḥkamatu al-naqḍi almiṣriyyati (2007). al-ṭa'nu raqmu 489 lisnu 70 q jalsati 14 ynāy 2007. mawsū'atu 'aḥkāmi al-naqḍi almadaniyyi
- maḥkamatu al-naqḍi almiṣriyyati (2011). al-ṭa'ni raqmu 1314 lasinti 72 q jalsati 13 mārīsa 2011. majmū'atu 'aḥkāmi al-naqḍi almadaniyyati alhay'iatu al'āmmatu lil-kutubi
- maḥkamatu al-naqḍi almiṣriyyati (2015). al-ṭa'ni raqmu 255 lisnu 76 q jalsata 22 yawniū 2015. majallatu almuḥāmāti niqābatu almuḥimīna almiṣriyyati

The Impact of Insurable Interest on the Provisions of the Marine Insurance Contracts "A Comparative Analytical Study"

Fajr Mohammed Abdullah Munawwah⁽¹⁾

Alaa Yakoob Yousif⁽²⁾

Abstract:

This study presents a comparative analytical examination of the impact of insurable interest on the provisions regulating marine insurance contracts, with a special focus on its role as a core element essential to maintaining the indemnity nature of the contract and preventing its deviation into gambling or unjust enrichment. The research analyzes the concept of insurable interest in various contexts, including insurance on ships, cargo, anticipated profit, and freight charges. It further explores the legal implications of over-insurance and under-insurance in light of the comparative legislation of the United Arab Emirates, Kuwait, and Egypt. In addition, the study highlights recent judicial precedents from key jurisdictions—such as the Court of Justice of the European Union, the UK Supreme Court, and the Federal Court of Australia—demonstrating how courts have interpreted the necessity and scope of insurable interest in determining the right to compensation. Methodologically, the research adopts a legal and critical analysis of statutory texts, combined with a comparative examination of differing legislative approaches to draw reasoned conclusions. Among its key findings is the assertion that insurable interest must be clearly and explicitly defined within the policy, and that indemnity can only be granted where a tangible, financially quantifiable interest exists. The study concludes with a set of legislative and practical recommendations aimed at improving legal certainty in marine insurance practices, enhancing the

(1) College of Law - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)
u18104329@sharjah.ac.ae

(2) College of Law - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)

protection of economic rights of the parties, and increasing the transparency and clarity of policy documentation. The significance of this research lies in its contribution to addressing a critical legislative and doctrinal gap regarding a fundamental component of marine insurance contracts, and in offering a balanced understanding of the relationship between insurable interest and the principle of indemnity within the framework of modern maritime commerce.

Keywords: Insurable Interest, Marine Insurance, Indemnity Principle.