

عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية

محمد العيادي مسعود نصير

كلية القانون / جامعة صبراتة

Mohammed.alnaeli@gmail.com

ملخص البحث :

لقد تناول هذا البحث الذي عنوانه عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، مفهوم التأمين البحري وأهم الشروط المتعلقة بالخطر البحري في التأمين البحري، فمن خلال هذا البحث الذي يبين خصائص التأمين البحري، كما تم التوصل إلى بيان مفهوم إدارة الأخطار البحرية، وتحديد الأخطار البحرية التي يشملها القانون البحري الليبي والأخطار التي يستبعدها، كما تبين لنا أن المشرع الليبي قد عالج الأخطار المؤمنة والأخطار المستبعدة.

Abstract:

This research, entitled Marine Insurance Contract as a Mechanism for Managing Marine Risks, has dealt with the concept of marine insurance and the most important conditions related to marine risk in marine insurance. Through this research, which shows the characteristics of marine insurance, we have also reached a statement of the concept of marine risk management, and the identification of marine risks covered by Libyan maritime law and the risks it excludes. It has also become clear to us that the Libyan legislator has dealt with insured risks and excluded risks

المقدمة

تعتبر البحار ذات مكانة استراتيجية في العالم، فهي تزخر بالخيرات والموارد الطبيعية الهائلة وباعتبارها وسيلة اتصال تتضمن سهولة التنقل والحركة التجارية ونظراً إلى التطور في صناعة السفن، فإن الأخطار البحرية التي تكتنف الرحلات البحرية مازالت كبيرة جداً، مما صاحب نشوء هذه الأخطار خسائر كارثية.

وفي كنف هذه الظروف كان لابد من وضع استراتيجيات متكاملة لمواجهة الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفن، تتطوي على خطط متكاملة، متضمنة العديد من الأنشطة والإجراءات بدءاً من إدارة الخطر ببيان مفهوم التأمين البحري وخصائصه وتحديد الخطر وبيان شروطه وما هي وظيفة التأمين للتعامل مع الأخطار البحرية، وانتهاءً بإفراز الوسائل والآليات الكفيلة بمعالجة هذه المخاطر

البحرية، ولأجل هذا حصنا أن نكرس في دراستنا هذه حيزاً للتأمين البحري فكان عنوان بحثنا الموسوم بـ (عقد التأمين البحري كآلية إدارة المخاطر البحرية " يركز على الجوانب النظرية للأخطار البحرية وسبل معالجتها، بممارسة إدارة الخطر في صناعة واقع التأمين البحري، مما يبعث فيه نبضاً جديداً، ويكسبه مرونة في مواكبة متطلبات تيار إدارة الخطر البحري.

أهمية الدراسة :

تتجلى أهمية هذا البحث في تناوله موضوعاً مهماً، حظي باهتمام واسع على المستويين الداخلي والدولي، والدور الذي يلعبه التأمين البحري باعتباره الألية الأبرز في إدارة المخاطر البحرية، وما سيكون له من آثار في التقليل من المخاطر البحرية باعتباره هو أقدم أنواع التأمين، ولا زال يحتل مكانة تكتسي أهمية بالغة بحكم توسيع مجال المبادلات الدولية وما يترتب عن ذلك من مخاطر تتعلق أساساً بالسفينة وكذلك بنقل البضائع، حيث لا يتصور أن هذه الأخيرة بضامتها وقيمتها المالية لا يؤمن عليها، خاصة لما تتعرض له من مخاطر شديدة¹، وتظهر أهمية هذه الدراسة في معرفة أثر التأمين البحري في المجتمع في تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم ، مطمئنين إلى الضمانات التي تمنح لهم، والتعويضات التي يمكنهم استيفائها نتيجة الخسائر التي قد تلحق ببضاعتهم خلال عملية نقلها والتي تتم بعيداً عن رقابتهم وإشرافهم².

أهداف الدراسة:

1. معرفة مفهوم التأمين البحري.
2. تحديد أنواع المخاطر البحرية التي تواجه السفن، واقتراح طرق معالجتها.
3. دراسة تدابير التأمين البحري في إدارة المخاطر وتقييم فعاليتها في تقليل المخاطر البحرية.

إشكالية الدراسة:

تكمّن إشكالية الدراسة في : ما مدى فاعلية التأمين البحري في التقليل من المخاطر البحرية؟ وتتفرع عنها التساؤلات التالية:

1. ما مفهوم التأمين البحري ؟
2. هل التأمين البحري يمتد إلى أخطار غير بحرية أم يكون للأخطار البحرية فقط، وهل هناك أخطار يشملها القانون البحري الليبي وأخطار أخرى يستبدها هذا القانون؟
3. ما أثر التأمين البحري كوسيلة في مواجهة الأخطار البحرية؟

منهج الدراسة :

سيتم تناول موضوع التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، ومحاولة الإجابة عن التساؤلات السابقة من خلال هذا البحث، وذلك بإتباع المنهج التحليلي، وذلك من خلال المباحث التالية.

المبحث الأول : إدارة التأمين البحري كآلية لإدارة الأخطار البحرية

المطلب الأول : مفهوم عقد التأمين البحري.

المطلب الثاني : خصائص التأمين البحري.

المبحث الثاني : إدارة الأخطار البحرية وسبل معالجتها.

المطلب الأول : مفهوم الخطر البحري وشروطه.

المطلب الثاني : التأمين البحري كوسيلة لمواجهة الأخطار البحرية.

المبحث الأول : إدارة التأمين البحري.

المطلب الأول : مفهوم عقد التأمين البحري.

أولاً: تعريف عقد التأمين البحري.

يعرف التأمين لغةً بأنه: مصدر أمّن يؤمّن، يقال أمّنه تأميناً وانتمنه واستأمنه، مأخوذ من الأمان الذي هو ضد الخوف، والأمانة ضد الخيانة³.

يعرف عقد التأمين اصطلاحاً بأنه : عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي هو اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في نظير قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن⁴.

أما عقد التأمين البحري كمصطلح مركب فيعرف بأنه: عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن الهلاك الحقيقي لقيمة ما مقابل دفع القسط⁵.

ويعرف أيضاً بأنه: عقد يعد بموجبه أحد الأطراف وهو المؤمن الطرف الآخر وهو المؤمن له بأن يقدم له مقابل أداء يسمى قسط التأمين عوضاً مالياً له أو للغير عندما يتحقق بالنسبة للأموال أو لأشخاص معينة يتفق عليها خطر من الأخطار التي تعتبر عمليات الملاحة البحرية أو النقل البحري سبباً أو مناسبة أو مكاناً لها⁶.

ويعرف المشرع الليبي عقد التأمين البحري بأنه: عقد يتعهد الضامن بمقتضاه بتعويض المضمون عما يلحق به من الضرر في معرض رحلة بحرية من هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط أو بدل، على ألا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة⁷.

وقد عرف القانون البريطاني في المادة الأولى التأمين البحري بأنه : هو عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له، وإلى المدى المنفق عليه في مراجعة الخسارات البحرية، أي الخسائر الناجمة عن الرحلة البحرية⁸.

فنزى أن القانون البريطاني اتجه في توسيع نطاق التعريف، حيث استخدم مصطلح " الخسائر البحرية " وهو مصطلح واسع شمولي يتسع لجميع المخاطر البحرية سواء خلال الرحلة أو قبلها أو بعدها، ولكن من الملاحظ أن المشرع الليبي من خلال تعريفه المشار إليه أعلاه قد اقتترنت فيه المخاطر البحرية بأن تكون " في معرض رحلة بحرية "، وحيث أنه قد تحدث بعض الحوادث قبل بدء الرحلة البحرية أو قبيل انتهائها بعد وصولها وقبل تفريغ البضاعة؛ وعليه، فإننا نرى أن استخدام مصطلح " الخطر البحري " أو " الخسائر البحرية " أفضل وشمولي أكثر من " الرحلة البحرية " المطالب الثاني: خصائص التأمين البحري.

1. عقد التأمين البحري عقد رضائي :

يعتبر عقد التأمين البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمؤمن له التعبير عن إرادتين متطابقتين⁹، أما الشكلية الموضوعية فهي للإثبات.

2. عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين:

فالمستأمن يلتزم بدفع القسط ، كما يلتزم ببذل العناية المعقولة لكي يحافظ على الشيء المؤمن عليه، و يعطي البيانات الصحيحة المتعلقة بالعقد كله ، أو بالخطر للمؤمن و لكل مستجد يقع أثناء تنفيذ العقد و يقع على عاتق المؤمن دفع تعويض التأمين عند تحقق الخطر المضمون.

3. عقد التأمين البحري من عقود الإذعان:

باعتبار أن شروط التأمين لا يناقشها المؤمن له، وإنما يتم تحضيرها في شكل وثيقة نموذجية مطبوعة من طرف شركة التأمين، وما على المؤمن له إلا قبولها دون أي نقاش، ونظرا للأهمية فالمؤمن له في مركز الضعف ما عليه إلا القبول.

4. يقوم عقد التأمين البحري على مبدأ حسن النية:

يعتبر حسن النية المبدأ الأساسي في جميع العقود ، بحيث يجب تفسير العقد وفقاً للنية المشتركة للمتعاقدين، ولا يعني ذلك أن عقد التأمين البحري يجب تفسيره تفسيراً ضيقاً حرفياً كما ذهب البعض، إذ أن عقد التأمين البحري كغيره من العقود يجب تفسيره دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ مع الاستهداء في ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغي أن يتوفر في أمانة وثيقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجاري في المعاملات¹⁰.

و يعد حسن النية مبدأ عام يسري على كل العقود وإن كان لهذا المبدأ معنى خاص في عقد التأمين إذ أنه يرافق العقد وقت تكوينه وخلال تنفيذه، وينبغي على ذلك واجب إدلاء المؤمن له بكل البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه بدقة وكل كتمان يبطل العقد، كما يلتزم بالمحافظة على الشيء المؤمن عليه وعدم زيادة المخاطر وإخطار المؤمن بكل ما يستجد من حوادث أثناء تنفيذ العقد¹¹.

4. عقد التأمين البحري عقد احتمالي:

لكونه يقع على مدى وقوع الخطر وعدم معرفة درجة خطورته مسبقاً، وبالتالي مقدار التعويض احتمالي التحديد في البداية، رغم اعتبار الخطر ركن من أركان العقد.

5. عقد التأمين البحري عقد مستمر:

لكون تنفيذه يكون خلال مدة زمنية يتفق عليها المتعاقدان مسبقاً، والزمن عنصر أساسي في عقد التأمين، خاصة في معرفة مدى وقوع الخطر المؤمن لأجله خلال هذه المدة أو خارجها.

يعتبر عقد التأمين البحري من العقود الممتدة والعقد الممتد هو الذي ينفذ فيه الالتزام بإداءات مستمرة أو اداءات دورية مستمرة، أي أن عقد التأمين ينعقد لفترة محددة حيث يلتزم المؤمن بتحمل الخطر المؤمن لمدة زمنية محددة في العقد، فالزمن عنصر جوهري في عقد التأمين البحري، ويترتب على ذلك أنه إذا فسخ عقد التأمين البحري فال يكون ذلك بأثر رجعي، فإنه من العقود المستمرة التي لا يمكن إعادة الحال إلى مكان عليه قبل التعاقد فلا يمكن عند فسخ عقد التأمين البحري إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل التعاقد بأن يرجع المؤمن الأقساط ويترد تحمل تبعات الأخطار عن الفترة السابقة¹².

6. عقد التأمين البحري عقد تجاري:

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

التأمين البحري عقد تجاري بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح خلال العمليات التأمينية التي ينظمها، أما المؤمن له فال يكون تجاري إلا إذا كان تابعا لعمل تجاري، كنقل السفن للبضائع ومساهمتها في التجارة البحرية¹³.

المبحث الثاني : إدارة الأخطار البحرية وسبل معالجتها.

إن إدارة المخاطر عبارة عن تنظيم متكامل يهدف إلى مجابهة المخاطر بأفضل الوسائل وأقل التكاليف وذلك عن طريق : اكتشاف الخطر؛ وتحليله، قياسه وتحديد وسائل مواجهته ثم اختيار أنسب وسيلة للمواجهة¹⁴.

المطلب الأول : مفهوم الخطر البحري وشروطه.

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري.

يعرف الخطر لغةً بأنه: الإشراف على الهلكة¹⁵.

ويعرف الخطر اصطلاحاً بأنه : الظاهرة التي تحدث وتسبب الخسارة مثل ظواهر الحريق والغرق والعجز عن العمل، حيث تقسم الأخطار التي تغطي من قبل التأمين إلى أخطار شخصية، وأخطار مادية وأخطار قانونية¹⁶.

وقد عرف القانون الليبي بأن الخسائر البحرية الناتجة عن الخطر البحري: هي كل ما يلحق بالسفينة أو شحنته من ضرر أو هلاك أثناء الرحلة البحرية، وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة¹⁷.

فيقصد بالخطر أنه الحادث الذي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه، أو يقصد به الحادث الذي قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية، ويشمل التعريف الحوادث البحرية كافة التي من الممكن لسفينة أو حمولتها أن تتعرض له¹⁸. وعلى هذا فالقانون الليبي يرى بأن الخطر البحري ينص على دالتين؛ هما الأخطار الناشئة مباشرة عن البحر، وكذلك الأخطار البحرية التي تقع للأموال المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر¹⁹.

وقد بين القانون الليبي المخاطر البحرية بأنها: " كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة وغرق وتشحيط على البر وتصادم وإرساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر و للسفينة والرمي في البحر والطريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة عمداً والسرقعة، وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية " ²⁰.

فالخطر ركن جوهري في عقد التأمين البحري، يترتب على انتفائه بطلان عقد التأمين، وهو بمثابة الركيزة الأساسية لباقي العناصر التي تقوم على عقد التأمين²¹، فيكون الخطر على هذا الأساس حادثاً مستقلاً، محتمل الوقوع، ولا يتوقف تحققه على إرادة المؤمن أو المؤمن له²².

الفرع الثاني : شروط الخطر البحري:

1. أن يكون الخطر ممكن الوقوع:

ففي هذه الحالة يجب أن لا يكون الخطر مستحيلاً، لتنافي الاستحالة مع عنصر الاحتمال، فيجب أن يكن الحادث المنصوص عليه في العقد إما ممكناً أو محتمل الوقوع، أما إذا كان منتفياً لحظة إبرام التأمين ترتب على ذلك بطلان العقد لانعدام المحل، وهو ما نص عليه القانون المدني الليبي على أنه : "إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته كان العقد باطلاً"²³.

وهذا الذي أيده القانون البحري الليبي : " يقع باطلاً عقد الضمان المبرم بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها إذا ثبت أن الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغ إلى مكان وجود المضمون قبل إصداره الأمر بالضمان أو إلى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه الضامن"²⁴.
فيجب إذن أن يكون الخطر المؤمن ضده ممكن الوقوع أو محتملاً، وهذا ما أيده المادة 131 فقرة 1 " يجوز أن يكون محل الالتزام شيئاً مستقبلاً"²⁵.

المطلب الثاني : إدارة المخاطر البحرية وسبل معالجتها.

الفرع الأول : التأمين البحري كوسيلة للتعامل مع الخطر.

يقصد بإدارة الخطر في مجال هذا المطلب التوصل إلى وسائل محددة للتحكم في الخطر والحد من تكرار تحقق حوادثه والتقليل من حجم الخسائر التي تترتب على ذلك مما يترتب عليه تخفيض درجة الخطر ويتم التعامل مع الخطر عن طريق اتخاذ الوسائل التي تقي بمواجهة الخسائر المتوقعة منها كما تهدف إدارة الأخطار البحرية أساساً إلى وضع سياسة مثلى ذات أهداف محددة لمعالجة الخسائر المتوقعة أو الحد منها، فكان التأمين البحري هو الحل الأمثل

والذي يعد الوسيلة المثلى في التعامل مع الأخطار البحرية التي تهدد نشاط الأفراد والمشروعات التي تسبب في خوفهم على ضياع رؤوس أموالهم أو دخولهم أو الاثنين معاً، فيعتبر عنصر الخطر من أهم العناصر في التأمين البحري كما سبق الإشارة إليه سابقاً، ففكرة التأمين البحري كوسيلة للتعامل

مع الخطر كآلية للحد من المخاطر البحرية تعتبر وسيلة ناجحة، إذ أن معظم التجارة العالمية تعتمد على عمليات النقل البحري، فيجد التاجر نفسه عند عملية النقل أمام أخطار بحرية قد تسبب في حال تحققها أضراراً وخسائر جسيمة تقدر بمبالغ ضخمة، كما أن وسيلة النقل ذاتها مرتفعة القيمة بالإضافة إلى البضائع التي تعمل على نقلها، وإن الأضرار التي تلحق بالسفينة وحمولتها نتيجة الأخطار البحرية قد تكون جزئية وقد تصل لحد الهلاك الكلي، كما أن صعوبة معالجة الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية حال حدوثها يفاقم من جسامتها، الأمر الذي دفع التجار إلى إيجاد نظام من شأنه التخفيف من عبء الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث.

فالتأمين البحري نظام لا يمكن للتجارة البحرية أو الملاحة البحرية أن تستغني عنه، إذ يتوقف عليه ازدهار التجارة البحرية حيث أنه قد أدى إلى تطور حجم هذه التجارة بأن جذب إليها رؤوس أموال ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر دون أن تشعر بالطمأنينة والأمن اللذين يحققهما التأمين²⁶، إذ يلعب التأمين البحري دوراً بارزاً في تنمية العملية الاقتصادية في الدولة، حيث يعتبر وسيلة من وسائل التعامل مع الخطر البحري حيث يشكل التأمين بشكل عام يبعث الأمان في نفوس المؤمنين الأمر الذي يؤدي إلى جعل الفرد مطمئن على ممتلكاته من حدوث أية أضرار، كما هو وسيلة للنمو الاقتصادي نتيجة لاستغلال المبالغ المدخرة والودائع في مجال التجارة البحرية، كما ويعتبر التأمين البحري وسيلة هامة من وسائل التعامل مع الأخطار البحرية²⁷.

الفرع الثاني : التأمين البحري كطريقة لمواجهة الأخطار البحرية.

تتعدد أساليب وآليات وطرق إدارة الخطر بتعدد أنواع الخطر ومواصفاته والظروف التي تحيط به ويصعب وضع طريقة مثلى لإدارة خطر بعينه يمكن تطبيقها في جميع الحالات بدون استثناء فهناك من عوامل البيئة المحيطة بالخطر ما يستدعي تعدد الأساليب والطرق التي تستعمل في إدارة الخطر، وبالرغم من هذا التعميم فإنه توجد طريقة مثلى متمثلة في " التأمين البحري " لإدارة كل نوع من الأخطار البحرية، ومن الواضح أنه يبدأ التأمين البحري بالاهتمام بالخطر وتحليله والتوصل لمعالجته وذلك بدراسة مدة الخطر ومكان الخطر، إذ إن المؤمن لا يسأل عن الخسائر البحرية الناتجة عن الأخطار البحرية إلا في مدة ومكان محددتين.

أولاً : مدة الخطر البحري.

نص القانون البحري الليبي على أنه : " إذا كان الضمان على جرم السفينة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد جرت مخاطر الضمان المعقود للسفرة من وقت إيجار السفينة أو رفعها المرصاة، وتزول في وقت إرسائها أو ربطها في المكان المقصود، غير أنها إذا شحنت بضائع جرت المخاطر من وقت الشروع في وسقها بالبضاعة وتزول حالما ينتهي التفريغ على أن يتم التفريغ خلال خمسة عشر يوماً من الوصول إلى مكان التفريغ؛ ما لم يشحن في هذا المكان بضائع لسفر آخر قبل انقضاء هذه المدة وفي هذه الحالة تزول المخاطر في الحال²⁸.

كما حدد القانون زمن الخطر إذا كان التأمين على سفينة مجهزة وكانت هذه المخاطر غير محددة في العقد جرت المخاطر من وقت وضعها على الأرض في مكان الوصول، ويتحمل المؤمنون جميع مخاطر النقل الجاري مباشرة على المواعين والقوارب من اليابسة إلى السفينة وبالعكس²⁹.

ومن الملاحظ أن عنوان المادة 347 الموسوم بـ "ضمان السفينة مجهزة" المقصود به تحديد زمن الأخطار البحرية بالنسبة للتأمين على السفينة مجهزة، بالرغم من أن البقية النص المفهوم منه العكس من ذلك فيفهم منه تحديد زمن الأخطار بالنسبة للتأمين على البضاعة.

أما إذا كان المقصود هو تحديد زمن الأخطار بالنسبة للتأمين على السفينة مجهزة فالمادة 345 من القانون البحري الليبي قد حددت هذا الزمن دون أن تفرق بين التأمين على سفينة مجهزة أو غير مجهزة، أما إذا كان المقصود هو تحديد زمن الأخطار بالنسبة للتأمين على البضاعة فقد تولت هذا التحديد أيضاً المادة 345، فكان هذا التحديد في المادة 347 غريباً³⁰.

ثانياً: مكان الخطر:

نص القانون البحري الليبي على إبطال عقد التأمين في حال تغير السفينة وذلك لتغيير محل عقد التأمين فيبطل عقد الضمان المبرم على جرم السفينة بإبدال السفينة بغيرها أو بتغييرها نوعها، وكذلك يبطل ضمان السفينة الجاهزة في حال تغييرها عمداً ما لم يشترط العكس³¹.

وأما تغير الرحلة فإن المؤمن يكون غير مسؤول عن الأضرار التي تلحق الشيء المؤمن عليه، وذلك لأن المؤمن له يكون غير من الأخطار التي تم التأمين عليها هذا في حالة تغير الرحلة اختياريًا، أما إذا كان تغيير الرحلة إجبارياً، كما في حالة تغير الرحلة لوجود عاصفة أو وجود حرب، فإن المؤمن

مسؤول عن التأمين ، وذلك لأن تغير الرحلة اضطرارياً نتيجة للخطر البحري يدخل في عداد في عداد المخاطر المؤمن منها³².

وأما مسؤولية المؤمن عن تغيير الطريق، حينما يتم التأمين على الرحلة، فإنه يتم تحديد مسار تلك الرحلة بتعيين مينائي القيام والوصول، وهذا يأخذ في الاعتبار عند التأمين؛ لذا ينبغي على السفينة عند رحلتها السير في الطريق المحدد بين هذين الميناءين، وإذا لم يتم تعيين المسار الذي ينبغي على السفينة سلوكه، فإنها تلزم سلوك المسار المعتاد لرحلتها وإلا اعتبر تصرفها انحراف³³.

الخاتمة:

ناقش هذا البحث مفهوم الخطر البحر و آليات إدارة الأخطار البحرية وفق القانون الليبي، إذ تجد الإشارة إلى أهمية عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية؛ متوصلاً لنتائج التالية:

النتائج:

1 تبين من خلال هذا البحث أن التأمين البحري من أقدم فروع التأمين، وأن مفهوم التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية من خلال ما نصت عليه المادة 296 من القانون الليبي لم تشمل جميع المخاطر البحرية.

2. أن الخطر البحري هو محل عقد التأمين البحري والعنصر الجوهري فيه، وبدونه تعتبر العملية التأمينية باطله.

3. إن المشرع الليبي فرق ما بين الأخطار البحرية الناشئة مباشرة عن البحر، وما بين الأخطار البحرية التي تقع للأموال المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر.

4. يلعب التأمين البحري دوراً بارزاً في تنمية العملية الاقتصادية في الدولة الليبية، حيث يعتبر وسيلة من وسائل التعامل مع الخطر البحري حيث يشكل التأمين بشكل عام يبعث الأمان في نفوس المؤمنين الأمر الذي يؤدي إلى جعل الفرد مطمئن على ممتلكاته من حدوث أية أضرار، بأن جذب رؤوس أموال ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر دون أن تشعر بالطمأنينة والأمن اللذين يحققهما التأمين البحري.

5. إن أثر التأمين البحري باعتباره آلية لإدارة المخاطر البحرية لا يكون ذا أثر بالغ الأهمية، بالاهتمام بالخطر وتحليله والتوصل لمعالجته إلا إذا كان الخطر في مدة ومكان محددين، إذ إن المؤمن لا يسأل عن الخسائر البحرية الناتجة عن الأخطار البحرية إلا في مدة ومكان محددين.

التوصيات:

- 1 تعديل تعريف عقد التأمين البحري في المادة (296) بحيث يصبح أشمل وأوسع الأخطار البحرية.
2. إضافة خطر القرصنة إلى الأخطار المشمولة بالتأمين بموجب أحكام قانون البحري الليبي، حيث أن هذا الخطر عاد إلى الظهور مجدداً.
3. النص صراحة على بطلان عقد التأمين البحري من الخطر البحري الظني.

المراجع والمصادر

1. محمد بن أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، ط_5، (المكتبة العصرية - الدار النموذجية، بيروت_ ١٤٢٠هـ / ١٩٩٩م).
2. محمد بن مكرم ابن منظور، لسان العرب، ط_الثالثة، (دار صادر - بيروت_ ١٤١٤ هـ).
3. أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، لا_ ط، (الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان_ بنغازي_ 1977م).
4. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، (ط، 1)، (دار الجامعة الجديدة للنشر_ الاسكندرية_ 1970م).
5. إبراهيم أبو النجا، عقد التأمين في القانون المدني الليبي، ط_ الأولى، (دار الجامعة الجديدة_ الاسكندرية_ 1998م).
6. مصطفى كمال طه، التأمين البحري، لا_ ط، (الدار الجامعية_ مصر _ 1992م).
7. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، لا_ ط، (الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة_ 1996م).
8. منى محمد عمار، علي السيد الديب، التأمين البحري، لا_ ط، (كلية التجارة جامعة القاهرة_ مصر_ 1994م).
9. حربي محمد عريقات، سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر النظرية والتطبيق، ط_1، (دار النهضة العربية_ القاهرة_ 2002م_ 1422 هـ).
10. معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، لا_ ط، (ديوان المطبوعات الجامعية_ الجزائر_ 2000م).

11. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ط_الثالثة، (منشورات الحلبي الحقوقية_بيروت_2000م).
12. شقيري نوري وآخرون، إدارة المخاطر، ط_الثانية، (دار المسيرة للنشر و التوزيع).
13. علي محمود بدوي، التأمين : دراسة تطبيقية، (دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009م).
14. شرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير_ جامعة الشرق الأوسط_ 2010م.
15. حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، رسالة ماجستير_ كلية الحقوق أبي بكر بلقايد_2003م.
16. مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة، رسالة ماجستير_ كلية الحقوق والعلوم الإدارية الجزائر_ 2000م.
17. علا عبد الحفيظ نويران المهيترات، المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير_ جامعة الشرق الأوسط_2011م.
18. حسين غنايم، انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين، مجلة الحقوق _ العدد الأول_ السنة السادسة.
19. سالمة الجازوي، الخطر في عقد التأمين البحري _ دراسة في القانون الليبي، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية_ المرج_ العدد الواحد والثلاثون 2017م.
- القوانين:

1. القانون البحري الليبي. 2. القانون المدني الليبي .

الهوامش:

- ¹ معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ص 156.
- ² منى محمد عمار، علي السيد الديب، التأمين البحري، ص 8.
- ³ محمد بن أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، ص 26.
- ⁴ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، ص 1021.
- ⁵ شرين يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، ص 7.
- ⁶ محمود الشقاوي، القانون البحري، ص 507.
- ⁷ القانون البحري الليبي، مادة 296، ص 86.
- ⁸ مصطفى كمال طه، وائل بندق، التأمين البحري، ص 18.
- ⁹ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، ص 20.
- ¹⁰ مصطفى كمال طه، التأمين البحري، ص 23.

- 11 حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، ص 26.
- 12 علا عبد الحفيظ نويران المهيرت، المصلحة في التأمين البحري، ص 22.
- 13 حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، ص 25.
- 14 شقيري نوري وآخرون، إدارة المخاطر، ص 26.
- 15 ابن منظور، لسان العرب، ص 252.
- 16 علي محمود بدوي، التأمين : دراسة تطبيقية، ص 10، 11.
- 17 القانون البحري الليبي ، المادة 258 الخسائر البحرية، ص 77.
- 18 يعقوب رشين عبد الحسن، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، ص 15.
- 19 محمود الشرقاوي، القانون البحري الليبي، ص 447.
- 20 القانون البحري الليبي، مادة 332.
- 21 سالمة الجازوي، الخطر في عقد التأمين البحري ، ص 3.
- 22 إبراهيم أبو النجا، عقد التأمين في القانون المدني الليبي، ص 87.
- 23 القانون المدني الليبي، المادة 132 .
- 24 القانون البحري الليبي، المادة 321.
- 25 القانون المدني الليبي، المادة 131 فقرة 1.
- 26 محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري ، ص 9.
- 27 ينظر: حربي محمد عريقات ،سعيد جمعة عقل ، التأمين وإدارة الخطر النظرية والتطبيق ص 43.
- 28 القانون البحري الليبي، المادة 345.
- 29 القانون البحري الليبي ،المادة 347.
- 30 أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي ص 254.255.
- 31 القانون البحري الليبي، المادة 350.
- 32 مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة ،ص 72.
- 33 حسين غنايم ، انحراف السفينة ص 83.