

اسم المقال: الطبيعة القانونية للمصلحة في عقد التأمين البحري دراسة تحليلية مقارنة
اسم الكاتب: فجر محمد عبدالله منوه، آلاء يعقوب يوسف
رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/9856>
تاريخ الاسترداد: 2026/07/09 22:08 +03

الموسوعة السياسية هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت. لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع <https://political-encyclopedia.org/terms-of-use>



جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

مجلة علمية محكمة



الترقيم الدولي المعياري للدوريات 6526-2616

المجلد 22، العدد 2
ذو الحجة 1446هـ / يونيو 2025م



الطَّبِيعَةُ الْقَانُونِيَّةُ لِلْمَصْلَحَةِ فِي عَقْدِ التَّأْمِينِ الْبَحْرِيِّ "دِرَاسَةٌ تَحْلِيلِيَّةٌ مُقَارِنَةٌ"

فجر محمد عبدالله منوه⁽¹⁾

آلاء يعقوب يوسف⁽²⁾

تاريخ القبول: 2025-02-10

تاريخ الاستلام: 2024-08-29

ملخص البحث:

يَتَنَاوَلُ هَذَا الْبَحْثُ "الطَّبِيعَةَ الْقَانُونِيَّةَ لِلْمَصْلَحَةِ فِي عَقْدِ التَّأْمِينِ الْبَحْرِيِّ" وَفَقًا لِلْقَوَانِينِ الْإِمَارَاتِيَّةِ وَالْكُوَيْتِيَّةِ، مَعَ تَسْلِيْطِ الضُّوْءِ عَلَى أَهْمِيَّةِ الْمَصْلَحَةِ التَّأْمِينِيَّةِ كَشَرْطٍ لِصِحَّةِ الْعَقْدِ. يُوضِّحُ الْبَحْثُ الطَّبِيعَةَ الْقَانُونِيَّةَ لِلْمَصْلَحَةِ التَّأْمِينِيَّةِ، مَعَ اسْتِعْرَاضِ الْإِخْتِلَافَاتِ الْفِقْهِيَّةِ حَوْلَ تَكْيِيفِهَا كَمَحَلٍّ لِلْعَقْدِ. وَيُؤَكِّدُ أَنَّ تَكْيِيفَ الْمَصْلَحَةِ كَمَحَلٍّ لِلْعَقْدِ يُسَهِّمُ فِي ضَمَانِ الْعَدَالَةِ فِي التَّعْوِيضَاتِ وَمَنْعِ الْإِسْتِغْلَالِ غَيْرِ الْقَانُونِيِّ

يَخْتَتِمُ الْبَحْثُ بِتَوْصِيَّاتٍ تَشْمَلُ تَعْدِيلَ النُّصُوصِ الْقَانُونِيَّةِ فِي قَوَانِينِ التَّجَارَةِ الْبَحْرِيَّةِ فِي الْإِمَارَاتِ وَالْكُوَيْتِ لِتَضْمِينِ نُصُوصٍ تُؤَكِّدُ أَنَّ الْمَصْلَحَةَ مَحَلُّ الْعَقْدِ. كَمَا يُوصِي الْبَحْثُ بِضُرُورَةِ إِصْدَارِ لَوَائِحِ تَفْسِيرِيَّةٍ وَإِنْشَاءِ مَنْصَّاتٍ قَانُونِيَّةٍ لِتَعْزِيزِ وَحْدَةِ التَّفْسِيرِ وَتَوْجِيْدِ الْمَعَايِرِ، مَعَ تَعْزِيزِ الرِّقَابَةِ الْمَانِعَةِ لِإِخْتِيَالِ وَتَطْوِيرِ التَّوَعِيَّةِ وَالتَّدْرِيْبِ لِلْمُنْتَحَصِّصِينَ

الكلمات الدالة: المَصْلَحَةُ التَّأْمِينِيَّةُ، التَّأْمِينُ الْبَحْرِيُّ، التَّكْيِيفُ الْقَانُونِيُّ، حِمَايَةُ الْأَطْرَافِ الْمُتَعَاقِدَةِ، الْعَدَالَةُ فِي التَّعْوِيضَاتِ.

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

u18104329@sharjah.ac.ae

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

المقدمة:

يُعدُّ التأمينُ البحريُّ أحدَ الجوانبِ الأساسيةِ في صناعةِ النقلِ البحريِّ؛ إذ يحمي الأطرافَ المعنيةَ من المخاطرِ البحريةِ الكبيرةِ ويضمّنُ استمراريةَ عمليّاتِ النقلِ بشكلٍ آمنٍ وموثوقٍ. يُعد تأمينُ الشحناتِ البحريةِ من أهمِّ أشكالِ التأمينِ الذي تقومُ عليه صناعةُ النقلِ البحريِّ؛ إذ يواجهُ أصحابُ السفنِ والبواخرِ وشركاتُ الشحنِ مخاطرَ عديدةً تتعلّقُ بفقدانٍ أو تلفٍ البضائعِ أثناءَ النقلِ البحريِّ (Smith, 2020, p 20). لذلك، يُعتبرُ التأمينُ البحريُّ ذا أهميةٍ خاصّةٍ نظرًا للقيمةِ العاليةِ للبضائعِ والمخاطرِ الكبيرةِ التي تتعرّضُ لها السفنُ والشحناتُ أثناءَ الإبحارِ. يَعمَسُ تنظيمُ التأمينِ البحريِّ في قانونِ التّجارةِ البحريةِ، سواءً في الإماراتِ أو الكويتِ، الدّورَ الحيويَّ الذي يَلعبُهُ هذا النّوعُ من التّأمينِ في حمايةِ الأطرافِ المعنيةِ بالنّقلِ البحريِّ وضمانِ استمراريةِ عمليّاتِ النّقلِ بطريقةٍ آمنةٍ وموثوقةٍ (Johnson & Lee, 2021, p 10). وإذا كانتِ المصلحةُ التّأمينيّةُ تُعدُّ واحدةً من أهمِّ مفاهيمِ عقدِ التأمينِ البحريِّ، فإنّها تُعتبرُ شرطاً أساسياً لصحّتهِ. تُعني المصلحةُ التّأمينيّةُ وجودَ مصلحةٍ قانونيّةٍ وماديّةٍ للمؤمّن له في استمراريةِ الشّيءِ المؤمّن عليه دونَ وقوعِ الخطرِ المؤمّن منه، وهذا يَعمَسُ فكرةً أنّ التّأمينَ ليسَ مقامرةً أو رهائناً، بل هو وسيلةٌ لتقليلِ المخاطرِ المحتملةِ، لا سيما على الشحناتِ والسفنِ أثناءَ النقلِ البحريِّ⁽¹⁾، إذ تُضطَلَعُ المصلحةُ بدورٍ بالغِ الأهميّةِ في عقودِ التّأمينِ المختلفةِ بصفةٍ عامّةٍ، إذ يجبُ التأكّدُ من توافرها حالَ الرّغبةِ في إبرامِ عقدِ تأمينٍ. قد يكونُ ذلكَ يسيراً في كثيرٍ من العقودِ، إذ لا يتجاوزُ الأمرُ توجيةَ السّؤالِ التّالي: هل لدى الرّاعِبِ في التّأمينِ مصلحةٌ في إبرامِ العقدِ أم لا؟ إلّا أنّ الأمرَ ليسَ بهذهِ البساطةِ في كثيرٍ من الأحيانِ، ذلكَ أنّ عقودَ التّأمينِ متباينةٌ ومتنوّعةٌ، والنصوصُ القانونيّةُ المتعلّقةُ بأنواعِها المختلفةِ وشروطُ كلّ منها ربما لا تُسعِفُ في كثيرٍ من الأحيانِ لتبديدِ الشكوكِ التي قد تُثارُ حولَ عددٍ من المسائلِ والتفاصيلِ ش. من هذهِ المسائلِ، التّساؤلاتُ حولَ من هو الشّخصُ الواجبُ البحثُ عن المصلحةِ لديه، وما هو الوقتُ اللازمُ لتوافرها، ومدى إمكانيةِ تطلبها لدى شخصٍ آخر. بالإضافةِ إلى ذلكَ، هل يكفي التأكّدُ من وجودِ مصلحةٍ مشروعةٍ لدى الشّخصِ للقولِ بصحّةِ عقدِ التّأمينِ، أم أنّه يجبُ التّحقّقُ من عدمِ وجودِ أسبابٍ أخرى؟

هذهِ التّساؤلاتُ تُفوّدُ إلى البحثِ عن علاقةِ المصلحةِ وأركانِ وشروطِ عقدِ التّأمينِ. هل تُعدُّ المصلحةُ ضمنَ عنصرِ المحلِّ أم السّببِ؟ وهل يمكنُ الاستغناءَ عن المصلحةِ بالرّكونِ إلى تلكِ الأركانِ والشروطِ، كما في باقي العقودِ؟ بما أنّ عقدَ التّأمينِ البحريِّ

(1) Thomas Williams, Principles of Marine Insurance Law Chicago :Coastal Publishing, (2019). ص: 10.

يَعْتَمَدُ على وجود مصلحةٍ معتبرةٍ قانوناً، فإنَّ عدمَ وجودِ مصلحةٍ في الشَّخصِ أو الشَّيءِ المؤمنِ عليه يَجْعَلُ العَقْدَ غيرَ صالحٍ ولا يمكنُ تنفيذهُ. لذلك، يتعيَّنُ على طالبِ التأمينِ أن يثبتَ وجودَ مصلحةٍ حقيقيَّةٍ ومشروعةٍ في العَقْدِ، حيثُ يستفيدُ من استمرارِ بقائه ويتأثرُ سلباً في حالةِ تعرُّضه للخطرِ

لذا، جاءتْ هذه الدِّراسَةُ حول "طبيعة المصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري وتكييفها القانوني" للإجابة عن عدَّة تساؤلاتٍ قانونيةٍ يُثيرها هذا الموضوعُ، لا سيَّما وأنَّ المجالَ البحريَّ يَشْمَلُ على البضائع والسُّفن والمُعَدَّاتِ البحريَّةِ التي تتطلبُ وجودَ روابطٍ قانونيةٍ واضحةٍ بين الأموالِ المؤمنِ عليها وبين المؤمن

تَنصُحُ أهميَّةُ المصلحة في التأمين البحريِّ لضمانِ الحفاظِ على الحقوقِ عندَ تحقُّقِ الخسائرِ، حيثُ يُعدُّ عقدُ التأمينِ البحريِّ تأميناً من الأضرارِ، ويخضعُ لمبدأ "لا تأمين بلا مصلحة"، وهو مبدأٌ متفقٌ عليه في التشريعاتِ المقارنةِ التي تُلزِمُ بتوافرِ المصلحة في التأمينِ من الأضرارِ. مع ذلك، فإنَّ اشتراطَ المصلحة التأمينية يثيرُ عدداً من التساؤلاتِ الجوهريةِ التي لا تزالُ محلَّ بحثٍ ومناقشةٍ، ومنها: ما هي المصلحة المقصودة في التأمين البحري؟ وما هو التكييف القانوني الأنسب لتلك المصلحة؟ وهل يُشترطُ أن تكون المصلحة ذاتَ طبيعةٍ اقتصاديةٍ قابلةٍ للتقديرِ الماليِّ، أم يمكنُ أن تشملَ المصالحَ الأدبيةَ والشخصيةَ؟

بناءً على ذلك، يهدفُ البحثُ إلى استكشافِ الطبيعةِ القانونيةِ للمصلحة في التأمينِ البحريِّ، وتحديدِ ما إذا كانت المصلحة تُعتبرُ محلاً للعقدِ أم سبباً له، وكيف يُؤثِّرُ هذا التكييفُ على استقرارِ العقودِ وضمانِ تحقيقِ العدالةِ في التعويضاتِ. كما يناقِشُ البحثُ توقيتَ وجودِ المصلحة؛ هل يُشترطُ توفُّرها عندَ إبرامِ العقدِ فقط، أم يمكنُ أن تُعتبرَ قائمةً عندَ تحقُّقِ الخطرِ المؤمنِ منه؟

أظهرتِ الدراسةُ أنَّ غموضَ النصوصِ القانونيةِ في القوانينِ الإماراتيةِ والكويتيةِ، مقارنةً بالتشريعاتِ الأجنبيةِ التي حَسَمَتْ هذا النقاشَ باعتبارِ المصلحة محلاً للعقدِ، يفتحُ المجالَ لاجتهاداتٍ متباينةٍ تُؤثِّرُ على استقرارِ العقودِ. لذلك، أوصتِ الدراسةُ بتعديلِ النصوصِ القانونيةِ لتوضيحِ التكييفِ القانونيِّ للمصلحة التأمينية، وتعزيزِ الرقابةِ لمنعِ الاحتيالِ، وإصدارِ لوائحٍ تفسيريةٍ تُسهِّمُ في وحدةِ التفسيرِ القانونيِّ وضمانِ حمايةِ حقوقِ الأطرافِ المتعاقدةِ

وفي معرضِ البحثِ، سيتمُّ تسليطُ الضوءِ على هذه الإشكاليَّاتِ من خلالِ تحليلِ النصوصِ القانونيةِ والفقهيةِ والتشريعاتِ المقارنةِ، للوصولِ إلى إطارٍ قانونيٍّ أكثرَ وضوحاً وعدالةً يُلبِّي متطلباتِ عقودِ التأمينِ البحريِّ في ظلِّ التطوُّراتِ القانونيةِ الحديثةِ

إشكالية البحث:

تتناول هذه الدراسة الإشكالية القانونية المتعلقة بتحديد الطبيعة القانونية للمصلحة في عقود التأمين البحري وفقاً للنصوص القانونية والفقهية ذات الصلة، مع تسليط الضوء على موقف القوانين الإماراتية والكويتية في ذلك الشأن

وتتطلب الإشكالية من تساؤل جوهري حول ما إذا كانت المصلحة التأمينية تُعد شرطاً جوهرياً لصحة عقد التأمين البحري وشرعيته، أم تُعتبر مجرد عنصر تكميلي يهدف إلى حماية حقوق المؤمن له. وفقاً لمبادئ التأمين، فإن اشتراط وجود مصلحة تأمينية مشروعة يهدف إلى منع استغلال العقود لأغراض غير قانونية، مثل المقامرة. وبغياب المصلحة، يُعتبر العقد باطلاً لافتقاره إلى غاية قانونية مشروعة

حيث تُناقش الدراسة طبيعة هذه المصلحة، وهل تقتصر على المصالح الاقتصادية القابلة للتقدير المالي فقط، أم تمتد لتشمل المصالح الأدبية والشخصية، مع توضيح انعكاس هذه الطبيعة على صحة العقد وأهدافه. كما تُثير الإشكالية تساؤلات حول التكييف القانوني للمصلحة التأمينية؛ هل تُعد محلاً للعقد أم سبباً له؟ وكيفية تأثير هذا التكييف على استقرار العقود وضمن تحقيق العدالة في التعويضات؟

كما تستعرض الدراسة النقاش المتعلق بتوقيت وجود المصلحة، وهل يُشترط توافرها عند إبرام العقد فقط، أم يُمكن أن تُعتبر قائمة عند تحقق الخطر المؤمن منه؟ وتبرز الدراسة أهمية الإجابة عن هذه التساؤلات في ظل خصوصية المخاطر البحرية التي تواجه السفن والبضائع أثناء النقل، وما يترتب على ذلك من تأثير مباشر على حماية المصالح المشروعة للأطراف المتعاقدة وضمن سلامة عمليات النقل البحري

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تحليل طبيعة المصلحة في عقد التأمين البحري وتكييفها القانوني في ضوء نصوص القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023، والقانون الكويتي رقم 28 لسنة 1980، مع استعراض أوجه التقاوت بين هذه النصوص والتشريعات الدولية مثل القانون الإنجليزي والفرنسي

يركز البحث على توضيح مفهوم المصلحة التأمينية وخصائصها وشروطها، ومدى ارتباطها بالمصلحة الاقتصادية القابلة للتقدير المالي أو الأدبية، وتأثير ذلك على صحة العقد وحقوق الأطراف المتعاقدة. كما يستهدف تحديد التكييف القانوني للمصلحة كعنصر أساسي للعقد، سواء كحل أو سبب له، وتسليط الضوء على دور المصلحة في تحقيق

مبدأ التعويض ومنع استغلال العقود لأغراض غير قانونية

من خلال هذه الدراسة، يُسعى إلى تقديم توصيات واضحة لتعديل النصوص القانونية بما يعزز وضوحها ووحدة تفسيرها، وتحقيق التوازن بين الأطراف المتعاقدة في إطار قانوني يضمن استقرار العقود والعدالة في التعويضات

أهمية البحث:

تتجلى أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على طبيعة المصلحة في عقد التأمين البحري وتكييفها القانوني، وهو موضوع ذو أهمية بالغة في المجال القانوني والاقتصادي، بالإضافة إلى أن البحث يهدف إلى معالجة الثغرات القانونية الموجودة في التشريعات الإماراتية والكويتية فيما يتعلق بالمصلحة في التأمين البحري. من خلال تقديم تحليل دقيق وشامل لهذه القوانين، يمكن تقديم توصيات لتحسين الأطر القانونية الحالية، بما يساهم في حماية حقوق الأطراف المتعاقدة

منهج البحث:

يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن لتحليل طبيعة المصلحة في عقد التأمين البحري وتكييفها القانوني في ضوء القوانين الإماراتية والكويتية. يتضمن المنهج الوصفي التحليلي استعراض وتحليل النصوص القانونية المتعلقة بالمصلحة التأمينية وشروطها وأثارها في التشريع الإماراتي والكويتي، بالإضافة إلى تحليل الفقه القانوني المتعلق بهذه المسألة. يُستخدم المنهج المقارن لمقارنة النصوص القانونية الخاصة بالمصلحة التأمينية بين الإمارات والكويت، وكذلك مع قوانين دول أخرى مثل القانون الفرنسي والبريطاني، لتحديد أوجه التشابه والاختلاف في الأطر القانونية. يركز المنهج التحليلي على دراسة القضايا القضائية ذات الصلة لفهم تطبيق النصوص القانونية وتأثيرها. وذلك بما يساهم في تقديم رؤية شاملة ودقيقة لموضوع البحث وتحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة

خطة البحث:

المبحث الأول: مفهوم المصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري

المطلب الأول: التعريف بالمصلحة في التأمين البحري وأساسها القانوني

المطلب الثاني: شروط المصلحة وأثارها في التأمين البحري

المبحث الثاني: التكييف المصلحة في عقد التأمين البحري

المطلب الأول: موقف القانون من التكيف القانوني للمصلحة في التأمين البحري

المطلب الثاني: موقف الفقه من التكيف القانوني للمصلحة في التأمين البحري

الخاتمة.

المبحث الأول: مفهوم المصلحة التأمينية في عقد التأمين البحري

تمهيد وتقسيم:

التأمين البحري يُعد أداة أساسية لحماية المصالح الاقتصادية في قطاع النقل البحري؛ إذ يضمن التأمين على البضائع والسفن ضد المخاطر البحرية. المصلحة التأمينية هي عنصر أساسي في عقد التأمين البحري، وتُحدد مدى أهلية المؤمن له للحصول على التعويض في حالة وقوع الخطر المؤمن منه. رغم اختلاف النصوص القانونية بشأن طبيعة المصلحة، اتفق المشرع الإماراتي والمصري والفرنسي على ضرورة وجود مصلحة مشروعة، وإن اختلفوا في تحديد ما إذا كانت المصلحة يجب أن تكون اقتصادية. بينما المشرع الإماراتي نصَّ على المصلحة المشروعة دون تحديد كونها اقتصادية، أكدَّ المشرع المصري والفرنسي على ضرورة أن تكون المصلحة اقتصادية. هذا النقاش حول طبيعة المصلحة يبرز أهمية تحديد ملامح الصفة التعويضية للمصلحة في التأمين البحري، لمنع تحول العقد إلى وسيلة للربح. يهدف هذا المبحث إلى توضيح مفهوم المصلحة وأساسها القانوني، واستكشاف الشروط الواجب توافرها لضمان مشروعية المصلحة وآثارها القانونية، وذلك لتعزيز الأطر القانونية والتنظيمية للتأمين البحري وحماية المصالح الشرعية للأطراف المتعاقدة. وسيتم تناول هذا الموضوع عبر مطلبين رئيسيين:

المطلب الأول: التعريف بالمصلحة وأساسها وأهميتها القانونية

أولاً- التعريف بالمصلحة في التأمين البحري:

تُعد المصلحة التأمينية إحدى المبادئ الأساسية في عقود التأمين كافة، وهي تتطلب أن يكون للمؤمن له أو حامل الوثيقة علاقة قانونية بالموضوع المؤمن منه. سواء كان التأمين يغطي الحياة، الممتلكات، أو المسؤوليات، فإن وجود هذه العلاقة يضمن أن هناك مصلحة حقيقية قائمة تبرر إصدار وثيقة التأمين وتجعل العقد قانونياً وفعالاً. وبدون وجود تلك العلاقة القانونية، يصبح عقد التأمين باطلاً وغير قانوني. هذا الأمر ينطبق أيضاً على التأمين البحري الذي يمكن أن يشمل التأمين على السفينة نفسها، أو البضائع المنقولة، أو مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار التي قد تحدث للغير (قضمانى، 2002، ص18)

تؤدي المصلحة التأمينية، بمفهومها العام، دوراً بالغ الأهمية في عقود التأمين المختلفة. لتحقيق وجود المصلحة، يُشترط أن تكون هناك علاقة قانونية يمكن التحقق منها بين الشخص والشئ الموضوع للتأمين، مما يعني أن الشخص يجب أن تكون له مصلحة اقتصادية مشروعة تتعلق بهذا الشئ. هذه المصلحة قد تكون مصلحة في تجنب تحمل خسائر مادية محتملة أو في الحفاظ على وضعه الحالي

ولذلك تجد المصلحة التأمينية أساسها القانوني مباشرة من خلال ما أشارت به بعض النصوص القانونية التي أوردتها بعض التشريعات بصورة صريحة، سواء في النصوص المتعلقة بالتأمين عامة أو تلك الخاصة بالتأمين البحري (القانون المدني المصري، المادة 749، القانون المدني السوري، 1949، المادة 715). من بين هذه التشريعات، نجد المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1980 الصادر بشأن إصدار القانون المدني الكويتي؛ حيث نصت المادة 776 منه على: "يعتبر التأمين ضد الأضرار باطلاً إذا لم يكن مبنياً على مصلحة اقتصادية مشروعة" (المرسوم بقانون رقم 67 لسنة 1980)

إلا أن هناك بعض التشريعات الأخرى رأت معالجة المصلحة التأمينية في نصوص خاصة تتعلق بالتأمين البحري، مثل قانون التجارة البحرية الكويتي. فقد نصت المادة 267 من المرسوم بالقانون رقم 28 لسنة 1980 بشأن إصدار قانون التجارة البحرية الكويتي على أن "1 - التأمين البحري عقد يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية في نظير قسط مالي معين يؤديه المؤمن له. 2 - ويعتبر عقد التأمين البحري عقد تعويض، ولا يجوز أن يترتب عليه إفادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد عن القدر الحقيقي للضرر. ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك"

في السياق ذاته، جاء القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023 في شأن القانون التجاري البحري بالمادة 280 لينص على أن "عقد التأمين البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له، عن الخسائر البحرية الناجمة عن الأخطار البحرية. ويجوز إبرام عقد التأمين لمصلحة شخص معين أو غير معين. كما يجوز لوسيط التأمين التعاقد على التأمين لمصلحة المؤمن له. ولا يجوز أن يستفيد من التأمين البحري إلا من كانت له مصلحة مشروعة في عدم وقوع الخطر"

وعلى العكس من النهج السابق هناك تشريعات لم تأت بنصوص صريحة تتعلق بالمصلحة التأمينية سواء في القواعد العامة المتعلقة بالتأمين أو تلك الخاصة بالتأمين البحري، منها التشريع الأردني حيث خلا من أي نص يشترطها أو يعرفها، وأيضاً لم يضع التشريع السوداني نصاً لتعريف المصلحة في قانون النقل البحري لسنة 2010م الجديد أو أي من القوانين ذات الصلة. وكذلك المشرع اللبناني لم يضع تعريفاً لها، وهذا

الفراغ التشريعي انعكس بدوره على الاجتهادات الفقهية والقضائية (القانون البحري الفرنسي، 1967، المادة 1، قانون التأمين البحري الإنجليزي، 1906، المادة 19، 6، 4)

ويجدر بنا الإشارة في هذا الصدد أن المشرع الإنجليزي لم يُعرّف المصلحة التأمينية بطريقة مباشرة إلا أنه ذكر في حالة عدم وجودها في بوليصة التأمين البحري فيتحول العقد إلى عقد مقامرة أو رهان ("التأمين نظام شديد التعقيد"، 2005، قانون التأمين البحري الإنجليزي، 1745). وقد أكد على وجوب تواجد المصلحة حتى يكون العقد مشروعاً وله صفة عقد التأمين البحري، في حين أن المشرع الفرنسي قد عرّف المصلحة التأمينية بصفة مباشرة تأكيداً على أهميتها وإلزاماً لتواجدها. ولذلك فإن تعريفه جاء كافياً فإن المصلحة هي رابطة بين تعويض التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه.

وترى الباحثة؛ أن هذه النصوص القانونية رغم أنها لم تضع تعريفاً صريحاً إلا أنها بيّنت أهمية وجود المصلحة في التأمين، وتؤكد على ضرورة أن تكون المصلحة ذات طبيعة اقتصادية أو مشروعاً لضمان صحة العقد. وتعني هذه المصلحة الفائدة التي تعود على الشخص من عدم تحقق الخطر المؤمن منه. على سبيل المثال، من يقوم بالتأمين على مصنع ضد الحريق يجب أن تكون لديه مصلحة في عدم احتراق المصنع، كأن يكون مالكاً له أو صاحب حق عيني عليه كالدائن المرتهن، ورغم ذلك فإنه يجدر بنا الإشارة إلى أن المصلحة التأمينية حتى في عدم وجود نص قانوني صريح بها إلا أنها تُعد شرطاً أساسياً لقيام عقد التأمين وصحته. ويجب أن تكون هذه المصلحة قائمة عند إبرام العقد وتستمر طيلة فترة سريان العقد. وإذا انعدمت المصلحة، فإن عقد التأمين يُعد باطلاً، وهذا المفهوم يُبرز أهمية الدور الذي تؤديه المصلحة في تأمين حماية حقوق المؤمن له وضمان تحقيق العدالة؛ وذلك لأن المصلحة التأمينية تعد عنصراً أساسياً في بنية التأمين، وهو ما يجمع عليه فقهاء القانون (إبراهيم، 1994، ص 369، قاسم، 2005، ص 591، مرسى، 1952، ص 186)، وخبراء التأمين سيما وأن عدم انتفاء هذه المصلحة يُعد عاملاً هاماً للحفاظ على صحة العقد ومنع تحوله إلى شكل من أشكال المقامرة (انظر على سبيل المثال: هيكل، 1985، ص 38؛ نجيب، دون سنة نشر، ص 163؛ يطشون، 2000، ص 58)

لهذا السبب، يعتبر الفقه القانوني أن توافر المصلحة ضروري في عقود التأمين، ويشير إلى أن وجود المصلحة ينبع من اعتبارات النظام العام (البدراوي، 1986، ص 142). وقد عبّر عن هذا الأمر جانب من الفقه من خلال قاعدة تنص على أنه "لا تأمين بلا مصلحة" (خليفة وهيكل، 2006، ص 438)، إلا أن الفقه القانوني وإن كان يسلم باشتراط توافر المصلحة لدى المؤمن له في التأمين من الأضرار، إلا أنه الأمر اختلف بشأن ضرورتها بالنسبة للتأمين على الأشخاص (عرفة، 1949، ص 64؛ يحيى، 1986، ص 66؛ الزعبي، 1982، ص 110؛ السنهوري، 1964، ج 7، ص 1153).

وبناء على ما تقدم فإن توافر المصلحة في عقد التأمين يعد شرط ابتداء وبقاء (فرج، 1996، ص. 169؛ العطار، 1974، ص. 60؛ الزعبي، 1982، ص. 117)، وليس بإمكان توافر المصلحة في وقت لاحق أن يجعل هذا العقد صحيحاً. بمعنى آخر، العقد الباطل لا يمكن أن يتحول إلى عقد صحيح؛ وذلك لأن العقد الباطل والعقد الذي لم يُبرم سواءً، وفقاً للقواعد العامة المعمول بها، فإذا تم توقيع عقد التأمين بصورة صحيحة وتوافر عنصر المصلحة في الوقت الذي تم فيه الاتفاق، فإن هذا العقد يبقى ساري المفعول طالما بقيت المصلحة قائمة. وعندما تختفي المصلحة، ينتهي العقد بشكل تلقائي (العطير، 2004، ص. 202)

وقد أورد الفقه القانوني بدوره عدة تعريفات للمصلحة في عقد التأمين، إلا أنها تكاد تكون جميعها متقاربة، ولا تكاد الفروق تتجاوز حدود الصياغة القانونية في الكثير من الحالات، ومن أهم تلك التي التعريفات التي سيقف في هذا الشأن ما يأتي:

فقد عرفت بأنها: "المقصود بالمصلحة -هنا- أن يكون للمؤمن له أو المستفيد مصلحة في عدم وقوع الخطر المؤمن منه" فهي فائدة جدية ومشروعة للمؤمن له من عدم تحقق الخطر" (السنهوري، 1964، ص. 1153)

في حين عرفها آخر على أنها هي: "أن يفيد المؤمن له (أو المستفيد) من عدم وقوع الخطر" (لطفي، 2001، ص. 175)

كما عرفت بأنها: "القيمة التي يمتلكها الشخص على شيء معين والعلاقة بين شخص المؤمن له وبين شيء معين وهو ما يرد عليه التأمين" (شرف الدين، 1991، ص. 173)

وبناءً عليه، فإنه يقصد بالمصلحة التأمينية الفائدة التي تعود على الشخص من عدم تحقق الخطر المؤمن منه. مثال ذلك: من يقوم بالتأمين على مصنع من الحريق؛ إذ يجب أن تكون لديه مصلحة في عدم احتراق ذلك المصنع، كأن يكون مالكا له، أو صاحب حق عيني عليه كالدائن المرتهن، أما إذا لم تكن للمؤمن له مصلحة في عدم وقوع الحريق، كما لو كان غير مالك أو صاحب حق عيني عليه، فإن عقد التأمين يقع باطلاً لتخلف المصلحة عنه، ومن ثم فلا يجوز للشخص أن يبرم عقد التأمين على شيء لا يعنيه، فالأصل فيمن يقوم بالتأمين أن يكون لديه مصلحة من ذلك التأمين أي فائدة تدخل في اعتباره، فلا يقدم على إبرام العقد إلا إذا كان يخشى وقوع الخطر لذلك الشيء

وترى الباحثة بناء على ما تقدم، أن نعرف المصلحة في عقد التأمين على أنها تمثل المنفعة أو الفائدة أو القيمة المالية للشيء التي ستعود على المؤمن له عند تحقق خطر معين.

ثانياً- الأهمية القانونية للمصلحة:

يُعتبر التأمين البحري واحداً من أقدم أشكال التأمين التي ظهرت في تاريخ البشرية (موسى، 2016، ص. 62). ويمكن تتبُّع تاريخه إلى وجود أول مستند مؤرخ على هيئة اتفاق نقل للبضائع في إيطاليا. وكانت أول شركة تأمين تختص في التأمين البحري قد ظهرت في بريطانيا. حيث يركز هذا النوع من التأمين على تغطية البضائع التي تنقل عبر المياه، سواءً في البحار أو المياه الداخلية. وقد يُمتد نطاقه ليشمل تأمين هيكل السفينة نفسها، ويمكن أن يشمل أيضاً تغطية المسؤولية المدنية للأطراف المشاركة في النقل البحري (الخفاجي، 2014، ص. 65).

حيث يتميز التأمين البحري بخصوصية تنبع من طبيعة الأخطار البحرية الكبيرة والمعقدة التي يمكن أن تتسبب في خسائر فادحة. ويشمل هذا النوع من التأمين تغطية مجموعة متنوعة من المخاطر مثل غرق السفينة، والتصادمات، والسرقة، والتلف أثناء النقل، وأحوال الطقس السيئة، والحرائق، وأكثر من ذلك. وبطبيعة الحال تتطلب هذه التحديات تقنيات تأمين متقدمة تمكن من التعامل مع تلك الأخطار وتقديم الحماية المالية للأشخاص والشركات المعنية؛ ولذلك يحرص المؤمن له أن يؤمن نفسه من الأخطار البحرية وإن المصلحة التي يقوم عليها التأمين هي المصلحة الاقتصادية وإن التأثير عليها يؤثر على الزمة المالية للشخص المؤمن من الخطر (شكري، 2009، ص. 98).

وَبِنَاءً عَلَى مَا تَقَدَّمَ، فَإِنَّ الْمَصْلَحَةَ التَّأْمِينِيَّةَ تُعَدُّ رَكِيزَةً أَسَاسِيَّةً لِضَمَانِ صِحَّةِ عُقُودِ التَّأْمِينِ الْبَحْرِيِّ، وَتَكْتَسِبُ أَهْمِيَّتَهَا الْقَانُونِيَّةَ مِنْ عِدَّةِ أُمُورٍ، مِنْ أَهَمِّهَا:

1. شرط لصحة العقد: تُعتبر المصلحة التأمينية شرطاً جوهرياً لصحة عقد التأمين البحري. بدون وجود مصلحة مشروعة، يُصبح عقد التأمين باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر قانوني. فهذا الشرط يمنع تحويل عقد التأمين إلى أداة للمضاربة أو المقامرة، مما يعزز الالتزام بالمبادئ القانونية والتجارية الصحيحة.
2. تحديد نطاق التغطية التأمينية: تُساعد المصلحة التأمينية في تحديد نطاق التغطية التأمينية، حيث تضمن أن المؤمن له لا يُحقق مكاسب غير مشروعة من خلال التأمين. يتم التعويض فقط عن الخسائر التي تقع في نطاق المصلحة المشروعة، مما يمنع استغلال العقد لتحقيق أرباح غير مستحقة (Bennett, 2017).
3. حماية الأطراف المتعاقدة: تضمن المصلحة التأمينية حماية المؤمن له من المخاطر البحرية، مثل الأضرار التي قد تلحق بالسفينة أو البضائع. حيث يهدف التأمين إلى تعويض المؤمن له عن الخسائر الفعلية، مما يُساعد في استقرار الأنشطة التجارية البحرية وحماية الاستثمارات (Hodges, 2013).

4. منع العقود الاحتياطية: تُسهم المصلحة التأمينية في منع الاحتياط؛ إذ يتعين على المؤمن له إثبات وجود مصلحة قانونية في عدم وقوع الخطر المؤمن منه. وهذا يحمي شركات التأمين من المطالبات الزائفة ويضمن أن التأمين يُستخدم فقط لحماية المصالح الشرعية (Clarke, 2016).
5. التأكيد على مبدأ التعويض: يُؤكد وجود المصلحة التأمينية على مبدأ أن التأمين البحري هو عقد تعويضي، وليس عقد ربح. يجب أن يُعيد التأمين المؤمن له إلى الوضع المالي الذي كان عليه قبل وقوع الخسارة، دون أن يُحقق له أي ربح إضافي. هذا المبدأ يحمي العدالة ويمنع الإثراء غير المشروع (Dunt, 2016).
6. تحقيق الاستقرار المالي: يُعزز وجود المصلحة التأمينية الاستقرار المالي للنظام التأميني البحري ككل. يضمن أن التعويضات المدفوعة تقتصر على الأضرار الفعلية، مما يُحافظ على استدامة شركات التأمين ويدعم ثقة الأطراف المتعاقدة في نظام التأمين.

المطلب الثاني: شروط المصلحة وأثارها في التأمين البحري

تعد المصلحة التأمينية شرطاً جوهرياً لصحة عقد التأمين البحري، بل وتمليه اعتبارات النظام العام (فرحات، 2006، ص 235)، ولضمان توافر المصلحة وصحتها، يجب توافر عدد من الشروط الأساسية، والتي تُحدّد مدى قانونية ومشروعية المصلحة في التأمين البحري:

أولاً- وجود علاقة قانونية بين المؤمن له وموضوع التأمين: يجب أن يكون للمؤمن له علاقة قانونية مباشرة أو غير مباشرة مع موضوع التأمين، كأن يكون مالكا للسفينة أو البضائع، أو أن يكون له حق عيني أو مصلحة مالية مشروعة مرتبطة بسلامة الشيء المؤمن عليه. هذه العلاقة القانونية تُمثّل الأساس الذي يُبنى عليه الحق في التعويض، ومن ثم فإن التأمين لا يُنقذ إلا إذا كان هناك مصلحة مباشرة للمؤمن له، ويقصد بهذا النوع من المصلحة المحققة التي تلحق بالذمة المالية للمؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه والتي تتجسد في القيمة المالية للمصلحة المؤمن عليها (مبروك، ص 296). ومع ذلك فإن الضرر الذي يلحق بالذمة المالية للمؤمن له لا يقتصر فقط على ومع الخسارة المحققة، بل يشمل أيضا ما فاتته من كسب كان يأمل في تحقيقه، حيث يستهدف المؤمن له تعويضه عن الضرر الذي حدث والربح المأمول الذي فات (لطفي، ص 167)

ثانياً- مشروعية المصلحة: يجب أن تكون المصلحة مشروعاً وفقاً للقانون العام، بمعنى أن موضوع التأمين يجب ألا يتعارض مع النظام العام أو الآداب العامة. على سبيل المثال، لا يجوز التأمين على أنشطة غير قانونية أو أشياء محظورة، وقد نص على ذلك القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023 في شأن القانون التجاري البحري بالمادة 280 منه على أنه: "1 - عقد التأمين البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له، عن الخسائر البحرية الناجمة عن الأخطار البحرية. 2 - يجوز إبرام عقد التأمين لمصلحة شخص معين أو غير معين. 3 - يجوز لوسيط التأمين التعاقد على التأمين لمصلحة المؤمن له. 4 - لا يجوز أن يستفيد من التأمين البحري إلا من كانت له مصلحة مشروعاً في عدم وقوع الخطر". وكذلك نصت المادة 776 من القانون المدني الكويتي على أنه: "يعتبر التأمين ضد الأضرار باطلاً إذا لم يكن مبنياً على مصلحة اقتصادية مشروعاً". وكذلك نصت المادة 273 من المرسوم بالقانون رقم 28 لسنة 1980 بشأن قانون التجارة البحرية الكويتي على أنه "1 - يجوز أن يكون محلاً للتأمين كل مصلحة مشروعاً بما في ذلك الربح المتوقع. 2 - ولا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر"

ومن هنا يتعين ترك تقدير ما إذا كانت هناك مصلحة مشروعاً للتأمين لقاضي الموضوع الذي لا يجوز له هنا الاكتفاء بما يقرره طالب التأمين نفسه في عقد التأمين، فإذا ثبت من ظروف الحال عدم جدية المصلحة وعلى عكس ما قرره طالب التأمين، هنا يبطل التأمين لتخلف المصلحة فقد لا تتوافر للدائن مصلحة في التأمين على حياة مدينه متى تبين أن لديه أموالاً كافية للوفاء بالدين (أبو عرابي، 2011، ص 230؛ الذنبيات والعامري، ص 28 وما بعدها)

ثالثاً- مصلحة قائمة وغير وهمية: يجب أن تكون المصلحة التأمينية قائمةً وحقيقيةً وقت إبرام عقد التأمين، وليست مصلحةً مفترضةً أو وهميةً. هذا يعني أن الخطر المؤمن منه يجب أن يكون فعلياً وممكناً، وليس مجرد خطر افتراضي، ومن ثم يجب أن تكون المصلحة في التأمين البحري جدية. ويقصد بالجدية أي الفائدة أو المنفعة التي تعود على المؤمن له أو المستفيد من وراء انعقاد التأمين، فإذا لم تتحقق ثمة فائدة كانت المصلحة غير جدية (الذنبيات والعامري، 2008، ص 27 وما بعدها)

رابعاً- مصلحة اقتصادية قابلة للتقدير: يجب أن تكون المصلحة التأمينية ذات طبيعة اقتصادية قابلة للتقدير المالي. هذا الشرط يُتيح تحديده قيمة التعويض المستحق في حال تحقق الخطر المؤمن منه، مما يمنع تجاوز التعويض لقيمة الضرر الفعلي، ولذلك تتحدد أوصاف المصلحة وطبيعتها في البحري باعتباره تأميناً من الأضرار من خلال المصلحة الواجب توافرها لدى الشخص

المؤمن له في عقد التأمين من الأضرار، فهي مصلحة ذات طابع اقتصادي ومادي يمكن قياسها بالأموال (يحيى، 1986، ص 64؛ فاسم، 2005، ص 592)، وهذه المصلحة تتجلى عملياً في تجنب أي خسائر مالية يمكن أن تصيب الشخص المؤمن له عند حدوث المخاطر المحتملة (القطار، 1974، ص 60). ولذلك يجب أن تكون المصلحة التأمينية عبارة عن القيمة المالية للشيء المؤمن عليه، وهي القيمة المعرضة للفقْدان إذا وقع الخطر المؤمن منه؛ ولذلك قد حرص المؤمن له أن يؤمن نفسه من الأخطار البحرية (شكري، 2009، ص 98).

من ناحية أخرى، فإن المصلحة التي يقوم عليها التأمين هي المصلحة الاقتصادية وإن التأثير عليها يؤثر على الذمة المالية للشخص المؤمن من الخطر، فإذا لم يكن للمؤمن له مصلحة اقتصادية ذات قيمة مالية مشروعة من عدم تحقق الخطر المؤمن منه فإن التأمين يكون باطلاً (الحكيم، 1979، ص 40) فالجانِب التعويضي لعقد التأمين البحري يظهر حينما يقوم المؤمن للمؤمن له بضمان تعويضه عن الخسائر التي تلحقه، وذلك ضمن حدود تلك الخسائر دون أي زيادة. ومن ثم يحق المؤمن له أو المستفيد في الحصول على تعويض يعادل الأضرار التي تنجم عن تحقق الخطر أو الحادث البحري الذي يتم الإشارة إليه في العقد، ورغم أن المشرع الكويتي في معرض تعريفه لعقد التأمين البحري في المادة (267) من قانون التجارة البحرية رقم (28) لسنة 1980م قصر مفهوم التأمين البحري في ضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية. أي جعل لهذا العقد الصفة التعويضية فقط (قانون التجارة الكويتي، المادة 267 / 2). وهذا ما قد عبرت عنه المذكرة الإيضاحية للقانون (القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990، المادة 340؛ القانون البحري المصري السابق، المادة 173) بقولها (عقد التأمين البحري من عقود التعويض التي يقتصر فيها الأمر على جبر الضرر فحسب، وتعويض المضرور بقدر ما ناله من خسارة، دون الحصول على فائدة تجعله في وضع مالي أفضل مما كان عليه قبل تحقيق الضرر) (المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية الكويتي، 2000، ص. 203)، وهذا هو ما يميز عقد التأمين عن العقود التي قد تتضمن طابع الغرر أو المغامرة، حيث يتحدد النطاق الموضوعي للتأمين البحري في التعويض والحفاظ على الاستقرار المالي بدلاً من تحقيق أرباح غير مشروعة (يونس، د. علي حسن، ص. 380)

خامساً- استمرارُ المصلحة خلال فترة التأمين: ينبغي أن تستمر المصلحة طوال فترة سريان العقد. فإذا زالت المصلحة لأي سبب خلال فترة التأمين، مثل بيع السفينة أو نقل ملكية البضائع، فإن عقد التأمين يُصبح غير ذي صلة بالنسبة للمؤمن له، وقد يُبطل أو يُعدل تبعاً لذلك

في ختام مناقشة شروط المصلحة التأمينية وأثارها في التأمين البحري، أشارت محكمة التمييز في دبي في الطعن رقم 493 لسنة 2004، الصادر بتاريخ 11 أبريل 2005، والمنشور في مكتب فني 16، الجزء الأول، الصفحة 808، القاعدة رقم 128، إلى أن عقد التأمين البحري لا ينعقد إلا إذا كانت هناك مصلحة مشروعة قائمة للمؤمن له في عدم وقوع الخطر المؤمن منه. وأوضحت المحكمة أن المادة 366 من القانون التجاري البحري الإماراتي تلزم بوجود مصلحة تأمينية مشروعة، سواء في البضائع أو السفن أو غيرها، مع التأكيد على أن هذه المصلحة لا تقتصر على المالك الأصلي، بل تشمل الأطراف الأخرى ذات العلاقة القانونية مثل المرسل إليه أو الحامل لسند الشحن. كما شددت المحكمة على وجوب العلاقة القانونية، مشروعية المصلحة، استمرارها طوال مدة التأمين، وارتباطها بقيمة اقتصادية قابلة للتقدير

وفي حكم آخر، تناولت محكمة النقض في أبوظبي الطعن رقم 412 لسنة 2017، الصادر بتاريخ 12 أكتوبر 2017، والمنشور في مكتب فني 11، الجزء الثالث، الصفحة 1748، القاعدة رقم 230، قضية تتعلق بخسائر ناتجة عن عقد تأمين بحري، حيث تم النزاع حول تغطية وثيقة التأمين. أكدت المحكمة أن المصلحة التأمينية شرط جوهري، وأن العلاقة القانونية بين المؤمن له وموضوع التأمين هي الأساس الذي يبنى عليه التزام شركة التأمين. وشددت المحكمة على أن التغطية التأمينية لا تتجاوز ما نص عليه العقد، كما أن انتفاء المصلحة أثناء مدة العقد يؤدي إلى بطلانه

وفي الطعن رقم 248 لسنة 2014، الصادر عن محكمة التمييز في دبي بتاريخ 19 أبريل 2015، والمنشور في مكتب فني 26، الجزء الأول، الصفحة 573، القاعدة رقم 67، تناولت المحكمة نزاعاً بشأن شحنة بضائع مشحونة من دبي إلى دار السلام بتنزانيا بموجب وثيقة تأمين بحري. أشارت المحكمة إلى أن المشتري في عقود البيع الدولي (FOB) يصبح صاحب المصلحة التأمينية بمجرد إبرام عقد التأمين من قبل البائع لصالحه، وله الحق في المطالبة بالتعويض عند انتقال المخاطر إليه وفق العقد، حتى وإن لم يكن طرفاً مباشراً في وثيقة التأمين. وأكد الحكم على أهمية تحديد الصفة التأمينية في الوثائق لضمان حقوق الأطراف ذات العلاقة بموضوع التأمين

تُبرز هذه الأحكام أهمية المصلحة التأمينية كشرط قانوني أساسي لعقود التأمين البحري، مع ضرورة وجود علاقة قانونية مباشرة أو غير مباشرة بين المؤمن له وموضوع التأمين، ومشروعية واستمرارية المصلحة طوال فترة العقد. كما تؤكد على أهمية تفسير وثائق التأمين بعناية لضمان توافقها مع نطاق التغطية المتفق عليه، خاصة في العقود المرتبطة بمفاهيم مثل البيع الدولي (FOB)

ملاحظات ختامية: في ختام مناقشة تعريف المصلحة التأمينية وأهميتها، يتضح أن المشرع المصري قدم نموذجًا متقدمًا في تنظيم هذا المفهوم، خاصة في المادة الرابعة من قانون التأمين الموحد رقم 155 لسنة 2024، التي نصت على أن "محل التأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين". هذه الصياغة تعكس حرص المشرع على الطبيعة التعويضية لعقود التأمين ومنع استخدامها لأغراض المضاربة

المصلحة التأمينية كشرط لصحة العقد تتجلى بوضوح في التشريع المصري، الذي لم يقتصر على الاعتراف بضرورة وجود المصلحة، بل حددها بدقة كمصالح اقتصادية مشروعة. هذه الدقة تمنع التفسيرات الواسعة التي قد تُدخل مصالح غير واضحة أو غير ملموسة ضمن نطاق المصلحة التأمينية، مثل المصالح الأدبية أو الثقافية، والتي يمكن أن تظهر في عقود التأمين البحري لحماية الممتلكات ذات الطابع التاريخي أو الثقافي

على سبيل المثال، التأمين على سفينة تُعد إرثًا تاريخيًا أو بضائع ذات طابع رمزي، لا يُركز فقط على قيمتها المادية، بل يمتد إلى قيمتها التراثية أو الإنسانية

إقرار التشريع المصري باستمرار المصلحة طوال مدة العقد، مع بطلانه عند انقائها، يعكس توافقًا بشأن حماية النظام التأميني واستقراره. ومع ذلك، يمكن أن يسهم توسيع نطاق المصلحة ليشمل المصالح الأدبية في تعزيز مرونة النصوص القانونية. مثل هذا التطوير قد يكون ضروريًا لحماية الممتلكات الثقافية والرمزية، مما يُبرز بعدًا إنسانيًا إضافيًا لعقود التأمين

ختامًا، يُوصى بأن تُبدي التشريعات المقارنة نهجًا أكثر شمولًا في معالجة مفهوم المصلحة التأمينية، بحيث تنص صراحةً على طبيعتها الاقتصادية والأدبية، مع وضع ضوابط صارمة لضمان الطبيعة التعويضية للعقود. كما يُوصى بمراعاة التطورات الاجتماعية والثقافية، لحماية المصالح الرمزية مثل السفن التراثية أو البضائع الثقافية، من خلال صياغة نصوص قانونية واضحة تحدد إطار وشروط قبول هذه المصالح. مثل هذا النهج الشامل يُرسخ استقرار النظام التأميني، ويُعزز من مرونة التشريعات في مواجهة تحديات العصر

المبحث الثاني: التكييف المصلحة في عقد التأمين البحري

تمهيداً وتقسيم:

تُشكّل المصلحة التأمينية نُقْطَةً جوهريةً في عُقُودِ التأمين، وهي تُعْتَبَرُ شرطاً أساسياً لصحة هذه العقود. هناك نقاشٌ مستمرٌ في الفقه حول الطبيعة القانونية للمصلحة التأمينية، حيثُ تتباينُ الآراءُ بين كونها محلَّ العقدِ أو سببهُ

ووفقاً للرأي القائل بأن المصلحة التأمينية هي محلُّ العقدِ، فإنَّ محلَّ عقدِ التأمين هو المصلحة التأمينية نفسها. بمعنى آخر، لا يَتَمَحَوَّرُ موضوعُ العقدِ حولَ الشيءِ المؤمنِ عليه (مثل السفينة أو البضائع)، بل حولَ المصلحةِ القانونيةِ للمؤمنِ له في هذا الشيءِ. وبهذا المعنى، فإنَّ عقدَ التأمين لا يُعْتَبَرُ صحيحاً إلا إذا كانت هناك مصلحةٌ تأمينيةٌ حقيقيةٌ ومشروعةٌ للمؤمنِ له.

على الجانبِ الآخرِ، يرى بعضُ الفقهاء أنَّ المصلحةِ التأمينيةِ هي سببُ لعقدِ التأمين وليست محلَّهُ. في هذا السياق، يكونُ الهدفُ من عقدِ التأمين هو حماية المؤمن له من الخسارة المالية التي قد تُنْجُمُ عن تحققِ خطرٍ معينٍ. وجودُ المصلحةِ التأمينيةِ يُبَرِّرُ للمؤمن له الاشتراك في عقدِ التأمينِ كوسيلةٍ لحماية نفسه من الخسائرِ المحتملةِ

وكلا التفسيرين يُعكسان أهمية المصلحةِ التأمينيةِ كشرطٍ أساسيٍّ لصحةِ عقدِ التأمين، حيثُ يُعْتَبَرُ غيابها سبباً لبطلانِ العقدِ. هذا الاختلافُ في وجهات النظرِ يُعكسُ تعقيداتِ التأمينِ وضرورةَ التحققِ من وجودِ مصلحةٍ تأمينيةٍ لضمانِ أنَّ العقدَ يتمُّ بشكلٍ قانونيٍّ وأخلاقيٍّ.

سَنَسْتَعْرِضُ في هذا المبحثِ موقفَ التشريعاتِ التي تتناولُ المصلحةِ التأمينيةِ في كلِّ من القانونين الإماراتيِّ والكويتيِّ بالمقارنة مع الأنظمةِ الأخرى، ثُمَّ سنعرضُ آراءَ الفقهاءِ حولَ التكييفِ القانونيِّ للمصلحةِ التأمينيةِ، مع تحليلِ الفروقِ بين اعتبارها محلَّ العقدِ أو سببهُ، وأخيراً سنختتمُ بالتوصياتِ المتعلقةِ بتوضيحِ المفاهيمِ القانونيةِ وتحسينِ التشريعاتِ في هذا الشأنِ، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول: موقفُ التشريعين الإماراتيِّ والكويتيِّ من تكييفِ المصلحةِ في التأمين البحريِّ

أشارَ المُشَرِّعُ الإماراتيُّ في القانونِ الاتحاديِّ لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023 بشأن القانونِ التجاريِّ البحريِّ، وكذا المُشَرِّعُ الكويتيُّ في نصِّ المادةِ 773 من مرسومِ بقانونِ رقم 67 لسنة 1980 بشأن إصدارِ القانونِ المدنيِّ، في معرضِ تعريفهما للتأمين إلى العناصرِ الثلاثةِ للتأمين وهي: الخطرُ، مبلغُ التأمينِ، القسطُ

وقد نصَّ القانونُ الاتِّحاديُّ لدولةِ الإماراتِ العربيَّةِ المتَّحدةِ رقم 43 لسنة 2023 بشأن القانون التجاريِّ البحريِّ في المادةِ 280 على أنه: "1 - عقدُ التَّأمينِ البحريِّ هو العقدُ الذي يلتزمُ بمقتضاهُ المؤمنُ بتعويضِ المؤمنِ له، عن الخسائرِ البحريَّةِ الناجمةِ عن الأخطارِ البحريَّةِ. 2 - يجوزُ إبرامُ عقدِ التَّأمينِ لمصلحةِ شخصٍ معيَّنٍ أو غيرٍ معيَّنٍ. 3 - يجوزُ لوسيطِ التَّأمينِ التعاقدُ على التَّأمينِ لمصلحةِ المؤمنِ له. 4 - لا يجوزُ أن يستفيدَ من التَّأمينِ البحريِّ إلا من كانت له مصلحةٌ مشروعةٌ في عدم وقوع الخطر"

بينما نصَّت المادةُ (337) من القانونِ الاتِّحاديِّ لدولةِ الإماراتِ العربيَّةِ المتَّحدةِ رقم 43 لسنة 2023 بشأن القانون التجاريِّ البحريِّ على أنه: "إذا كان محلُّ التَّأمينِ من المسؤوليَّةِ تعويضَ الضررِ الذي يُصيبُ الغيرَ بفعلِ السفينةِ طبقاً لأحكامِ البندِ (1) من المادةِ (314) من هذا المرسومِ بقانونٍ، فلا ينتجُ التَّأمينُ أثره، إلا إذا كان مبلغُ التَّأمينِ على السفينةِ غيرَ كافٍ لتعويضِ الضرر"

وقد نصَّت المادةُ 773 من مرسومِ بقانونٍ رقم 67 لسنة 1980 بشأن إصدارِ القانونِ المدنيِّ الكويتيِّ على أنه: "1 - التَّأمينُ عقدٌ يلتزمُ المؤمنُ بمقتضاهُ أن يُؤدِّيَ إلى المؤمنِ له أو إلى المستفيدِ، مبلغاً من المالِ أو إيراداً مرتباً أو أيَّ عوضٍ ماليٍّ آخر، في حالةِ وقوعِ الحادثِ أو تحققِ الخطرِ المبيَّنِ بالعقدِ، وذلك في نظيرِ مقابلٍ نقديٍّ يؤدِّيه المؤمنُ له للمؤمن. 2 - ويجوزُ أن يكونَ مقابلُ التَّأمينِ أقساطاً أو دفعةً واحدة"

من ناحيةٍ أخرى، فقد نصَّت المادةُ 267 من المرسومِ بالقانونِ رقم 28 لسنة 1980 بشأن إصدارِ قانونِ التجارةِ البحريَّةِ الكويتيِّ على أنه: "1 - التَّأمينُ البحريُّ عقدٌ يلتزمُ المؤمنُ بموجبه بضمَانِ الأضرارِ الناشئةِ عن الأخطارِ البحريَّةِ في نظيرِ قسطٍ ماليٍّ معيَّنٍ يؤدِّيه المؤمنُ له. 2 - ويعتبرُ عقدُ التَّأمينِ البحريِّ عقدَ تعويضٍ، ولا يجوزُ أن يترتبَ عليه إفادةُ المؤمنِ له من تحققِ الخطرِ بما يزيدُ عن القدرِ الحقيقيِّ للضرر. ويبطلُ كلُّ اتفاقٍ يخالفُ ذلك"

وباستقراءِ تلكِ النصوصِ يتضحُ لدينا أن كلاً من التشريعِ الإماراتيِّ والكويتيِّ في تحديدهما للتكليفِ القانونيِّ للمصلحةِ التَّأمينيَّةِ لم يحسما الأمرَ صراحةً، رغمَ أنهما اشترطا المصلحةَ في عقدِ التَّأمينِ، بعكسِ الوضعِ في بعضِ التشريعاتِ المقارنةِ الأخرى كما هو الحالُ في التشريعِ الإنجليزيِّ والفرنسيِّ والمصريِّ، حيث حسمتِ المسألةُ في تلكِ التشريعاتِ بنصوصٍ صريحةٍ باعتبارِ المصلحةِ محلاً لعقدِ التَّأمينِ

حيثُ تشيِّرُ صراحةً المادةُ 9 من قانونِ التَّأمينِ البحريِّ الإنجليزيِّ لسنة 1906، إلى أنَّ المصلحةَ التَّأمينيَّةَ هي محلُّ عقدِ التَّأمينِ، مما يُتيحُ للمؤمنِ له إمكانيةً إعادةِ التَّأمينِ عليها. هذا التحديدُ يوضِّحُ أنَّ المصلحةَ ليستُ مجردَ عنصرٍ ضمنيِّ، بل هي عنصرٌ أساسيٌّ

يتطلبُ الحمايةَ والتعويضَ عندَ تحققِ الخطرِ. بالإضافةِ إلى أن الموادَ 4 و5 و14 من ذات القانونِ المشارِ إليه قد صرحتُ بأنه لا يكونُ عقدُ التأمينِ البحريِّ قابلاً للتنفيذِ ما لم يكنُ للمؤمنِ له مصلحةٌ تأمينيةٌ في موضوعِ التأمينِ وقتَ حدوثِ الخسارة، كذلكِ حدد أنواعِ المصالحِ التأمينيةِ الممكنة؛ حيثُ يجوزُ أن تكونَ المصلحةُ التأمينيةُ ناشئةً عن حقوقِ قانونيةٍ أو تعاقديةٍ أو عواقبٍ من الناحيةِ القانونيةِ، كما تناولَ المصلحةُ التأمينيةُ المتعلقةُ بالشحنة؛ إذ يجبُ أن تكونَ للمؤمنِ له مصلحةٌ تأمينيةٌ في الشحنةِ المؤمنِ عليها، وهذه المصلحةُ قد تكونُ إما مصلحةً قانونيةً أو مصلحةً قابلةً للتأمينِ بأيِّ شكلٍ من الأشكالِ

من ناحيةٍ أخرى، يشيرُ أيضاً قانونُ التأمينِ الفرنسيِّ لسنةِ 1976 في المادةِ 121 - 6 منه إلى أن أيَّ شخصٍ له مصلحةٌ في عدمِ تحققِ الخطرِ يمكنه التأمينِ عليها، مما يؤكِّدُ أن المصلحةَ هي محلُّ العقدِ. ويُعترفُ بالمصلحةِ سواءً كانتِ مباشرةً أو غيرَ مباشرةٍ، مما يُوفرُ حمايةً قانونيةً واسعةً

القانونُ المصريُّ، بالتوافقِ مع القانونينِ الإنجليزيِّ والفرنسيِّ، يعترفُ بالمصلحةِ التأمينيةِ كمحلٍّ لعقدِ التأمينِ، حيثُ يُشترطُ وجودُ مصلحةٍ اقتصاديةٍ مشروعةٍ. هذا المبدأُ كان محدداً في المادةِ 749 من القانونِ المدنيِّ المصريِّ، قبلَ إلغائها بعد صدورِ القانونِ رقم 155 لسنة 2024 بشأنِ قانونِ التأمينِ الموحدِ. نصتِ المادةُ 749 على أنه "يكونُ محلاً للتأمينِ كلُّ مصلحةٍ اقتصاديةٍ مشروعةٍ تعودُ على الشخصِ من عدمِ وقوعِ خطرٍ معينٍ"

كما جاءَ في القانونِ الجديدِ، رقم 155 لسنة 2024 بشأنِ قانونِ التأمينِ الموحدِ، بذاتِ المبدأِ في المادةِ 4 منه وتنصُّ على أنه "يكونُ محلاً للتأمينِ كلُّ مصلحةٍ اقتصاديةٍ مشروعةٍ تعودُ على الشخصِ من عدمِ وقوعِ خطرٍ معينٍ". ومن ثمَّ تؤكدُ على ضرورةِ وجودِ مصلحةٍ تأمينيةٍ حقيقيةٍ ومشروعةٍ للمؤمنِ له في الشيءِ المؤمنِ عليه، حيثُ تعتبرُ هذه المصلحةُ أساساً لصحةِ عقدِ التأمينِ

بهذا الشكلِ، يكونُ القانونُ المصريُّ قد حافظَ على ذاتِ التوجهِ الذي يعتبرُ المصلحةَ التأمينيةَ محلاً لعقودِ التأمينِ، ويشترطُ وجودَ مصلحةٍ اقتصاديةٍ مشروعةٍ تُبررُ التعويضَ عندَ وقوعِ الخطرِ المؤمنِ منه

وترى الباحثةُ: رغمَ وضوحِ الموقفِ في التشريعاتِ الثلاثةِ المشارِ إليها، حيثُ تُعتبرُ المصلحةُ محلاً لعقدِ التأمينِ، إلا أن التشريعاتِ الإماراتيةِ والكويتيةِ لم تحسمْ هذا التكليفَ صراحةً، مكتفيةً بالإشارةِ إلى ضرورةِ وجودِ المصلحةِ كشرطٍ لصحةِ العقدِ. ويتركُ هذا الصمتُ التشريعيُّ مجالاً واسعاً للاجتهاداتِ الفقهيةِ لتفسيرِ وتحديدِ التكليفِ القانونيِّ الأنسبِ للمصلحةِ التأمينيةِ في التأمينِ البحريِّ

ولذلك، يُوصى بتعديل النصوص القانونية في كلا التشريعين والنص صراحةً على تحديد التكليف القانوني الأنسب للمصلحة التأمينية، بحيثُ تشتملُ على تعريفٍ واضحٍ للمصلحة التأمينية بما يُحققُ وضوحاً أكبرَ ويمنعُ أيَّ تفسيراتٍ متناقضةٍ قد تؤدي إلى نزاعاتٍ قانونيةٍ. وإزاء ذلك الغموض، لا يسعنا إلا أن نعرض لموقفِ الفقه من هذه المسألة

المطلب الثاني: موقفُ الفقه من التكليف القانوني للمصلحة التأمينية في التأمين البحري

إذا كان هناك من التشريعات التي نصّت صراحةً على تحديد التكليف القانوني للمصلحة التأمينية كما هو الحال في التشريعات المشار إليها فيما سبق، فإنّ ثمةً جدلاً في الفقه حول هذه المسألة، حيثُ انقسم الفقه في صدد الإجابة على السؤال المطروح في هذه المسألة إلى اتجاهين، وهو ما يقتضي شرح حجج كلّ منهما على النحو الآتي:

أولاً- الاتجاه القائل بأنّ المصلحة سببٌ لعقد التأمين البحري: ذهب الاتجاه الأول (الجمال، 1999، ص. 261؛ عبد الرحمن، 2003، ص. 5؛ الكيلاني، ص. 76) إلى أنّ المصلحة سببٌ لعقد التأمين البحري، حيثُ يشترطُ لصحة عقد التأمين البحري، كسائر عقود التأمين، مجموعة من الأركان هي: التراضي، والمحلّ، والسبب. فانعدام المصلحة يجعل عقد التأمين البحري باطلاً لانعدام السبب أو لعدم مشروعيته. إذ تعد المصلحة من وجهة نظر هذا الاتجاه هي السبب الذي من أجله سعى المتعاقدان لإبرام العقد، وهي الغرض المقصود من العقد، وهي الباعثُ الدافعُ إلى التعاقد. فالمصلحة في التأمين البحري هي سبب العقد وهي التي تضي على التأمين البحري الشرعية القانونية (عبد الرحمن، 2003، ص. 5). ويرى جانبٌ من هذا الاتجاه أنّ "سبب التزام المؤمن له هو تغطية الأثار المالية للخطر البحري عند وقوعه أو ضمان المصلحة المالية التي يؤدي بها أو ينتقص منها وقوع الخطر البحري المؤمن منه؛ إذ إنّ عقد التأمين البحري يختلف عن عقود المعاوضة المألوفة. ففي هذه العقود يكون كلٌّ من البديلين محكوماً بالبديل الآخر في تقدير قيمته وفي استحقاقه، أمّا في عقد التأمين البحري فقيمة التأمين يحكمها عنصرٌ آخرٌ خارج عن المعاوضة هو عنصر الخطر البحري المؤمن منه. فقيمة التأمين البحري ترتبط دائماً في استحقاقها بوقوع الخطر البحري، بحيثُ إذا لم يقع خلال مدة التأمين لا تستحق هذه القيمة أبداً. وقيمة التأمين البحري ترتبط كذلك بالخطر البحري المؤمن منه في تقديرها بطريق مباشرٍ أحياناً وغير مباشرٍ أحياناً أخرى. فهي ترتبط به بطريق مباشرٍ في تأمين الذمة المالية؛ إذ تُقدّر قيمة التأمين البحري بمقدار الضرر المترتب على وقوع الخطر البحري، وهي ترتبط به بشكلٍ غير مباشرٍ في تأمين الأشخاص حيثُ تُقدّر هذه القيمة بقيمة القسط الذي يُقدّر على أساس معدل الخطر البحري" (الجمال، 1999، ص. 261).

غير أن هناك رداً من جانب الفقه على ما اتجه إليه هذا الرأي، وأهم ما قيل في هذا الشأن، أن نظرية السبب لا تحقق الغاية من اشتراط المصلحة المتمثلة في تمييز عقد التأمين البحري عن المضاربة، وبالتالي توفير الحماية للشيء أو للشخص موضوع التأمين البحري. فالبطلان المؤسس على عدم مشروعية السبب يفرض التثبيت من عدم المشروعية لحظة انعقاد العقد، باعتبار البطلان جزاءً لعيب يلحق العقد وقت إنشائه، وبالتالي فبطلان التأمين البحري يقتضي إثبات نية طالب التأمين البحري غير المشروعة لحظة الانعقاد. أما إذا ظهرت فيما بعد فإن مفهوم السبب لا يُعوّل عليه لحماية المؤمن عليه، بالإضافة إلى ذلك قد يحدث أن يكون المستفيد غير طالب التأمين البحري، فيظل أجنبياً عن العقد. فإذا اتجهت نيته إلى إغراق السفينة أو إلحاق الضرر بالبضائع، فلا يُعتدّ بهذه النية للقول بعدم مشروعية سبب العقد، لأنّ الباعث غير المشروع الذي يأخذ بعين الاعتبار هو الذي يقوم لدى أحد المتعاقدين وليس لدى أجنبي عنه (الجمال، 1999، ص. 218)

ثانياً: الاتجاه القائل بأنّ المصلحة محلّ لعقد التأمين البحري: ذهب الاتجاه الثاني (الزعيبي، 1982، ص. 102؛ إبراهيم، مرجع سابق، ص. 379؛ منصور، مرجع سابق، ص. 91) إلى اعتبار المصلحة محللاً لعقد التأمين البحري. فانعدام المصلحة يجعل عقد التأمين البحري باطلاً لانعدام محلّه أو لعدم مشروعيته. حيث إنّ محلّ عقد التأمين البحري يتكوّن من مجموعة من العناصر، فالخطر البحري الذي يخشى من وقوعه والقسط وهو محلّ التزام المؤمن له ومبلغ التأمين الذي هو محلّ التزام المؤمن عند وقوع الخطر ووراء كلّ ذلك المصلحة في عدم وقوع الخطر البحري المؤمن منه. وهذا ما يُجمّله الدكتور عبد الرزاق السنهوري بالقول بأنّ "يُعتبر القسط هو محلّ التزام المؤمن له ويُعتبر مبلغ التأمين محلّ التزام المؤمن. أمّا الخطر البحري وهو أهم هذه العناصر فهو محلّ التزام كلّ من المؤمن والمؤمن له. فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن نفسه من الخطر البحري، والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من الخطر البحري. فالخطر البحري إذن هو وراء القسط ومبلغ التأمين، والمقياس الذي يُقاس به كلّ منهما". فلما وصل حديثه إلى المصلحة قال موضحاً "ومن ذلك نرى أنّ محلّ التأمين البحري هو، في الواقع من الأمر، ليس الشيء المؤمن عليه نفسه وليس هو قيمته المالية، وإنّما هو مصلحة المؤمن له في ألاّ يتحقّق خطرٌ بحريٌّ معينٌ" (السنهوري، 1964، ص. 1217). وبناءً على ذلك، فإنّ المصلحة محلّ عقد التأمين البحري. وإذا كان من الممكن تعدد المصالح التي تتعلق بشيء واحد وفقاً لتعدد الأشخاص الذين تُنسب لهم هذه المصالح، فإنّها يمكن أن تكون محللاً لعقود متعددة. هذا الأمر يدلّ على أنّ محلّ عقد التأمين البحري يتجلى في المصلحة التي للشخص على الشيء، وليس الشيء ذاته. ويؤيد ذلك أنّه لا يجوز في القاعدة العامة تعدد عقود التأمين البحري في شيء واحد متى كانت مبلغ التأمين المستحقة بمقتضاها تزيد عن قيمة هذا الشيء (إبراهيم، 1994، ص. 379).

الخلاصة والترجيح:

بناءً على ما تقدم وفي ضوء الرأيين المتعارضين؛ إذ يذهب أحدهما إلى اعتبار المصلحة سبباً لعقد التأمين البحري في حين يتجه الرأي الآخر إلى أنّ المصلحة محلّ لعقد التأمين البحري، فإننا نميل إلى ترجيح الرأي الأخير. فانعدام المصلحة يجعل عقد التأمين البحري باطلاً لانعدام محلّه. ومن ثمّ فإنّ التكييف القانوني الأرجح للمصلحة التأمينية في التأمين البحري، والذي يتفق مع كلاً من التشريع الإماراتي والكويتي، هو اعتبارها عنصراً من عناصر محلّ عقد التأمين البحري. ومن ثمّ فإنّ تكييف المصلحة على أنّها سبب لعقد التأمين البحري لا يُحقّق الحماية الكافية؛ لأنّ المستفيد أجنبي عن العقد، فلا يمكن التعويل على نية المستفيد بالقول بعدم مشروعية السبب، لأنّ السبب الذي يُعتدّ به هو الذي يقوم لدى المتعاقدين وليس لدى أجنبي عن العقد (شرف الدين، 1991، ص. 249)

ملاحظات ختامية:

بعد استعراض التكييف القانوني للمصلحة التأمينية في عقود التأمين البحري، يتبين أن النقاش الفقهي حول ما إذا كانت المصلحة التأمينية تُعد "محلاً" أو "سبباً" للعقد يعكس تعقيدات هذا المفهوم وأهميته في ضمان صحة العقد. وبالربط مع موقف التشريعات الإماراتية والكويتية، التي لم تحسم هذا التكييف صراحةً، تتضح الحاجة إلى معالجة أكثر وضوحاً لهذا الموضوع في تلك الأنظمة

في هذا السياق، يقدم التشريع المصري تصوراً واضحاً يمكن الاستفادة منه في تطوير التشريعات المقارنة، حيث نصّ صراحةً، سواء في المادة 749 من القانون المدني سابقاً أو في المادة 4 من قانون التأمين الموحد رقم 155 لسنة 2024، على أن المصلحة التأمينية تُعد محللاً لعقد التأمين. كما أكد على ضرورة أن تكون هذه المصلحة ذات طابع اقتصادي ومشروع، وهو ما يحول دون استغلال العقود التأمينية لتحقيق مكاسب غير مشروعة أو تحويلها إلى أداة للمضاربة، بما يعكس رغبة المشرع المصري في ضمان استقرار النظام التأميني وحماية الأطراف المتعاقدة

مقارنةً بالتشريعات الإماراتية والكويتية، نجد أن كلا النظامين القانونيين قد نصّا على أهمية المصلحة التأمينية كشرط لصحة عقد التأمين البحري، إلا أنّهما لم يعالجا مسألة التكييف القانوني للمصلحة صراحةً، مما يترك المجال مفتوحاً أمام الاجتهادات الفقهية المختلفة. فمثلاً، اكتفى التشريع الإماراتي باستخدام عبارة "مصلحة مشروعة" دون تحديد ما إذا كانت هذه المصلحة تُعد محللاً للعقد أو سبباً له، في حين لم يحدد التشريع الكويتي بوضوح هذا التكييف، واكتفى بالإشارة إلى ضرورة وجود المصلحة فقط

يُحقق اعتبار المصلحة التأمينية محلاً لعقد التأمين توازناً أفضل بين أطراف العقد، ويوفر حماية قانونية أوسع للشيء المؤمن عليه، سواء كان مادياً، مثل السفن والبضائع، أو أدبياً، مثل المصالح الثقافية والتراثية المرتبطة بها. على سبيل المثال، في حالة تأمين السفن ذات الطابع التاريخي، لا تقتصر المصلحة على القيمة المادية فقط، بل تمتد أيضاً إلى القيمة الرمزية أو الثقافية، مما يبرز أهمية توسيع نطاق المصلحة التأمينية ليشمل الجوانب الأدبية

في ضوء ما سبق، يُمكن اعتبار التشريع المصري نموذجاً يُحتذى به في مجال تنظيم المصلحة التأمينية، نظراً لوضوحه وصياغته المتكاملة. ومع ذلك، يُوصى بأن تتجه التشريعات الإماراتية والكويتية إلى تعديل نصوصها القانونية لتحديد التكييف القانوني للمصلحة التأمينية بشكل صريح، مع النظر في إدراج المصالح الأدبية والثقافية ضمن نطاقها، وفق ضوابط قانونية واضحة تضمن عدم استغلال هذه العقود لأغراض غير مشروعة

ختاماً، إن تعزيز مرونة التشريعات التأمينية لتلائم التطورات الاقتصادية والثقافية الحديثة، مع الحفاظ على الطبيعة التعويضية لعقود التأمين، يُسهم في تحقيق توازن قانوني بين مصالح جميع الأطراف، ويُرسخ استقرار النظام التأميني في مواجهة تحديات العصر

الخاتمة:

بعد استعراض الموضوعات المتعلقة بطبيعة المصلحة في عقد التأمين البحري وتكييفها القانوني، واستناداً إلى القوانين الإماراتية والكويتية، يمكن تلخيص النتائج والتوصيات على النحو التالي:

أولاً- النتائج:

1. التأكيد على أهمية المصلحة التأمينية: تُعد المصلحة التأمينية عنصراً جوهرياً لضمان صحة عقد التأمين البحري؛ إذ لا يمكن أن يُعتبر العقد قانونياً وفعالاً بدون وجود مصلحة مشروعة للمؤمن له.
2. التفاوت بين التشريعات: رغم وضوح بعض التشريعات، مثل القانون الإنجليزي والفرنسي، في اعتبار المصلحة التأمينية محلاً لعقد التأمين، إلا أن التشريع الإماراتي والكويتي لم يحسما هذا التكييف بشكل صريح. هذا الغموض يترك مجالاً للاجتهادات الفقهية.

إن تحديد الطبيعة القانونية للمصلحة التأمينية بوصفها محلاً لعقد التأمين البحري يضمن حماية المصالح المشروعة للأطراف المتعاقدة؛ إذ يسهم هذا التحديد في دعم

الاستقرار القانوني لعقود التأمين البحري ويوضح العلاقة بين المصلحة التأمينية ومبدأ التعويض، مما يمنع استغلال هذه العقود لأغراض غير مشروعة

3. التكييف القانوني للمصلحة: يتبين أن التكييف القانوني الأنسب للمصلحة في التأمين البحري هو اعتبارها محلاً للعقد. هذا التكييف يتماشى مع نصوص القانون الكويتي المادة 267 من قانون التجارة البحرية والمادة 773 من القانون المدني الكويتي، ومع القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023 المادة 280، مما يضمن حماية المصالح المشروعة ويمنع استغلال التأمين لأغراض غير قانونية.

4. الاعتماد على المصلحة الاقتصادية: يشدد البحث على ضرورة أن تكون المصلحة التأمينية ذات طابع اقتصادي وقابلة للتقدير المالي، مما يعزز مبدأ التعويض ويمنع الإثراء غير المشروع.

ثانياً- التوصيات:

1. تعديل النصوص القانونية: يُوصى بتعديل القوانين الإماراتية والكويتية لتشمل نصوصاً صريحة تحدد التكييف القانوني للمصلحة التأمينية وتوضح أنها محل العقد. هذا التعديل سيقفل من الغموض ويضمن وضوح التشريعات.

تعديل النصوص القانونية في الإمارات والكويت لتوضيح التكييف القانوني وطبيعة المصلحة التأمينية واعتبارها محلاً للعقد. يُوصى بتعديل المادة 267 من قانون التجارة البحرية الكويتي لتتضمن نصاً صريحاً يشير إلى أن المصلحة التأمينية هي محل عقد التأمين البحري. كما يُوصى بتعديل المادة 280 من القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023 لإضافة عبارة توضح أن المصلحة التأمينية تُعد ركناً أساسياً ومحلاً للعقد.

صيغة التعديل المقترحة على القوانين:

المادة 267 من قانون التجارة البحرية الكويتي: النص المعدل المقترح: "التأمين البحري عقد يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية في نظير قسط مالي معين يُؤديه المؤمن له، على أن تكون المصلحة التأمينية محلاً للعقد وشرطاً لصحته، بما يضمن حماية المصالح المشروعة ويمنع استغلال العقد لأغراض غير قانونية."

المادة 280 من القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 43 لسنة 2023: النص المعدل المقترح: "عقد التأمين البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له، عن الخسائر البحرية الناجمة عن الأخطار البحرية، على أن تُعدّ المصلحة التأمينية محلاً للعقد وشرطاً أساسياً لصحته، بما يضمن وضوحاً قانونياً ويُعزز حماية الحقوق."

2. تعزيز الرقابة المانعة للاحتيال من قبل الهيئات التأمينية: ينبغي تعزيز الرقابة القانونية والتنظيمية من قبل الهيئات التأمينية لضمان عدم استغلال عقود التأمين لتحقيق أرباح غير مشروعة. يتضمن ذلك وضع ضوابط واضحة وإجراءات صارمة لضمان أن التعويضات المدفوعة تقتصر على الأضرار الفعلية التي تعرض لها المؤمن له، مما يمنع أي تعويض يفوق الخسائر الفعلية.

3. إجراء دراسة مقارنة موسعة: يُوصى بأن تتبنى الجهات التنظيمية في الإمارات والكويت نهجاً مقارناً مع النظم القانونية الدولية الرائدة في مجال التأمين البحري، لتقييم مدى انسجام النصوص المعدلة مع الممارسات الدولية، وضمان توافقها مع معايير السوق العالمية.

4. ضمان وحدة التفسير القانوني للنصوص المعدلة الخاصة بالمصلحة التأمينية من خلال آليات دعم الفهم المشترك:

- يُوصى بأن تعمل الجهات التشريعية والتنظيمية في الإمارات والكويت على إصدار لوائح تفسيرية ومذكرات إيضاحية مرافقة للنصوص القانونية المعدلة لضمان وحدة التفسير القانوني، مما يساهم في الحد من الاجتهادات المتعارضة.
- تعزيز التعاون مع الجهات الرقابية وشركات التأمين لتوفير إرشادات عملية تتعلق بتطبيق النصوص على قضايا واقعية، مع تقديم دورات تدريبية للممارسين القانونيين والمتخصصين في مجال التأمين البحري لضمان تطبيق موحد وعادل للنصوص الجديدة.
- إنشاء منصة إلكترونية مشتركة تجمع السوابق القضائية والإرشادات العملية ذات الصلة بعقود التأمين البحري، لتكون مرجعاً موحدًا للقضاة والمحامين وأطراف النزاعات، مما يعزز وضوح المعايير القانونية ويضمن التزام الأطراف بها.

من خلال هذه النتائج والتوصيات، يهدف البحث إلى تعزيز الأطر القانونية والتنظيمية للتأمين البحري، وضمان حماية المصالح المشروعة للأطراف المتعاقدة، وتحقيق العدالة في التعويضات.

قائمة المصادر والمراجع

- إبراهيم، ج. م. (1994). التأمين: دراسة مقارنة بين القانون المصري والقانونين الكويتي والفرنسي. دار النهضة العربية.
- الجمال، م. (1999). أصول التأمين.
- الحكيم، ج. (1979). التأمين البحري. مطبعة القاهرة الجديدة.
- الخفاجي، م. (2014). مقدمة في دراسة التأمين.
- الذنيبات، ع. غ.، و العامري، س. (2008). المصلحة في عقود التأمين [رسالة ماجستير، جامعة مؤتة]. مسترجع من <http://search.mandumah.com/Record/783828>.
- السنهوري، ع. ر. (1964). الوسيط في شرح القانون المدني (ج7). دار النهضة العربية.
- شكري، ب. ب. (2009). التأمين البحري في التشريع والقضاء. دار الثقافة والنشر.
- عبد الرحمن، ف. أ. (2003). المصلحة في التأمين: دراسة في نطاق التأمين البري. دار النهضة العربية.
- أبو عرابي، غ. خ. (2011). أحكام التأمين: دراسة مقارنة عقود الغرر وموقف الشريعة الإسلامية منها مبادئ وأركان التأمين عقد التأمين البحري والبري التأمين "الإجباري" من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات. دار وائل.
- عرفة، م. ع. (1949). شرح القانون المدني الجديد. مطبعة جامعة فؤاد الأول.
- فحات، غ. (2006). التأمين على الأموال. دراسة مقدمة إلى المؤتمر الجديد في مجال التأمين (الضمان).
- قاسم، م. ح. (2005). القانون المدني. منشورات الحلبي الحقوقية.
- مرسي، م. ك. (1952). شرح القانون المدني الجديد (ج3). المطبعة العالمية.
- موسى، خ. خ. م. (2016). المصلحة التأمينية الناشئة عن عقد التأمين البحري في القانون السوداني: دراسة مقارنة [رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية]. مسترجع من <http://search.mandumah.com/Record/788650>.
- نجيب، س (د.ت.). التأمين. دار التأمينات.
- يحيى، ع. و. (1986). الموجز في عقد التأمين. دار النهضة العربية.
- يونس، ع. ح (د.ت.). أصول القانون البحري. دار الحمامي.
- المقالات والدراسات:
- القانون البحري الفرنسي لسنة 1967، المادة 1.
- القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990.
- القانون البحري المصري السابق، المادة 173.
- قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1745.
- قانون التأمين البحري الإنجليزي (1906)، المادة 2/5.
- قانون التأمين على الحياة الإنجليزي لسنة 1774.

القانون المدني المصري، المادة 749.

القانون المدني للجمهورية العربية السورية رقم 84 لسنة 1949، المادة 715.

قانون رقم 155 لسنة 2024 الصادر بتاريخ 09/07/2024، الجريدة الرسمية، العدد 27 مكرر "ج"، 10/07/2024.

قانون التجارة الكويتي، المادة 267/2.

قضماني، غ. (2002). المصلحة التأمينية وتطبيقاتها في فروع التأمين المختلفة. رسالة التأمين، 5(3)، 18. مسترجع من <http://search.mandumah.com/Record/101721>

(2005). التأمين نظام شديد التعقيد. جريدة الرياض. مسترجع من <https://www.alriyadh.com/103863>

القوانين والتشريعات

المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية الكويتي. (2000). الفتوى والتشريع، الكويت.

Romanized Arabic References: الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

'ibrāhimu j m (1994). al-ta'amīnu dirāsātun muqārinatun bayna alqānūni almiṣriyyi wa-l-qāniwanyani alkiwaytiyyi wa-l-faranissī dāru al-nahḍati al'arabiyyati

aljamālū m (1999) uṣūlu al-ta'amīni

alḥakīmi j (1979). al-ta'amīnu albaḥriyyu maṭba'ātu alqāhirati aljadīdī

alkhafājīyyu m (2014). muqaddimatun fī dirāsati al-ta'amīni

al-dhanaybāt ' gh- w al'āmīriyyu s (2008). almaṣlahatu fī 'uqūdi al-ta'amīni [risālatu miājastyr jāmi'ātu mu'utata mustarjī'un min <http://search.mandumah.com/Record/783828>.

al-sanḥūriyyu ' r (1964). alwasīṭu fī sharḥi alqānūni almadaniyyi (g7). dāru al-nahḍati al'arabiyyati

shukrī b b (2009). al-ta'amīnu albaḥriyyu fī al-tashrī'i wa-l-qaḍā'i dāru al-thaqāfati wa-l-nashri

'abdu al-Raḥmāni f ' (2003). almaṣlahatu fī al-ta'amīni dirāsātun fī niṭāqi al-ta'amīni albarriyyi dāru al-nahḍati al'arabiyyati

'abū 'irābiyyin gh kh (2011). 'aḥkāmu al-ta'amīni dirāsātun muqārinatun 'uqūdu algharari wamawqifu al-sharī'ati al'islāmiyyati minhā mabādī'iu wa'arkānu al-ta'amīni 'aqdu al-ta'amīni albaḥriyyi wa-l-barriyyi al-ta'amīnu " al'ijbāriyyu " min almas'ūliyyati almadaniyyati al-nājimati 'an ḥawādithi almurakkabāti dāru wā'ilin

'arafata m ' (1949). sharḥi alqānūni almadaniyyi aljadīdi maṭba'ātu jāmi'ati fu'ūadi al'awwali

farahātu gh (2006). al-ta'amīnu 'alā al-'āmwālī dirāsātun muqaddamatun 'ilā almu'utamari aljadīdi fī majāli al-ta'amīni (al-ḍamāni).

qāsimun m ḥ (2005). alqānūnu almadaniyyu manshūrāti alḥalabiyyi alḥuqūqiyyati

mursī m k (1952). sharḥi alqānūni almadaniyyi aljadīdi (g3). almaṭba'ātu al'ālamīyyati

mūsā kh kh m (2016). almaṣlahatu altu'amiyyanuya al-nāshī'iatu 'an 'aqdi al-ta'amīni albaḥriyyi fī alqānūni al-sūdāniyyi dirāsātun muqāranatun [risālatu miājastyr jāmi'ātu 'am drmān

- al'islāmiyyati mustarjī'un min <http://search.mandumah.com/Record/788650>.
najībun s (d.t.). al-ta'amīnu dāru al-ta'amīnāti
yahyā ' wa (1986). al-mūjazu fī 'aqdi al-ta'amīni dāru al-nahḍati al'arabiyyati
yūnusū ' ḥ (d.t.). uṣūli alqānūni albaḥriyyi dāru alḥammāmiyyi
al-maqālātu wa-l-dirāsāti
alqānūnu albaḥriyyu al-faransiyyu lisanati 1967, almāddatu 1.
alqānūnu albaḥriyyu almiṣriyyu raqmu 8 lasinti 1990.
alqānūnu albaḥriyyu almiṣriyyu al-sābiqū almāddatu 173.
qānūnu al-ta'amīni al-baḥriyyi al-'injiliziyyu lisanati 1745.
qānūnu al-ta'amīni al-baḥriyyi al-'injiliziyyu (1906), al-māddatu 2/5.
qānūnu al-ta'amīni 'alā al-ḥayāti al-'injiliziyyu lisanati 1774.
alqānūnu almadaniyyu almiṣriyyu almāddatu 749.
alqānūnu almadaniyyu lil-jamihwariya al'arabiyyati al-sūriyyati raqmu 84 lisanati 1949,
almāddatu 715.
qānūnu rḡmi 155 Isna 2024 al-ṣādiru bitārīkhi 09/07/2024, aljarīdatu al-rasmiyyatu al'adadu
27 mkrr "g", 10/07/2024.
qānūnu al-tijārati al-kiwaytiyyu al-māddatu 267/2.
qaḍmāniyyun gh (2002). almaṣlaḥatu altu'amiyyanuya watiṭabyaquāthā fī furū'i al-ta'amīni
almukhtalifati risālatu al-ta'amīni 5(3), 18. mustarjī'un min <http://search.mandumah.com/Record/101721>.
(2005). al-ta'amīnu niḏāmun shadīdu al-ta'qīdi jryda al-rīāḍi mustarjī'un min <https://www.alriyadh.com/103863>.
al-qawānīnu wa-l-tashrī'āti
almudhakkarratu al'īdāḥiyatu liqānūni al-tijārati albaḥriyyati alkawītiyyi (2000). alfatwā wa-l-tashrī'u alkīt

المراجع الأجنبية:

- Bennett, H. (2017). The Law of Marine Insurance (3rd ed.). Oxford University Press.
Clarke, M. (2016). Insurable Interest in Property and Liability Insurance (4th ed.). Informa Law from Routledge.
Dunt, J. (2016). The Insurable Interest in Marine Insurance: Historical Development and Modern Application. Journal of Business Law, 47(2), 123-145.
Hodges, S. (2013). Marine Insurance: Law and Practice (2nd ed.). Routledge.

Johnson, A., & Lee, B. (2021). The Role of Marine Insurance in International Trade. International Trade Publications.

Smith, J. (2020). Marine Insurance: A Comprehensive Guide. Maritime Press.

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

The Legal Nature of Interest in Marine Insurance Contracts "A Comparative - Analytical Study"

Fajr Mohammed Abdullah Mounoh⁽¹⁾

Ala'a Yakoob Yousif⁽²⁾

Abstract:

This research addresses "The Legal Nature of Interest in Marine Insurance Contracts" under the laws of the United Arab Emirates and Kuwait, with a focus on the critical role of insurable interest as a condition for the contract's validity. The study examines the legal foundation and conditions required for the existence of insurable interest in marine insurance, in addition to exploring jurisprudential debates on whether it constitutes the subject matter or cause of the contract. The research emphasizes that defining insurable interest as the subject matter of the contract ensures fairness in compensation and prevents unlawful exploitation. It concludes with recommendations to amend maritime trade laws in both the UAE and Kuwait, explicitly defining insurable interest as the subject matter of marine insurance contracts. It further recommends issuing interpretative regulations and establishing legal platforms to unify interpretations and standardize practices. Additionally, the study highlights the importance of enhancing regulatory oversight to prevent fraud and promoting awareness and training for professionals in the field.

Keywords: Insurable interest, Marine insurance, Legal adaptation, Protection of contracting parties, Fair compensation.

(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.)