



جامعة النيلين  
كلية الدراسات العليا  
كلية القانون

# محل عقد التأمين البحري

(دراسة مقارنة)

بحث مقدم لنيل درجة التخصص العليا ( الدكتوراة )

إعداد الطالب  
إشراف البروفيسور

سعيد مقبل سعيد عبد الجبار  
محمد عثمان خلف الله أحمد

سبتمبر 2019م - محرم 1441هـ

## مستخلص الدراسة

المحل في عقد التأمين البحري وفقاً للتشريعات البحرية اليمني والسوداني والمصري واللبناني والأردني يتمثل في الأموال المعرضة لأخطار الملاحة البحرية وقد بينت هذه الدراسة الآتي:

تحديد المحل في عقد التأمين البحري في التشريعات المذكورة، وأركان وشروط هذه المحل، وماهية الخسارات التي تلحق محل عقد التأمين البحري، ومسؤولية المؤمن عن الخسارات اللاحقة بهذا المحل، وماهية السفينة كمحل لعقد التأمين البحري، ونماذج عقود تأمين السفينة، ومسؤولية المؤمن عن المسؤولية المدنية للمؤمن له المترتبة عن تصادم السفينة محل التأمين بسفينة أخرى وحدود هذه المسؤولية في الشروط المعهدية الانجليزية، وماهية البضائع القابلة للتأمين البحري، والأثر المترتب على تغيير السفينة الناقلة وتغيير رحلتها، وما احرزه الواقع العملي من وثائق مختلفه للتأمين على البضائع، والعلاقة بين المحل ومبدأ التعويض، وكذا اثر التأمين على الشيء محل عقد التأمين بأكثر من قيمته الحقيقية والأثر المترتب على التأمين المتعدد في القانون اليمني والسوداني والمصري واللبناني والأردني وكذا قانون البحري الانجليزي والقانون البحري الفرنسي.

وهدفت الدراسة إلى تحديد محل عقد التأمين البحري المتمثل في الأموال المؤمن عليها وطبيعة الخسارات التي تصيب هذا المحل ومسؤولية المؤمن عن هذه الخسارات والعلاقة بين قيمة المحل في عقد التأمين ومبلغ التعويض عن طريق بيان الاثر المترتب على المغالاه في التأمين على الشيء محل عقد التأمين البحري بالتأمين عليه بأكثر من قيمته الحقيقية والتأمين المتعدد المتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري.

واقترضت الدراسة التعرض لموقف قانون البحري الانجليزي لعام 1906م وكذا قانون التأمين البحري الفرنسي رقم (522) لعام 1967م وتعديلاته بالمرسوم (666) لعام 1976م وكذا آراء فقهاء القانون،

وهدفت الدراسة إلى عدم الخلط بين المحل في عقد التأمين البحري المتمثل في الأموال المعرضة لمخاطر الملاحة البحرية وبين شروط وأركان محل العقد كالمخاطر والمصلحة التأمينية، ولتحقيق أهداف الدراسة استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي المقارن.

وتأتي أهمية دراسة من أن محل عقد التأمين البحري ترتبط بأكثر من موضوع من مواضيع التأمين البحري، بل تعد مدخلاً لدراسة نظام التأمين البحري، وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج- أهمها أن نصوص قوانين التجارة البحرية اليمني والسوداني والمصري اعتبرت التأمين على السفينة في دور- البناء تأميناً بحرياً، وأهم ما نوصى به المشرع اليمني والسوداني والمصري إضافة نص إلى القانون البحري يعالج مسؤولية التصادم بين سفينتين مملوكتين لمجهز واحد.

## Abstract

The alternative to the marine insurance contract in accordance with the Yemeni, Sudanese, Egyptian, Lebanese and Jordanian maritime legislation is the funds exposed to the maritime shipping notification. The insurance liability for the insured for the subsequent losers in this shop, the vessel's position as the place of the marine insurance contract, the models of the ship insurance contracts, the insurer's responsibility for the civil liability of the insured person for the collision of the insured ship with another ship and the limits of this liability in English gift conditions, and what is the cargo capable of marine insurance. The impact of changing the tanker vessel and changing its journey;

The practical reality achieved by various insurance policies for goods, the relationship between the shop and the principle of compensation, as well as the impact of insurance on the object of the insurance contract over its real value and the effect of multiple insurance on Yemeni, Sudanese, Egyptian, Lebanese and Jordanian law, as well as English and French maritime law; The study sought to determine the place of the marine insurance contract represented by the insured funds, the nature of the loss to this shop, the liability of the insurer for such loss, the relationship between the value of the shop in the insurance contract and the amount of compensation by indicating the effect of the insurance effects of the insured object on the insurance contract Over its real value and multiple insurance that is contrary to the compensating property of the marine insurance contract;

The study required exposure to the position of the English Maritime Law of 1906 as well as the French Maritime Insurance Law No. 522 of 1967 and its amendments to Decree No. 666 of 1976 as well as the opinions of jurists. To achieve the objectives of the study, the researcher used the comparative analytical approach, and the importance of a study comes from the fact that the place of the marine insurance contract is linked to more than one of the topics of marine insurance.

It is considered an entry point for studying the marine insurance system, and the study reached a group of results - the most important of which is that the provisions of the Yemeni, Sudanese and Egyptian maritime trade laws considered the insurance on the ship in the construction houses as a maritime insurance. The most important thing we recommend is the Yemeni, Sudanese and Egyptian legislator, in addition to a text in the maritime law that deals with the responsibility of collision between two ships owned by one equipped.

## فهرس الموضوعات

الصفحة	العنوان
أ	
ب	الإستهلال

ج	الإهداء
د	الشكر و عرفان
هـ - و	المستخلص
ز	Abstract
5-1	المقدمة
66-6	<b>الفصل الأول أهمية التأمين البحري وتطوره وماهيته وركائزه وأشخاصه</b>
7	<b>تمهيد وتقسيم</b>
35-8	<b>المبحث الأول : أهمية التأمين البحري وتاريخ تطوره</b>
8-11	المطلب الأول: أهمية التأمين البحري
8	الفرع الأول: أهمية التأمين البحري للمؤمن لهم
10	الفرع الثاني: أهمية التأمين البحري للمؤمنين (شركات التأمين)
10	الفرع الثالث: أهمية التأمين البحري للمصارف
11	الفرع الرابع: أهمية التأمين للدولة وأفراد المجتمع :
11-30	المطلب الثاني: تاريخ تطور- التأمين البحري.
11	الفرع الأول : التأمين البحري لدى الشعوب القديمة
21	الفرع الثاني : التأمين البحري في العصر الحديث
30-35	المطلب الثالث: التأمين البحري في الفقه الإسلامي-
30	الفرع الأول: التأمين التعاوني عند العرب والمسلمين
33	الفرع الثاني: التأمين في الفقه الاسلامي في العصر الحديث
66-36	<b>المبحث الثاني : ماهية عقد التأمين وسماته واشخاصه وركائزه</b>
36-40	المطلب الأول : ماهية التأمين وتعريف عقد التأمين البحري.
36	الفرع الأول : تعريف التأمين بصفة عامة
37	الفرع الثاني: تعريف عقد التأمين البحري
40-51	المطلب الثاني : خصائص عقد التأمين البحري.

40	الفرع الأول: عقد التأمين البحري عقد رضائي
43	الفرع الثاني: عقد التأمين البحري عقد ملزم للجانبين
43	الفرع الثالث: عقد التأمين البحري عقد احتمالياً
43	الفرع الرابع : عقد التأمين البحري عقد تجاري:
44	الفرع الخامس: عقد التأمين من عقود منتهى حسن النية:
46	الفرع السادس: عقد التأمين البحري عقد إذعان:
48	الفرع السابع : عقد التأمين البحري عقد تعويض
50	الفرع الثامن : عقد التأمين البحري عقد مستقل
51	الفرع التاسع : عقد التأمين البحري عقد مستمر (زمني):
52-60	المطلب الثالث : أشخاص عقد التأمين البحري.
52	الفرع الأول : المؤمنون.
53	أولاً: مجموعة الاكتتاب
54	ثانياً: الشركات التجارية (شركات التأمين):
55	ثالثاً: جمعيات التأمين التبادلي
56	رابعاً: نوادي الحماية والتعويض
56	الفرع الثاني : المؤمن لهم و المستفيدين.
57	الفرع الثالث : وسطاء التأمين.
58	أولاً: كلاء التأمين (الوكلاء المنتجون):
59	ثانياً: سماسرة التأمين
60-66	المطلب الرابع : ركائز نظام التأمين البحري
60	الفرع الأول : السفينة .
60	الفرع الثاني : المصلحة التأمينية
64	الفرع الثالث : الخطر البحري.

65	أولاً : تعريف الخطر البحري
66	ثانياً : شروط الخطر البحري:
140-67	<b>الفصل الثاني : تحديد محل عقد التأمين البحري واركانه وشروطه وطبيعة الخسارات المضمونة</b>
68	<b>تمهيد وتقسيم</b>
91-69	<b>المبحث الأول: تحديد محل عقد التأمين البحري واركانه وشروطه</b>
69-72	المطلب الأول : محل عقد التأمين. عند سراح القانون
72-74	المطلب الثاني :محل عقد التأمين البحري في التشريعات ذات العلاقة والرأي الراجح
74-87	المطلب الثالث : أركان، وشروط محل عقد التأمين البحري.
75	الفرع الأول: أركان محل عقد التأمين البحري
87	الفرع الثاني: شروط محل عقد التأمين البحري
131-92	<b>المبحث الثاني: طبيعة الخسارات البحرية التي تلحق محل عقد التأمين البحري</b>
92-110	المطلب الأول: الخسائر المادية -
93	الفرع الأول: الخسائر المشتركة (العامة)
102	الفرع الثاني :الخسائر الخاصة
310	أولاً: الخسارة الكلية
108	ثانياً: الخسارة الجزئية
109	ثالثاً: بيع الأشياء المؤمن عليها (( محل عقد التأمين )) بخسارة
110-115	المطلب الثاني: النفقات الاستثنائية (( خسائر النفقات ))
110	الفرع الأول : ماهية خسائر النفقات (( المصروفات الخاصة ))
112	الفرع الثاني: موقف القوانين البحرية من النفقات (( المصروفات ))
115-141	المطلب الثالث: التعويضات المستحقة للغير
115	الفرع الأول: ماهية التصادم البحري وشروطه

115	أولاً: ماهية التصادم البحري.
117	ثانياً: شروط التصادم البحري.
121	ثالثاً: احكام التصادم البحري.
124	الفرع الثاني: ضمان مسؤولية المؤمن له عن التصادم لدى الفقه والتشريعات محل الدراسة
125	أولاً: رأي فقهاء القانون
126	ثانياً: موقف التشريعات المختلفة والقضاء
131	ثالثاً: مضمون شرط التصادم في الشروط المعاهدية الإنجليزي
212-141	الفصل الثالث : السفينة محلاً لعقد التأمين البحري
142	تمهيد وتقسيم
195-134	المبحث الأول: جسم السفينة محلاً لعقد التأمين البحري
143-158	المطلب الأول: ماهية السفينة
143	الفرع الأول: تعريف السفينة وشروطها .
147	الفرع الثاني: هوية السفينة وجنسيتهل .
151	الفرع الثالث : مواصفات السفينة .
155	الفرع الرابع: صلاحية السفينة للملاحة البحرية
158-170	المطلب الثاني : نماذج عقود التأمين على أجسام السفن.
158	الفرع الأول: الوثائق الملاحية (عقود تأمين السفن التجارية)
161	الفرع الثاني: عقد تأمين السفينة في الميناء ) وثيقة تأمين مخاطر الميناء)
165	الفرع الثالث : عقود تأمين السفن أثناء البناء ) وثائق تأمين مخاطر البناء )
170-188	المطلب الثالث: نطاق التأمين على جسم السفينة من حيث الزمان والمكان.
170	الفرع الأول: نطاق مسؤولية مؤمن جسم السفينة من حيث الزمان
180	الفرع الثاني: نطاق مسؤولية مؤمن جسم السفينة من حيث المكان:
188-195	المطلب الرابع: ما يشمله التأمين على جسم السفينة.

189	الفرع الأول: تأمين جسم السفينة يشمل ملحقاتها:
191	الفرع الثاني: أمكانية إبرام عقد تأمين مستقل لهيكل السفينة، وآخر لملحقاتها.
192	الفرع الثالث: ضمان مؤمن جسم السفينة للعيب الخفي فيها
212-196	<b>المبحث الثاني : أجرة السفينة محلاً لعقد التأمين البحري</b>
196-200	المطلب الأول : التطور التشريعي لتأمين أجرة السفينة
200-205	المطلب الثاني : طرق استغلال السفينة ونوع الأجرة التي يجوز التأمين عليها
205-212	المطلب الثالث: تأمين أجرة السفينة وتأمين أجور النقل
<b>274-213</b>	<b>الفصل الرابع : البضائع المنقولة بحراً محلاً لعقد التأمين البحري</b>
<b>214</b>	<b>تمهيد وتقسيم</b>
267-215	<b>المبحث الأول: التأمين على البضاعة</b>
-221216	المطلب الأول : مفهوم البضائع القابلة للتأمين البحري-
216	الفرع الأول: المقصود بالبضائع القابلة للتأمين
218	الفرع الثاني: البضائع التي لا تغطيها وثيقة تأمين عامة على البضائع
-232222	المطلب الثاني : نطاق التأمين على البضائع من حيث الزمان والمكان.
222	الفرع الأول : نطاق تغطية البضائع من حيث الزمان
237	الفرع الثاني : نطاق تغطية البضائع من حيث المكان
238-233	المطلب الثالث : نطاق التغطية من حيث نوعية (المحل) ذاته.
233	الفرع الأول: مدى تغطية وثيقة تأمين البضاعة لبضاعة أخرى تابعة للمؤمن له
234	الفرع الثاني: مدى تغطية عقد التأمين على البضاعة للحاويات، ومواد التغليف
236	الفرع الثالث: مدى تغطية وثيقة التأمين على البضاعة لمسؤولية المؤمن له عن التصادم
266-238	المطلب الرابع: عقد التأمين على البضاعة بموجب وثيقة الإشتراك
239	الفرع الأول: ماهية الوثيقة العائمة
239	أولاً: تعريف الوثيقة العائمة
242	ثانياً: تطور الوثيقة العائمة

244	ثالثاً: مزايا الوثيقة العائمة.
245	رابعاً: خصائص الوثيقة العائمة
254	الفرع الثاني: الإلتزامات المترتبة عن الوثيقة العائمة.
258	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة ((تكييفها القانوني)).
258	أولاً: الوثيقة العائمة وعد بالتعاقد
259	ثانياً: الوثيقة العائمة عقد نهائي
261	ثالثاً: الوثيقة العائمة عقد معلق على شرط واقف
262	الفرع الرابع : لأنواع الوثيقة العائمة ((أشكال الوثيقة العائمة)).
274-267	<b>المبحث الثاني: لربح المأمول محلاً لعقد التأمين البحري</b>
272-268	المطلب الأول:تطور موقف التشريعات المختلفة من التأمين على الربح المأمول
268	الفرع الأول: موقف التشريعات البحرية العربية محل الدراسة
269	الفرع الثاني: الربح المأمول في قانون التأمين البحري الإنجليزي
270	الفرع الثالث: موقف القانون الفرنسي
274-272	المطلب الثاني: الشروط اللازم توافرها للتأمين على الربح.
272	الفرع الأول: النص عليه صراحة في عقد تأمين البضاعة
273	الفرع الثاني: أن يكون الربح المأمول مؤكداً
273	الفرع الثالث:أن يكون عقد التأمين قد تضمن تقدير الربح المأمول بطريقة دقيقة
<b>350-275</b>	<b>الفصل الخامس : المحل ومبدأ التعويض</b>
<b>276</b>	<b>تمهيد وتقسيم</b>
289-277	<b>المبحث الأول : تجريد المؤمن له من المنافع</b>
280-277	المطلب الأول : إنتقال ملكية حطام الشيء محل التأمين إلى المؤمن.
278	الفرع الأول : مقف القوانين البحرية العربية محل الدراسة
279	الفرع الثاني : موقف قانون التأمين البحري الإنجليزي

280	الفرع الثالث : موقف قانون التأمين البحري الفرنسي
289-280	المطلب الثاني : حلول محل المؤمن له في حقوقه في مواجهه المتسبب
281	الفرع الأول : تفسير انتقال حقوق المؤمن له إلى المؤمن
283	الفرع الثاني : النتائج العملية لتكليف الحلول حوالة حق
284	الفرع الثالث : الأساس القانوني للحلول
286	الفرع الرابع : شروط الحلول
313-290	<b>المبحث الثاني: محل عقد التأمين البحري ومبلغ التأمين</b>
304-291	المطلب الأول : عقود التأمين غير محددة القيمة
291	الفرع الأول : أسس تقييم السفينة
297	الفرع الثاني: تقييم البضاعة المؤمن عليها
313-304	المطلب الثاني: عقود التأمين غير محدد القيمة(الوثيقة القيمية)
308	الفرع الأول: الموقف من القيمة المقبولة في الفقه والقانون البحري العربي:
310	الفرع الثاني : الموقف القانوني من القيمة المقبولة في قانون التأمين البحري الإنجليزي
311	الفرع الثالث : الموقف القانوني من القيمة المقبولة في فرنسا
350-314	<b>المبحث الثالث: تساوي مبلغ التأمين مع قيمة الأشياء محل التأمين</b>
327-314	المطلب الأول: التأمين على الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية
315	الفرع الأول: المغالاة في قيمة الشيء محل التأمين التديسية
321	الفرع الثاني: المغالاة في قيمة الشيء محل التأمين غير التديسية
322	الفرع الثالث: التأمين على الشيء بأقل من قيمته الحقيقية وقاعدة النسبية
350-327	المطلب الثاني : التأمين المتكرر((المتعدد)).
328	الفرع الأول: التعدد المتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين

334	الفرع الثاني: الأثر القانوني لتعدد التأمينات.
335	أولاً: الأثار القانونية لتعدد التأمينات التدليسي
338	ثانياً : الأثار القانونية للتأمين المتعدد غير التدليسي
<b>351</b>	<b>الخاتمة</b>
351	النتائج
352	التوصيات
353	فهرس الفهارس
354	فهرس الآيات
355	فهرس الأعلام
356	فهرس المصادر المراجع
364	فهرس الموضوعات

## فهرس الفهارس

- 1- فهرس الآيات
- 2- فهرس الأعلام
- 3- فهرس المصادر والمراجع
- 4- فهرس الموضوعات

م	نص الآية	السورة	رقم الآية	الصفحة
1	(( لِإِيلَافِ قُرَيْشٍ (1) إِيْلَافِهِمْ رِحْلَةَ الشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ (2) فَلْيَعْبُدُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ (3) الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَآمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ (4) ))	قريش	الآية 1-4	ب
2	فَانطَلَقَا حَتَّى إِذَا رَكَبَا فِي السَّفِينَةِ خَرَقَهَا قَالَ أَخَرَقْتَهَا لِتُغْرِقَ أَهْلَهَا لَقَدْ جِئْتَ شَيْئًا إِمْرًا (71)	الكهف	الآية 71	143
3	وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ (24)	الرحمن	الآية 24	143

فهرس الآيات

## فهرس الأعلام

رقم الصفحة	العلم	م
32	ابن تيميه	1
13	ابن خلدون	2
24	ادوارد لويديز	3
19	البابا جريجوري التاسع	4
35	السنهوري	5
31	المرتضى	6
23	اليزابيث الاولى	7
31	بن عابدين	8
21	د/ثروث عبد الرحيم	9
29	سليمان المهري	10
19	جوستيان	11
25	لويس الرابع عشر	12
31	ليفي	13

# الفصل الأول

أهمية التأمين البحري وتطوره وماهيته وركائزه وأشخاصه

## تمهيد وتقسيم

التأمين البحري من أكثر نظم التأمين انتشر في وسائل النقل والاتصال وارتباطه الوثيق بالتجارة الدولية، مرهون بتوافر وسائل الطمأنينة والأمان للمستوردين والمصدرين، ويلعب التأمين البحري دوراً رئيسياً في مجال توفير هذا الأمان، وقد ساعد العرف التجاري البحري الذي تتصل جذوره بالعالم القديم متمثلاً بالعلاقات البحرية بين شعوب المشرق، وروما وبين مصر وقبرص وبعض البلاد الجنوبية الواقعة على شاطئ البحر الأحمر مروراً بالقرون الوسطى، وحتى القرن الرابع عشر الميلادي- على جعله من مستلزمات التجارة البحرية، فالتأمين البحري يدور- وجوداً وعدمياً مع وجود الأموال المعرضة للمخاطر البحرية، كالسفن والبضائع، وغاية التأمين البحري هي تعويض المؤمن له عن الخسارة التي لحقت به جراء تحقق الحادث البحري المؤمن منه، فهو عقد

تعويض يقوم على الرضائية التي لا يلزم لانعقادها شكل معين، وإن كانت الكتابة وسيلة لإثباته، ويتميز بعدة خصائص معينة لا بد من الوقوف عليها قبل الشروع في دراسة محل العقد ولما كان التأمين محل الأموال المعرضة للخطر البحري، وهدفه تعويض المؤمن له عن الخسارة (الضرر) اللاحقة به جراء تحقق الحادث البحري المؤمن منه فإن هذه الأموال المؤمن عليها محل اعتبار لدى طرفي عقد التأمين، فعلى أساسها يتحدد التزام المؤمن في تعويض المؤمن له في حدود قيمة الشيء المؤمن عليه، إذ أن التعويض لا يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه في حالة هلاكه، كما أن حساب قيمة قسط التأمين يقوم على أساس قيمة الأشياء المؤمن عليها والمخاطر المحتمل أن تتعرض لها، فتخضع عملية تعويض المؤمن للمؤمن له لمبدأ هام هو مبدأ التعويض، ولذلك فإن دراستنا لركن المحل تدور حول الأشياء المؤمن عليها، والتي تمثل ركن المحل في عقد التأمين البحري، وقبل البدء في دراسة موضوع البحث لا بد من الوقوف على تطور التأمين البحري وأهميته وماهيته، وخصائصه والركائز الأساسية التي يقوم عليها، ولذلك قسمت هذا الباب إلى مبحثين :

المبحث الأول: أهمية التأمين البحري وتطور فكرة التأمين (تاريخ التأمين البحري).

المبحث الثاني: ماهية عقد التأمين البحري وخصائصه وأشخاصه وركائزه .

## المبحث الأول

### أهمية التأمين البحري وتطور فكرة التأمين (تاريخ التأمين البحري).

#### تمهيد وتقسيم:

إن مبدأ التأمين نعني به: تعاون المجموع في تحمل خسائر الفرد وقد ارتبط بالوجود الإنساني إرتباطاً وثيقاً، وهذا ناتج عن الغاية التي يهدف إليها وهي تحقيق نوع من الأمان الذي هو أمل الإنسان، ويعتبر التأمين من النظم التي فرضتها طبيعة المجتمع الإنساني في إطار محاولته تحقيق الأمان والطمأنينة من الكوارث التي يتعرض لها، وقد ازدادت الحاجة إلى الأمان مع تطور ظروف المجتمعات الإنسانية، حتى أصبح التأمين بشكل عام والتأمين البحري بشكل خاص يحتل في حياتنا المعاصرة والاقتصادية منها على وجه الخصوص أهمية كبيرة لاسيما في مجال التجارة والملاحة البحرية، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن نشأة نظام التأمين البحري لم تكن طفرة واحدة، بل كانت ثمرة تطور طويل مر بمراحل حتمت وجوده وتطوره، ولذلك سوف نقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مطالب:

## المطلب الأول: أهمية التأمين البحري

التأمين البحري ذو أهمية وضرورة لشركات التأمين، وللمؤمن لهم التجار وملاك السفن والناقلين البحريين، ولأفراد المجتمع، وللمصارف (البنوك) التجارية. ونستعرض فيما يلي أهمية التأمين البحري لكل من المذكورين في أربعة فروع:

### الفرع الأول: أهمية التأمين البحري للمؤمن لهم

#### أ- أصحاب سفن النقل البحري:

إن التأمين البحري هو عصب التجارة البحرية<sup>(1)</sup> والنقل البحري يحتل مركز الصدارة بين أنواع النقل الأخرى، وهو الأكثر شيوعاً وإستعمالاً رغم التطور الذي شهدته وسائل النقل المختلفة الأخرى البرية والجوية، حيث أن النقل البحري مازال صاحب اليد الطولي في ميدان التجارة الدولية، لاسيما أن 78% من حجم التجارة العالمية مازال ينقل بحراً، كما أن النقل البحري مازال يقوم بنقل 68% من قيمة البضائع المتداولة في التجارة الدولية<sup>(2)</sup>، ومما لا شك فيه أن حجم التجارة الدولية ومتطلباتها ومتغيراتها أدت إلى زيادة الحاجة إلى بناء أنواع من البواخر التي تكون ملائمة لنقل البضائع حسب طبيعتها<sup>(3)</sup>، والتي تمثل ثروة ضخمة، وقد أوجد التأمين البحري الأمان والإطمئنان، ووفر الحماية لأصحاب السفن، فأهم وظيفة يقوم بها التأمين هي توفير الأمان لهؤلاء المؤمن لهم<sup>(4)</sup>، الأمر دفعهم إلى مضاعفة نشاطهم دون خشية، مما أدى إلى ازدهار صناعة السفن وتطورها وازدهار التجارة البحرية، كما أن التأمين البحري على السفن وفر لأصحابها انتمائاً يقوي ما يملكون فقيام مالك السفينة بالاقتراض بضمان السفينة المؤمن عليها برهنها للمقرض يجعل الدائن (المقرض) لا يخشى من ضياع دينه، ذلك أنه إذا هلكت السفينة المؤمن عليها بسبب تحقق حادث مؤمن منه حل تعويض التأمين مكان السفينة المرهونة، واستطاع الدائن استيفاء دينه من عوض التأمين، وهذا يوفر ضماناً إضافياً يقوي انتمان صاحب السفينة، والغالبية العظمى من أصحاب السفن تذهب إلى التأمين البحري لحماية سفنهم وأجرة النقل المستحقة لهم، وباقي التزاماتهم ضد الكوارث البحرية<sup>(5)</sup>.

#### ب- أصحاب البضاعة المنقولة بحراً

وفر التأمين البحري على البضائع للتجار من المستوردين والمصدرين والمؤسسات التجارية حماية، وطمأنينة دفعتهم إلى التوسع في أعمالهم التجارية، والقيام بصفقاتهم التجارية، معتمدين

<sup>1</sup> - د/ مصطفى كمال طه - ود/ وائل أنور بندق (التأمين البحري) مكتبة الوفاء القانونية الاسكندرية (ط 1) 2012م ص5.

<sup>2</sup> - كارولين أولولين (اقتصاديات النقل البحري) ترجمة مختار السويبي، مطابع مذكور 1979م ص14.

<sup>3</sup> - نبيل محمد الخناق وخضر اليأس البناء-التأمين البحري- دار التقني للطباعة والنشر 1986م ص5.

<sup>4</sup> - د/ خميس خضر (العقود المدنية الكبيرة-البيع-التأمين-الإيجار) دار النهضة العربية القاهرة ط2 1984م ص362، د/ توفيق حسن فرج

أحكام الضمان (التأمين) في القانون اللبناني- الدار الجامعية 1986م رقم 80 ص181.

<sup>5</sup> - د/ سلامة عبد الله وعصام الدين عمر (التأمين البحري أصوله العلمية والعملية) دار النهضة العربية القاهرة ط2 1981م ص16.

في ذلك على ما سيحصلون عليه من مبالغ تعويض التأمين في حالة تعرض بضائعهم لكارثة بحرية مؤمن منها، إذ أن نظام التأمين البحري يجعل شركة التأمين (المؤمن) ضامنة للخسائر التي قد تحدث للبضائع المؤمن عليها عند تحقق حادث بحري مؤمن منه، ويجد أصحاب البضائع في مبلغ التأمين ما يمكنهم من تلافي الخسائر التي قد تلحق بهم، كما أن وثيقة التأمين (عقد التأمين) الذي يعقده التاجر على بضاعته تشكل، وسيلة من وسائل الإئتمان للتاجر نفسه، إذ يستطيع المؤمن له رهن وثيقة التأمين والحصول على قرض على ذمتها، ويستطيع الدائن المقرض أن يؤمن دينه عن طريق تأمين، كفالة الوفاء أو ما يعرف بتأمين الاعتماد، ففي هذه الحالة تقوم شركة التأمين بسداد التعويض للدائن، أضف إلى ذلك أن التأمين يحمي التجار، والمؤسسات التجارية من مخاطر الإفلاس حال حدوث خسارة بحرية، كما أن سهولة الحصول على التأمين في مجال النقل البحري تؤدي إلى التوسع في مجال النشاط الاقتصادي، فقام الكثير من أصحاب رؤوس الأموال داخل الدول المنتجة بتصدير سلعها إلى دول أخرى مقابل الحصول على منتجات تلك الدول، وهذا النشاط في التبادل التجاري يلعب دوراً هاماً في النشاط الاقتصادي<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: أهمية التأمين البحري للمؤمنين (شركات التأمين)

تؤدي أخطاء التأمين التي يدفعها المؤمن لهم إلى تكوين مبالغ طائلة لدى شركات التأمين، وتجمع هذه المبالغ الكبيرة تحت يد شركات التأمين يجعلها قوة اقتصادية قادرة على توظيفها في أوجه الاستثمار المختلفة، وزيادة قدرتها على سداد المطالبات والتعويضات مما يساعد على ثقة الجمهور بها، وكلما زاد رأسمال الشركة زاد نجاحها واستمرارها في العمل، الأمر الذي يكون معه التأمين وسيلة ناجحة وفعالة من وسائل تكوين رؤوس الأموال<sup>(2)</sup>، وتوسيع مجال نشاطها كما أن التأمين يجعل شركات التأمين تسعى إلى التقليل من فرص الخسائر عن طريق التوسع في السبل الوقائية بدراسة أسباب وقوع الحوادث بواسطة خبراء وطرق الإقلال منها وحصرها في أضيق نطاق، بغية تقليل مبالغ التأمين التي تدفعها عند تحقق الكوارث للمؤمن لهم<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثالث: أهمية التأمين البحري للمصارف

تقوم المصارف بتمويل التجارة الخارجية، عن طريق فتح الاعتماد المستندي، بناءً على طلب التاجر المشتري -لحساب البائع الذي يمكن أن يسحب كمبيالة على المشتري بقيمة كل شحنة من البضائع التي يرسلها إليه- ويكون المصرف على استعداد لخصم هذه الكمبيالة مشروطاً بإرفاق مستندات الضمان اللازمة وهي: (فاتورة البيع، سند الشحن، وثيقة تأمين بحري) التي يلتزم البائع

1 - د/ توفيق فرج حسن - أحكام الضمان (التأمين) في القانون اللبناني - مرجع سابق - ص 184.

2 - د/ خميس خضر - مرجع سابق 363.

3 - د/ توفيق فرج حسن - المرجع السابق - نفس الصفحة.

بارسالها إلى المشتري<sup>(1)</sup>، فيقوم المصرف عند وصول المستندات بتسليمها للمشتري بعد فحصها، ومن ثم دفع قيمة الكمبيالة<sup>(2)</sup> المسحوبة من قبل المشتري، وتكون تلك المستندات ضماناً للمصرف لما يقدمه من مال، كما أن الواقع العملي افرز- وثائق تأمين متخصصة تعرف بوثائق تأمين الاعتمادات المستندية غير المعززة، تغطي خسارة المصارف الناتجة عن عدم وفاء البنوك(المصارف) المنشئة للاعتماد، أي عدم دفع القيمة عن البضاعة المصدرة لأية أسباب قد تكون سياسية أو تجارية<sup>(3)</sup> الأمر الذي أدى إلى توسع نشاط المصارف وازدهارها-

### الفرع الرابع: أهمية التأمين للدولة وأفراد المجتمع

التأمين البحري يقتضى أن تكون الشركات التي تمارسه لديها الكوادر المتخصصة، مما يؤدي إلى استيعاب الكفاءات والكوادر المتخصصة في هذه الشركات، مما يساعد في إيجاد فرص عمل لتلك الكوادر وفي مجال تخصصها، وكثير من أفراد المجتمع الأمر الذي يساعد في الحد من البطالة، وهذا أمر ملموس إذ تستقطب شركات التأمين الكثير من الكفاءات كما أن الأقساط التي يدفعها المؤمن لهم تؤدي إلى تكون احتياطات مالية لدى شركات التأمين تمكنها من توظيفها في أوجه الاستثمار المختلفة، مما يجعلها تقوم بدور هام في الحياة الاقتصادية للدول والمجتمعات مما يعود بالفائدة على مجموع قطاعات المجتمع<sup>(4)</sup>، فيعد التأمين البحري مصدراً من مصادر الإيرادات في ميزان المدفوعات، ذلك أنه يعتبر من الصادرات غير المنظورة، واحد بنود التجارة غير المنظورة والتي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات الجارية، مما يجعله يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالدخل والإنتاج<sup>(5)</sup> كما يدعم التأمين الاقتصاد القومي عن طريق استثمار شركات التأمين للأموال التي تجمعها في المشروعات العامة وفي سندات القروض التي تطرحها الدولة في الأسواق<sup>(6)</sup>، وهذا يعمل على إيجاد مصدراً من مصادر رفق خزينة الدولة بالأموال اللازمة للنهوض بالإقتصاد.

### المطلب الثاني: تاريخ التأمين البحري

<sup>1</sup> - د/ عبدالرحمن عبد الله شمسان (أحكام المعاملات التجارية في القانون التجاري اليمني) جرافكس للطباعة والإعلان صنعاء- 2006 - 2007م ص32.  
<sup>2</sup> - د/ سميحة القليوبي (الوسط في شرح القانون التجاري المصري) ج2-دار النهضة العربية-ط6 2013م رقم 606 ص836 وما بعدها، د/ محمد حسن الجبر (العقود التجارية وعمليات البنوك) في المملكة العربية السعودية، عمادة شؤون الكليات جامعة الملك سعود- ط1- 1984م ص317، د/ حسام الدين عبد الغني الصغير، الجديد في القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية 500، دار الفكر الجامعي الإسكندرية -2004 م رقم 157 ص108 .  
<sup>3</sup> - جمال الحكيم (عقود التأمين من الناحين التأمينية والقانونية) دار المعارف مصر 1965م ص159 د/ جلال وفاء محمد (التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك) دار الجامعة الجديدة للنشر 2004 ص9 د/ طارق جمعه سيف (التأمين البحري في إطار الاعتماد المستندي) دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2011م ص36.  
<sup>4</sup> - د/ عبد القادر حسين العطير- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة - مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع عمان 1999م رقم 423 ص592.  
<sup>5</sup> - د/ منى محمد عمار د/ علي السيد الديب [التأمين البحري] مطبعة التعليم المفتوح ص-10 د/ سامي عفيفي حاتم - تأمينات النقل الدولي - بحث منشور في مجلة تنمية الرافيين العدد (8) 1986م ص34.  
<sup>6</sup> - د/ خميس خضر - مرجع سابق رقم 234 ص363.

سوف نتناول تاريخ التأمين في فرعين:

## الفرع الأول: التأمين البحري لدى الشعوب القديمة

لم تكن نشأة التأمين نشأة تشريعية، بل كان نتيجة تطور- طبيعي وطويل لغاية الإنسان في البحث عن الأمان<sup>(1)</sup> فالإنسان بطبيعته يميل إلى الأمان، وقد اتجه الإنسان منذ القدم للبحث عن الأمان في التعاون مع أفراد مجتمعه لمواجهة الأخطار- التي قد تحيق به وفكرة التعاون التي سادت المجتمعات القديمة هي أساس فكرة التأمين، ويعد مبدأ التعاون الأساس القائم عليه التأمين بشتى أنواعه بما فيها التأمين البحري، ولم يتفق شراح القانون على تحديد تاريخ ظهور فكرة التأمين، حيث ذهب رأي أول<sup>2</sup> إلى القول بأن المجتمعات البدائية لم تعرف نظام التأمين، فليس من الصحيح البحث عن أصول التأمين في المجتمعات البدائية، وذلك أن التأمين عقد مستحدث فرضته ظروف التطور الإقتصادية، والاجتماعية في التجارة، لاسيما وأن نظام التأمين لم يكن من وضع مشرع أو فقيه، بل هو نظام حديث نسبياً، ويبرر البعض عدم توصل المجتمعات القديمة إلى فكرة التأمين بأن الإنسان ركز نشاطه في نواة الأسرة التي وفرت له الأمان مما قد ينزله به القدر، ويُرد على ذلك الأستاذ الدكتور ثروت عبد الرحيم<sup>3</sup> قائلاً: (إن الإنسان الذي عاش في مجتمعات متحضرة كالمجتمع المصري والإغريقي والفينيقي لم يعرف التأمين برغم أن التعاون في الأسرة لم يكن مثل التعاون بين أفراد المجتمع البدائي) ويرجع البعض<sup>(4)</sup> تأخر التوصل إلى حل مشكلة التأمين (بأنقسام المجتمع قديماً إلى طبقات سياسية واجتماعية وأقتصادية مغلقة؛ الأمر الذي عاق العلاقات الإقتصادية، ومن ثم تأثرت مسألة احتمالات الخسارة؛ لأنها كانت تتغير من حيث مقدارها وشدتها بتغير- الطبقة التي يشغلها الفرد في التدرج الاجتماعي الذي يعيش فيه، يضاف إلى ذلك بساطة وسائل الإنتاج وتبادل المنتجات، وتكليف العبيد القيام بالأعمال العادية مما خفض احتمالات الخسارة التي يصاب بها المواطنون، وكذلك عدم وجود نظام للإئتمان، والجهل بالوسائل العلمية التي تقوم عليها الإجراءات التعاونية، الأمر الذي أضعف من اهتمام الناس بالجانب الإقتصادي من مشكلة احتمال الخسارة)، بينما يذهب رأي ثاني<sup>(5)</sup> إلى أن العصور الأولى عرفت نظام التأمين بصورة بدائية، وليست بصورته الحديثة التي هي عليه في وقتنا الحاضر؛ لأن الإنسان في العصور القديمة كان يعيش حياة بسيطة، لا تتعدى

1- د/ فايز محمد حسين - التطور التاريخي لظاهرة التأمين- بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي السنوي لكلية الحقوق ببيروت- منشور- في الجديد في مجال التأمين و الضمان في العالم العربي - ج 1- منشورات الحلبي الحقوقية ط 1- 2007م ص35.

2- د/ نعمات محمد مختار(التأمين التجاري والإسلامي بين النظرية والتطبيق)(المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية -2005ص25 -د/ حسين غنايم المصلحة في عقد التأمين البحري رسالة دكتوراه جامعة القاهرة 1979م - ص13.

3- د/ ثروت عبد الرحيم فقيه قانوني مصري مواليد محافظة قنا 1930م- له العديد من المؤلفات في القانون البحري منها الخسارات المستركة وشرح القانون البحري السعودي m.youtube.com

4- دي سميث التأمين البحري(ج1)ص11 أشار إليه د/ ثروت عبد الرحيم(الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري)(رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة عالم الكتب القاهرة- ص8- 1966م.

5- د/ حسين غنايم -المصلحة في التأمين البحري المرجع السابق - ص10 - د/ فائز محمد حسين(التطور التاريخي لظاهرة التأمين)مرجع سابق ص41.

سد احتياجاته اليومية الضرورية، وقد كان بعث الأمان ودرء الخطر يحقق من خلال خصوصية التكوين الاجتماعي فالترابط والتكاتف، والتضامن الشديد بين أعضاء الأسرة، أو القبيلة الواحدة، أو المجتمع في القيام بخدمات معينة، أو درء أخطار لصالح فرد أو مجموعة من أفراد المجتمع أو القبيلة من الآليات التي يقوم بها التأمين البدائي، وقد استدل أنصار هذا الرأي في دعم رأيهم بالآتي:

1- ان أول من عرف نظام التأمين قدماء المصريين، فالنصوص المدونة على جدران معبد الأقصر في مصر تظهر أن قدماء المصريين كونوا جمعيات دفن الموتى، والتي كانت تقوم بجمع اشتراكات من أعضائها لتغطية تكاليف الدفن، فقد أدى ارتفاع تكاليف التحنيط وبناء القبور المستحكمة إلى عجز بعض الأفراد عن توفير هذه التكاليف، مما جعل قدماء المصريين يفكرون في عمل جمعيات يتضامن أفرادها لتوفير نفقات الدفن، نظير قيام الأعضاء بدفع اشتراك للجمعية أثناء حياتهم، وقد عد أصحاب هذا الرأي ظهور هذه الجمعيات بداية ظهور فكرة التأمين، فحسب رأيهم تعد الاشتراكات التي يقوم بدفعها أعضاء الجمعية صورة من صور التعاقد قريبة الشبه بالأقساط التي يدفعها المؤمن له للمؤمن، وأن ما يدفع من نفقات عند الوفاة قريبة الشبه بمبلغ التأمين الذي يدفع عند تحقق الخطر في نظام التأمين الحديث، إذ أن الشخص يدفع قسطاً في صورة اشتراك سنوي أو موسمي للجمعية التي تلتزم بالمقابل بحفظ ودفن جسده استعداداً للحياة الأخرى ويذهب ليفي<sup>1</sup> (Livy) إلى أن فرعون مصر هو من ابتدع فكرة التأمين حينما أمر يوسف الصديق بأن يختزن القمح في سنوات الرخاء ليعين على سنوات الجذب، وأن هذه الحيلة والحذر مما قد يقع مستقبلاً هي نوع من أنواع التأمين في فكرة بدائية<sup>2</sup>.

2- يذكر ابن خلدون<sup>3</sup> في مقدمته أن العرب عرفوا تأمين الممتلكات بصور مختلفة ففي رحلة الشتاء والصيف جرى العمل على اتفاق أعضاء القافلة على تعويض من ينفق له جمل أثناء الرحلة من حصيلة أرباح التجارة الناتجة عن الرحلة، ويتحدد مقدار ما يقدمه كل عضو في ضوء ما حقق من أرباح أو على مقدار رأسماله في الرحلة، كما كانوا يتفقون على تعويض من تبور تجارته منهم بنفس الطريقة السابقة، ويرى البعض<sup>4</sup> أن فكرة التأمين قد ظهرت في التعاون التبادلي بين من يقومون برحلات في قوافل إذ كانوا يتحملون جميعاً الخسارة التي تلحق أياً منهم.

<sup>1</sup> - تيتوس ليفي هو مؤرخ روماني ولد عام 59 قبل الميلاد وتوفي عام 17م وله كتاب اسمه التاريخ يتناول التاريخ الروماني منذ تأسيس مدينة روما - AR.m.Wikipedia.Org

<sup>2</sup> - دوفر - الموجز - ص 2 أشار إلى ذلك د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق - ص 7 - بيمنلا يرى الأستاذ/ ثروت عبد الرحيم :

(أن فكرة فرعون هي نوع من الادخار؛ لأن التأمين يهدف إلى تعويض عن خسارة)

<sup>3</sup> - بن خلدون هو عبد الرحمن بن محمد بن خلدون الحضرمي الأشبيلي مؤسس علم الاجتماع - ولد في تونس عام 1332م له عدة مؤلفات منها المقدمة الذي ترجم إلى عدة لغات منها الفرنسية والإيطالية والتركية .AR.m.Wikipedia.Org

<sup>4</sup> - د/ ثروت عبد الرحيم المرجع السابق ص 7.

3- عرف البابليون والفينيقيون واليونانيون في القرن العاشر قبل الميلاد نظام قرض البائع المتجول، وهو صورة شبيهة بالتأمين، ويقوم هذا النظام على إقراض البائع المتجول مبلغا يساوي قيمة البضاعة التي يقوم بتوزيعها وبيعها فإذا تمكن من بيعها وتوزيعها كان عليه رد قيمة القرض مع ربحه، أما إذا غرقت البضاعة أو نهب من دون تقصير منسوب إليه، فإنه لا يلزم بسداد قيمتها أو رد مثل لها، فالمقرض في هذا النظام يحصل على قيمة البضاعة مع الفائدة التي يتفق عليها الطرفان في حالة عدم تحقق الخطر، نظير تحمله مخاطر بيع وتوزيع البضاعة، أما إذا تحقق الخطر فإن المقرض يفقد قيمة البضاعة<sup>(1)</sup>.

4- ان عقد القرض البحري كان معروفاً عند قدماء الهنود .

5- ان قدماء الرومان كانوا يعرفون نظاماً يسمى نظام جمعيات المحاربين، والتي كانت تدفع تعويضات مالية لأعضائها في حالة إصابة أي عضو من أعضائها بالعجز أو الوفاة، وتدفع هذه التعويضات من الاشتراكات التي يدفعها الأعضاء ويرد أصحاب الرأي الأول على تلك الاستدلالات والصور التي استدل بها أصحاب الرأي الثاني، أن هذه الصور ليست سوى صور من عقود الغرر التي لا يمكن اعتبارها صورة من صور التأمين، و الذي يقوم أساساً على التعاون بين المؤمن لهم والمؤمن بهدف تغطية الأضرار عند تحقق الخطر المؤمن منه وهو الأمر الذي ينتفي في تلك الصور، بيد أن محاولة العثور على أصل ظهور فكرة التأمين كإجراء لاتقاء خسارة متوقعة مع فصل هذه الفكرة عن التعويض الذي يميز عقد التأمين تؤدي إلى افتراض التأمين في كل إجراء يقصد منه توقي احتمالات خسارة مستقبلية مختلطاً بالادخار والتعاون وما تمليه الروابط العائلية<sup>(2)</sup>، ولا نجافي الحقيقة إن قلنا: أن التأمين ارتبط بالوجود الإنساني ارتباطاً وثيقاً، وهذا الارتباط مرجعه؛ أن غاية الحفاظ على الوجود الإنساني، وتحقيق أمنه من أولويات الفرد والمجتمع، فإن كانت فكرة التأمين قائمة على التعاون، فمما لا ريب فيه أن التعاون هو سمة لصيقة بالإنسان ذاته، فقد سعى الإنسان منذ القدم نحو الوصول لآليات تحقق أمنه وحماية أمواله من المخاطر التي قد تهددها فقد وصل كل مجتمع بحسب ظروفه إلى آليات لتحقيق غايته في درء المخاطر، ومما لا شك فيه أن الصور سابقة الذكر صور تقترب في مضمونها من التأمين فتجمع الأفراد في جماعات أو جمعيات، تقوم بتوزيع عبء الكوارث على الجماعة وعن طريق جمع اشتراكات من أفراد الجماعة لمواجهة ما قد يصيب أحد أفراد الجماعة من أضرار، ليس سوى الفكرة الأساسية للتأمين الأمر الذي يجعلها الأساس الذي تطورت منه فكرة التأمين حسب تطور الحياه الإقتصادية والصناعية والاجتماعية، فقد ولد التأمين كوسيلة جماعية تهدف إلى اتخاذ نوع من التعاون بين الأفراد لمواجهة المخاطر التي تعرض لأي منهم،

1 - د/ أحمد شرف الدين أحكام التأمين - نادي القضاة ط3. عام 1991م ص 16.

2 - د/ ثروت عبد الرحيم مرجع سابق نفس الصفحة.

وتمثل ذلك في قيام المشتركين بدفع أقساط أو اشتراكات دورية ليتكون من مجموعها المال الذي يكفي لتغطية الأخطار التي قد تصيب أعضاء المجموعة، ثم تطورت هذه الفكرة إلى أن أصبحت فكرة التأمين تشكل نظرية ونظاماً يقوم على أسس فنية لتغطية الخطر المؤمن ضده وعقداً له أحكامه التفصيلية الخاصة، يحكم العلاقات القانونية بين أطرافه، وعليه فإننا نرى أن القول بظهور فكرة التأمين في العصور القديمة قول له ما يؤيده تاريخياً، إلا أننا نشاطر الأستاذ الدكتور فائز محمد حسين الرأي<sup>(1)</sup> بأنه يجب التفرقة بين فكرة التأمين في حد ذاتها، والتنظيم التشريعي للتأمين، وخصوصاً التأمين الخاص بالمعنى الدقيق، فإن كانت فكرة التأمين قد ظهرت في العصور القديمة إلا أن تنظيم وجوده باعتباره نظاماً قانونياً قائماً لم تبدأ إلا في العصور الحديثة، ويجمع شراح القانون<sup>(2)</sup> أن التأمين البحري يعتبر أول أنواع التأمين وأسبقها في الظهور، ويرجع ذلك إلى المخاطر الجسيمة التي كانت تجابه الملاحة البحرية – إلا أنهم يختلفون في تحديد تاريخ ظهوره، فيرجع البعض<sup>(3)</sup> أصل التأمين إلى ابتداء الرومان إلى سنة 215 قبل الميلاد محتجين بأن الوثائق القديمة قد أظهرت أن مستوردي المعدات الحربية في العصر الروماني الذين تعاقدت معهم الإمبراطورية الرومانية لتوريد المؤن والذخائر للميدان الحربي التي خاضتها مع الأسباب كانوا يطالبون الحكومة الرومانية بأن تقبل كافة أخطار الفقد الناشئة من هجمات الأعداء أو من الأعاصير التي كانت تحدث لهذه المعدات أثناء شحنها على السفينة<sup>(4)</sup>، ويعترض البعض على هذا الرأي بقوله إن محل العقد هو توريد المهمات، وهو عقد معاوضة، ونقل عبء تبعات الهلاك إلى عاتق الدولة هو التزام تبقي للعقد الأصيل، بينما في عقد التأمين يكون نقل عبء تغطية الخسارة إلى عاتق المؤمن التزاماً منفصلاً بذاته بل هو محل عقد التأمين<sup>(5)</sup>، وهذا قول صائب؛ لأن هدف التأمين هو تعويض المؤمن له عن الخسارات التي تلحق ذمته المالية نتيجة تحقق الحادث المؤمن منه- وقد مهدت هذه الحقبة لظهور أحكام أخطاء المؤمن له وخيانة الربان والطاقم في ميدان التأمين البحري حيث ظهرت في هذه الحقبة من الزمان محاولات للغش من جانب الموردين إذ ادعى بعضهم حدوث خسارات أثناء النقل على غير الحقيقة، بل تعمد البعض إغراق سفن قديمة بعد شحنها بمواد تافهة ثم ادعوا أن السفن كانت محملة بالمؤن الثمينة ليحصلوا على قيمتها من

1- د/ فائز محمد حسين مرجع سابق ص42.

2- د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص16- د/ غنايم مرجع سابق ص13- مصطفى كمال طه و د/ وائل بندق مرجع سابق ص 6- د/ عبد الرزاق السنهوري(الوسيط في شرح القانون المدني)المجلد 7-(عقود الغرر والتأمين) دار النهضة العربية القاهرة 1964م ص1096- د/ محمد حسام لطفي (الأحكام العامة لعقد التأمين) ط3- النسر الذهبي للطباعة - 2001م ص34 - سلامة عبدالله، وعصام الدين عمر(التأمين البحري أصوله العلمية والعملية) دار النهضة العربية القاهرة عام 1981م ص22.

3- ارجع الفقيهان جروتوس وبافندورف(فضل ابتداء عقد التأمين إلى الرومان)أنظر د/ ثروت عبدالرحيم -مرجع سابق (ص9) د/ غنايم - مرجع سابق ص13.

4- د/ سلامة عبدالله، وعصام الدين عمر - مرجع سابق ص22.

5- د/ ثروت عبد الرحيم مرجع سابق ص9- د/ غنايم مرجع سابق ص13.

الدولة، ويرى البعض<sup>(1)</sup> أن التأمين البحري شرقي النشأة إذ عرفه الشعب الفينيقي والبابلي وكذلك عرفه الإغريق، وجاء جوستينيان وقننه في موسوعته، ويؤكد ذلك ما ذهب إليه البعض<sup>(2)</sup>، إلى أنه ورد في تلمود بابل في القرن السادس الميلادي نص يفيد أن البابليين كذلك عرفوا التأمين البحري التبادلي ويمكن ترجمة هذا النص على النحو الآتي: (يستطيع البحارة أن يتفقوا فيما بينهم على أنه إذا فقد أحدهم سفينة ستنشيد له سفينة أخرى، فإذا فقد أحدهم سفينته نتيجة خطئه فلا يحق له المطالبة بغيرها، وإذا فقد البحار سفينته نتيجة ذهابه بها مسافة لا تذهب إليها السفن عادة فإنه لا تحق له المطالبة بأن تشيد له سفينة أخرى)، وقد استقر رأي الشراح<sup>(3)</sup> على أن عقد قرض المخاطرة الجسيمة (عقد القرض على السفينة) الذي عرفته الشعوب القديمة هو الأصل التاريخي الذي ترجع إليه نشأة التأمين البحري والذي هو عبارة عن عقد يقوم بمقتضاه شخص يسمى المقرض باقراض مجهزة السفينة أو الشاحن (المقترض) ما يحتاجه من المال بهدف إنجاز رسالة بحرية، بضمان السفينة ذاتها ويرجع تاريخ القروض البحرية إلى عام 533 ميلادية، ويقترّب قرض المخاطرة الجسيمة كثيراً من نظام التأمين، فيقوم المقرض بدور المؤمن إذ هو يدفع تعويض التأمين مقدماً في صورة قرض، وتشبه الفائدة المستحقة على هذا القرض أقساط التأمين، ويسترد المقرض القرض مع فائدته المرتفعة والتي تصل إلى (25%) والتي تحل محل الأقساط إذا نجحت الرحلة، ويرجع ارتفاع الفائدة إلى أنها تعتبر- مقابل تحمل المقرض مخاطر الرحلة البحرية، التي قد يترتب عليها فقد كل مبلغ القرض في حالة تحقق الخطر بالإضافة إلى جسامه المخاطر البحرية<sup>(4)</sup> وأما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن، لا يلتزم بدفع القرض، ولا فائدته مثله مثل المؤمن له الذي يحصل على الخسارة التي لحقته<sup>(5)</sup> وإن كان القرض المذكور- قد أدى وظيفة التأمين، إلا أن البعض<sup>(6)</sup> يرى أنه نظام قائم على الرهان والمقامرة، ويفتقر إلى عناصر التأمين المنظم القائم على التعاون بين المؤمن لهم ولا يقوم على أسس اقتصادية، وقانونية، وإحصائية كما هو الحال فيما يتعلق بالتأمين المعاصر، وهذا القول صحيح إلا أن ذلك لا يعني أن ذلك القرض لا يصلح كآلية أولية لتحقيق الأغراض التي يهدف إليها التأمين من أخطار الرحلة البحرية في وقتنا المعاصر، فالقرض البحري هو أحد الآليات التي ابتدعها العالم القديم، والتي تعتبر من الإرهاصات التي أسست لظهور التأمين البحري في شكله المعاصر، فقد

1- د/ فايز محمد حسن مرجع سابق ص 80.

2- أشار إلى ذلك د/ محمود سمير الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) رسالة دكتوراه كلية الحقوق القاهرة الناشر الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة عام 1966م ص 32.

3- د/ مصطفى كمال طه أساسيات القانون البحري منشورات الحلبي الحقوقية بيروت - ط1 - 2006 م ص 387 - د/ غنايم مرجع سابق ص 13 - د/ فائز محمد حسين مرجع سابق ص 52 - د/ محمود سمير الشرقاوي (القانون البحري) دار النهضة العربية القاهرة 2008م ص 503 - د/ سليمان إبراهيم ثنيان (التأمين وأحكامه) دار العواصم المتحدة قبرص بيروت 1993م ص 43 - د/ عادل عبد الرحيم محسن (التأمين البحري على البضائع) رسالة ماجستير جامعة تونس المنار 1999/2000م ص 9.

4- د/ فائز محمد حسين المرجع السابق ص 57.

5- د/ كمال طه وزميله مرجع سابق ص 7.

6- د/ فائز محمد حسين مرجع سابق ص 57 - د/ أحمد شرف الدين مرجع سابق ص 16.

أدى قرص المخاطرة الجسيمة نفس وظيفة التأمين من أخطار الرحلة، بالرغم من اختلافه عن عقد التأمين من ناحيتين:

### الأولى:

من ناحية دفع قسط، فبالنسبة لعقد التأمين يجب أن يدفع القسط سواء تحقق الخطر أم لم يتحقق طالما كان الشيء المؤمن عليه معرضاً للمخاطر البحرية، في حين أن الفائدة في عقد قرص المخاطرة الجسيمة لا تدفع الا في حالة نجاح الرحلة البحرية، وعدم تحقق الخطر (الكارثة).

### الثانية:

من ناحية التعويض (مبلغ التأمين) فبالنسبة لعقد التأمين البحري لا يتم دفع مبلغ التأمين (التعويض) إلا إذا تحقق الحادث البحري المؤمن منه، بينما يدفع المقرض مبلغ القرض في عقد المخاطرة الجسيمة مقدماً ويستعيده المقرض في حال نجاح الرحلة البحرية وأن لم تنجح الرحلة البحرية فلا يستعيد المقرض شيئاً.

ولقد أكدت مساهمة البابليين في تكوين الأسس الأولى للقانون البحري فقد كان البابليون يعشقون التجارة، وقد دل على ذلك احتواء قانون حمورابي على العديد من النصوص التي تتعلق بتنظيم أنشطة تجارية، كما مارس فراعنة مصر وشعب مصر التجارة البرية والبحرية في عصور ازدهار الحضارة المصرية، فتكونت قواعد وأصول القانون البحري خلال العلاقات بين مصر وكريت، وقبرص ومصر وبعض البلاد الجنوبية على شاطئ البحر الاحمر، فإن لم تصل إلينا هذه القواعد أو العادات، إلا أنه وصلت إلينا الآثار التي تركها الفينيقيون ومساهماتهم الفعالة في مجال التجارة البحرية والبرية إذ سيطروا على البحر المتوسط وكانت لهم مستعمرات في نواح عدة أهمها مستعمرة جزيرة رودس، ولذا قيل أن أصل نظام التأمين البحري والخسارات المشتركة والمساعدات البحرية ترجع بجزورها إلى أصول فينيقية، مما جعلنا لانتجاهل دور مصر الفرعونية وبلاد ما وراء النهرين في تنشيط العمليات التجارية وارساء القواعد والأعراف الحاكمة لها<sup>(1)</sup>.

ويرى بعض شراح القانون أن عقد قرص المخاطرة الجسيمة على السفينة أول ما عرف لدى البابليين، مستندين في ذلك إلى نص ورد في قانون حمورابي في القرن الثالث قبل الميلاد في 2250ق.م، تضمن العناصر الجوهرية لهذا العقد بصورة بدائية<sup>(2)</sup> خلاصته: أن من يقوم برحلة بحرية يتسلم البضائع مقابل نظير قائمة مختومة تتحدد فيها قيمة البضائع وسعر الفائدة التي تسري خلال فتره معينة، وأن البضائع إذا سرقت أثناء الرحلة بغير إهمال أو تواطؤ، أعفي من

1- د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 14.

2- د/ محمود سمير الشراوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق رقم 19 ص 31.

تسلم البضاعة من رد الدين والفائدة<sup>(1)</sup>، وبالرغم من نشأة عقد قرض المخاطرة الجسيمة لدى البابليين إلا أنه لسبب قدم العلاقات التجارية والتواصل بينهم، وبين الفينيقيين فقد نقل الفينيقيون هذا النظام، وقاموا بتطويره وتعديله حتى يتلاءم مع حاجاتهم وظروفهم الخاصة، وقد سيطر الفينيقيون على البحر المتوسط وكانت لهم مستعمرات في نواح عدة، منها جزيرة رودس والتي عن طريقها انتقل عقد القرض المذكور إلى الإغريق نتيجة تأثرهم بالعرف السائد في تلك الجزيرة، وقد طبقوا هذا العقد في عملية تجارتهم العالمية<sup>(2)</sup>، كما قام الهنود بنقل عقد القرض المذكور، وأضافوا عليه بحيث أصبح المقرض يبرأ من الدين في عقد القرض على البضاعة في حالة وقوع حادث يؤدي إلى عدم تسليم البضاعة في المكان أو الزمان المتفق عليهما، بعد أن كان المقرض لا يبرأ من دينه إلا في حالة فقدان البضاعة لسرقتها في الطريق<sup>(3)</sup>، وأما بالنسبة للرومان، فقد أستقر رأي الشراح أنهم لم يفسحوا المجال في قوانينهم للقرض البحري، لأن الشعب الروماني كان متعلقاً بالأرض ويحتقرون التجارة الدولية، ولذا<sup>(4)</sup> فلم يعرف الرومان عقد التأمين بالرغم من عقليتهم القانونية الجيدة حيث سكت المشرع الروماني تماماً عن معالجة عقد التأمين البري<sup>(5)</sup>، ولذا فإن بلاد الإغريق (قبرص) تعتبر المصدر الحقيقي لدخول عقد قرض المخاطرة الجسيمة إلى روما، فقد كان الرومان معجبون بالتشريع الإغريقي، وسبق لهم أن استوحوا مجموعتهم القانونية الأولى من القوانين اللاتينية<sup>(6)</sup>، وقد أخذ عقد القرض البحري مكانه هناك في القرن السابع أو السادس قبل الميلاد، وانتشر في نهاية العصر الجمهوري، إلى أن حرمه البابا جريجور- التاسع<sup>7</sup> باعتباره ضرباً من الربا، وتظهر الوثائق أنه لم يستعمل بعد ذلك إلا في منتصف القرن الخامس عشر، وتمت معالجة عقد القرض المذكور في موسوعة جوستينيان<sup>8</sup>، فدونه في الكتاب 22 الباب 2، وجاء في مجموعة الدساتير في الكتاب الرابع الباب 33 ومارسه الإيطاليون بشكل جيد في بداية القرن الثالث عشر الميلادي، وقد اتفق الشراح على أن هذا العقد ينطوي على كافة عناصر عقد التأمين البحري الأساسية، إلا أنه لم تتضح في هذه الحقبة معالمه كعقد مستقل عن غيره من العقود المتصلة بالتجارة البحرية<sup>(9)</sup> وعقد قرض المخاطرة الجسيمة هو الأصل التاريخي لعقد التأمين البحري المعاصر إلا أن عقد التأمين البحري الحديث لم يبرز

1- د/ أحمد شرف الدين مرجع سابق ص16- د/ غنايم مرجع سابق ص15- د/ ثروت عبد الرحيم مرجع سابق رقم8 ص11- د/ محمود سمير الشراوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص31.

2- د/ عبد القادر حسين العطير- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- مرجع سابق ص592.

3- د/ غنايم المرجع السابق ص65 - د/ محمود سمير الشراوي الخطر في التأمين البحري المرجع السابق ص32.

4- د/ مصطفى محمد رجب (القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري المعاصر) المكتب العربي الحديث الاسكندرية 1990م ص5- د/ أماني أحمد موسى- قانون النقل البحري - بدون ناشر وتاريخ نشر ص6.

5- د/ فائز محمد حسين مرجع سابق ص48.

6- د/ غنايم مرجع سابق ص16.

7- هو بابا الكنيسة الكاثوليكية بروما (التاسع) تولى البابوية عام 1227م وتوفي عام 1241م- AR.m.Wikipedia.Org.

8- هو المبراطور جوستنسان الأول رومانيا شرقياً حكم من 527م إلى وفاته 565م واشتهر بتدوين الرمز القانوني المعروف بامدونة

جستينيان- AR.m.Wikipedia.Org

9- د/ عبد المنعم البدر اوي - التأمين - مطابع دار الكتاب العربي بمصر 1663م ص29.

إلى الحياة القانونية إلا على أنقاضه في أواخر القرون الوسطى نتيجة ازدهار التجارة البحرية في ذلك الوقت إذ بدأت معالم عقد التأمين البحري تتبلور- بانفصال فكرة التأمين على احتمالات الخسارة عن العقود الأخرى التي كانت تتبع فيها هذه الفكرة مع العقد الأصيل، كان يتحمل المشتري في عقود التجارة الخارجية تبعة الهلاك نتيجة تحقق حادث بحري خلال النقل، وذلك بمقتضى شرط منفصل يرد في العقد إلى أن انفصل هذا الشرط ليكون عقداً مستقلاً محله ضمان الخسارات المترتبة على وقوع الحوادث خلال المخاطر البحرية، واستكمل عقد التأمين البحري مقوماته في القرن الرابع عشر الميلادي إذ ظهرت بعض التشريعات المنظمة له وعلى الخصوص في إيطاليا، فقد أشار قانون (بيزا) الذي صدر عام 918م، إلى ازدهار ممارسة التأمين البحري كعرف تجاري في مدن شمال إيطاليا وخاصة فلورنسا وجنوه، وأن أول من مارس التأمين بصورته العلمية الحديثة هم تجار سهل لومبارديا الذي يقع شمال إيطاليا<sup>(1)</sup>.

ومما ساعد في بروز عقد التأمين وتميزه عن عقد القرض البحري أن الأخير كان يعتبر بمثابة صورة من صور- الغرر المحض والمقامرة ويفتقر إلى عناصر- التأمين المنظم القائم على التعاون بين المؤمن لهم، أضف إلى ذلك أن الكنيسة بدأت تهاجمه نظراً ؛ لأنه قائم على المقامرة بالإضافة إلى اقترانه بالفوائد الربوية الجسيمة فقد أصدر البابا جريجور- التاسع في عام 1236م أمراً بتحريم الفائدة الربوية في جميع القروض بما فيها عقد القرض على السفينة، إذ كانت الكنيسة تعتبر الفائدة التي توجد على القرض بمثابة ربا يتناقض اخذها مع إرادة السماء، وكان هذا التحريم في الحقيقة هو إلغاء لعقد القرض البحري(القرض على السفينة)(المخاطرة الجسيمة)، وقد أدى ذلك إلى هجر عقد قرض المخاطرة الجسيمة، والبحث عن نظام جديد لتغطية المخاطر- البحرية، فظهر نظام عبارة عن عقد بيع معلق على شرط فاسخ يتفق بمقتضاه شخص معين هو المؤمن على شراء سفينة بما عليها من بضاعة بثمن يدفعه إذا لم تصل البضاعة، أو السفينة سالمة بحيث تقع تبعة الهلاك عليه، ويدرج في العقد شرط فاسخ يعتبر- البيع بمقتضاه مفسوخاً إذا وصلت السفينة، وما عليها سليمة لميناء الوصول، مع تعهد صاحب السفينة بدفع مبلغ معين للمشتري مقابل تحمله المخاطر- أثناء الرحلة البحرية، وبذلك حل مبلغ التأمين(الثمن) محل مبلغ القرض وصار لا يدفع إلا عند تحقق الخطر، وهلاك السفينة أو البضاعة، كما حل قسط التأمين محل الفائدة في عقد القرض البحري(المخاطرة الجسيمة)، وصار- يدفع في كل الاحوال وليس فقط في حالة سلامة الوصول، وقد تطور الأمر فتحول العقد من عقد بيع معلق على شرط فاسخ وهو وصول السفينة سالمة إلى ميناء الوصول إلى عقد التأمين المعروف، وبذلك تميز التأمين البحري عن قرض المخاطرة الجسيمة، وبرز كنظام مستقل في بداية القرن الرابع عشر

1- د/سلامه عبدالله وعصام الدين عمر مرجع سابق ص24.

2- د/ أحمد شرف الدين مرجع سابق ص16 - د/ البدر اوي المرجع سابق ص30.

الميلادي<sup>(1)</sup>، وبمقتضاه يتعهد شخص هو المؤمن بتحمل جميع نتائج أخطار البحر التي قد تتعرض لها السفينة وحمولتها نظير مبلغ معين، وقد تم اكتشاف عدة عقود تأمين تم إبرامها وفقاً لعقد البيع المعلق على شرط فاسخ في عام 1347م ما أكد التعامل بهذا العقد<sup>2</sup>، ويرى البعض<sup>(3)</sup>، بالرغم من ذلك أنه ليس من المعروف يقيناً متى عرف نظام التأمين البحري ومكان نشأته فقد ذهب البعض إلى أنه قد تم تأسيس غرفة لممارسة التأمين البحري في مدينة (براج) (Bruge) إحدى مدن إقليم الفلاندرز الغربية في بلجيكا سنة 1310م، حيث عقدت تأمينات بحرية عام 1370م وأصبح ائكتاب المؤمن لهم في صورة وثائق للتأمين البحري شائعاً ومعروفاً في هذه المدينة عام 1400م<sup>(4)</sup>، بينما يرى آخرون أن ظهور عقد التأمين البحري كنظام مستقل في مدن جنوا عام 134م، وفلورنسا في إيطاليا على يد اللومبارد<sup>(5)</sup> في النصف الأول من القرن الرابع عشر ميلادي، مستنديين في ذلك إلى أن أول وثيقة تأمين بحري عرفت هي الوثيقة الإيطالية التي تحمل تاريخ عام 1347م، وكان محل التأمين فيها سفينة ساننا كلاري (Santaclare) إلا أن هناك من يشير إلى وجود وثيقة أقدم منها يعود تاريخها إلى 29/4/1329م، محفوظة في أرشيف فلورنسا، بينما يظن البعض أن اليهود الذين طردوا من فرنسا واستقروا في إيطاليا قد ابتدعوا فكرة التأمين في النصف الثاني من القرن الثاني عشر الميلادي لحماية ممتلكاتهم أثناء إبعادهم عن فرنسا<sup>(6)</sup>، وهناك من يرى أن الأسبان والبرتغاليين أول من أصدرت تشريعات خاصة بعقد التأمين البحري في القرن الخامس عشر ومن أشهر هذه القوانين أوامر برشلونة الأربعة التي بدأ صدورها عام 1425م بقصد تنظيمه باعتباره نظاماً قانونياً قائماً فعلاً، وقد حرمت التأمين في برشلونة على السفن الأجنبية التي تحمل بضائع أجنبية، وأجازت التأمين على السفن الأجنبية التي تشحن في برشلونة في حدود نصف قيمتها، كما نظمت قوانين برشلونة شكل عقد التأمين البحري وصحته وممارسة الوساطة في عمليات التأمين، وقد تبعت كثير من البلدان برشلونة في إصدار تشريعات منظمة للتأمين البحري<sup>(7)</sup>، وهناك من يرى أن تجار مدن الهانزا التي تقع شمال غرب ألمانيا وعلى رأسها هامبورج ولوبك كانوا يمارسون التأمين البحري في نفس الوقت الذي كان يمارسه اللومبارد في العصور الوسطى وكونوا لسنة 1241م عصبة هانزا<sup>(8)</sup>، وحقيقة الأمر أن ما قيل سابقاً ليس إلا مجرد اجتهادات، وليس بخاف أن ظاهرة التأمين مرتبطة بالوجود الإنساني، وهي

1- د/البدر اوي مرجع سابق ص 31 - د/كمال طه وزميله مرجع سابق ص 7.

2- د/ نعمات محمد مختار مرجع سابق ص 30.

3- مولر دروس في التأمين البحري ص 3 أشار إليه د/ الشرقاوي مرجع سابق ص 38.

4- د/ رمضان ابو السعود (أصول التأمين) دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ط 2000م ص 49 - د/ محمود سمير الشرقاوي - مرجع سابق ص 37.

5- د/ سلامة عبدالله وعصام عمر الدين مرجع سابق ص 24 - د/ مصطفى كمال طه وزميله مرجع سابق ص 7.

6- د/ غنايم مرجع سابق ص 18.

7- د/ ثروت عبد الرحيم مرجع سابق ص 14.

8- د/ غنايم المرجع السابق ص 18 - د/ محمود سمير الشرقاوي - مرجع سابق ص 390 - د/ مصطفى كمال طه ود/ وائل بندق - مرجع سابق ص 8.

ظاهرة تاريخيه اجتماعيه حضارية، وتمت ممارسته في المجتمعات القديمة وخصوصاً التي نشطت بها العمليات التجارية، وقد أدت الحاجات العملية خلال الحقب السابقة إلى ظهور عقد التأمين البحري في أقطار مختلفة وممارسته في في أواخر القرن الرابع عشر الميلادي مع انتشار التجارة البحرية بين مدن إيطاليا والبلاد الواقعة في حوض البحر الابيض المتوسط .

### الفرع الثاني:التأمين البحري في العصر الحديث

وسوف نتناول فيما يلي تطور- مصادر قواعد نظام التأمين في تشريعات الدول المختلفة والوطن العربي، وتطوير- فكرة التأمين على النحو الآتي:

#### أولاً:البرتغال وأسبانيا

يذكر البعض<sup>(1)</sup> أن الأسبان والبرتغاليين هم أول من أصدر تشريعات خاصة بعقد التأمين البحري في القرن الخامس عشر، ومن أشهرها أوامر برشلونة الأربعة التي صدرت في السنوات الأربعة التي بدأ صدورها عام1425م، ولم يقصد من هذه القوانين وضع شروط معينة لمباشرة التأمين، بل كان القصد منها تنظيم وجوده باعتباره نظاماً قانونياً قائماً فعلاً، ولم يقتصر على منع التأمين على مصالح الأجانب، ولكنها تعدت ذلك إلى تقنين وتنظيم وتحديد شكل العقد وأعمال السمسرة، كما أن فيليب الثاني أصدر تعليمات بخصوص التأمين البحري لأسبانيا سنة1556م وقد أصبحت لانشورب مركزاً تأمينياً قيادياً عام 1563م<sup>(2)</sup>، وقد حرمت قوانين برشلونة التأمين على السفن الأجنبية التي تحمل بضائع أجنبية، وأجازت التأمين على السفن الأجنبية التي تشحن في برشلونة في حدود نصف قيمتها، أما السفن الوطنية التي تشحن في برشلونة فيكون التأمين عليها في حدود(75%)من قيمتها، كما نظمت قوانين برشلونة بالإضافة إلى تنظيم (دى جنوة)شكل عقد التأمين البحري وصحته وممارسة الوساطة في عمليات التأمين<sup>(3)</sup> .

#### ثانياً:إيطاليا

يعتبر التشريع الذي أصدره دى جنوه سنة 1369م أول تشريع يتصل بالتأمين، فقد حرم إساءة استعمال سعر الصرف، والتأمين ثم جاء مرسوم فيليب بوجون سنة 1458م وأخيراً قوانين جنوة، وفلورنسا سنة 1498م، التي منعت التأمين على البضائع والسفن الأجنبية وأخضعت عقد التأمين إلى ضريبة، ومما لاشك فيه أن أول من مارس التأمين البحري بصورته الحديثة هم تجار سهل لومبارديا الذي يقع شمال إيطاليا ثم صدر- في عام 1523م مرسوم فلورنسا يقنن(ينظم)

1- د/ فائز محمد حسين مرجع سابق ص 61.

2- د/غنايم مرجع سابق ص 19.

3- د/ ثروت عبد الرحيم مرجع سابق رقم 13 ص 34.

ما استقر عليه العمل في مجال التأمين البحري في إيطاليا ويتضمن المرسوم الإشارة إلى نموذجين من الوثائق، يشتملان على كثير من خصائص وثيقة التأمين البحري الإنجليزية الحالية<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: إنجلترا

شاع التأمين البحري في إنجلترا؛ بسبب نزوح اللومبارديين في القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلادي من موطنهم الأصلي شمال إيطاليا إلى إنجلترا، مما جعلها من الدول العريقة في هذا المجال، فقد قام اللومبارد بمشاركة اليهود في إدارة الأعمال المصرفية، وأوجه النشاط التجاري الأخرى في لندن إلى أن تم طرد اليهود من إنجلترا عام 1290م بسبب النفور العام منهم، وكرهية الناس لهم لجشعهم، وتقاضيهم فوائد ربوية عالية<sup>(2)</sup> مما أفسح المجال للومبارديين، وبقوا وحدهم المسيطرون على أعمال البنوك في لندن، وكانوا في نفس الوقت على علاقات تجارية بدولتهم الأم إيطاليا ودول أخرى، وقد تقربوا إلى الناس بتقديم أسعار فائدة منخفضة، وتمكنوا من تقوية نفوذهم وتحقيق ثروة لهم في إنجلترا، ومما زاد عددهم ونفوذهم في لندن، وموسن، انغماسهم في الصراع بين كنيسة روما، والسلطة الزمنية، واستغلالهم صلتهم بدولتهم الأم إيطاليا مقر البابوية حيث عملوا كمحصيلي اتاوات، وضرائب، وبائعي صكوك غفران للناس لصالح الكنيسة، إلا أن ذلك غرس الحقد عليهم في قلوب التجار الوطنيين، ومن ثم بدأت الإجراءات المانعة، والاضطهادية تتخذ في مواجهتهم منذ عام 1483م إلى أن وصلت ذروتها في عهد الملكة اليزابيث الأولى<sup>3</sup> أنهت بمغادرتهم إنجلترا نهائياً إلى أماكن أخرى، إلا أنهم رغم مغادرتهم إنجلترا قد تركوا بصماتهم في مجال التجارة، والأعمال المصرفية، والتأمين هناك حتى أن شارحاً يحمل اسمهم (شارع اللومبارد) مازال باقياً هناك حتى عصرنا هذا<sup>(4)</sup>، وقد ترك اللومبارد آثارهم في مجال التأمين، ففي سنة 1563م أمن تاجر من أنتويرب<sup>5</sup> على ثلاث سفن في رحلة من هافر إلى أمريكا الوسطى، وكانت وثيقة التأمين المكتوبة بالفرنسية موقعة من 37 مكتتباً إنجليزياً، أقرروا بأن التأمين يشبه ما جرى عليه العمل في شارع لومبارد في لندن وفي أنتويرب، كما أن تجار مدن هانزا الألمانية الذين احتكروا تجارة تصدير الصوف من إنجلترا مارسوا التأمين البحري، وهم الذين عاصروا في فترة القرون الوسطى اللومبارد المتواجدين في إنجلترا وقد سمي الهانزيين باسم (إسترلينج Easterling) ومن هذا الاسم اشتقت تسمية الجنيه الاسترليني، مما يؤكد مدى مشاركتهم في أعمال البنوك والتجارة والتأمين<sup>(6)</sup> وفي سنة 1552م

1 -د/غنايم مرجع سابق ص20,21.

2-د/ ثروت عبد الرحيم- مرجع سابق ص15 -د/غنايم مرجع سابق ص21.

3- ملكة إنجلترا وإيرلندا من عام 1558م حتى وفاتها عام 1603م- AR.m.Wikipedia.Org.

4- جمال الحكيم مرجع سابق ص10- د/سلامه عبدالله وعصام الدين عمر التأمين البحري مرجع سابق ص25.

5- هي اكبر مدن الفلمندية في بلجيكا .

6- د/غنايم - مرجع سابق ص22.

نجح التجار الإنجليز بزعامة السير توماس جريشام في سحب ترخيص تجار هانزا فيما يتعلق بتجارة الصوف، وانتهى الأمر بصدور مرسوم من الملكة اليزابيث الأولى في 28/2/1578م بإلغاء كل امتيازات التجار الألمان فغادروا إنجلترا، وكان قد سبق ذلك نجاح توماس جريشام بإنشاء بورصة لندن، حيث افتتحت في 22/12/1568م وقد سميت باسم المصرف الملكي (royal Exchange) في عام 1570م، عند زيارة الملكة اليزابيث الأولى<sup>(1)</sup> إليها، وأصبحت هذه السوق ولأكثر من قرن من الزمان مركزاً للتأمين البحري في العالم كله واستمرت كذلك حتى ظهور مقهى اللويدز في لندن، وبعد مغادرة اللومبارد، والهانزا الذين مارسوا التأمين البحري في إنجلترا إلى جانب أعمالهم التجارية، ظل التجار الإنجليز يمارسون أعمال التأمين البحري إلى جانب أعمالهم التجارية الأخرى دون أن يكون هناك قانون يحكم أعمال التأمين، أو ينظمها، حتى عام 1601م حيث بدأت توطد أركان التأمين البحري في العمل بصورة تامة حيث صدر قانون اليزابيث لتنظيم التأمين والذي يعتبره البعض أول قانون للتأمين البحري بمعناه الراهن وكان لفرنسيس بيكون دور في وضع أحكامه وقد عدل هذا القانون عام 1662م، وأنشئت بمقتضاه محكمة للفصل في المنازعات الناشئة عن عقود التأمين، دون اتباع الإجراءات الشكلية المعتادة، غير أن ذلك قوبل بمعارضة من القضاة والمؤمنين فعاد الاختصاص إلى المحاكم العادية، وقد ظل التأمين يمارس على يد المؤمنين الأفراد الذين يتواجدون في إحدى المقاهي في رويال اكستننج أو إحدى المقاهي المجاورة وكان مقهى اللويدز إحداهما والتي أسسها (ادوارد لويد) مؤسسها بعد عام أو عامين من حريق لندن الذي وقع عام 1666م أي في عام 1667م أو 1668م<sup>(3)</sup> وكان التجار يجتمعون في هذا المقهى لإجراء معاملات التأمين البحري وبشكل فردي أو يكتب كل واحد منهم لحسابه، وعلى مسؤوليته الخاصة<sup>(4)</sup>، ولقد تطور مقهى اللويدز تطوراً كبيراً بعد ازدياد عدد رواده فصار أشبه ما يكون بناد أو سوق للتأمين وفي عام 1691م تم نقل مقر المقهى إلى شارع لومبارد وأصبحت تلك المقهى مركزاً لبيع السفن، والبضائع وعمليات التأمين البحري، حتى عام 1871م الذي صدر فيه قانون اللويدز واعتبرت بموجبه اللويدز هيئة ذات شخصيه قانونية وأصبحت هيئة اللويدز هي السمة البارزة في سوق لندن للتأمين، وقد حدد القانون المذكور النظام الأساسي لهيئة اللويدز، وجعل مهمتها تحقيق ثلاثة أهداف أولها: تيسير عمليات التأمين وثانيها: حماية المصالح التجارية، والبحرية لأعضائها وثالثها: تجميع المعلومات

1- د/ نبيل محمد الخناق وخضر اليأس البناء مرجع سابق ص10.  
2- هو أدوارد لويز مؤسس مقهى لويدز في لندن في أواخر القرن السابع عشر واقترن اسمه بالتأمين البحري، كما كان رواد المقهى من العاملين بالشؤون البحرية- AR.m.Wikipedia.Org.  
3- د/ مصطفى كمال طه - القانون البحري - دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية 2000م ص462 - د/ سلامة عبدالله وعصام الدين عمر- التأمين البحري مرجع سابق ص25- د/ محمود سمير الشرقاوي الخطر في التأمين البحري - مرجع سابق رقم 29 ص43.  
4- د/ ثروت عبد الرحيم مرجع سابق ص18- 19 .

البحرية<sup>(1)</sup>، وفي عام 1745م صدر قانون للتأمين البحري تضمن تنظيم أسس إبرام العقود من حيث وجوب توافر المصلحة في التأمين لدى المؤمن له في التأمين، وفي عام 1906م صدر قانون التأمين البحري الإنجليزي، الذي ألغى قانون عام 1745م، وقد امتاز بدقة الصياغة التي تضمنت الكثير من القواعد التي تواكب التطورات الملاحية في مجال التأمين ولا يزال يمثل العمود الفقري للتأمين في بريطانيا والبلدان التي تأثرت بها<sup>(2)</sup>.

### رابعاً: في فرنسا

دخل التأمين البحري فرنسا في القرن الخامس عشر الميلادي، حيث ظهرت قواعد مفصلة للتأمين البحري عبارة عن مجموعة من العادات البحرية، ولكن لم يصبح التأمين البحري معروفاً تماماً، إلا بعد تقنين تلك العادات في القرن السادس عشر الميلادي، في مجموعة العادات البحرية المعروفة باسم (مرشد البحر) والتي تضمنت قواعد مفصلة للتأمين البحري وشهد عام 1681م صدور الأمر الملكي<sup>(3)</sup> في عهد الملك لويس الرابع عشر<sup>4</sup> وتضمن تنظيماً كاملاً للتأمين البحري، في (74) مادة، ويعتبر أكبر قوانين أوروبا توسعاً في استيعاب فكرة التأمين البحري من الناحيتين العملية والقانونية آنذاك، وفي عام 1779م طالبت غرفة تجارة مرسيليا برلمان المقاطعة بقانون جديد للتأمين، وصدر قانون عام 1779م، الذي يعتبر مكملاً للأمر الملكي الصادر عام 1681م ومن أهم ما نص عليه قانون عام 1779م، شرط صلاحية السفينة للملاحة، فقد استلزم فحص السفينة للتأكد من صلاحيتها للملاحة، وكذا نصه على حق الترك، أو نظام التخلي عن السفينة<sup>(5)</sup> ومن ثم أنتقلت تلك النصوص إلى القانون التجاري الفرنسي 1808م، ومنه إلى القانون البحري المصري القديم 1883م وإلى كثير من التشريعات البحرية العربية<sup>(6)</sup> ثم صدر في فرنسا 3/7/1967م قانون تأمين بحري جديد بالقانون رقم 522 الخاص بالتأمين البحري، وأكمل بالمرسوم الصادر في 9/1/1968م، ثم قننت النصوص التشريعية واللائحية المتعلقة بالتأمين البحري بالمرسومين 666 و 667 في 16/7/1979م.

### خامساً: التأمين البحري في التشريع العربي

بالرغم من أن القانون البحري الإسلامي الذي ظهر في الفترة الأولى من العصور الوسطى هو مصدر قواعد القانون البحري المعاصر كما يقول الأستاذ رودبير- لا يمكن التصور- بأن يجهل رجال القانون المعاصرون حالة القانون القديم، سواء لفهم القواعد الجديدة بالتقابل، أو لمتابعة هذه

<sup>1</sup> - مرجع سابق ص24- د/الشرقاوي - مرجع سابق ص29.

<sup>2</sup> - د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص15- د/ نبيل الخناق- وخضر اليأس البناء -التأمين البحري مرجع سابق ص11 .

<sup>3</sup> - د/يوسف يعقوب صرخو-مرجع سابق ص19.

<sup>4</sup> - لويس الرابع عشر: هو ملك فرنسا للفترة من 1643م حتى 1715م وكان يلقب بالشمس لاهتمامه بالأدب- AR.m.Wikipedia.Org.

<sup>5</sup> - ريبير-القانون البحري - رقم 2348- أشار إليه د/غنايم - مرجع سابق ص20.

<sup>6</sup> - د/ مصطفى كمال وزميله - مرجع سابق ص13 .

القواعد منذ نشأتها حتى وقتنا الحاضر<sup>(1)</sup> إلا أن الفقهاء المسلمين لم يقبلوا عقد التأمين البحري في الصورة التي نعرفها حالياً، ونظراً لأن التجارة البحرية تتطلب حماية المشتغلين بها من كثير من الأخطار، فقد رأى الفقهاء المسلمون بضرورة إصلاح بعض الأضرار- التي تلحق بأصحاب المصلحة في الرحلة البحرية بالمشاركة، وعليه اعتبر بعض الشراح المبادي التي قال بها الفقهاء المسلمون بصدد العواريات العامة هي الشكل الأول للتأمين البحري<sup>(2)</sup>، إلا أنه لم يظهر التأمين البحري بشكله المتطور- في الوطن العربي، إلا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي أثناء حكم الدولة العثمانية، وذلك عن طريق الوكلاء التجاريين الأجانب الذين كانوا يقومون بالتأمين على البضائع المستوردة، والمصدرة لدى شركات التأمين الأوروبية، ومع اتساع رقعة النشاط التجاري قامت الشركات الأوروبية بفتح فروع لها في كثير من الدول العربية لممارسة التأمين على البضائع المصدرة، والمستوردة وقد قامت السلطنة العثمانية في حوالي عام 1883م في إصدار قانون التجارة العثمانية الذي تضمن في الفصل الحادي عشر منه أحكام التأمين البحري والذي استمر سائداً في البلدان العربية إلى ما بعد انفراطها عن السلطنة العثمانية بعد الحرب العالمية الأولى 1914م-1917م وتحولها إلى دويلات تحت إنداب الدول الإستعمارية الغربية، أو إلى دول شبه مستقلة<sup>(3)</sup>، فقد قامت الدول العربية بإلغائه وإصدار قوانين جديدة للتجارة البحرية وكانت لبنان أول الدول العربية التي بادرت إلى إلغاء قانون التجارة العثمانية وإصدرت في 18 شباط 1947م قانوناً جديداً للتجارة البحرية تضمن الباب التاسع منه تنظيم أحكام عقد التأمين البحري في المواد من 293 إلى 380، ثم تلتها سوريا بموجب التشريع رقم 80 لسنة 1950م والذي خصص الباب التاسع منه للتأمين البحري، وفي الأردن أصدرت الحكومة الأردنية عام 1972م قانون التجارة البحرية الجديد رقم 12 لسنة 1972م والذي تضمن الباب التاسع منه تنظيم أحكام التأمين البحري في المواد من 296 إلى 352 منه، أما في مصر- فقد نظم المقتن المصري أحكام التأمين البحري في القانون البحري (السيكورتاه البحرية) عام 1883م، في الفصل الحادي عشر منه المواد من 193- 234، وقد استقى أحكامه من القانون التجاري الفرنسي الصادر عام 1807م، ولم يطرأ على قانون السيكورتاه البحرية المصري أي تعديل حتى عام 1990م حين صدر- قانون التجارة البحرية المصرية الجديد بالقانون رقم 8 في 22/4/1990م والذي خصص الباب الخامس منه للتأمين البحري في المواد 340 إلى 400 منه، وفي الكويت تم تنظيم أحكام التأمين البحري في قانون التجارة البحرية الصادر- برقم 28 لسنة

1- د/ مصطفى محمد رجب - القانون البحري الإسلامي - مرجع سابق ص-303.

2- المرجع السابق ص-403.

3- بهاء بهيج شكري المحامي التأمين البحري في التشريع والتطبيق (دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان 2009م) ص 35.

1980م في المواد 267-352، وأما في اليمن والسودان فسوف نتعرض بشي من التفصيل على النحو الآتي:

## 1: اليمن

لم تعرف اليمن تنظيمًا قانونيًا للتأمين البحري إلا في مدينة عدن في خمسينيات القرن العشرين، فقد بدأ تنظيم أحكام التأمين البحري في الجزء الجنوبي من اليمن في ظل الاستعمار البريطاني لجنوب اليمن بدخول عدة فروع لشركات تأمين خارجية الي مستعمرة عدن، ووصل عددها إلى قرابة الأربعين فرعاً، ومكتباً، وصدر أول قانون للتجارة البحرية فيها عام 1958م، وهو القانون رقم 15 لسنة 1958م<sup>(1)</sup>، والذي خصص الباب السابع منه للتأمين البحري، منظماً أحكامه في المواد 342 وحتى 402 منه، وقد أفرد قواعد قانونية خاصة بالتأمين على السفينة، والبضائع وكذا التأمين من المسؤولية، وبعد جلاء الاستعمار عن جنوب اليمن في 30 نوفمبر 1967م، واستقلال الشطر الجنوبي من اليمن، ثم تم إنشاء أول شركة وطنية للتأمين وإعادة التأمين، وهي الشركة اليمنية للتأمين وإعادة التأمين في عام 1969م بالقانون رقم 27 لسنة 1969م، كأحدى شركات القطاع العام وبرأس مال مملوك بكامله للدولة<sup>(2)</sup>، كما صدر في عام 198م القانون البحري رقم 10 لسنة 1988م في الشطر الجنوبي قبل توحيد شطري اليمن، وقد حل محل القانون البحري رقم 15 لسنة 1958م سالف الذكر، وظل معمولاً به في اليمن الجنوبي، وفي اليمن الشمالي بعد توحيد شطري اليمن في 22 مايو 1990م بموجب اتفاقية الوحدة المباركة التي نصت على إبقاء القوانين الصادرة في الشطرين معمولاً بها حتى صدور قانون يلغيها، حتى عام 1994م- حين صدر القانون البحري بالقرار بقانون رقم 15 لسنة 1994م، وأما بالنسبة للشطر الشمالي قبل تحقيق الوحدة فقد ظل بعيداً عن التأمين حتى عام 1974م، فقد عرفت سوق التأمين أواخر عام 1974م حيث تم إنشاء أول شركة تأمين عام 1974م، بموجب قرار ترخيص رقم 4 لسنة 1974م، وهي شركة مارب اليمنية للتأمين بمساهمة من قبل البنك اليمني للإنشاء والتعمير- والشركة الكويتية لإعادة التأمين والشركة البريطانية (G.H.M)، ثم توالى ظهور شركات التأمين الخاصة مع تطور وازدهار الحركة التجارية، وتوسع قيام العلاقات التجارية بين اليمن والدول العالمية والإقليمية، ولم يكن في هذا الشطر من اليمن قانوناً ينظم أحكام التأمين البحري، وكانت المحاكم اليمنية تستند في قضائها إلى ما استقر عليه العمل فقهاً وقضاءً في الدول العربية والأجنبية وأحكام القانون التجاري رقم 39 لسنة 1976م، وظل الأمر

<sup>1</sup> - جعفر محمد صالح (المكانة التاريخية والأهمية الداعمة لحرية السوق) ورقة عمل مقدمة إلى ندوة المجلس الاستشاري الخاصة بالتأمين ودوره في العملية التنموية التي اقيمت في صنعاء ابريل 1990م- مقطري للتصوير .  
<sup>2</sup> - محمد عبد العزيز الهوري- عبد الكريم الحضرمي- صالح الوراقي(الإشراف والرقابة على التأمين) ورقة مقدمة إلى ندوة المجلس الاستشاري الخاصة (بالتأمين ودوره في العملية التأمينية) صنعاء 1999م ص1- د/عبدالكريم السياغي(مبادئ الخطر والتأمين) مقطري للتصوير جامعة صنعاء 2000م ص4.

على ما هو عليه حتى قيام الوحدة، حيث صدر القانون البحري للجمهورية اليمنية بالقانون رقم 15 لسنة 1994م في 13/10/1994م، بموجب القرار الجمهوري رقم 15 لسنة 1994م وقد تم إقراره من مجلس النواب (المجلس التشريعي) في 4/10/2000م وصدر برقم 16 لسنة 2000م وقد أفرد القانون المذكور- الباب الخامس منه للتأمين البحري، وهو القانون السائد في اليمن الموحد، وشكل القانون البحري رقم 10 لعام 1988م الصادر في جنوب اليمن مصدراً أساسياً له<sup>(1)</sup> وفي عام 1997م صدر القانون رقم 7 بشأن الإشراف والرقابة على وسطاء التأمين، وتنظيم أحكام أعمال شركات التأمين ومراقبة نشاطها، وقد نص في مادته الخامسة الفقرة (أ) على ( أن تكون شركة التأمين يمنية تُؤسس وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية، وأن تتخذ شكل شركات المساهمة وأن يكون الحد الأدنى لعدد المساهمين فيها عشرة أشخاص وأن تكون جميع أسهم الشركة اسمية مملوكة بنسبة 75% على الأقل لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين متمتعين بالجنسية اليمنية، ويكون مركزها في الجمهورية اليمنية)، وقد اعطت المادة (16) من القانون المذكور- الصلاحية لوزير- الصناعة في إلزام شركات التأمين المحلية لإعادة التأمين بنسبة محددة من عملياتها التي تعقد في الجمهورية اليمنية لدى إحدى شركات إعادة التأمين اليمنية في حال وجودها مقابل فوائد وعمولات يحدد نسبتها الوزير، كما أن المادة (17) من القانون المذكور- جعلت لوزير الصناعة صلاحية إلزام شركة التأمين بعدم اللجوء إلى الأسواق الدولية لإعادة التأمين وقد حدد القانون أعمال الشركات الأجنبية في إعادة التأمين بواسطة فرع أو وكالة فقط .

## 2: في السودان<sup>(2)</sup>

صناعة التأمين في السودان بدأت في الظهور مع الحكم البريطاني ولم تعرف السودان في ظل حكم الإستعمار البريطاني سوى التأمين البحري للصادرات والواردات فقط أما بقية أنواع التأمين، فلم يكن يتم التعامل بها، وتمثل بداية النشاط التأميني في السودان، بإنشاء وكالات تأمين أجنبية تتبع شركات تأمين سويسرية وفرنسية وإيطالية، وأخرى لشركات تأمين مصرية، وقد بلغ عدد تلك الوكالات أكثر من سبعين وكالة، وقد اتسع نشاطها التأميني فشملت جميع أنواع التأمين المختلفة ولم تكن الدولة تباشر أي نوع من أنواع الرقابة على نشاط تلك الوكالات، وفي عام 1951م أنشأت أول شركة تأمين سودانية برأسمال سوداني خالص، وهي الشركة السودانية لتأمين العربات، وانحصر نشاطها في البداية في التأمين الإجباري على السيارات ثم توسعت في نشاطها التأميني، وتم تحويل رأسمالها إلى شركة الخرطوم للتأمين، وفي أواخر العام 1960م صدر قانون الرقابة على المؤمنین، وتم إنشاء قسم بوزارة المالية للقيام بمهام الإشراف والرقابة

1- د/ جعفر محمد مقبل الشلاحي شرح القانون البحري دار جامعة عدن للطباعة والنشر الطبعة الأولى 2004م ص-27.  
2- د/ نعمات محمد مختار- التأمين التجاري والتأمين الإسلامي- مرجع سابق ص-33 وما بعدها-د/محمد صالح علي- شرح قانون المعاملات المدنية- السوداني لسنة 1984م الجزء السادس عقود الغرر- مطابع شركة السودان للعملة المحدودة 2013م ص-35.

على أعمال التأمين، حيث كانت الدولة قبل ذلك التاريخ لا تمارس أي نوع من أنواع الرقابة على نشاط الوكالات الأجنبية، أو الشركات السودانية للتأمين، وازداد دخول رأس المال السوداني في حقل التأمين بصورة مباشرة في عام 1961م، حيث شهدت الفترة من 1961م وحتى 1970م نشاطاً واسعاً في مجال التأمين حيث تم إنشاء خمس شركات تأمين وطنية، ثلاث منها برأسمال سوداني صرف، وهي شركات التأمين السودانية، والشركة الأفريقية للتأمين، وشركات التأمينات المتحدة، وشركتان برأسمال مشترك وهما النيل الأزرق للتأمين- وكان رأسمالها مشتركاً بين السودان ولبنان والعراق- والشركة السودانية للتأمين وإعادة التأمين وكان رأسمالها مشتركاً بين السودان وبلغاريا، وفي عام 1970م تمت سودنة قطاع التأمين السوداني، حيث تم تعديل اسم قانون الرقابة على المؤمنین لعام 1960م لقانون الرقابة على المؤمنین لعام 1970م، والذي بموجبه تم تحويل جميع الشركات العاملة في السودان في مجال التأمين إلى شركات سودانية برأسمال سوداني، وذلك بهدف حماية شركات التأمين الوطنية، مما أدى إلى زيادة عدد شركات التأمين الوطنية المملوكة للقطاع الخاص، وقد تم في عام 1974م إنشاء أول شركة إعادة تأمين سودانية ولا زالت هي الشركة السودانية الوحيدة في مجال إعادة التأمين وكان الغرض من إنشائها إعادة التأمين في الداخل بدلاً من الخارج بما يضمن الاحتفاظ بأكبر قدر من الأقساط في الداخل لاستخدامه في تنمية الاقتصاد الوطني، وقد ألزمت اللوائح شركات التأمين بإعادة تأمين (30%) من طاقات اكتتابها لدى شركة إعادة التأمين الوطنية، وذلك بغية حماية شركة إعادة التأمين الوطنية من منافسة شركات إعادة التأمين الأجنبية، وفي نهاية عام 1978م تم إنشاء أول شركة تأمين إسلامية وفي العام 1992م صدر قانون الإشراف والرقابة على أعمال التأمين، والذي ألغى قانون الرقابة على المؤمنین لعام 1970م وبموجب القانون الجديد تم اسلمة كافة قطاعات التأمين السوداني، ونص على مبدأ التبرع فقد اشترط القانون المذكور النص على مبدأ التبرع بالاشتراك من قبل المشترك لبقية المشتركين، بصورة واضحة في كافة وثائق التأمين كما نص على إلزام جميع شركات التأمين بإنشاء هيئة رقابة شرعية للتأكد من مطابقة عمل الشركة لمبادئ الشريعة الإسلامية، وفي عام 2001م حل قانون الرقابة على التأمين لعام 2001م محل قانون الإشراف والرقابة على أعمال التأمين لسنة 1992م، وفي عام 2003م صدر قانون التأمين التكافلي كما صدر في 2010م قانون التجارة البحرية السوداني (قانون النقل البحري 2010م)، والذي خصص مادة واحدة منه هي المادة (163) منه للتأمين البحري (لعقد التأمين البحري).

### **المطلب الثالث: التأمين البحري في الفقه الإسلامي**

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين على النحو الآتي:

## الفرع الأول: التأمين التعاوني عند العرب والمسلمين

ان العرب هم أول من جابو ارجاء البحار والمحيطات وبالاخص المحيط الهندي بقصد التجارة ويعتبر سليمان بن سليمان المهري (معلم البحر) امن الربابنة العرب الذين ارسوا قواعد الملاحة البحرية الذي له مؤلفات في علوم البحر وانواعه وأبحاث في علم الفلك، ومن تلامذته (أمير البحر) أحمد بن ماجد بن محمد السعدي وهو ملاح وجغرافي عربي مسلم من سلطنة عُمان ساعد فاسكو دي جاما في اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ومع ذلك يذهب بعض شراح القانون<sup>3</sup> إلى أن عقد التأمين البحري هو من مستحدثات العصر الحديث، وقد قدم إلينا في الوطن العربي من أوروبا الناهضة من دمار الحرب العالمية، وفتحت شركات التأمين الأوروبية فروعها في الشرق العربي وهذا كان أول عهد للوطن العربي بالتأمين، حسب رأي أصحاب هذا القول، فلم يكن التأمين معروفاً في المشرق العربي قبل ذلك، لا في عهد رسول الله (ﷺ) ولا في عهد الخلفاء الراشدين والأئمة المجتهدين حسب رأيهم، بينما يذهب الرأي الغالب<sup>(4)</sup> إلى أن التأمين البحري هو أقدم صور التأمين، وكان شرقي النشأة إذ عرفه الشعب الفينيقي والبابلي وأن العرب أول من عرف التأمين التعاوني والتأمين على الممتلكات في صورته المختلفة، وذلك قبل الإسلام وبعد ظهور الإسلام وأن القول بأن دول العالم العربي لم تعرف صور التأمين قبل الإسلام قول غير صحيح، واستدل أصحاب هذا الرأي لتأكيد رأيهم بالآتي:

أ- إيلاف قريش الذي ورد ذكره في القرآن الكريم في سورة قريش<sup>(5)</sup>، والذي ابرمه بنو عبد مناف أثناء رحلتي الشتاء والصيف والتي كانوا يقوموا بها إلى الشام واليمن، والحبشة قبل الإسلام، ويذكر المفسرون في تفسير هذه السورة<sup>(6)</sup> أن تجار قريش كانوا يخرجون للتجارة في رحلتين إحداهما في فصل الشتاء ويذهبون فيها إلى اليمن والحبشة، والثانية في فصل الصيف، ويذهبون فيه إلى الشام، وفي رحلتهم هذه كانوا يتعرضون لمخاطر الطرق من غارات قطاع الطرق، ونهب بضائعهم بالإضافة إلى الكوارث الطبيعية، فعمد أصحاب الإيلاف وهم بنو عبد مناف الأربعة إلى الاتفاق مع ساكني البلدان التي يمرون بها ليؤمنوا على تجارتهم من أخطار الطريق. فألف هاشم بن عبد مناف، قيصر الروم عندما خرج إلى بلاد الشام، وأما أخوه عبده شمس فقد ألف الأحباش، وألف المطلب بلاد اليمن، وأما نوفل فقد ألف كسرى عند خروجه إلى فارس، هذا الإيلاف أو العقد

1- سليمان بن أحمد بن سليمان المهري توفي عام 1554م ويمتد نسبه إلى قبيلة مهرة بن حيدان من قضاة وكان من سكان جزيرة سقطري من بلاد اليمن (WWW.Hiagate.com)

2- أ.د/ حاج آدم حسن الطاهر-أحكام الملكية الفكرية - ص 16- مطبعة شركات البركات الخيرية 2008م.

3- البشير زهره (التأمين البري) 1975 بدون ناشر- ص 12.

4- د/ نعمات محمد مختار مرجع سابق ص 223-د/ فائز محمد حسين التطور التاريخي لظاهرة التأمين دراسة مقدمة إلى مؤتمر- الجديد في مجال التأمين والضمان في العالم العربي منشورات الحلبي ج 1 2007م ص-80.

5-سورة قريش آية 1-4.

6-أبي عبدالله محمد بن أحمد الأنصاري القرطبي-الجامع لأحكام القرآن(تفسير القرطبي)مؤسسة الرسالة 2006م ج 22 ص 501 .

يقضي بإغاثة وتعويض من تعرضت تجارته للنهب أثناء الرحلة، وبموجب هذا الإيلاف كان تجار قريش يخرجون تجارتهم إلى مختلف الأمصار فلا يتعرض لهم أحد ولا تتعرض تجارتهم للنهب.

ب- ونرى أن نظام العاقلة يعتبر من صور التأمين التي تعارف عليها العرب قبل الإسلام، فقد كانت العاقلة تتعاون في دفع دية قتيل الخطاء عن الجاني وجاء الإسلام وأقر هذا النظام وأثنى عليه ونص عليه في صحيفة المدينة التي تعتبر أول دستور إسلامي وحث على العمل به<sup>(1)</sup>.

ت- كما نرى أن ما احتوت عليه صحيفة المدينة التي وضعها رسول الله ﷺ من صور تعد بمثابة صور من التأمين، ومن ذلك النص على فداء الأسرى المسلمين عن طريق تعاون المسلمين على دفع فدية اسراهم، ووفاء دين الغارمين الذي شديد الشبه بنظام تأمين الدين الذي عرف مؤخرًا<sup>(2)</sup> في العصر الحديث.

ث- ما كان سائداً في عهد الخليفة الفاروق عمر بن الخطاب من تسجيل أصحاب كل حرفة معينة في سجل خاص بهم حسب سكنهم، فمن أصيب منهم بعجز عن العمل من أعضاء الحرفة ألزم بقية الأعضاء بدفع إعانة له، ولعله من نافلة القول أن تلك الصور تؤكد أن المجتمعات العربية، في عصور ما قبل الإسلام وبعد مجيء الإسلام عرفت صوراً عدة من صور التأمين لاسيما التأمين الاجتماعي.

ج- تعتبر مبادئ الفقهاء المسلمين بصدد العواريات العامة هي الشكل الأول للتأمين البحري<sup>(3)</sup>، كما تناول فقهاء الشريعة الإسلامية أحكاماً لصور شبيهة بعقد التأمين من ذلك ما جاء في كتاب المنتقى شرح موطأ الإمام مالك للباجي<sup>4</sup> أثناء الحديث عن بيع الغرر (ومن دفع إلى رجل داره على أن ينفق عليه حياته، روى ابن المواز عن أشهب لا أحبب ذلك، ولا أفسخه إن وقع وقال اصبغ: هو حرام؛ لأن حياته مجهولة ويفسخ وقال ابن القاسم عن مالك لا يجوز إذا قال على أن ينفق عليه حياته)<sup>(5)</sup>، ومن ذلك أيضاً ما جاء في كتاب البحر الزخار الجامع لمذاهب علماء الأمصار- للمرتضى<sup>6</sup> ضمان ما يغرق أو يسرق باطل، وفي هذا دليل على أن التأمين البحري، والتأمين من السرقة لا يجوز. وأما في العصر الحديث فقد تناول الإمام ابن عابدين<sup>7</sup> في كتابه حاشية رد المحتار على الدر

1- الشيخ صفي الرحمن المباركفوري (الرحيق المختوم) بحث في السيرة النبوية- مكتبة الارشاد صنعاء 2009م ص134.

2- د/نعيمات محمد مختار التأمين التجاري والتأمين الإسلامي مرجع سابق ص23.

3- د/مصطفى محمد رجب القانون البحري الإسلامي مرجع سابق ص304.

4- هو أبي الوليد سليمان بن خلف بن سعد بن أيوب الباجي وهو أحد فقهاء المالكية المولد 403هـ توفي سنة 494هـ-المنتقى شرح

الموطأ الإمام مالك مطبعة السعادة- القاهرة-1323هـ- www.ISLAMicsham.org

5- د/جابر عبد الهادي سالم الشافعي (البديل الإسلامي للتأمين رؤية فقهيه وتطبيقيه ومستقبلية) دراسة مقدمة إلى مؤتمر الجديد في مجال

التأمين والضمان في الوطن العربي منشورات الحلبي الحقوقية بيروت عام 2007م ط1- ج1 ص235-مشيراً إلى (المدونة الكبرى)

للإمام مالك مطبعة السعادة مصر- ج6 ص111-د/نعيمات مختار مرجع سابق ص224.

6- هو أحمد بن يحيى المرتضى مؤلف البحر الزخار الجامع لمذاهب علماء الأمصار، أحد فقهاء الشيعة الزيدية المتوفي 840هـ- كتاب

البحر الزخار- دار الحكمة اليمنية ص11-1947م. www.Zidiah.com

7- هو الفقيه الحنفي محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز بن عابدين الدمشقي مؤلف كتاب رد المحتار على الدر

المختار المتوفي 1252م- مكتبة اليمن - بدون تاريخ نشر . AR.m.Wikipedia.Org

المختار<sup>(1)</sup> حكم عقد التأمين البحري المعروف بعقد السوكرة، كل ذلك يدل على أن المجتمعات العربية قبل الإسلام، وبعد ظهور الإسلام قد عرفت صوراً من صور- التأمين، كما أن علماء المسلمين قد عرفوا أحكام التأمين، ومنها التأمين البحري، فهذا العلامة المرتضى يشير إلى حكم التأمين البحري في قوله (ضمان ما يغرق باطل) مما يؤكد معرفة علماء الشريعة الإسلامية لأحكام عقد التأمين، قبل علماء الغرب وإن لم يسم بمسميات التأمين الأمر الذي يجعل ما يقوله البعض من أن التأمين من مستحدثات العصر الحديث، وليس له جذور في تاريخ الحضارة العربية قبل الإسلام، وبعده ولم يعرفه فقهاء الشريعة الإسلامية، قولاً في غير محله وتتقصه الدقة، والواقع أنه في العصر الحديث بعد فتوى ابن عابدين، بدأ علماء الشريعة الإسلامية يتناولون التأمين بالدراسة والبحث والتحليل، ومدى مشروعيته كما عقدت عدة مؤتمرات إسلامية كان أولها عام 1961م حيث عقد مؤتمر الفقه الإسلامي ومهرجان ابن تيمية<sup>2</sup> وهو أول مؤتمر تناول موضوع التأمين بصورة جادة من قبل عدد كبير من العلماء المسلمين المعاصرين والمؤتمر- الثاني لمجمع البحوث الإسلامية بالأزهر- المنعقد بالأزهر عام 1385هـ-الموافق 1965م، وكذلك المؤتمر الثالث لهذا المجمع سنة 1966م والسابع عام 1972م، وندوة التشريع الإسلامي المنعقدة بطرابلس الغرب بليبيا عام 1972م ومجمع الفقه الإسلامي في دورته الأولى عام 1398هـ-الموافق 1978م، وجميعها قررت مشروعيه التأمين التعاوني التبادلي وكان آخر مؤتمر- تناول موضوع التأمين مؤتمر التأمينات واقعها ومستقبلها الذي عقد في القاهرة عام 2001م، الأمر الذي يمكن معه القول أنه أصبح هناك ما يمكن تسميته فقهاً إسلامياً للتأمين ساهم فيه كل من تناول موضوع التأمين، سواءً كان ممن أباح التأمين أو كان من الذين لم يجيزوه<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثاني: التأمين في الفقه الإسلامي العصر في الحديث

ولقد أثار التأمين بشكل عام والتأمين البحري بشكل خاص جدلاً واسعاً في الفقه الإسلامي الحديث، ويجد المقتفي لآراء العلماء أنهم قد اختلفوا في موضوع التأمين إلى عدة آراء<sup>(4)</sup> سوف نوجزها فيما يلي، غير أنه وقبل أن نتعرض لاتجاهات آراء فقهاء الشريعة الإسلامية في حكم التأمين نود أن نوضح أن التأمين من حيث الشكل ينقسم إلى قسمين:

1- محمد امين بن عابدين -حاشية رد المحتار على الدر المختار- دار الفكر سنة 1415هـ ج 4 ص 350 - وانظر في الإشارة الى ذلك البشر زهرة التأمين البري مرجع سابق ص 12-، د/ جابر عبد الهادي الشافعي مرجع سابق الصفحة نفسها .  
2- هو تقي الدين ابو العباس أحمد بن عبد الحلیم بن عبد السلام النميري الحراني المشهور بأبن تيمية فقيه ومحدث ومفسر وعالم مسلم مجتهد توفي عام 1328م وله عدد من المؤلفات منها كتاب الفتاوى - AR.m.Wikipedia.Org.  
3- د/ جابر عبد الهادي سالم الشافعي(البديل الإسلامي للتأمين) رؤية فقهية وتطبيقية ومستقبلية - مرجع سابق ص 235 .  
4- أنظر في ذلك- د/عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم(عقد التأمين حقيقته ومشروعيته)دراسة مقارنة منشورات الحلبي الحقوقية بيروت 2010م ص 279- د/جابر عبد الهادي الشافعي- مرجع سابق ص 236-د/ برهام عطا الله(التأمين بين القانون والشريعة)دراسة مقدمة إلى مؤتمر- الجديد في مجال التأمين والضمان في الوطن العربي والعالم-بيروت، 24-26 نيسان منشور في كتاب الجديد في مجال التأمين والضمان في الوطن العربي-ج 1 ط 1-2007م ص 142-د/ فوزي الادهم (نحو مفهوم اسلامي جديد للتأمين)دراسة مقدمة إلى مؤتمر الجديد في مجال التأمين والضمان في الوطن العربي منشورات الحلبي-ج 1 ط 1-2007م ص 170-د/مختار الهانسي(رأي الشريعة الإسلامية في العمل التأميني بين مؤيد ومعارض)نفس المرجع ص 188.

## القسم الأول: التأمين التعاوني التبادلي (1)

وفيه تتفق جماعة من الأشخاص معرضون لخطر واحد يتخذون شكل جمعية تعاونية على صرف مبالغ محددة لمن يقع له خطر معين (يتعرضون له جميعاً) ويتم دفع هذه المبالغ من الاشتراكات التي يلتزم كل عضو منهم بدفعها وهذا النوع من التأمين لا يهدف إلى الربح، وإنما القصد منه هو التعاون والتضامن الخالص على تجزئة المضار- وتوزيع المخاطر- التي قد تلحق أحد أفراد المجموعة المشتركة، وتخفيف عبء المصيبة (الكارثة) التي لحقته بتعويضه عن الخسارة التي لحقته دون نظر إلى مكسب مادي، فكل فرد من الجماعة يؤمن الآخر من ذات الخطر، كما يتميز بعدم ثبات قسط التأمين، فيمكن مطالبة العضو بتكملة قسطه إلى الحد الذي يمكن من تغطية التعويضات، إذا زادت عن قيمة الأقساط المدفوعة، كما أنه يتميز بالمسئولية التضامنية للأعضاء في دفع المبلغ المستحق لمن تعرض للخطر المؤمن منه.

## القسم الثاني: التأمين بأقساط محدودة (التأمين التجاري) (2)

وهذا النوع من التأمين يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين عند تحقق خطر معين نظير- الأقساط المحددة التي يدفعها المؤمن لهم، ويتميز- هذا النوع من التأمين بأن المؤمن يكون متميزاً عن المؤمن لهم أي انفصال صفة المؤمن عن المؤمن لهم، فالمؤمن لا يعدو كونه وسيطاً بين المؤمن لهم وأصحاب رؤوس الأموال المستثمرة في قطاع التأمين كما يتميز أيضاً بثبات قيمة قسط التأمين وعدم التضامن بين المؤمن والمؤمن لهم ويهدف إلى تحقيق الربح حيث تسعى شركات التأمين إلى جمع الأموال وتكثيرها ومن أنواعه التأمين على الأشياء والتأمين البحري، والآن نعود إلى آراء فقهاء الشريعة الإسلامية في التأمين والتي نوجزها في الاتجاهات الثلاثة الآتية:-

## الاتجاه الأول (3)

ويذهب أصحاب هذا الاتجاه إلى جواز- التأمين وفقاً لما جاء في النظم الوضعية، بكل أنواعه التعاوني والتجاري، بشرط خلوه من الربا وأسس أصحاب هذا الرأي، أو الاتجاه رأيهم على عدة أسس منها أن عقد التأمين عقد حديث اقتضته الضرورة وأن الأصل في العقود الإباحة طالما أنها لا تخالف نصاً شرعياً ومنها التأمين من باب التعاون على البر والتقوى، ومنها قاعدة الالتزام والوعد الملزم

1- د/ أحمد شرف الدين أحكام التأمين دراسة مقارنة في القانون والقضاء المقارن طبعة نادي القضاة ط 3 1991م ص 21-د/محمد حسام محمود لطفي (الأحكام العامة لعقد التأمين) مرجع سابق ص 36.  
2- د/ أحمد شرف الدين مرجع سابق ص 21-د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم مرجع سابق ص 150-د/ محمد حسام لطفي مرجع سابق ص 37-د/ البدر اوي مرجع سابق رقم 20 وص 36.  
3- من القتالين بجواز التأمين شرعاً الشيخ علي الخفيف-الشيخ عبد الوهاب خلاف-الشيخ عبد المنصف محمود- د/ مصطفى الشرفاوي- د/ السنهوري-د/ نزيه الصادق المهدي أنظر-د/ برهام محمد عطاء الله (لتأمين وشريعة الإسلام) دراسة مقدمة إلى مؤتمر الجديد في مجال التأمين الضمان في لبنان 2007م منشورات دار الحلبي ج 1 2007م ص 135-وما بعدها وأنظر القاضي الدكتور فوزي أدهم نحو (مفهوم اسلامي جديد للتأمين) دراسة مقدمة إلى مؤتمر الجديد في مجال التأمين الضمان في لبنان 2007م منشورات دار الحلبي 2007م ص 167 أنظر-د/ عبد الهادي سالم الشافعي (البدل الإسلامي للتأمين رؤيه فقهية وتطبيقية ومستقبلية) مرجع سابق ص 235- د/ فايز أحمد عبد الرحمن (التأمين في الإسلام) دار المطبوعات الجامعية عام 2006م ص 29.

وقياس عقد التأمين على عقد الموالاة، وعلى عقد الجعالة، وعلى نظام العواقل (تحمل العاقلة للديه في القتل الخطأ) ومنها القياس على مسألة تحمل خطر الطريق-

### الاتجاه الثاني<sup>(1)</sup>

ويرى أصحاب هذا الاتجاه عدم جواز التأمين وفقاً لما جاء في النظم الوضعية بكل أنواعه مرجعين ذلك إلى أن عقد التأمين التجاري فيه أكل لأموال الناس بالباطل المنهي عنه شرعاً لتضمنه عدة شبهات شرعية توجب طلانه منها الغرر والجهالة المقامرة والرهان وتحقق الربا في تعاملات شركات التأمين بالإضافة إلى الغبن الذي يتعرض له المؤمن لهم بسبب النظم التي تسير عليها شركات التأمين، كما أنه ينطوي على شبهة التزام ما لا يلزم .

### الاتجاه الثالث<sup>(2)</sup>

ويرى أصحاب هذا الاتجاه التفرقة بين أنواع التأمين المختلفة، حيث أجازوا بعض أنواع التأمين بشروط كالتأمين التعاوني والتأمين على الأموال ولم يجيزوا الأنواع الأخرى كالتأمين التجاري والتأمين على الحياة والتأمين على الأشخاص، وقد أسس أصحاب هذا الاتجاه رأيهم في الأنواع التي أجازوها على بعض الأسس التي بنى عليها أصحاب الاتجاه الأول رأيهم وفي الأنواع التي لم يجيزوها على بعض الأسس التي بنى عليها أصحاب الاتجاه الثاني رأيهم، وحقيقة الأمر أن التأمين كفكرة وكهدف هو الوسيلة التي تحقق نوعاً من الأمان الذي هو أمل الإنسان فما ينطوي عليه التأمين من حماية للأفراد من الخسائر المادية التي يتعرضون لها نتيجة وقوع خطر معين، كما أن التعاون الجماعي بين الأفراد على دفع التعويضات اللازمة لهذا المتضرر، من واقع الأقساط المدفوعة منهم لا يتعارض مع الشريعة الإسلامية وعقد التأمين، فإنه يكون عقداً حديثاً ذو طبيعة خاصة ووسيلة من الوسائل المحققة لمقاصد الشريعة الإسلامية المتمثلة في التعاون وحفظ المال ولكن قد يكون الخلل في أنظمة شركات التأمين في تعاملاتها التجارية والتي تستحوذ على الأرباح التي هي نتيجة العمل في أموال المؤمن لهم وليست أموال المؤسسين المساهمين في الشركة كما أنها تستغل المؤمن لهم وتعرض عليهم أقساطاً مرتفعة أو تحصل على فوائد تأخير عند تخلف أحد العملاء عن سداد القسط المطلوب ولذلك يكون العيب في ممارسي عمليات الاكتتاب في التأمين وليس العيب في نظام التأمين ذاته وهذه أمور من اليسير معالجة أي خلل في نظام التأمين البحري يمكن أن يتعارض مع أحكام الشريعة الإسلامية، في الغراء هي شريعة صالحة لكل زمان ومكان، ولا يمكن أو يعقل أن تعجز هذه

1- من القائلين بتحريم التأمين شرعاً الشيخ عيسوي أحمد عيسوي د/حسين حامد حسان- د/غريب الجمال-الشيخ محمد بخيت المطيعي- د/جاد الحق علي جاد الحق وغيرهم-أنظر- المراجع السابقة-أنظر د/عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم(عقد التأمين حقيقته ومشروعيته دراسة مقارنة)دار الحلبي بيروت 2010م ص279-أنظر د/مختار الهانسي(رأي الشريعة في العمل التأميني بين مؤيد ومعارض ومعتدل ورأي حديث) دراسة مقدمة إلى مؤتمر الجديد في(مجال التأمين الضمان في العالم العربي) منشورات دار الحلبي بيروت-ج1- 2007م ص185.

2- من القائلين بهذا الرأي الشيخ محمد الحسن الحجري- والشيخ احمد طه السنوسي- د/ أحمد ابو زهرة- د/ الصديق محمد الأمين الضريير وغيرهم- أنظر د/عبد الهادي سالم الشافعي مرجع سابق ص236-د/عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم مرجع سابق ص305.

الشريعة العظيمة عن استيعاب نظام عقد التأمين البحري، ولذلك نجد أن: (كلمة الفقه الإسلامي المعاصر اتفقت على مشروعية التأمين في حد ذاته كهدف، أما وسيلة تحقيقه، وهي بعض العقود التي تبرمها شركات التأمين فهي محل كل خلاف عند الفقهاء)<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### ماهية عقد التأمين البحري وسماته وأشخاصه

#### تمهيد

يقوم التأمين على فكرة التعاون وحماية الأفراد من الخسائر المادية التي يتعرضون لها نتيجة تحقق خطر معين، فهدف التأمين هو التعاون الجماعي على دفع التعويضات اللازمة من واقع الأقساط المجمعة، فعمود التأمين الفقري الذي يقوم عليه هو التعاون، وتقتصر وظيفة المؤمن على تنظيم هذا التعاون، وتوزيع نتائج المخاطر على مجموعة المؤمن لهم، ولا يحل المؤمن محل المؤمن لهم في تحمل نتيجة المخاطر، ولا يعول في دفع مبالغ التأمين

<sup>1</sup> - د/ برهام محمد عطاء الله (التأمين وشريعة الإسلام) دراسة مقدمة إلى مؤتمر الجديد في مجال التأمين الضمان في لبنان 2007م - منشورات دار الحلبي ج 1 2007م ص 135 - د/مختار الهانسي (رأي الشريعة في العمل التأميني بين مؤيد ومعارض ومعتدل ورأي حديث) دراسة مقدمة إلى مؤتمر الجديد - منشورات دار الحلبي بيروت ج 1 - 2007م ص 185

((التعويضات)) على رأس ماله، ولكن يعتمد في ذلك على الأقساط التي يقبضها من مجموعة المؤمن لهم .

والتأمين البحري هو أحد فروع التأمين، وإن كان له طابعه الخاص المميز وذاتيته المستقلة، وقواعده القانونية التي ينفرد بها عن الأنواع الأخرى وهو تأمين على الأشياء يغطي السفينة، والبضائع التي تكون محلاً لنقل بحري ولإحاطة والتعرف على مدلول عقد التأمين البحري كان لزاماً أن نتعرف أولاً على ماهية التأمين بشكل عام وتعريف عقد التأمين البحري، وبعد الوقوف على تعريف التأمين البحري نتعرض لسماته (خصائصه) الأساسية، ثم ننتقل إلى دراسة أطرافه والهيئات القائمة عليه وأشخاصه وركائزه؛ ولذلك قسمنا هذا المبحث إلى أربعة فصول:-

### المطلب الأول: ماهية التأمين

نستعرض في هذا المبحث تعريف التأمين بصفة عامة ثم نتطرق تعريف التأمين البحري

في فرعين :

#### الفرع الأول: تعريف التأمين بصفة عامة

لكي يكون تعريف التأمين تعريفاً سليماً بقدر الإمكان يجب أن يكون هذا التعريف جامعاً مانعاً<sup>(1)</sup>، وقد أدلى كثير من فقهاء القانون بدلوهم في تعريف التأمين بصفة عامة، نستعرض بعضاً منها، ففي الفقه العربي عرفه الأستاذ عبد الرزاق السنهوري<sup>(2)</sup> بأنه: (عقد يتعهد المؤمن بمقتضاه أن يقدم للمؤمن له أداءً مالياً—مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو غير ذلك—مقابل قسط مالي يدفعه هذا الأخير)، وعرفه البعض بأنه: (عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية يؤديها المؤمن له للمؤمن ويتحمل بمقتضاه المؤمن تبعة مجموعة من المخاطر- بإجراء المقاصة بينها وفقاً لقوانين الإحصاء)<sup>(3)</sup>، وأما في الفقه الغربي فقد عرفه البعض<sup>(4)</sup> بأنه: (عقد يتعهد بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بأن يعرض شخصاً آخر يسمى المؤمن له عن خسارة احتماليه يتعرض لها هذا الأخير مقابل مبلغ من النقود هو القسط الذي يقوم المؤمن له بدفعه للمؤمن)، ويؤخذ على هذا التعريف أنه: (ناقص من ناحيتين، فلم يبرز فكرة التعاون بين المؤمن لهم من جهة، ولم ينظر إلى

<sup>1</sup>-أنظر د/ عبد المنعم البدر اوي مرجع سابق ص 11 وما بعدها .

<sup>2</sup>- د/ السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني ج 7 1964م دار النهضة العربية ص 1086- وهو عبد الرزاق السنهوري أحد أعلام

الفقه والقانون في الوطن العربي ولد في الاسكندرية عام 1895م وتوفي عام 1971م له عدة مؤلفات منها الوسيط في شرح القانون

المدني - .AR.m.Wikipedia.Or

<sup>3</sup>- جمال الحكيم عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية مرجع سابق ص 33.  
<sup>4</sup>- الفقيه الفرنسي بلانيول أشار إلى ذلك د/ عبد المنعم البدر اوي مرجع سابق ص 11.

التأمين من الناحية العينية من ناحية ثانية<sup>(1)</sup>، ونستحسن تعريف الفقيه هيمار الذي عرفه بأنه: (عملية يحصل بمقتضاها أحد الطرفين وهو المؤمن له نظير دفع قسط على تعهد لصالحه أو لصالح الغير من الطرف الآخر وهو المؤمن، تعهد بمقتضاه يدفع هذا الأخير أداء معيناً عند تحقق خطر معين، وذلك عن طريق تجميع مجموعة من المخاطر، وإجراء المقاصة بينها وفقاً لقوانين الإحصاء)<sup>(2)</sup>، باعتباره تعريفاً شاملاً لكافة أنواع التأمين فينطبق على التأمين على الأشخاص والتأمين من الأضرار- على السواء، وأبرز كافة عناصر التأمين القانونية المتمثلة في العلاقة بين طرفي العقد، والخطر- المؤمن منه والقسط ومبلغ التأمين الذي يدفعه المؤمن عند تحقق خطر، ولم يغفل العناصر الفنية لعملية التأمين المتمثلة في تجميع المخاطر والمقاصة بينها كما أنه يظهر التأمين في صورته الحقيقية التي هو عليها كعملية لا يمكن أن توجد إلا في نطاق مؤسسة منظمة<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثاني: تعريف التأمين البحري

لقد حظى عقد التأمين البحري باهتمام الكثير من فقهاء وشرّاح القانون وتجلّى ذلك من خلال محاولاتهم وضع تعريفاً للتأمين البحري، ونتج عن تلك المحاولات تعريفات كثيرة نذكر منها : عرف بعض الشراح عقد التأمين البحري بأنه: (عقد به يتعهد المؤمن-نظير دفع القسط-أن يعوض المستامن<sup>(4)</sup> (المؤمن له) عن الضرر الذي يصيبه في أحوال معينة بسبب تحقق خطر بحري معين، أو هو العقد الذي يكون موضوعه اتقاء خطر متعلق برحلة بحريه)، ويعيب البعض<sup>(5)</sup> على هذا التعريف أنه أغفل المستفيد من التأمين (البحري) والذي قد يشترط لمصلحته التأمين، كما أسقط المصلحة التأمينية بالإضافة إلى عدم تحديد مقدار التعويض عن الضرر اللاحق بالأموال المؤمن عليها، وعلاقة ذلك بالقيمة التأمينية ، وعرفه البعض<sup>(6)</sup> بأنه: (آلية تحويل عبء الخطر تتعهد بموجبها شركة التأمين (المؤمن) بتعويض المؤمن له عن الخسائر التي تصيب ممتلكاته والتي تحدث له بسبب الأخطار- المتفق على تغطيتها في مقابل قيام المؤمن له بدفع قسط يحتسب على أسس اقتصادية وإحصائية وفقاً لطبيعة الشيء المغطى تأمينياً وكذلك الأخطار المعرض لها)، وعرفه آخر بأنه: (عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض آخر يدعى المؤمن له من الضرر الذي لحقه في عملية بحرية معينة من جراء التحقق المحتمل لخطر أو أكثر منصوص

1- د/ البدر اوي - مرجع سابق ص 11.

2- الفقيه الفرنسي جوزف هيمار أشار إلى ذلك د/ البدر اوي-مرجع سابق ص 14-د/ رمضان ابو السعود مرجع سابق ص 39-د/ غنّايم مرجع سابق ص 37.

3- د/ البدر اوي-مرجع سابق ص 15-د/ نعمات مختار - مرجع سابق ص 23- د/ ابو السعود ص 39- د/ محمود سمير الشرفاوي - مرجع سابق ص 2.

4- د/ علي جمال الدين عوض - الوسيط في القانون البحري- دار النهضة العربية القاهرة-1972م رقم 573 ص 303.

5- د/ مصطفى كمال طه وزميله وائل بندق - مرجع سابق ص 19.

6- د/ طارق جمعة سيف (الهندسة البحرية وتأمين السفن) أشار إليه محمد غريب عبد العزيز (النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات) منشأة المعارف الإسكندرية - ط 1-2004م ص 186.

عليه في العقد في حدود المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط ويجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعانهما في هذا العقد<sup>(1)</sup> وبالنسبة لشراح القانون الأجانب فقد عرفه البعض<sup>(2)</sup> عقد التأمين البحري بأنه: (العقد الذي بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن أن يقوم بتعويض آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه، بمناسبة إرساله بحرية، ويتمثل في خساره حقيقته في قيمة الشيء نظير- قسط، وفي حدود مبلغ معين على أن لا يتجاوز- قيمة الأشياء الهالكة)، وفي موضع آخر عرفه بأنه: (عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن بتعويض طرف آخر يسمى المؤمن له عن ضرر- يلحق به في إرساله بحرية نتيجة أخطار معينة في حدود المبلغ المؤمن عليه وذلك نظير- سداد القسط)، ولعل الفارق بين التعريفين أن الآخر أظهر عنصر الخطر بينما أغفله التعريف الأول إلا أن كلا التعريفين يؤخذ عليهما اغفال المصلحة التأمينية، وكون صاحب المصلحة في التأمين قد يكون شخصاً آخر غير المؤمن له<sup>(3)</sup> ونفضل التعريف الذي عرفه التأمين البحري بأنه: (عقد يتعهد بموجبه شخص تجاه آخر بضمان كل أو بعض المخاطر خلال فترة معينة أو رحلة معينة مقابل تعهد الأخير ذي المصلحة في سفينة أو حمولة معرضة لأخطار- البحر بدفع مبلغ ما)<sup>(4)</sup>؛ لأن هذا التعريف يتضمن كافة عناصر التأمين، إلا أن البعض يعيب عليه عدم الإشارة إلى أن صاحب المصلحة في التعويض، وأن المستفيد قد يكون شخصاً آخر غير المؤمن له<sup>(5)</sup>، ونجد ان المشرع اليمني في القانون البحري ومعه المصري لم يتعرضا لتعريف التأمين البحري إذ لم يرد في القانون البحري اليمني تعريف لعقد التأمين البحري ولعل المشرع اليمني اكتفى بالتعريف الوارد في المادة(1065) من القانون المدني اليمني، والذي سبق الإشارة إليه آنفاً، وذلك التعريف تعريفاً عاماً شاملاً لجميع أنواع عقود التأمين على اختلاف أنواعها في حين أن هناك اختلافاً في المسائل، والقواعد التفصيلية بين عقد التأمين البحري وعقود التأمين الأخرى، بيد ان القانون البحري اليمني ومعه المصري قد ميزا بين عقد التأمين البحري وعقود التأمين الأخرى بتحديد موضوع عقد التأمين البحري بأنه العقد الذي ينصرف إلى ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية، أما المشرع السوداني فقد عرف التأمين البحري في المادة(163) من القانون البحري الصادر عام 2010م بأنه: (يكون التأمين البحري بموجب عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأخطار البحرية نظير دفع أقساط التأمين وفق أحكام قانون الرقابة على التأمين لسنة 2001م وقانون التكافل لسنة 2003م) أما القانون البحري اللبناني وكذلك الأردني فقد عرفت المادة(293) بحري لبناني المقابلة للمادة(296) أردني عقد التأمين

1- مهري محمد أمين (التأمين البحري على السفينة) رسالة ماجستير - جامعة الجزائر - كلية الحقوق والعلوم الادارية - 2001 - 2002م ص15.

2- ريبير أشار إلى ذلك د/ يوسف يعقوب صرخوه (التأمين البحري في القانون الكويتي) مرجع سابق ص41.

3- د/ غنايم مرجع سابق ص42.

4- فلييس أشار إلى ذلك د/ غنايم المرجع السابق ص45.

5- مرجع سابق ص45.

البحري بالقول: (الضمان البحري هو عقد يرضي بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي بقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة)، ونجد أن هذا التعريف قد أكد على اشتراط عدم تجاوز التعويض لقيمة الأشياء الهالكة، وهو ما أغفلته بقية التعريفات المذكورة، ويلاحظ على تلك التعريفات الواردة في القوانين البحرية اليمني والمصري واللبناني والأردني أنها تضمنت اختلافاً في الألفاظ ولكنها تتشابه في المضمون، ولعل أبرز ما أوضحت تلك التعريفات هو العنصر الجوهرى الذي يميز التأمين البحري عن أنواع التأمين الأخرى، وهو عنصر الخطر البحري الذي يضيف على التأمين البحري طابعه الخاص وذاتيته القانونية المستقلة عن غيره من التأمينات، أما في إنجلترا فقد عرفت المادة الأولى من قانون التأمين الإنجليزي الصادر عام 1906م عقد التأمين البحري بأنه: (عقد يتعهد بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له في الحالة وضمن الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية، أي الخسائر التي تتصل بالمخاطر البحرية) وهذا التعريف لم يتطرق إلى قسط التأمين، والمصلحة التأمينية، كما لم يشر إلى احتمال أن يكون المستفيد من التعويض شخصاً آخر غير المؤمن له، بالإضافة إلى اتسامه بالعمومية<sup>(1)</sup>، ويرجع البعض ذلك<sup>(2)</sup> إلى قدم النص ولكون الأعراف الإنجليزية تكفل سداد ما فيه من نقص عن طريق ما يرد في وثائق التأمين من شروط، كما أن المحاكم الإنجليزية تتولى إعطاء مدلول محدد للكلمات الواردة في القانون، أو البوليصة<sup>(3)</sup>، ولعل المشرع الإنجليزي ترك بيان التزامات المؤمن له لأحكام النصوص الأخرى المتعلقة بالمسائل التفصيلية للعقد، ومما سبق يمكننا الجمع بين التعريفات سالفة الذكر لنقترح التعريف الآتي: (عقد التأمين البحري عقد يلتزم بموجبه المؤمن في حدود مبلغ التأمين بتعويض المؤمن له أو المستفيد ذي المصلحة عن الخسارة التي يتحملها في السفينة أو البضاعة محل التأمين، الناتجة عن تحقق أحد الحوادث المؤمن منها خلال رحلة واحدة أو مدة زمنية معينة، عن طريق تجميع المخاطر البحرية، وإجراء المقاصة بينها، وذلك نظير- قسط معين يلتزم بدفعه المؤمن له) فالتعريف المقترح ناهيك عن إبرازه صورتي التأمين البحري، وهما التأمين خلال فترة محددة ثم التأمين على رحلة واحدة، فإنه أبرز كافة عناصر التأمين البحري كافة من: (خطر بحري وقسط تأمين وأطراف عقد التأمين ومبلغ التعويض وعلاقته بمبلغ التأمين والأموال المؤمن عليها بالإضافة إلى المصلحة التأمينية، واحتمال أن يكون المستفيد (ذي المصلحة) شخصاً آخر غير المؤمن له، كما أن التعريف لم يهمل الجانب الفني لنظام التأمين المتمثل في تجميع المخاطر البحرية وإجراء المقاصة بينها وفقاً لقوانين الإحصاء.

1- د/غنايم المرجع السابق ص 45.

2- د/صرخوه مرجع سابق ص 46.

3- د/العطير مرجع سابق ص 598.

## المطلب الثاني: خصائص عقد التأمين البحري الجوهريّة

يتميز عقد التأمين البحري بعدة سمات أو خصائص جوهريّة تميزه عن غيره من العقود، فهو عقد رضائي، وعقد ملزم للجانبين (المؤمن والمؤمن له) وعقد اذعان، ومن عقود منتهى حسن النية، كما أنه عقد احتمالي، وعقد تعويض، وعقد تجاري، بالإضافة إلى كونه عقداً مستمراً، وعقداً مستقلاً، وسوف نتناول كل خاصية منها في بفرع خاص الآتي:

### الفرع الأول: عقد التأمين البحري عقداً رضائياً<sup>(1)</sup>

ويقصد بالعقد الرضائي: أن ذلك العقد ينعقد بمجرد أن يتناول كل من طرفيه الإيجاب والقبول، وعقد التأمين البحري لا يشذ عن ذلك بل أنه يجاري الأصل الذي تسير عليه عملية انعقاد العقود جميعاً، ولا يحتاج إلى شكل خاص، بل يكفي التقاء الإيجاب مع القبول لانعقاده، دون حاجة لإفراغه بشكل معين، فالرضى، ولا يشترط القانون شكلاً معيناً يتم إفراغ العقد فيه، وإنما يكفي بالإيجاب والقبول<sup>(2)</sup>، وإن كانت الفقرة الأولى من المادة (358) من القانون البحري اليمني، والمقابلة للمادة (341) بحري مصري والمادة (295) بحري لبناني والمادة (298) أردني والمادة (479) المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984 قد اشترطت الكتابة، فإن الكتابة هنا ليست سوى للإثبات بدليل نص المادة المذكورة التي نصت على أنه: (لا يجوز إثبات عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات إلاً بالكتابة)، فإنما اشترطت هذه الكتابة لإثبات العقد وليس لانعقاده، فيظل العقد رضائياً مرتباً لآثاره بتلاقي الإيجاب، والقبول، وتطابق إرادة الطرفين<sup>(3)</sup>، حتى ولو اشترط إفراغه في شكل خاص، إذ يجب التمييز بين وجود العقد، وطريقة إثباته، فما دام رضا المتعاقدين يكفي لوجود العقد فالعقد رضائي، حتى ولو اشترط القانون الكتابة لإثباته<sup>(4)</sup>، لأن مهمة الكتابة تأتي للإثبات لا لانعقاد<sup>(5)</sup>، والفائدة العملية من هذا التمييز، أن الكتابة إذا كانت لازمة للإثبات فإن العقد غير المكتوب يجوز إثباته بالإقرار، أو اليمين، أما إذا كانت الكتابة ركناً شكلياً في العقد فإن العقد غير المكتوب يكون غير موجود حتى مع الإقرار واليمين<sup>(6)</sup> وقد أشار قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م في المادة (21) منه أن عقد التأمين لا يستلزم الكتابة إطلاقاً، وأكدت

<sup>1</sup> يقابل العقد الرضائي العقد الشكلي والعقد العيني: فالعقد الشكلي: لا يتم بمجرد تراضي المتعاقدين بل يجب فوق ذلك اتباع شكل معين مخصوص يعينه القانون وأكثر ما يكون هذا الشكل في ورقة رسمية يدون فيها العقد - العقد العيني فهو كالعقد الشكلي لا يتم بمجرد التراضي بل يجب لإتمام العقد تسليم العين محل التعاقد) أنظر د/ السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني المجلد 1 نظرية الالتزام ص 153.

<sup>2</sup> د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 1 - د/ عبدالقادر حسين العطير (الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية) دراسة مقارنة مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن 1999م رقم 431 ص 601.

<sup>3</sup> د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص 71.

<sup>4</sup> د/ عبد الرزاق السنهوري (الوسيط في شرح القانون المدني) المجلد 1 - مصادر الالتزام المجلد 1 - دار النهضة العربية القاهرة رقم 47 ص 150.

<sup>5</sup> د/ برهام محمد عطا الله (دراسات في وثائق وتشريعات التأمين) مطبعة كلية الحقوق جامعة القاهرة - ط 2 - 2004/2005م ص 68 - د/ عايش عبد الله صالح البوصي (التكييف القانوني للأخطار المتعلقة برحلة بحرية في التأمين البحري) دراسة مقارنة رسالة دكتوراة جامعة النيلين - 2014م - ص 20.

<sup>6</sup> د/ السنهوري - مرجع سابق رقم 48 ص 150 .

المادة المذكورة باعتبار العقد مبرماً منذ قبول المؤمن طلب التأمين سواء رافق ذلك صدور وثيقة تأمين، أم لا، وأشارت المادة (22) منه إلى ضرورة الكتابة للإثبات، وقد ميز المشرع الإنجليزي بين إثبات قبول المؤمن لطلب العقد وبين إثبات وجود عقد التأمين الذي اشترط إثباته بموجب وثيقة التأمين وقد عبرت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها: (بأن تاريخ صدور شهادة التأمين لا يعتبر دليلاً على تاريخ انعقاد عقد التأمين أو موافقة المؤمن على العقد، لأن إصدار شهادة التأمين هو اجراء لاحق على انعقاد العقد)<sup>(1)</sup>، واشترط الكتابة في الإثبات ليس لازماً فقط بالنسبة لعناصر تكوينه، بل ولكل تعديل في شروط العقد، فكل تعديل، وإضافة في عقد التأمين الأصلي يجب أن تكون بالكتابة، وهو ما يعرف بملحق الوثيقة<sup>(2)</sup>، وعند انعدامها أو تخلفها يجوز إثبات عقد التأمين بما يقوم مقامها من إقرار، أو يمين فقط غير أنه لا يجوز إثبات عقد التأمين بشهادة الشهود أو القرائن<sup>(3)</sup> (أما الوقائع اللاحقة لعقد التأمين، كالوفاء بالأقساط، وتنفيذ غيرها من الالتزامات، فيمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات، والحكمة في ذلك أن وفاء الالتزام الناشئة عن العقد لا تعتبر تعديلاً للعقد، بل هو إجراء مستقل عنه، ويثبت تاريخ التعاقد بذات الطريقة أي بالكتابة إلا أن ذلك التاريخ لا يعني أن تاريخ التعاقد هو تاريخ الوثيقة، بل هو تاريخ تلاقي الإيجاب، والقبول<sup>(4)</sup>، وليس هناك ما يمنع الاتفاق على جعل الكتابة شرطاً لانعقاد عقد التأمين، فقد يشترط المؤمن ألا يتم العقد إلا بتوقيع وثيقة عقد التأمين، وعندئذ يصبح عقد التأمين عقداً شكلياً، وحينئذ تكون وثيقة التأمين ضرورية لانعقاد، لا لمجرد الإثبات<sup>(5)</sup>، كما يجوز الاتفاق صراحة، على أن لا يتم العقد إلا عند دفع القسط الأول، وعندئذ يعتبر عقد التأمين عقداً عينياً<sup>(6)</sup>، وجرى العمل في الواقع أن المؤمن له عندما يلجأ إلى شركة التأمين بنفسه، أو عن طريق وسيط التأمين للتعرف على شروطها، أو لآ إذا اقتنع بها يقوم بملى الاستثمار التي يقدمها له المؤمن، وتشتمل على البيانات اللازمة لإبرام عقد التأمين، ويقوم المؤمن له بعد ملئها بالتوقيع عليها وتسليمها للمؤمن، ولا تكون ملزمة لهما في هذه المرحلة قبل التوقيع عليها من قبل المؤمن، أو التأشير عليها بالموافقة على التأمين، وفي ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية<sup>(7)</sup> في أحد أحكامها بأن: (يعتبر تاريخ توقيع شركة التأمين على طلب التأمين هو تاريخ موافقتها على طلب التأمين، ونشوء عقد التأمين وليس تاريخ صدور شهادة التأمين التي تعتبر إخباراً وليس تاريخاً لنشؤه

1 - تمييز حقوق رقم 445/85 - هيئة عامة - أشار إلى ذلك - د/ العطير ص 601.

2 - د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق رقم 39 ص 47 - د/ محمد صالح علي شرح قانون المعاملات المدنية السوداني مرجع سابق ص 75.

3 - د/ نبيلة اسماعيل رسلان (التأمين في مجال المعلوماتية والشبكات) دار الجامعة الجديدة الإسكندرية - 2007م ص 29.

4 - د/ غنايم مرجع سابق ص 48.

5 - د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم - مرجع سابق ص 320.

6 - العقد العيني : لا يتم بمجرد التراخي بل يجب لتمام العقد فوق ذلك تسليم العين محل التعاقد) أنظر السنهوري (شرح القانون المدني) المجلد 1 - ص 103.

7 - أنظر تمييز حقوق رقم 618/92 - هـ ع أشار إليه د/ العطير المرجع السابق ص 601.

وانعقاده) وتتص المادة (358/1) بحري يمّني المقابلة للمادة (341) بحري مصري: (لا يثبت عقد التأمّين البحري وكل ما يطراً عليه من تعديلات إلّا بالكتابة وتكون الوثيقة المؤقتة التي يصدرها المؤمّن ملزمة للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية)، وتتخذ وثيقة التأمّين في العمل شكلاً محرراً مطبوعاً تبين فيه الشروط العامة، ويترك فراغ للعناصر المتغيرة في كل عقد، مثل أسم المؤمّن له والشيء محل التأمّين (المؤمّن عليه)، والخطر المؤمّن منه وقسط التأمّين، ويعبأ هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة، وقد يضاف إلى الوثيقة شروطاً خاصة تكتب باليد، أو بالآلة الكاتبة، تكمل الشروط المطبوعة، أو تعدلها، وهو ما يعرف بالملحق، ويجب توقيع الطرفين على الملحق، وقد قضت محكمة النقض المصرية ( أن ملحق وثيقة التأمّين الذي يوقع عليه الطرفان يعتبر جزءاً لا يتجزأ منها، ويندمج ضمن شروطها)<sup>(1)</sup>، وقد عدت المادة (360) بحري يمّني المقابلة للمادة (342) بحري مصري والمادة (295) بحري لبناني والمادة (298) بحري أردني البيانات التي تذكر في وثيقة التأمّين البحري (عقد التأمّين البحري) ويوقع العقد من المؤمّن والمؤمّن له إذ تنص الفقرة (2) من المادة (360) بحري يمّني المقابلة للمادة (342/2) بحري مصري على وجوب توقيع المؤمّن أو من ينوب عنه وثيقة التأمّين كما أوجبت المادة (295) بحري لبناني والمقابلة للمادة (298) بحري أردني: (أن يوقع عقد التأمّين المؤمّن، والمؤمّن له، أو سمسار التأمّين لحساب المؤمّن له) بينما ذهبت محكمة مسقط التجارية إلى (أن توقيع المؤمّن له على وثيقة التأمّين غير لازم، لسبق توقيع المؤمّن له على طلب التأمّين الذي يعتبر من جانبه إيجاباً باتاً، إلا إذا أبرم اتفاق إضافي بين المؤمّن والمؤمّن له بشأن وثيقة أصلية بينهما، وكان من شأن هذا الاتفاق أن يضع شرطاً، أو شروطاً تعدل في الوثيقة، فيجب التوقيع عليه)<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: عقد التأمّين البحري عقداً ملزماً للجانبين

تتضح الزامية عقد التأمّين البحري لجانبه من خلال تعريف عقد التأمّين البحري، الذي يؤكد أن عقد التأمّين ينشئ التزامات متقابلة، فيلتزم المؤمّن له بدفع قسط التأمّين، وهو التزام متحقق بمجرد إنعقاد العقد، ويلتزم المؤمّن بدفع التعويض حال تحقق الحادث البحري المؤمّن منه فالنظامه غير محقق<sup>(3)</sup>.

والعقد الملزم للجانبين: هو العقد الذي يرتب التزامات متقابلة في ذمة كل من المتعاقدين فالتزام القائم بين التزامات أحد الطرفين، والتزامات الطرف الآخر هو الظاهرة الجوهرية في العقد<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> -نقض مصري 12/4/1979 طعن (362س) 47ق أشار إليه- أنور طلبية (العقود الصغيرة -عقد التأمّين) المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية بدون تاريخ إصدار ص-13.

<sup>2</sup> - محكمة مسقط التجارية جلسة الاربعاء 15/1/1997م الدعوى رقم 430/96 أشار إليه د/ محمد صالح علي- مرجع سابق ص78- هامش 420.

<sup>3</sup> - علاء عبد الحفيظ نويرة أن المهيرات (المصلحة في التأمّين البحري) رسالة ماجستير- جامعة الشرق الأوسط - كلية الحقوق -الأردن - 2011م ص21.

<sup>4</sup> - د/ عبدالرزاق السنهوري (الوسيط في شرح القانون المدني) المجلد 1- مرجع سابق ص158.

## الفرع الثالث: عقد التأمين البحري عقداً احتمالياً

العقد الاحتمالي: هو العقد الذي لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين أن يحدد وقت إتمام العقد القدر الذي أعطى أو القدر الذي أخذ ولا يتحدد ذلك إلا في المستقبل تبعاً لحدوث أمر غير محقق الحصول أو غير معروف وقت حصوله<sup>(1)</sup>، وإذا نظرنا إلى عقد التأمين البحري من الناحية القانونية نجد أن المؤمن لا يعرف مقدار ما يأخذ ولا مقدار ما يعطي كون ذلك مرهون بوقوع الخطر المؤمن منه من عدمه؟ فالترام المؤمن بدفع مبلغ التأمين، وحق المؤمن له في استلام ذلك التعويض، مرتبط بتحقق الخطر المؤمن منه، والذي يمثل جوهر التأمين.

## الفرع الرابع: عقد التأمين البحري عقداً تجارياً

قد يكون عقد التأمين عملاً مدنياً تارة وقد يكون عملاً تجارياً تارة أخرى، وذلك بحسب صفة كل من طرفيه، إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك<sup>(2)</sup>، وقد اعتبر المشرع اليمني في المادة (10/8) من القانون التجاري اليمني<sup>(3)</sup> الصادر بقرار بقانون رقم 32 لسنة 1991م وتعديلاته، والمقابلة للمادة (10/هـ) من قانون التجارة المصري، التأمين بكافة أنواعه المختلفة من الأعمال التجارية بغض النظر عن صفة القائم بها أو نيته، فالأصل أن عقد التأمين البحري طبقاً لذلك يعد عملاً تجارياً بالنسبة للمؤمن، وذلك أن المؤمن في الغالب شركة مساهمة تسعى إلى تحقيق الربح من وراء قيامها بعمليات التأمين<sup>(4)</sup> وبالعكس لا يعتبر التأمين الذي تقوم به جمعيات أو هيئات التأمين التعاوني عملاً تجارياً بالنسبة إليها لأنها لا تبغي من ورائه تحقيق الربح حسب رأي بعض فقهاء القانون<sup>(5)</sup>، وبالنسبة للمؤمن له فيرى بعض شراح القانون<sup>(6)</sup> أنه لا يعتبر تجارياً مالم يكن تابعاً لعمل تجاري أصلي، طبقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، وتتفقي عن العقد صفته التجارية إذا صدر من غير تاجر، بينما يذهب اتجاه آخر من شراح القانون<sup>(7)</sup> إلى أن الصفة التجارية تعتبر سمة للتأمين البحري (دون التأمين البري)، سواء للمؤمن أو المؤمن له، وفي الواقع والذي نؤيده أن عقد التأمين البحري يكون تجارياً بالنسبة للمؤمن ذلك أن التأمين لا يمارس إلا من قبل شركات تجارية، ويمكن أن يكون عقد التأمين عملاً مختلطاً، فهو تجاري بالنسبة للمؤمن ومدني بالنسبة للمؤمن له

<sup>1</sup> - د/ السنهوري (الوسيط) المجلد 1 - مصادر الالتزام ص 164 - د/ البدر اوي مرجع سابق ص 115 - د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق - ص 23.

<sup>2</sup> - د/ أحمد شرف الدين مرجع سابق ص 74.

<sup>3</sup> - صدر القانون التجاري اليمني أولاً بقرار جمهوري بقانون رقم 32 لسنة 1991م - وقد وافق عليه مجلس النواب وقرره وتم إصدار قرار موافقة عليه رقم 13 لسنة 1997م - وتم تعديله بالقانون رقم 6 لسنة 1998م.

<sup>4</sup> - تشترط قوانين التجارة اليمنية والمصري والسوداني أن تقوم بأعمال التأمين شركات مساهمة.

<sup>5</sup> - د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص 82 - د/ غنام - كمال طه وزميله - مرجع سابق - رقم 18 ص 26.

<sup>6</sup> - د/ كمال طه - مرجع سابق - وزميله ص 26 - د/ غنام - مرجع سابق - ص 54 - د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص 74 - د/ علي جمال الدين عوض (الوسيط في القانون البحري) مرجع سابق - رقم 582 ص 308.

<sup>7</sup> - دي سمييه دراسة نظرية وعملية للتأمينات البحرية ص 45 أشار إليه د/ غنام - مرجع سابق ص 54 - ليون كان ورينو - دراسة القانون التجاري ص 247 أشار إليه - د/ غنام - مرجع سابق ص 55 - ريبير القانون البحري ج 3 - أشار إليه د/ علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص 46.

د/ كمال ابو سريع القانون التجاري اليمني - جامعة صنعاء 1986م ص 156.

كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة، ويترتب على اكتساب عقد التأمين البحري الصفة التجارية أن تختص المحاكم التجارية بالنظر في المنازعات الناشئة عنه مع ما يتبع ذلك من حرية الإثبات في المواد التجارية، وعلى ذلك تظهر أهمية التفرقة بين الصفة المدنية، والصفة التجارية للعقد، وطالما الأمر متعلق بالاختصاص النوعي للقضاء، فإنه مع وجود نص المادة (17) تجاري يمني التي جعلت اختصاص المحاكم التجارية يشمل العمل الذي يعتبر تجارياً بالنسبة لأحد طرفيه ومدنياً بالنسبة للطرف الآخر، فلا تثار أية مشكلة حول الاختصاص، فالقانون قد جعل الاختصاص للقضاء التجاري في الأعمال التي تعتبر تجارية لكلي طرفيها، وتلك التي تعتبر مختلطة (تجارية لأحد طرفيها ومدنية للطرف الآخر).

### الفرع الخامس: عقد التأمين البحري من عقود منتهى حسن النية

ان مبدأ حسن النية وإن كان من المبادئ العامة السائدة في كل العقود، إلا أن عقد التأمين البحري، له ميزة خاصة وهي قيامه على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه؛ لذا يجب أن يسود هذا المبدأ أثناء انعقاد العقد، وعند تنفيذه فهو يلعب دوراً في انعقاده وفي تنفيذه أكبر من الدور الذي يقوم به في أي عقد آخر، ويتطلب هذا المبدأ من جانبي العقد مراعاة الإفصاح الكامل عن كافة الحقائق المتعلقة بالتأمين، ليكون جميعهما على إمام بهذه الحقائق<sup>(1)</sup>، وينبغي على ذلك أن على المؤمن له الإدلاء ببيانات صحيحة ودقيقة عن كل الحقائق والأمور الجوهرية المتعلقة بالمخاطر المؤمن منها، حتى يتمكن المؤمن من الاحتياط لها إما برفع القسط، أو توجيه ترتيبات معينة تخفف من وقوعها عند التعاقد متحرياً حسن النية عند الإدلاء بتلك البيانات، والحكمة في ذلك أن المؤمن يكون غريباً عن الخطر المطلوب التأمين منه، مما لا يكون معه متمكناً من تكوين فكرة واضحة عن طبيعة الخطر ومداه إلا عن طريق تلك البيانات والمعلومات التي تأتيه من المؤمن له، كما أنه على المؤمن له عند تنفيذ عقد التأمين اتخاذ كافة الاحتياطات لمنع تحقق الخطر، أو للحد من آثاره، ناهيك عن الامتناع عن كل ما من شأنه أن يغير المخاطر المؤمن منها أو زيادتها وعليه إخطار المؤمن بما يستجد من ظروف تزيد من احتمالية وقوع المخاطر- أو زيادة درجة جسامتها، هذا بالإضافة إلى المحافظة على حقوق المؤمن قبل الغير المتسبب في وقوع الحادث عند وقوعه، ولا يقتصر الالتزام بمبدأ حسن النية على المؤمن له فقط، فعلى المؤمن في غالب الأحوال أن يخلق لدى المؤمن له الثقة في التعامل معه عندما يعلن شروط التعاقد معه<sup>(2)</sup>، إضافة إلى لفت انتباه المؤمن له المستقبلي لمجمل الاشكالات والنزاعات التي يمكن أن تثار في حالة الإخلال بهذا المفهوم والتي

<sup>1</sup> - د/عايش عبد الله صالح البوصي (التكييف القانوني للأخطار المتعلقة برحلة بحرية) في التأمين البحري دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه - جامعة النيلين- كلية القانون -2014م - مرجع سابق ص26.  
<sup>2</sup> - د/ محمد شريف عبد الرحمن (عقد التأمين) دار النهضة العربية القاهرة 2012م ص83.

قد تصل إلى حد بطلان العقد<sup>(1)</sup>، وقد ذهب بعض الشراح إلى وصف عقد التأمين بأنه من عقود القانون الضيق، أي الحرفية التنفيذ، بالقول<sup>(2)</sup>: (أن التأمين من تلك العقود النادرة الوجود الآن، والتي توصف بأنها من عقود القانون الضيق، إذ أنه من جهة يجب التضييق في تفسيرها، ومن جهة أخرى، فإن شروط هذا العقد لا يمكن أن تستبعد النصوص القانونية المنظمة لعقد التأمين التي يغلب أن تكون نصوصاً أمرة) والهدف من إصباغ هذا الوصف على التأمين هو الجزم بأن المؤمن لا يلتزم سوى بضمان المخاطر التي نص عليها العقد صراحة، وفي الإطار الموضح في العقد دون زيادة وهذا لا يخرج عن ما درجت عليه القاعدة العامة لكل العقود<sup>(3)</sup> الأمر الذي يجعلنا نذهب إلى أنه: (ليس هناك مسوغ لوصف عقد التأمين بأنه من عقود القانون الضيق لاسيما وأنه لم يعد يتلأم مع التنظيم القانوني للعقود في وقتنا الحاضر، فلا يعني حسن النية أن يفسر عقد التأمين تفسيراً ضيقاً فهو عقد رضائي يفسر طبقاً لنية المتعاقدين) دون التقيد بالمعنى الحرفي لألفاظه، وأي إخلال بمبدأ حسن النية يجعل العقد باطلاً وما يفسر هذا البطلان هو وجوب توافر حسن النية عند انعقاد العقد، وفي تنفيذه<sup>(4)</sup>.

وقد قضت محكمة النقض المصرية<sup>(5)</sup> في الطعن رقم 1173 بأن: (عقد التأمين من العقود التي مبنهاها حسن النية، وصدق الإقرارات التي يوقع عليها المؤمن له، وأن الغش فيها أو إخفاء حقيقة الأمر يجعل التأمين باطلاً) كما حددت المحكمة البيان الجوهري والتزام المؤمن له أثناء تنفيذ عقد التأمين، والأثر المترتب على مخالفة ذلك بقولها: (إذا كان البيان قد جعله المؤمن محل سؤال محدد ومكتوب، فإنه يعتبر جوهرياً في نظره ولازماً لتقدير الخطر المؤمن منه، وعليه أن يبلغ المؤمن بما يطرأ أثناء العقد من ظروف من شأنها أن تؤدي إلى زيادة هذه المخاطر، ويترتب على الإخلال بهذا الالتزام أن يقع التأمين باطلاً) كما قضت المحكمة نفسها في شأن إخلال المؤمن له بالتزامه بأخطار المؤمن بكل ما من شأنه زيادة الخطر بالآتي: (متى ما كان عقد التأمين قد نص على أن كل تغيير أو تعديل يحدث بالنسبة للغرض الذي أعد له المكان المحفوظة فيه البضائع المؤمن عليها أو الإستعمال الذي خصص لأجله، ويكون من شأنه زيادة المخاطر دون قبول كتابي من المؤمن يحرم المؤمن له حقه في التعويض)<sup>(6)</sup>.

## الفرع السادس: عقد التأمين البحري عقد إذعان

- 1- د/ عادل عبد الرحيم محسن (الالتزام بإعلان الخطر في عقد التأمين البحري) رسالة دكتوراه - جامعة تونس المنار - كلية القوق والعلوم السياسية - 2012-2013م ص 22.
- 2- الفقيه الفرنسي جوسران أشار إلى ذلك د/ البدر اوي (التأمين) مرجع سابق ص 19-20.
- 3- د/ غنايم - مرجع سابق ص 52.
- 4- د/ علي جمال الدين (الوسيط في شرح القانون البحري) مرجع سابق رقم 576 ص 304- د/ أحمد شرف الدين (أحكام التأمين) مرجع سابق ص 80.
- د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق ص 33.
- 5- الطعن رقم 1173 سنة 47 ق جلسة 25/5/1981م - أشار إليه د/ أحمد حسني قضاء النقض التجاري منشأة المعارف بالإسكندرية 2000م ص 270.
- 6- الطعن رقم 279 21 ق جلسة 24/2/1955م - أشار إليه - د/ أحمد حسني (قضاء النقض التجاري) مرجع سابق ص 271.

عقد الإذعان: (هو العقد الذي يسلم فيه القابل بشروط مقررة يضعها الموجب، ولا تقبل مناقشة فيها، وذلك فيما يتعلق بسلعة، أو امر ضروري تكون محل احتكار قانوني أو فعلي أو تكون المنافسة محدودة النطاق فيها)<sup>(1)</sup>. ويرى غالبية شراح القانون<sup>(2)</sup> أن عقد التأمين البحري عقد اذعان، أي من تلك العقود التي لا يملك المؤمن له إلا أن يقبل الشروط التي وضعها المؤمن، وهي شروط أكثرها مطبوعة ومعروضة على كافة الناس، وهذه هي أهم خصائص عقد الإذعان، ويذهب بعض شراح القانون<sup>(3)</sup> إلى أن عقد التأمين البحري لا يعتبر عقد إذعان، لأن الشروط سواءً على السفن، أم على البضائع، واختلاف نطاق الضمان يعطي المؤمن له فرصته لاختيار مجموعة الشروط التي يقبلها، هذا علاوة على أنه يشترك في صياغة شروط التأمين ممثلون عن المؤمن لهم، وعن سماسرة التأمين، ومن ثم لا ينفرد المؤمن بوضعها، كما وأنه قد تم إقرار شروط التأمين في مؤتمرات دولية، مما أدى إلى نشوء قواعد عرفية للتأمين، وأصبح التأمين منظماً بها فكان المؤمن يخضع لهذه القواعد لإدارة المتعاقد معه، ويكون للمشرع التدخل لحماية القواعد المتعلقة بالنظام العام، كما أن المؤمن له البحري، أي المجهز أو الشاحن هو في الغالب تاجر يقبل شروط التأمين، وهو مدرك لها فاهم معناها، أضف إلى ذلك أن التأمين البحري تأمين ذا صفة دولية أكثر وضوحاً، ولذلك لا تستطيع شركات التأمين في أي دولة أن تفرض شروطاً أقسى مما تفرضه الشركات في الدول الأخرى، لأن ذلك سيؤدي إلى تسرب عملاتها وانصرافهم إلى الشركات الأخرى (هذا ناهيك عن أنه تم إقرار شروط التأمين في مؤتمرات دولية من قبل المؤمنيين مما أنشأ قواعد عرفية للتأمين أصبحت منظمة للتأمين فكان المؤمن له يخضع لهذه القواعد العرفية لا لإرادة المتعاقد الآخر وإذا تعارضت هذه القواعد العرفية مع المصالح الوطنية فيكون للمشرع التدخل لحماية النظام العام) وحقيقة الأمر أن عقد التأمين البحري عقد اذعان وهو ما نؤيده ذلك أن مقومات عقد الإذعان تتوفر في عقد التأمين البحري، ذلك أن طالب التأمين (المؤمن له) لا تتوافر له الحرية اللازمة لتعديل صيغة الشروط المطبوعة، التي تنفرد شركات التأمين عادة بوضعها، ولا يكون لطالب التأمين متى كان التأمين ضرورياً بالنسبة له إلا أن يذعن لهذه الشروط، فنتبقى حقيقة التفاوت في الخبرة والضغط الاقتصادي، خاصة فيما تعنيه من ضعف مركز المؤمن له وحاجته إلى الحماية القانونية ضد احتمال التعسف<sup>(4)</sup>.

1- د/عبد أحمد أبو بكر - د/وليد اسماعيل السيفو (إدارة الخطر والتأمين) اليازوري بدون سنة نشر ص 126.  
2- من هؤلاء د/ عبد الرزاق السنهوري (الوسيط في شرح القانون المدني) المجلد 7- ج 2 ص 1141- د/ أحمد شرف الدين- رقم 81- ص 72- د/البدراوي مرجع سابق رقم 86 ص 116- د/ محمد حسام لطفي- مرجع سابق ص 98- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق - ص 22- د/غنايم ص 49.  
3- د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق - ص 33 - ريبير (القانون البحري) ج 3 رقم 2409 أشار إلى ذلك د/غنايم مجع سابق ص 52.  
4- د/ مصطفى الجمال أصول التأمين (عقد الضمان) دار الحلبي الحقوقية- بيروت - ط 1- 1999م ص 173.

وقد عمد المشرع اليمني، وكثير من التشريعات العربية إلى توفير- حماية الطرف المدعن، حتى يقيم نوعاً من المساواة بين الأطراف في عقد التأمين، فقد تضمنت النظم القانونية المنظمة لعقد التأمين عدة أحكام أسبغ فيها المشرع الحماية للمؤمن له ومن ذلك الآتي :

أولاً: اعتبار النصوص القانونية الخاصة بالتأمين أمرة بالنسبة للمؤمن وعدم إجازة مخالفتها أو النزول عنها إلا أن يكون ذلك لمصلحة المؤمن له (1069 مدني يمني -924 مدني أردني -753 مدني مصري-المادة 6 من قانون التأمين والتكافل السوداني لعام 2010م والمادة 480مدني سوداني لعام 1984).

ثانياً: إبطال بعض البنود التي ترد في وثائق التأمين وهي:

أ-الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب مخالفة القوانين، إلا إذا انطوت المخالفة على جريمة عمدية ( م 361/بحري يمني -1/6تأمين وتكافل سوداني-480/مدني سوداني ).

ب-الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخر المؤمن له في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو في تقديم المستندات إذا تبين أن التأخير كان لعذر مقبول(361/بحري يمني-6/تكافل سوداني).

ت-شرط التحكيم إذا ورد في وثيقة التأمين بين شروطها العامة المطبوعة، ولم يتخذ صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة (361/بحري يمني-480/مدني سوداني-6/تكافل سوداني)والحكمة في ذلك توجيه نظر المؤمن له إلى شرط التحكيم وما يترتب عليه من نتائج .

ث-كل شرط تعسفي آخر يثبت أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه :

(361/بحري يمني-480/مدني سوداني-6/تكافل سوداني).

ج-كل شرط مطبوع لم يبرز بشكل ظاهر إذا كان متعلقاً بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى سقوط حق المؤمن له -480/مدني سوداني-6/تكافل سوداني م(750) مدني مصري، كما جاء قضاء محكمة النقض المصرية منسجماً مع هذه الحماية التشريعية لمركز المؤمن له(المدعن)حيث قضت بأنه:( متى كانت بنود وثيقة التأمين لم ترتب سقوط حق المؤمن له في مبلغ التعويض جزاء على عدم إخطار الشركة المؤمنة بالحادث في الميعاد المحدد في الوثيقة، كما لم يرد في التقنين المدني نص يقرر الجزاء على المؤمن له بالأخطار، وإذ لا يكون سقوط الحق إلا بالاتفاق أو بنص قانوني، وكان المؤمن لم يدع ضرراً لحق به بسبب التأخير في إخطاره في الحادث المنصوص عليه في الوثيقة فلا يجوز ترتيب السقوط كجزاء لعدم الأخطار، ويجب إلزام المؤمن بدفع التعويض للمؤمن له)<sup>(1)</sup>، أما محكمة التمييز الكويتية<sup>(2)</sup> فقد ذهبت إلى أعمال شروط وثيقة

1- حكم محكمة النقض المصرية نقض مدني في 18/6/1966م طعن رقم 285/38 ق .  
2- حكم محكمة الاستئناف العليا في الكويت دائرة التمييز- طعن رقم (11)-(1973م) تجاري في 3/4/1974م - أشار إليه - د/ يعقوب صرخوة  
التأمين البحري في القانون الكويتي - جامعة الكويت - 1993م - ص 64 - هامش 1.

التأمين دون أن تضفي أية حماية للمؤمن له وحرمة من حقه في الرجوع على شركة التأمين كلما تحققت شروط تطبيق الجزاء دون حاجة إلى إثبات أن ضرراً قد لحق شركة التأمين ولم تُعمل ما جاء في نص المادة (273) من قانون التجارة البحرية الكويتي وكان الأحرى بها أن تعمل النص وتبطل الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له في الرجوع على شركة التأمين بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو تقديم المستندات<sup>(1)</sup>، كما ذهبت محكمة التمييز الأردنية<sup>2</sup> منحي القضاء المصري إذ قضت في حكم لها بأنه: (يستفاد من نص الفقرة الخامسة من المادة 942 من القانون المدني التي اعتبرت كل شرط تعسفي يتبين أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه، وأن المشرع أراد بهذا النص العام بعد تعديده للشروط الأربعة الخاصة السابقة لهذه الفقرة والتي نص على بطلانها بصورة محددة، إبراز معنى التعميم بعد التخصيص درئاً للتعسف الذي يقع في الشرط أيّاً كانت صورته، فكل شرط لا يكون لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه يكون شرطاً تعسفياً، ومن ثم يكون شرطاً باطلاً لا يعتد به).

### الفرع السابع: عقد التأمين البحري عقد تعويض

الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري لا تجيز أن يصبح المؤمن له بفعل التأمين في مركز أفضل - بعد تحقق الخطر مما كان عليه قبل تحققه كما أنها لا تجيز أن يتقاضى المؤمن له من المؤمن، إذا تحقق الخطر تعويضاً أكبر من مبلغ التأمين المذكور - في الوثيقة، وليس هذا فحسب بل لا يجوز أن يتقاضى مبلغاً أكبر من قيمة الضرر - اللاحق به فهو لا يتقاضى إلا أقل القيمتين مبلغ التعويض أو قيمة الضرر وهذا هو مقتضى الصفة التعويضية بمعناها المجرد، وقد نصت المادة (322) بحري لبناني والمقابلة للمادة (325) بحري أردني على الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري بنصها على أن: (يتحتم أن يكون التأمين البحري عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف، ولا يجوز أن يجعل الشخص المؤمن له بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ) وتعتبر الصفة التعويضية من أهم خصائص عقد التأمين البحري والتي تميزه عن المقامرة والرهان، وتتعلق الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري بالنظام العام<sup>(3)</sup> فلا يجوز للاتفاقات الخاصة أن تخرج عنها ويرى شراح القانون<sup>(4)</sup> أن الصفة التعويضية تقوم على اعتراضين أساسية هي: الأول: خشية تعمد تحقق الحادث المؤمن منه.

1 - د/ صرخوة - مرجع سابق ص 64.

2 - تمييز حقوق رقم (533/98) في 17/12/1998م - أشار إليه - ايمن محمد أحمد المؤمني - التأمين والقضاء في قرار محكمة التمييز الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - 2001 ص 445.

3 - د/ غالب فرحات (التأمين على الأموال) دراسة منشورة في كتاب الجديد في مجال التأمين الضمان - ج 1 - مرجع سابق ص 296.

4 - د/ السنهوري المجلد 7 - ج 2 - ص 1530 - وما بعدها - د/ غنايم - مرجع سابق ص 68 - د/ غالب فرحات - مرجع سابق ص 292 - وما بعدها - البشير زهره (التأمين البري) مرجع سابق ص 133.



له ضمن حدود الضمان أن يتناول تعويضاً كاملاً إذا لم يجاوز الضرر القيمة المضمونة) وهذا يدل على أن قاعدة النسبية ليست متعلقة بالنظام العام.

6- لا يجوز للمؤمن له الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض الذي يكون مستحقاً له في مواجهة الغير المتسبب في الضرر، ويحل المؤمن محل المؤمن له في هذا الرجوع .

7- بعد تعويض المؤمن له يتم تجريده من حقوقه المتعلقة بالشيء المؤمن عليه وتتضمن عملية التجريد الآتي:

أ- انتقال ملكية الحطام المتبقي من الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن .

ب- يحل المؤمن له في الرجوع على الشخص الثالث المتسبب في الضرر- في حالة التعويض عن الخسارة الكلية فقط، وهذا ما أستقر عليه المشرع الإنجليزي في المادة(79) من قانون التأمين البحري لسنة 1906م، ويترتب على الأمر الثاني(جواز تقاضي تعويض أقل من قيمة الضرر) فلا تمنع الصفة التعويضية للتأمين من الأضرار- أن يشترط المؤمن أن يتقاضى المؤمن له عند تحقق الخطر تعويضاً أقل من قيمة الضرر.

### الفرع الثامن: عقد التأمين البحري عقد مستقل<sup>(1)</sup>

إذا انعقد عقد التأمين البحري صحيحاً فإنه تترتب آثاره في مواجهة طرفيه، المتمثلة في التزامات كل طرف تجاه الآخر فالالتزامات طرفي العقد تنشأ من عقد التأمين ذاته، فليس لأحد طرفيه أن يتمسك بعقد آخر لم تتصرف إليه إرادة الطرفين، وهذا هو المقصود باستقلالية عقد التأمين والتي تعني بمعنى أدق أن التزامات طرفي عقد التأمين مستمدة من العقد ذاته، فلا يجوز- للمؤمن أن يتمسك في مواجهة المؤمن له بشرط وارد في عقد البيع مثلاً، ولهذه الفكرة تطبيقات عملية كثيرة منها ما حكم به من أن: (مجرد الإحالة في عقد التأمين إلى عقد بيع البضاعة المؤمن عليها لتحديد المخاطر- المضمونة لجعل مدة الضمان مطابقه لمدة قيام التزامات البائع لا يفقد عقد التأمين ذاتيته واستقلالته، فلا يجوز أن يتمسك على المؤمن له بشرط وارد في عقد البيع) وكان المؤمن يريد التمسك باختصاص القضاء المصري المختلط استناداً إلى شرط وارد في عقد بيع البضاعة المؤمن عليها(محل عقد التأمين<sup>(2)</sup>)، ومنها كذلك ما قضى به من أن التزامات المؤمن في خصوص تقدير التعويض الواجب دفعه تتحدد وفقاً لبيانات عقد التأمين، وليس بالرجوع إلى بيانات سند الشحن، وكذلك الحال في تحديد واجبات المؤمن له<sup>(3)</sup>، كما حكم تطبيقاً للفكرة نفسها( أن للشاحن والمؤمن مطلق الحرية في استبعاد الناقل من الإفادة من عقد التأمين، فمتى تضمن سند الشحن شرطاً يقرر للناقل حقاً في التأمين، فلا يجوز- له مع ذلك أن يطالب المؤمن بالتعويض متى كان عقد التأمين يحرم المؤمن له من كل حق في

1- د/ غنایم - مرجع سابق - ص 60 - د/ على جمال الدين عوض(القانون البحري) مرجع سابق رقم 63 ص 46، 47.

2- استئناف مختلط في 5/6/1935م أشار إليه على جمال الدين عوض - مرجع سابق- ص 46 هامش 2 .

3- نقض فرنسي 23/1/1939م أشار إليه - مرجع سابق نفس الصفحة .

التعويض إذا قرر- للناقل حقاً في هذا التعويض، إذ العبرة في مطالبة المؤمن هي بشروط عقد التأمين الذي يلتزم به، كما يكون للمؤمن له دائماً حقاً بوصفه طرفاً في عقد النقل في مقاضاة المسئول عن الضرر- بالرغم من قبضه التأمين مبلغ التأمين<sup>(1)</sup>، ويفسر استقلال عقد التأمين ما يقضي به القضاء من أن مصير دعوى المسئولية ضد ناقل البضاعة المؤمن عليها مستقل عن مصير دعوى التعويض ضد المؤمن<sup>(2)</sup>.

### الفرع التاسع: عقد التأمين البحري عقداً مستمراً (زمنياً)

العقد المستمر (الزمني) كما يعرفه فقهاء القانون هو: (العقد الذي يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه، بحيث يكون هو المقياس الذي يقدر به محل العقد)<sup>(3)</sup>، كما يعرفه البعض بأنه: (العقد الذي يكون فيه التزام أحد الطرفين أو كليهما عبارة عن عدة أداءات مستمرة مع الزمن<sup>(4)</sup> ويقابل العقد الزمني العقد الفوري وهو الذي لا يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه فيكون تنفيذه فورياً، ويعد عقد التأمين من العقود الزمنية (المستمرة) حيث ذهب غالبية فقهاء القانون<sup>(5)</sup> إلى أن عقد التأمين عقد من العقود الزمنية (المستمرة) سواءً أكان ذلك للمؤمن الذي يلتزم بضمان تبعة الخطر المؤمن منه طوال مدة عقد التأمين أو المؤمن له الذي يوفر التزامه أقساطاً متتابعة على مدى هذه المدة وحتى في الحالة التي يدفع فيها قسط التأمين دفعة واحدة فإنه يظل ملتزماً على الدوام بالامتناع عن عمل أي شيء من شأنه أن يؤدي إلى تفاقم الخطر كما أنه يراعي في تقدير هذه الدفعة الزمن المتعاقد عليه، بينما يذهب بعض الشراح<sup>(6)</sup> إلى أن عقد التأمين يعتبر عقداً مستمراً بالنسبة للمؤمن الذي يلتزم بتبعة الخطر المؤمن منه خلال مدة التأمين من، وكذلك بالنسبة للمؤمن له في حالة الالتزام بدفع القسط في فترات دوريه تقابل الفترات التي يلتزم فيها المؤمن بالضمان أما في الحالة التي يتم فيها التأمين في مقابل قسط واحد لكل مدة التأمين أي دفعة واحدة فإن التزام المؤمن ليس التزاماً مستمراً مما يؤثر على القول باستمرارية عقد التأمين بالنسبة له أي للمؤمن له طبقاً لهذا الرأي، والذي نؤيده أن خاصية الاستمرار بالنسبة لعقود التأمين بصفة عامة ولعقد التأمين البحري بصفة خاصة غدت من المسلمات<sup>(7)</sup>، ويتجلى ذلك من التزامات كل من طرفيه، حيث يلتزم المؤمن بتبعة الخطر المؤمن منه طوال مدة العقد، فهو يمنح المؤمن له الأمان والطمأنينة بصفة مستمرة طوال تلك المدة، ويقابل ذلك التزام المؤمن له بدفع الأقساط في فترات خلال مدة العقد، وحتى في الحالة التي يتم فيها التأمين مقابل قسط واحد يدفعه المؤمن دفعة

1- د/ علي جمال الدين عوض (الوسيط في القانون البحري) مرجع سابق ص 309.

2- د/ علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق رقم 63 ص 46.

3- د/ البدر اوي - مرجع سابق ص 122 - د/ شرف الدين - مرجع سابق - رقم 88 ص 77.

4- د/ السنهوري (الوسيط) المجلد 1 - مرجع سابق ص 165.

5- د/ البدر اوي - مرجع سابق رقم 83 - ص 112, 113 - د/ محمد حسام لطفي - مرجع سابق ص 96 - ابو السعود - مرجع سابق - ص

396 - د/ كمال طه وزميله ص 26 - د/ عيد أحمد ابوبكر - د/ وليد اسماعيل السيفو (إدارة الخطر والتأمين) البازوري بدون سنة نشر ص 126.

6- د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص 78.

7- د/ غنايم مرجع سابق ص 95 - د/ كمال طه وزميله مرجع سابق ص 26.

واحدة، فإنه يلتزم بالامتناع عن أي عمل يؤدي إلى تقاوم الخطر المؤمن منه طوال مدة العقد، والالتزام بالامتناع بطبيعته التزام مستمر، كما أن استمرارية التزامات أحد العاقدين ((المؤمن)) تكفي للوصول إلى هذه النتيجة.

### المطلب الثالث: أشخاص عقد التأمين البحري

يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء وخبراء التأمين، ولذلك يتحدد أشخاص التأمين البحري فيثلاث مجموعات هي :

1- المؤمنون.

2- المؤمن لهم.

3- وسطاء التأمين.

وسنلقي الضوء على كل مجموعة في فرع خاص.

### الفرع الأول : المؤمنون

المؤمن هو من يلتزم بتحمل تبعات الخطر البحري المؤمن منه بمقتضى عقد التأمين، وتختلف الدول في تحديد صفة المؤمن (شكل الجهة التي تمارسه)، إذ نجد بعض الدول لا تشترط تحديد شكل، أو صفة معينة في المؤمن، بينما بعض الدول تذهب إلى اشتراط اتخاذ المؤمن شكلاً معيناً، أو صفة معينة كما هو الحال في اليمن ومصر السودان<sup>(1)</sup>، ولما كان التأمين، يعقد على مبالغ كثيرة، وفي مواجهة أخطار جسيمة، مما يجعله يتطلب مبالغ كبيرة لا يقدر عليها الأفراد، فقد جعلت ممارسي التأمين يلجؤون إلى اعتماد طريق المشاركة فيما بينهم بالتعهدات بضمان الخسارات ولذلك تشكلت مجموعات الاكتتاب الفردي، تم نشأت شركات التأمين المساهمة، وشركات وجماعات التأمين التكافلي وشركات التأمين الإسلامية.

ولذلك نستطيع تقسيم مجموعات المؤمنين إلى أربع مجموعات: 1-مجموعة الاكتتاب الفردي، 2-

مجموعة الشركات التجارية و الشركات الإسلامية، 3- مجموعة الجمعيات التبادلية، 4- نوادي

الحماية، وسنتناولها كالاتي :

### الأول: مجموعة الاكتتاب<sup>(2)</sup>

بدأت ممارسة التأمين البحري بطريقة فرديه، بقيام بعض التجار خلال القرن الرابع عشر الميلادي بممارسة التأمين البحري، إذ كان يتعهد بموجبه التاجر ممارس التأمين البحري، لعدد كبير من

<sup>1</sup> - تشترط المادة(7) من قانون الإشراف والرقابة على شركات ووسطاء التأمين اليمني رقم(37) لسنة1992 المعدل بالقانون رقم(9) لسنة1997م -والمقابلة(29)من قانون الرقابة والإشراف على التأمين السوداني لسنة2001م - في شركة التأمين أن تكون شركة مؤسسه وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية النافذ على أن يتخذ شكل شركات المساهمة بينما اجاز قانون الإشراف على التأمين المصري لعام رقم 11 لسنة1981م والمعدل بالقانون رقم (91) لسنة1995م -والمعدل بالقانون رقم (156) لسنة1998م-اجاز إنشاء جمعيات للتأمين التعاوني وصناديق التأمين الخاصة وصناديق التأمين الحكومي.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري - مرجع سابق- ص42.

أصحاب رؤوس الأموال بضمان الخسارة التي بسفنتهم، أو حمولتها، لقاء مقابل زهيد يدفعه مستثمر- السفينة، أو صاحب البضاعة مقدماً للتاجر، وكان هؤلاء الممارسون يعتمدون على ما يجمع لديهم من تلك المبالغ في تعويض تلك الخسائر، وقد استمرت مزاولة التأمين البحري بشكل فردي فترة من الزمن، إلا أن كثرة الحوادث، وضخامة مبالغ التعويض التي كان يلتزم بها المؤمن الفرد قد دفعت ممارسي هذا النظام اللجوء إلى طريقة أخرى وهي طريقة (المشاركة فيما بينهم في ضمان التعهدات) مع احتفاظ كل واحد منهم بمسئوليته الفردية بمقدار الجزء الذي يتعهد به من مبلغ الضمان، وكانت هذه الطريقة حجر الأساس في ممارسة نظام الاكتتاب الفردي وقد انتشرت مجموعة هذا النظام في بريطانيا في القرن السابع عشر الميلادي، ومن أبرز هذه المجموعات مجموعة اللويدز (Lloyds Group)، وأقامت عملها على قاعدة المشاركة غير التضامنية (المستندة إلى المسؤولية الفردية لكل فرد من أفرادها)، وكانوا يشتركون في التعهد بضمان الخسارة التي تلحق السفينة، أو حمولتها نتيجة تعرضها للأخطار- البحرية، يتحمل كل فرد من أفرادها نصيبه من الخسارة، ويكون مسؤولاً بصفته الشخصية بمقدار ما اكتتب به دون أن يكون متضامناً مع أفراد (المجموعة الآخرين) المشتركين في التعهد، ويعرف كل فرد من أفراد هذه المجموعة بالمكاتب، وكانت تتم عملية الاكتتاب عن طريق السمسار، بأن يكتب السمسار تفاصيل العملية على ورقة صغيرة تسمى بالقصاص (Slip) ويتم تمريرها على الأعضاء، والعضو- الذي يقبل العملية يوقع على القصاص، ويكتب أمام اسمه النسبة التي قبل أن يتحملها من الخطر<sup>(1)</sup>، وفي تطور- لاحق اتفق أفراد هذه الجماعة على تطوير- طريقتهم في الاكتتاب، بأن اختارت كل زمرة (مجموعه) منهم واحداً منها ليكون قائداً لها سمي (بالمكاتب القائد)، وكان هذا الأخير يقوم بالتعاون مع طالب التأمين (الوسيط) ويتولى دراسة التأمين المعروض على زمرته ويحدد سعر قسط التأمين المقابل للخطر، ويبرم العقد مع طالب التأمين وقد توسعت هذه الجماعة في الاكتتاب بأنواع التأمين الأخرى بما في ذلك إعادة التأمين وتحولت الزمر المتعددة إلى نظام الاتحادات المتعددة، وأنيط بتنظيم الاكتتاب لكل اتحاد بأحد أعضائه، وسمى هذا الشخص وكيل الاكتتاب هذا ولم يغير نظام الاتحادات من صفة المسؤولية الفردية لأفراد هذه الجماعة، وظل الاتحاد كمجموعة مسؤولاً عما تعهد به وكيل الاكتتاب نيابة عن أعضائه، ويسأل كل عضو من أعضائه بصورة فردية بمقدار ما تم الاكتتاب به نيابة عنه، ولا تزال هيئة اللويدز حتى وقتنا الحاضر من أكبر هيئات الاكتتاب العالمية.

## ثانياً: الشركات التجارية (شركات التأمين)

هي الشركات التي تؤسس وفقاً لأحكام القوانين الوطنية، وتتخذ من أعمال التأمين مهنة وحيدة لها بغرض الحصول على الربح، وتقوم هذه الشركات بتعويض المؤمن لهم في حالة تحقق الخطر المؤمن منه المبين في عقد التأمين، مقابل أقساط أو اشتراكات يؤديها المؤمن لهم للشركة المؤمنة، وهذه هي

1- د/كمال طه وزميله - مرجع سابق - رقم (22) ص 29 - د/سامي عفيفي حاتم (تأمينات النقل الدولي) مرجع سابق ص 24.

الصورة التي يتخذها التأمين عادة في العمل<sup>(1)</sup>، ولا يتعدى دور هذه الشركات كونها مجرد وسيط يجمع الأقساط من المؤمن لهم، لإعادة استخدامها في تعويض الأضرار التي تلحق بهم، وأن المؤمن لهم يتعاونون في تحمل أثر الحادث، أو الخطر الذي حاق بأحدهم، وتحقق الربح بتملك ما يفيض من الأقساط بعد دفع التعويضات، وهناك أنواع كثيرة من الشركات التي تمارس التأمين نلقي الضوء على نوعين منها :

## 1- شركات التأمين المساهمة

نظراً لأهمية الدور الذي تضطلع به شركات التأمين، وتعلق حقوق المؤمن لهم به، فقد حرصت التشريعات الوطنية على إخضاعها لبعض الضوابط التي يجب توافرها في هذه الشركات ومن ذلك أن تكون شركة وطنية، وأن تتخذ كل من شركة التأمين وإعادة التأمين شكل شركة مساهمة وأن لا يقل رأسمالها عن حد معين وأن لا يقل المدفوع منه عن النصف وأن يكون أغلبية رأسمالها مملوكاً لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين متمتعين بالجنسية الوطنية وأن يكون مركزها الرئيس في إقليم الدولة، ولعل السبب في ذلك يعود إلى طبيعة تكوين الشركة المساهمة الرأسمالي الذي يسهم في استمرار بقائها، فضلاً عن أن للمساهمين سيطرة كاملة على الإدارة، كما أن شخصية المؤمن (الشركة) تكون منفصلة عن جمهور المؤمن لهم،

## 2- شركات التأمين التكافلي: (التأمين الإسلامي)<sup>(2)</sup>

يقوم نظام التأمين التكافلي على أساس الفصل بين حقوق المؤمن لهم وحقوق المساهمين (مؤسسي الشركة) في النظام المالي لشركة التأمين، فالمساهمون الذين أسسوا الشركة عن طريق الأسهم إنما يهدفون للربح من خلال ممارسة الشركة لمجموع أنشطتها التي قد تحقق الربح لهم، وأما المؤمن لهم (المشركون)، فيقدمون اشتراكاتهم على سبيل التبرع والتعاون، وتكون العلاقة بين المساهمين والمشاركين علاقة ربحية من جانب، وعلاقة تكافلية تعاونية من جانب آخر، وقد نظم المشرع السوداني التأمين التكافلي في قانون التكافل لعام 2003م، وقد عرفت المادة (4) منه عقد التكافل بأنه: (عقد يلتزم فيه المؤمن نيابة عن المشاركين بأن يؤدي إلى المستفيد مبلغاً من المال أو إيراداً دورياً في حالة تحقق السبب الموجب لدفع مزية التكافل، وذلك مقابل مبلغ محدد يؤديه المشارك إلى المؤمن على وجه التبرع لمقابلة التزامات المؤمن) وتختلف شركة التأمين التكافلي عن شركة التأمين المساهمة في أن الأولى تخضع لقانون الرقابة على التأمين لسنة 2001م بينما تخضع الثانية لقانون الشركات رقم 25 لسنة 1925م وتدفع شركة التأمين التكافلي التعويض من الاشتراكات التي يدفعها المشاركون، وتقترب شركات التأمين التكافلي من جمعيات التأمين التعاوني، غير أن هذه الأخيرة لا تهدف إلى الربح.

1- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق - ص 29.  
2 - د/ محمد صالح علي - مرجع سابق - ص 106.

## ثالثاً: جمعيات التأمين التبادلي

التأمين التبادلي يعد صورة من صور التأمين التعاوني ويقصد بها: (كل جماعة تضم أشخاصاً معرضين لأخطار- متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم)<sup>(1)</sup> أو هو: (عقود تبرمها مجموعة من الأشخاص يتخذون شكل جمعية معرضون لخطر واحد معين بغرض تعويض الأضرار- التي تلحق بأحدهم، إذا نزل به الخطر المؤمن منه، ويتم بتحويل مبلغ التعويض من مجموع الاشتراكات التي يلتزم كل عضو بالجمعية بدفعها)<sup>(2)</sup> وبموجب عقد هذه الجمعية يلتزم كل عضو منها بدفع بدل اشتراك سنوي محدد ويتم تعويض الخسارة التي تلحق بأحد الأعضاء أو ببعضهم أو جميعهم خلال سنة الجمعية من الرصيد المتجمع من مجموع مبالغ الاشتراكات فإن لم يكن هذا الرصيد كافياً لتغطية جميع الخسائر- طوب الأعضاء بدفع اشتراك إضافي بالمقدار الذي يغطي القصور- وإن زاد رصيد الاشتراك فالزيادة أما أن توزع على الأعضاء أو تحفظ كاحتياطي لتغطية النقص الذي قد يحصل في السنة أو السنوات التالية للسنة الجارية للجمعية ولا تهدف هذه الجمعيات إلى الربح وإنما هدفها الأساسي ينحصر- في تعويض الخسائر- التي تلحق مصالح أعضائها ويقوم كل مشترك في الجمعية بدور المؤمن والمؤمن له في ذات الوقت وينتخب الأعضاء من بينهم مديراً للجمعية ومن يعاونه في إدارة شئونها<sup>(3)</sup>، والتأمين التبادلي على نوعين هما:<sup>(4)</sup>

**1-التأمين التبادلي ذو الأقساط المقدمة وهو النوع السالف الإشارة إليه.**

**2-التأمين التبادلي ذو الحصص البحتة:** وفيه لا يدفع كل عضو في الجمعية قسط محدد بل يدفع عند بداية السنة اشتراك العضوية وبعد حدوث الحادث لأحدهم وتوزيع التعويض عليهم يدفع كل عضو ما خصه من الخسارة المحققة وقد تتوسع هذه الجمعيات في نشاطها وينظم إليها أشخاص من مهين مختلفة يخشون من أخطار مختلفة ويتكون لديها رأس مال من اشتراكات الأعضاء وبذلك تتحول هذه الجمعيات من جمعيات تبادلية إلى جمعيات تأمين تعاوني وقد تتحول إلى شركات لا يقتصر نشاطها على أعضائها ومع ذلك يبقى التعاون محصوراً بين أعضائها المؤسسين وقد لاقى هذا النوع من الجمعيات أنتشاراً كبيراً في مجال التأمين البحري في إنجلترا، وخاصة بالنسبة لملاك السفن<sup>(5)</sup>.

## رابعاً: نوادي الحماية والتعويض<sup>(6)</sup>

نظام الحماية والتأمين يرجع نشأته إلى القرن التاسع عشر الميلادي، حين أسس مجموعة من أصحاب السفن في إنجلترا جمعية تبادلية عرفت باسم(نادي الحماية والتعويض)أنحصرت العضوية

1- د/ مصطفى كمال طه ود/ أنور بندق مرجع سابق ص33 - د/ ابو السعود مرجع سابق ص108.

2- بهاء بهيج - مرجع سابق ص47.

3- بهاء بهيج شكري - مرجع سابق ص47.

4- د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم - مرجع سابق ص200.

5- د/ مصطفى كمال طه وزميله أنور بندق - مرجع سابق ص33.

6- د/ السيد ابو الفتوح حفناوي (الأثبات في التأمين البحري دراسة مقارنة) شركة الإسكندرية للطباعة - ط1- بدون تاريخ - ص22-23 ص23.

فيها لملاك السفن المؤسسين لها، وانحصرت مهمتها في تغطية مسؤوليات أعضائها المترتبة نتيجة أخطار لا تغطيها شركات التأمين عادة، كضمان الأضرار المادية والجسدية، الناتجة عن التصادم بين السفن وكذا تضمن مسؤولية ملاك السفن تجاه أفراد الطاقم بسبب الوفاة أو الإصابة أو المرض، أو الإنزال إلى البر، والتعويضات المستحقة للطاقم في حالة غرق السفينة أو هلاكها، وكذا مسؤولية ملاك السفن تجاه الأشخاص الذين يوجدون على ظهر السفينة إضافة إلى مسؤوليتهم التقصيرية عن التصادم، وكان نشاط هذه الجمعية أو النادي منحصراً بأعضائه فقط، بحيث أصبح كل عضو منها مؤمناً ومؤمناً له في ذات الوقت، وبدلاً من قسط التأمين الذي تستوفيه شركات التأمين مقابل الخطر المؤمن منه، يدفع كل عضو اشتراك سنوي، فيكون إجمالي مبلغ الاشتراكات مع أرباح استثمارها رصيماً لتغطية التعويضات المتحققة خلال السنة الجارية للنادي، فإن قصر مبلغ الرصيد عن تغطية كافة التعويضات، أسهم كل عضو بمبلغ إضافي لإكمال القصور في التغطية، وإن زاد الرصيد عن التعويضات المتحققة حفظت الزيادة كاحتياطي، أو يوزع جزءاً منها على الأعضاء، وقد لاقت هذه النوادي انتشاراً كبيراً في معظم الدول الأوروبية، وأمريكا ودول آسيوية، وذلك بعد الحوادث المرعبة التي تتعرض لها ناقلات البترول العملاقة والآثار التي تحدثها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: المؤمن لهم

المتعاقدين الثاني في عقد التأمين هو المؤمن له وهو الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) الذي يتقدم بطلب التأمين (طالب التأمين) إلى المؤمن (شركة التأمين) ويتعهد بأداء الالتزامات الناشئة عن العقد والمقابلة للالتزام المؤمن وأن يقوم بالتصريح بكافة الحقائق المتعلقة بالخطر المؤمن منه ودفع قسط التأمين المقابل للخطر وإحاطة المؤمن بكافة الظروف المستجدة التي من شأنها أن تؤدي إلى تغيير الخطر والعمل على حماية الشيء المؤمن عليه والعمل على تقليل الخسارة عند وقوع الحادث وإخطار المؤمن بالحادث فور وقوعه والمحافظة على حقوقه في مواجهة المتسبب في الحادث وهو أيضاً الشخص الذي يقتضي عوض التأمين عند تحقق الحادث البحري المؤمن منه، فهو بذلك المستفيد من التأمين وقد يكون المستفيد أحياناً شخصاً آخر غير المتعاقد مع المؤمن كما في حالة التأمين لمصلحة الغير (شخص ثالث) والغالب أن تجتمع هذه الصفات الثلاث في شخص واحد من التأمين البحري في تأمين الأضرار ولذلك غلبت تسميته بالمؤمن له دون طالب التأمين أو المستفيد<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث: وسطاء التأمين

<sup>1</sup> - في عام 1967م تعرضت الناقله كوري كاينون لحادث أدى إلى تسرب مايقرب من 119 ألف طن متري من البترول الخام في البحار مما تسبب في اضرار جسيمة الأمر الذي عجزت عنه الاساليب التقليدية في التأمين والطرق التقليدية، عن توزيع الخسائر وذلك لضخامة هذه الخسائر الناتجة عن الحادث. أشار إليه د/السيد ابو الفتوح - مرجع سابق ص24.  
<sup>2</sup> - د/ ابو السعود - مرجع سابق ص405 - د/ محمد حسام لطفي - مرجع سابق - ص109.

وسطاء التأمين ليسوا طرفاً في عقد التأمين بشكل مباشر. لكنهم طرفاً أساسياً في نظام التأمين البحري فهم حلقة الوصل بين طرفي عقد التأمين المؤمنين والمؤمن لهم، ويشكلون الجهاز الفعال الذي يحقق للمؤمن قانون الأعداد الكبيرة في عمليات تأمين الأخطار التي يأخذونها على عاتقهم ولذلك دعت الضرورة خاصة في حالة التأمين الذي تقوم به شركات المساهمة إلى وجود ما يسمى بوسطاء التأمين، وقد خصص المشرع اليمني الفصل الرابع من قانون الإشراف والرقابة على شركات ووسطاء التأمين رقم 37 لسنة 1992م وتعديلاته بالقانون رقم 9 لسنة 1997م لوسطاء التأمين، وكذلك فعل المشرع المصري في قانون الإشراف والرقابة على التأمين رقم 10 لسنة 1981م وتعديلاته بالقانون 91 لسنة 1995م، وكذلك الحال لقانون الرقابة السوداني لسنة 2001م، وأسماهم وكلاء التأمين والمنتجون والخبراء، وقد اشترطت المادة (18) من قانون الإشراف والرقابة على شركات ووسطاء التأمين أن يكون وسيط التأمين يمينياً ومقيماً في الجمهورية، وأن يكون حسن السيرة والسلوك، وأن لا يقل سنه عن 21 سنة ميلادية، وأن لا يكون قد حكم عليه بجريمة مخلة بالشرف والأمانة مالم يكن قد رد إليه اعتباره، وألا يكون قد سبق عليه الحكم بالإفلاس، مالم يكن قد رد إليه اعتباره، وأن لا يكون قد حكم عليه بمنعه من ادارة أمواله طوال مدة المنع، وأن يكون لديه مؤهل دراسي مناسب أو خبرة مناسبة وفقاً لما تحدده اللائحة، وقد عرفت سوق التأمين طبقتين من وسطاء التأمين:

**الطبقة الأولى :** طبقة أو مجموعة وكلاء التأمين.

**الطبقة الثانية:** طبقة أو مجموعة سماسرة التأمين، وهناك اختلافات عملية وقانونية بين المجموعتين، ولعل أهم الفروق بين وكيل التأمين والسماسر تتلخص في أن الوكيل هو وكيل عن المؤمن يتصرف باسم المؤمن ونيابة عنه، أما السماسر فهو الشخص الذي يتوسط في إبرام العقد ويقدم النصح للمؤمن له ويتفاوض بالنيابة عنه مع المؤمن في إبرام العقد وتحديد شروطه وغير ذلك من الأعمال المتعلقة بمصلحة عميله، وسوف نتعرض لدور كل منهم في الآتي:

### **أولاً: وكلاء التأمين (الوكلاء المنتجون)**

وكيل التأمين هو شخص طبيعي، أو اعتباري ينوب عن شركة التأمين في مزاولة أعمال التأمين طبقاً للحدود المخولة له من المؤمن (شركة التأمين) وتمثيله أمام المؤمن له، ويقوم بإبرام عقود التأمين معه أي مع المؤمن له، فالوكيل المنتج مرتبط مع شركة التأمين (المؤمن) بعقد وكالة يحدد صلاحياته وعقد الوكالة مفيد لثبوت علاقة التبعية بين الوسيط وشركة التأمين كي تتعقد مسؤولية شركة التأمين بوجه عام بحيث يستطيع المضرور الرجوع على شركة التأمين عن أفعال تابعيها<sup>1</sup> وتلزم قوانين الرقابة والإشراف على التأمين شركات التأمين إعداد سجل خاص تدون فيه اسم كل واحد من الوكلاء

<sup>1</sup> - د/ سعيد السيد قنديل (المسئولية المدنية لشركات التأمين في ضوء عقدي التأمين والوكالة) دار الجامعة الجديدة 2005م الاسكندرية - ص85.

وعناوينهم والعمولات التي يتقاضاها وأية بيانات أخرى<sup>(1)</sup> كما أوجبت على الشركات إبلاغ المراقب بكل تغيير يطرأ على القوائم المرسله، وينقسم إلى فريقين هما وكلاء منتجين ووكلاء مصدرين :

### أ-الوكيل المنتج

المقصود بالوكيل المنتج الشخص الذي يرخص له بالعمل للحصول على أعمال تأمين للمؤمن، وقد يخول استلام أقساط التأمين، كما أن عليه أن يرد على استفسارات المؤمن لهم، أو تحويلها للمؤمن للرد عليها، ويجب أن يكون دقيقاً في توضيح معالم هذه الأطر للأشخاص الذين يتعامل معهم ذلك أن عدم الدقة، والمبالغة في تصوير- الجوانب الإيجابية والتقليل من تأثير الجوانب السلبية في العلاقة بين طرفي العقد من شأنه أن يؤدي إلى ضعف الثقة أو فقدانها وانحسار- التعامل معه سواء من قبل طالبي التأمين أو المؤمن ولا يعد الوكيل المنتج موظفاً لدى شركة التأمين ولا يتقاضى راتباً منها وإنما يعمل كوكيل بالعمولة وتقدر عمولته بنسبة معينة عن كل عمل<sup>(2)</sup>، لا يجوز لهم مزاوله أعمالهم ما لم يحصلوا على ترخيص من الجهة المختصة تكون سارية المفعول لمدة سنة<sup>(3)</sup>.

### ب- وكلاء الإصدار

ويطلق عليهم قانون الرقابة على التأمين السوداني وكلاء التأمين، ويقصد بهم الأشخاص الذين يرخص لهم نيابة على المؤمن بأعمال التأمين وتمثيله مع المؤمن لهم والتصرف باسمه، وهو الذي يقوم بإبرام عقود التأمين<sup>(4)</sup>، وقد يكون وكيل التأمين شخصاً طبيعياً، أو معنوياً، فوكيل الإصدار هو وكيل مخول من قبل شركة التأمين بالقيام بجميع الأعمال التي تتطلبها عمليات إصدار وثائق التأمين (عقود التأمين) وتجديدها، وتعديلها والغائها واستلام أقساط التأمين، وتسلم طلبات التعويض، أو القيام بكافة الإجراءات للتحقق من وقوع الخسارة، ومقدارها، وتسوية التعويضات المترتبة بذمة المؤمن، ويجوز- لوكيل الإصدار أن يستخدم وكلاء إنتاج، ويكون مسؤولاً عن نتائج أعمالهم<sup>(5)</sup>، ونجد أن المشرع اليمني قسم وسطاء التأمين إلى فريقين وكلاء تأمين وسماصرة تأمين<sup>(6)</sup>

### ثانياً: سماصرة التأمين

1- المادة (20/5) من قانون الإشراف والرقابة على شركات ووسطاء التأمين اليمني(أوجبت على شركات التأمين وإعادة التأمين موافاة مراقب التأمين بقائمة تتضمن اسماء وعناوين ووسطاء التأمين الذين يعملون لحسابها كما أوجبت عليها موافاة المراقب بكل تغيير يطرأ على القوائم المرسله) وتقابلها المادة(64) من قانون الرقابة على التأمين السوداني التي (أوجبت على شركات التأمين اعداد سجل خاص تدون فيه اسم كل وكيل من الوكلاء وعناوينهم والعمولات التي تقاضاها كل منهم وأي بيانات أخرى).

2- د/ محمد صالح علي - مرجع سابق ص45.

3- المادة(20/1) من قانون الرقابة اليمني وتقابلها المادة(63) من قانون الرقابة على التأمين السوداني.

4- د/ محمد صالح علي - مرجع سابق - ص44.

5- بهاء بهيج شكري المحامي - مرجع سابق ص55.

6- عرفت المادة(2) من قانون الرقابة والإشراف على شركات ووسطاء التأمين بأنه:(كل شخص طبيعي أو اعتباري يتوسط في عقد عمليات للتأمين أو إعادة التأمين بصفته وكيلاً أو سمساراً للتأمين.

سماسرة التأمين هم إحدى مجموعة وسطاء التأمين وهو كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل حصراً في حقل ووساطة التأمين ويقدم النصح للمؤمن له ويعمل لمصلحته<sup>1</sup>، وقد أسمته المادة(3)من قانون الرقابة على التأمين السوداني بوسيط التأمين ويقصد به المتخصص الذي يرخص له ليقوم نيابة عن طالب التأمين بالإجراءات اللازمة لإتمام عملية التأمين ولم يصنفه المشرع السوداني بين وكلاء التأمين والمنتجين والخبراء<sup>(2)</sup>، وينقسم سماسرة التأمين إلى فريقين<sup>3</sup> : الأول: فريق سماسرة التأمين المباشر<sup>(4)</sup>، الثاني: فريق سماسرة إعادة التأمين. ويشترط في كل من الفريقين أن يكون مرخصاً له بممارسة أعمال السماسرة .

### **المطلب الرابع:ركائز التأمين البحري**

التأمين البحري يقوم على عدد من الركائز ومن أهمها السفينة والمصلحة التأمينية والخطر، ولا بد من التعرف على هذه الركائز كتمهيد للولوج في موضوع البحث، وسوف نلقي الضوء بإيجاز على كل تلك الركائز في هذا المبحث الذي سيتم تقسيمه إلى ثلاثة فروع:-

#### **الفرع الأول: السفينة**

تعتبر السفينة الركيزة الأساسية لنظام التأمين البحري، باعتبارها أهم الأموال المعرضة لأخطار البحر، وكان التأمين البحري على السفينة اللبنة الأولى التي قام عليها نظام توزيع أعباء الكوارث، وكان ظهوره وانتشاره إيذاناً بظهور وانتشار أنواع التأمين البحري المختلفة<sup>(5)</sup>، مما دفع البعض إلى القول أن السفينة كانت حجر الزاوية في نظام التأمين الحديث بكافة فروع<sup>(6)</sup>، وسوف نعود لإلقاء الضوء على السفينة لاحقاً في الباب الثالث من هذه الدراسة.

#### **الفرع الثاني: المصلحة التأمينية**

ولإلقاء الضوء على المصلحة التأمينية سنتعرض لتعريفها وشروطها وأهدافها ووقت توافرها كمايلي:

#### **أولاً : تعريف المصلحة**

1- المادة(38/1) من القانون اللبناني لتنظيم التأمين .  
2- د/ محمد صالح علي - مرجع سابق ص46.  
3- المادة(2) من قانون الاشراف والرقابة على شركات ووسطاء التأمين.  
4- بهاء بهيج شكري المحامي - مرجع سابق ص57.  
5- د/ برهام عطا الله - كتاب الجديد في مجال التأمين والضمان في العالم العربي - مرجع سابق ص142.  
6- بهاء بهيج شكري - مرجع سابق ص68.

المصلحة التأمينية كما يعرفها فقهاء القانون هي (فائدة جدية، ومشروعة للمؤمن له من عدم تحقق الخطر المراد التأمين منه، من أجل هذه المصلحة أمن هذا الخطر، فإذا تحقق الخطر المؤمن منه، تعرض لخسارة بسبب هلاك أو تلف الشيء المؤمن عليه<sup>(1)</sup> فهي القيمة المالية للشيء المؤمن عليه، وهي القيمة المعرضة للضياع إذا ما تحقق الخطر المؤمن منه)<sup>(2)</sup>، أو هي (العلاقة المالية المشروعة والتي يقرها القانون التي تربط المؤمن له بمحل التأمين بحيث يتضرر بتضررها، وينتفع بسلامتها)<sup>(3)</sup>، كما عرفها بعض فقهاء القانون هي (العلاقة القانونية القائمة بين المؤمن له والشيء المعرض لخطر الرحلة البحرية والتي تتأثر بتحقق، أو تخلف وقوع الخطر المؤمن ضده بحيث يلحق بالمؤمن له خسارة أو يحقق كسباً تبعاً لهذا الأمر أو ذاك)<sup>(4)</sup>، وهذه المصلحة هي التي تدفع المؤمن له إلى التحصن من المخاطر التي تهدد هذه العلاقة أو تلك القيمة بالهلاك، ويتم ذلك التحصن من جهة أولى بإبرام عقد التأمين ومن جهة أخرى بالامتناع عن تعمد تحقق الخطر المؤمن منه<sup>(5)</sup>، مما يجعل المصلحة هي السبب أو الدافع الذي جعل المؤمن له يبرم عقد التأمين فإن انعدمت هذه المصلحة التأمينية كان عقد التأمين باطلاً؛ لأن انعدامها يقرب عقد التأمين إلى مقامرة، ولذلك كان اشتراط المصلحة في التأمين أمراً تمليه اعتبارات النظام العام<sup>(6)</sup>، فجوهر المصلحة في التأمين البحري كما يراه البعض<sup>(7)</sup>، يتمثل في:-

- 1- وجود شيء مادي ملموس معرض لحوادث البحر.
- 2- أن يكون للمؤمن له علاقة قانونية معترف بها بهذا الشيء بحيث ينتفع من بقائه ويتضرر من هلاكه.

### ثانياً: شروط المصلحة التأمينية

يُفهم من النصوص السابقة المتعلقة بالمصلحة التأمينية، ومما أجمع عليه شراح القانون البري والبحري<sup>(8)</sup> أن هذه المصلحة يجب أن تكون علاقة قانونية يقرها القانون، وأن تكون علاقة اقتصادية (مالية) يمكن تقديرها بالنقد، وأن تكون علاقة مالية مشروعة، وأن تكون مصلحة جدية.

### ثالثاً: أهداف المصلحة التأمينية

ركن المصلحة التأمينية باعتباره الباعث إلى إبرام عقد التأمين يحقق ثلاثة أهداف هامة هي:

1- د/ السنهوري المجلد 7- ج2- مرجع سابق - رقم (757) ص1523- د/ محمد حسام لطفي ص175 - د/ نعمات محمد مختار - مرجع سابق ص151.  
2- د/ السنهوري - المرجع السابق ص1524.  
3- شهاب العنبيكي - المبادئ العامة للتأمين - دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2005م ص163.  
4- د/ غنايم - مرجع سابق ص143.  
5- د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص173.  
6- د/ البدر اوي - مرجع سابق ص143.  
7- د/ سلامة عبدالله وعصام الدين عمر التأمين البحري - مرجع سابق ص36.  
8- د/ البدر اوي - مرجع سابق رقم 104 ص142 - د/ محمد حسام لطفي - مرجع سابق ص176 - د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص172.

أ- قياس خسارة المؤمن له (تحديد مدى حقوق المؤمن له).

ب- تمييز عقود التأمين عن عقود المقامرة والرهان (1).

ج- الحيلولة دون تعمد تحقيق الأخطار- الشخصية المتعمدة وعن إهمال المؤمن له.

### رابعاً: وقت اشتراط وجود المصلحة

لما كانت المصلحة ركناً جوهرياً لإبرام عقد التأمين فإن لمعرفة الوقت الذي يجب توافرها فيه، أهمية كبرى في قيام واستمرار، وانتهاء عقد التأمين، وإذا كان الأصل في التأمين البري على الأموال، اشتراط وجوب توافر المصلحة التأمينية وقت انعقاد العقد، واستمرار وجودها طيلة مدة العقد (2)، أما في التأمين البحري فإنه على خلاف التأمين البري لا يشترط توافر المصلحة التأمينية عند إبرام العقد، وإنما يشترط وجوب توافرها لدى المؤمن له، عند تحقق الخسارة فقط، ومما استندعى انتهاج هذا النهج أن طبيعة مخاطر البحر بعيدة عن تدخل إرادة وسيطرة المؤمن له، فلا يستطيع التدخل والعمل على تحقق الأخطار البحرية لتعلقها بعوامل الطقس والطبيعة، ضف إلى ذلك أن قانون العرض والطلب له تأثيره في سوق التأمين البحري، إلى جانب أثره في الاسواق الأخرى، فإذا تأخر التاجر مثلاً في إبرام عقد تأمين إلى أن تصبح بضاعته معرضة فعلاً للخطر فإنه قد يواجه عندئذ سوقاً مزدحمة بطلبات التأمين، وبالتالي سيضطر- إلى دفع أقساط تأمين مرتفعة القيمة، ولذلك فهو مخول في اللجوء إلى إبرام عقد تأمين بحري على بضاعته قبل أن يكون ذا مصلحة قائمة في الشيء موضوع التأمين، إلا أنه يجب الأخذ في الاعتبار أنه إذا كان التأمين مقترناً بشرط (سواء فقد أو لم يفقد) (Lost Or Not Lost) فإن المؤمن له يستحق التعويض، على الرغم من أن مصلحته لا تقوم على الشيء إلا بعد تحقق الخسارة كما أنه أيضاً إذا كان المؤمن له-خلاف المؤمن- يعلم بتحقق الخسارة، عند إبرام عقد التأمين فإنه لا يستحق مثل ذلك التعويض طبقاً للمادة (380/1) بحري يمني والمقابلة للمادة (350/1) بحري مصري، والمادة (318) بحري لبناني والمادة (321) بحري أردني التي تنص: (يقع باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها)، وحينما لا تكون هناك مصلحة للمؤمن له وقت تحقق الخسارة فإنه لا يكون أهلاً لاكتساب هذه المصلحة بعد إبلاغه بتحقق الخسارة (3)، وقد حدث أن أبرم شخص عقد شراء شحنة من الأرز لا تنتقل بموجبه ملكيتها مالم يتم تحميل كامل الشحنة، ثم أبرم عقد تأمين عليها إلا أن السفينة فقدت بسبب حادث بحري

1- د/ شرف الدين - مرجع سابق ص 176- د/ غنيم - مرجع سابق ص 187.

2- د/ البدر اوي- مرجع سابق رقم 105 ص 143.

3- تنص المادة (6) من قانون التأمين الإنجليزي على ما يلي :- (1- ينبغي أن يكون المؤمن له ذا مصلحة في الشيء موضوع التأمين وقت تحقق الخسارة على الرغم من أنه قد لا يملك مثل هذه المصلحة عند إبرام عقد التأمين مع الأخذ في الاعتبار أنه عند التأمين على الشيء طبقاً لشرط (فقد أم لم يفقد) فإن المؤمن له يستحق تعويضاً على الرغم من أنه قد لا يكتسب مصلحة إلا بعد تحقق الخسارة) 2- وحينما لا تكون هناك مصلحة للمؤمن له وقت تحقق الخسارة فإنه لا يكون أهلاً لاكتساب هذه المصلحة بعد إبلاغه بالخسارة سواء نتيجة أي تصرف قانوني أو واقعة قانونية).

أثناء وجود جزء من الشحنة على ظهرها، أملاً في اكتساب حق في التعويض قام المؤمن له بدفع ثمن الجزء الهالك بعد علمه بتحقق الخسارة، فقررت المحكمة أنه لا يستحق تعويضاً من الضامنين، لأنه لم يكن ذا مصلحة عند تحقق الخسارة، ولا يمكن اكتساب هذه المصلحة فيما بعد حصول علمه بتحقق الخسارة<sup>(1)</sup>، غير أن اشتراط توفر المصلحة التأمينية عند تحقق الخسارة، لا يعني بالضرورة أن لا يكون للمؤمن له مصلحة تأمينية في الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد، فمالك السفينة ذا مصلحة فيها وقت إبرام العقد كما يكون له مصلحة فيها وقت تحقق الخسارة، إذا استمرت ملكيته لها حتى وقوع الحادث البحري، وتحقق الخسارة، كذلك الحال في التأمين على البضاعة المشتري الذي يتولى التأمين بنفسه على البضاعة التي ابتاعها بموجب عقد بيع من البيوع الدولية التي لا تلزم البائع بالتأمين عليها، يكون هو صاحب المصلحة فيها وقت إبرام العقد كما يكون هو صاحب المصلحة فيها وقت تحقق الخسارة، ومع ذلك نجد أنه يجوز لشخص لا يملك مصلحة تأمينية في البضاعة أن يبرم عقد تأمين لمصلحة شخص آخر تكون مصلحته مؤكدة في الشيء المؤمن عليه وقت تحقق الخسارة، فطبيعة التجارة البحرية تقتضي في كثير من الأحيان التسليم لشخص (البائع) لا يملك مصلحة تأمينية في الشيء المؤمن عليه بإبرام العقد فهو لا يبرمه لمصلحته، وإنما يبرمه لمصلحة شخص آخر، ففي أغلب البيوع البحرية الدولية ماعدا البيع بشرط سلامة الوصول، تكون أخطار الطريق على عاتق المشتري الذي يعتبر هو المتضرر. الوحيد من هلاك البضاعة أو تضررها أثناء عملية النقل، غير أنه في الغالب يقوم البائع بإبرام عقد التأمين بالرغم من خروج البضاعة من ملكيته بموجب عقد البيع، سياتي في ذلك ما إذا كان ملزماً قانوناً بالتأمين على البضاعة المباعة، كما هو الحال في البيع بشروط البيع سيف CIF، أو كان ذلك بطلب من المشتري في عقود البيع الأخرى كالبيع بشروط البيع (سي أند اف C & F) أو بشروط التسليم على السفينة (FOB) ومع ذلك فإن المشتري هو المستفيد من التأمين عند وقوع الخسارة ويوضح ذلك الآتي:

أ- ففي البيع بشروط سيف (CIF) يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل البحري، وإبرام عقد التأمين على البضاعة المباعة من مخاطر النقل البحري نظير- ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع (Cost) وقسط التأمين (Insurance) وأجرة النقل (Freight)، وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقة التأمين، ويصبح هو صاحب المصلحة في التأمين، كما أن البائع الذي يلتزم بإبرام عقد التأمين في هذه الحالة يكون محمياً أثناء النقل، فيعتبر- ذا مصلحة في التأمين هنا؛ لأنه لو حدث وفسخ العقد عقد البيع بأن رفض المشتري البضاعة لأي سبب كان،

1- أشار إلى ذلك د/غنايم - مرجع سابق ص. 184

فإن البائع يكون محمياً بالتأمين الذي أبرمه، ولكن إذا فسدت البضاعة، أو هلكت ينتقل الحق في المطالبة بالتعويض إلى المشتري تأسيساً على عقد التأمين المبرم طبقاً لمبدأ الحلول<sup>1</sup>.

ب- البيع بشروط (FOB)<sup>2</sup>، يلتزم البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري، وتنتقل تبعة الهلاك وحق الملكية إلى المشتري، بمجرد التحميل على السفينة، ويقوم عبء إبرام عقد النقل وعقد التأمين على المشتري وقد يعهد المشتري إلى البائع بالتأمين على البضاعة لحسابه، وفي هذه الحال يكون البائع وكيلاً عن المشتري عند قيامه بإبرام عقد التأمين<sup>(3)</sup>، غير أن الواقع قد لا يطابق ذلك من حيث أن تسليم، وثنائق ملكية البضاعة قد يتأخر وعليه فإذا رفض المشتري البضاعة، فإن تبعة الهلاك تقع على عاتق البائع الذي لم يكن محمياً بالتأمين، وكذلك الحال في البيع بشروط البيع سي أند اف تكون تبعة الهلاك على المشتري وهكذا فإن لم تنتقل الملكية إلى المشتري إطلاقاً كما لو لم يتم تسليم وثنائق الشحن أو يدفع الثمن من قبل المشتري الذي يرفض تسلم الوثائق فإن البائع لا يكون محمياً بالتأمين، وتلافياً لهذه الآثار فإن المصلحة المحتملة للبائع<sup>(4)</sup> في كل من بيعي (سي أند اف (C&F) وفوب (FOB)) يمكن حمايتها بما يسمى بالتأمين الاحتمالي وطبقاً لذلك فإنه إذا رفض المبيع من قبل المشتري أثناء الرحلة فإن الحماية (الضمان) يستحق منذ بداية الرحلة للبائع، فبهذا يستطيع البائع الحصول على تعويض عن أي مقدار ضرر ناجم عن الأخطار المؤمن ضدها.

### الفرع الثالث: الخطر البحري

يعتبر الخطر بالنسبة للتأمين عموماً، والتأمين البحري من أهم عناصر التأمين، ذلك أن التأمين البحري في الواقع ليس إلا ضمان نتائج أخطار معينة تلحق أضراراً وهذا مادفع بعض الشراح<sup>(5)</sup>، إلى اعتبار الخطر يمثل ركن المحل في عقد التأمين البحري ويرتبون على تخلفه أو انتقائه بطلان عقد التأمين البحري ويستخدم مصطلح الخطر في التأمين بشكل عام في ثلاث معان<sup>(6)</sup>:

- أ-الضرر- المترتب على وقوع الكارثة، فيقال أضرار محمية وغير محمية
- ب-الحادث المؤدي إلى الكارثة فيقال خطر المسؤولية.

<sup>1</sup>- د/ حسين غنائم - مرجع سابق ص382.

<sup>2</sup>- البيع فوب هو: البيع الذي تنتهي فيه مسؤولية البائع بتسليم المبيع على ظهر السفينة في ميناء الشحن- د/ غنائم - مرجع سابق ص385.

<sup>3</sup>- د/كمال طه ود/ وائل بندق مرجع سابق ص44,43.

<sup>4</sup>- المصلحة المحتملة: هي التي يحتمل التخلي عنها أثناء قيام المخاطرة البحرية سواء بموجب شرط خيار أو بموجب إرادة المتخلي وتكون مكتملة أو موازية لمصلحة أخرى فبائع البضاعة قد يكون ذا مصلحة محتملة في حين يكون مشتريها ذا مصلحة قابلة للفسخ إذا كان البيع مقترناً بشرط الخيار حيث تنتهي مصلحة المشتري بمجرد رفضه البضاعة وتقوم في نفس الوقت مصلحة البائع - أنظر د/ غنائم - مرجع سابق ص145.

<sup>5</sup>- د/ يعقوب صرخوة - مرجع سابق - ص122- د/كمال طه وزميله ص98- د/السنهوري ج 2 ص1217- د/ محمود سمير الشرفاوي(الخطر في التأمين البحري)- الدار القومية للطباعة والنشر 1966م مرجع سابق - ص51.

<sup>6</sup>- د/ محمد حسام لطفي - مرجع سابق ص143.

ج-موضوع الضمان فيقال خطر محمي بدلاً من منزل مزود بألات حديثة لدرء خطر السرقة .  
ومصطلح الخطر في التأمين البحري له معنى واسع فقد يعني :

- 1-الحادث الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه ويلحق أضراراً بالمؤمن له كالغرق
- 2-الضرر- الذي يلحق الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع حادث بحري كالهلاك الكلي، فتعرض المؤمن للخسارة خلال مخاطرة البحرية يسمى بالخطر-
- 3-المال الذي يتعرض للخطر البحري: تستعمل لفظة الخطر البحري في اللغة الجارية لدى شركات التأمين كمرادف مع عبارة الأشياء المؤمن عليها، فيقال: أن شركة التأمين تضمن هذا الخطر، وذلك الخطر فهذا يعني السفينة التي تتعرض للخطر<sup>(1)</sup>.

4-المسئولية التي تتحملها شركة التأمين في عقد التأمين أي التزام المؤمن بضمان الخسارة، فيقال عند فقد السفينة أو البضاعة مثلاً أن الخطر لم يكن قد بدأ سريانه، فهذا يعني أن السفينة وقت فقدها لم تكن تغطيتها وثيقة التأمين، كما يعبر عن بدء الضمان ببدء الخطر، ومن ذلك يتضح مدى الاضطراب في مدلول اصطلاح الخطر البحري، وقد عرف الخطر في التأمين بشكل عام بأنه: (حادثة مشروعة محتملة الوقوع لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد المتعاقدين وحدها وعلى الخصوص إرادة المؤمن له)<sup>(2)</sup>، عرفه البعض بأنه:(الخسارة المادية المحتملة في الثروة أو الدخل نتيجة لحادث معين)<sup>(3)</sup>.

أما بالنسبة للتأمين البحري فسوف نتعرض في هذا الفرع لتعريف الخطر البحري وشروطه:

### أولاً : تعريف الخطر البحري

عُرف الخطر البحري بأنه:(حادث قهري أو فجائي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحله بحرية)<sup>(4)</sup>، أو هو:(الخطر الذي يكون ناشئاً عن الملاحة في البحر أو تابعاً لها)<sup>(5)</sup>، وعرفه البعض بأنه:(حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض ارادة الطرفين)<sup>(6)</sup>، أو هو:(احتمال خساره تلحق المؤمن له خلال مخاطرته البحرية)<sup>(7)</sup> فالخطر البحري يكتسب صفته بحدوثه أثناء رحلة بحرية، ويكتسب التأمين طابعه البحري بمجرد أن يرد على منشأة لها الوصف القانوني للسفينة ولاعتبار الخطر بحرياً يشترط أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية، أي ان كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من حوادث تعد أخطاراً بحرية، فبعضها يكون البحر سبباً في حدوثها كالعاصفة والغرق، والجروح وبعضها يكون البحر مكاناً لتحققها ولو لم يكن البحر سبباً

1- د/ السيد ابو الفتوح حفناوي - مرجع سابق ص74 وما بعدها.

2 -د/ أحمد شرف الدين ص115 - د/ البدر اوي ص60 - د/ محمد حسام لطفي مرجع سابق - ص 143 .

3- د/ ابراهيم علي عبد ربه(الخطر والتأمين المبادئ النظرية والتطبيقات) دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية 2008م ط6 .

44- د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق - ص98، 101.

5- ارنولد قانون(التأمين البحري)أشار إلى ذلك - د/ الشرفاوي الخطر في التأمين البحري مرجع سابق رقم 107 ص163.

6- بيكار وبيسون أشار إلى ذلك مرجع سابق - رقم 36 ص56.

7- د/ ثروت عبد الرحيم (الاعفاءات المسموحات في التأمين البحري) مرجع سابق ص196.

مباشراً في نشوئها، كالحريق، والسرقة والرمي في البحر والقرصنة واحتجاز السفن والعمليات الحربية، وعلى ذلك فالأخطار التي لا تقع في البحر خلال رحلة بحرية لا تكون ضمن إطار التأمين البحري، ولا يسأل عنها المؤمن، ويكتسب التأمين طابعه البحري لمجرد أن يكون محله منشأة بحرية لها الوصف القانوني للسفينة<sup>(1)</sup>، حتى ولو كانت لا تقوم بالملاحة البحرية فالسفينة قيد البناء تكون محلاً للتأمين البحري على اعتبار ما سيكون لها فيما بعد من وصف السفينة، وقد أكد على ذلك قانون التجارة البحرية اليمني في المادة (396/2) منه والمقابلة للمادة (386) بحري مصري بالنص على سريان: (أحكام التأمين على السفينة في طور البناء) وأما بالنسبة للبضائع فإن التأمين عليها يكتسب الطابع البحري إذا كانت محلاً لنقل بحري، ويستمر هذا الطابع حتى ولو كانت محلاً لنقل بري أو جوي متى كان ذلك مكملاً لنقل بحري رئيس<sup>2</sup>، وقد أكدت ذلك المادة (41/2) من قانون التجارة البحرية اليمني المقابلة للمادة (389) تجارة بحري مصري بالنص على أنه: (إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل إلا إذا اتفق على غير ذلك).

### ثانياً: شروط الخطر البحري

يشترط في الخطر البحري أن يكون:

أ- أن يكون الخطر البحري احتمالياً<sup>3</sup>.

ب- أن يكون الخطر مستقبلاً<sup>4</sup>.

ج- أن لا يقع الخطر بإرادة المؤمن له.

د- أن يكون الخطر مشروعاً<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - فليبيس أشار إلى ذلك - مرجع سابق ص 57 - د/ العطير - مرجع سابق ص 634 قارب من ذلك - د/ محمد ابراهيم موسى (موضوع عقد التأمين البحري) في ضوء حكم محكمة النقض المصرية الصادر في 22/3/2005م دار - الجامعة الجديدة الاسكندرية عام 2008م ص 13 وما بعدها.

<sup>2</sup> - د/ يعقوب صرخوه - مرجع سابق - ص 120+121.

<sup>3</sup> - د/ عبد القادر العطير - مرجع سابق - ص 636 - د/ جمال الحكيم (عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية) دار المعارف مصر 1965م ص 45.

<sup>4</sup> - د/ يوسف يعقوب صرخوه - مرجع سابق - ص 123 - د/ محمود سمير القانون البحري - مرجع سابق.

<sup>5</sup> - د/ السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني ج 7 مجلد 2 ص 1227.

# الفصل الثاني

تحديد محل عقد التأمين البحري واركانه وشروطه وطبيعة الخسارات المضمونة

تمهيد وتقسيم :

ركن المحل في أي عقد من العقود يعتبر من أهم اركان العقد، إذ بانعدامه يصبح العقد باطلاً، لانعدام محله، وعقد التأمين البحري كأبي عقد من العقود العامة لا بد أن يتوافر- له ركن المحل، حتى يكون عقداً كاملاً سليماً من البطلان، كما أن لمحل العقد، أو الالتزام شروطاً يستوجب القانون المدني توافرها فيه، فكذا الحال لمحل عقد التأمين البحري شروطاً يجب توافرها فيه كغيره من العقود، ولما كانت غاية عقد التأمين البحري هي تعويض المؤمن له عن الخسارات التي لحقت ذمته المالية بسبب تضرر الأموال المؤمن عليها جراء تحقق المخاطر البحرية المؤمن منها، ولذلك تقتضي الدراسة تقسيم هذا الباب الى مبحثين:

المبحث الأول: تحديد ركن المحل في عقد التأمين البحري، وأركانه وشروطه.

المبحث الثاني: طبيعة الخسائر- المضمونة.

## المبحث الأول

### تحديد ركن المحل في عقد التأمين البحري، وأركانه وشروطه

#### تميهـد وتقسيم:

لما كان محل العقد هو قصد المتعاقدين من إبرام العقد، أي موضوع الإرادة، وغايتها من التصرف، أو هو العملية القانونية التي يراد تحقيقها عن طريق التراضي، أو من وراء العقد

والتي تتحقق عبر جملة الالتزامات التي ينشئها العقد في عاتق طرفيه، وكان محل الالتزام هو الاداء الذي يلتزم به المدين أو الشيء الذي يلتزم القيام به أو بأدائه، وكان عقد التأمين التجاري بشكل عام، وعقد التأمين البحري بصفة خاصة يرتب عدة التزامات في عاتق طرفيه، المؤمن، والمؤمن له فقد اختلف شراح القانون في تحديد محل عقد التأمين التجاري بشكل عام، ومحل عقد التأمين البحري، كما اختلفت تشريعات التأمين البحري في تحديد محل عقد التأمين، ولذلك فإن الوقوف على تحديد محل عقد يقتضي منا التعرف على رأي شراح القانون في ذلك، وما نصت عليه تشريعات التأمين البحري في البلدان المختلفة، وشروط هذا المحل، وهذا ما سنتعرض له في هذا المبحث في مطالب ثلاثة:

**المطلب الأول: محل عقد التأمين عند شراح القانون.**

**المطلب الثاني: محل عقد التأمين البحري في التشريعات ذات العلاقة والرأي المختار.**

**المطلب الثالث: أركان، وشروط محل عقد التأمين البحري.**

### **المطلب الأول: محل عقد التأمين البحري عند شراح القانون**

يعد محل العقد بصفة عامة عنصراً طبيعياً يلتمس في العقد بصفة مباشرة ومادية وبشكل لا يسمح لأياً كان بالتشكيك في أهميته في هيكل العقد<sup>(1)</sup> وقد اختلف شراح القانون في تحديد محل عقد التأمين التجاري بشكل عام ومحل عقد التأمين البحري بصفة خاصة فقد ذهب غالبية<sup>(2)</sup> فقهاء القانون إلى أن (محل عقد التأمين الذي يتمثل في العملية القانونية المراد تحقيقها من وراء العقد) هو ضمان خطر معين يتجسد في ضياع قيمة مالية نتيجة، حدوث واقعة مستقبلية هي الخطر، نظير- دفع قسط معين من المؤمن له ذي المصلحة المشروعة في التأمين من الآثار المترتبة على تحقق الخطر ويميز فقهاء القانون بين عناصر أربعة لمحل عقد التأمين هي:

**1-الخطر:** وهو الركن أو المحل الرئيس في عقد التأمين وأهم هذه العناصر- فهو محل التزام كل من المؤمن والمؤمن له، فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن نفسه من الخطر، والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من الخطر، والخطر يحدد ويحكم محل التزامات طرفي العقد والخطر هو وراء قسط التأمين ومبلغ التأمين وهو المقياس الذي يقاس به كل منهما<sup>(3)</sup>.

**2-قسط التأمين:** وهو محل التزام المؤمن له .

<sup>1</sup> -د/عادل عبد الرحيم محسن)الالتزام بإعلان الخطر في عقد التأمين البحري(رسالة دكتوراة جامعة تونس المنار- كلية الحقوق والعلوم السياسية -2012- 2013م ص120.

<sup>2</sup> -د/عبد الرزاق السنهوري(الوسيط في شرح القانون المدني)المجلد 7 قسم ثاني مرجع سابق ص170- د/أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص 114

د/ نعمات محمد مختار- مرجع سابق ص132- د/محمد حسام لطفى- مرجع سابق ص142- د/عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم- مرجع سابق ص99- د/يعقوب يوسف صرخوه - مرجع سابق ص104- د/محمد شريف عبد الرحمن(عقد التأمين)دار النهضة العربية 2012 ص227- د/مصطفى الجمال أصول التأمين منشورات الحلبي الحقوقية- 1999م ص185- د/عبد المنعم البدر اوي - مرجع سابق ص138.

<sup>3</sup> - السنهوري جزء 7 - مرجع سابق رقم 597 ص1217 - قارب د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص115.

### 3- مبلغ التأمين : وهو محل أداء المؤمن .

#### 4- المصلحة المشروعة: هي فائدة جديّة ومشروعة للمؤمن له في عدم تحقق لخطر المؤمن منه .

وأما محل عقد التأمين البحري، فقد اختلف شراح القانون في تحديده إلى أربعة آراء :  
الرأي الأول: يذهب أصحاب هذا الرأي<sup>(1)</sup> إلى أن محل عقد التأمين البحري يتمثل في المصلحة التأمينية للمؤمن في أن لا يتحقق خطر معين طبقاً لهذا الرأي فإن محل عقد التأمين البحري إنما هو المصلحة التأمينية، أي أن التأمين يتم في الواقع على مصلحة المؤمن له في عدم تحقق الكارثة وليس على الشيء ذاته، ويقولون (إن المخاطرة البحرية هي في الواقع محل عقد التأمين لا المال المعرض للخسارة إذ أن المؤمن له يؤمن على مصلحته المالية في المال المعرض للحوادث البحرية)، فما يدفع المؤمن له إلى إبرام عقد التأمين هو المصلحة المشروعة التي تعود عليه من عدم وقوع خطر فإن لم يكن للمؤمن له، أو المستفيد مصلحة اقتصادية مشروعة في عدم تحقق الخطر المؤمن منه فإن التأمين يكون باطلاً لانعدام محله .

الرأي الثاني: يذهب أصحاب هذا الرأي<sup>(2)</sup> إلى أن محل عقد التأمين البحري هو الخطر الذي يضمن المؤمن نتائجه، فالتأمين طبقاً لهذا الرأي ليس لإضمان للخطر فالتأمين يدور مع الخطر وجوداً وهدماً فحيث لاخطر فلا، تأمين، ويهدف التأمين إلى نقل الخطر ليكون على عاتق شركة التأمين فالمؤمن ليس إلا تاجراً للأمان يبيع للمؤمن له إعفائه من حمل الخطر، وأن الخطر هو الذي يضيف على التأمين صفته الاحتمالية، وما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمين كالتأمين البري والجوي، هو طبيعة محل التأمين ذاته، أي سبب الضرر، وليس طبيعة الضرر. ولا الأموال التي يصعبها الضرر، فالتأمين البحري هو الذي يغطي نتائج الخطر البحري<sup>(3)</sup>، وعلى ذلك فلا محل لعقد التأمين البحري إذا كان المؤمن له لا يخشى وقوع أخطار بحرية للأشياء المؤمن عليها، حيث يعتبر اتفاق المؤمن، والمؤمن له على ضمان خطر معين هو محل عقد التأمين بحيث إذا تخلف الخطر اعتبر العقد باطلاً، فالخطر الذي يأخذه المؤمن على عاتقه هو العوض الذي يقدمه للمؤمن له مقابل القسط الذي يعتبر بالنسبة للأخير العوض الذي يقدمه له المؤمن<sup>(4)</sup>.

1- د/ حسين غنّام- مرجع سابق ص 109- د/محمد صالح علي- مرجع سابق ص 59- د/ السنهوري- مرجع سابق ص 1524- شالمرز (التأمين البحري) ص 6 أشار إليه د/ثروت عبدالرحيم - مرجع سابق ص 211.

2- د/محمود سمير الشرقاوي (القانون البحري) دار النهضة العربية القاهرة 1979 م ص 341- د/عبد القادر حسين العطير- مرجع سابق ص 634

د/ البدر اوي (التأمين) مرجع سابق ص 138.

3- د/ الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع السابق ص 65.

4- المرجع السابق ص 64.

**الرأي الثالث :** يذهب القائلون بهذا الرأي<sup>(1)</sup> إلى القول بأن عقد التأمين البحري يرد عادة على أموال معرضة لأخطار البحر وتكون هذه الأموال هي محلاً لعقد التأمين البحري فالشيء المؤمن عليه هو محل عقد التأمين سواء أكان هذا الشيء سفينة، أم بضاعة، أم أجور شحن فطبيعة المال المعرض للخطر هو الذي يعطي التأمين وصفه بأنه بحري فيعتبر- التأمين بحرياً كلما تعلق بمنشأة بحرية، ولا يعد كذلك إذا تعلق بمنشأة نهريّة، ولو قامت برحلة بحرية بصفة تبعية، فمحل عقد التأمين البحري وفقاً لهذا الرأي، هي المخاطرة البحرية<sup>(2)</sup> المشروعة عندما تكون عناصرها معرضة لتهديد خطر بحري ويرى أصحاب هذا الرأي أن الخطر هو أحد شروط المحل وليس محل العقد، فإن انتفى احتمال تعرض الشيء للخطر نتفت قابلية الشيء المطلوب التأمين عليه لأن يكون محلاً لعقد التأمين وكذلك الحال للمصلحة تعتبر- شرطاً من شروط المحل، وهو المال المعرض لخطر بحري.

**الرأي الرابع :** يذهب أصحاب هذا الرأي<sup>(3)</sup> إلى أن محل عقد التأمين البحري ليس المخاطرة ذاتها، ولا الشيء المؤمن عليه، وإنما هو ضمان المؤمن تغطية الخسارة التي قد تحدث خلال المخاطرة البحرية، فوفقاً لهذا الرأي تكون تغطية الخسارة المترتبة على حوادث البحر هي محل عقد التأمين البحري، أو هو ضمان المؤمن له من الضرر- الذي يلحقه من تحقق حادث بحري مؤمن منه فالمؤمن يهدف حين يشتري الضمان من المؤمن، مقابل قسط التأمين إلى غاية محدودة، هي أن ينقل إلى عاتق المؤمن الخسارات التي قد تلحقه من تحقق حوادث معينة تقع خلال المخاطرة البحرية ولذلك كانت نظرة القضاء الإنجليزي منذ البداية نظرة واقعية، فقد ركز القضاء الإنجليزي في تعريفه لوثيقة التأمين على الخسارة، والحادث البحري وقال ( أن وثيقة التأمين عقد تعويض، عن جميع الخسارات التي تلحق الشيء المؤمن عليه من جراء حوادث بحرية معينة خلال مخاطرة بحرية)<sup>(4)</sup>.

### **المطلب الثاني: محل عقد التأمين البحري في التشريعات ذات العلاقة والرأي الراجح**

اختلفت التشريعات المتعلقة بالتأمين البحري في تحديد محل عقد التأمين وفي هذا المطلب سنستعرض رأي التشريعات العربية، وكذا رأي القانون الإنجليزي، ثم نعرض على القانون الفرنسي، ثم نخلص إلى الرأي الذي نرجحه .

1- د/ عادل على المقدادي (القانون البحري)الدار العلمية للنشر والتوزيع عمان الأردن2002م ص259-بهاء بهيج شكري المحامي- المرجع السابق ص623 - ريبير القانون البحري رقم 611ص 950 أشار إليه د/ الشرفاوي الخطر في التأمين البحري- المرجع السابق ص 65.

2-المخاطرة البحرية طبقاً للفقرة 2من المادة 3 من قانون التأمين الإنجليزي هي(أي سفينة أو بضائع أو أي منقولات أخرى معرضه للحوادث البحرية).

3- د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق رقم 239 ص 211- شوفو رقم 1021 أشار إلى ذلك د/ ثروت عبد الرحيم المرجع السابق ص 184.

4- أشار إلى ذلك د/ثروت عبد الرحيم المرجع السابق ص 211.

## الفرع الأول: رأي التشريعات العربية

نصت المادة (362) من القانون البحري اليمني، والمقابلة للمادة (345) بحري مصري والمادة (163/2) من قانون النقل البحري السوداني على أنه: (يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة لأخطار البحر، ولا يجوز- أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر)، فالمادة المذكورة حددت محل عقد التأمين البحري بالأموال المعرضة لأخطار البحر، واشترطت أن يكون المؤمن له، أو المستفيد ذي مصلحة في عدم حصول الخطر، بينما بين قانون التأمين والتكافل السوداني حدد محل عقد التأمين التكافلي عندما أجاز التأمين ضد كل خطر يحيق بمصلحة اقتصادية مشروعة فأعتبر هذه المصلحة الاقتصادية المشروعة هي محل عقد التأمين التكافلي<sup>(1)</sup>، وأما بالنسبة للقانون اللبناني ومعه الأردني فقد حددا محل عقد التأمين البحري بالأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة البحرية، فقد نصت المادة (310) بحري لبناني والمقابلة للمادة (313) بحري أردني على أن: (كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد تأميناً للسفينة وملحقاتها وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار- الملاحة)، وقد جاء النص المذكور في الفصل الثاني من القانونين المذكورين تحت عنوان موضوع التأمين، فالتأمين البحري يرد على الأموال المعرضة لمخاطر البحر فهذه الأموال هي التي تكون محلاً لعقد التأمين البحري والخطر- ركناً من أركان ذلك المحل.

## الفرع الثاني: المحل في القانون الإنجليزي

حدد قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م محل عقد التأمين بالمخاطرة البحرية المشروعة التي هي عبارة عن الأموال القابلة للتأمين والتي تكون معرضة للحوادث البحرية، فقد نصت المادة (3) من القانون المذكور- على أنه: (طبقاً لأحكام هذا القانون كل مخاطرة بحرية مشروعة يمكن أن تكون محلاً لعقد تأمين بحري، ومثل هذه الأموال سيشار- إليها في هذا القانون بعبارة الأموال القابلة للتأمين، وبوجه خاص فإن هناك مخاطرة بحرية عندما تكون أي سفينة أو بضائع، أو أي أموال منقولة تكون معرضة للحوادث البحرية أو عندما يكون كسب أو حق الحصول على أي أجر للشحن أو أجور سفر بحري أو عمولة أو ربح أو أي منفعة مالية أخرى أو ضماناً عن سلفة أو قرض أو مصروفات في خطر بسبب تعرض الأموال القابلة للتأمين

1 - د/ محمد صالح علي - مرجع سابق - ص 59

للحوادث البحرية أو أي مسؤوليه تجاه شخص ثالث قد تترتب بفعل مالك أو صاحب منفعة أو مسئول عن أموال قابلة للتأمين بسبب حوادث بحرية) فقد حددت المادة المذكورة في الفقرة الأولى منها محل عقد التأمين البحري بالمخاطرة البحرية، وبيّنت الفقرة الثانية منها المقصود بالمخاطرة البحرية.

### الفرع الثالث: المحل في القانون الفرنسي

حدد قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر عام 1967م في مادته الثالثة محل عقد التأمين بالمصلحة المشروعة، فقد نصت المادة المذكورة على أنه: (كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المنتظر يمكن أن تكون محلاً لتأمين بحري) فالتأمين في حقيقته إنما يتم على مصلحة المؤمن له في عدم تحقق الخطر طبقاً للنص المذكور، والتي هي العلاقة القانونية القائمة بين الشيء المعرض لخطر الملاحة البحرية والمؤمن له، والتي تتأثر بتحقق أو تخلف الخطر المؤمن منه بحيث تلحق بالمؤمن له خسارة أو يحقق كسباً تبعاً لهذا الأمر أو ذلك) أو هي ارتباط المؤمن له بالشيء المؤمن عليه بعلاقة قانونية مشروعة يترتب عليها إما فائدة له ببقاء الشيء وحفظه أو ضرراً يلحق به جراء هلاك الشيء أو تلفه<sup>(1)</sup>.

### الفرع الرابع: الرأي الراجح

من ما سبق يسهل أن نستنتج أن الشيء المؤمن عليه هو العنصر الرئيسي للعقد وهو ركن المحل في عقد التأمين البحري، فلما كان التأمين البحري يرد على الأموال المعرضة للأخطار البحرية فإن تلك الأموال المعرضة لأخطار البحر هي محل عقد التأمين فركن المحل يتحدد في الأموال المعرضة لمخاطر البحر، وهذا ما يتوافق مع ما ذهبت إليه التشريعات البحرية اليمني والسوداني والمصري واللبناني والأردني وكذا ما ذهب إليه قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م على ذلك فإننا نرجح الرأي القائل بأن ركن المحل في عقد التأمين البحري يتمثل في الأموال عندما تكون معرضة لتهديد خطر بحري ويمكننا أن نؤيد ذلك بالآتي:

1- إن نصوص قوانين التجارة البحرية (اليمني-المصري-السوداني-اللبناني-الأردني) تؤكد أن محل عقد التأمين البحري يتمثل في الأموال التي تكون معرضة لأخطار البحر وإن الخطر البحري ركن في المحل بانتقائه يقع العقد باطلاً<sup>(2)</sup>، وأن المصلحة ركن جوهري لازم لضمان مشروعيته عقد التأمين وعدم تحوله إلى مقامرة.

2- إن الشيء المؤمن عليه (محل عقد التأمين) يتحدد على أساسه وعلى الضرر اللاحق به قيمة التزام المؤمن الرئيس (مبلغ التأمين) فإن انعدم، أو هلك هذا الشيء قبل إنعقاد العقد، لم ينعقد العقد

1 - د / العطير - مرجع سابق ص 673.

2 - ريبير القانون البحري - رقم 2607، ص 588 أشار إلى ذلك د/ محمود سمير الشرفاوي (الخطر في التأمين البحري) رقم 43 ص 63.

لانعدام محله، وإن هلك هذا الشيء بعد انعقاده بسبب خطر آخر غير مؤمن منه كالخطر البري  
انعدم المحل، وانتهى العقد بقوة القانون<sup>(1)</sup>.

3- ولما كان الهدف الظاهر من عقد التأمين البحري هو الحصول على مبلغ التأمين عند تحقق  
الخطر المؤمن منه لتغطية الخسارة الناتجة عن تحققه، أي حماية المصلحة التأمينية المشروعة،  
فإن التزام المؤمن يتحدد بدفع التعويض في حدود قيمة الشيء المؤمن عليه لا سيما أن قيمة هذا  
الشيء المؤمن عليه هو ما يحرص المؤمن له على عدم المساس به.

### **المطلب الثالث: أركان محل عقد التأمين البحري وشروطه**

نصت المادة(362)بحري يماني والمقابلة للمادة(163/2)نقل بحري سوداني والمادة(345)  
بحري مصري على أنه( يجوز- التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية  
ولا يجوز- أن يكون طرفاً في عقد التأمين إلا من تكون له مصلحة في عدم حصول الخطر)  
وكذلك الحال في المادة(310)لبناني المقابلة للمادة(313)بحري أردني، فقد بينت المادة المذكورة  
أركان محل عقد التأمين وهي :

- 1- وجود أشياء يمكن تقويمها بالمال ((قابلة لثمن مالي)).
  - 2- تعرض هذه الأشياء، أو الأموال لأخطار الملاحة البحرية .
  - 3- وجود علاقة بين الشيء المؤمن عليه، والمؤمن له .
- كما أنه يجب أن تتوفر في محل عقد التأمين البحري شروطاً، اسوة بأي محل عقد من العقود  
العامة، فيشترط في محل عقد التأمين البحري:

- 1- أن يكون معيناً، أو قابلاً للتعيين .
- 2- وأن يكون موجوداً، أو قابلاً للوجود.
- 3- أن يكون مشروعاً.

وسوف نستعرض في هذا المبحث أركان محل عقد التأمين البحري في فرع أول، ثم في الفرع،  
ثاني شروط هذا المحل.

### **الفرع الأول: أركان محل عقد التأمين البحري**

يتضح من خلال نص المادة(362)بحري يماني والمادة(163/2)نقل بحري سوداني والمادة(345)  
بحري مصري، والمادة(310)بحري لبناني، والمادة(313)بحري أردني أنه يلزم لقيام  
محل عقد التأمين البحري توافر ثلاثة أركان أساسية هي :

### **الركن الأول: وجود أشياء قابلة للتقويم بالمال**

1- د/ البدرابي التأمين مرجع سابق ص-138.

لما كان التأمين البحري في جوهره تأمين أشياء فإنه يجب أن تكون هذه الأشياء أموالاً، قابلة للتقويم بالمال، فلا تصلح الأشياء المعنوية التي لا تحمل قيمة مالية محلاً لعقد التأمين البحري، وكذلك الحال للأشخاص فالتأمين على الأشخاص (البحارة والركاب) من الحوادث البدنية، لا يعتبر تأميناً بحرياً، بل تأميناً برياً فلا يصلح أن يكون الإنسان محلاً لعقد التأمين البحري ذلك أن عقد التأمين البحري عقد تعويض فهو يرد على الأموال لا على الأشخاص؛ لأن الأرواح البشرية لا تقدر بمال<sup>1</sup>، والأموال التي تصلح أن تكون محلاً لعقد التأمين البحري السفينة واجرتها والبضائع والربح المتوقع من بيعها إذ يرد عقد التأمين البحري بصفة أساسية على السفن، والبضائع المشحونة عليها، إلا أن القوانين المنظمة للتأمين البحري أخضعت بعض الصور الأخرى لأحكام التأمين البحري وهي :

### 1- أجور البحارة

يجوز أن تكون أجور طاقم السفينة من ربابنة، وبحارة محلاً لعقد التأمين ذلك أن البحارة يفقدون حقهم في الأجرة إذا تعطلت الرحلة بسبب طارئ بحري كالقوة القاهرة لاسيما إذا كانت أجرتهم حصة من اجرة السفينة أو في حالة غرق السفينة أو أعلن عدم صلاحيتها للملاحة إذا كان ذلك ناجماً عن خطأ أو إهمال البحارة ويهدف التأمين على أجرة الطاقم إلى ضمان استيفائهم أجورهم، كما يحق للمجهز أن يؤمن على أجرة الطاقم بالإضافة إلى نفقات إعادتهم إلى بلدانهم غير أنه من النادر أن يقوم البحارة بالتأمين على أجورهم من خطر عدم استحقاقها<sup>2</sup>.

### 2- القرض البحري

قد يعتمد المجهز، أو الربان إلى اقتراض النقود لحاجة السفينة ويكون ضمان الوفاء بمبلغ القرض هو السفينة ذاتها، ويعرف القرض عندها باسم القرض على السفينة، وقد يكون ضمان الوفاء بالقرض هو البضاعة، ويعرف القرض عندها باسم القرض على البضاعة<sup>(3)</sup> ويكون حق المقرض عرضة لحوادث البحر؛ ذلك أن استيفاء حقه يتوقف على وصول السفينة سالمة، فإن هلكت، انقضى حق المقرض، ومن ثم أجاز القانون أن يكون القرض البحري محلاً لعقد التأمين البحري، بيد أنه لا يجوز للمقرض قرضاً بحرياً التأمين على القرض الذي اقترضه<sup>(4)</sup> وعلّة ذلك أن ذمة المقرض تبرأ من التزامه بالدفع في حالة هلاك السفينة بتحقيق الحادث البحري، ولو اتيح التأمين على المبلغ المقرض فإنه سيحقق مغنماً في حالة هلاك السفينة ما كان سيحصل عليه في

1 - د/ العطير - مرجع سابق - ص 605

2 - د/ مصطفى كمال طه ود/وائل بندق - مرجع سابق ص 81

3 - د/ حسين غنائم مرجع سابق ص 445

4 - تقضي الشروط المألوفة في القرض البحري بإعفاء المقرض من إعادة مبلغ القرض إذا تحقق الخطر وهلكت السفينة.

حالة وصول السفينة سالمة (1) غير، أن بعض الشراح (2) يرى أنه يجوز للمقترض التأمين على مبلغ المقترض في حالتين :-

1- إذا كان مبلغ القرض يقل عن ضمان الوفاء به أي عن قيمة السفينة، أو البضاعة وأن يقتصر التأمين الذي أبرمه المقترض على مبلغ الزيادة بين هاتين القيمتين إذ أن هذا المقترض لا يتعرض لخسارة المبلغ المقترض في حالة تحقق الحادث البحري وفقدان ضمان الوفاء بمبلغ القرض وإنما يخسر فقط مقدار الزيادة في قيمة السفينة، أو البضاعة عن مبلغ القرض.

2- حالة أن تكون شروط عقد القرض تعفيه من إعادة مبلغ القرض في حال تحقق أخطار دون أخرى، وقام بالتأمين على هذه الأخطار المستثناة فعندئذ يكون ذلك المقترض ذا مصلحة أكيدة في حدود القيمة الكلية لمبلغ القرض، ذلك بالنسبة للأخطار الأخرى المستثناة، إذ أنه يملك عندها قيمة معرضة للخطر تعادل مبلغ القرض، ويؤدي تحقق أي من الأخطار- المستثناة إلى فقدانها.

وقد أصبح القرض البحري منعزلاً في وقتنا الحاضر، ولذلك نجد أن قوانين التجارة البحرية اليمني، والمصري لم تتعرض للتأمين على القرض البحري، ونعتقد أنه ليس هناك ما يمنع طبقاً لنص المادة(362)بحري يمني والمقابلة للمادة(345)بحري مصري من التأمين على القرض البحري بضمان السفينة، أو البضاعة، وقد أجاز المشرع اللبناني، ومعه الأردني، التأمين على القرض البحري، ونص على ذلك في المادة(310)لبناني المقابلة للمادة(313)أردني التي نصت على أن:(كل صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة ولو أحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء، والقطع المعدة لهذه السفينة، والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز، والأغذية وأجور البحارة، وأجرة السفينة، والمبالغ المعقود عليها قرض بحري، والبضائع، والنقود، والسندات المالية الموسوقة في السفينة، والربح المأمول، وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي، والمعرضة لأخطار الملاحة البحرية)كما أجاز قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م في المادة العاشرة منه للمقرض، التأمين على القرض البحري فنص على:( أن المقرض في عقد القرض على السفينة أو البضاعة يملك مصلحة في التأمين على مبلغ القرض).

3-التأمين على فائدة القرض البحري (الربح البحري):الربح البحري هو الفائدة التي يحصل عليها المقرض قرضاً بحرياً- زيادة على مبلغ القرض في حالة وصول السفينة سالمة - فهلاك السفينة يجرد المقرض من الربح الذي يستهدف تحقيقه من وراء الإقراض فضلاً عن مبلغ القرض ذاته، وقد أجاز القانون البحري اللبناني في المادة(310) منه وكذلك الأردني في المادة(313) منه التأمين على الربح البحري، كما أجاز قانون التأمين البحري الفرنسي التأمين على

1- د/علي جمال الدين عوض القانون البحري - مرجع سابق رقم 112 ص 87.

2- د/ حسين غنائم - مرجع سابق ص 451.

الربح البحري في المادة(3) منه تأسيساً على أن ذلك لا يعتبر خروجاً على مقتضى التعويض وإنما يعمل هذا التأمين فقط على تعويض المقرض بصورة كاملة<sup>(1)</sup>.

4- التأمين على أقساط التأمين:يجوز للمؤمن له أن يؤمن على أقساط التأمين التي يدفعها لشركة التأمين، وقسط التأمين عرضة حوادث البحر ذلك أن دفعه لازم على المؤمن له حتى في حالة تحقق الحادث البحري المؤمن منه، وهو ما يجعله خساره تلحق المؤمن له فيجوز له التأمين عليها إلا أنه قد يقال<sup>(2)</sup> أن قسط التأمين لا يتعرض في الحقيقة للخطر؛ لأنه مستحق في كل الأحوال سواء تحقق الخطر المؤمن منه أم لم يتحقق، غير أن هذا القول لا يعبر عن الحقيقة، ذلك أن قسط التأمين عرضة لمخاطر البحر لالتزام المؤمن له بدفعه حتى في حالة تحقق الخطر<sup>(3)</sup> فلو فرضنا أن تأميناً عقد على بضاعة قدرت بمبلغ مليون دولار وكان سعر قسط التأمين 10% فإن المؤمن له يدفع مائة ألف دولار-قسماً للتأمين، وفي حال تحقق الخطر المؤمن منه، واستحقاق المؤمن له للتعويض فإنه سيقبض مليون دولار- إلا أن<sup>4</sup> قد دفع مبلغ مائة ألف دولار نظير- قسط التأمين فيكون ما حصل عليه في الحقيقة بعد خصم قسط التأمين تسعمائة ألف دولار- وبذلك تلحقه خسارة قدرها مائة ألف دولار، ومن هنا تأتي علة اجازة التأمين على قسط التأمين وحتى مع السماح للمؤمن له بالتأمين على أقساط التأمين، فالواقع أن ما يتلقاه يبقى مع ذلك دون التعويض الكامل حيث أنه ملترم بدفع أقساط عن التأمين الثاني وإن كانت أقل من سابقتها في الغالب، ولذلك فإنه يسمح له بإعادة العملية بالتأمين على قسط القسط، حتى يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريباً، وقد أقرت القانون اللبناني ومعه الأردني للمؤمن له بهذا الحق فقد أجازت المادة ( 317)بحري لبناني والمقابلة للمادة(320) أردني للمؤمن له التأمين على قسط التأمين بنصها (يجوز للمضمون أن يضمن بدل الضمان)، ولا يوجد في القانون البحري اليمني وقانون النقل البحري السوداني وكذا المصري نصاً مماثلاً إلا أننا نعتقد أن ذلك يدخل ضمن عموم نص المادة ( 362)بحري يمني المقابلة للمادة(163)نقل بحري سوداني- والمادة(345)بحري مصري، التي تجيز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة لمخاطر البحر وقد أجاز قانون التأمين البحري الإنجليزي للمؤمن له التأمين على أقساط التأمين في المادة(13)منه التي نصت على أنه: (للمؤمن له مصلحة تأمينية في اجور أي تأمين يبرمه)وتعتبر أقساط التأمين جزءاً من القيمة القابلة للتأمين سواءً أكان ذلك للسفينة، أو البضاعة، أو الأموال المنقولة الأخرى بموجب المادة (

1- د/ حسين غنائم - مرجع سابق- ص452.

2- د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص82.

3- د/علي جمال الدين القانون البحري - مرجع سابق رقم112ص78.

16) من نفس القانون.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك أهمية كبيرة للتأمين على أقساط التأمين في أوقات الحرب، لارتفاع أقساط التأمين نتيجة ارتفاع نسبة المخاطر<sup>(1)</sup> وفي الأحوال العادية قليلاً ما يمارس التأمين على الأقساط نظراً لانخفاض أقساط التأمين العائد إلى التوسع في سوق التأمينات والمنافسة بين شركات التأمين وكذا إلى التطور التكنولوجي الذي أدى إلى إخفاض احتمالات الخسارة.

1- التأمين من المسؤولية: يهدف هذا التأمين إلى تغطية المخاطرة التي يتعرض لها المؤمن له نتيجة تحقق الحادث البحري، والتي تتمثل في احتمال تحمل ذمته بدين لحساب الغير<sup>(2)</sup>، ويذهب بعض الشراح<sup>(3)</sup> إلى أن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف في الأساس إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها جراء إستغلالها أو إنتقالها، ولا يمكن

أن يصبح تأمين مسؤولية، وهذه النظرية مردها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصر في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولتها ولم يمتد نشاطهم إلى المسؤولية المدنية لمالك السفينة المؤمن عليها، وترك لنوادي الحماية والتعويض المؤلفة من ملاك السفن- ضمان مخاطر المسؤولية المدنية سواء أكانت تقصيرية أم تعاقدية، وإن كان القانون البحري المصري ومعه اليمني قد عرضا للتأمين من المسؤولية في المواد (400، 399، 398، 397) مصري المقابلة للمواد (420، 419، 418، 417) بحري يمني.

بيد أن بضعة نصوص في القانون البحري اليمني والقانون البحري المصري تنتقص من أهميه هذا التأمين فالمادة (367/1) بحري يمني والمقابلة للمادة (354/1) بحري مصري تقضي بأن: (المؤمن لا يسأل عن الأضرار الناشئة عن الأخطاء العمدية، أو الجسيمة الصادرة من المؤمن له)، كما أن المادة (400/2) بحري يمني، والمقابلة للمادة (377/2) بحري مصري تقضي بعدم مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن الأخطاء العمدية التي تصدر عن الربان، وأن ذلك يفصح عن رغبة المشرع في اقتصار التأمين البحري على تأمين الأشياء من الخسائر والأضرار الناشئة عن تعرضها لحوادث البحر، إلا أن البعض الآخر من الشراح يرى<sup>(4)</sup> أن القول باستبعاد مسؤولية المؤمن له قولاً قد تجاوزه الزمن، ذلك أن الكثير من التشريعات قد تجاوزت ذلك وقطع الجدل بخصوصها وأقرت التزام المؤمن بتعويض الأضرار التي يسأل عنها المؤمن له تجاه الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها أو بتعويضه فيما يسأل به في مواجهة الغير حيث نصت المادة (401/1) والمقابلة للمادة (378/1) بحري مصري على أنه: (فيما عدا

1- د/ كمال طه وزميله المرجع السابق ص 80 - د/ غنائم المرجع السابق ص 477 .

2- د/ عادل عبد الحميد عز - د/ محمد صلاح صدقي (التأمين ورياضياته) دار النهضة العربية - القاهرة 1978م ص 75 .

3- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق رقم 66 ص 79.

4- د/ غنائم - مرجع سابق ص 479 المادة (43) من قانون التأمين البحري الفرنسي.

الضرر الذي يلحق الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أيا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم).

كما أن القانون البحري اليمني ومعه المصري تضمننا أحكاما خاصة بالتأمين قوامها الآتي:

- 1- عدم جواز الرجوع على المؤمن إلا إذا وجه المضرور- مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له، على أن يبقى التزام المؤمن بالتعويض في حدود ما يلتزم المؤمن له بأدائه من تعويض للمضرور- (417) بحري يمني المقابلة للمادة(397) بحري مصري .
- 2- إذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الأضرار- المادية التي تحدثها السفينة بالغير فلا ينتج التأمين اثره إلا إذا كان المبلغ المؤمن به بمقتضى وثيقة التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر (م(420) بحري يمني والمقابلة للمادة (398) مصري).
- 3- إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم كل مؤمن على حده عن كل حادث في حدود المبلغ المبين في وثيقة التأمين الخاصة وإن تعددت الحوادث على أن لا يجاوز مجموع ما يحصل عليه المؤمن له قيمة الضرر- اللاحق به(م(418))بحري يمني والمقابلة للمادة (399) بحري مصري.

4- يجوز- لمن يقوم ببناء السفينة أو اصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب السفينة أو الغير أثناء عملية البناء أو اجراء الاصلاحات على أن سريان أحكام التأمين البحري لا يكون إلا إذا تم الاتفاق على ذلك (م(419) بحري يمني والمقابلة م(400) بحري مصري)، ومهملا يكن الأمر، فإن تأمين المسؤولية حقيقة واقعية، ومن أبرز مظاهر- تأمين المسؤولية إعادة التأمين الذي تقره كافة التشريعات وقد تقرر تأمين المسؤولية بنص تشريعي في كل من إنجلترا وفرنسا فقد نصت الفقرة(ج) من المادة الثالثة من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م على أنه: (تكون هناك مخاطرة بحرية عندما تكون أي مسؤولية مدنية تجاه الغير يتعرض لها المالك أو أي شخص له مصلحة في أو مسئول عن ممتلكات بحرية نتيجة لأخطار بحرية)ونصت المادة(8-173)من قانون التأمين البحري الفرنسي على أنه: (باستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص فإن المؤمن ملتزم بتعويض الأضرار التي يسأل عنها المؤمن تجاه الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها، أو بتعويضه عما يسأل به في مواجهة المؤمن له لدى تحقق الحادث البحري).

### الركن الثاني : وجوب تعرض المال ((محل عقد التأمين )) للخطر البحري

الركن الثاني من أركان المحل في عقد التأمين البحري وجوب تعرض الأشياء ((المؤمن عليها)) لخطر الملاحة البحرية فلا يكفي أن تكون الأشياء المطلوب التأمين عليها قابلة للتقويم

بالمال بل لا بد أن تكون تلك الأشياء معرضة لخطر الملاحة البحرية فعقد التأمين إنما يبرم لمواجهة الخسائر- التي تصيب الأموال المؤمن عليها نتيجة تعرضها لخطر الملاحة البحرية، أو بمعنى آخر إنما يبرم عقد التأمين لمواجهة نتائج الأخطار البحرية التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليه، فعقد التأمين يضمن الأموال المؤمن عليها ضد أخطار- معينة فتعرض المال للخطر البحري عنصر جوهري في عقد التأمين البحري يترتب على انتقائه بطلان العقد لتخلف ركن رئيس من أركان المحل، والغالب أن يبرم التأمين توكيلاً لخطر مستقبل وقيل التعرض له غير أنه يحصل أحياناً أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً فعلاً للخطر وقت إبرام العقد، كما لو أبرم التأمين بعد بدء سفر السفينة، المقصود بأخطار الملاحة البحرية: نصت الفقرة الأولى من المادة(262)بحري يماني، والمقابلة للمادة(2/ 163)نقل بحري سوداني- والمادة(345/1)بحري مصري على أنه:( يحوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة لأخطار- البحر)فما هو المقصود بالأخطار البحرية، أو أخطار الملاحة البحرية ؟

يستعمل مصطلح الأخطار- البحرية في التأمين البحري على أكثر من معنى، ويمكن اجمال ذلك في الآتي<sup>(1)</sup>:

- 1- الحوادث البحرية المضمونة وتسمى في القانون والفقه والقضاء بالأخطار- المضمونة كالتصادم، والغرق والجروح .
- 2- يستعمل للدلالة على المسؤولية التي يتحملها المؤمن في عقد التأمين ومن ثم يعبر عن بدء هذا الضمان ببدء الخطر فيقال عند فقد البضاعة مثلاً(أن الخطر لم يكن قد بداء سريانه) فهذا يعني أن البضاعة وقت فقدها لم تكن تغطيها الوثيقة.
- 3- تسمى الخسارة التي يتعرض لها المؤمن له خلال مخاطرة بحرية أحياناً بالخطر، كما في تسمية الشرط الذي يضمن بموجبه جميع الخسارات (شرط ضمان جميع الأخطار).
- 4- كما يستعمل مصطلح الخطر، في اللغة الجارية لدى المؤمن كلفظ مرادف للأشياء المؤمن عليها كالسفينة، أو البضاعة، فإذا قيل أن شركة التأمين تضمن هذه الأخطار أو تلك فهذا يعني الأشياء التي تتعرض للخطر .
- 5- كما يطلق في العمل على فرض تحقق الحادث البحري القهري الذي يترتب عليه وقوع الضرر من الناحية الإحصائية .
- 6 - كما يقصد بالخطر ما يصيب الأشياء المؤمن عليها من أضرار كالهلاك الجزئي أو الكلي، أو التلف المادي، ومن ذلك يتضح مدى الاضطراب في مفهوم الخطر البحري اضطراباً انعكاس

<sup>1</sup> - د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق ص191 وما بعدها- د/ محمود سمير الشرفاوي(الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص52 وما بعدها .

علي وثائق التأمين فشابهها الكثير من الغموض<sup>(1)</sup> فكثيراً ما يحدث الخلط بين الخطر بمعنى السبب الذي تترتب علي تحقق الحادث البحري، والواقع أن التفرقة بين الخطر، والضرر- أي بين السبب، والنتيجة لا تظهر بوضوح دائماً في وثائق التأمين<sup>(2)</sup> مع أن التفرقة بين مفهوم كل من الخطر، والحادث البحري، والخسارة المرتبة على تحققه، والتزام المؤمن بتغطية هذه الخسارة، أمر يؤدي إلى استقرار المعاني الإصطلاحية لكل منها ويعين على تفهم أحكام الشروط التي تتضمنها وثائق التأمين البحري ويبسر- التوصل إلى الفصل في المنازعات التي تثور بشأنها، ولذلك يذهب الأستاذ الدكتور- ثروت عبد الرحيم<sup>(3)</sup> إلى إن مدلول الخطر في نطاق التأمين البحري هو: إحتمال وقوع خسارة، أو ضرر، ومرد هذا الإحتمال هو أن وقوع الخسارة أمر غير مؤكد، ويرى قصر- استعمال هذا الإصطلاح على ذلك المدلول المحدد، أما الخسارة والحادث البحري الذي يرتب هذه الخسارة فهما متميزان عن الخطر والفارق بينهما كبير، فالخسارة هي النقص الذي يلحق الذمة المالية للمؤمن له، وذلك بفقد قيمة مالية، أو فوات كسب محتمل، والحادث البحري هو واقعة تنتج عنها خسارة تلحق المؤمن له خلال مخاطرة بحرية، وقد قصد المشرع العربي بعبارة الأخطار- البحرية، أو أخطار- الملاحة البحرية في المادة(262/1)بحري يمني المقابلة للمادة(163/2)نقل بحري سوداني والمادة(345)بحري مصري، والمادة(310) بحري لبناني، والمادة(313)أردني قصد بذلك احتمال تحقق خسارة، أو ضرر- وكذلك الحال في المادة(357)بحري يمني، المقابلة للمادة(340) بحري مصري التي تنص على أن:(تسري أحكام، هذا القانون على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية) وقد فرق المشرع العربي اللبناني، ومعه الأردني بوضوح وجلاء بين الخطر كاحتمال خسارة غير مؤكدة الوقوع، وبين الخسارة التي تلحق المؤمن له عند تحقق الحادث البحري، وصيرورته أمراً مؤكداً بعد أن كان مجرد احتمال وذلك بنص المادة(329) بحري لبناني المقابلة للمادة(332) أردني التي نصت على أن:(يتحمل الضامنون مخاطرة كل هلاك، وضرر- يلحق الأشياء المؤمن عليها .. الخ) وقد هدف المشرع العربي من هذه التفرقة بين الخطر (كاحتمال تحقق خسارة) والحوادث البحرية، والخسارات التي تترتب عليها، منع كل التباس قد يؤدي إلى استعمال اصطلاح الخطر للدلالة على المعنيين، وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م ونظراً لأهمية الحوادث البحرية بين في المادة الثالثة المقصود بهذه الحوادث البحرية مقررراً أنها الحوادث المترتبة على الملاحة البحرية، والملازمة لها، ثم أورد بعضاً من الحوادث على سبيل المثال، لا الحصر، وبداء بحوادث البحر، ثم ادرج حوادث الحريق، والحرب، والقرصنة، واللصوص، والأسر،

1- د/ محمود سمير الشراوي - المرجع السابق ص53.

2- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق ص192.

3- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق ص196.

والاستيلاء بالقوة، ومنع السفر بأمر السلطات، والإلقاء في البحر، وخيانة الربان، وأي حوادث أخرى مماثلة، أو تلك التي قد ينص عليها في وثيقة التأمين، والجامع بين هذه الحوادث أنها، حوادث فجائية غير متوقعة؛ لأن التأمين يغطي احتمال خسارة، لا خسارة محققة، وتقع هذه الحوادث للأشياء محل عقد التأمين بسبب أجنبي عنها، ويجب أن لا تقع هذه الحوادث بفعل المؤمن له؛ لأنه بذلك يوقع الضرر بنفسه، ومع ذلك يسأل المؤمن عن كل خسارة سببها المباشر حادث مضمون، ولو أن الخسارة ما كانت لتقع لولا سوء تصرف، أو إهمال الربان، مالم ينص عقد التأمين على غير ذلك، ويبين من عبارات النص الإنجليزي المذكور، أن الحوادث البحرية، أوسع نطاقاً من حوادث البحر، إذ أن الأولى تشمل كل الحوادث التي تقع خلال المخاطرة البحرية، ومن بينها حوادث فجائية تقع بفعل الرياح، والأمواج، وهي التي أسماها حوادث البحر، وحوادث أخرى كالحرّيق، والأسر- تتعرض له السفينة، والشحنة خلال المخاطرة، ولكنها لا تقع بفعل الأمواج، والرياح أي ليست من حوادث البحر<sup>(1)</sup> وأما أخطار البحر وفقاً لقانون التأمين البحري الفرنسي، فهي الأخطار التي تنشأ عادة بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها في البحر، ويكفي في القانون الفرنسي أن تقع الأضرار- للشيء المؤمن عليه في البحر سواءً أكان هو السبب المباشر لحدوثها أم كان لا تربطه بهذه الأضرار سوى صلة المكان، ولا محل للترقية بين الخطر الذي يحدث بسبب البحر، أو الذي يحدث على البحر<sup>(2)</sup>، ونجد أن الشروط المعهدية وإن كانت قد وسعت النطاق المكاني لتحقق الحادث البحري، إلا أنها فرقت بين، الضرر، والحادث البحري فقد نصت الفقرة (1-1-6) من البند السادس من الشروط المعهدية الزمنية (أجسام السفن) والفقرة (1-4-1) من البند السادس من الشروط المعهدية لسفرة وحدة (أجسام السفن) على أن: (التأمين البحري يغطي الفقد، والضرر للشيء المؤمن عليه، والنتائج عن حوادث البحار، والأنتهار، والبحيرات، أو أي مياه أخرى صالحة للملاحة) وخالصة القول أنه لا يكفي لانعقاد التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة في الشيء المؤمن عليه (محل التأمين) بل يشترط أن يكون هذا الشيء معرضاً لاحتمال تحقق خسارة نتيجة تحقق أحد الحوادث البحرية المضمونة بمقتضى العقد، خلال الرحلة، أو الفترة التي يشملها عقد التأمين<sup>(3)</sup> والواقع أنه بمجرد بدء تعرض الأموال المؤمن عليها لخطر الملاحة البحرية تبدأ وثيقة التأمين ترتب آثارها وينتهي ترتب هذه الآثار بمجرد انتهاء هذا التعرض، فإذا لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر كان العقد باطلاً لتخلف ركن جوهرى من أركان المحل، وقد نصت المادة (365/1) بحري يمني المقابلة للمادة (346/1) بحري مصري على أنه: (لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين ومن التاريخ

1- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 242 ص 214.

2- د/ الشرفاوي (القانون البحري) 1978 م - مرجع سابق - رقم 384 ص 356.

3- د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق - رقم 236 ص 207.

المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان) فمفهوم النص المذكور أنه أجاز لطرفي العقد إقامة دعوى بطلان عقد التأمين، إذا لم تبدأ فترة التعرض للخطر بعد إبرام عقد التأمين البحري، وهذا يتعارض مع طبيعة التجارة البحرية ذلك، أنه في الغالب لا يتزامن بدء فترة التعرض للخطر مع تاريخ إبرام العقد- وقد جعل النص المذكور فترة الشهرين فترة تقادم لإقامة الدعوى ببطلان العقد ولم يعتبرها فترة للتيقن من حالة تخلف الخطر، ولم يبين النص ما هو مصير- العقد بعد انقضاء الشهرين، ولم تبدأ فترة التعرض للخطر، وكان الأولى، أن تعتبر فترة الشهرين هي المدة المعقولة للتيقن من تخلف الخطر بحيث يجوز لكل من طرفيه بعد انقضائها المطالبة بتقرير بطلان عقد التأمين البحري، ويرى بعض الشراح<sup>(1)</sup> (أن النص المذكور حرص منه المشرع على عدم إلزام المؤمن بتنفيذ عقد التأمين متى انقضت مدة الشهرين دون أن يبدأ تعرض الأشياء المؤمن عليها فعلاً للأخطار المؤمن منها، وقد أجازت المادة (300) بحري لبناني والمقابلة للمادة (303) بحري أردني للمؤمن له دون المؤمن أن يفسخ عقد التأمين إذا تخلف الخطر بقوة قاهرة، وألزم المؤمن له الذي عجز عن اثبات القوة القاهرة أن يدفع للمؤمن نصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض فقد نصت المادة المذكورة على أنه: (يمكن دائماً فسخ عقد التأمين تبعاً لمشئئة المؤمن له مادامت الأخطار لم يبدأ مجراها، والمؤمن له الذي لا يستطيع اثبات حالة القوة القاهرة يدفع للمؤمن بدل تعويض مقطوع مقداره نصف القسط المحدد في العقد).

ولم يوفق المشرع اللبناني، وكذلك الأردني في تقرير حق الفسخ للمؤمن له فقط؛ لأن في ذلك الحصر اخلال بالتوازن بين طرفي العقد ويتعارض مع قواعد العدالة، لاسيما وإن تخلف الخطر بسبب قوة قاهرة يجعل الخطر مستحيلاً استحالة نسبية، وهو ما يؤدي إلى بطلان العقد، والعقد الباطل لا يرتب آثاره ويكون لكل ذي مصلحة التمسك ببطلانه<sup>(2)</sup>، ونجد أنه طبقاً للمادة (4) 3) تأمين بحري إنجليزي هناك تلازم بين ظروف المخاطرة البحرية وشروط وثيقة التأمين يتوقف عليه قيام ركن التعرض للخط، وعليه لا تعتبر حالة التعرض للخطر قائمة في الحالات الآتية:-

1- إذا تم تعيين ميناء بدء الرحلة في الوثيقة، وابتحرت السفينة من ميناء آخر غيره (م (43) تأمين بحري إنجليزي) والعلة في ذلك أن تغيير ميناء المغادرة يترتب عليه تغيير مسار الرحلة البحرية، وتغيير مسار الرحلة تغيير للخطر الموصوف في وثيقة التأمين .

2- إذا تم تعيين ميناء جهة الوصول في الوثيقة، وابتحرت السفينة إلى ميناء آخر غيره (م (44)) تأمين بحري إنجليزي، ومع ذلك إذا قرر- المؤمن له تغيير جهة الوصول بعد صدور عقد التأمين

<sup>1</sup> - د/ الشرقاوي (القانون البحري) 2008م مرجع سابق - رقم 550 ص 547.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج شكري المحامي - الرجوع السابق ص 640.

مباشرة، وقبل أن تباشر السفينة رحلتها فإن عقد التأمين يبقى نافذاً وفق شروط جديدة ولقاء قسط تأمين جديد بشرط إعلام المؤمن بذلك فوراً<sup>(1)</sup>، وتطبيقاً لذلك حكم أنه إذا اشترط في وثيقة التأمين دفع قسط إضافي في الحالة التي يفرغ فيها البضائع في ميناء غير ميناء الأصلي الموضح في الوثيقة هلكت البضاعة قبل امكان تحقق الخطر الثاني فإن القسط الإضافي لا يكون مستحقاً<sup>(2)</sup>، ويقع عبء إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر على عاتق المؤمن له فهو مدع في طلب تعويض التأمين، فعليه إقامة الدليل على حقه، وإثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر يتعلق بواقعة مادية، ولذلك يمكن إثباته بكافة الطرق، وإثبات التعرض للخطر سهل في نطاق التأمين على السفينة؛ لأن واقعة سفر السفينة واقعة معروفة للكافة ناهيك عن الاستعانة بسجلات ميناء القيام، ودفتر- يومية السفينة<sup>(3)</sup> وإذا أبرم عقد التأمين وكانت السفينة خلال السفر أثناء إبرامه فإن التعرض للخطر يكون سابقاً على إبرام العقد، وحينئذ يلزم إثبات أن الأخطار- لم تتوقف عند إبرام العقد أي يلزم إثبات أن قيام تلك المخاطر قد عايش الفترة الزمنية التي يغطيها العقد ولم تتوقف عند إبرام العقد<sup>(4)</sup>، وفي عقد التأمين الذي يكون محله بضائع يجب على المؤمن له، أن يثبت أنه قام بشحن البضائع في السفينة المعينة في عقد التأمين، وإذا لم تعين السفينة في عقد التأمين فيكتفى بإثبات أنه قام بالشحن فقط، ويتم إثبات واقعة الشحن عن طريق سند الشحن، بيد أن هناك حالتان يكون سند الشحن غير كاف للإثبات وهما :-

**الحالة الأولى:-** إذا تضمن سند الشحن شروطاً تحد من قوته في الإثبات كشرط الوزن أو الكمية مجهول، أو البيانات غير معتمدة فإن المؤمن له يلتزم بتقديم ما يثبت واقعة الشحن كفاتير الشراء وقائمة بيان الحمولة، وإيصالات دفع الرسوم الجمركية<sup>(5)</sup> كما يمكن إثبات ذلك بشهادة الشهود عند انتفاء سائر البيانات (م 321 بحري لبناني-م 324 بحري أردني) ويطبق نفس الحكم عند عدم تحرير سند شحن، ويكون سند الشحن حجة على المؤمن مع عدم الإخلال بحقه في إثبات العكس، وعندما يثبت المؤمن له واقعة الشحن يكون قد قدم دليلاً كاملاً على تعرض البضائع ((محل عقد التأمين)) للخطر.

**الحالة الثانية:** تعرض القانون لفرض نادر الوقوع في الحياة العملية، وهو حالة ما تكون البضائع المؤمن عليها مملوكة لربان السفينة، فعندئذ يتطلب الأمر إثباتاً خاصاً فعلى هذا الربان أن يثبت للمؤمنين بجميع الطرق شراء البضائع، وأن يقدم عنها وثيقة قد وقعها اثنان من كبار البحارة، فقد نصت المادة(320)بحري لبناني المقابلة(323)أردني على أنه:(إذا اجيز للربان شحن بضائع

1- البند العاشر من الشروط المعهدية بضائع.

2- استئناف مصري مختلط 9/5/1948م أشار إلى ذلك د/مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 103 .

3- د/علي جمال الدين عوض(القانون البحري) مرجع سابق رقم 81 ص 59.

4- د/ السيد ابو ألفتوح - مرجع سابق ص 910.

5- د/ السيد ابو ألفتوح - المرجع السابق نفس الصفحة.

لحسابه في السفينة التي يقودها فعليه في حال تضمينه لهذه البضائع أن يثبت للضامنين بجميع طرق الاثبات شراء البضائع وأن يقدم عليها وثيقه قد وقعها اثنان من كبار البحارة).

### الركن الثالث : وجوب قيام علاقة بين الأشياء المؤمن عليها والمؤمن له

نصت الفقرة الثانية من المادة(362)بحري يمني، المقابلة للفقرة الثانية من المادة(163) نقل بحري سوداني، و المادة(345)بحري مصري على أنه:(ولا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين، أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم وقوع الخطر وتتص المادة(310) بحري لبناني المقابلة للمادة(313)أردني على أنه:(كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة، ولو احقها...الخ) ونصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة من قانون التأمين البحري الإنجليزي: (يعتبر الشخص على وجه الخصوص له مصلحة تأمينية إذا كانت له علاقة قانونية، أو طبيعية بالمخاطرة البحرية أو أي ممتلكات مؤمنة تتعرض للخطر في ذلك الوقت الذي يترتب عليه تحقق فائدة للشخص في حالة وصول الممتلكات سالمة أو في الوقت المناسب، ويعود عليه بالضرر- في حالة فقدانها، أو تلفها، أو يتعرض لتحمل مسؤولية من جراء ذلك) وهذه هي المصلحة التأمينية فلا يستطيع الشخص التأمين على شيء ما لمصلحته، لمجرد كون ذلك الشيء معرضاً لمخاطر- البحر إذ يلتزم طالب التأمين بإثبات وجود علاقة يقرها القانون تربطه بذلك الشيء حتى يمكنه عقد التأمين عليه لصالحه، أو بإثبات وجود علاقة وكالة له حتى يمكنه إبرام عقد التأمين لصالح الغير الذي يشترط أن يملك مصلحة تأمينية مشروعة، وهذا الرباط، أو العلاقة بين طالب التأمين والشيء المؤمن عليه قد تكون رابطة ملكية، أو انتفاع، أو رهن، أو غيره<sup>(1)</sup>، فهناك أربعة أنواع من الروابط، أو العلاقات التي ينبني على إحداها ارتباط المؤمن له بالشيء المؤمن عليه<sup>(2)</sup>، وهي:

1- مصلحة مستندة إلى حق عيني (أصلي أو تبعي) على الشيء محل التأمين.

2- مصلحة مستندة إلى حق عقدي.

3- مصلحة مستندة إلى المسؤولية القانونية.

### الفرع الثاني:- شروط محل عقد التأمين البحري

نتعرض في هذا المطلب إلى شرطين من شروط عقد التأمين البحري هما:

#### أولاً:- شرط التعيين ((تعيين محل الشيء المؤمن عليه))

يتم تعيين المحل (الشيء المعقود عليه)، بذاته وجنسه، ونوعه، ومقداره فإذا كان محل عقد

التأمين البحري سفينة فيجب تعيينها، وتحديد ذاتيتها بذكر اسمها، وحمولتها، وجنسيتهاء وتصنيفها

<sup>1</sup> - د/ العطير - المرجع السابق ص 672.

<sup>2</sup> - د/ غنایم - المرجع السابق ص 125 وما بعدها .

بحسب طبيعة بنائها، وأدواتها المسيرة لها، وصلاحيه محركاتها، ومثانة هيكلها، وعمرها، وما إذا كانت سفينة شراعية، أم سفينة تعمل بالدفع الذاتي بواسطة محرك كهربائي، أو بخاري كما تحدد بنوع استخدامها، وما إذا كانت تستخدم في الأغراض التجارية، أو في عمليات صيد الأسماك أو أنها سفن نزهة، وتظهر أهمية هذا التحديد في تحديد شروط تأمينها، إذ تختلف شروط تأمينها باختلاف الغرض الذي تستخدم فيه، كما تحدد السفينة بتحديد حمولتها، ودرجة تصنيفها وفقاً لقواعد تصنيف السفن، وتعيين السفينة ضرورية حتى يتمكن المؤمن من تقدير بعض الأخطار التي قد تتعرض لها السفينة، ومن ثم تحديد قسط التأمين، وتقدير المؤمن لهذه الأخطار. يعتمد على تصنيف السفينة، ويتوقف سريان عقد التأمين على استمرار السفينة بذات الصلاحية، وأما إذا كان محل التأمين بضاعة فيجب بيان جنسها، وقيمتها ويكفي في ذلك ذكر بيانات سند الشحن، وقد تعين السفينة التي سوف تشحن عليها البضاعة محل عقد التأمين فمن المتعارف عليه أن التأمين يضمن أموالاً، أو أشياء معينة في عقد التأمين، ومبلغ محدد، وفترة زمنية محددة، أو لرحلة محددة ضد حوادث بحرية معينة، وقد كان الأمر في الماضي لا يقتصر على تعيين البضاعة المؤمن عليها عند إبرام عقد التأمين بل كان أيضاً يتطلب تعيين اسم السفينة التي ستقل البضاعة، وتحديد مسار إبحارها نظراً لاختلاف نوعية السفن من ناحية، ولتفاوت درجة الأخطار القائمة، ودرجاتها في الخطوط الملاحية من ناحية أخرى، بيد أن تطور التجارة البحرية فرض ممارسة جديدة منذ القرن الرابع عشر الميلادي بحيث أصبح التأمين على البضاعة يتم دون حاجة لتعيين اسم السفينة التي ستشحن عليها البضاعة (محل عقد التأمين) وأصبح التأمين يتم على بضاعة منقولة في سفينة غير معينة عند التعاقد، ومع ازدياد التطور التجاري ظهرت وثائق تأمين أكثر تحراً من سابقتها بحيث تجاوز الأمر عدم تحديد السفينة التي سيتم شحن البضاعة عليها إلى عدم تحديد صفة، ونوعية، وقيمة البضاعة المشحونة، بل أصبح الأطراف يعمدون إلى الاتفاق على أن يضمن المؤمن كافة البضائع التي يشحنها المؤمن له، أو تشحن له خلال مدة معينة، وقد سميت وثيقة التأمين في مثل هذه الحالات بالوثيقة العائمة (Floating policy)<sup>(1)</sup> أو وثيقة الاشتراك، وإن كانت الوثيقة العائمة لا تتضمن تحديداً لمحل عقد التأمين (البضائع المؤمن عليها) وقت إبرام عقد التأمين إلا أن هذا المحل قابلاً للتحديد فيما بعد، وقد رأينا أن المحل القابل للتحديد مستقبلاً هو محلاً موجوداً فإمكان الوجود يقابل الوجود<sup>(2)</sup>.

### ثانياً: شرط المشروعية (مشروعية محل عقد التأمين)

مشروعية محل عقد التأمين البحري تعني مشروعية التعامل بالأموال القابلة للتأمين وهو

<sup>1</sup> - د/ جلال وفاء محمد (التأمين بوثيقة الاشتراك) مرجع سابق ص 22 - د/ جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص 89 (سميت هذه الوثيقة بالعائمة لأنها لا تتضمن تحديد البضائع المؤمن عليها، وسميت بوثيقة الاشتراك لأن المؤمن له يدفع قسطاً دورياً يحدد على أساس ما يتم شحنه، في حين يسري التأمين بمجرد الشحن، وبذلك يكون المؤمن له في مركز المشترك).

<sup>2</sup> - د/ السنهوري (الوسيط في شرح القانون المدني) المجلد الأول مصادر الالتزام - مرجع سابق ص 376 .

ما يعرف بمشروعية المخاطرة البحرية<sup>1</sup>، فمن الشروط الواجب توافرها في محل عقد التأمين (الشيء المؤمن عليه) أن يكون هذا المحل مشروعاً، فإذا كانت الأموال محل عقد التأمين غير مشروعة، أو مخالفة للنظام العام، أو الآداب العامة فلا تصلح محلاً لعقد التأمين، ومن ثم يقع العقد باطلاً، وشرط المشروعية من الشروط التي يستلزم توافرها طبقاً للقواعد العامة، ولا تحتاج إلى نص خاص، إلا أن القانون المدني اليمني نص على شرط المشروعية صراحة في المادة (1066) منه على أنه: (لا يجوز- أن يكون محل التأمين كل ما يتعارض مع أحكام الشريعة الإسلامية والنظام العام، ولا يجوز لشركات التأمين أن تستثمر الأموال بطرق مخالفة للشريعة الإسلامية)، فإذا كانت الأموال محل عقد التأمين غير مشروعة بطل عقد التأمين المبرم أو أي جزء منه، ولا يحق للمؤمن له أن يرجع على المؤمن بشيء، ويستوجب على المؤمن أن يقوم بإرجاع كافة المبالغ التي قبضها من المؤمن له ولا يحق له مطالبته بباقي الأقساط التي لم تدفع لبطلان عقد التأمين لمخالفته للنظام العام<sup>(2)</sup>، وعلى ذلك لا يجوز التأمين على شحنة مخدرات، أو أموال مهربة يقوم بتهربها بحارة السفن، أو أموال منع القانون الاتجار- بها مع دولة أخرى، أو أموال تشحن على سفن تحمل علم دولة معادية، كما أنه لا يجوز التأمين على الأموال المسروقة، فمثل هذه العقود تكون باطلة، والبطلان هنا بطلان مطلق لا يمكن تصحيحه بالإجازة، ولا يستطيع المؤمن له المطالبة بالتعويض حال تعرضه للخسارة، ولا يستطيع المؤمن المطالبة بقسط التأمين، ولا يكفي أن تكون الأموال محل عقد التأمين مشروعة عند إبرام عقد التأمين بل لا بد أن تستمر مشروعيتها طيلة المدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة البحرية، فاستمرار- عقد التأمين مرهون باستمرار- مشروعية محل عقد التأمين، فإن حدثت ظروف أدت إلى الإخلال بشرط المشروعية توقف سريان عقد التأمين من تاريخ زوال مشروعية المحل<sup>(3)</sup>، فإذا تم التأمين على بضاعة صادرة من دولة إلى دولة أخرى، وأثناء وجود السفينة المشحون عليها بالبضاعة في البحر لنقل البضاعة اندلعت الحرب بين الدولة المصدرة، والدولة الأخرى، فإن عقد التأمين يتوقف نفاذه من تاريخ نشوب الحرب سواء أعلنت الحرب بين الدولتين، أم لم تعلن، وذلك لأن المتاجرة مع دولة عدوة عمل يتعارض مع النظام العام، بعكس الحال إذا نجحت السفينة في العودة بحمولتها من حيث أتت فإن عقد التأمين يستمر لحين تفريغ الحمولة في أقرب ميناء لدولة السفينة، أو دولة محايدة نظراً لأن من حق الحياديين أن ينقلوا تجارتهم مع بلد محارب شريطة التزامهم بشروط الحياد فإن التأمين على سفينة محايدة تقوم برحلة إلى بلد محارب يعتبر صحيحاً وتكون المخاطرة البحرية، باطلة إذا كان قانون الدولة التي أبرم فيها عقد التأمين يجرمها، وكذا إذا تعارضت مع

1 - المخاطرة البحرية: هي مجموعة الأموال التي تكون معرضة لأخطار البحر.

2- شيرين عبد حسن يعقوب(الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري)رسالة ماجستير-جامعة الشرق الأوسط- كلية الحقوق- الأردن - 2010م ص26.

3- بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 89.

النظام العام، أو الآداب، وإذا لحق عدم المشروعية جانباً من المخاطرة البحرية كانت المخاطرة البحرية كلها غير مشروعة<sup>(1)</sup> فإذا كانت المخاطرة غير مشروعة بطل عقد التأمين عليها، أو على أي جزء منها عندما تكون الرحلة كلية، وأجزائها متداخلة، أما إذا لم تكن الرحلة كلية وإنما تتكون من أجزاء متميزة فإن عدم مشروعية أي من تلك الأجزاء لا تؤثر على مشروعة الأجزاء الأخرى<sup>(2)</sup>، ومن الطبيعي أن تعتبر المخاطرة البحرية غير مشروعة إذا كانت محظورة بنص شرعي، أو متعارضة مع الصالح العام حتى، ولو كان أطراف العقد يجهلون القانون<sup>(3)</sup>، وكذلك تعد المخاطرة البحرية غير مشروعة عند مخالفة القوانين الجمركية التي تعد مخالفتها عملاً من أعمال التهريب، وكذلك مخالفة قوانين التصدير، والإستيراد في بلد عقد التأمين بغض النظر عن مخالفة القوانين الجمركية السارية في البلدان الأخرى<sup>(4)</sup>، كما تبطل المخاطرة عند مخالفة قوانين التجارة البحرية، وقوانين الملاحة إذا كان المؤمن له عالماً بهذه المخالفة عند إبرام عقد التأمين، ولا تبطل المخاطرة، إلا عند مخالفة القواعد التي تشكل النظام التجاري، أو الملاحي الأساسي دون القواعد الأخرى، فلا تبطل المخاطرة البحرية لعدم تحرير عقود عمل مكتوبة بين المجهز وبحارة السفينة مع أن القانون يوجب تحرير هذه العقود، ونشير هنا إلى أن قوانين التجارة البحرية اليمني، والسوداني، والمصري، واللبناني، والأردني، لم تورد نصوصاً خاصة بمشروعية المخاطرة البحرية، اكتفاء بالقواعد العامة التي تقضي ببطان كل عقد، أو شرط يخالف قواعد النظام العام، والآداب، بيد أن القوانين المذكورة في المادة (372/ج) بحري يمني، المقابلة للمادة (352/ج) مصري والمادة (336/1) لبناني والمادة (339/1) أردني نصت على: (اعفاء المؤمن من ضمان الأضرار المادية الناشئة عن اختراق الحصار وأعمال التهريب، أو ممارسة تجارة ممنوعة) وهي صور لعدم مشروعية المخاطرة، وقد وردت بين تعداد الأضرار التي لا يسأل عنها المؤمن، وأما في إنجلترا فقد نص قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م على شرط المشروعية في الفقرة الأولى من المادة الثالثة منه بأن: (كل مخاطرة بحرية مشروعة يمكن أن تكون محلاً لعقد تأمين بحري) وقد ورد هذا النص تطبيقاً لقواعد القانون العام التي تقضي بأن من شروط صحة العقد أن يكون محله مشروعاً وتنفيذه ممكناً<sup>(5)</sup>، كما أكدت المادة (41) من نفس القانون على مبدأ مشروعية الأموال محل عقد التأمين (المخاطرة البحرية)، حتى ولو لم يرد بشأنها نصاً في عقد التأمين، واستمرار هذه المشروعية طيلة سريان عقد التأمين بنصها على أن: (هناك تعهد ضمني بأن تكون المخاطرة المؤمنة مخاطرة مشروعة، وأنها بقدر

1- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 260 ص 231.

2- ارنولد (التأمين البحري) ج 2 رقم 753 أشار إليه د/ غنایم - مرجع سابق ص 142.

3- د / غنایم - المرجع السابق ص 142.

4- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق - رقم 263 ص 233.

5- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق - رقم 259 ص 230.

سيطرة المؤمن له على الأمور- ستستمر بصورة مشروعة)، ولم يكتف القانون الإنجليزي بالقاعدة العامة التي تضمنتها المادة الثالثة وإنما أكدت علي مشروعية المخاطرة المادة (41) في القسم المخصص للتعهدات التي نصت على أن: (هناك تعهد ضمني بأن تكون المخاطرة المؤمنة مخاطرة مشروعة، وأنها بقدر سيطرة المؤمن له على الأمر ستستمر بصورة مشروعة) فقد اعتبر النص المذكور مشروعية المخاطرة البحرية، حتى ولو لم يرد بشأنها نص في عقد التأمين بمثابة تعهد ضمني من جانب المؤمن له على وجوب توفر هذه المشروعية واستمرارها طيلة فترة سريان عقد التأمين، وعليه يعتبر عقد التأمين المبرم على مخاطرة غير مشروعة في إنجلترا عقد غير نافذ، وقد ذهبت المحاكم الإنجليزية إلى تقرير عدم تنفيذ عقد تأمين أو الحكم بأضرار- كجزء على انتهاكه إذا كان الأمر بالتنفيذ سيؤدي إلى انتهاك القانون الإنجليزي، أو إلى انتهاك قانون دولة أجنبية<sup>(1)</sup>، وقد فرقت المادة (41) سالف الذكر بين المخاطرة غير المشروعة والمخاطرة التي يكون تنفيذها غير مشروع وفي هذا المجال يمكن التمييز بثلاثة فروع<sup>(2)</sup> :-

**الأول:** أن تقوم المخاطرة البحرية على عقد غير مشروع تحرمه قوانين البلد الذي عقد التأمين وفي هذه الحالة تبطل المخاطرة تبعاً لبطلان عقد التأمين بغض النظر عن قصد المتعاقدين، وبالتالي يبطل كل تأمين يعقد لتغطية الخسارة التي قد تنشأ خلال هذه المخاطرة .

**الثاني:** أن تتوقف مشروعية العقد على طريقة تنفيذه، وينفذ فعلاً بطريقة غير مشروعة، ويترتب على ذلك نفس النتيجة المترتبة على الفرض الأول.

**الثالث:** أن يبرم عقد التأمين بقصد ارتكاب فعل غير مشروع، وعندئذ يتعين النظر في قصد المتعاقدين فإذا كان أحدهما حسن النية لا يعرف نية الطرف الآخر، وكان الفعل الذي وقع من هذا الأخير لا يجعل المخاطرة برمتها غير مشروعة، فإن العقد يظل ساري المفعول بناءً على طلب الطرف حسن النية، ومعيار عدم المشروعية هو النظر فيما إذا كانت هناك تدابير ممنوعة، أو غير مشروعة عند إبرام عقد التأمين فإن كان ثمة شيء من هذا القبيل، فإن شرط المشروعية يكون قد اختل، ولا يستطيع المؤمن له تلقي مبلغ التأمين، وأما قانون التأمين البحري الفرنسي فقد أورد الخسارة التي تنشأ عن عدم مشروعية المخاطرة البحرية كالخسارة التي تنشأ عن التجارة المحرمة، والتهريب ضمن الخسارات المستثناة من نطاق مسؤولية المؤمن فقد نصت المادة (18)- (172) منه على أن المؤمن لا يضمن (الأضرار- المادية، والخسائر الناجمة عن... اختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة).

1 - د / غنايم - المرجع السابق ص 140 .

2 - د / ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق - رقم 265 ص 235.

## المبحث الثاني

### طبيعة الخسارات البحرية التي تلحق محل عقد التأمين البحري.

الخسائر أو الأضرار البحرية هي كل ما يطرا أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار أو هلاك وكذلك كل ما يدفع لتأمين سلامة الرحلة البحرية من نفقات استثنائية غير مألوفة، فقد نصت المادة(366)بحري يماني والمقابلة للمادة(353)بحري مصري على الآتي:  
يسأل المؤمن عما يأتي:-

أ- الأضرار- المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعتبر قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمله التأمين.

ب- حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة مالم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين.

ج- المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر- مادي، أو الحد منه، والجدير- بالملاحظة أن النص المذكور يشير إلى الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها، ولا يشير إلى الأضرار- التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال المملوكة للغير نتيجة تحقق حادث بحري مؤمن منه، والتي ترتب رجوع الغير على المؤمن له، وهذا النوع من الخسائر أشارت إليه المادة(401)بحري يماني المقابلة للمادة(378)بحري مصري والمادة (340)

بحري لبناني المقابلة للمادة(343)بحري أردني فقد نصت المادة:(عدا الضرر الذي يصيب الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أياً كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم)ولذلك فإننا سنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مطالب:- المطلب الأول:- الخسائر المادية. المطلب الثاني:- النفقات الاستثنائية ((خسائر النفقات))، المطلب الثالث:- التعويضات المستحقة للغير .

### المطلب الأول: الخسائر المادية

في الأصل يضمن المؤمن الأضرار، والخسائر البحرية المادية التي تلحق محل عقد التأمين (الشيء المؤمن عليه)نتيجة تحقق حادث بحري مؤمن منه .

#### والخسائر البحرية المادية

هي جميع الأضرار التي تطرأ أثناء الرحلة البحرية، وتقع للسفينة، أو للبضائع المؤمن عليها، وجميع المصاريف الاستثنائية المصروفة على السفينة، أو البضائع، وتنقسم الخسائر البحرية المادية إلى خسائر مشتركة، وخسائر خاصة<sup>(1)</sup>وفقاً لنص المادتين(146)(147/1) من قانون النقل البحري سوداني، المقابلة للمادة(318)بحري مصري، والمادة(257)بحري لبناني، والمادة (260) بحري أردني، فقد نصت المادة(318)مصري على أن:(الخسائر البحرية، أما مشتركة، أو خاصة)ونصت المادة(357)بحري لبناني، المقابلة للمادة(360)بحري أردني (الخسائر البحرية نوعان خسائر بحرية خاصة، وخسائر بحرية مشتركة) وفي هذا اختلفت القوانين العربية المذكورة عن قانون التأمين البحري الإنجليزي الذي قسم الخسائر المادية إلى خسائر كلية، وخسائر جزئية، فنصت المادة(56) في فقرتها الأولى على أن (الخسارة قد تكون كلية، أو جزئية) وقسم الخسارة الكلية إلى خسارة كلية حقيقية، وخسارة كلية تقديرية، فنصت الفقرة الثانية على أن (الخسارة الكلية قد تكون خسارة كلية حقيقية، أو خسارة كلية تقديرية (حكومية)) وقسم الخسارة الجزئية إلى خسارة خاصة، ومصاريف خاصة، ومكافآت إنقاذ، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (64) بأن الخسارة الخاصة هي خسارة جزئية للشيء المؤمن عليه)، وسوف نتناول بالدراسة الخسائر المادية وفقاً لتقسيم القوانين البحرية العربية كل قسم منها في فرع مستقل.

### الفرع الأول: الخسائر المشتركة(العامة)(General averages)

سوف نتعرض لدراس الخسائر المشتركة من خلال ثلاثة محاور- على النحو الآتي:

<sup>1</sup> - قسم قانون التأمين البحري الإنجليزي الخسائر المادية إلى خسائر كلية، وخسائر جزئية وقسم الخسارة الكلية إلى خسارة كلية حقيقية، وخسارة كلية تقديرية في المادة (56)منه وقسم الخسارة الجزئية إلى خسارة خاصة، ومصاريف خاصة ومكافآت إنقاذ في المادتين (64)65)منه.

## أولاً: ماهية الخسائر المشتركة

تعتبر نظرية العوارية العامة (الخسائر المشتركة) أكثر نظريات القانون البحري اصالة، ففي الوقت الذي لم يكن التأمين البحري قد عرف بعد، كان نظام الخسائر المشتركة (العامة) يسمح بتحمل المهتمين بالرحلة البحرية لقيمة البضائع التي ضحى بها الربان لأجل المصلحة العامة، وقد كانت الخسارة العامة في البداية هي التضحية بجزء من الحمولة لتخفيف السفينة، وتمكينها من متابعة السفر، ولكن ونظراً للتطور الذي حدث في مجال الملاحة البحرية، فقد أصبح رمي البضاعة شيئاً نادراً جداً، وبالتالي فقد تغير مفهوم الخسائر المشتركة (العامة) فأصبحت تمثل الأضرار التي تحدث للسفينة حيث يطلب منها مجهود غير عادي، أو المصاريف الاستثنائية التي يضطر ربان السفينة إلى دفعها، فيطلب حالياً أصحاب السفن من الشاحنين المشاركة في تحمل هذه الأضرار، وقد أدى التطور في نظم التأمين البحري إلى تغيير الأشكال الاقتصادية القديمة إذ يقوم حالياً تجهزي السفن، والشاحنين بالتأمين ضد، كل هذه المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها السفينة، والحمولة، وعلى ذلك أصبحت تسوية هذه الخسائر غالباً ما يتم، بين شركات التأمين، دون حاجة لتدخل المشاركين في الرحلة، ولم يكن هذا النظام في وقت من الأوقات، وليداً لفكرة التأمين البحري، بل أنه نشأ سابقاً للتأمين البحري، ومستقلاً عنه، وتكمن حقيقة ارتباطه الوثيق بالتأمين البحري بإقرار نظام التأمين عند نشأته لهذا النظام، وتغطية ما ينشأ عنه من تكاليف، ومصروفات، وتضحيات تأمينياً، وكافة وثائق التأمين البحري تقرر تغطية نصيب المؤمن له في الخسائر المشتركة<sup>(1)</sup> ويرى بعض الشراح أن نظام الخسائر المشتركة في جوهره نظاماً اقتصادياً صرفاً، إذ أنه يتعلق أساساً بتقاسم خسائر، وتضحيات، ومصروفات تقاس في شكل نقدي، وبالتالي عناصر تتعلق بالتجارة البحرية، واقتصادياتها، وبالتالي فإن هذا النظام نشأ على أيدي التجار، ومن ثم تناوله القانونيون بالتنظيم، والتكييف، فلا يمكن القول أن هذا النظام وليد العلوم القانونية، إلا من حيث تنظيمه القانوني، واقدم الوثائق التي عرفت عن الخسائر المشتركة ترجع لعهد الفينيقيين، إذ يتضمن تلمود القدس نص يشير إلى أن الفينيقيين مارسوا رمي البضائع في البحر لإنقاذ السفينة، فكان على كل تاجر أن يضحى بكمية من بضاعته، لما ضحى به الآخرين، وكان الضرر يوزع وفقاً لوزن البضائع المملوكة لكل تاجر، وليس حسب القيمة، ولا يحدد هذا النص ما إذا كانت السفينة ملتزمة بالمشاركة في الأضرار المترتبة عن رمي البضاعة<sup>(2)</sup>، وتشتمل مدونة جوستينيان في الكتاب الرابع بعض القواعد التي تتعلق بالعواريات العامة\_ رغم أن القواعد العامة للقانون الروماني لا تقبل نظام المشاركة\_ وأفترض المؤرخون بأن الرومانيين أخذوا هذه القواعد عن اليونانيين، ولكنهم لم يستطيعوا تحديد في أي عصر من

<sup>1</sup> - د/ طارق سيف (الخسارة البحرية المشتركة) دار الجامعة الجديدة للنشر عام 2004م ص 2.

<sup>2</sup> - د/ مصطفى محمد رجب (القانون البحري الإسلامي) مرجع سابق ص 191.

العصور ادرجت هذه القواعد في مدونة جوستينيان، وقد ثبت أن القانون الروماني من القوانين التي ظهرت في العصور الوسطى، وبالتالي لا يتصور بأن هذه القواعد وجدت قبل القرن الثامن الميلادي<sup>(1)</sup> وقد انتقل نظام الخسارات المشتركة من الفينيقيين إلى اليونان، وظهر أول قانون خاص بنظام الخسارات المشتركة هو قانون رودس (916ق،م) حيث تناول هذا النظام بشكل أكثر تفصيلاً، فيعد قانون رودس أساس نظام الخسارات المشتركة فقد تضمن صورة من صور- التضحية التي تعد من الأعمال المؤدية لخسارة مشتركة (عامة)، وهي إلقاء البضائع في البحر، ونص على أن الخسارة المترتبة على إلقاء البضائع في البحر لصالح السفينة، والبضائع معاً توزع بين السفينة، والبضائع<sup>(2)</sup> واصطلاح الخسارة المشتركة له مدلول أوسع في نطاق القانون البحري، لا يقتصر على التلّف، أو العوار المادي الذي قد يصيب السفينة أو البضاعة، ولكن يشمل فضلاً عن ذلك المصاريف التي ينفقها الربان لأجل المحافظة على السلامة العامة ولذلك تدرج تحت مصطلح الخسارة المشتركة نوعان من الأضرار الأول هو الأضرار- المادية فيما إذا اقتضى الأمر تضحية بجانب من البضاعة، أو جزء من السفينة، والثاني: هو المصروفات التي ينفقها الربان لدفع الخطر من أجل السلامة العمومية وفي العصور- الوسطى أصبح نظام الخسارات المشتركة أكثر شيوعاً واستقراراً، إلا أنه ضل بنفس منطقته وجوهره، وقد تناولت القوانين الأوروبية خلال العصور- الوسطى الخسارات المشتركة بالتنظيم والتدقيق، فأصبح هذا النظام عنصراً هاماً في جميع المجموعات القانونية الصادرة بعد القرن الثالث عشر الميلادي، فقد ظهرت فقرات خاصة بالخسارات العامة (المشتركة) في قواعد أوليرون، التي أوجبت أخذ موافقة الشاحنين قبل القيام بالرمي، إلا أن الربط الصريح بين نظام الخسارة العامة، والتأمين البحري جاء في مرشد البحر حيث تضمن نصاً يلزم وثائق التأمين بتغطية مساهمة المؤمن له في الخسارة العامة، ونظراً لاختلاف التشريعات في تنظيم الخسارات المشتركة اختلافاً يثير كثيراً من التنازع، فقد دعت الحاجة إلى وضع قواعد موحدة تنسجم بطابع الجودة، وتتفق وحالة الملاحة البحرية الحديثة، فأخذت جمعية القانون الدولي على عاتقها هذه المهمة، فعقدت مؤتمراً في يورك عام 1864م وآخر في أنفوس أنتويرب عام 1877م، وأسفرا عن وضع قواعد يورك، وأنفوس، وتمت الموافقة على هذه القواعد وعددها (28) قاعدة في مؤتمر ليفربو لعام 1890م ولم تكن سوى حلولاً لحالات خاصة، فلم تضع قواعد عامة، ولا تتضمن تعريفاً للخسارة المشتركة، وتم تلافياً هذا النقص في مؤتمر عقد في استوكهلم عام 1924م واحتفظت هذه القواعد باسمها التقليدي في هذا المؤتمر وإنما أتبع هذا الاسم بتاريخ العام تمييزاً لها عن قواعد عام 1890م وتتضمن قواعد

1- المرجع السابق نفس الصفحة.

2- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 39 ص 40.

3- د/ علي حسن يونس - أصول القانون البحري - مرجع سابق رقم 137.

عام 1924م تعريفاً للخسارة المشتركة، كما تتضمن قواعد عامة تنظم الخسارات المشتركة، وأضيفت في هذا المؤتمر سبع قواعد جديدة أُشير إليها بالحروف من ((a إلى g)) ثم يلي ذلك ذكر القواعد القديمة السبعة عشر بالأرقام اللاتينية، وذلك رغبة في عدم تغيير الترتيب، وهو ذائع معروف، وكانت هذه القواعد محل تعديل جزئي في مؤتمر عقد في امستردام في ايلول وأنتهى إلى وضع قواعد (يورك وأنفرس 1950) والتعديل الجوهرى الذي أدخله هذا المؤتمر على هذه القواعد يتمثل في إضافة قاعدة تمهيدية خاصة للتفسير<sup>(1)</sup> ثم أدخل عليها تعديلاً في مؤتمر هامبورج عام 1974م ثم عام 1990م وآخرها عام 1994م في باريس، وهذه القواعد ليس لها طابع الإلزام، وإنما تستمد قوتها من اتفاق ذوي الشأن عليها وفقاً للطريقة التي التزمتها جمعية القانون الدولي في توحيد القانون البحري، وقد أحرزت هذه القواعد نجاحاً كبيراً في معظم البلدان، فكثر الإحالة إليها في وثائق التأمين البحري، وسندات الشحن، ومشارطات الإيجار، بالنص على أن تكون تسوية الخسارات المشتركة وفقاً لقواعد يورك وأنفرس (أنتورب)<sup>(2)</sup>، ولما كانت القواعد القانونية المنظمة للخسارات المشتركة من القواعد المفسرة فقد حرص واضعو التشريعات العربية البحرية على أن يحيلوا إلى القواعد القانونية للخسائر المشتركة، وإلى المبادئ المقررة في العرف البحري، وخاصة قواعد يورك، وأنفرس فيما لم يرد بشأنه اتفاق، أو نص خاص، فنجد أن المادة (147) من قانون النقل البحري السوداني في فقرتها الثانية تنص على أن: (تسوي الخسائر البحرية المشتركة وفقاً للأحكام الواردة في قواعد يورك أنتورب لسنة 1974م وذلك فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوي الشأن، أو لم يرد بشأنه نص)، والخسائر المشتركة كما تعرفها المادة (329) بحري يماني، والمقابلة للمادة (319) بحري مصري، والمادة (259) بحري لبناني، والمادة (261) بحري أردني هي: (الخسائر الناشئة عن تضحية اختياريه يقوم بها ربان السفينة في البحر قصداً للمنفعة المشتركة، ودرئاً لخطر داهم تتعرض له الرحلة البحرية أو هي كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرها ربان السفينة، تبذل أو تتفق عن قصد، وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة، لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها) فهي الخسارة التي تحدث عن قصد أو عمد وذلك بالتضحية بجزء من السفينة أو البضائع المنقولة عليها<sup>(3)</sup>، ولا توصف الخسارة بكونها مشتركة (عامّة) إلا إذا نجمت عن تضحية طوعية يقوم بها ربان السفينة لانقاذ وحماية عناصر الرسالة البحرية بكاملها، من خطر داهم، فإن لم يتوفر هذا الشرط في الخسارة بأن كان قصد الربان منصرفاً إلى حماية السفينة وحدها، أو حماية بضاعة بعينها فلا تعتبر الخسارة الناشئة عن ذلك خسارة مشتركة، وتتحصر الخسائر التي تقبل

1- د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) المرجع السابق رقم 455 ص 359.

2- أنتورب (antwerp) مدينة بلجيكية يطلق عليها بالفرنسية أنفرس (anvers) طارق سيف الخسارات المشتركة - المرجع السابق ص 32.

3- د/ عادل عبد الحميد عز (مبادئ التأمين) الدار الجامعية 1992م ص 89.

في الخسارة المشتركة بالخسائر، والأضرار المادية التي تصيب السفينة، وحمولتها من البضائع، ولا تدخل الخسائر التبعية أياً كانت في الخسارة المشتركة، أو العامة فقد نصت المادة (333) بحري يماني، والمقابلة للمادة (231) مصري على أن: (لا يقبل في الخسائر المشتركة إلا الأضرار المادية التي تصيب السفينة، أو الأموال الموجودة، عليها والمبالغ التي تنفق من أجلها بشرط أن تكون الأضرار، أو المبالغ ناشئة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي قرر- انفاقها أما الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة، والأضرار- غير المباشرة كفرق أسعار البضائع فلا تقبل في الخسائر المشتركة)، وعرف قانون التأمين البحري الإنجليزي الخسارة العامة (المشتركة) في الفقرة الثانية من المادة (66) منه بأنها (تكون هناك خسارة عامة عندما يتم طوعاً، وبشكل معقول عند وقوع حادث ما، تقديم تضحية غير اعتيادية، أو مصاريف بشكل طوعي، ومعقول في وقت تحقق الحادث لغرض حماية الأموال المعرضة للخطر في المخاطرة المشتركة) وقد نظم القانون البحري اليمني في الخسارة المشتركة المواد من (328-349) منه والمصري في المواد من (317-339) منه وقانون النقل البحري السوداني في المواد من (146-158) منه، واللبناني في المواد من (255-281) منه، والأردني من (257-283) منه، ويدرج شرطاً يسمى جاسون الجديد (new Jason clause) لتسوية الخسائر البحرية المشتركة بما يتفق وقواعد يورك وأنفرس لسنة 1974م<sup>(1)</sup>، خلاصته: أن البضائع أو الشاحنين أو المرسل إليهم أو ملاك البضائع سيسهمون مع الناقل في الخسارة المشتركة لدفع أي أو خسائر أو مصاريف لها طبيعة الخسارة المشتركة قد تحصل أو تنفق.

### ثانياً: شروط الخسارة المشتركة

يشترط لإعتبار الخسارة البحرية خسارة مشتركة شروط أربعة:

#### الأول: حصول تضحية اختيارية من ربان السفينة

لا تعتبر الخسارة مشتركة، إلا إذا تضمنت تضحية اختيارية قررها القبطان عن قصد، أي أن يكون بذل النفقات، والتضحيات قد جرى بشكل اختياري، بقصد مواجهة الخطر، وتقليل الخسارة المتوقعة، لذلك فإن الخسارة الناتجة عن قوة قاهرة لاتعد خسارة مشتركة<sup>(2)</sup> بل خسارة خاصة يتحملها من تصيبه مثال ذلك هبوب رياح قوية تقذف بالبضائع إلى البحر، أو سببت دخول الماء إلى عنابر السفينة، والحققت تلفاً بالبضائع، وكذلك الحال لاتعد خسارة مشتركة الضرر الذي يقع بخطأ الغير كما في حالة التصادم، بيد أنه ليس كل تضحية اختيارية يقوم بها الربان تعتبر خسارة مشتركة، بل لابد أن تكون تلك التضحية لازمة للمحافظة على البضاعة، والسفينة من

1 - أنظر د / أحمد محمود حسني (عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد) منشأة المعارف بالإسكندرية 1998م رقم 68 ص 53.  
2 - مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) منشورات دار الطلي الحقوقية ط1- عام 2006م - ص 362 د- /حسن يونس - المرجع السابق رقم 145 ص 145 طارق سيف (الخسائر المشتركة) مرجع سابق ص 7.

الخطر الذي يهددها، كما تعتبر النتائج المباشرة للخسارة المشتركة أيضاً من قبيل الخسارات المشتركة، ولو لم تتوفر لها المميزات الخاصة المميزة للخسارة المشتركة<sup>(1)</sup>، ولكن يثور التساؤل عما إذا كانت الأضرار- والنفقات التي تبذل، أو تنفق اختياراً، تعتبر من قبيل الخسارات المشتركة، إذا كانت نتيجة لخسارة خاصة سابقة عليها، كان تجنح السفينة بقوة قاهرة، ويقرر الربان تعويمها، فهل تعتبر نفقات التعويم خسارة مشتركة أم خاصة؟ من المتفق عليه أن هذه المصروفات تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة؛ لأن الربان قام بهذه التضحية اختياراً بقصد السلامة العامة<sup>2</sup>، فقد ذهب القضاء في مصر<sup>(3)</sup> إلى أن التضحية الاختيارية التي تبذل على أثر خسارة خاصة بقصد تجنب الرسالة البحرية آثارها تعد من قبيل الخسارة المشتركة؛ لأن أساسها عملاً اختيارياً قصدياً من جانب الربان، فالقاعدة أنه كلما كان عمل الربان اختيارياً فإن كل النتائج المباشرة لهذا العمل ولو لم تكن اختيارية تعتبر أيضاً من قبيل الخسارات المشتركة.

### الشرط الثاني:- أن يكون هناك خطراً حقيقياً يهدد الرسالة البحرية

لإعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة لا بد أن تكون السفينة، والحمولة التي عليها تواجه تهديداً حقيقياً من حادث بحري متوقع يستلزم تجنب نتائجه بذل تضحيات طوعية فيلزم أن يكون هناك خطر بحري تتعرض له السفينة، وحمولتها تستوجب، بذل تضحيات إختيارية بغرض درء الخطر عن الرسالة البحرية بكاملها، وعلى ذلك تعد نفقات تعويم السفينة خسارة مشتركة إذا جنحت في مكان خطر، أو ظروف عصبية، وعلى العكس من ذلك فإن نفقات تعويم السفينة تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز إذا كان الجنوح لا يعرض السفينة، وحمولتها لأي خطر، ولا تتحقق الخسارة المشتركة لمجرد التوهم، أو الاعتقاد الخاطيء بوجود خطر ما، فإذا توهم ربان السفينة وجود حريق في أحد عنابرها، وأمر بتوجيه خرطوم مياه الإطفاء إلى ذلك العنبر لإطفاء ماتوهم أنه حريق، ثم تبين عدم وجود حريق فلا تكون هناك خسارة مشتركة بل تعتبر الخسائر الناتجة عن إصابة البضائع بمياه الإطفاء خسارة خاصة ناتجة عن خطأ ربان السفينة ولا يشترط في الخطر الذي يهدد السفينة، وحمولتها أن يكون حالاً بل يكفي أن يكون متوقفاً، أو ممكناً، كما لا يشترط أن يكون ذلك الخطر حقيقياً بل يكفي أن يعتقد الربان بوجود الخطر، ولولم يقع هذا الخطر فعلاً ويشترط في ذلك أن يكون تقدير الربان معقولاً.

### الشرط الثالث: أن تكون التضحية الإختيارية قد بذلت لأجل المنفعة المشتركة

يشترط لاعتبار التضحية الإختيارية خسارة مشتركة أن تكون التضحيات بصورتها المادية والمصروفات قد بذلت من أجل السلامة العامة للمصالح المشاركة في الرحلة السفينة وحمولتها،

1- قررت هذا المبدأ القاعدة(ج)من قواعد يورك وأنفركس التي تذهب إلى أن الأضرار والمصروفات تعتبر خسارة عمومية إذا كانت نتيجة مباشرة لخسارة عمومية.

2- د /علي حسن يونس - المرجع السابق 148 ص 147.

3- استئناف مختلط في 29/4/1914م ب 26- 350 أشار إليه - د /مصطفى كمال طه - المرجع السابق نفس الصفحة.

أي أن تكون تلك التضحية لمنفعة الرسالة البحرية بكاملها من سفينة وبضائع<sup>(1)</sup> (وهذه المصلحة المشتركة التي تقع التضحية في سبيلها تعتبر الأساس الذي تقوم عليه فكرة الخسارات المشتركة، وحتى تعد التضحية واقعة في سبيل السلامة العامة يتعين أساساً أن يهدد الحادث البحري الرسالة البحرية في مجموعها، بيد أنه لا يشترط أن تتعرض كل من السفينة والشحنة ابتداءً للخطر فقد يلحق الضرر السفينة بمفردها كغرقها نتيجة اصطدامها بصخور- في البحر، فلو رأى ربان السفينة أن مياه البحر ستسرب إلى داخل السفينة وتهددها بالغرق بما عليها من بضائع فأتجه بالسفينة إلى أقرب ميناء لإصلاحها حتى يجنب السفينة وشحناتها الغرق فإن مصروفات الالتجاء إلى ميناء الإصلاح تعد خسارة مشتركة، وكذلك الحال فقد يلحق الضرر البضائع بمفردها كحريق يشب فيها هدد السفينة وشحناتها بالهلاك فإن الخسارة التي تترتب على إخماد هذا الحريق في سبيل إنقاذ الرسالة البحرية كلها تعد خسارة مشتركة<sup>(2)</sup>، وعليه فلا تعد من الخسائر المشتركة التضحيات التي تبذل من أجل السفينة لتمكينها من اتمام رحلتها، أو لحماية بعض حمولتها فقط<sup>(3)</sup>، وقد أوضحت السوابق القضائية في إنجلترا ضرورة تعرض المصالح المشاركة في الرحلة لحادث يهددها حتى تتحقق الخسارة المشتركة، فإذا لحق الضرر أحد أصحاب المصالح المشاركة في المخاطرة البحرية لا يبرر المطالبة في المساهمة فيما لحقه من ضرر، طالما المصالح الأخرى لم تتعرض لحادث يهددها، فحينما طرحت قضية تتخلص وقائعها في أن جماعة من الغوغاء صعدوا على ظهر سفينة جنحت وعليها شحنة من القمح وبضائع أخرى في وقت مجاعة وأجبروا الربان على أن يبيعهم القمح بسعر بخس، قضى بأن أصحاب السفينة ومالكي البضائع الأخرى لا يلتزمون بالمساهمة في الخسارة التي لحقت أصحاب شحنة القمح، ذلك أن هؤلاء الغوغاء لم يقصدوا إلحاق الأذى بالسفينة وباقي البضائع وإنما كان هدفهم الحصول على شحنة القمح، أي أن الرسالة البحرية كلها لم تتعرض لحادث يهددها ومن ثم لا يعد تصرف الربان حين باع القمح بثمن بخس في سبيل السلامة العامة<sup>(4)</sup>.

#### الشرط الرابع : النتيجة المفيدة

ثار التساؤل حول اشتراط ترتب نتيجة مفيدة عن التضحية، لاعتبارها خسارة مشتركة؟ يذهب غالبية الشراح<sup>(5)</sup> إلى أن الخسارة البحرية لا تعتبر مشتركة إلا إذا أسفرت عن نتيجة مفيدة، بأن تنجو الرسالة البحرية بكاملها السفينة، وحمولتها من الخطر، وهذا أمر منطقي وعادل ذلك أن

1- د/ عادل عبد الرحيم محسن - مرجع سابق ص 123.

2- د/ ثروت عبد الرحيم (الخسارات البحرية المشتركة) الطبعة الثانية 1978م بدون ناشر رقم 44 ص 49.

3 - طارق سيف - المرجع السابق الصفحة نفسها ص7-.

4 - أشار إلى ذلك د/ ثروت عبد الرحيم المرجع السابق رقم 46 ص 50.

5- د/ كمال طه(القانون البحري) دار المطبوعات الجامعية 2000م رقم 513 ص 444، ليون كان وريينو ج 6 بند 887- دأنجون ج 3 بند 1163.

التضحية كانت بهدف نجاة الرحلة البحرية، ولو جزء منها، أما إذا هلكت السفينة، أو البضاعة رغم التضحيات فإنه لا يبرر لتوزيع الخسارات المشتركة وذلك لانعدام العناصر التي تشترك في تحميل الخسارة، وهذا ما أخذ به القانون الفرنسي، ويؤسس هؤلاء الشراح قولهم ذلك على نظرية الإثراء بلا سبب، فلا يكتفي الافتقار من جانب بل يلزم أن يقابله إثراء من الجانب الآخر، غير أن بعض القائلين بهذا الرأي<sup>(1)</sup> يستبعد نظرية الإثراء بلا سبب أساساً لنظرية الخسارة المشتركة، ويستند في اشتراط النتيجة المفيدة إلى نصوص القانون، ولا سيما نص المادة(258) بحري مصري قديم التي تنص على أنه: (إذا رميت البضائع، ولم تنجو مع ذلك السفينة فلا وجه لتوزيع شيء، ولا تلزم البضائع، أو الأشياء الأخرى المخلصة بدفع شيء من خسارة البضائع الملقاة، أو الحاصل لها التلف، ولا بالتوزيع عليها)، ويذهب البعض الآخر من الشراح<sup>(2)</sup> وهو ما نؤيده إلى عدم اشتراط النتيجة المفيدة ذلك؛ أن أساس الخسارة المشتركة ليس فكرة الإثراء بلا سبب؛ لأنه لا محل لتطبيق أحكام الإثراء على حساب الغير في باب الخسارات المشتركة، بل اتحاد المصالح، بين السفينة، الحمولة ضد المخاطر، وهذا الإتحاد يديره الربان ومن ثم فإن ما يتخذه وقت الخطر من قرارات، وما يقوم به من أعمال في سبيل السلامة العامة، والمصلحة المشتركة، يجب أن يتحملة الكل، ولو لم تترتب عليه نتيجة مفيدة، أي ولو لم تسفر عنه نجاة السفينة والحمولة، فلا يقصد من التضحية أن تتحقق كل الأغراض التي تنتظر منها، ولا تستلزم التشريعات البحرية اليمني والسوداني والمصري أن تؤدي التضحية التي يقوم بها الربان إلى نتيجة مفيدة بل اكتفت بأن تكون التضحية لأجل السلامة العامة في المادة(329/1) اليمني والمقابلة للمادة(147/1) سوداني والمادة(319/1) مصري، بينما جاء نص المادة(259) بحري لبناني المقابلة للمادة(261) أردني التي جاء فيها: (ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك في ما خلا الحالات المنصوص عليها في المادة(263) وتتص المادة(263) على أنه: (لكي تفسح مجال التحاص يجب أن يكون قد أنقذ كامل السفينة والحمولة، أو بعضهما ما لم يهلك أحدهما إهلاكاً تاماً حفظاً للسلامة) المادة(263) تتعلق بمدى المساهمة في الخسارة المشتركة ولا علاقة لها بشروطها<sup>(3)</sup>، كما أن قانون التأمين البحري الإنجليزي لم يشترط أن تؤدي التضحية إلى نتيجة مفيدة، وكذلك أخذت قواعد يورك وأنتورب (أنفرس) بنفس المنحى فلم تشترط أن تترتب على التضحية نتيجة مفيدة، واكتفت بأن تكون هذه التضحية لأجل السلامة العامة.

### ثالثاً: مسؤولية المؤمن عن الخسارة المشتركة

1- د/ كمال طه - المرجع السابق نفس الصفحة.  
2- د/ علي حسن يونس - المرجع السابق رقم 150 ص 149.  
3- د/ كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق رقم 468 ص 368.

يسأل المؤمن عن الخسارات البحرية المشتركة (العامة) سواء أكانت الأضرار حلت بالسفينة أم بالبضائع<sup>(1)</sup>، وقد اشترطت الفقرة (ب) من المادة (366) بحري يمني المقابلة للفقرة (ب) من المادة (353) مصري لقيام مسؤولية المؤمن بتعويض المؤمن له عن مشاركات، وتضحيات الخسارة المشتركة أن لا تكون ناشئة عن حادث مستثنى من التأمين، فقد قررت الفقرة المذكورة مسؤولية المؤمن عن حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارة المشتركة بالنسبة لكل من السفينة، والبضاعة دون تمييز، بنصها على أنه: (يسأل المؤمن عن حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة، ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين)، وكذلك الحال للقانون البحري اللبناني، ومعه الأردني فقد نصت المادة (333) بحري لبناني المقابلة للمادة (336) بحري أردني على أن: (غرامة الخسائر المشتركة يتحملها الضامنون بالنسبة إلى القيمة التي يتحملونها بعد حسم مبلغ الخسائر البحرية الخاصة المترتبة عليهم عند الاقتضاء) وأما في قانون التأمين البحري الإنجليزي فقد اشترطت الفقرة السادسة من المادة (66) منه لقيام مسؤولية المؤمن بتعويض المؤمن له عن مشاركات، وتضحيات الخسارة المشتركة (العامة) أن تتحقق هذه الخسارة، بسبب إنقاذ كامل عناصر الرسالة البحرية من خطر مؤمن منه، أما إذا حدثت الخسارة المشتركة بسبب تجنب، أو محاولة تجنب حادث غير مؤمن منه فلا يكون المؤمن مسؤولاً عن تعويض المؤمن له عن مقدار إسهامه في مشاركات الخسارة المشتركة، ولا عن التضحية التي تعرضت لها أمواله المؤمن عليها فقد نصت الفقرة المذكورة على أنه: (في حالة انعدام النص الصريح، فإن المؤمن غير مسئول عن أي خسارة، أو مشاركة في الخسارة العامة عندما لا تكون الخسارة قد ترتبت من أجل تجنب حادث مؤمن منه، أو لسبب مرتبط بتجنب حادث مؤمن منه) وإذا كانت السفينة، وأجرتها، وشحناتها ملكاً للمؤمن له وحده، أو كان المؤمن له مالكاً لأي عنصرين من العناصر الثلاثة المكونة للرسالة البحرية، فإن مسؤولية المؤمن عن ضمان الخسارة المشتركة، والمساهمة فيها تتحدد كما لو كانت كل من هذه العناصر ملكاً لأشخاص مختلفين وفقاً للفقرة السابعة من المادة (66) تأمين بحري إنجليزي، وأما بالنسبة للشروط المعهدية الإنجليزية (بضائع) بأصنافها الثلاث ن فقد نصت في البند الثاني منها على (ان هذا التأمين يغطي الخسارة العامة التي تحدث لتجنب، أو بسبب يتعلق بتجنب الخسارة من أي سبب كان عدا الأسباب المستثناة بموجب شروط هذا التأمين).

### الفرع الثاني: الخسائر الخاصة

الخسائر الخاصة هي التي لا تتوفر فيها شروط الخسائر العامة، أو المشتركة، أو هي تلك التي تلحق الشيء المؤمن عليه ((محل العقد)) بسبب تحقق حادث بحري مؤمن منه، ولا تعتبر من

1- د/ محمد كامل ملش (شرح القانون البحري الأهلي والمختلط) مطبعة النصر القاهرة - بدون تاريخ نشر - ص 335.

قبيل الخسارة المشتركة<sup>(1)</sup>، فتعتبر الخسائر البحرية خصوصية عندما لا تتوفر فيها الشروط اللازمة لاعتبارها خسارة مشتركة<sup>(2)</sup> وهذه الخسائر يتحملها مالك الشيء المتضرر- وقد عرفت، المادة (146) من قانون النقل البحري السوداني بقولها: (تكون خسائر خاصة كل هلاك، أو ضرر يلحق السفينة، أو الحمولة أثناء الرحلة البحرية ويتحملها صاحب الشيء الذي لحقه الضرر) فهي الخسائر التي لا تتوفر فيها شروط الخسائر المشتركة سواء أكانت هلاكاً كلياً، أو جزئياً، أو خسارات مصروفات تنفق لتفادي حادث بحري، أو الحد من الخسارة المترتبة عليه، وفقاً للقانون المصري والقانون الفرنسي<sup>(3)</sup> والخسارة الخاصة في أحكام قانون التأمين البحري الإنجليزي إذا وصلت الخسارة إلى حد هلاك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً خرجت عن نطاق الخسارة الخاصة، فهي تقتصر على الخسارة الجزئية، وفقاً للقانون الإنجليزي، فقد عرفت الفقرة الأولى من المادة (64) من قانون التأمين البحري الإنجليزي الخاصة بأنها: (هي خسارة جزئية للشيء المؤمن عليه تسببت بحادث مؤمن ضده، والتي هي ليست خسارة عامة) وميزت الفقرة الثانية، بين الخسارة الخاصة المادية التي تلحق الشيء المؤمن عليه، وبين الخسائر المصروفات التي تتمثل في مصروفات ينفقها المؤمن له، أو تنفق لحسابه في سبيل سلامة الشيء المؤمن عليه، أو حمايته، ولا تكون خسارة مشتركة، أو نفقات إنقاذ فنصت على أن: (المصاريف التي تنفق من قبل المؤمن له، أو نيابة عنه من أجل سلامة وحماية الشيء المؤمن عليه، فيما عدا الخسارة العامة، ومكافآت الإنقاذ، تسمى المصاريف الخصوصية، ولا تندرج المصاريف الخصوصية ضمن الخسارة الخصوصية) فقد قسم المقتن الإنجليزي الخسائر الجزئية إلى خسارة خاصة (خصوصية) ومصاريف خصوصية، وقد عرف ارنولد<sup>(4)</sup> الخسارة الخاصة، بأنها الخسارة المترتبة على ضرر عارض سببه المباشر- هو تحقق إحدى الأخطار- المضمونة، والتي تلحق إحدى المصالح كالسفينة، أو البضاعة منفردة ونطاق التأمين في الخسارة الخاصة يوجب على المؤمن ضمان كل خسارة خاصة تنشئ عن خطر مؤمن منه بموجب وثيقة التأمين<sup>(5)</sup> والخسارة الخاصة لا تنشأ عن تضحية اختيارية يقوم بها الربان اختياراً في سبيل السلامة العامة للسفينة، والشحنة، وإنما مردها قوة قاهرة، أو عيب في السفينة أو شحنتها أو خطأ الربان أو أحد البحارة، وقد أحسن القانون البحري اليمني والمصري إذ لم يوردا تعداداً لصور- الخسارة الخاصة اكتفاء بالقاعدة العامة التي تضمنتها المادة (331) بحري يمني المقابلة للمادة)

1- د/الشرقاوي(القانون البحري) طبعة عام 2008م - مرجع سابق ص 558.

2- د/ محمد كامل ملش(شرح القانون البحري الأهلي المختلط دراسة مقارنة) مطبعة النصر- القاهرة - بدون تاريخ نشر - رقم 219 ص 243.

3- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 57 ص 59.

4- ارنولد ج 2 رقم (1009) وهو فقيه قانوني انجليزي له عدة مؤلفات في القانون البحري- اثار إلى ذلك د/ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 54 ص 57.

5- د/ العطير- مرجع سابق ص 716.

319/2)بحري مصري التي تنص على أن(يفترض أن الخسارات خاصة أصلاً وعلى من يدعي أن الضرر- الذي أصابه مما يدخل في الخسارات المشتركة إثبات ذلك)، وتنقسم الخسائر- الخاصة المادية ، إلى خسارة كلية(Total Loss)وخسارة جزئية، وبيع الأشياء المؤمن عليها بخسارة نتيجة تحقق حادث بحري مؤمن منه، والخسارة الكلية قد تكون خسارة كلية فعلية، أو خسارة كلية حكومية(partial Loss)،وسنتناول الخسارة الكلية ، والخسارة الجزئية ، وبيع الأشياء المؤمن عليها بخسارة على النحو الآتي:-

### أولاً: الخسارة الكلية(Total Loss)

الخسارة الكلية هي ما يلحق الشيء المؤمن عليه ((محل العقد))من هلاك كلي بحيث يصبح شيئاً مختلفاً عن الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع حادث بحري مؤمن منه، أو هي الفناء التام أو الهلاك الكلي للشيء محل التأمين<sup>1</sup>، كتلف البضاعة، وكذلك حال عجز المؤمن له عن استرداد الشيء المؤمن عليه(محل عقد التأمين)وحرمانه من حيازته بصفة نهائية كالاستيلاء علي السفينة، أو تكون مصاريف انقاذها أكبر من قيمتها الحقيقية بعد استرجاعها، ويقع هلاك السفينة كلياً بفقدانها تماماً، وكذلك الحال بالنسبة للبضائع تهلك هلاكاً كلياً إذا فقدت كما لو غرقت بغرق السفينة، أو صودرت، أو استولى عليها الأعداء وفي الحالتين الأخيرتين تظل البضاعة موجودة، بيد أنها تخرج من ملكية المؤمن له، وإذا تحققت الخسارة الكلية، استحق المؤمن له مبلغ التأمين كاملاً وهذا الهلاك قد يكون هلاكاً كلياً حقيقياً(مادياً)، وقد يكون هلاكاً كلياً حكماً(تقديرياً)كامل لو سرقت الأشياء المؤمن عليها، والفرق المميز بينهما أن على المؤمن له أن يبلغ، المؤمن برغبته في التخلي عن الشيء المؤمن عليه في حالة الخسارة الكلية الحكومية، ولا يشترط هذا الإخطار في حالة الخسارة الكلية الفعلية<sup>(2)</sup>وعلى ذلك تنقسم الخسارة الكلية إلى قسمين :

#### القسم الأول: الخسارة الكلية الفعلية(Actual total Loss)

وهي هلاك محل عقد التأمين(الشيء المؤمن عليه)هلاكاً تاماً كغرق السفينة، أو البضائع بكاملها أو احتراقها عن آخرها أو تلف محل عقد التأمين الشيء المؤمن عليه بحيث يفقد خواصه ويقصد بذلك تغيير مادي يطرأ على الشيء المؤمن عليه بحيث يفقد من الناحية التجارية ذاتيته كفقدان البضاعة خواصها التجارية بحيث لا تصلح لأداء الغرض منها كتحجر الاسمنت لاختلاطه بماء البحر، و فقدان شحنة من المواد المعدة طعاماً للإنسان صلاحيتها للاستخدام الآدمي تعد خسارة كلية فعلية، ولو بقيت محتفظة بمظهرها، أو اعتبرت صالحة لغذاء الحيوان، وقد عرفت المادة (57)من قانون التأمين البحري الإنجليزي الخسارة الكلية الحقيقية بما يلي:

<sup>1</sup> - د/ عادل عبد الحميد عز- د/ محمد صلاح الدين صدقي(التأمين ورياضياته)دار النهضة العربية - القاهرة -1978م ص73  
<sup>2</sup> - د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 67 ص 67.

(عندما يهلك الشيء محل التأمين، أو يتضرر- بشكل يجعله غير ذلك الشيء الذي تم التأمين عليه، أو عندما يجرّد منه المؤمن له بشكل غير قابل للاسترداد فإن هناك خسارة كلية حقيقية) وطبقاً لأحكام المادتين (57 و58) من قانون التأمين الإنجليزي تكون هناك خسارة كلية حقيقية في الحالات الآتية(1):

1- عندما يهلك الشيء محل التأمين كغرق السفينة واستحالة تعويمها، وغرق البضاعة، أو احتراق السفينة كلياً مع البضاعة، أو خسارة أجور الشحن بسبب هلاك البضاعة التي تتعلق بها إذا كانت هذه الأجور واجبة الدفع من قبل المرسل إليه في ميناء الوصول كما هو الحال في عقود البيع بشرط التسليم على ظهر السفينة البيع فوب (FOB) إذا كانت واجبة الدفع وفقاً لنصوص المعاهدات الدولية، والقوانين الوطنية.

2- أن يتعرض الشيء محل التأمين لضرر يخرج عن الغرض الذي يراد استعماله فيها وبالتالي عدم الاستفادة منه كعرض بضاعة الشاي، أو السكر لمياه البحر مما يؤدي عدم الاستفادة منه.

3- خروج الأموال محل التأمين من حيازة المؤمن له بسبب فقدها بالكامل أثناء عملية النقل، وتعذر استردادها فحرمات المؤمن له من الشيء المؤمن عليه يترتب خسارة كلية هو خروج الشيء المؤمن عليه من سيطرته، وفقد حيازته بصفة دائمة بحيث لا يكون هناك أمل في استرداده، أو استعادته كما لو سقطت رزمة كاملة من البضاعة في البحر أثناء التحميل أو التفريغ أو سرقت من قبل لصوص البحر، فقد نصت المادة (76/1) من قانون التأمين الإنجليزي على: (.ولكن عندما يكون العقد قابلاً للتجزئة فإن بوسع المؤمن له أن يحصل على تعويض عن الخسارة الكلية لأي جزء قابل للتجزئة)، كما تعتبر خسارة كلية دخول الشيء المؤمن عليه في حيازة شخص آخر بحيث لا يبقى للمؤمن له سيطرة عليها، وبالتالي يستحيل استرجاعه، وكذلك الشأن بالنسبة للبضائع التي يستولي عليها الأعداء أثناء الحرب، بيد أنه إن تمكن المؤمن له من استرداد جزء من البضاعة، بعد الاستيلاء عليها، أو جزء من ثمن بيعها قبل رفع دعواه فإن ذلك يكون مانعاً من المطالبة بتعويض عن خسارة كلية فعلية.

4- عندما تفقد السفينة ولم تستلم أخبار عنها خلال مدة معقولة فيجوز- اعتبار الخسارة الناتجة عن ذلك خسارة كلية حقيقية فقد نصت المادة (58) من نفس القانون أنه: (عندما تفقد السفينة المتعلقة بالمخاطرة، ولم تستلم أخبار عنها بعد انقضاء زمن معقول فإن خسارة كلية يمكن أن تقترض..) كما يكون الاستيلاء على السفينة بسبب مخالفة الربان للقوانين، أو اللوائح، خسارة كلية، وعندئذ يضمن المؤمن هلاك السفينة بسبب الاستيلاء، إذا كانت خيانة الربان، أو البحارة من بين الحوادث المضمنة بمقتضى عقد التأمين، أما فقد السفينة بسبب اتخاذ دائني المجهز

1- د/ نبيل محمد الخناق خضر الياس البناء (التأمين البحري) مرجع سابق ص 177، بهاء بهيج المحامي - المرجع السابق ص 288.

إجراءات قانونية لاستيفاء حقوقهم، فلا يضمنه المؤمن اعمالا لشروط عقد التأمين التي تعفي المؤمن من ضمان هذه الخسارة<sup>(1)</sup> وفي وثيقة تأمين الأجرة تعد الخسارة كلية، إذا أصبحت الواقعة التي يترتب عليها كسب الأجرة واقعة مستحيلة، فإن تحققت الخسارة الكلية الفعلية (الحقيقية)، وكان سببها المباشر حادث بحري مؤمن منه، كان المؤمن مسؤولاً عن تعويضها وفق مقياس التعويض المنصوص عليه في القانون، أو عقد التأمين فإن كان الشيء مؤمناً عليه بوثيقة قيمة فإن مقياس التعويض يكون بمقدار القيمة المؤمنة كاملة بغض النظر عن قيمة الشيء وقت هلاكه، أو فقده، وإما إن كان مؤمناً عليه بوثيقة غير قيمة يكون مقياس التعويض بمقدار القيمة القابلة للتأمين فقد نصت المادة (68) من قانون التأمين الإنجليزي على أنه: (طبقاً لأحكام هذا القانون، وأي شرط صريح في الوثيقة عندما تكون هناك خسارة كلية للشيء المؤمن عليه :

1- إذا كانت الوثيقة قيمة فإن مقياس التعويض يكون المبلغ المحدد بموجب الوثيقة.

2- إذا كانت الوثيقة غير قيمة فإن مقياس التعويض يكون القيمة القابلة للتأمين للشيء محل التأمين) ومن أجل أن لا يثري المؤمن له على حساب المؤمن، فإنه إذا تخلف عن الشيء المؤمن عليه (محل عقد التأمين) أي حطام فإن ملكية هذا الحطام تنتقل إلى المؤمن بعد دفع التعويض، ويحل المؤمن محل المؤمن له في جميع الحقوق، والتعويضات التي للمؤمن له، والمتعلقة بذلك الشيء، وهذا موضوع دراستنا في الباب الرابع، ونجد أن القوانين البحرية العربية محل الدراسة لم تتطرق بشكل تفصيلي إلى تحديد الخسارة الكلية الحقيقية، ومقياس تعويضها فقد اقتصر نصوصها على تسوية الخسارة الكلية غير القابلة للترك بطريق التعويض الاعتيادي بما لا يجاوز قيمة التأمين كما جاء في نص المادة (384) بحري يمني المقابلة للمادة (364) بحري مصري التي تنص على أنه: (تسوى الأضرار- بطريق التعويض بما لا يجاوز قيمة التأمين إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي يجيز له الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة وتنص المادة (351) بحري لبناني المقابلة للمادة (354) أردني التي تنص على أنه: (إذا كان هلاك السفينة كلياً فيما يختص بخسائر السفينة الخاصة فيحدد الضرر بالنظر إلى قيمة السفينة) ويرى بهاء بهيج المحامي<sup>2</sup> أن الخسارة الكلية الحقيقية لا وجود لها في التشريع العربي، وإنما تنحصر في الحالة التي يجوز فيها الترك، أي حالة الخسارة الكلية التقديرية (الحكمية) حسب تسمية التشريع الإنجليزي لها، أما إذا لم تكن الأضرار- التي لحقت الشيء المؤمن عليه، تجعله خاضعاً للترك، أو أن المؤمن له لم يكن راغباً في الترك، فإن تعويض هذه الأضرار يتم على أساس كونها خسارة جزئية<sup>(3)</sup>.

1 - د / ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق ص 61.

2 - هو بهاء بهيج شكري المحامي وخبير تأمين عراقي له عدد من المؤلفات في التأمين منها (التأمين البحري في التشريع والتطبيق)

3- بهاء بهيج المحامي - المرجع السابق ص 290.

## القسم الثاني: الخسارة الكلية الحكيمة (التقديرية) (constructive total Loss)

هي الخسارة التي تلحق بمحل عقد التأمين البحري (الشيء المؤمن عليه) بحيث لا يمكن الاستفادة منه، أو أن نفقات إصلاحه تفوق قيمته بعد إصلاحه مما يدفع المؤمن له للتخلي عنه<sup>(1)</sup> أو أن توقي الشيء المؤمن عليه من الخسارة الكلية الحقيقية يتطلب نفقات تتجاوز قيمته<sup>(2)</sup>، فالخسارة الكلية الحكيمة (التقديرية) هي الخسارة الكلية التي تجيز للمؤمن له ترك محل التأمين للمؤمن لقاء كامل مبلغ التأمين، وتنشأ حالة الخسارة الكلية الحكيمة، عادة بعد تخلي المؤمن له عن الشيء محل التأمين عقب حادث أدى إلى خسارة يستدل من ظروفها على أنها خسارة كلية<sup>(3)</sup> وقد عرف قانون التأمين البحري الإنجليزي الخسارة الكلية الحكيمة في الفقرة الأولى من المادة (60) منه بالقول: (تكون هناك لخسارة كلية تقديرية، عندما يترك الشيء المؤمن عليه بشكل معقول على أساس أن خسارته الكلية الحقيقية، لا يمكن تقاديبها على ما يظهر، أو بسبب عدم إمكان حمايته من الخسارة الكلية الحقيقية بدون نفقات تتجاوز قيمته بعد صرف هذه النفقات)، فعندما يجرّد المؤمن له من حيازة الشيء المؤمن عليه بسبب تحقق حادث بحري مؤمن منه، ويكون من غير المحتمل أن يتمكن من استعادته، أو أن كلفة استعادته سوف تتجاوز قيمته بعد استعادته، كأن تتضرر السفينة بسبب حادث مؤمن منه، وتكون تكلفة إصلاحها، مضافاً إليه مصاريف تعويمها وانقاذها أكثر من قيمتها بعد تعويمها، وإصلاحها فإن الخسارة تعتبر خسارة كلية تقديرية، أو حكيمة فإذا كان تقادي الخسارة الكلية الفعلية يحتاج إلى تكاليف تتجاوز قيمة الشيء بعد انقاذه، بمعنى أن معالجة تلف البضاعة، أو السفينة سوف يتعدى قيمتها بعد المعالجة؛ فإننا نكون أمام خسارة حكيمة فلو أن سفينة مؤمنة بمبلغ 25000 دولار - وأصابها عطب نتيجة حادث بحري مضمون بالوثيقة ويتطلب إصلاحها مبلغ 20000 دولار - في حين أن قيمتها بعد الإصلاح تبلغ 16000 دولار فمن غير المعقول أن يقرر إصلاحها وتعتبر السفينة في هذه الحالة خسارة كلية حكيمة يدفع المؤمن قيمة مبلغ التأمين كاملاً<sup>(4)</sup> وكذلك الحال في حالة احتجاز السفينة أو الاستيلاء عليها مع بضائعها من قبل دولة معادية أو قرصنة أو فقدان السفينة وما عليها من حمولة تكون هناك خسارة كلية حكيمة وقد حدد قانون التأمين البحري الإنجليزي ثلاث حالات لهذه الخسارة في المادة (60) منه وهي:

1- عندما يجرّد المؤمن له من حيازة سفينته، أو بضائعه بسبب حادث مؤمن ضده:

(أ) ومن غير المحتمل تمكنه من استرداد السفينة أو البضائع كيفما يكون الحال، أو

(ب) أن كلفة استرداد السفينة، أو البضائع كيفما يكون الحال تتجاوز قيمتها عندما تسترد .

1- د/ العطير - المرجع السابق رقم 503 ص 715.

2- نبيل محمد الخناق و خضر الياس البناء - المرجع السابق ص 178.

3- د/ جمال الحكيم (عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية) مرجع سابق ص 282 .

4 - المرجع السابق ص 281.

2- في حالة تضرر- السفينة، عندما تكون قد تضررت بسبب حادث مؤمن منه بشكل تتجاوز- كلفة إصلاح الضرر- قيمة السفينة عندما يتم اصلاحها .

3- في حالة تضرر- البضائع عندما تتجاوز كلفة اصلاح الضرر- وارسال البضائع لجهة وصولها قيمتها عند الوصول، وهذا هو مقياس الخسارة الذي اعتمده قانون التأمين الإنجليزي لتقرير حالة الخسارة الكلية الحكيمة(التقديرية)وأما الشروط العهدية الإنجليزية(بضائع) بأصنافها الثلاث( ) A- B&C فقد اعتمدت نفس القاعدة التي اتبعها القانون الإنجليزي في معالجة مسألة الخسارة الكلية الحكيمة فنص البند(13) منها على أنه:(لا تقبل المطالبة بموجب هذه الوثيقة بالخسارة الكلية التقديرية، إلا إذا تم التخلي لأسباب معقولة عن الشيء المؤمن عليه أما؛ لأن هلاكه هلاكاً كلياً يبدو غير قابل للتجنب أو؛ لأن كلفة استعادته وإعادة تجهيزه، وشحنه إلى جهة الوصول المسماة في الوثيقة تتجاوز- قيمته عند الوصول)وفي حالة تغطية أخطار الحرب بعقد تأمين السفينة إذا تم الاستيلاء على السفينة، أو احتجازها أو القبض عليها، أو إيقافها أو وضع اليد عليها فمن أجل اعتبارها في حالة خسارة كلية حكيمة يجب أن يعتبر المؤمن له قد جرد من حيازته لها بدون أي احتمال لاستردادها ويعتبر- المؤمن له كذلك، إذا استمرت فترة حرمانه منها بسبب ذلك مدة اثنا عشر شهراً متتالية من تاريخ وقوع الحادث وهذا ما نص عليه البند الثالث من الشروط المعهدية(أجسام السفن-حرب)وإذا توفرت شروط الخسارة الكلية الحكيمة كان المؤمن له بالخيار- بين المطالبة بالتعويض عن خسارة جزئية، وبين التخلي عن ملكية الشيء المؤمن عليه، والمطالبة بتعويض كامل كما لو كانت خسارة فعلية وعليه حينئذ أن يخطر المؤمن برغبته في التخلي<sup>(1)</sup>، وقد اعتمدت الشروط المعهدية(بضائع)بأصنافها الثلاث(A-B&C) نفس القاعدة المعتمدة من قبل القانون الإنجليزي في معالجة مسألة الخسارة الكلية الحكيمة فنص البند الثالث عشر منها على أنه:(لا تجوز المطالبة بموجب هذه الوثيقة بالخسارة الكلية التقديرية، إلا إذا تم التخلي لأسباب معقولة عن الشيء المؤمن عليه أما لأن هلاكه هلاكاً كلياً فعلياً يبدو غير قابل للتجنب، أو لأن كلفة استعادته، وإعادة تجهيزه وشحنه إلى جهة الوصول المسماة في الوثيقة تتجاوز قيمته عند الوصول)وتنطبق أحكام القانون العامة في شأن الخسارة الكلية التقديرية على الخسارة المترتبة على فقد الأجرة المؤمن عليها، وفي الغالب ما يتبع مصير الأجرة مصير السفينة المؤمن عليها، إلا إذا اعتبرت السفينة خسارة كلية حكيمة في ميناء وصولها بعد استحقاق أجرتها، ولم ترد في القوانين البحرية العربية، وكذا الفرنسي نصوص تفرق بين الهلاك الكلي الفعلي، والهلاك الحكي و لكن الأحكام التي وردت فيها بشأن الترك (التخلي) صدرت من نفس الفكرة وهي اعتبار بعض حالات الخسارة في حكم الهلاك الكلي<sup>(2)</sup>.

1- د / ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 80 ص 81.

2- المرجع السابق رقم 81 ص 82.

## ثانياً: الخسارة الجزئية

الخسارة الجزئية هي اصابة الشيء المؤمن عليه (محل عقد التأمين) سفينة، أو بضاعة بضرر جزئي ناتج عن حادث بحري مؤمن منه، أو هلاك جزء من الشيء المؤمن عليه بسبب حادث مؤمن منه<sup>(1)</sup> وهي ما تسمى بالخسارة الخاصة في القانون الإنجليزي، وقد عرفت المادة (64) من قانون التأمين البحري الإنجليزي بقولها (الخسارة الخصوصية هي خسارة جزئية للشيء المؤمن عليه تسببت بحادث مؤمن ضده والتي هي ليست خسارة عامة...)، على أنه إذا كانت البضاعة موزعة على عدة طرود وحددت لكل طرد قيمة منفصلة في وثيقة التأمين بحيث يعد كل طرد منها وحدة مستقلة مؤمناً عليها فحينئذ يعد هلاك أي طرد منها هلاكاً تاماً خسارة كلية، ومن أمثلة الخسائر الجزئية تلوث جزء من البضاعة بماء البحر أو احتراق جزء من البضاعة<sup>(2)</sup> أو فقد جزء منها، ومن ذلك ما يصيب هيكل السفينة، أو آلاتها من ضرر بسبب جنوحها.

### ثالثاً: بيع الأشياء المؤمن عليها ((محل عقد التأمين)) بخسارة

بيع الأشياء المؤمن عليها يحدث في الغالب في تأمين البضائع المنقولة بحراً وتأمين السفن، ويتم اللجوء إلى بيع البضائع المؤمن عليها بخسارة من قبل الربان في حالات ثلاث:-

**الأولى:** فقد يعمد ربان السفينة إلى بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية لدفع ضرورة مفاجئة، كاحتياجه لنقود ليتمكن من مواجهة الاحتياجات العاجلة للملاحة وهذا النقص في ثمن البضاعة يمثل خسارة مالية وهي من قبيل الأضرار- التي يغطيها المؤمن<sup>(3)</sup>.

**الثانية:** فقد يلجا ربان السفينة إلى بيع البضاعة بخسارة لاستحالة توصيلها إلى ميناء المرسل إليه (ميناء الوصول) بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة وتعذر إيجاد سفينة أخرى لنقل البضاعة إلى الميناء المذكور.

**الثالثة:** وهي حالة لجوء ربان السفينة إلى بيع البضاعة بخسارة لأنها في حالة تلف بسبب حدوث حادث بحري مؤمن منه بحيث أصبحت بعد حدوثه لا يمكن أن تتحمل الرحلة إلى ميناء المرسل إليه (ميناء الوصول).

ففي تلك الحالات قد تباع البضاعة المؤمن عليها بخسارة مما يلحق بالمؤمن له ضرراً تقوم مسئولية المؤمن عنه ذلك أنه في الحالتين الأولى، والثانية تعد البضاعة هالكة بالنسبة للمؤمن له، وفي الحالة الثالثة: يكون الضرر- نتيجة مباشرة للتلف فيدخل ضمن المخاطر- التي يغطيها التأمين<sup>(4)</sup> فانخفاض ثمن البيع يكون نتيجة مباشرة لتحقق الخسارة، كما أن المؤمن تكون له في

1- د / العطير - المرجع السابق رقم 504 ص 716.

2- جمال الحكيم - المرجع السابق ص 285.

3- د/ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 62 ص 62.

4 - د/ علي جمال الدين (القانون البحري) مرجع سابق ص 127.

الغالب، مصلحة في بيع البضاعة في ميناء الالتجاء إذ قد لا تصبح لها قيمة في ميناء الوصول، ومن ثم يصبح المؤمن ملتزماً بتعويض المؤمن له عن قيمتها كاملة<sup>(1)</sup>، وأما بالنسبة لبيع السفينة، فقد تصاب السفينة بتلف مادي يجعلها غير صالحة للملاحة فإذا بيعت بثمن مناسب يمثل قيمتها حال حدوث التلف نتيجة حادث مؤمن منه، ضمن المؤمن الخسارة المترتبة على هذا البيع، أما إذا بيعت بثمن منخفض عن قيمتها حال حدوث الضرر الذي أدى إلى بيعها فيرى ريبير<sup>2</sup> أن المؤمن لا يعرض المؤمن له عن انخفاض الثمن لو كان مرده اهمال المؤمن له في إجراء عملية البيع؛ لأن المؤمن لا يضمن هذه الخسارة، أما إذا تم البيع نتيجة اضطرار المؤمن له إليه، فإن المؤمن يغطي الخسارة المترتبة على هذا الانخفاض في الثمن، وعندئذ يجب أن يكون هذا الاضطرار إلى البيع أثراً مباشراً لتحقيق الحادث المضمون.

### **المطلب الثاني: النفقات الاستثنائية ((خسائر النفقات))**

يسأل المؤمن عن تعويض المصروفات الاستثنائية التي ينفقها المؤمن له بسبب حادث بحري مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها (محل عقد التأمين)، لتقادي ضرر مادي أو للحد من أثره، والعلة في مسؤولية المؤمن عن تلك المصاريف: تتمثل في أن تلك النفقات تعود بفائدة على المؤمن متمثلة في التخفيف من مسؤوليته عن ضمان الشيء المؤمن عليه، فهي بديل الأضرار المادية، أو معادلة لها وتسمى النفقات بالإنجليزية (particular charge)، وفي دراستنا لخسائر النفقات سنتعرف على ماهية هذا النوع من الخسارة ومقدار ما يتحمله المؤمن من هذه الخسارة مقياس خسائر المصاريف النفقات في فرعين:-  
الفرع الأول: ماهية خسائر النفقات ((المصروفات الخاصة)).  
الفرع الثاني: موقف التشريعات من النفقات ((المصروفات)).

### **الفرع الأول: ماهية خسائر النفقات ((المصروفات الخاصة))**

خسائر النفقات أو المصروفات الخاصة هي جميع ما ينفقه المؤمن له، أو من ينوب عنه من مصاريف غير عادية لدرء الحادث البحري عن (الشيء المؤمن عليه) وضمن سلامته، أو الحد من الضرر الناجم عن تحقق حادث بحري مؤمن منه<sup>(3)</sup> وحكم هذه المصاريف كالضرر المادي ولذا تسمى هذه المصاريف البديلة ثمن الضرر، فيضمن المؤمن هذه المصاريف، ولو لم يتفق على ذلك صراحة<sup>(4)</sup> ومن أمثلة هذه المصاريف الآتي:

1 - د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق ص 63.  
2 - ريبير (القانون البحري) الجزء 3 رقم 2621 أشار إليه د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 60 ص 61.  
3 - نبيل محمد الخناق وخضر اليأس البناء (التأمين البحري) مرجع سابق ص 190.  
4 - د/ علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص 207 - د/ يوسف يعقوب صرخوه - المرجع السابق ص 207.

1- المساعدة وتعويم السفينة والإنقاذ في البحر فيسأل المؤمن عن مكافأة المساعدة، ولو كانت المساعدة مقدمة من سفينة مملوكة للمؤمن له نفسه، وكذلك نفقات اسعاف السفينة المتعرضة لحادث بحري مؤمن منه محقق، ونفقات الإنقاذ، وقطر- السفينة إلى أقرب ميناء لغرض إصلاحها فقد نصت المادة(330)بحري لبناني المقابلة للمادة(333)أردني على أن: (الضامن مسئول عن نفقات التعويم، ونفقات اسعاف السفينة المتعرضة لخطر محقق ونفقات الإنقاذ في البحر ونفقات القطر عندما تساق إلى مرفأ بقصد ترميمها) فتعد من النفقات، نفقات رحلة السفينة من مكان وقوع الحادث البحري إلى الميناء الذي يجري فيه إصلاحها ورسوم دخولها هذا الميناء، وخروجها منها، وأجور- البحارة الذين يستأجرهم الربان بالإضافة إلى بحارة السفينة حتى يتغلب على الحادث كما يتحمل مؤمن البضاعة الخسارات المترتبة على عمليات إنقاذ البضاعة في حالة غرق السفينة، أو جنوحها، والمبالغ اللازمة لنقل البضاعة من السفينة الغارقة إلى سفينة أخرى تواصل نقلها<sup>(1)</sup>.

2- النفقات التي يبذلها المؤمن له لخزن البضائع وتفريغها، وإعادة شحنها في حالة انقطاع الرحلة بسبب حادث بحري مؤمن منه، وترتب على ذلك إن أفرغت البضاعة المؤمن عليها في ميناء الإغاثة((الالتجاء)) وتم تخزينها في الميناء المذكور إلى حين إعادة نقلها على سفينة أخرى لإيصالها إلى المرسل إليه((ميناء الوصول)) فيكون المؤمن ملزماً بتعويض المؤمن له عن تلك النفقات، فقد قضى بأنه: (إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة بسبب خطر مؤمن منه فإن المؤمن يلزم بنفقات تفريغ البضاعة من السفينة في ميناء الالتجاء ونفقات تخزينها وإعادة شحنها وزيادة الأجرة التي دفعت لسفينة أخرى)<sup>(2)</sup>وتعد من خسائر المصروفات نفقات تفريغ البضاعة في ميناء الالتجاء وتخزينها وإعادة شحنها .

3- النفقات التي يدفعها المؤمن له مكافأة لمن قام بإطفاء الحريق فقد قضى بأنه: (إذا كان التأمين يغطي خطر الحريق فإن المؤمن يكون مسؤولاً لا عن الهلاك الذي يصيب البضاعة بسبب الحريق فحسب بل أيضاً عن المكافأة التي يستحقها من قام بإطفاء الحريق)<sup>(3)</sup>.

4- نفقات المقاضاة وتسوية الضرر- فيتحمل المؤمن نفقات الخبرة، والرسوم القضائية، وغيرها من نفقات تسوية الضرر الناشئ عن الأخطار- المؤمن منها، كما تعد من المصروفات نفقات إثبات وقوع الخسارات المادية، وتسوية الخسارة بين المؤمن والمؤمن له، كما أن للمؤمن له استرداد كافة المصروفات التي أنفقها للتخفيف من آثار الحادث المؤمن منه؛ لأن القول بعكس ذلك يؤدي إلى تثبيط همة المؤمن له عن القيام بالتزامه عن التخفيف عن آثار الحادث غير أن المؤمن لا

1 - د / ثروت عبدالرحيم - المرجع السابق رقم 64 ص 64.

2 -- استئناف مصري مختلط 20/2/1918م أشار إليه - د/ مصطفى كمال طه القانون البحري - مرجع سابق ص 498.

3 -- استئناف مختلط في 5/2/1947م أشار إليه - المرجع السابق.

يسأل عن النفقات (المصروفات الخاصة) العادية للملاحة التي يتحملها المجهز لإتمام الرحلة لأنها ليست من المصروفات الخاصة ويجب أن يتحملها المجهز لا المؤمن<sup>(1)</sup>، ومن قبيل ذلك الرسوم المستحقة على البضائع عند دخول الموانئ، كما أنه لا تعتبر من قبيل تلك المصاريف الخاصة، النفقات غير الإعتيادية التي ينفقها الربان لإنقاذ الرسالة البحرية كاملة (سفينة وبضائع) من خطر داهم ذلك أن مثل هذه النفقات غير الإعتيادية تدخل ضمن الخسارة المشتركة (لعامة) فلا تعوض بموجب شرط المقاضاة والعمل فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (78) قانون التأمين الإنجليزي على أن: (الخسائر، والمشاركات المترتبة على حالة الخسارة العامة ومكافآت الإنقاذ كما معرفة بموجب هذا القانون غير قابلة للتعويض بموجب شرط المقاضاة والعمل)، وكذلك لا تعتبر من المصروفات الخاصة المكافآت التي يدفعها المؤمن له للمساهمين في مكافحة التلوث، وكذلك الحال المصاريف التي ينفقها المؤمن له، والمتعلقة بما تحدثه السفينة من اضرار للبيئة، أو المتعلقة بمواد التلوث الصادرة عن السفينة<sup>(2)</sup>، وتعرف المصروفات الخاصة بمصاريف المقاضاة والعمل في القانون الإنجليزي، وقد تتضمن وثائق التأمين شرط المقاضاة والعمل، ويرد على شكل تعهد من جانب المؤمن بتعويض المؤمن له عما يتكبده في سبيل تقليل حجم الخسائر عند وقوع حادث مؤمن منه، ويشترط لقيام مسئولية المؤمن عن المصروفات الخاصة أن يكون الحادث الذي أنفقت تلك النفقات لتفاديه، أو التخفيف من آثاره مؤمناً منه أي مما يغطيه عقد التأمين فإن لم يكن الحادث مؤمناً منه فلا يكون المؤمن مسئولاً عن تعويض تلك المصروفات فلما كانت المصروفات بديل الخسارات المادية التي كانت ستقع لو لم تنفق هذه المصروفات فإن المؤمن لا يغطيها إلا إذا كان ضامناً هذه الخسارات المادية، فقد نصت الفقرة (ج) من المادة (365) بحري يمني المقابلة للمادة (353/ج) مصري التي نصت على أنه: (يسأل المؤمن عما يأتي: أ..... ج- المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه ) فإذا ضمن المؤمن الخسارة المترتبة على الحريق، فهو يغطي أيضاً المكافآت التي يستحقها من قام بإطفاء الحريق<sup>(3)</sup>، كما يشترط أن يكون هناك سبباً معقولاً لانفاق تلك النفقات، وأن تنفق من قبل المؤمن له ذاته، أو من ينوب عنه من وكلائه<sup>(4)</sup>، وقد وضع قانون التأمين البحري الإنجليزي حداً فاصلاً بين الخسارة المادية التي تلحق الشيء المؤمن عليه وبين الخسارات المصروفات التي تتمثل في مصروفات ينفقها المؤمن له، أو تنفق لحسابه في سبيل سلامة الشيء محل عقد التأمين، أو حمايته من التلف ولا تكون خسارة مشتركة، أو نفقات إنقاذ فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (64) منه على أن: (المصاريف التي تنفق من قبل المؤمن له أو

1 - د / الشرقاوي (القانون البحري) 2008م ص 556.

2- بهاء بهيج المحامي - المرجع السابق ص 342.

3- د / ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 65 ص 65 - استئناف مصري مختلط في 5/2/1947م.

4- بهاء بهيج شكري المحامي - المرجع السابق ص 341.

نيابة عنه من أجل سلامة وحماية الشيء المؤمن عليه فيما عدا الخسارة العامة ومكافئات الانقاذ تسمى المصاريف الخصوصية ولا تدرج المصاريف الخصوصية ضمن الخسارة الخصوصية).

## الفرع الثاني: موقف القوانين البحرية من النفقات ((المصروفات))

### أولاً: موقف التشريعات العربية

الأصل أن تتفق المصروفات الخاصة (النفقات) بمقترنه بتنفيذ المؤمن له لالتزامه بالمحافظة على الأشياء المؤمن عليها (محل التأمين) وبذل الهمة لدرء الحوادث التي تتعرض لها، أو العمل على انقاذها، أو التقليل من الخسارة التي قد تتعرض لها، وقد اقترن النص على هذه المصروفات في القوانين العربية، اليمني، والمصري، واللبناني، والأردني، بتنفيذ المؤمن له لالتزامه بالمحافظة على الأشياء محل التأمين، وأشارت النصوص إلى مسؤولية المؤمن عن مثل هذه المصاريف، سواء تم انفاقها لحماية، وانقاذ السفينة، أو لحماية، وتخليص البضائع، والأموال الأخرى، وأكدت النصوص على التزام المؤمن له بالعمل عند وقوع الحادث المؤمن منه على بذل ما ينبغي من الجهد، والهمة لانقاذ الشيء المؤمن عليه، والتزام المؤمن بتعويضه عما ينفقه من مصروفات في هذا الشأن، ويعتبر المؤمن له عند اتخاذ التدابير للتخفيف من آثار الحادث وكياً عن المؤمن يعمل لمصلحة المؤمن وحده<sup>(1)</sup>، فقد نصت المادة (383) بحري يمني والمقابلة للمادة (363) بحري مصري على أن: (على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها) وجاء في نص الفقرة الثالثة من المادة (366/ج) بحري يمني والمقابلة للمادة (353/ج) بحري مصري على أنه (يسأل المؤمن عن المصروفات التي تنتق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه)، وينصرف النص المذكور- إلى عموم ما ينفق لإنقاذ السفينة، وحمايتها، وكذا حماية البضائع، وأن المؤمن مسؤولاً عن دفع هذه المصاريف، فيحق للمؤمن له الرجوع على المؤمن بما ينفقه من مصاريف في سبيل تخفيف آثار الحادث أو حماية حماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي، كما أن المادة (305/2) بحري لبناني والمقابلة للمادة (308/2) أردني نصت أن: (على المؤمن له أن يُلطف بقدر الإمكان من تأثير الخطر وأن يتخذ كل التدابير الواقية وأن يشرف على أعمال انقاذ الأشياء المضمونة، أو أن يجري هذه الأعمال، وأن يحفظ حق كل ادعاء على المسؤولين من الغير)، وحثاً للمؤمن له على القيام بذلك أكدت المادة (306) بحري لبناني والمقابلة للمادة (309) أردني على أن المؤمن له الذي يعمل على إنقاذ الأشياء المؤمن عليها يحتفظ بحقوقه

1 - د / علي حسن يونس (أصول القانون البحري) مرجع سابق ص 322.

في التعويض، وله ممارسة حقه بالترك<sup>(1)</sup>، وأن له الحق في استرداد نفقاته بناء على مجرد تأكيده دون الاخلال بحق المؤمن في اثبات الغش فقد نصت المادة المذكورة على أن: (يحتفظ المؤمن المضمون له الذي يعمل في الانقاذ بحقوقه في التعويض والترك، وله الحق باسترداد نفقاته بناء على مجرد تأكيده ومع الاحتفاظ بالاحتياط بالاحتياط الذي يثبتته الضامن)، واسترداد تلك المصروفات يشمل نفقات انقاذ، وحماية السفينة، وكذا ما ينفق لانقاذ، وحماية البضائع، بل أن هذا الاسترداد لا يقتصر على نفقات الانقاذ فقط بل يشمل كافة المصروفات التي انفقها المؤمن له بقصد تخفيف التأثير من الحادث، ولا يجوز الاتفاق على اعفاء المؤمن له من الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث في حال وقوعه لمخالفة ذلك للنظام العام، كما أن حق المؤمن له باسترداد المصروفات متعلق بالنظام العام، وكذلك يقع باطلاً كل شرط يحرم المؤمن له من استرداد المصروفات الخاصة<sup>(2)</sup>.

### ثانياً: موقف القانون الإنجليزي والشروط المعهدية الإنجليزية

تعتبر مسؤولية المؤمن تعويض المؤمن له عن المصروفات الخاصة التي أنفقها مسئولية قائمة بذاتها، ومستقلة عن مسؤوليته عن تعويض ما قد يصيب الشيء المؤمن عليه من فقد، أو تلف، أو ضرر مادي نتيجة تعرضه لحادث بحري مشمولاً بالتأمين، ويظل المؤمن مسئولاً عن تعويض خسارة المصروفات الخاصة سواء أدى تدخل المؤمن له إلى درء الخطر عن الأشياء المؤمن عليها، أو انقاذها، أو استردادها، أم لم يؤدي إلى ذلك، كما أنه أي المؤمن ملزم بتعويض تلك المصروفات حتى لو تجاوز هذا التعويض مع تعويض الأضرار المادية للشيء المؤمن عليه مبلغ التأمين، فإذا تعذر انقاذ الشيء المؤمن عليه فهلك كلياً، التزم المؤمن بتعويض الخسارة الكلية كاملة، بالإضافة إلى المصروفات المنفقة في إنقاذه كما أنه لا يشترط أن يقترن تعويض هذه المصروفات بتعويض خسارة خاصة للشيء المؤمن عليه، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (78) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م على أنه: (عندما تتضمن الوثيقة شرط مصاريف المقاضاة والعمل، فإن العلاقة التي تترتب على ذلك تعتبر ملحقاً لعقد التأمين، ويمكن للمؤمن له الحصول من المؤمن، أي مصاريف أنفقها بصورة معقولة طبقاً للشرط، بصرف النظر عما إذا كان المؤمن قد عوض عن الخسارة الكلية أو أن يكون الشيء محل العقد، خاضعاً لاشتراط عدم ضمان الخسارة الخصوصية بشكل كامل أو تحت نسبة معينة)، فطبقاً للقانون الإنجليزي تعتبر مسؤولية المؤمن عن تعويض المصاريف مسئولية قائمة بذاتها، ومستقلة عن مسؤوليته عن تعويض ما قد يلحق الشيء محل التأمين من فقد، أو تلف، أو ضرر مادي نتيجة تعرضه لحادث بحري مؤمن منه، كما أن المؤمن له يسترد هذه المصروفات من المؤمن اعمالاً

1 - د / هشام فرعون - مرجع سابق ص 304.  
2 - د/ كمال طه، وزميله - مرجع سابق ص 191.

لأحكام شرط المحافظة (sue and labour clause) الذي تتضمنه وثيقة التأمين البحري الإنجليزية<sup>(1)</sup>، ولو نص في الوثيقة على إعفاء المؤمن من ضمان الخسارة الخاصة<sup>(2)</sup>، وأما بالنسبة للشروط المعهدية الإنجليزية فقد اقترن النص أيضاً على هذه المصاريف، بالنص على التزام المؤمن له بتنفيذ التزامه بالمحافظة على الشيء المؤمن عليه وبذل الهمة الضرورية والمعقولة لدرء تعرضها للحوادث، والعمل على تقليل الخسارة فقد نصت الفقرة الأولى من البند 13 من الشروط المعهدية الزمنية (أجسام السفن) على أنه: (في حال وقوع أية خسارة، أو محنة فإن من الواجب على المؤمن له، وتابعيه، ووكلائه أن يتخذوا الإجراءات المعقولة بغرض تقاضي أو تقليل الخسارة قابلة للتعويض بموجب هذا التأمين) ونصت الفقرة (2) على أنه: (مع الخضوع لأحكام أدناه وللبنود 12 فإن المؤمنين سيساهمون في النفقات الأصولية، والمعقولة التي يتكبدها المؤمن له أو تابعوه، أو وكلائه في اتخاذهم تلك الإجراءات).

### المطلب الثالث: التعويضات المستحقة للغير

المقصود باصطلاح (التعويضات المستحقة للغير): هو رجوع الغير على المؤمن له بسبب حادث بحري، فالتأمين، ويلاحظ أن الشروط المعهدية المتعلقة بتغطية المسؤولية التقصيرية للمؤمن له، والراجعة إلى خطأ ملاحي، أو إداري صادر عنه، أو عن أحد تابعيه انحصرت في المسؤولية التقصيرية الناشئة عن حوادث التصادم بين السفن فقط<sup>(3)</sup>، وجرت وثائق التأمين في العمل على ضمان مؤمن السفينة رجوع الغير بسبب التصادم، وسوف نخصص هذا المبحث لدراسة مسؤولية مؤمن السفينة عن التعويضات المستحقة على المؤمن له للغير الناشئة عن التصادم، زسنتعرض فيه لماهية التصادم وشروطه وأحكام التصادم في القانون البحري وموقف الفقه القانوني والتشريعات من ضمان المؤمن لمسؤولية المؤمن له الناتجة عن التصادم وشروط تغطية مسؤولية المؤمن له عن التصادم في الشروط المعهدية والقوانين العربية في فرعين:

الفرع الأول : ماهية التصادم البحري وشروطه.

الفرع الثاني : مسؤولية المؤمن له الناتجة عن التصادم لدي الفقه والتشريعات البحرية والشروط المعهدية الإنجليزية.

### الفرع الأول: ماهية التصادم البحري وشروطه

نتناول ماهية التصادم كالاتي:-

### أولاً: ماهية التصادم البحري

1 - د/ علي جمال الدين (الوسيط في القانون البحري) مرجع سابق ص 485،486 - د/ الشرقاوي (القانون البحري) 1978م - مرجع سابق ص 377.

2 - د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 66 ص 66.

3 - بهاء بهيج المحامي - المرجع السابق ص 396

التصادم البحري حادث بحري يحدث كثيراً خاصة بعد إزدياد عدد السفن الماخرة عابرة البحار وتضاعف سرعتها، وانتظام خطوط الملاحة فتطور- النقل البحري يعتمد بصورة رئيسية على نمو التجارة الدولية وهذا يرجع إلى السياسة الاقتصادية للدول الأمر الذي أدى إلى زيادة عدد السفن وبالتالي إلى كثرة المرور البحري وحوادث التصادم؛ مما أدى إلى حدوث أضرار جسيمة للأموال والأشخاص، مما زاد في اقساط التأمين<sup>(1)</sup>، والتصادم في القانون البحري هو إرتطام مادي يقع في البحر بين سفينتين أو بين سفينة ومركب<sup>(2)</sup>، وقد وضعت قواعد دولية لمنع التصادم، وتوحيد أحكام التصادم<sup>(3)</sup>، وقد نصت المادة(304)بحري يمني المقابلة للمادة(130/1)نقل بحري سوداني، و المادة (292/1)بحري مصري و المادة(233)بحري لبناني و المادة(335)بحري أردني على أنه:(إذا وقع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب ملاحية داخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق السفن والأشياء والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة في هذا الباب دون اعتبار للمياه التي حصل التصادم فيها، وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت، وتعتبر- كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحه بحسب الأحوال<sup>(4)</sup>وقصد بالعبارة الأخيرة في النص وهي:(فيما عدا العائمت المقيدة..الخ) هو التوسع في مفهوم المنشآت العائمة التي تطبق عليها أحكام التصادم البحري، وعلى ذلك يمكن تعريف التصادم بأنه:(التصادم الواقع بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومركب ملاحه داخلية دون اعتبار للمياه التي يقع فيها التصادم)<sup>(5)</sup>، كما يمكن القول أن التصادم بمعناه الواسع يعني ارتطام السفينة قهراً بمنشأة عائمة، أو جسم آخر<sup>(6)</sup>، ونجد أن قانون النقل البحري السوداني في الفقرة(2) من المادة(130)المشار إليها، طبق أحكام التصادم أصابة السفينة بضرر بسبب مرور سفينة أخرى بجواره حركت الموح تحريكاً شديداً دون أن يحدث بين العائمتين إرتطام مادي، فقد نصت الفقرة المذكورة على أن:(تسري الأحكام الواردة في البند(1) إذ لم يقع تصادم مادي بين السفن على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى، أو الأشياء أو الأشخاص الموجودين على السفينة، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة بمناورة أو اغفال القيام بها أو عن عدم مراعاة القوانين والإتفاقيات الدولية، والأقليمية التي تنظم السير في البحار)،ولهذا لايعتبر تصادم بالمعنى المقصود في قواعد القانون البحري إذا حصل التصادم بين زورقين أو مركبين مخصصين للملاحة في المياه الداخلية، وفي فرنسا اختلف الرأي حول

1- محمد أحمد النطاح(لسفينة والحوادث)المكتب المصري لتوزيع المطبوعات- القاهرة ابريل 2003م ص29.

2 - د/ أحمد حسني(الحوادث البحرية) منشأة المعارف الاسكندرية بدون تاريخ نشر ص16.

3- من أبرز تلك المعاهدات معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالمصادمات البحرية المبرمة في 23/9/1910م .

4- نقلت التشريعات العربية مضمون المادة المذكورة من المادة الأولى من معاهدة بروكسل المذكورة ماعدا العبارة الأخيرة منها وهي(فيما عدا العائمت المقيدة بمرسى.....الخ).

5- د/ جعفر الشلالي - مرجع سابق ص292.

6- د/ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق ص358.

المقصود بالتصادم في التأمين البحري فذهب رأي إلى أن معنى التصادم في التأمين البحري يختلف عن معناه كحادث من الحوادث البحرية، إذ لا يقصد به فقط اصطدام سفينتين، وإنما أيضاً اصطدام السفينة المؤمن عليها بأي جسم ثابت كرصيف، أو سد، أو بأي جسم عائِم ليس له الوصف القانوني للسفينة كبرطوم، أو حطام<sup>(1)</sup>، غير أن رأياً آخر يرى أن التصادم لا يختلف معناه في التأمين البحري عنه كحادث من الحوادث البحرية فيقصد به في كل الأحوال التصادم بين سفينتين فلا يكفي مجرد ارتطام السفينة بجسم معين، وإنما يجب أن ترتطم بمنشأة لها وصف السفينة قانوناً، ولكن لا يكفي ان يكون هذا الارتطام بجسم السفينة، وإنما يجب أن يكون على درجة كبيرة من العنف<sup>(2)</sup> وتظهر أهمية هذه التفرقة في أنه متى وردت عبارة التصادم في وثيقة التأمين فإنها تفيد اصطدام السفينة قهراً بسفينة أو مركب آخر ومن ثم إذا أريد التوسع في مدلول التصادم بحيث يضمن المؤمن البحري نتائج ارتطام السفينة بجسم ثابت أو عائِم ينص صراحة على ذلك في وثيقة التأمين، بإضافة عبارة تشير إلى أنه التصادم بأي جسم خارجي<sup>(3)</sup>.

### ثانياً: شروط التصادم البحري

من خلال النص سالف الذكر يتضح أنه يشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً تطبيق عليه أحكام التصادم البحري الشروط الثلاثة الآتية:

1- ان يحصل التصادم بين منشأتين عائمتين<sup>(4)</sup> فيشترط أولاً لتحقق وصف التصادم البحري أن يحصل بين منشأتين عائمتين كان يقع بين سفينتين، أو بين سفينة وزورق بحري، وبغض النظر عن المياه التي يحدث فيها التصادم أكانت إقليمية أم داخلية، أما إذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كالأرصفة، أو الصخور، أو حواجز الأمواج فإنه لا يعتبر الحادث تصادماً بحرياً، وإنما تطبيق عليه المبادئ العامة في المسؤولية<sup>(5)</sup>.

وكذلك الحال فيما لو ارتطمت السفينة بجسم عائِم أو مركب ملاحية كرافعة، أو حطام، أو صندل، ففي قضية حسمها القضاء الإنجليزي تتلخص في: (أن سفينة إصطدمت برافعة موضوعة على عوامة راسية بشكل دائم على ضفة النهر، وجاء قضاء المحكمة بأن ليس هناك حادث تصادم بالمعنى المقصود من كلمة تصادم؛ لأن الغرض الأساسي الذي من أجله صنعت الرافعة المحمولة على عوامة هو لأعمال الرفع، وإعادة التعويم وليس للأغراض الملاحية وعلى

1- ريبير في القانون البحري رقم 2647 ص 621 - اشار إلى ذلك د/ الشرفاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 326.  
2- دي سمييه ج 1 رقم 337 ص 254 - اشار إليه د/ الشرفاوي - المرجع السابق نفس الصفحة.  
3- د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق رقم 357 ص 414- د/ الشرفاوي - المرجع السابق نفس الصفحة  
4- د/ جعفر الشاللي مرجع سابق ص 294 د/ مصطفى كمال طه وزميلة القانون البحري مرجع سابق رقم 466 ص 404 - د/ أحمد حسني الحوادث البحرية التصادم والانقاذ في القانون البحري الجديد والقانون الفرنسي الخاص بحوادث البحر لسنة 1967م ومعاهدة بروكسل منشأة المعارف الاسكندرية بدون سنة نشر ص 35 .  
5- د/ مصطفى كمال طه اساسيات القانون البحري - مرجع سابق .

الرغم من أن هذه الرافعة قابلة للحركة، إلا أنها لا تتحرك إلا في حالات استثنائية<sup>(1)</sup>، ونجد أن قانون التجارة البحرية اليمنى ومعه المصري فيما يخص اصطدام السفينة بالعوامات قصرا تطبيق أحكام التصادم على العوامات المتحركة فقط دون العوامات المربوطة بمرسى ثابت فقد نصت الفقرة الأولى من المادة(304)بحري يماني المقابلة للفقرة الأولى(292/1)بحري مصري في عجزها على أنه:(...فيما عدا العائمات المقيدة بمرسى ثابت تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال)<sup>(2)</sup>، فإن حصل تصادم بين سفينة مع منشأة بحرية عائمة غير ثابتة فإنه استناداً لنص المادة(304/1)بحري يماني المقابلة للمادة(292/1)بحري مصري تعتبر هذه المنشأة في حكم السفينة البحرية أو مركب ملاحية وبالتالي يعتبر ذلك التصادم تصادماً بحرياً، ومن ثم فلا خلاف في أن القانون يحكم التصادمات التي تقع بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية، وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى اعتبار قارب إغاثة - مصنوع من الكاوتشوك يستخدم في الملاحة من قبيل السفن تأسيساً على، أن هذه الأداة مخصصة للملاحة في البحر ومستخدمة في البحر، وهذا كاف في حد ذاته<sup>(3)</sup> وتطبق أحكام المسؤولية المنصوص عليها في القانون ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً، أما إذا حصل التصادم بين سفينة وجسم أو منشأة بحرية عائمة وثابتة غير متحركة فإن هذا لا يعد تصادماً بحرياً وإنما تسوى مسؤولية الأضرار- الناتجة عن العائمة الثابتة أو الأضرار- اللاحقة بها وفقاً لأحكام القواعد العامة في القانون المدني<sup>(4)</sup>، ولا اعتبار لنوعية السفينة التي تحدث التصادم سواءً أكانت تجارية، أو صيد، أو نزهة، أو أبحاث علمية حيث يعتبر تصادماً بحرياً ويخضع لأحكام القانون البحري كما أنه يعتبر تصادماً بحرياً التصادم الذي يقع بين سفينتين مملوكتين لمجهز واحد حيث تعتبر كل سفينة ذمه مالية مستقلة، ولذلك أهمية في تحديد المسؤولية عن الأضرار من وجهة نظر المؤمن لديه وإمكانية رجوعه على أي سفينة مسؤولة عن أحداث الضرر<sup>(5)</sup>، وفي العادة يؤمن على السفينتين لدى مؤتمنين مختلفين<sup>(6)</sup>.

2- أن تكون احدى المنشأتين سفينة<sup>(7)</sup>: حتى تطبق أحكام التصادم البحري فلا يكفي لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً أن يحصل بين منشأتين عائمتين أو أكثر، بل يجب أن تكون احدى المنشأتين سفينة بحرية سواءً أكانت تلك هي السفينة الصادمة أو المصدومة وبغض النظر عن

1- Merchants ins. co .V. north of England protection & indemnity Associatio- أشار إلى ذلك

بهاء بهيج شكري -مرجع سابق ص 401.

2- هذه العبارة اقتبست من قانون حوادث البحر الفرنسي رقم 545 الصادر في 10/7/1967م انظر د/أحمد حسني(الحوادث

البحرية)مرجع سابق رقم 40 ص 31.

3- نقض فرنسي 27/11/1972م اثار اليه د/أحمد حسني - المرجع سابق ص 37.

4- د/على جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص-446.

5- د/على البارودي (مبادئ القانون البحري) منشأة المعارف الاسكندرية 1975م ص-271.

6- د/مصطفى كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق ص-405.

7- د/أحمد حسني (الحوادث البحرية) مرجع سابق ص-35.

الغرض من استخدامها سواء أكانت سفينة تجارية أو صيد، أو نزهة، أو أبحاث علمية، ولذلك لا يعتبر تصادماً بالمعنى المقصود في القانون البحري التصادم الحادث بين مراكب الملاحة الداخلية ولو حدث في المياه البحرية كما أن التصادم الحادث بين سفينة ومركب ملاحية داخلية في المياه الداخلية أو النهرية يعتبر تصادماً بحرياً فكما أنه لا أهمية لنوع السفينة التي تدخل في التصادم فلا عبرة لطبيعة المياه التي يقع فيها حادث التصادم في تحديد التصادم البحري، سواء أكانت مياهاً بحرية أو داخلية أو نهرياً<sup>(1)</sup>، وإنما العبرة والأهمية في تحديد التصادم البحري بصفة المنشآت التي يحصل التصادم بينها<sup>(2)</sup>، ونجد أن قانون النقل البحري السوداني خرج عن ذلك وطبق أركان التصادم على التصادم الحاصل بين سفينة بحرية، والمواكين البحرية - التي يقصد بها الصنادل والقوارب، والقاطرات، والمنشآت الخدمية والإرشاد، ومراكب الصيد واليخوت السياحية، والأحواض والعوامات الخشبية والمراكب المشابهة لها فقد نصت الفقرة (1) من المادة (130) منه على أنه: (إذا وقع تصادم بين السفينة البحرية أو أي منشأة عائمة أو مواكين بحرية تسوى التعويضات التي تلحق بالسفينة والأشياء الموجودة على السفينة طبقاً للأحكام الواردة في هذا الفصل ولا عبرة للمياه التي حدث فيها التصادم).

3- أن يحصل ارتطاماً مادياً بين المنشأتين: على الرغم من أن التصادم لا يتحقق، إلا بالارتطام المادي، والاحتكاك الفعلي بين المنشأتين البحريتين، غير أن تشريعات التجارة البحرية العربية اليمني والمصري واللبناني والأردني والسوداني لم تشترط لاعتبار الحادث تصادماً وقوع ارتطام مادي بين سفينتين، فلم تقف عند هذا المعنى الضيق للتصادم بل توسعت وجعلته شاملاً للأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على ظهرها جراء القيام بمناورة أو إهمال القيام بمناورة أو عدم مراعاة أنظمة الملاحة، ولو لم يكن هناك ارتطاماً مادياً، أو بمعنى آخر يكفي قيام إحدى السفن بحركة تخالف قواعد الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>، ومن ثم تسري أحكام التصادم البحري على الضرر اللاحق بالسفينة بسبب تلاطم الأمواج التي تحدثه سفينة بأخرى دون أن ترتطم بها<sup>(4)</sup>، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (304) بحري يمني المقابلة للفقرة (2) من المادة (130) نقل بحري سوداني، والفقرة (2) من المادة (292) بحري مصري على أنه: (وتسري الأحكام المذكورة ولو لم يقع إحتكاك مادي بين السفن على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الموجودين على هذه السفينة إذا كانت هذه الأضرار الناشئة عن قيام السفينة بحركة أو عن إهمال الربان القيام بحركة أو عن عدم مراعاة

<sup>1</sup> - د/علي البارودي - المرجع السابق ص 270 - د/محمد فريد - د/هاني دويدار (مبادئ القانون التجاري والبحري) مرجع سابق ص 617.

<sup>2</sup> - د/مصطفى كمال طه (اساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 329.

<sup>3</sup> - جبهاء بهيج - مرجع سابق ص 400.

<sup>4</sup> - د/ مصطفى كمال (اساسيات القانون البحري) مرجع سابق رقم 407 ص 330.

التشريع الوطني أو الاتفاقيات الدولية النافذة في الجمهورية بشأن تنظيم السير في البحار)، كما نصت المادة (338) بحري لبناني المقابلة للمادة (341) بحري أردني على أنه: (وتطبق الأحكام السابقة في غير وقوع التصادم على التعويض من الأضرار- التي تسببها سفينة لسفينة أخرى غيرها أو لما على متنها من أشياء أو أشخاص بقيامها بحركة أو باغفال حركة أو بعدم مراعاتها للنظم) وهذا النص والذي سبقه استمدته التشريعات البحرية العربية من نص المادة (13) من اتفاقية بروكسل لسنة 1910م بشأن التصادمات البحرية، ولا يشترط في التصادم أن يحدث بين سفينتين متحركتين بل يجوز أن يقع بين سفينة متحركة وسفينة راسية فقد نصت الفقرة الأخيرة في معاهدة بروكسل لعام 1910م على: (تطبيق هذا الحكم أيضاً في حالة ما إذا كانت السفن أوحداها راسية وقت الحادث)، وقد أخذ المشرع اليمني ومعه المصري بهذا الحكم في المادة (305) بحري يمني المقابلة للمادة (295) بحري مصري، ولا يشترط أن يكون التصادم على درجة معينة من القوة والعنف طالما أنه قد الحق ضرراً بإحدى المنشآت المتصادمة، وكان القضاء يشترط لا اعتبار الحادث تصادمًا بحرياً أن يحصل احتكاك أو ارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين، فلا يعد الضرر- اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة مارة بجانبها دون أن تحتك بها ضرراً ناشئاً عن تصادم بحري<sup>(1)</sup>، كما يشترط أن تكون السفينة المصدومة صالحة للملاحة، أو بحكم الصالحة للملاحة للملاحة، فلا يعد تصادمًا التصادم الحادث مع سفينة جانحة، أو حطام سفينة غارقة إلا إذا كانت هناك أسباب معقولة تحمل على الاعتقاد بأن السفينة الجانحة من الممكن تعويمها وجعلها صالحة للملاحة، ونجد مما سبق أن أهمية تكييف الحادث ما إذا كان تصادمًا، أم لا؛ تظهر في تحديد مسؤولية المؤمن عن تغطية المسؤولية التقصيرية للسفينة المؤمن عليها، فكل حادث لا تنطبق عليه شروط التصادم المحددة في معاهدة بروكسل لسنة 1910م والتشريعات الوطنية، يعتبر مجرد ارتطام، أو تماس لا يخضع للشروط المتعلقة بالتصادم، ومع ذلك فهو من حوادث البحر يضمن المؤمن الخسارة المادية الناشئة عنه للسفينة المؤمنة باعتباره مشمولاً بعبارة (كافة الأخطار) في صنف (A) كما نصت على تغطية التماس أيضاً الشروط المعهدية الزمنية (أجسام السفن) في الفقرتين (6-1-6) و(6-2-5) -أو للبضاعة المؤمنة وفقاً لما نصت عليه الشروط المعهدية بضائع صنف (C) و(B)، ويظهر الفرق بين مسؤولية المؤمن في حالة التصادم، ومسئوليته في حال التماس، أو الارتطام في أن مسؤوليته في حالة التصادم تشمل أضرار السفينة المؤمنة، وضمنان مسؤولية المؤمن له عن أضرار السفينة الأخرى، إذا نسب الخطأ للسفينة المؤمنة، أو إذا كان الخطأ مشتركاً بين السفينتين، أما في حالة

<sup>1</sup>- على جمال الدين عوض - مرجع سابق ص 445 - نقض مصري 12 يناير 1976م مجموعة النقض س 27 ص 184- اشارة إلى ذلك د/ مصطفى كمال طه القانون البحري مرجع سابق ص 405.

الارتطام، أو التماس فإن مسؤولية المؤمن تنحصر بأضرار- السفينة المؤمنة فقط ما لم يتفق على غير ذلك<sup>(1)</sup>.

### ثالث: أحكام التصادم البحري

حددت التشريعات البحرية العربية اليمني والسوداني والمصري والأردني واللبناني أحكام التصادم البحري انطلاقاً من طبيعة الأسباب التي أدت إلى التصادم فتعالج كل حالة على حدة، وقد ميزت التشريعات بين أربعة أنواع من التصادم :

أ- التصادم القهري.

ب- التصادم المشتبه في أسبابه.

ج- التصادم بخطأ احدى السفينتين.

د- التصادم بسبب خطأ مشترك .

#### أ: التصادم القهري

التصادم القهري هو الذي يكون سببه حادثاً لا يمكن تقاديه وخارجاً عن إرادة كل من السفينة المخطئة، والسفينة المضرومة<sup>(2)</sup>، وبمعنى آخر هو التصادم الذي يرجع سببه إلى قوة القاهرة كأن يكون راجعاً إلى عواصف بحرية، وضباب كثيف حجب الرؤيا عن السفن، أو أوامر السلطات العامة بالملاحة مع إطفاء الأنوار- أثناء الحروب فيقع التصادم بين السفينتين عرضياً من غير أن ينسب خطأ لأحدهما<sup>(3)</sup>.

#### ب: التصادم المشتبه في أسبابه

وأما التصادم المشتبه في أسبابه: فهو- الذي لا يمكن تحديد سببه على وجه الدقة<sup>(4)</sup>، أي أنه التصادم الذي ينشأ شك حول أسبابه المؤدية إلى وقوعه، فيعجز كل طرف عن إثبات خطأ الطرف الآخر<sup>(5)</sup>، ولا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً إلى قوة القاهرة أو إلى خطأ إحدى السفينتين أو إلى خطأ مشترك بينهما وأما التصادم الذي لا يعرف سببه: هو التصادم الذي يجهل سببه طرفي التصادم فلا ينهض الدليل الكافي لثبوته<sup>(6)</sup>، وقد عالج المشرع اليمني والمصري والسوداني واللبناني والأردني التصادم بقوة القاهرة والتصادم الذي لا يعرف سببه مطبقاً عليهما حكماً واحداً وهو أن الضرر الناشئ عنهما يتحملة من أصابه، فقد نصت المادة(305) بحري يمني المقابلة للمادة(395)بحري مصري والمادة(131/1)بحري سوداني والمادة(234) بحري لبناني والمادة(237)بحري أردني على أنه:(إذا نشأ التصادم عن قوة القاهرة أو قام شك حول

<sup>1</sup>- بهاء بهيج شكري المحامي مرجع سابق ص 402 .

<sup>2</sup>- د/ الشرقاوي الخطر في التأمين مرجع سابق رقم 22 ص 334.

<sup>3</sup>- د/ مصطفى كمال طه القانون البحري مرجع سابق ص407.

<sup>4</sup>- د/ مصطفى كمال طه اساسيات القانون البحري مرجع سابق ص331.

<sup>5</sup>- د/ جعفر الشلاللي مرجع سابق ص294.

<sup>6</sup>- د/ محمد فريد العربي و د/هاني دويدار مبادئ القانون التجاري والبحري دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية 2000م ص265.

أسباب وقوعه أو لم تعرف هذه الأسباب تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر ويسري هذا الحكم ولو كانت السفن التي وقع بينها التصادم أو كانت إحدى هذه السفن راسية وقت وقوع التصادم) وهذا حكم سليم ذلك أنه متي قام شك في سبب الضرر، فعلى المضرور تقديم ما يرفع الشك وإقامة الدليل على خطأ من يفاضيه، فإن عجز عن هذا الإثبات فلا محل للمسئولية، وقد أضاف النص حالة التصادم بين السفن الراسية، أو كانت احداها راسية وقت وقوع التصادم فشمها حكم النص، وفي ذلك هدم للقرينة التي مؤداها أنه إذا كانت السفينة راسية وقت الحادث، فإن التصادم يفترض أنه وقع بخطأ ربان السفينة الأخرى، ولم تأخذ التشريعات البحرية العربية بتلك القرينة، وقد التزمت التشريعات البحرية اليمنية والمصري والسوداني واللبناني والأردني في معالجة حالة التصادم بقوة قاهرة، والتصادم المشتبه في أسبابه، بما جاء في نص المادة الثانية من معاهدة بروكسل والتي نصت أنه: (إذا حصل التصادم عرضاً وكان ناشئاً عن قوة قاهرة أو كان هناك شك في أسباب التصادم فتكون الخسائر- على عاتق من أصابته) وهذا الحكم هو نفس ما أخذ به القانون الإنجليزي، كما أخذ به القانون الفرنسي، ويرى بعض الشراح<sup>(1)</sup> فيما يتعلق بمسئولية المؤمن-ان يتحمل المؤمن البحري نتائج هذا النوع من التصادم، باعتباره خطراً بحرياً مادام لم يثبت الخطأ في جانب أي من السفينتين.

### ج: التصادم بخطأ إحدى السفينتين

هذا التصادم يحدث في العادة عند اهمال ربان إحدى السفينتين للقواعد المقررة لمنع التصادم في البحار كعدم اخلاء الطريق لسفينة لها أولوية المرور وكإهمال الأنوار، والعلامات المحذرة، وقد يكون الخطأ منسوباً للمجهز نفسه كأن يسمح للسفينة بالسفر وهي غير صالحة للملاحة<sup>(2)</sup>، فإذا وقع التصادم بخطأ إحدى السفينتين فتلتزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الأضرار التي تترتب عن هذا التصادم فقد نصت المادة(306) بحري يمني المقابلة للمادة(296) بحري مصري، والمادة(131/2) نقل بحري سوداني، والمادة(235) بحري لبناني والمادة(237) بحري أردني على أنه: (إذا نشأ التصادم عن خطأ إحدى السفينتين التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر- الناشئ عن التصادم)، وهو نفس الحكم الذي نصت عليه المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل المذكورة، وهذا الحكم هو تطبيق محض للقواعد العامة في المسئولية، فلا بد في هذه الحالة من أن تثبت السفينة المضرورة خطأ السفينة التي صدمتها، وأن يكون خطأها هو السبب المباشر لوقوع التصادم فإن القانون لا يفترض الخطأ<sup>(3)</sup> في التصادم بل يجب إثباته من قبل المضرور-

<sup>1</sup> - د/ الشرقاوي(الخطر في التأمين البحري)مرجع سابق ص 339 و340.

<sup>2</sup> - د/ كمال طه(القانون البحري)مرجع سابق ص408.

<sup>3</sup> - تنص الفقرة الثانية من المادة(6)من اتفاقية بروكسل على أنه: (ليست هناك قرائن قانونية على الخطأ فيما يتعلق بالمسئولية عن المصادمات البحرية) وتقابلها المادة(309)بحري يمني والمادة(294) بحري مصري والمادة(242/2) بحري لبناني والمادة(244/2) بحري اردني .

بكافة طرق الإثبات القانونية لتعلق الأمر بواقعة مادية<sup>(1)</sup>، وقد يحدث التصادم لا بسبب خطأ ملاحى صادر عن ربان إحدى السفينتين بل قد يكون الخطأ صادر عن مرشد السفينة فهذا الخطأ لا يعفي السفينة من المسؤولية حتى ولو كان الارشاد إجبارياً أي لم يكن المرشد معيناً من أصحاب السفينة وهذا؛ لأن مهمة المرشد تنحصر أساساً في تزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب الإلتباع، اما قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناوراتها فتظل للربان رغم وجود المرشد، وهذا الحكم قرره المادة (308) بحري يمني المقابلة للمادة (135) نقل بحري سوداني والمادة (298) بحري مصري والمادة (237) لبناني والمادة (239) أردني بنصها على أنه: (تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجبارياً وذلك مع عدم الاخلال بالقواعد العامة للمسئولية) وهذا الحكم أيضاً أكدته المادة الخامسة من معاهدة بروكسل بنصها على أن: (تبقى المسؤولية المقررة في المواد السابقة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الارشاد اجبارياً) ويجمع فقهاء القانون الإنجليزي على ان مثل هذا الخطر يجب على المؤمن ضمان نتائجه تأسيساً على أنه من أخطار البحر، ويرى الأستاذ الدكتور سمير الشرفاوي<sup>(2)</sup> أنه: (يتوقف ضمان المؤمن نتائج هذا الخطر على ما إذا كان خطأ الربان أو البحارة يعتبر من الأخطار المؤمنة أو المستبعدة في وثيقة التأمين البحري).

#### د: التصادم بسبب خطأ مشترك

وهو التصادم الذي يحدث بسبب خطأ ارتكبه ربان كل من السفينتين المتصادمتين<sup>(3)</sup> كأن يخل أحدهما بالقواعد الدولية المنظمة للسير في البحار، ويهمل الآخر القيام بواجباته وفقاً لتلك القواعد، وفي حكم هذه الحالة نصت المادة (307/1) بحري يمني المقابلة للمادة (297/1) مصري والمادة (133) سوداني والمادة (236/1) لبناني والمادة (238/1) أردني على أنه: (إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسؤولية كل سفينة من السفن التي حدث بينها التصادم بنسبة الخطأ الذي وقع منها، ومع ذلك إذا حالت الظروف دون تحديد نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة على وجه التحديد، أو إذا تبين أن أخطائها تعادلت وزعت المسؤولية بينها بالتساوي )، فطبقاً للنص المذكور- تتحمل كل سفينة تعويض الأضرار المتحققة بما يوازي نسبة أخطائها في التسبب في الحادث، فإن حالت الظروف دون تحديد نسبة خطأ كل سفينة أو كانت أخطاء السفينتين المتصادمتين متعادلة، وزعت المسؤولية بينهما بالتساوي، ويلاحظ هنا الفرق بين التصادم المشتبه في سببه والتصادم الناشئ عن الخطأ المشترك الذي لا يمكن فيه تحديد نسبة الخطأ الذي صدر من كل سفينة، ففي الحالة الأولى لا يعرف سبب الحادث، وما إذا كان راجعاً إلى قوة قاهرة أو خطأ إحدى السفينتين

1- د/علي البارودي (القانون البحري) مرجع سابق ص-247.

2- د/ الشرفاوي (الخطر في التأمين) مرجع سابق ص335 و336.

3- د/ عادل المقدادي(القانون البحري العماني) مرجع سابق ص198.

أو خطأ مشترك بينهما، أما في الحالة الثانية فيقوم الدليل على خطأ إحدى السفينتين غير أنه لا يمكن تحديد نسبة الخطأ المنسوب إلى كل من هما<sup>(1)</sup> وأما في مجال التأمين البحري فإن المؤمن البحري يسأل عن نتائج التصادم بخطأ مشترك باعتباره خطراً بحرياً، غير أن نطاق مسؤوليته يختلف وفقاً لما إذا كان خطأ الربان أو البحارة من الأخطار المضمونة أو المستبعدة في الوثيقة، فإن كان خطأ الربان، أو البحارة يرد بين الأخطار المضمونة في الوثيقة فإن المؤمن يضمن كل الأضرار التي تلحق السفينة المؤمن عليها نتيجة التصادم بخطأ مشترك، أما إذا كان خطأ الربان أو البحارة مستبعداً، فلا يضمن المؤمن سوى مقدار من الضرر يتناسب مع درجة خطأ السفينة الأخرى المتصادمة مع السفينة المؤمنة، تأسيساً على أن الضرر الذي لحق السفينة المؤمن عليها كان نتيجة خطأ مشترك من ربان أو بحارة كل من السفينتين<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: ضمان مسؤولية المؤمن له عن التصادم لدى الفقه والتشريعات محل الدراسة

إذا وقع تصادم بخطأ السفينة المؤمنة فإن المؤمن يضمن ما أصاب هذه السفينة المؤمنة من ضرر ولكن هل يضمن المؤمن كذلك ما يتحمله المؤمن له من تعويضات للغير الذين لحقهم ضرر من التصادم؟

للإجابة على هذا التساؤل سوف نستعرض رأي الفقه القانوني في ذلك ثم رأي القوانين محل الدراسة والشروط المعهدية الإنجليزية في ثلاثة محاور:-

### أولاً: رأي فقهاء القانون

اختلفت وجهة نظر فقهاء القانون بخصوص هذه المسألة نتيجة لاختلاف نظرتهم للتأمين على جسم السفينة، إلى اتجاهين:

**الاتجاه الأول:**<sup>(3)</sup> ويرى القائلون بهذا الرأي وهو الرأي الراجح والذي نؤيده أن التأمين على السفينة تأمين على الشيء يغطي الهلاك اللاحق بالسفينة وهو في نفس الوقت تأمين من المسؤولية يغطي مسؤولية المؤمن له عن الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم، ولذلك فإنه إذا اصطدمت السفينة محل عقد التأمين بسفينة أخرى أو بجسم عائم فإن المجهز المسئول عن هذا التصادم ليس في حاجة إلى أن يعقد تأميناً خاصاً على مسؤوليته إذ أن مؤمن جسم السفينة يكون مسئولاً عن التعويضات التي يلتزم بها المؤمن له تجاه الغير بسبب هذا التصادم<sup>(4)</sup> وحجة هذا

1 - د/ مصطفى كمال طه القانون البحري - مرجع سابق ص 410.

2 - د/ الشرقاوي - المرجع السابق ص 339.

3 - من القائلين بهذا الرأي: د/ كمال طه د/وائل انور بندق - مرجع سابق ص 61 - د/ محمد فريد العريني - د/ هاني دويدار (مبادئ القانون التجاري والبحري) دار الجامعة الجديدة للنشر 2000م ص 666 دي جاردان ج 6 رقم 1425 اشارة إلى ذلك د/ جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص 129 دي فالروجير ج 4 رقم 20 - اشارة إلى ذلك د/ حسين غنايم (المصلحة في التأمين البحري) مرجع سابق ص 294 - د/ يوسف صرخوه - مرجع سابق ص 289.

4 - د/ مصطفى كمال طه (اساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 431 هذا الرأي ينسجم مع التطبيق العملي وتضمنته الشروط المعهدية الانجليزية (هياكل).

الرأي أن المؤمن يضمن الأضرار الظاهرة في شكل مصاريف فإنه كذلك يضمن ما يدفعه المؤمن له كحصة في الخسارات المشتركة فلا يقتصر ضمان المؤمن على إصلاح الضرر- المادي للشيء بل يشمل ما ينشأ عنه من ديون على المؤمن له<sup>(1)</sup>.

**الإتجاه الثاني:**<sup>(2)</sup> فيذهب أصحاب هذا الإتجاه إلى أن التأمين على جسم السفينة ليس إلا تأمين على الشيء لا يضمن تعويض سفينة أخرى عن تصادم تسببت فيه السفينة المؤمن عليها فالرجوع من الغير على المؤمن له، لا يعتبر نتيجة للخطر المضمون بل مطالبة خاصة لا يضمنها المؤمن إلا باتفاق خاص وغالباً ما يكون هذا موضوعاً خاص ل ضمان المسؤولية المدنية ويرد أصحاب هذا الرأي على حجة الإتجاه الأول أنه ان كان المؤمن يضمن الضرر- في شكل مصاريف فذلك مقصور- على المصاريف الخاصة بحفظ الشيء لتفادي الضرر أو للحد من نتائج حادث مضمون على أن يكون انفاقها لحماية الأشياء المؤمن عليها، أما المبالغ التي يدفعها المؤمن له للغير فهي نتيجة لخطأ الربان فليس المقصود بها حفظ الشيء محل التأمين ذاته<sup>(3)</sup> كما ان الشرط الذي يرد في الوثيقة ليضمن المؤمن خيانة الربان والبحارة إنما يرد على سبب الخسارة لا على طبيعة الضرر، ومن ثم يتعين، أن تكون خيانة الربان سبباً في ضرر يلحق الشيء المؤمن عليه(محل التأمين) ذاته أضف إلى ذلك أن مبلغ التأمين، وقسطه يتحددان بقيمة الشيء المؤمن عليه، فإذا ضمن المؤمن رجوع الغير فإنه يصعب تحديد النتائج الضارة التي قد تترتب على خطأ الربان وكذلك حساب قسط التأمين،

#### ثانياً: موقف التشريعات المختلفة والقضاء

كما اختلفت وجهة نظر فقهاء القانون حول هذه المسألة اختلفت أيضاً نظرة التشريعات والقضاء إليها، مما يستوجب التعرض لمواقف التشريع والقضاء في الوطن العربي، وإنجلترا وفرنسا:

#### أ- موقف التشريعات العربية محل الدراسة

نصت الفقرة الثانية من المادة(369)بحري يمني المقابلة للفقرة الثانية من المادة(396)بحري مصري على أنه:(عدا ما نصت عليه الفقرة(1)من المادة(401)من هذا القانون لا يشمل التأمين الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص، إلا إذا اتفق على غير ذلك)وتنص الفقرة(1)من المادة(401)بحري يمني المقابلة للمادة(378)بحري مصري على أنه:(فيما عدا الضرر الذي يلحق الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أيأ كان نوعها التي

<sup>1</sup> - د/ علي جمال الدين عوض القانون البحري - مرجع سابق ص129.

<sup>2</sup> - من انصار هذا الإتجاه د/علي جمال الدين عوض - المرجع السابق ص129 - د/حسن بونس (القانون البحري) ج2 القاهرة 1963- ريبير(القانون البحري)ج3رقم 2636دانجون دراسة القانون البحري ج5 رقم 1725 وما بعده اشار اليهما د/ حسين غنيم - مرجع سابق ص 295- د/جمال الدين عوض - المرجع السابق ص129- د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق رقم 82 ص 84

<sup>3</sup> - د/ جمال الدين عوض - المرجع السابق ص130.

تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة التصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى، أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم مالم يتفق على تغطية نسبة معينة من هذه التعويضات) والنص الأخير مأخوذ عن نص المادة(43) من قانون التأمين البحري الفرنسي وبالإستناد إلى ذلك ذهب بعض الشراح<sup>(1)</sup> إلى أن المجهز المسئول عن التصادم ليس بحاجة إلى أن يعقد تأميناً خاصاً على مسؤوليته إذ أن مؤمن السفينة يسأل عن التعويضات التي يلزم بها المؤمن له قبل الغير بسبب التصادم، فالمادة المذكورة تضع على عاتق المؤمن التعويض عن الأضرار- التي تحدثها السفينة في أعقاب حادث تصادم أو كدمة ضد سفينة أو جسم ثابت أو متحرك أو طاف، بينما ذهب بعض الشراح<sup>(2)</sup> إلى أن القانون البحري اليمني ومعه المصري لا يعتبران مسؤولية المؤمن له الناشئة عن التصادم مغطاة بموجب وثيقة التأمين ما لم يتم الإتفاق على تغطيتها، بل أنهما اعتباراً التأمين من المسؤولية نوعاً من أنواع التأمين البحري مستقلاً عن التأمين على السفينة والتأمين على البضائع، وهذا مايستفاد من نص المادة(417)بحري يميني المقابلة للمادة(397)مصري التي نصت على أنه:(في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يجوز الرجوع على المؤمن عند وقوع الحادث المذكور- في وثيقة التأمين إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر- مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن..الخ)، وأن المادة(420)بحري يميني المقابلة للمادة(478)مصري أكدت أن المؤمن لا يكون مسئولاً إلا في حالة الإتفاق على تغطية المسؤولية وذلك بنصها على أنه:(إذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الضرر الذي يصيب الغير بفعل السفينة طبقاً لأحكام المادة(401)من هذا القانون فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي تعويض الضرر)، مما يعني ان المؤمن له(المجهز)بحاجة إلى أن يعقد تأميناً خاصاً على مسؤوليته المترتبة عن التصادم، أي أن المشرع اليمني ومعه المصري لا يعتبران المسؤولية التقصيرية للمؤمن له الناشئة عن التصادم مغطاة بحكم وثيقة التأمين على جسم السفينة تلقائياً، بل بحاجة إلى اتفاق خاص بشأنها وهذا الحكم يتعارض مع ما هو عليه التطبيق العملي وما تضمنته الشروط المعهدية الإنجليزية (أجسام السفن)في بند المسؤولية عن التصادم من اعتبار المسؤولية المدنية الناشئة عن تصادم السفينة المؤمنة مع سفينة أخرى مغطاة بحكم وثيقة التأمين تلقائياً كما سنراه لاحقاً، والذي نراه أن الفقرة(2) من المادة(369)بحري يميني المقابلة للفقرة(2)من المادة(356)مصري قد إستثنت حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى من الأضرار التي لا يغطيها التأمين والتي تحدثها الأشياء المؤمن عليها، مما يعني أن مؤمن السفينة يضمن التعويضات التي يلزم بها المؤمن له قبل الغير الناشئة عن التصادم، فليس للمؤمن له حاجة لعقد تأميناً خاصاً على مسؤوليته الناشئة عن تصادم السفينة المؤمنة بسفينة أخرى أو

<sup>1</sup> - د/ مصطفى كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق رقم 581 ص 499- د /حسين غنايم - مرجع سابق ص 296 وما بعدها.  
<sup>2</sup> - أنظر د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق رقم 84 ص 86- بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 417.

ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم، وهذا ما أكدته الفقرة (1) من المادة (401) بحري يمني  
المقابلة للمادة (378) مصري ولا يمنع ذلك المؤمن له من إجراء تأمينات تكميلية لضمان أي  
مسئولية أخرى غير المسؤولية الناتجة عن التصادم، أو التي تجاوز مبلغ التعويض المتفق عليه  
في عقد التأمين وهذا ما قرره الفقرة (2) من المادة (401) بحري يمني، لما كانت هذه التأمينات  
ذات صفة تبعية، فلا تحدث أثرها إلا في حالة عدم كفاية المبلغ المتفق عليه في عقد التأمين على  
السفينة لتغطية الأضرار- المؤمن عليها<sup>(1)</sup> وهذا ما قرره المادة (420) بحري يمني المقابلة للمادة (3  
98) مصري بنصها على أن: (إذا كان محل التأمين من المسؤولية تعويض الضرر الذي يصيب  
الغير بفعل السفينة طبقاً لأحكام المادة (401) من هذا القانون فلا ينتج التأمين أثره إلا إذا كان مبلغ  
التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر) فالقانون اليمني ومعه المصري إن كانا قد أجازا  
للمؤمن له عقد تأميناً خاصاً على مسؤوليته، إلا أنهما نصا صراحة على ضمان مؤمن السفينة  
التعويضات التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمنة بسفينة أخرى،  
أو ارتطامها بشيء ثابت، أو متحرك أو عائم، أما المشرع اللبناني ومعه الأردني فقد اختلفا مع  
المشرع اليمني والمصري، فلم يشترطا حصول إتفاق مستقل لتغطية مسؤولية المؤمن له المدنية  
المتربطة عن التصادم فقد نصت المادة (340) بحري لبناني المقابلة للمادة (343) بحري أردني  
على أن: (مخاطر دعاوى الغير المرفوعة على السفينة بسبب تصادمها مع سفينة غيرها أو  
اصطدامها بمركب عائم وبالسدود والإرصفة وسدود الأوتاد أو بغيرها من الإجراء الثابتة تلقي  
على عاتق الضامنين تسعة أعشار الأضرار- المحكوم بها لغاية تسعة أعشار المبلغ المضمون  
على الأكثر)، ونجد إن التشريعات العربية المذكورة استتنت الأضرار البدنية التي تصيب  
الأشخاص، فلا يضمن المؤمن بمقتضى شرط التصادم المبالغ التي يلتزم بدفعها المؤمن له نتيجة  
حدوث التصادم تعويضاً عن الأرواح والأضرار البدنية لأن ذلك ليس من قبيل التأمين البحري<sup>(2)</sup>  
لذلك يحتاج إلى اتفاق صريح<sup>(3)</sup>، والخلاصة أن مؤمن السفينة يكون مسؤولاً عن التعويضات التي  
تنقرر للغير في مواجهة المؤمن له بسبب تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة الغير، إما بشرط  
صريح في عقد التأمين، أو بحكم القانون (م 401 بحري يمني و م 387 بحري مصري و م 340  
بحري لبناني و م 343 بحري أردني) ولا يسأل عن التعويضات عن الأضرار البدنية التي يحكم  
بها على المؤمن له، للغير نتيجة التصادم، إلا بموجب إتفاق صريح؛ لأنه ليس من قبيل التأمين  
البحري.

#### ب- موقف التشريع والقضاء في إنجلترا

1- د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق ص 87.

2- د/ حسين غنايم - مرجع سابق ص 295.

3- د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 155.

سار القضاء الإنجليزي على أن المؤمن لا يلتزم بتعويض المؤمن له عما يرجع به الغير عليه تأسيساً على أن هذا الرجوع ليس نتيجة ضرورية أو مباشرة للحادث المضمون<sup>(1)</sup> فقد كان نطاق التأمين البحري قاصراً على تغطية الأضرار- المادية التي تلحق السفينة محل عقد التأمين فقط وجاء مسلك المشرع الإنجليزي ذاك تطبيقاً لما سار عليه القضاء الإنجليزي بهذا الخصوص فقد جاء في إحدى القضايا القديمة<sup>(2)</sup> المعروفة بقضية السفينة سلفادور عام 1836م (Salvador(De Vaux V)) بأن: (المبالغ التي يدفعها مالك السفينة بسبب مسؤوليته المدنية عن حوادث التصادم لا يكون المؤمن مسؤولاً عن تعويضها بموجب وثيقة التأمين البحري؛ لأن مدلول الفقد والضرر (loss or damage to)) الواردة في الوثيقة تنصرف إلى الأضرار- المادية التي تلحق السفينة المؤمن عليها ولا ينسحب إلى المسؤولية المدنية للمؤمن له عن الأضرار التي تصيب السفينة الأخرى) وكانت السفينة المذكورة مؤمنة بموجب وثيقة تأمين بحري عادية وتصادمت السفينة مع سفينة أخرى وعرضت المسألة على التحكيم وقضى على كل سفينة تحمل نصف مجموع الضرر، وعند تسوية الحساب كان على السفينة المذكورة ان تدفع للسفينة الأخرى مبلغاً معيناً، ثم طالبت المؤمن بهذا المبلغ على أساس أنه ضرر- ناتج عن التصادم الذي يعتبر حادثاً مضموناً في وثيقة التأمين، غير أن المؤمن رفض أداء ذلك، وقضت المحكمة فعلاً بعدم مسؤولية المؤمن عن أداء ذلك المبلغ، وكان لهذه القضية نتيجة مباشرة وحالة في عالم التأمين البحري حيث تم إعداد شروط خاصة بالتصادم، وفي قضية أخرى فصل بها القضاء الإنجليزي قديماً كان الحكم أكثر صراحة في تبني الرأي القائل بأن المؤمن لا يضمن مسؤولية المؤمن له تجاه الغير إلا إذا اتفق على ذلك صراحة لأن ذلك يخلق التزاماً على عاتق المؤمن منفصلاً عن التزامه بضمان السفينة المؤمن عليها فقد أشار حكم المحكمة في قضية عرفت بقضية (Xonos.V. Fox) إلى ان مسؤولية المؤمن له تعتبر في كل حالة عقداً خاصاً متميزاً عن عقد التأمين بصورته العادية، والالتزام بها لا يستند إلى المخاطر- العادية التي تغطيها وثيقة التأمين وإنما يستند إلى المسائل الخاصة المذكورة في الشرط ذاته<sup>(3)</sup>، وإذا عرجنا على قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م نجد أنه نص في المادة 74 منه على أنه: (عندما يبرم المؤمن له تأميناً بشروط صريحة ضد المسؤولية تجاه شخص ثالث فإن مقياس التعويض مع مراعاة أي شرط صريح في الوثيقة هو المبلغ المدفوع أو الواجب الدفع لذلك الشخص الثالث بخصوص تلك المسؤولية)، كما أن الفقرة الثالثة من المادة الثانية من نفس القانون اعتبرت المسؤولية المدنية للمؤمن له عنصراً من عناصر المخاطرة البحرية المشروعة التي تكون محلاً

<sup>1</sup> - د/ ثروت عبد الرحيم - المرجع السابق ص 89 .

<sup>2</sup> - قضية (Devaux s. Salvador(1836)) . اشارة إلى ذلك بهاء بهيج شكري - مرجع سابق ص-396.

<sup>3</sup> - قضية (Xonos.V. Fox)) اشارة إلى ذلك د/غنايم - مرجع سابق ص-297.

لعقد التأمين ففي النصين المذكورين دلالة واضحة على أن المؤمن لا يضمن ما يرجع به الغير من ضرر إلا إذا نص صراحة على ذلك في عقد التأمين، فإذا إراد المؤمن له أن يغطي عقد التأمين على جسم السفينة مسؤليته تجاه الغير بسبب التصادم فعليه أن يضمن عقد التأمين نصاً صريحاً بذلك<sup>(1)</sup>، وهكذا يتضح أن نص قانون التأمين البحري الإنجليزي في المادتين المذكورتين جاء تكريساً لما استقر عليه القضاء وما جرى عليه العمل فقد كانت وثيقة التأمين الإنجليزية النموذجية (بوليصة اللويدز) سفن وبضائع

(Loydis policy S&G) حتى منتصف القرن التاسع عشر الميلادي لا تغطي مسؤولية أصحاب السفن المؤمن عليها؛ لأن احتمال المسؤولية تجاه الغير كان بعيداً<sup>(2)</sup>، بل كانت قاصرة على الخسائر المادية التي تلحق السفن المؤمن عليها إلا أن حاجات التجارة الدولية ورغبة أصحاب السفن فرضت التسليم بمطالبات أصحاب السفن، ونتيجة للحكم الصادر في القضية سلفادور المشار إليها تعدلت وثائق التأمين بإدراج شرط التصادم في وثائق التأمين على السفن<sup>(3)</sup> عرف بشرط التصادم من أوائل عام 1969م<sup>(4)</sup>، وتلافياً للقصور- في وثيقة التأمين الإنجليزية المشار إليها آنفاً قام معهد مكنتبي التأمين بلندن عند وضعه الشروط المعهدية بتضمين هذه الشروط شروطاً خاصة بتغطية المسؤولية المدنية للمؤمن له وبموجب هذا الشرط الذي يعرف بشرط التصادم يتحدد إلتزام المؤمن بتغطية ثلاثة أرباع أي مبلغ يدفعه المؤمن له لأي شخص تعويضاً عن تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى حتى ولو تكرر هذا التصادم على أن لا يتجاوز ما يدفعه ثلاثة أرباع قيمة السفينة محل التأمين<sup>(5)</sup>.

### ج- الموقف في فرنسا

تبنى قانون التأمين البحري الفرنسي الرأي القائل أن التأمين على جسم السفينة يغطي في ذات الوقت مسؤولية المؤمن له التقصيرية عن التصادم بشكل تلقائي دون حاجة لإتفاق خاص بشأنه فقد أقت المادة(43) من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967م على عاتق المؤمن التعويض عن الأضرار التي تحدثها السفينة في أعقاب حادث تصادم أو كدمة ضد سفينة أو جسم ثابت أو متحرك أو طاف)، كما أقرت المادة الثانية من وثيقة التأمين الفرنسية هذا الرجوع وجعلته شاملاً الأضرار- المتسببة عن طريق المراسي والسلاسل<sup>(6)</sup>، وقد جاء نص قانون التأمين البحري الفرنسي المذكور تكريساً لما استقر عليه القضاء والعمل، فقد أستقر قضاء محكمة النقض الفرنسية على أن مؤمن السفينة يضمن ما دفعه المؤمن له للغير الذي أصيب بضرر

1- حسين غنايم - مرجع سابق ص299.

2- د/ سلامة عبدالله وعصام الدين عمر (التأمين البحري أصوله العلمية والعملية) دار النهضة العربية ط2 1981 م ص134.

3- د/ غنايم - المرجع السابق ص299.

4- د/ يعقوب صرخوه - مرجع سابق ص290.

5- بهاء بهيج - مرجع سابق ص196.

6- د/ حسين غنايم - مرجع سابق ص297.

بسبب اخطاء الربان و البحارة (طاقم السفينة) استناداً إلى أن المؤمن يضمن الأضرار- التي تحدث من خطأ الربان و الطاقم و التي تلحق بالرسالة البحرية فمن الطبيعي أن يغطي هذا الضمان ما قد يرجع به الغير من تعويضات على المؤمن له بسبب أي من الحوادث البحرية حيث أن هذا التعويض يعد من الخسارات و المصروفات التي يتحملها المؤمن تماماً كما هو الحال حين يغطي المؤمن مساهمة المؤمن له بحصة السفينة في الخسارة المشتركة أو حين يعوض المؤمن له بالنسبة للأضرار- الزائدة التي دفعها الأخير لبحارة السفينة عند إطالة الرحلة البحرية اضطراراً بسبب خطأ الربان<sup>(1)</sup>، بل أن القضاء الفرنسي ذهب إلى أبعد من ذلك في تبني الرأي القائل بأن التأمين على جسم السفينة يعتبر في ذات الوقت تأمناً من المسؤولية يغطي الأضرار- اللاحقة بالمؤمن له جراء رجوع الغير فقد صدر حكم عن محكمة روان (Rouon) في 8/7/1936م قضى بخلاف ذلك بيد أن هذا الحكم تم إلغائه من محكمة باريس في 21/1/1937م حيث جاء في حكم محكمة باريس أنه: (من العبث ان يزعم المؤمن دفعاً لمسئوليته أن الأمر يتعلق بتأمين ضد المسؤولية خارج عن القواعد الخاصة بالتأمين البحري)<sup>(2)</sup>.

### ثالثاً: مضمون شرط التصادم في الشروط المعاهدية الإنجليزي

تالياً لقصور نطاق التغطية لوثيقة التأمين البحري النموذجية، فقد وضع مجمع لندن لمكتبي التأمين شرط خاص لتغطية المسؤولية التقصيرية للمؤمن له، ويقضي هذا الشرط على أنه: (من المتفق عليه أنه في حالة وقوع تصادم بين السفينة المومن عليها وأية سفينة أخرى مما ينتج عنه إلترام المؤمن له بالمسؤولية عن دفع مبلغ أو مبالغ على سبيل التعويض، لأي شخص أو أشخاص نظير الأضرار الناشئة عن التصادم، فإن المؤمن سيدفع إلى المؤمن له نسبة تعادل ثلاثة أرباع هذا المبلغ أو المبالغ المدفوعة على الا تزيد مسؤولية المؤمن عن أي حادث تصادم ثلاثة أرباع قيمة السفينة المؤمن عليها)<sup>(3)</sup>، فقد نصت الفقرة الأولى من البند الثامن من شروط المجمع الزمنية اجسام السفن على أنه: (يوافق المؤمنون على تعويض المؤمن له عن ثلاثة أرباع أي مبلغ أو مبالغ دفعت من قبله لأي شخص أو أشخاص آخرين بسبب مسؤولية المؤمن التقصيرية عن:

- 1- خسارة أو ضرر لاحق بأي سفينة أخرى أو ممتلكات عليها .
  - 2- تأخير أو فقدان منفعة مثل هذه السفينة الأخرى أو ممتلكات عليها .
  - 3- خسارة عامة أو إنقاذ بموجب عقد لأي سفينة أخرى أو ممتلكات عليها .
- عما تكون مثل هذه المبالغ قد دفعت من قبل المؤمن له نتيجة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى)، كما نصت الفقرة الثانية من البند الثامن نفسه على أنه: (لا يمكن باي حال من الأحوال أن

1- د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص 295.

2- اشار إلى ذلك د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص 296.

3- جمال الحكيم - مرجع سابق ص 187 .

تتجاوز مسؤولية المؤمنين بموجب البندين (8-1) أو (8-2) مجتمعة حصتهم النسبية من ثلاثة أرباع القيمة التأمينية للسفينة المؤمن عليها متعلقة بكل حادث اصطدام على حدة)، ومما لا شك فيه أن تحديد مسؤولية المؤمن بثلاثة أرباع ما دفعه المؤمن له من تعويض للسفينة المضرورة قصد به أن يكون إجراءً وقائياً يحث مالك السفينة، على الحيطة والحذر- في ملاحظته<sup>(1)</sup>، غير أن السماح للمؤمن له بتأمين الربع المتبقي من مسؤوليته لدى نوادي الحماية والتعويض- والتي يشترك فيها مالك السفينة بقصد الحصول على تعويض مالا تقبل شركات التأمين تعويضه- يجعل الغرض من التحديد غير ذي جدوى، وبخصوص النفقات القضائية التي ينفقها المؤمن له في دفع المسؤولية عنه أو تحديدها نصت الفقرة الثالثة من البند المذكور على أن (يدفع المؤمنون أيضاً ثلاثة أرباع المصاريف القانونية التي تكبدها المؤمن له أو التي يكون ملزماً بدفعها في تنازع المسؤولية أو في اتخاذ الإجراءات القانونية لتحديد المسؤولية بعد حصوله على موافقة كتابية من المؤمنين)، فقد اشترطت الفقرة الثالثة المذكورة حصول المؤمن له على موافقة كتابية من المؤمن على إنفاق المصاريف القضائية، ويستبعد شرط التصادم بخطأ السفينة المؤمنة التعويض الذي يدفع لإزالة الحطام، أو أي عوائق أخرى، كما أن نطاق تغطية هذا الشرط قاصر على التصادم الذي يقع بين السفن، ولا يشمل الارتطام بأي منشآت ثابتة أو عائمة<sup>(2)</sup>، كما لا يشمل تغطية ما يلحق البضائع المستحقة على السفينة المؤمنة من تلف أو ضرر بسبب التصادم كما لا يشمل التغطية خسارة الأرواح والأضرار البدنية، كالوفاة أو الإصابة الجسمانية<sup>(3)</sup> فقد نصت الفقرة الرابعة من البند الثامن تحت عنوان الاستثناءات على أنه: (ويشترط دائماً ألا يشمل البند 8 في أي حال من الأحوال أي مبلغ يدفعه المؤمن له فيما يتعلق بلآتي :

- 1- إزالة أو التخلص من العوائق أو حطام السفن والبضائع أو أي شيء آخر مهما يكون نوعه.
- 2- أي ممتلكات حقيقية أو شخصية أو أي شيء مهما كان نوعه عدا السفن الأخرى أو الممتلكات التي عليها .
- 3- البضاعة أو أي ممتلكات على السفينة المؤمن عليها أو التزامات تلك السفينة .
- 4- الوفاة أو الأصابة الجسمانية أو المرض .

وقد حصرت الشروط المعهدية مسؤولية المؤمن في حالة ارتطام السفينة المؤمنة بجسم ثابت أو متحرك أو عائم بتعويض أضرار السفينة المؤمن عليها فقط نتيجة إرتطامها بالجسم الثابت، دون الأضرار- التي تلحق الغير جراء ذلك الإرتطام مع أنه في حالة التصادم بين سفينتين تشمل مسؤولية المؤمن ضمان أضرار- السفينة المؤمنة وضمنان مسؤولية المؤمن له عن أضرار السفينة

1- د/ الشرقاوي(الخطر في التأمين البحري)مرجع سابق ص 346.  
2- تقتصر مسؤولية المؤمن في حالة ارتطام السفينة بجسم ثابت أو متحرك بتعويض أضرار السفينة المؤمن عليها فقط دون الأضرار التي تلحق الغير جراء ذلك الإرتطام ما لم يتفق على غير ذلك.  
3- د/ يعقوب صرخوه - مرجع سابق ص290.

الأخرى<sup>(4)</sup>، ونجد أن شروط تغطية المسؤولية التقصيرية للمؤمن له قد جاءت بثلاث صور جميعها تعلقت بتغطية مسؤولية المؤمن له التقصيرية عن حوادث التصادم فالشرط الأول منها يتعلق بتغطية مسؤولية المؤمن له التقصيرية عن حادث تصادم بسبب خطأ يرجع إلى السفينة المؤمن عليها منفردة ويسمى (شرط المسؤولية عن حوادث التصادم) (Running Down Clause) وتعلق الشرط الثاني بالتصادم الذي يرجع سببه إلى اشتراك السفينتين في الخطأ وسمي بشرط التصادم بخطأ مشترك (Clause Both to Blam Collision) وأطلق على الثالث شرط السفينة الشقيقة (Sister Ship Clause) (S.S.C) وتعلق بتصادم سفينتين مملوكتين لشخص واحد، وقد أنفرد هذا الشرط ببند خاص به في الشروط المعهدية (أجسام السفن) سمي بالسفينة الشقيقة Sister-Ship بينما أدمج كل من شرط التصادم، وشرط التصادم بخطأ مشترك تحت بند المسؤولية عن التصادم، وسنتناول هذه الشروط على النحو الآتي:-

### 1- التصادم بخطأ السفينة المؤمن عليها (Running Down Clause)

طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية يتحمل الطرف الذي صدر عنه الخطأ ويكون مسؤولاً عن تعويض الطرف المتضرر. عما لحقه من خسارة وما فاته من ربح مما يعني أن التعويض يشمل كلا من الخسائر المادية الفعلية للسفينة أو السفن الأخرى، كما يشمل الخسائر التبعية التي تتحملها كالتأخير والتعطل عن العمل، وهذه القاعدة اعتمدت من قبل الشروط المعهدية الإنجليزية في تغطية مسؤولية المؤمن له، فقد قضت تلك الشروط بأنه في حالة التصادم الراجع سببه بشكل مطلق إلى خطأ ملاحى أو إداري صادر عن السفينة المؤمن عليها، فإن مسؤولية المؤمن بتعويض المؤمن له تشمل النتائج المالية المترتبة بعاقته عما سببه هذا التصادم من هلاك أو ضرر للسفينة الأخرى، أو الأموال المحملة عليها، أو أي خسارة تبعية ناتجة عن تأخر السفينة الأخرى، أو تأخر البضائع المحملة عليها في الوصول إلى جهة وصولها أو بسبب توقفها عن العمل خلال فترة إصلاحها، فالتعويض يشمل جميع الخسائر المادية الفعلية والخسائر التبعية، بشرط أن لا تتجاوز مسؤولية المؤمن عن هذه الخسارة ثلاثة أرباع المبلغ الذي يكون المؤمن له مسؤولاً عنه، فقد نصت الفقرة الأولى من البند الثامن من الشروط المعهدية الزمنية (أجسام السفن) على أنه وافق المؤمنون على تعويض المؤمن له عن ثلاثة أرباع أي مبلغ أو مبالغ دفعت من قبله لأي شخص أو أشخاص آخرين بسبب مسؤولية المؤمن التقصيرية عن:

1- خسارة أو ضرر لا حق باي سفينة أخرى أو ممتلكات عليها

2- تأخير أو فقدان منفعة مثل هذه السفينة الأخرى أو ممتلكات عليها.

3- خساره عامة أو انقاذ بموجب عقد لأي سفينة أخرى أو ممتلكات عليها.

<sup>4</sup> - بهاء بهيج مرجع سابق ص-402 .

عندما تكون مثل هذه المبالغ قد دفعت من قبل المؤمن له نتيجة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى، كما نصت الفقرة الثانية من البند الثامن نفسه على أنه: (لا يمكن بأي حال من الأحوال أن تتجاوز مسؤولية المؤمن بموجب البندين (1-8) أو (2-8) مجتمعة حصتهم النسبية من ثلاثة أرباع القيمة التأمينية للسفينة المؤمن عليها متعلقة بكل حادث اصطدام على حده) كما يكون المؤمن مسؤولاً أيضاً، عن تعويض المؤمن له عما أنفقه من مصاريف قضائية من أجل دفع المسؤولية عنه، أو تحديدها على أن لا تتجاوز ثلاثة أرباع ما أنفقه المؤمن له من هذه المصاريف فقد نصت الفقرة الثالثة من بند المسؤولية عن التصادم على أن: (يدفع المؤمنون أيضاً ثلاثة أرباع المصاريف القانونية التي تكبدها المؤمن له أو التي يكون المؤمن له ملزماً بدفعها في تنازع المسؤولية أو في اتخاذ الإجراءات القانونية لتحديد المسؤولية بعد الحصول على موافقة كتابية مسبقة من المؤمن) فيغطي المؤمن ثلاثة أرباع مسؤولية صاحب السفينة عن حوادث الاصطدام، ويتم تغطية الربع المتبقي بالتأمين لدى نوادي الحماية والتعويض، ويقصد بالتصادم- في حكم هذا الشرط- الإلتحام المادي الذي يحدث بين سفينتين، فلا يغطي هذا الشرط التصادم مع حطام، أو أي جسم غارق، أو التصادم برصيف بحري أو أي جسم آخر ليس له وصف السفينة إذ تنحصر مسؤولية المؤمن في مثل هذه الحالات بأضرار- السفينة المؤمن عليها فقط مالم يتفق على غير ذلك، أو يلجا المؤمن له إلى تغطية هذه المسؤولية لدى أحد نوادي الحماية والتعويض.

## 2-التصادم بخطاء السفينة المؤمن عليها في التشريعات العربية

بالعودة إلى قوانين التجارة البحرية اليمني والمصري، واللبناني والأردني نجد أنها ألزمت مؤمن السفينة بضمان مسؤولية المؤمن له التصيرية بسبب التصادم، غير أن قانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري لم يحدد سقفاً لمسؤولية المؤمن عن تلك الخسارة وإنما اعتبر المؤمن مسؤولاً عن كافة المبالغ التي يكون المؤمن له مسؤولاً عنها بسبب التصادم، ماعدا الوفاة، أو الجرح، أو الأضرار البدنية، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (401)بحري يمني المقابلة للمادة (378) بحري مصري على أنه: (عدا الضرر- الذي يصيب الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أيا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو إرتطامها بشيء ثابت أو متحرك)، ويلاحظ من النص المذكور أن التشريع البحري اليمني ومعه المصري اتفقاً على استثناء التعويضات التي تصيب الأشخاص من نطاق ضمان المؤمن، وأيضاً لم يحدد سقفاً للمبالغ التي يدفعها المؤمن، كما أن القانون البحري اليمني، ومعه المصري علقا مسؤولية المؤمن عن التعويض على مطالبة المؤمن له ودياً أو قضائياً من قبل أصحاب السفينة الأخرى المضررة، أو أي شخص ثالث فقد نصت المادة (417)بحري يمني المقابلة للمادة (397) بحري مصري على أنه: (في حالة التأمين لضمان

المسئولية لا يجوز الرجوع على المؤمن عند وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين، إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له ويكون التزام المؤمن في حدود ما يلتزم به المؤمن له بأدائه من تعويض)، وأما بالنسبة للتشريع البحري اللبناني ومعه الأردني فقد حددا سقفاً لمسئولية مؤمن السفينة عن هذه الخسارات الناتجة عن التصادم بحيث لا يتجاوز ما يلتزم به المؤمن 90% من المبلغ المحكوم به في مواجهة المؤمن له ولا يزيد عن 90% من قيمة التأمين، كما حضرا على المؤمن له التأمين على المبلغ الزائد الـ 10% غير المغطى فإن خالف ذلك تحمل المؤمن له خصم 10% ثانية من قيمة التعويض، فقد نصت المادة (340) بحري لبناني المقابلة للمادة (343) بحري أردني أنه: (1- إن مخاطر دعاوى الغير المرفوعة على السفينة بسبب تصادمها مع سفينة أخرى غيرها أو اصطدامها بمركب عائم وبالسدود والأرصفة وسدود الأوتاد أو بغيرها من الاجرام الثابتة تلقى على عاتق المؤمن تسعة أعشار الأضرار- المحكوم بها لغاية تسعة أعشار المبلغ المضمون على الأكثر.

2- يتحمل المضمون عشر الأضرار- ومحظور- عليه تضمين هذا العشر وإذا حصلت مخالفة لهذا المنع فإنه يتحمل حسم عشر ثان، 3- يعفي الضامنون من كل دعوى يرفعها عليهم أي شخص كان لأي سبب كان بداعي ضرر أو غرم يتعلقان بتحميل السفينة المضمونة وتعهداتها وكذلك من كل الدعاوى المرفوعة بداعي الوفاة أو الجرح وبداعي أي طارئ أو ضرر- جسدي).

ويلاحظ أن التشريعات البحرية اليمني والمصري واللبناني والأردني اتفقت مع الشروط المعهدية في توسيع نطاق تغطية المسئولية التقصيرية عن التصادم لتتسع لتغطية جميع الخسائر التي يكون المؤمن له مسئولاً عنها قانوناً سواءً أكانت خسائر مادية فعلية أو خسائر تبعية، كما اتفقت مع الشروط المعهدية في إعفاء المؤمن من ضمان نتائج الدعاوى المرفوعة بسبب الوفاة أو الجرح أو الأضرار- البدنية، ومن ضمان نتائج رجوع الشاخصين على المجهز (المؤمن له) بسبب الأضرار اللاحقة بالبضائع المشحونة على السفينة المؤمنة جراء التصادم، كما نجد أن التشريعات البحرية العربية المذكورة ساوت بين حوادث التصادم والارتطام فشملت مسئولية المؤمن تعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة المؤمن عليها جراء ارتطامها بجسم ثابت أو متحرك، والأضرار التي تصيب الغير من جراء ذلك الارتطام، وبذلك اختلفت مع الشروط المعهدية في هذه المسألة التي قصرت مسئولية المؤمن عن حوادث الارتطام بجسم ثابت أو متحرك بتعويض أضرار السفينة المؤمن عليها فقط دون الأضرار- التي تصيب الغير جراء ذلك الارتطام .

### 3-التصادم بخطأ مشترك بين السفينة المؤمن عليها والسفينة الأخرى

هذا الشرط الثاني متعلق باشتراك السفينتين في ارتكاب الخطأ المسبب لوقوع التصادم وسمي بشرط التصادم بخطأ مشترك (B.B.C.C Both to Blame Collision clause)

والتصادم بخطاً مشترك من السفينتين يجعل كلاً من السفينتين مسئولتان بالتقابل عن الخطأ بنسبة الخطأ الذي صدر عنها<sup>(1)</sup> وبالتالي يكون مؤمّن كل سفينة مسؤولاً عن تعويض أصحاب السفينة المؤمنة لديه بمقدار مسؤوليتهم عن الخسائر المادية الفعلية، والخسائر-التبعية التي لحقت بالسفينة الأخرى ويحل محلهم في الرجوع على ملاك السفينة الأخرى لاسترداد ما دفعه أي كما لو إن ملاك كل سفينة قد اضطرروا إلى دفع نسبة من الأضرار التي لحقت بالسفينة الأخرى<sup>(2)</sup>، ولتحاشي رجوع المؤمنين على بعضهم البعض يتم في الواقع العملي إجراء المقاصة بين مسؤولية السفينتين بنسبة الخطأ المشترك فينحصر تعويض رصيد المسؤولية بمؤمّن السفينة التي صدر عنها الخطأ الأكبر<sup>(3)</sup>.

فقد نصت الفقرة الثانية 8-2-1 من البند الثامن من الشروط المعهديه الزمنية أجسام السفن على أنه: (حينما تصطدم السفينة المؤمنة مع سفينة أخرى وتكون المسؤولية مشتركة بين السفينتين ولم يكن هناك تحديد لمسئولية إحدى السفينتين أو كليهما بموجب القانون سيكون التعويض بموجب هذا البند -8- محسوباً على أساس مبدأ المسؤوليات المتبادلة كما لو كان قد إلزم مالك كل سفينة على دفع كل طرف منهما للآخر تلك النسبة من التعويض التي تكون مستحقة عند تحديد الرصيد أو المبلغ المستحق دفعه من قبل المؤمّن له أو إليه كنتيجة للتصادم) ويقصد بعبارة: (ما لم يكن هناك تحديد لمسئولية إحدى السفينتين أو كليهما بموجب القانون) أن المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية قد نصت على جواز- تحديد مسؤولية أصحاب السفن بمبلغ معين عن الوفاة والإصابات البدنية التي تلحق بالأشخاص، وكذلك عن الأضرار المادية الناتجة عن صدور خطأ أو إهمال منهم أو تابعيهم في عمليات الملاحة البحرية - بشرط أن لا يصل الفعل الصادر- عنهم مرتبة الخطأ أو الإهمال المتعمد أو فعلاً منطوياً على غش- وفي حالة وجود مثل هذا التحديد للمسئولية من قبل مالك إحدى السفينتين، فإن مسؤولية المتقابلة تحتسب بنسبة الخطأ الصادر عنه على أن لا تتجاوز مقدار سقف التحديد الذي يتمسك به، ويتحدد سقف التعويض الذي يلتزم به المؤمّن وفقاً لهذه الشروط بالنسبة لرصيد المسؤولية أو بالمصاريف القضائية بثلاثة أرباع مايلزم به المؤمّن له، على أن لا يتجاوز- ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة للسفينة كما هو الحال في شرط التصادم بخطأ السفينة المؤمنة منفردة<sup>(4)</sup>، ويثير التصادم بخطأ مشترك مسألة ما لو تم تسوية التعويض المستحق لكل سفينة على الأخرى بطريقة المسؤولية المنفردة<sup>(5)</sup>، فهل يلتزم

1- د/ يوسف يعقوب صرخوه - مرجع سابق ص 191.

2- د/ منى محمد عمار وعلي السيد الديب (التأمين البحري) - مرجع سابق ص 239.

3- بهاء بهيج - مرجع سابق ص 408.

14- طبقاً للفقرة 8-2-2 التي تنص بأنه (لا يمكن باي حال من الأحوال ان تتجاوز مسؤولية المؤمنين بموجب البندين (8-1) أو (8-2) مجتمعه حصتهم النسبة من ثلاثة ارباع القيمة التأمينية للسفينة المؤمن عليها).

5- مبدأ المسؤولية المنفردة يقتضي ان تدفع السفينة التي أصابها أقل الأضرار إلى السفينة الأخرى نصف الفرق بين ما تحملته كل منهما من أضرار ( د/ الشرقاوي - المرجع السابق ص 337).

المؤمن بأن يؤدي للمؤمن له ما كان يجب أن يدفعه للسفينة الأخرى؟ لقد عرض الأمر على القضاء الإنجليزي سنة 1890م فقررت محكمة الإستئناف البريطانية رفض الحكم للمؤمن له بالمبلغ الذي يطالب به على أساس أن تسوية الأضرار قد تم وفقاً لمبدأ المسؤولية المنفردة وليس وفقاً لمبدأ المسؤوليات المتقابلة بمعنى أن تعطي كل سفينة للأخرى نصف الضرر- الذي تحملته وبهذا لم تدفع السفينة المؤمن عليها أي تعويض للسفينة الأخرى فلا يحق للسفينة الأولى مطالبة المؤمن بتعويض لم تتحمله فعلاً، وتتلخص وقائع هذه القضية<sup>(1)</sup> في أن مالك السفينة أمن على سفينته وفقاً لشرط المسؤولية عن حوادث التصادم R.D.C ثم حدث أن تصادمت السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى نتيجة خطأ مشترك من السفينتين ولحق السفينة المؤمن عليها ضرراً أكبر من الضرر اللاحق بالسفينة الأخرى وتم تعويض السفينة المؤمنة بطريقة المسؤولية المنفردة- وذلك بأن دفعت السفينة الأخرى للسفينة المؤمنة الفرق بين نصف الضرر- الذي تحملته السفينة المؤمنة ونصف الضرر- الذي تحملته السفينة الأخرى (الملتزمة بالتعويض) فرفع مالك السفينة المؤمنة الدعوى مطالباً المؤمن وفقاً لشرط التصادم- بأن يؤدي له ما كان يجب أن يدفعه للسفينة الأخرى.

#### 4- شرط السفينة الشقيقة (الاخت) (Sister Ship Clause)

الشرط الثالث من الشروط المعهدة الإنجليزية جاء متعلقاً بتصادم سفينتين تتبعان مجهزةً واحداً وعرف بشرط السفينة الشقيقة (sister ship clause S.S.C) وقد جاء هذا الشرط نتيجة لتكرار حوادث اصطدام السفن المملوكة لمجهز واحد ببعضها ونظراً لعدم امكانية قيام مالك السفينة برفع دعوى في المحاكم عند تصادم سفينتين يمتلكهما، لأن القاعدة أنه لا يجوز لشخص أن يقاضي نفسه، فلا يمكن من المطالبة بتعويض وفقاً لشرط التصادم في الوثيقة<sup>(2)</sup> فاصطدام سفينة بأخرى مملوكتين لنفس مالك السفينة الصادمة أو تابعه لنفس المجهز يجعل مالك السفينتين أو مجهزهما لا يحصل على تعويض عن الأضرار- والخسائر- اللاحقة بالسفينتين الصادمة والمصدومة مما يؤدي إلى وضعه في حال سيء، إذ سيقع على عاتقه تحمل كافة أعباء الأضرار- والخسائر- الناجمة عن تصادم السفينتين، ومن ناحية أخرى إذا حصل المؤمن له بصفته مالكاً للسفينة المضرورة - على تعويض من المؤمن، فلن يستطيع الأخير الرجوع على المتسبب في الضرر بدعوى الحلول المقررة له؛ لأن المؤمن له هو نفسه المتسبب في الضرر- في هذه الحالة، ولذلك جاء شرط السفينة الشقيقة حلاً لمثل هذه الحالات ويجعل للمؤمن له نفس الحقوق التي

1- قضية The London Steamship Ins. Assu, اشار إليها د/ الشرقاوي الخطر في التأمين البحري - مرجع سابق رقم 228 ص 350.

2- د/ سلامة عبد الله وعصام عمر (التأمين البحري) مرجع سابق ص 143.

يقررها شرط التصادم كما لو وقع التصادم بين سفينتين مملوكتين لمجهزين مختلفين، ويطبق نفس الحكم عند تقديم إحدى السفن مساعدة انقاذ لسفينة أخرى يمتلكها نفس المالك، فقد نص البند التاسع من الشروط المعهدية الزمنية أجسام السفن تحت بند السفينة الأخت على أنه: (إذا اصطدمت السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى مملوكة كلياً أو جزئياً لنفس المالكين أو خاضعه لنفس الإدارة أو تلقت خدمات انقاذ منها فإن المؤمن له سيتمتع بنفس الحقوق بموجب هذا التأمين كما لو كانت السفينة الأخرى مملوكة كلياً للمالكين لامصلحة لهم في السفينة المؤمن عليها هنا، ولكن في مثل هذه الحالات فإن مسؤولية التصادم أو المبلغ القابل للدفع من هذه الخدمات المقدمة سيحال إلى محكم منفرد يتفق عليه بين المؤمنين والمؤمن لهم) فهذا الشرط يعطي المؤمن الذي يملك السفينتين المتصادمتين، نفس الحقوق التي يقررها شرط التصادم (R.D.C)<sup>(1)</sup>، والهدف من إدراج هذا الشرط هو تشجيع المجهزين الذين يمتلكون أو يديرون أكثر من سفينة على تأمين سفنهم لدى مؤمن واحد<sup>(2)</sup> ويلاحظ أن الشرط نص على أن تقدير التعويض الذي كان يستحق لمالك السفينة المضرورة لو لم يكن هو ذاته مالك السفينة المخطئة، يكون بطريق التحكيم بواسطة شخص يتفق عليه المؤمن والمؤمن له؛ لأن القضاء لا يعترف بوجود مسؤولية في هذه الحالة؛ لأنه لا يجوز لشخص أن يقاضي نفسه، كما أن الشرط المذكور قرر تطبيق نفس المبدأ كما ذكرنا- على خدمات الإنقاذ التي تقدمه السفينة لسفينة شقيقة ويرى البعض<sup>(3)</sup> أن الشرط المذكور لم يكن في حاجة لتقرير ذلك بالنسبة لمكافآت الانقاذ؛ لأن القاعدة في هذه المكافآت الملكية المشتركة للسفن لا تهدم حق السفينة المنقذة في المكالبة بمكافئة انقاذ من السفينة الشقيقة، ومن الجدير بالذكر أن وثيقة التأمين الفرنسية تتضمن نصاً مماثلاً لشرط السفينة الشقيقة<sup>(4)</sup>، ويلاحظ أن الشروط المعهدية الإنجليزية وكذا الشروط الواردة في الوثيقة الفرنسية لم تنطرق إلى حق المؤمن في الحل محل المؤمن له في الرجوع على السفينة الأخرى لاسترداد ما دفعه من تعويض سواء تعلق ذلك بالمسؤولية المدنية عن التصادم أو تعلق الأمر بمكافآت الإغاثة أو مصاريف الانقاذ، ويرى بعض شراح القانون<sup>(5)</sup> أن هذه المسألة تحصيل حاصل ولا تحتاج إلى النص عليها، فإذا كانت السفينتان مؤمنتين لدى نفس المؤمن فرجوع المؤمن على نفسه في هذه الحالة يكون أمر خارج عن نطاق التصور فيجب في هذه الحالة أن يتنازل المؤمن عن حقه في الحل كما أن رجوعه على (مالكي) السفينة الأخرى إذا لم يكن مؤمن عليها لديه معناه إلغاء مسؤوليته عن تعويض المؤمن له بموجب وثيقة التأمين ويخلص هذا الرأي إلى أنه إن كانت السفينة الأخرى

1 - دوفر في تحليل شروط التأمين البحري ص 43 اشار إلى ذلك د/ الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 352.

2 - د/ سلامه عبد الله وعصام عمر - المرجع السابق ص 144.

3 - دوفر - المرجع السابق نفس الصفحة.

4 - د/ محمود سمير الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) المرجع السابق رقم 231 ص 353.

5 - بهاء بهيج شكري - مرجع سابق ص 410 - د/ يعقوب صرخوه ص 293.

المسئولة عن حادث التصادم، وكانت مؤمنة لدى مؤمن آخر، فمن حق مؤمن السفينة المصدومة الرجوع على مؤمن السفينة الأخرى بمقدار ما دفعه لأصحاب السفينة المؤمنة لديه، ويؤدي هذا الشرط ثماره إذا كان وارداً في وثقتي تأمين السفينتين المتصادمتين<sup>(1)</sup>.

#### 5- السفينة الشقيقة في التشريعات العربية

شرط السفينة الشقيقة يقرر مبدأ خلاصته أنه: (متى تصادمت سفينتان تابعتان لمجهز واحد، أو تلقت احدهما من الأخرى مساعدة، فإن تسوية التعويض تتم كما لو كانت السفينتان تابعتين لمجهزين مختلفين) وباستقراء نصوص، قانون التجارة البحرية اليمني وكذلك المصري نجد أنهما قررا نفس المبدأ الذي يقوم عليه الشرط المذكور بنص المادة (407) الفقرة (1) بحري يماني المقابلة للمادة (384) فقرة (1) مصري على أن: (تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كمالو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف) فيترتب على هذا النص العام اعتبار السفن التابعة لمجهز واحد، كما لو كانت كل سفينة تابعة لمجهز مختلف، في حكم التصادم، بل إن هذا النص ماوضع إلا لمجابهة حالة التصادم الذي يحدث بين سفن تابعة لمجهز واحد<sup>(2)</sup>، أما قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني فلم يغفلا معالجة مسألة التصادم بين سفينتين تابعتين لمجهز واحد، فقد نصت المادة (332) بحري لبناني المقابلة للمادة (335) بحري أردني على أنه: (إذا تصادمت السفينة وسفينة غيرها للمضمون أو نالت منها أسعافاً فتجري التسوية كما لو كانت السفن لمجهزين مختلفين وأن قضائياً تبعه التصادم أو التعويض من الخدمات المقدمة يحددها تجاه أصحاب العلاقة في جرم السفينة حكم فرد يعين بإتفاق المضمونين إذا وجد وإلا فبقرار من رئيس المحكمة بصفته قاضياً للأمر المستعجلة، وهذا شأن إصطدام السفينة بجرم ثابت أو عائم خاص بالمضمون) وجاءت معالجة النص المذكور لمسألة تصادم السفينتين الشقيقتين متطابقة مع الشروط المعهدية الإنجليزية وما تضمنته الوثائق الفرنسية فيما عدا مسألة تعيين المحكم الفرد في حالة عدم الإتفاق بين الطرفين على تعيينه فقد ترك النص المذكور أمر تعيينه للمحكمة الابتدائية في ميناء الرسو القريب من مكان التصادم وهذا هو نفس الحكم في الوثائق الفرنسية<sup>(3)</sup> التي جعلت تعيين المحكم في حالة الاختلاف، بأمر من رئيس المحكمة التجارية المختصة بناءً على طلب يقدم إليه، وهكذا فقد رأينا من خلال دراسة رأي التشريعات المختلفة وما جرى عليه الواقع

1- د/ يوسف يعقوب صرخوه - المرجع السابق ص293.

2- د / الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 354.

3- نصت المادة (29) من وثيقة تأمين السفن الفرنسية على أنه: (متى ما تصادمت سفينة مع أخرى وكانت السفينتان تابعتين لمجهز واحد أو تلقت احدهما مساعده من الأخرى فإن تسوية التعويض تتم لما لو كانت السفينتان تابعتين لمجهزين مختلفين ويتم تحديد المسؤولية عن التصادم أو تعويض خدمات الانقاذ بواسطة محكم فرد يختاره طرفا عقد التأمين في حالة عدم الاتفاق يعين بأمر من رئيس المحكمة التجارية المختصة بناء على طلب يقدم له بذلك كما تطبق هذه القاعدة في حالة إصطدام السفينة المؤمنة بجرم ثابت أو عائم) د/ الشرقاوي (الخطر والتأمين) مرجع سابق ص353.

العملي أن التشريعات العربية تتبنى الرأي القائل أن تأمين جسم السفينة يغطي التعويضات المستحقة للغير في مواجهة المؤمن له بسبب التصادم، وأن وثيقة التأمين الإنجليزية أدرج فيها شرط التصادم نزولاً عند رغبة أصحاب السفن في ذلك، كما قام مكتبتي التأمين بلندن تلافياً لقصور نطاق التغطية لوثيقة التأمين البحري النموذجية، بوضع شروط خاصة لتغطية المسؤولية التقصيرية للمؤمن له عن حوادث التصادم، ويعتبر شرط التصادم عقد إضافي إلى اتفاق مستقل لا تتأثر المطالبات المقدمة وفقاً لشروط العقد الأصلي بمقدار ما قد يستحق وفقاً لهذا الشرط<sup>(1)</sup>، ولا تتعدى مسؤولية المؤمن ثلاثة أرباع المبلغ الذي يكون المؤمن له مسؤولاً عنه، بالإضافة إلى ثلاثة أرباع المصاريف القضائية التي تكبدها المؤمن له في دفع المسؤولية عنه أو تحديدها، ويقوم ملاك السفن عادة بتغطية الربع المتبقي من المسؤولية عن التصادم لدى أندية الحماية والتعويض، كما يتم أحياناً تعديل شرط التصادم ليغطي مسؤولية المؤمن له بالكامل عن التعويض والمصاريف وليس فقط ثلاثة أرباع المسؤولية.

1 - سلامة عبدالله وعصام الدين عمر - مرجع سابق ص 141.

# الفصل الثالث

السفينة محلاً لعقد التأمين البحري

التأمين على السفينة هو حجر الزاوية في التأمين البحري بمختلف فروعها، يهتم بأمر كثيرة وقيم عديدة إلا أنه يأتي على رأسها ضمان جسم السفينة وأجرتها، ولهذا فإن دراستنا للسفينة كمحل لعقد التأمين البحري ستتركز على التأمين على جسم السفينة وأجرتها في ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: جسم السفينة محلاً لعقد التأمين البحري  
(التأمين على جسم السفينة).

المبحث الثاني: أجرة السفينة محلاً لعقد التأمين البحري  
(التأمين على أجرة السفينة).

## المبحث الأول

### جسم السفينة محلاً لعقد التأمين البحري

## تمهيد وتقسيم

دراسة التأمين على جسم السفينة تثير الكثير من التساؤلات فهل التأمين على جسم السفينة يقتصر على هيكل السفينة فقط أم يشمل ملحقاتها اللازمة لاستغلالها؟ وهل يقتصر التأمين على أجسام السفن أثناء إبحارها، أم يتعداه إلى التأمين عليها وهي قيد البناء؟ وهل يعد ذلك تأميناً بحرياً أم لا؟ وكذلك التأمين على السفن وهي رأسية في الميناء للإصلاح والصيانة، وهل التأمين على أجسام السفن هو تأمين يغطي الهلاك، أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، أم يغطي مسؤولية المؤمن له عن الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير نتيجة تصادمها بسفينة أخرى؟ وما نطاق تغطية جسم السفينة من حيث الزمان والمكان؟ وأخيراً ماهي السفينة وما شروطها؟ هذه التساؤلات سنجيب عليها في هذا الفصل ولذلك قسمنا هذا الفصل إلى أربعة مطالب :-

### المطلب الأول: ماهية السفينة

في بحثنا هذا سنتعرف على تعريف السفينة والشروط التي إستلزمها القانون البحري في السفينة، وهوية السفينة، وجنسيته، وصلاحيته للملاحة البحرية، وكثير من المسائل ذات العلاقة بنظام التأمين البحري في أربعة فروع :

### الفرع الأول: تعريف السفينة وشروطها

#### أولاً: تعريف السفينة

ورد ذكر السفينة في قوله تعالى {فَانطَلَقَا حَتَّىٰ إِذَا رَكِبَا فِي السَّفِينَةِ خَرَقَهَا قَالَ أَخَرَقْتَهَا لِتُغْرِقَ أَهْلَهَا لَقَدْ جِئْتَ شَيْئًا إِمْرًا (71)}<sup>(1)</sup> والبحر يطلق على أي تجمع للمياه المالحة ويتصل بالمحيط، وعلى البحيرات المالحة غير المتصلة ببحار أو محيطات قال تعالى {وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ} (24)<sup>(2)</sup> .

وقد عرف القانون البحري اليمني السفينة في المادة (1) منه والمقابلة للمادة (1/1) بحري مصري بأنها: (كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح) وعرفت المادة (5) نقل بحري سوداني السفينة بأنه: (كل منشأة ذاتية الدفع وصالحة للملاحة البحرية تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية سواءً أستخدمت لأغراض تجارية أو غير تجارية أو في نقل الركاب..).

<sup>1</sup> - سورة الكهف الآية 71  
<sup>2</sup> - سورة الرحمن اية رقم 24

وأما القانون البحري اللبناني وذلك في المادة(1)منه ومعها الأردني في المادة(3)بحري أردني فقد عرف السفينة بأنها:(كل مركب صالح للملاحة البحرية أياً كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن)، ويؤخذ(1)على التعريف المذكور في القانون اللبناني، إغفال نوع الملاحة التي تقوم بها المنشأة العائمة مع أنه من الثابت أن المنشأة يجب أن تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية حتى تكتسب السفينة وصف السفينة، وأما فقهاء القانون فقد عرفها البعض(2) بأنه:( كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد).

وأما قضاء النقض المصري فقد عرفها بالآتي:(وصف السفينة ينصرف إلى كل منشأة عائمة تعمل أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد بغض النظر عن حملتها أو حجمها أو طريقة بنائها وأياً كانت أدواتها المسيرة لها سواء أكانت سفينة تجارية، أو سفينة صيد، أو نزهة مما يقتضي أن تكون المنشأة العائمة صالحة للقيام بهذه الملاحة)(3)، ولم يورد قانون التأمين البحري الإنجليزي تعريفاً محدداً للسفينة، بينما عرفها قانون التأمين البحري الفرنسي بأنها:(كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن)

ونجد أن تعريف المادة الأولى من القانون البحري اللبناني للسفينة نسجت على منوال تعريف السفينة في القانون الفرنسي.

### ثانياً: شروط اعتبار المنشأة العائمة سفينة

من خلال التعريفات السابقة يمكننا القول أنه يشترط لإعتبار المنشأة العائمة سفينة شرطان:

#### الشرط الأول: أن تقوم المنشأة العائمة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية

لاعتبر أي منشأة عائمة سفينة ما لم تكن من حيث هيكلها وماكينتها وملحقاتها مخصصة للملاحة البحرية، وعلى ذلك يخرج عن وصف السفينة القوارب، والصنادل التي تعمل في المياه

1- د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق رقم 21 ص 31.  
2- د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) المرجع السابق نفس الصفحة - د/ محمد مقبل الشلاحي مرجع سابق ص 41- بهاء بهيج المحامي مرجع سابق ص 71- د/ أميرة صدقي (الموجز في القانون البحري) دار النهضة العربية- القاهرة عام 1980م ص 38- د/ علي عبدالرحيم- د/ رفعت خيرى (الوجيز في القانون البحري) بدون ناشر ولا سنة النشر رقم 17 ص 55- أ د / عز الدين الطيب آدم محاضرات في القانون البحري جامعة النيلين بدون سنة نشر ص 11- د/ عبد الكريم عوض خليفة (القانون الدولي للبحار) دراسة في ضوء أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 3013م ص 15.  
3- الطعن رقم (657) في 24/5/1982م - أشار إليه د/ أحمد محمود حسني (قضاء النقض البحري) منشأة المعارف بالإسكندرية عام 2007م ص 23.

الداخلية لأنها غير مخصصة للملاحة البحرية، كما تخرج المنشأة العائمة التي تخصص للملاحة النهرية، أو الداخلية، والتي يطلق عليها أسم مركب<sup>(1)</sup> وكذلك الحال إلى سفن السحب والإرشاد، والطائرات المائية، وقيام المنشأة العائمة بالملاحة البحرية تقتضي أن تكون لديها القدرة الذاتية على السير، في البحر، ومواجهة مخاطره، بما لديها من أدوات، ووسائل، إلا أنه لا يتوقف إسباغ وصف السفينة على الغرض من الملاحة البحرية التي تقوم بها المنشأة العائمة، فالمنشأة العائمة المخصصة للملاحة البحرية تكسب وصفها سواءً أكانت مخصصة للملاحة التجارية، أو ملاحة الصيد، أو النزهة، أو خصصت لملاحة أعالي البحار أو الملاحة الساحلية أو أن تكون لغرض الملاحة المساعدة<sup>(2)</sup> ولا أهمية لحمولتها، وطريقة بنائها، وأبعادها، كما أنه لا يشترط في المنشأة المخصصة للملاحة البحرية أن تهدف إلى تحقيق الربح وفقاً لمفهوم نص المادة (1) بحري يماني والنصوص المقابلة لها، ويدخل في مفهوم السفينة سفن نقل البضائع وسفن نقل الركاب والسفن الخاصة وسفن الصيد البحري، وسفن الأبحاث العلمية، وناقلات النفط أياً كان حمولتها، فيكفي أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، كما لا يشترط أن تقوم المنشأة العائمة بالملاحة البحرية فعلاً كي يصدق عليها وصف السفينة بل يكفي أن تكون مخصصة لهذا النوع من الملاحة، فالسفينة المعطلة عن العمل والراسية في الميناء تظل محتفظة بصفاتها مهما طالت مدة توقفها، وكذلك السفينة في دور البناء تكتسب صفة السفينة حتى قبل تعويمها إذا اتجهت نية مالكيها إلى تخصيصها للملاحة البحرية على اعتبار ماستوول إليه من التخصيص للملاحة البحرية<sup>(3)</sup>.

### الشرط الثاني: أن يكون القيام أو التخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد

لا يكفي أن تكون المنشأة صالحة للملاحة البحرية بل يجب أن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فيجب أن تمارس الملاحة البحرية بشكل شبه دائم<sup>(4)</sup> فإذا كانت المنشأة تقوم بالملاحة البحرية عادة أو خصصت للملاحة البحرية على وجه الاعتياد فإنها تعد سفينة، ولا يزول عنها هذا الوصف حتى ولو قامت بملاحة داخلية، أو نهريّة عرضاً لمرة واحدة، أو عدة مرات لا إتصال بينهما وعلى ذلك فالمنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للملاحة في الأنهار على وجه الاعتياد لا يكسبها قيامها بملاحة بحرية إستثناء وصف السفينة، تخصيص السفينة للملاحة البحرية يقتضي أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية، بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها، مع

1- د/ مصطفى كمال طه أساسيات القانون البحري مرجع سابق ص 32 - د/ أميرة صدقي المرجع السابق ص 37.

2- د/ محمد ابراهيم موسى - مرجع سابق ص 19.

3- د/ مصطفى كمال طه وزمبله - مرجع سابق ص 61 - د/ محمد ابراهيم موسى - مرجع سابق ص 21.

4- د/ جعفر الشاللي - مرجع السابق ص 40 - د/ سميحة القليوبي (القانون البحري) دار النهضة 1982م ص 9 - د/ عيد المنعم محمد داود (القانون الولي للبحار) منشأة المعارف - بالإسكندرية بدون تاريخ نشر - ص 40.

مراعاة ما يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من الأخطار- وهذه الصلاحية للملاحة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانوناً ونهايتها، فنكتسب المنشأة وصف السفينة من وقت صلاحيتها للملاحة ولولم تنزل البحر فعلاً وقد جرى العمل على اعتبار المنشأة البحرية وهي في دور- البناء سفينة فيما يتعلق برهنها أو التأمين عليها(م70/1)بحري يماني و(م44)بحري مصري وهذا الحكم لا يغير الحقيقة المتعلقة بضرورة الصلاحية للملاحة في المنشأة البحرية حتى تعتبر من قبيل السفن وإنما هو مجرد استثناء تشريعي أملت اعتبارات عملية رغبة في تيسير- الإئتمان البحري للحاجز والبانى على السواء ولايجوز التوسع فيه أو القياس عليه<sup>(1)</sup>ويزول هذا الوصف عنها إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً فإذا توفر- الشرطان المذكوران اكتسبت المنشأة وصف السفينة بصرف النظر عن حمولتها وطريقة بنائها، وأبعادها وأياً كانت أدواتها المسيرة لها، أي سواءً أكانت قوتها المحركة شراعية أو بخارية، وأياً كان الغرض من الملاحة سواءً كانت ملاحية تجارية أم ملاحية نزهة وسواءً أكانت السفينة مخصصة للقيام بالملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية أو أنها تقوم بملاحة رئيسية أو مساعدة<sup>(2)</sup>ولايزول عنها وصف السفينة إلا إذا تحولت إلى مباشرة نشاط آخر غير الملاحة البحرية أو تم تخصيصها للملاحة النهرية أو عند هلاكها وتحولها إلى حطام.

## الفرع الثاني: هوية السفينة وجنسياتها

السفينة وإن كانت من الأموال المنقولة، إلا أنها تتميز عن غيرها من المنقولات بأن لها هوية وتتحدد هوية السفينة بمميزات خاصة بها تميزها عن غيرها وتمثل في الآتي:

### 1- اسم السفينة

يجب أن يكون لكل سفينة اسم معين، تختص به يميزها عن غيرها من السفن، ويجب كتابة اسم السفينة بحروف عربية، ولاتينية على جانبي مقدمتها، وعلى مؤخرتها مصحوباً برقم تسجيلها بالإضافة إلى كتابة اسم ميناء التسجيل، وعادة ما يكتب اسم السفينة بلون يختلف عن لون جسم السفينة، ولمالك السفينة اختيار اسم سفينته بشرط أن، لا يتشابه مع اسم سفينة أخرى، وأن توافق عليه الجهات الإدارية المختصة حتى تتحقق من أن الاسم لا تحمله سفينة أخرى<sup>(3)</sup>كما أنه لا يجوز لمالك السفينة تغيير اسم السفينة إلا بموافقة هذه الجهات المختصة، وفي ذلك نصت

<sup>1</sup> - د/ بهجت عبد الله قايد(الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية)ج1 - دار النهضة العربية القاهرة - ط1 - 2003-2004م ص-60.

<sup>4</sup> - د/ أميرة صدقي - المرجع السابق ص36.

<sup>2</sup> - د/ أماني أحمد عبدالله موسى(قانون النقل البحري)بدون ناشر ولا سنة النشر ص25.

<sup>3</sup> - د/ جعفر الشلالي - مرجع سابق ص42 - بهاء بهيج شكري المحامي - مرجع سابق ص72.

المادة (4/2) بحري يماني، والمقابلة، للمادة (6/2) بحري مصري على أنه: (يجب على كل سفينة يمنية أن تتخذ لها اسماً توافقه عليه الجهات البحرية المختصة، وأن يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان ظاهر بجانب مقدمة السفينة كما يكتب الاسم على مؤخرتها مصحوباً باسم ميناء التسجيل) وكذلك الحال في قانون النقل البحري السوداني فقد أوجبت المادة (7) منه ذلك بنصها على أنه: (يجب أن يكون لكل سفينة سودانية اسم توافقه عليه السلطة المختصة، ولا يجوز إجراء أي تعديل في اسم السفينة إلا بعد الحصول على موافقة السلطة المختصة كتابة) ووفقاً للفقرة (3) من المادة (9) من نفس القانون يجب على مالك السفينة كتابة اسم السفينة بالحروف العربية، والإنجليزية بطريقة بارزة في مكان ظاهر على جانبي مقدمة السفينة وعلى أحد العوارض الرئيسية في غرفة القيادة، ولإسم السفينة أهمية خاصة من حيث تمييزها عن غيرها من السفن وفيما يتعلق بالتصرفات القانونية التي ترد عليها، ومن حيث تسجيلها وإصدار الوثائق الخاصة بها ولذلك وحماية للغير الذي تعلقت حقوقه بسفينة معينة لا يجيز القانون البحري اليمني تغيير اسم السفينة إلا بعد الحصول على موافقة الجهة المختصة<sup>(1)</sup> ونظراً لأهمية اسم السفينة فإن إخفائه أو تغطيته بأي شيء أو عدم الإلتزام بأحكام المادة (4/2) بحري يماني يعد مخالفة تعرض مالك السفينة للعقوبة مالم يكن القصد من المخالفة إلقاء وقوع السفينة في الأسر فقد نصت المادة (5) بحري يماني أن: (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان في حالة مخالفته للأحكام المنصوص عليها في المادة السابقة مالم يكون القصد من المخالفة انقضاء وقوع السفينة في الأسر).

## 2- موطن السفينة

يتحدد موطن السفينة بمكان الميناء الذي تم تسجيلها فيه، وهو غير الميناء الذي، تتخذه السفينة قاعدة لنشاطها (ميناء الإستغلال) فيقصد بموطن السفينة الميناء الذي تم فيه تسجيل السفينة<sup>(2)</sup>، ويعتبر مكان تسجيل السفينة، موطناً قانونياً لها بغض النظر عن جنسيتها، وعن الميناء الذي تختاره لممارسة نشاطها فيه، وتظهر أهمية الموطن في تعيين السفينة وتمييزها عن غيرها<sup>(3)</sup> كما تجري فيه عملية قيد وشهر- جميع التصرفات التي ترد على السفينة من بيع أو رهن<sup>(4)</sup> وغير ذلك، كما أن للموطن أهمية من حيث تحديد الاختصاص الولائي للمحاكم حيث تختص بنظر الجرائم، والجنح التي تقع على ظهر السفينة المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء

1- د/ محمد عبد القادر الحاج (الوجيز في القانون البحري اليمني) دار الفكر المعاصر صنعاء 2007م ص-22.

2- د/ أماني أحمد موسى - مرجع سابق ص30.

3- د/ محمد عبد القادر الحاج - المرجع السابق ص23 - د/ مصطفى كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق ص49.

4- د/ أماني أحمد موسى - المرجع السابق ص30.

التسجيل، وكذلك الحال للمنازعات الفنية المتعلقة بها<sup>(1)</sup>، وقد أوجبت المادة(12)بحري يماني على كافة السفن تقديم طلب لتسجيل السفينة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ بناء السفينة، أو تملكها وتبدأ المدة المذكورة من تاريخ دخول السفينة إحدى الموانئ اليمنية إذا بنيت أو تم تملكها في الخارج بينما انقضت المادة(16)بحري لبناني والمقابلة للمادة(18)بحري أردني هذه المدة المذكورة إلى خمسة عشر يوماً، ونجد أن المقنن السوداني ينص في الفقرة الأولى من المادة(10/1)نقل بحري سوداني على أنه:(لا يجوز لأي سفينة أن تبحر رافعة العلم السوداني إلا إذا كانت مسجلة في السودان)ولم تحدد الفقرة الأولى من المادة(12)من نفس القانون موعداً لتقديم طلب التسجيل فنصت على أنه:(يقدم مالك السفينة طلب تسجيل السفينة إلى المسجل)وإن كان لمالك السفينة حرية إختيار الميناء الذي يقوم بتسجيل سفينته فيه غير أنه لايجوز أن يكون للسفينة أكثر من موطن، ولذلك لا يقبل تسجيل السفينة في اليمن إلا بعد إحضار- شهادة تسجيل رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي<sup>(2)</sup>.

### 3-جنسية السفينة

لما للسفينة من، أهمية كبرى على الإقتصاد القومي والتجارة الخارجية فإن التشريعات البحرية تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية لاسيما، وأن جنسية السفينة هي العامل الأول في تحديد حقوقها، وواجباتها في زمن السلم والحرب، ناهيك عن أن الحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ضمناً للنظام القانوني، على ظهرها خاصة وأنها تبحر في مياه أعالي البحار ولا تخضع لأي سلطة ذات سيادة<sup>(3)</sup>والسفينة الفاقدة للجنسية تعتبر سفينة خارجة عن القانون(سفينة قرصنة)<sup>(4)</sup>ولكل دولة مطلق الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، إلا أنه في الغالب تتطلب التشريعات المختلفة لإعتبار السفينة وطنية واحد أو أكثر من الشروط الآتية:

أ - شرط البناء الوطني: بعض التشريعات اشترطت أن تكون السفينة مبنية في الدولة نفسها حتى تكتسب جنسيتها وهذا الشرط من الواضح أنه لا تستلزمه إلا تشريعات الدول التي تتمتع بنهضة صناعية في مجال صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها وأرادت حماية صناعتها الوطنية بهذا الشرط<sup>(5)</sup>فقد اشترط القانون الفرنسي أن تكون فرنسا هي بلد بناء السفينة غير أنه يجوز للسفينة المبنية خارج فرنسا اكتساب الجنسية الفرنسية بشرط دفع رسوم الاستيراد المقررة في القانون الجمركي<sup>(6)</sup>.

1- د/ جعفر الشلاحي - مرجع سابق - ص44 - د/ مصطفى كمال طه - المرجع السابق ص49.

2- المادة(13/2) بحري يماني .

3- د/ كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق رقم 40 ص41.

4- د/ سميرة القليوبي (القانون البحري) دار النهضة العربية - القاهرة -1982م - ص 28 - بهاء بهيج - المرجع السابق ص73 .

5- د/ كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق ص54 - د/ جلال وفاء محمد(قانون التجارة البحرية) دار الجامعة الجديدة للنشر

1997م-57.

6- د/ طالب حسن موسى (القانون البحري) مرجع سابق ص39 دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن - ط1- عام 2004م.

ب- شرط الملكية الوطنية : تشترط بعض التشريعات ان تكون ملكية السفينة كلها، أو بعضها لأشخاص وطنيين يتمتعون بجنسية الدولة، ويهدف هذا الشرط إلى إبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك، وقصر- حماية الدولة على السفن التي تتمثل فيها المصالح الوطنية<sup>(1)</sup>ومن الدول التي تشترط الملكية الكاملة لمواطنيها إنجلترا، وإن كانت السفينة مملوكة لشركة يستلزم أن يكون مركز إدارتها الرئيس في المملكة المتحدة<sup>(2)</sup>ونجد أيضاً أن القانون البحري العماني في مادته العاشرة يشترط لكي تتمتع السفينة بالجنسية العمانية، أن تكون مملوكة لعماني وإن كانت مملوكة لعدة أشخاص على وجه الشروع يجب أن يحمل هؤلاء الجنسية العمانية، كما يمكن أن تكتسب السفينة الجنسية العمانية، إذا كانت مملوكة لشركة تم تأسيسها وفقاً لقانون الشركات العمانية<sup>(3)</sup>.

ج- شرط التسجيل والملكية: تشترط بعض التشريعات البحرية الجمع بين التسجيل، والملكية الكاملة للسفينة، أو لحصة كبرى من السفينة لرعايا الدولة حتى تتمتع السفينة بجنسيتها، وهذا ما أخذت به غالبية التشريعات البحرية فقد نصت المادة(2)بحري يماني المقابلة للمادة(8)من قانون النقل البحري السوداني الفقرة(1)والمادة(5)بحري مصري على أنه:(تكتسب السفينة الجنسية اليمنية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري متمتع بهذه الجنسية فإذا كانت السفينة مملوكة على الشروع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة ليمانيين) فقد أخذ المشرع اليمني ومعه السوداني والمصري بمعياري التسجيل والملكية الوطنية معاً فقد اشترطت المواد المذكورة لاكتساب السفينة الجنسية اليمنية أو السودانية أو المصرية الآتي:

أ- أن تكون السفينة مسجلة في إحدى الموانئ اليمنية ( السودانية، المصرية).  
ب-أن يكون مالكاها متمتعاً بالجنسية اليمنية (سواء أكان شخصاً طبيعياً، أو اعتبارياً)أو تكون غالبية الحصص مملوكة ليمانيين أن كانت مملوكة على الشروع .

ت-وأضاف القانون السوداني شرطاً ثالثاً هو:إذا كانت السفينة مملوكة لشركة ذات مسئولية محدودة أو تملك الشركة جزء منها، أن يكون جميع المساهمين يتمتعون بالجنسية السودانية وأجازت الفقرة(2)من المادة(8)سوداني منح الجنسية السودانية بموافقة الوزير- لسفينة مملوكة لشركة المساهمين فيها أجنب بشرط أن يكون مقر رئاسة الشركة في السودان وأن تسجل السفينة في إحدى الموانئ السودانية ، بنصها على أنه:(على الرغم من أحكام البند(أ)يجوز للوزير أن يمنح الجنسية السودانية للسفينة المملوكة لشركة يكون المساهمين فيها من غير السودانين

1- د / كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق - ص54.

2- د/ طالب موسى - المرجع السابق - ص38 .

3- د/ عادل علي المقدادي (القانون البحري لعماني)المكتب الجامعي الحديث - الإسكندرية عام 2009م ص 40.

شريطة أن يكون مقر رئاسة الشركة في السودان وأن يتم تسجيلها في إحدى الموانئ السودانية) وشرط الملكية هذا ليس شرط ابتداء فقط بل هو شرط بقاء بحيث تفقد السفينة جنسيتها إذا انتقلت ملكيتها لأجنبي<sup>1</sup> وتعرف جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه ويتم إثبات جنسية السفينة بالأوراق التي تحملها والتي تصدر عن السلطات المختصة في الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها ويشترط أن ترفع السفينة علم الدولة التي اكتسبت جنسيتها فقد نصت المادة (4/1) بحري يماني والمقابلة للمادة (9) نقل بحري سوداني الفقرتين (1 و2) والمادة (6) مصري على أنه: (على كل سفينة يمنية أن ترفع علم الجمهورية اليمنية، ولا يجوز أن ترفع علماً آخر إلا في الحالات التي يجري العرف البحري على ذلك) غير أنه وإن كان العلم دليل مادي على جنسية السفينة وتبعيتها للدولة التي ترفع علمها غير أنه يتم إثبات الجنسية بالأوراق التي تحملها السفينة إذ قد ترفع السفينة علماً لا يكون لها الحق في رفعه إذ تقوم المستندات التي تحملها السفينة مقام الهوية التي يحملها الشخص الطبيعي، فبموجب هذه المستندات تتحدد هوية السفينة ومواصفاتها وقد حددت المادة (21) بحري يماني المقابلة للمادة (17/1، 2) نقل بحري سوداني المستندات التي يجب أن تحملها السفينة مصنفة حسب نشاطها<sup>(2)</sup>

### فرع الثالث: مواصفات السفينة

تتحدد مواصفات السفينة بخصائص كثيرة منها نوع السفينة وما إذا كانت شراعية أم تعمل بالدفع الذاتي، ونوع استخدامها وحمولتها، ودرجة تصنيفها، غير أن أهم الخصائص التي تحدد مواصفات السفينة فيما يتعلق بالتأمين البحري حمولة السفينة، ودرجة تصنيفها وفقاً لقواعد تصنيف السفن، وهاتان الخاصيتان تعتبران من أهم الخصائص التي يعتمد عليها التأمين البحري في تحديد احتمال وقوع الخطر وتحديد قسط التأمين المقابل له<sup>(3)</sup> لذلك سوف نستعرض هاتين الخاصيتين فيما يلي:

#### 1- حمولة السفينة

تبرر أهمية معرفة حمولة السفينة في نظام التأمين البحري في تحديد سعر قسط التأمين البحري، ويقصد بحمولة السفينة سعنها الحجمية، ومقدار ما يمكنها إستيعابه من أموال مشحونة عليها أو الحمولة الكلية القادرة على حملها السفينة من بضائع ومؤن خاصة بها دون أن تغرق<sup>(4)</sup>،

1 - أخذ المشرع اللبناني ومعه الأردني بالمعيارين المذكورين في المادة (2/1) لبناني المقابلة للمادة (4/1) أردني  
2- نصت المادة (21/1) يجب على كل سفينة أن تحمل وثائق سارية المفعول تصدرها أو تقرها وتعتمدها الجهة البحرية المختصة وفقاً لما يلي: (1- السفن المعدة للملاحة في أعالي البحار والسفن الساحلية يجب أن تحمل شهادة التسجيل وشهادة سجل السفينة الرسمي وشهادة السلامة وشهادة خطوط الشحن وشهادة الحمولة وشهادة منع التلوث ودفتر أحوال السطح ودفتر أحوال المحركات وسجل تصريف الزيوت وترخيص الملاحة وجوازات أفراد الطاقم ونسخاً من عقود عمل البحارة وتصريح السفروبيان شحنة السفينة وشهادة صحية وأشعار بدفع رسوم الميناء والفنارات) وتقبلها المادة (41) بحري لبناني والمادة (43) أردني.  
3- د/كمال أبو سريع (القانون البحري اليمني) جامعة صنعاء 1987م ص 41.  
4- د/علي جمال الدين عوض (النقل البحري للبضائع) دار النهضة العربية 1992م رقم 150 ص 134 د/ أحمد حسني عقود إيجار السفن منشأة المعارف بالإسكندرية 1985م ص 44.

ووحدة الحمولة هي الطن الحجمي وهو يساوي 2.83 متراً مكعباً، أو مائة قدم مكعب<sup>(1)</sup> وحمولة السفينة تصنف إلى نوعين :

أحمولة كلية أو إجمالية: وتشمل كامل فراغ السفينة أي كامل السعة الحجمية للسفينة بما في ذلك المرافق المقامة على سطح السفينة، وتعتبر الحمولة الكلية عن ابعاد السفينة.

ب- الحمولة الصافية (الساكنة): والحمولة الصافية تعبر عن أهلية الإستغلال التجاري للسفينة وهي

مدى ما تستطيع السفينة أن تتقبله من بضائع أو ركاب أو بمعنى آخر المقدار الفعلي لعدد

الأطنان من البضائع والأموال الأخرى كالوقود ومخزونات المؤن وغيرها التي يمكن شحنها

على السفينة، فعند بناء السفينة تقاس حمولتها الصافية، ويرسم على السفينة خط يعرف بخط

الحمولة، فإذا وصل انغطاسها إلى هذا الخط تكون السفينة قد استوعبت كامل حمولتها، ويعتبر

تحديد الحمولة ذا أهمية أيضاً بالإضافة إلى ما ذكرنا لتحديد رسوم الأرصفة، وأجور الإرشاد

ورسوم القطر والخدمات الأخرى<sup>(2)</sup>، ورسوم عبور القنوات المائية كقناة السويس وقناة بنما، وكذا

يعتبر أساساً لتقدير التعويض الذي يستحقه الناقل نظير التأخير في عملية الشحن والتفريغ<sup>(3)</sup>،

وتحديد مسؤولية مالك السفينة في دعاوي المسؤولية التقصيرية المقامة على السفينة<sup>(4)</sup>، وهناك

السفينة سفماً معدة خصيصاً لنقل الحاويات، وتتميز بأن عابرها مصممة بشكل خلايا ثابتة أو

متحركة للرص أسفل السطح، وفتحات عابرها واسعة لتسهيل نزول، وصعود الحاويات، وهي

سفن صندوقية الشكل، عابرها مصممة بكيفية لا تتجم عنها أي فراغات ضائعة، وتجهز سفن

الحاويات بوسائل نقل الحاويات التي تتشحن البضائع بداخلها<sup>(5)</sup> وفي العادة يكون سطح سفن

الحاويات مجهزاً لنقل عدد كبير من الحاويات المرصوفة طولياً وعرضياً وتحدد حمولة السفينة

بعدد الحاويات التي تستوعبها فإذا كان استيعابها ألف حاوية سعة كل حاوية 20 قدماً مكعباً،

ووزن كل حاوية 20 طناً تكون حمولتها 20 ألف طن متري<sup>(6)</sup>، وقد اقتضى ظهور النقل بسفن

الحاويات إعداد أماكن خاصة بالموانئ بحيث تصلح لاستقبال سفن الحاويات، ويطلق على هذه

الأماكن محطات الحاويات، وتجهز بأرصفة، ومعدات خاصة<sup>(7)</sup> وتعتبر عملية نقل البضائع

المعبأة داخل الحاويات نموذجاً مثالياً لعملية النقل من الباب للباب أي توصيل البضائع من

1- كارلين أولولين (اقتصاديات النقل البحري) ترجمة مختار السويدي مطابع مذكور 1979 ص 7.  
2- قرار وزير النقل اليمني رقم (8) لسنة 2011م- بشأن لائحة تعرفه رسوم وأجور خدمات وتسهيلات مؤسسة موانئ البحر الأحمر وكذا القرار رقم (9) لسنة 2011م الخاص بموانئ البحر العربي والقرار رقم (10) لسنة 2011م الخاص بموانئ خليج عدن .  
3- د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 36 - د/ جعفر الشلاحي مرجع سابق ص 24.  
4- وفقاً لاتفاقية لندن لسنة 1976م الخاصة بتحديد الديون البحرية تنص الفقرة (6) من المادة (1) منها على أنه: (يحق للمؤمن لديه من المسؤولية بالنسبة للدعاوي التي ينطبق عليها التحديد وفقاً لقواعد هذه الاتفاقية أن يشمل المزايا التي توفرها هذه الاتفاقية وبذات القدر الذي يتمتع به المؤمن له نفسه ).  
5- مختار السويدي (أساسيات النقل البحري) مرجع سابق ص 235 - محمد غريب عبدالعزيز - مرجع سابق ص 131 .  
6- بهاء بهيج - المرجع السابق ص 77.  
7- مختار السويدي - المرجع السابق ص 234.

المنتجين إلى المستهلكين بطريقة تحافظ على البضاعة بالشكل الذي خرجت به من عملية الإنتاج<sup>(1)</sup>، وتثبت حمولة السفينة بموجب شهادة صادرة عن إحدى شركات التصنيف المعترف بها، أو من السلطة المختصة في البلد، وقد أوجب قانون التجارة البحرية اليمني ومعه السوداني، والمصري، واللبناني، والأردني على أصحاب السفن تحديد الحمولة الإجمالية، والصالفة للسفينة، والحصول على شهادة بذلك من السلطة المختصة (م4/3 بحري يمني) والمادة (6/3) بحري مصري (م6 بحري لبناني، م8 أردني) ويجب كتابة الحمولة الصافية على السفينة نفسها (م4/3 بحري يمني) (م9) فقرة (3/ج) نقل بحري سوداني و (م7 بحري لبناني، م8 بحري أردني).

## 2-درجة تصنيف السفينة

درجة تصنيف السفينة تعني تقييم السفينة من حيث متانة هيكلها، وكيفية بنائها، وصلاحية محركاتها وصفاتها البحرية وعمرها ومدى استيفائها شروط السلامة<sup>(2)</sup> وقدرتها على مواجهة المخاطر<sup>(3)</sup> وبناءً على ذلك تصنف السفن وفقاً لدرجات التصنيف المعتمدة دولياً إلى درجات ثلاث<sup>(4)</sup>.

1. تعطى الأولى للسفن المصنوعة من الحديد والصلب والمزودة بمحركات ميكانيكية ولا يزيد عمرها عن 20 أو 25 عاماً .
  2. الدرجة الثانية تعطى للسفن التابعة لبعض البلدان أو التي تقل حمولتها ع 500 طن متري .
  3. الدرجة الثالثة وتعطى للسفن المبنية من الخشب والسفن الشراعية المزودة .
- ولدرجة تصنيف السفينة أهمية كبرى في تحديد ذاتية السفينة فضلاً عن أنها محل اعتبار عند إبرام العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع، والتأمين إذ تتطلب شركات التأمين عادة حصول السفينة على درجة معينة كشرط لقبول ضمانها، كما أنها تحدد قسط التأمين بناءً على هذه الدرجة<sup>(5)</sup> إذ أن أقساط التأمين أقل عادة للسفينة التي تحمل درجة متقدمة فتدخل شركة التأمين في اعتبارها درجة السفينة عند تقدير أقساط التأمين فالسفينة من الدرجة الأولى تكون حالتها مطمئنة<sup>(6)</sup> وتحملها لمخاطر البحر أقوى من السفينة التي تكون من الدرجة الثانية، فتظهر أهمية درجة السفينة عند التأمين عليها؛ لأن درجة السفينة لها تأثير على قبول المؤمن إبرام العقد، وعلى الشروط التي

1- كارلين أولولين (اقتصاديات النقل البحري) مرجع سابق ص337

2- د/كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص37 بهاء بهيج شكري - مرجع سابق ص78.

3- د/كمال ابو سريع - مرجع سابق ص40.

4- د/مصطفى كمال طه وزميلة - مرجع سابق ص49.

5- د/محمد فريد العريني - د/محمد السيد الفقي(القانون البحري والجوي) مشورات الحلبي الحقوقية - ط1 2005م رقم 29 ص64.

6- د/جعفر الشلالى - مرجع سابق ص45 - د/كمال أبو سريع - المرجع السابق ص41 - د/عادل المقدادي(القانون البحري) وفقاً للقانون البحري لعماني رقم 35 لسنة 81م المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية 2009م - مرجع سابق ص37.

على أساسها يتم التعاقد<sup>(1)</sup> ويعتبر- التصنيف مهماً في التأمين على السفينة، أو التأمين على شحنات البضاعة المنقولة عليها إذ يتحكم صنف السفينة في تحديد قابليتها لمواجهة مخاطر الرحلة البحرية، وبالتالي يتحكم في درجة احتمال الخطر الذي يأخذه المؤمن على عاتقه، كما أن سريان عقد التأمين يتوقف على استمرار- السفينة بذات الدرجة والصنف خلال فترة التأمين<sup>(2)</sup> ويترتب على مخالفة شرط التصنيف بطلان عقد التأمين من تاريخ حصول هذا الإخلال ما لم يوافق المؤمن على خلاف ذلك، وفي حال حصول الإخلال في خضم رحلة فإن تتصل المؤمن عن المسؤولية يترأخى إلى حين وصولها إلى أقرب ميناء في سياق رحلتها<sup>(3)</sup> وتتولى تقدير درجة السفن (تصنيفها) هيئات خاصة تسمى هيئات تصنيف السفن وأهمها أربع هيئات إحداها إنجليزية وهي هيئة اللويدز (Lloyds Register) والتي نشأت في لندن عام 1780م، والثانية فرنسية وهي بيورفيرتياس (Bureau VERITAS) وتأسست في أنفرس عام 1828م ثم نقلت مركزها الرئيسي إلى باريس 1832م، والثالثة في الولايات المتحدة الأمريكية وهي أمريكان بروشيبينج (American Bureau shipping) (ABS) وتأسست عام 1867م، والرابعة في اليابان وهي نيبون كيج (Nippon kaig) وتقوم الهيئات المذكورة بعد فحصها للسفينة بواسطة خبراءها بإعطاء مالك السفينة شهادة معتمدة منها موضح فيها درجة السفينة، كما تتولى هيئات تصنيف السفن أيضاً التفتيش الدوري على السفن الخاضعة لإشرافها والكشف عليها كما تحدد المدد التي تتم خلالها عملية الإدامة، والصيانة الكاملة لها ودرجات التصنيف التي تصدرها هيئات التصنيف ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول وحصول السفينة على درجة معينة من إحدى هيئات التصنيف تعد قرينة على صلاحية السفينة للملاحة وإن كانت هذه القرينة قابلة لإثبات العكس<sup>(4)</sup> وتظهر أهمية درجة السفينة عند التأمين عليها، ذلك أن درجة السفينة لها تأثير كبير على قبول المؤمن إبرام العقد، وعلى الشروط التي يتم على أساسها العقد<sup>(5)</sup>، وتقوم مسؤولية هيئة التصنيف التعاقدية قبل من تعاقد معها على معاينة السفينة كالمالك، أو المجهز وتكون مسؤوليتها عن الخطأ الذي وقع منها على أساس العقد المبرم مع المتعاقد معها، وعادة ما تشترط الهيئة إعفائها من المسؤولية، ويعد شرط الإعفاء صحيحاً بالرغم من الإجحاف الذي يصيب المالك غير

1- د/ أماني موسى - مرجع سابق ص 33.

2- بهاء بهيج - مرجع سابق ص 78.

3- ينص البند (4/1) من شروط المجمع الزمنية أجسام السفن على الآتي: (يسري هذا البند 4 بالرغم من أي شرط آخر متعارض معه سواء كان مكتوباً باليد أو مطبوعاً بالآلة الكاتبة أو في المطبعة مالم يوافق المؤمنون على عكس ذلك فإن التأمين ينتهي تلقائياً عند تغيير هيئة تصنيف السفينة المؤمن عليها أو تغيير أو تعليق أو عدم استمرارية أو سحب أو أنقضاء تصنيفها في تلك الهيئة شريطة أنه إذا كانت السفينة في عرض البحر فإن ذلك الإنتهاء التلقائي سيؤجل إلى حين وصولها إلى الميناء التالي، ومع ذلك إذا نجم عن مثل هذا التغيير أو التعليق أو عدم الإستمرار أو السحب لتصنيف السفينة عن خسارة أو ضرر مغطى بموجب البند 6 من الشروط المعهدة هياكل أو كان يمكن أن يكون مغطى بتأمين لهذه السفينة طبقاً لبنود المجمع الحالية لأخطار الحرب والإضطرابات على أجسام السفن الزمنية فإن مثل هذا الإنتهاء التلقائي سيسرب فقط في حال إبحار السفينة من مينائها التالي بدون الموافقة المسبقة من هيئة التصنيف).

4- د/ جعفر الشالبي - مرجع سابق ص 45 - د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 37.

5- د/ أماني أحمد موسى - المرجع السابق ص 33 - د/ أميرة صدقي - المرجع السابق ص 46.

أنه يجب أن لا يكون الضرر ناتجاً عن غش أو خطأ جسيم<sup>(1)</sup> لأن الغش يفسد كل شيء وأما فيما يتعلق بمسئولية هيئة التصنيف في مواجهة الغير الذي تعاقد مع مالك السفينة أو تجهزها عند اعتماده على البيانات التي تحدد درجتها فنقوم بمسئولية الهيئة في مواجهته على أساس المسئولية التقصيرية فيما لحقه من ضرر، وفي هذه الحالة عليه إثبات خطأ شركات التصنيف<sup>(2)</sup> والضرر- الذي أصابه وعلاقة السببية بين الفعل والضرر- و لايجوز- للهيئة الإحتجاج في مواجهة الغير بما تدرجه في سجلاتها أو نشراتها من شروط إعفاء لتعلق أحكام المسئولية التقصيرية بالنظام العام<sup>(3)</sup> ولا يجوز- الاتفاق على مخالفتها، إذ تقضي القواعد العامة بأنه يقع باطلاً كل شرط يقضي بالإعفاء من المسئولية المترتبة عن الفعل غير المشروع .

### الفرع الرابع: صلاحية السفينة للملاحة البحرية

في إطار النقل البحري يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية أن تكون السفينة صالحة لهذه الملاحة وهذا يعني أن تكون لدى المنشأة العائمة القدرة الذاتية على السير في البحر ومواجهة مخاطر الرحلة البحرية بما لديها من وسائل؛ بأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من أخطار<sup>(4)</sup> كما يجب أن تكون مجهزة بوسائل الدفع وبكل الوسائل والأجهزة الأخرى التي تمكنها من القيام بالخدمة المطلوبة<sup>(5)</sup>، وفي ذلك تنص المادة (235/1)بحري يماني والمقابلة للمادة(214)بحري مصري والمادة(209)لبناني والمادة (211) أردني على أنه:(على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة وتنفيذ السفر المتفق عليه، ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها)وتنص المادة(84)في فقرتها الأولى البند(أ)من قانون النقل البحري السوداني على أن:(يلتزم مالك السفينة المجهزة بتسليم السفينة بحالة صالحة للملاحة مع تسليم الوثائق التي تثبت ذلك)كما تنص الفقرة(2)من المادة(23)من نفس القانون على أن:(تمنح السلطات المختصة شهادة صلاحية السفينة للإبحار بعد معاينة السفينة والتحقق من صلاحيتها للملاحة ومطابقتها لأحكام ومتطلبات الإتفاقيات والبروتوكولات والمدونات الدولية..)ولا يقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون قادرة على القيام بها في الظروف العادية، وإنما يشترط أن تكون لها القدرة على مواجهة الاخطار- والشدائد الواقعة أثناء الرحلة<sup>(6)</sup>ويختلف مفهوم صلاحية السفينة للملاحة في التأمين على جسم السفينة فهو

1- د/ كمال ابو سريع - مرجع سابق ص43 - د/ بهاء بهيج شكري المحامي - مرجع سابق ص226.

2- د/ عادل المقدادي (القانون البحري لعماني) المرجع السابق ص37.

3- د/ كمال ابو سريع - مرجع سابق ص45 - د/ مصطفى كمال طه(القانون البحري)مرجع سابق ص51 - د/ اميرة صدقي - المرجع السابق ص48.

4- د/ مصطفى كمال طه ( أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص33.

5- د/ أحمد حسني (عقود ايجار السفن) مرجع سابق ص472 .

6- د/ السيد ابو الفتوح حفناوي ( الإثبات في التأمين البحري ) مرجع سابق ص 263.

اضيق مما هو مفهوم في النقل ومقصود على الناحية الفنية للصلاحيات، فالسفينة المعدة لنقل الفواكه أو اللحوم فهي لا تعتبر صالحة للملاحة في نظر مشاركة إيجارها إذا كانت أجهزة التبريد أو أجهزة قياس البرودة فيها غير سليمة، ولكنها بالرغم من ذلك تعد صالحة للملاحة من وجهة نظر التأمين لأن هذا العيب لا يؤثر على سلامتها ولا يتسبب في هلاكها<sup>(1)</sup>، وفي التأمين على جسم السفينة يقع على عاتق المؤمن له التزاماً ضمناً، بضمان صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية إذا كان عقد التأمين لرحلة واحدة، أو لعدة رحلات، فتعتبر صلاحية السفينة للملاحة شرطاً لبدء سريان الخطر البحري المخاطرة البحرية طبقاً للقانون الإنجليزي ويعني ذلك أن تكون السفينة في بداية الرحلة صالحة إلى درجة معقولة من جميع النواحي لمجابهة الأخطار العادية للرحلة المؤمنة، وفي تأمين البضاعة يجب أن تكون صالحه ومناسبة لنقل البضائع المؤمنة<sup>(2)</sup>، فالمؤمن لا يدفع تعويض التأمين في حالة هلاك السفينة إذا كانت غير صالحة للملاحة عند بداية السفر، أما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة على أثر حادث بحري مؤمن منه فإن المؤمن له يستطيع ترك السفينة للمؤمن ومطالبة المؤمن بقيمتها كاملة<sup>(3)</sup>، وتقريباً على ذلك إذا تم التأمين على السفينة لرحلة واحدة محددة في ميناء معين فإنه يستلزم صلاحيتها للملاحة عند إبحارها فقط ولا يستلزم صلاحيتها قبل ذلك ففي قضية فصل فيها القضاء الإنجليزي تتلخص في: (أن إحدى السفن تم التأمين عليها بموجب وثيقة تأمين تشير إلى أن التغطية في (At and from Surinam to Londo) من سورينام إلى لندن وكانت السفينة سليمة بشكل مقبول للقيام بالرحلة أثناء تواجدها في الميناء، ولكنها لم تكن كذلك للقيام بالرحلة، وقد فقدت السفينة بعد بدء رحلتها، وقضت المحكمة بأن المؤمن له لا يستحق التعويض، أما إذا كانت السفينة فقدت داخل الميناء فإن المؤمن يكون مسؤولاً وفقاً للفظ (at) لأن السفينة كانت صالحة وفقاً لهذا الجزء من الاتفاق<sup>(4)</sup>)، وفي التأمين لرحلة محددة يجب أن تستمر هذه الصلاحية طيلة الفترة الزمنية التي تستغرقها رحلة السفينة سواء تعلق الأمر بالتأمين على السفينة نفسها أو بالحمولة المشحونة عليها، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (39) من قانون التأمين البحري الإنجليزي على أنه: (في وثيقة السفر هناك تعهد ضمني بأن تكون السفينة صالحة للملاحة لأغراض المخاطرة المؤمنة) ولا يوجد نص مماثل في التشريعات البحرية اليمني والمصري والسوداني واللبناني والأردني، ولكي تكون السفينة صالحة للملاحة يجب أن يكون بدنها سليماً متيناً بحيث يتحمل الملاحة في البحار التي محتمل أن تسير فيها وأن تكون مزودة بطاقم كفو، وبوسائل الدفع والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر إلى حجمها وحمولتها مع توافر المعدات والأجهزة الملاحية

1- د/ علي جمال الدين عوض ( النقل البحري للبضائع ) مرجع سابق رقم 152 ص 137.

2 - سلامة عبد الله وعصام الدين عمر (التأمين البحري أصوله العلمية والعملية) دار النهضة العربية القاهرة 1981م ص 41.

3 - د/ أحمد حسني - المرجع السابق ص 46، 47.

4- اشارة إلى ذلك د/منى محمد عمار - د/ على السيد الدين (القانون البحري) مرجع ص 298.

التي جرى العمل على الإستعانة بها، وأن يكون الوقود عند بداية الرحلة كافياً على الأقل لتوصيلها إلى أول ميناء يمكنها التزود فيه بالوقود، وفيما يتعلق بالتجهيزات الداخلية للسفينة يجب أن تكون هذه التجهيزات سليمة حتى تتمكن السفينة من نقل البضائع دون تلف<sup>(1)</sup>، وبوجه عام تكون السفينة صالحة للملاحة عندما تكون مهيأة بشكل مقبول لمواجهة حوادث البحر الإعتيادية بأن تكون قد جهزت بما يلزم من المعدات والوقود وطواقم كفؤ مع إعداد عنابرها والغرف المبردة وجعلها صالحة لنقل البضائع، فقد نصت الفقرة الرابعة من المادة(39)من قانون التأمين الإنجليزي بأنه:(تعتبر السفينة صالحة للملاحة عندما تكون معدة بشكل معقول من كافة الوجوه لمواجهة حوادث البحر الاعتيادية في المخاطر المؤمنة)، بيد أنه ومع توافر تلك الشروط هناك حالات تكون السفينة غير صالحة للملاحة كما لو كانت حمولتها تزيد عن قدرة استيعابها، أو كان هناك عيب في عملية تستيف البضائع المشحونة عليها ذلك أن طريقة تستيف الحمولة تعتبر ذات أهمية، لأن عملية التستيف غير السليمة تجعل السفينة غير صالحة للملاحة وبالتالي تنتفي مسؤولية المؤمن<sup>(2)</sup>، كما أن إنتحال السفينة أسماً غير أسمها، أو لم يكن لربانها وبحاراتها الكفاءة والدراية اللازمة لممارسة الملاحة البحرية وفقاً لأصولها المرعية أو لم تزود بالوقود الكافي لإكمال رحلتها البحرية أو لإيصالها على الأقل إلى ميناء متوسط للتزود بالوقود، فكل ذلك يجعل السفينة تفقد شرط الصلاحية للملاحة البحرية، وبالتالي يتحلل المؤمن من التزامه بتعويض الخسارة المحققة التي تعزو بشكل مباشر إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة ففي سابقه للقضاء الإنجليزي(ابحرت سفينة وكانت فتحات التهوية غير مغلقة ولم يتمكن البحارة من إغلاقه عند ارتفاع الأمواج لأن ذلك يتطلب إزالة جزء من الشحنة، وقضت المحكمة بأنه:(كان يجب أن يتم إغلاق فتحات التهوية قبل تستيف البضائع وبدء الرحلة، وبالتالي فإن الرحلة تكون قد بدأت والسفينة في وضع يجعلها غير صالحة للملاحة)<sup>(3)</sup>.

كما أن عدم تزويد السفينة بوقود كاف لإيصالها إلى ميناء الوصول يعتبر إخلال بشرط صلاحية السفينة لملاحة ففي، قضية لإحدى المحاكم الإنجليزية قضت فيها بأن:(عدم تزويد السفينة بوقود كاف لإيصالها من ميناء المغادرة إلى ميناء جهة الوصول يعتبر إخلالاً بالتعهد الضمني بكون السفينة صالحة للملاحة لهذا فإن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن تعويض الخسارة الناشئة عن استعمال بعض أجزاء السفينة، وبعض شحنتها كوقود)<sup>(4)</sup>، كما أن شحن السفينة بكمية من البضائع تفوق طاقتها الاستيعابية يجعلها في وضع غير صالحة للملاحة ففي قضية لمحكمة النقض

1- د/ أحمد حسني (عقود إيجار السفن) المرجع السابق ص48.

2- د/ منى محمد عمار - د/ على السيد الدين - مرجع سابق ص296.

3- أشار إلى ذلك المرجع السابق نفس الصفحة .

4- Greenock steamship co -Ltd.v.maritime insurance.co أشار إلى ذلك بهاء بهج - المرجع السابق ص85.

المصرية جاء في حكمها: (وإذ كانت المحكمة قد رفضت الدعوى المرفوعة من المدعي على شركة التأمين التي اتفق معها تأمين نقل كمية من نترات الصودا بمركب شراعي من جهة إلى جهة بطلب التعويض المتفق عليه لأن البضاعة المؤمن على نقلها غرقت، وبنيت الرفض على أن المدعي خالف أحد شروط العقد بأن شحن المركب بأكثر من الحمولة المقررة محصلة، اقتناعها بذلك من العناصر- الموجودة في الدعوى ومن المستخرجات الرسمية المبينة لحمولة المركب، ومدعمة نظرها بما قرره المدعي نفسه في التحقيق الذي أجراه البوليس من أقوال لم ينكر صدورها منه فإن حكمها يكون مبنياً على عناصر- مؤدية إليه)<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني: نماذج عقود التأمين على أجسام السفن

دللت الخلفية التاريخية للتأمين على أجسام السفن أن هذا التأمين كان يمارس قديماً عن طريق وثيقة اللويدز، فقد كان المؤمنون الإنجليز يستخدمون وثيقة موحدة للتأمين على السفن والبضائع وهي الوثيقة التي استقرت في العمل منذ عام 1779م والتي يرمز لها بالرمز (S&G) أي سفن وبضائع (Ships and Goods) مما أدى لانتشار- التأمين البحري، ومن ثم إلى استقلال التأمين على السفينة عن التأمين على البضائع بحيث أصبح التأمين على السفينة يعقد بمجرد تعرضها لمخاطر البحر في وقتنا الحاضر، وقد ادى التطور في نظام التأمين على أجسام السفن إلى بروز أنواع مختلفة من عقود التأمين على أجسام السفن فلم يقتصر على عقود التأمين على بدن السفينة وهي في عرض البحر متقلبة بين الموانئ، والتي تعرف بعقود التأمين الملاحية (الوثائق الملاحية) بل أبرز الواقع العملي صوراً أخرى فهناك وثائق التأمين على السفينة أثناء وجودها في إحدى الموانئ أو الأحواض الجافة للصيانة، وكذا وثائق التأمين أثناء البناء وسوف نتعرض لكل نوع من الأنواع الثلاثة في فرع مستقل :

### الفرع الأول: الوثائق الملاحية (عقود تأمين السفن التجارية)

وهي عقود التأمين (الوثائق) التي تبرم لتغطية المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء رحلاتها في البحار والمحيطات متقلبة بين الموانئ وتشمل سفن نقل البضائع وناقلات البترول وسفن نقل الحاويات وسفن نقل الصنادل وسفن البحث العلمي وسفن نقل الركاب وسفن الصيد، إذ أن تطور- النقل البحري الذي أدى إلى ظهور- أنواع عديدة من السفن بني كل نوع منها لغرض معين أو لخدمة تجارة معينة، واستقرار خطوط ملاحية منظمة<sup>2</sup> وهذه العقود المعمول بها في الأسواق العالمية تكاد تكون موحدة حيث أنها تتشابه مع الوثيقة الإنجليزية الصادرة عن

<sup>1</sup> - نقض 12/11/1942م طعن 1 س 12 ق اشار إليه أنور طلبه - العقود الصغيرة (عقد التأمين) - مرجع سابق ص 161.  
<sup>2</sup> - هناك نوعان من الخطوط الملاحية المنظمة 1- الخطوط الملاحية القصيرة وتعمل عليها سفن صغيرة، 2- خطوط أعالي البحار وتعمل عليها سفن كبيرة ذات مواصفات خاصة أنظر د/ مختار السويدي (أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية) مرجع سابق - ص 227.  
3

مجمع مكنتبي التأمين بلندن للتأمين البحري، الأكثر إنتشاراً في الدول المختلفة، وقد أبرز مجمع مكنتبي التأمين في لندن إلى حيز الوجود شروطاً للتأمين على جسم السفينة لمدة زمنية محددة، وشروطاً للتأمين على جسم السفينة لرحلة محددة (وثيقة السفرة)، وأيضاً شروطاً للتأمين على جسم السفينة ضد الخسارة الكلية (تأمين الخسارة الكلية فقط أو الخسارة الكلية والخسارة العامة والمسئولية المدنية) ونستعرض الحوادث والخسائر المشمولة بغطاء تأمين السفينة التجارية والمستبعدة من التغطية في الآتي:

#### أولاً: الحوادث المشمولة بالتغطية

تحدد الحوادث المغطاة وفقاً للشروط المعهدية الإنجليزية (أجسام السفن) في الآتي:

- 1- حوادث البحار والأنهار والبحيرات أو أي مياه قابلة للملاحة.
- 2- الحريق والإنفجار.
- 3- السرقة المقترنة بالعنف من قبل أشخاص من خارج السفينة.
- 4- الرمي في البحر ويقصد رمي أجزاء من السفينة أو ما قد يصيب هيكلها بسبب رمي البضائع.
- 5- القرصنة.
- 6- التماس مع وسائط برية أو رصيف الميناء أو معداته أو منشاته .
- 7- الزلازل والثورات البركانية والصاعقة .
- 8- الحوادث التي تقع أثناء التحميل، أو التفريغ أو تحويل البضائع من مكان إلى آخر.
- 9- تصدع المراجل أو كسر عمود الرفاس أو العيب الخفي في الآلات المحركة للسفينة وهيكلها.
- 10- اهمال الربان أو الضباط والبحارة أو المرشدين.
- 11- اهمال المصلحين أو المستأجرين على أن لا يكون أي منهم مؤمناً له بموجب التأمين على السفينة.
- 12- خيانة الربان، أو الضباط، أو البحارة.
- 13- التماس بالطائرات أو المروحيات أو ماشابهها أو المواد المتساقطة منها كما يغطي هذا التأمين يغطي الآتي:

- 1- المسئولية المدنية للمؤمن له .
- 2- الضرر- الناتج عن تصرف السلطات الحكومية وفق صلاحيتها .
- 3- مشاركات الخسارة العامة .
- 4- مكافآت ونفقات الانقاذ .

#### ثانياً: الحوادث المستثناة :

الحوادث المستثناة تتمثل في الآتي:

1- حوادث الحرب.

2- الحوادث الناجمة عن الألغام والقذائف والقنابل وبقية الأسلحة المتخلفة عن الحرب.

3- أفعال المضربين أو العمال الممنوعين من دخول أماكن العمل، أو الأفعال الصادرة عن الأشخاص المشاركين في الإضرابات العمالية، أو حوادث الشغب، أو الإضرابات الأهلية.

4- أفعال أي إرهابي، أو أي شخص يتصرف بدافع سياسي.

5- الخسارة الناجمة عن تصرف متعمد، أو بدافع سياسي من قبل شخص يقوم بتفجير مواد متفجرة أو استخدام سلاح حربي.

6- الخسارة أو الضرر- أو النفقة الناشئة عن سلاح حربي يستخدم فيه الإنشطار- أو الإنصهار- الذري أو النووي، أو أي تفاعل آخر مشابه أو تستخدم فيه قوة أو مادة مشعة.

### ثالثاً: تأمين السفن ضد الخسارة الكلية فقط

الحوادث المشمولة بهذا التأمين والحوادث المستثناة لا تختلف عن ماهي علي في غطاء التأمين الإعتيادي بيد أن مسؤولية المؤمن، كما سبق أن رأينا تتحدد بتعويض الخسارة الكلية فقط حقيقية كانت أم حكومية والناجمة عن الحوادث المغطاة بالتأمين، فلا يكون مسؤولاً عن أي ضرر- جزئي يلحق السفينة ولو كانت ناجمة عن حادث مؤمن منه، كما لا يكون مسؤولاً عن تغطية المسؤولية المدنية للمؤمن له الناجمة عن تصادم السفينة المؤمنة بسفينة أخرى سواءً أكان التصادم بخطأ السفينة المؤمنة أم بسبب خطأ مشترك، وتبعاً لذلك لا يسأل المؤمن عن تعويض المصاريف القضائية لدفع المسؤولية عن المؤمن له، أو لمطالبة السفينة الأخرى بالتعويض كما لا يكون مسؤولاً عن تعويض نصيب المؤمن له في مشاركة السفينة في الخسارة المشتركة والملاحظ أنه بالنسبة لمخاطر- الحرب فإن عقد التأمين البحري لا يغطي أخطار- الحرب والإضرابات فقد جرى العمل على استبعاد أخطار الحرب من نطاق التأمين<sup>(1)</sup> العادي ويطلق على شرط استبعاد الأخطار الحربية في الوثائق الإنجليزية شرط عدم ضمان الإستيلاء والحجز وقد سار المشرع اليمني والمصري واللبناني والأردني على ذات النهج من استبعاد الأخطار الحربية من ضمان مؤمن الأخطار البحرية فنصت الفقرة الأولى من المادة(369/1)بحري يمني والمقابلة للفقرة(1) من المادة(356)بحري مصري على أنه:(لايشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والإستيلاء والإضرابات والثورات إلا إذا اتفق على غير ذلك)وإذا أريد تغطية نتائج أخطار الحرب والإضرابات فإن ذلك يستدعي إبرام وثائق تضمن نتائج هذه الأخطار نظير قسط إضافي وهذه الوثائق الأخيرة تكون أيضاً لرحلة معينة(سفرة)وقد تكون لمدة زمنية مؤقتة جرت وثائق التأمين على جسم السفينة على استبعاد ضمان نتائج الأخطار- الحربية، والإضرابات

<sup>1</sup> -د/ العطير - مرجع سابق ص657.

<sup>2</sup> -د/غنايم - مرجع سابق ص281.

من ضمان المؤمن العادي مقابل تخفيض قسط التأمين ويطلق على شرط استبعاد الأخطار الحربية في الوثائق الإنجليزية شرط عدم ضمان الاستيلاء والحجز (Free of capture and seizure clause) كما وجدت إلى جانب وثائق ضمان نتائج مخاطر الحرب العادية ووثائق أخرى للتأمين على جسم السفينة من أخطار الحرب، إذا نشبت وتكون هذه الوثائق ذات قسط تأمين مرتفع، ويكون إبرامها ضرورة لا مناص منها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: عقد تأمين السفينة في الميناء (وثيقة تأمين مخاطر الميناء)

عقد تأمين السفينة في الميناء (تأمين مخاطر الميناء) عقد يغطي نتائج الأخطار المختلفة المعرضة لها السفينة أثناء انتظارها في الميناء فقط لأي سبب كان سواء أكان الانتظار بقصد شحنها، أو تفريغها، أو انتظاراً لبدء رحلة، أو تطلعاً لتحسن الظروف الجوية، أو للإصلاح، فقد تضطر السفينة للتعتل عن العمل فترة طويلة، تظل خلالها راسية في الميناء، مما قد يعرضها للحوادث، مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بها، ويستلزم بالتالي إبرام عقد تأمين منفصل عن عقد التأمين الذي يغطي السفينة أثناء رحلاتها البحرية بين الموانئ المختلفة<sup>(2)</sup>، وهذا النوع من عقود تأمين السفن يعد عقداً زمنياً يسري خلال فترة توقف السفينة عن ممارسة نشاطها الملاحي، أو بالفترة اللازمة لإصلاحها إن لم تكن مغطى بموجب وثيقة زمنية اعتيادية<sup>(3)</sup>، ونتيجة لأن نسبة المخاطر في الميناء أقل منها أثناء الملاحة، فإن قسط التأمين يكون في هذا النوع من التأمين ضئيلاً في العادة، ويحدد في عقد التأمين (وثيقة التأمين) اسم الميناء الذي ترسو فيه السفينة، بيد أن وثيقة التأمين في هذا التأمين قد تعطي السفينة امتيازاً لتغيير الأحواض، والتحرك ضمن الحدود المبينة في الوثيقة، أو الذهاب إلى حوض جاف ضمن حدود الميناء والإستعداد للحمولة؛ وعلّة ذلك أنه إذا تم إرساء السفينة في مكان تتعرض فيه لاحتمال إصطدامها بسفينة أخرى فإن قسط التأمين يكون مرتفعاً قد يوازي قسط التأمين على سفينة مبحرة<sup>(4)</sup> غير أنه بمجرد الإنتهاء من هذه الاستعدادات، والشروع في إجراءات الإقلاع فإن وثيقة مخاطر الميناء تتوقف تلقائياً حتى ولو كانت السفينة لازالت في محيط الميناء<sup>(5)</sup>؛ لأن السفينة تكون هنا بصدد الدخول في ضمان عقد تأمين آخر يتعلق بالرحلة البحرية، ويخضع هذا النوع من التأمين لأحكام التأمين البحري وفقاً لأحكام المادة (396/2) بحري يماني التي تنص على أنه: (ويجوز أن يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة في احد الموانئ أو المراسي أو الأحواض أو أي مكان آخر...) وقد ورت المادة المذكورة في الفصل الثاني الأحكام الخاصة ببعض أنواع التأمين التأمين البحري الفرع الأول

1- مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 132,133.

2- د/ يوسف صرخوة - مرجع سابق ص 301.

3- بهاء بهيج - مرجع سابق ص 526.

4- د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص 284.

5- د/ يوسف يعقوب صرخوه - المرجع السابق ص 302.

التأمين على السفينة، وكذلك اعتبره المشرع المصري، ومعه اللبناني والأردني تأميناً بحرياً يخضع لأحكام نصوص المواد المنظمة للتأمين على السفينة فقد نصت المادة(386)بحري مصري على أنه:(تسري أحكام المواد 373 إلى 385 من هذا القانون على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر..)،ونصت المادة(327)بحري لبناني المقابلة للمادة(330)بحري أردني على أنه: (يعتبر الضمان ذا طابع بحري بمجرد عقده على مركب ينعت بالسفينة وإن كان هذا المركب لا يتعاطى الملاحة البحرية، ويشمل الضمان السفينة في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وعموماً في أي موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليه في الوثيقة)، والمتعهد بإصلاح السفينة هو صاحب المصلحة في إبرام هذا التأمين<sup>(1)</sup>إن كانت السفينة متوقفة للإصلاح ويخضع هذا التأمين للشروط المعهدية(أخطار الميناء)ويغطي هذا التأمين المسؤولية المدنية للمؤمن له بصفته صاحب الترسنة، أو بصفته متعهداً بالإصلاح عن حوادث التصادم لتشمل كامل المبلغ الذي يكون المؤمن له مسؤولاً عن دفعه في مواجهة السفينة الأخرى (المصدومة) بما في ذلك الخسارة التبعية الناتجة عن التأخير ناهيك عن أية خسارة أو ضرر أو تلف لأي سفينة توجد في حيازته، أو يعهد إليه بإصلاحها، ويدخل في ذلك عمليات الإصلاح التي تتم خلال عمل السفينة بين ميناء، وآخر غير أن المؤمن له إذا لم يبذل عناية الرجل المعتاد فلا يمكنه المطالبة بهذه الخسارة كما يغطي هذا التأمين خسارة عدم تقاضيه نفقات الإصلاح من مالك السفينة، وكذا تعويض المؤمن له عن التكلفة الإضافية لوقود السفينة وأجورها وأجور الطاقم وكلفة المؤن والمخزونات ورسوم الميناء والتي تم دفعها بشكل معقول في حالة الإضرار. لإنزال أشخاص مرضى، أو مصابين جسدياً من السفينة أو الأشخاص الذين صعّدوا خلسة إلى السفينة والغرامات المفروضة على المؤمن له أو على السفينة أو على الربان، أو أحد أفراد الطاقم والتي تترتب عليهم نتيجة مخالفة أي قانون، أو نظام يتعلق بتشغيل السفينة وقام المؤمن له بدفعها عنهم<sup>(2)</sup>، كما يضمن هذا التأمين عمليات النقل، أو رحلات الإختبار- لأي من هذه السفن بما في ذلك أي مسؤولية يتحملها المؤمن له كتأجير، القاطرات ووحدات الجر، وكذلك أي مسؤولية تجاه الغير بسبب الإهمال وسوء التقدير وغيرهما من جانب المؤمن له أو موظفيه، أو أي شخص أو أشخاص يكون المؤمن له مسؤولاً عن تصرفاتهم أو أخطائهم، أو بسبب الأخطار البحرية، ويضمن التأمين أيضاً الخسارة، أو الضرر الذي يلحق بممتلكات المؤمن له، وأصحاب الأحواض الخاصة والعامة وغيرهم، ويكون السبب الرفع على الأحواض، أو الإنزال منها، وأي سبب يلحق

<sup>1</sup> - د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص284.  
<sup>2</sup> - بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص527.

السفينة، أو بسببها، وتشمل التغطية مصاريف الإنقاذ، وأي مصاريف أخرى<sup>(1)</sup>، غير أن هذه الوثيقة لا تتضمن أية مطالبة عن خسارة، أو ضرر للأحواض وممتلكات المؤمن له الناشئة عن عدم مراعاة المؤمن له شرط (بذل عناية الرجل المعتاد) للإبقاء على تلك الممتلكات في حالة سليمة كما لا تتضمن الوثيقة أية مطالبات عن الخسائر، أو الأضرار- التي يمكن استردادها بمقتضى وثيقة تأمين تغطي السفينة في دور الإنشاء يكون قد إبرمها المؤمن له بصفته متعهد البناء<sup>(2)</sup>، كما لا يضمن هذا التأمين أي مطالبة عن خسارة أو ضرر، أو عيب خفي، ونشير- إلى أن التأمين على السفينة أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها هو امتداد للتأمين البحري إلى أخطار غير بحرية.

### الحوادث المشمولة بالتغطية والحوادث والخسائر المستثناة<sup>(3)</sup>:

طبقاً للشروط المعهدية (أخطار الميناء) لا تختلف الحوادث المشمولة بالتغطية والحوادث والخسائر- المستثناة منها في هذا التأمين عن حوادث الوثيقة الزمنية لتأمين السفينة التجارية باستثناء الآتي:

- 1- استبعاد الزلازل والثوران البركاني من الحوادث المشمولة بالتغطية ويسري هذا الاستبعاد على جميع الخسائر بما في ذلك الخسارة العامة ومصاريف التقاضي والعمل.
- 2- توسيع نطاق ضمان المسؤولية المدنية للمؤمن له عن حوادث التصادم لتشمل كامل المبلغ الذي يكون المؤمن مسؤولاً عن دفعه في مواجهة السفينة الأخرى بما في ذلك الخسارة التبعية الناجمة عن التأخير وخسارة الإستعمال.
- 3- تغطية المسؤولية المدنية له عن تلف أي جسم ثابت، أو متحرك، أو أي محاولة لرفع أو العمل على رفع، أو تحويل أو تدمير أي جسم ثابت أو متحرك، أو أي ممتلكات أو أي شيء آخر بما في ذلك حطام السفينة، أو إغفال أو الفشل في رفعها، أو تحويلها أو إتلافها-
- 4- تغطية المسؤولية التعاقدية المفترضة بموجب عقد لقطر السفن ضمن الحدود المتعارف عليها من أجل الدخول إلى أو الخروج من الميناء أو المناورة فيه ضمن سياق النشاط التجاري الإعتيادي.
- 5- تغطية المسؤولية المدنية عن الموت أو الإصابات الشخصية، والمبالغ المدفوعة من أجل إنقاذ حياة بشرية .
- 6- تعويض المؤمن له عن :

1 - جمال الحكيم - مرجع سابق ص 216.

2- د/حسين غنايم - المرجع السابق ص 285.

3 - بهاء بهيج شكري المحامي - المرجع السابق ص 526.

أ- الكلفة الإضافية لوقود السفينة، وأجور- التأمين، وأجور طاقم السفينة وكلفة المؤن والمخزونات ورسوم الميناء، والتي يتم دفعها بشكل معقول في حالة الإضرار- لإنزال أشخاص مرضى أو مصابين جسدياً من السفينة، أو الأشخاص الذين صعّدوا للسفينة خلسة أو اللاجئين، أو الأشخاص الذين تم انتشالهم من البحر.

ب- الغرامات المفروضة على المؤمن له أو على السفينة، أو على أي من الربان، أو أحد أفراد طاقم السفينة، أو من يمثلها، والتي ترتبت عليهم نتيجة مخالفة أي قانون أو نظام يتعلق بتشغيل السفن وقام المؤمن له بدفعها عنهم.

ج- النفقات الإضافية الناجمة عن انتشار مرض معدي على متن السفينة أو في الساحل .

د- مصاريف إزاحة حطام السفينة من أي مكان مملوك له أو مستأجر أو مشغول من قبله .

هـ- النفقات القضائية التي أنفقت من قبله من أجل تجنب أو تحجيم مسؤوليته المدنية أو دفعها عنه بشرط الحصول على موافقة المؤمن التحريرية على صرف هذه النفقات .

والخسائر- المستثناة هي لا يضمن المؤمن الخسائر الآتية:

1- ما يدفعه المؤمن له من تعويضات بموجب القوانين المتعلقة بمسؤولية رب العمل، أو قوانين تعويض العمال نتيجة ما يتعرض له العمال وكلفة المستخدمين لديه من إصابات وأمراض بأي صفة كانت ولها علاقة بالسفينة، أو حمولتها، أو تصليحها-

2- التعويضات التي يدفعها بموجب مسؤوليته المفترضة وفق عقود العمل، أو عقود التدريب، بسبب وفاة أو إصابة أي شخص مستخدم لديه .

3- ما يدفعه المؤمن له من تعويض عما يلحق البضائع المحمولة على السفينة من فقد أو تلف، أو ضرر، بيد أن هذا الإستثناء لا يشمل المصاريف المدفوعة لإخراج البضائع من حطام السفينة.

4- الفقد أو التلف الذي يلحق بالأجهزة الموجودة في السفينة والمملوكة لبنائي، أو مصليح السفينة أو التي يكونون مسئولين عن سلامتها .

5- النقود والأوراق المالية والمواد والأحجار الكريمة، والأموال الثمينة أو الممتلكات النادرة الموجودة على السفينة والمملوكة من قبل المؤمن له أو مودعة لديه .

6- كلفة الوقود والتأمين والمؤن والمخزونات والأجور- ورسوم الميناء المترتبة بسبب تأخر السفينة انتظاراً لاستبدال الربان أو الضباط أو البحارة .

7- الغرامات المفروضة بسبب تحميل السفينة بأكثر من حمولتها المقررة .

8 - ما يدفعه المؤمن له بسبب قيام مسؤوليته التعاقدية عن الحاويات، أو الأجهزة أو المحروقات أو أي ممتلكات أخرى موجودة على السفينة والمستأجرة من قبله .

9- ما يدفعه المؤمن له بسبب قيامك مسؤوليته التقصيرية عن تلوث أي ممتلكات عقارية، أو ممتلكات شخصية أو أي أموال مهما كانت.

### الفرع الثالث: عقود تأمين السفن أثناء البناء ( وثائق تأمين مخاطر البناء )

لا يقتصر التأمين البحري على السفن على تغطية الحوادث التي تتعرض لها أثناء رحلاتها البحرية بين الموانئ المحددة في عقد التأمين، بل يمتد إلى حالات لا يكون التأمين بحرياً بحسب الأصل، وأبرز- هذه الحالات التأمين على السفينة أثناء البناء<sup>(1)</sup>، وتقوم في العادة بإبرام مثل هذه العقود أحواض بناء السفن، وهي عبارة عن عقود تبرم لتغطية نتائج الحوادث التي تتعرض لها السفن أثناء البناء، والإنشاء، إلى أن تدخل الاستخدام، نظراً لاحتمال تعرض السفينة للأخطار أثناء انشائها، فقد جرى العمل على إبرام وثائق تأمين لحماية السفينة منذ اللحظة الأولى لوضع عارضة قعر السفينة في الحوض<sup>(2)</sup> وحتى تسليمها لأصحابها، وقد ظهر هذا العقد إلى حيز الوجود لأول مرة عام 1937م في إنجلترا منفصلاً عن عقد تأمين السفينة<sup>(3)</sup>، ويغطي هذا التأمين نتائج الحوادث التي تتعرض لها السفينة منذ اللحظة الأولى لوضع العارضة الفولاذية التي تمتد على طول السفينة، وتستمر- التغطية خلال فترة الإنشاء، والبناء، وإنزال السفينة إلى البحر وتعويم السفينة وإبحارها التجريبي إلى أن يتم تسلمها وقبولها من ملاكها بعد استكمال البناء<sup>(4)</sup>، فالتكلفة الهائلة للسفينة تجعل من المتعذر على متعهد بنائها أن يقبل مثل هذه الثروة دون تغطية ذلك بالتأمين، ويغطي هذا التأمين السفينة من نتائج المخاطر- البرية التي تتعرض لها أثناء البناء قبل تجربتها كالحريق، كما يغطي نتائج المخاطر البحرية أثناء إنزالها للبحر ونتائج المخاطر- التي تتعرض لها بعد إنزالها للبحر لتجربتها<sup>(5)</sup>، وتكمن الصعوبة الأساسية بالنسبة لهذا التأمين في أنه يغطي بعضاً من نتائج المخاطر التي تعتبر بطبيعتها مخاطر برية، مما يبعده عن الخاصية البحرية؛ لأن السفينة لا تكون معرضة لمخاطر البحر، أو لم تعمل بعد في الملاحة البحرية فما هو المبرر لاعتبار هذا التأمين تأميناً بحرياً؟ يرى بعض شراح القانون<sup>(6)</sup> وهو ما نؤيده أن شمول التأمين البحري للمخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء يعد امتداداً لفكرة التأمين البحري، وتطبيقاً لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكتسب الوصف القانوني للسفينة باعتبارها المحور الذي يدور حوله التأمين، ويجب أن يكون عقد التأمين المبرم له نفس الطابع أياً

1 - د/الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق رقم 153 ص 242.

22 - د/ العطير - مرجع سابق ص 6060 بهاء بهيج ص 529.

3 - د/ سامي عفيفي حاتم (تأمينات النقل الدولي) بحث منشور في مجلة تنمية الرافدين 1986م ص 37 .

4 - د/ ابراهيم علي عبد ربه (الخطر والتأمين المبادئ النظرية والتطبيقات العملية) دار المطبوعات الجامعية 2008م ص 255.

5 - د/ مصطفى كمال طه وزميلة - مرجع سابق ص 61 - د/ العطير - مرجع سابق ص 661.

6 - د/ حسين غنايم المرجع السابق ص 283 د/ مصطفى كمال طه وزميلة مرجع سابق ص 61 د/ علي جمال الدين عوض (القانون

البحري) مرجع سابق ص 78 - دي سمييه القانون البحري ج 1 رقم 195 ص 219 اشارة اليه - د/الشرقاوي - المرجع السابق ص 250 - ر بيبر (القانون البحري) وقم 2498 ص 490 اشارة اليه - د/علي جمال الدين نفس المرجع والصفحة - جمال الحكيم - مرجع سابق ص 218.

كانت حالة بناء السفينة، ويقول أصحاب هذا الرأي فإن كانت بعض المخاطر التي يغطيها هذا التأمين بحرية طبيعتها ويتعذر وجودها في النطاق البري كخطر انزال السفينة إلى البحر التي يجب اعتبارها مخاطر بحرية، إلا أن عقود تأمين مخاطر البناء تغطي علاوة على ذلك كافة المخاطر التي تقع أثناء التشييد، أو التجربة بما فيها الحريق والتي تلحق بمواد البناء والورش، والأحواض التابعة للمؤمن له، غير أن مما يبرر اعتبار هذا التأمين بحرياً على الرغم من الطبيعة البرية للمخاطر التي يغطي نتائجها هو الصفة القانونية للسفينة باعتبارها المحور الذي يدور حوله التأمين فتطبق قواعد التأمين البحري على هذه المنشأة التي ستكتسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة وإن كانت لا تتعرض لخطر البحر، فيجب أن توسع كثيراً فكرة التأمين البحري حتى تطبق قواعد على منشأة سيكون لها فيما بعد وصف السفينة، كما أن عقد التأمين المبرم يجب أن يكون له نفس الطابع أي كانت حالة بناء السفينة، فصفة السفينة القانونية هي التي تبرر امتداد الأحكام الخاصة بالتأمين البحري، ويرى البعض الآخر من الشراح<sup>(1)</sup> أن هذا التأمين لا يمكن اعتباره بحرياً؛ لأن الخطر موضوعه لا يعتبر بحرياً، لا بصفة أصلية، ولا بطريق الإمتداد فهو ليس بحرياً بصفة أصلية لأن معيار الخطر البحري هو حصوله أثناء رحلة بحرية، والخطر هنا لا يحدث أثناء رحلة بحرية، كما لا يعتبر خطراً بحرياً بطريق الإمتداد؛ لأن الخطر من هذا النوع يجب أن يكون مترتباً على رحلة بحرية وتابعاً لها، وليس الخطر هنا كذلك ويقول أصحاب هذا الرأي أنه لا يمكن إلحاق صفة البحرية بهذا التأمين لمجرد أن السفينة بعد بنائها وأثناء تعويمها أو قيامها برحلات تجريبية، قد تتعرض لأخطار بحرية؛ لأن الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة في هذه الحالة ليست هي محل التأمين الأصلي، وإنما محل التأمين الأصلي هو ما تتعرض له السفينة أثناء بنائها من أخطار، أما أخطار التعويم أو الرحلات التجريبية فليست سوى خطر تابع لمحل التأمين الأصلي الذي لا يعتبر بحرياً لا بحسب الأصل ولا بطريق الإمتداد، كما أن التأمين لا يعتبر بحرياً وفقاً لصفة الشيء المؤمن عليه وإنما وفقاً لطبيعة الخطر المؤمن منه، ضف إلى ذلك ان المنشأة لا تعتبر سفينة إلا من الوقت الذي ينتهي فيه بناؤها وتصبح صالحة للملاحة البحرية، غير أن هذا القول يمكن الرد عليه بأن الحوادث الذي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر هي حوادث بحرية بما في ذلك حوادث الإنزال، أما شمول التأمين البحري للحوادث التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد إمتداداً لفكرة التأمين البحري وتطبيقاً لقواعده على المنشأة البحرية التي ستكتسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة،

لاسيما وأن القانون يعاملها معاملة السفينة وهي في دور الإنشاء من حيث جواز رهنها رهناً

1- د/سمير الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق رقم 161 ص 250 -عبدالرحمن السمان (التنظيم القانوني لعقد التأمين البحري في القانون اليمني) دراسة مقارنة - رسالة ماجستير جامعة عدن - كلية الحقوق - 2015م ص 106 (ويرى ان التأمين أثناء البناء قد يأخذ حالته الخاصة فإن كان من الأخطار التي قد تقع في البحر وقد تقع في البر فنكون أمام تأمين بحري وان كان التأمين من الأخطار التي تقع في البر فنكون بصدد تأمين آخر).

بحرياً<sup>(1)</sup>، وقد أجاز المشرع اليمني هذا النوع من التأمين في الفقرة الثانية من المادة(396)بحري يمني، وأخضعه لأحكام التأمين البحري وفقاً للمادة الواردة في الفصل الثاني تحت عنوان أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين البحري الفرع الأول التأمين على السفينة، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة(396)بحري يمني على أنه: (.ويجوز- أيضاً التأمين على السفينة وهي في طور- البناء)كما أن المشرع المصري أخضعه للمواد المنظمة لأحكام التأمين على السفينة فقد نصت المادة(386)بحري مصري على أن تسري أحكام المواد من(373)إلى(385)من هذا القانون على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء في أو مرسى أو حوض جاف أو أي مكان آخر، كما تسري هذه الأحكام على التأمين على السفينة وهي في دور البناء)، كما أن القضاء المصري ساير المشرع في إجازة هذا النوع من التأمين فقد جاء في أحد الأحكام لمحكمة النقض المصرية<sup>(2)</sup>: (.وإن كان الأصل في سريان موضوع عقد التأمين على رحلة بحرية إلا أن المشرع أجاز الإتفاق خلافاً لهذا الأصل على سريان أحكام هذا العقد على سفينة في غير رحلة بحرية لضمان الأضرار التي تصيبها أو تلحق بالغير أثناء عملية البناء، أو الإصلاح تاركاً لأطراف العقد الإتفاق على ما يغيره موضوعاً ومحلاً)، كما أن المشرع اللبناني ومعه الأردني أجازا هذا النوع من التأمين وأورداه في سياق النصوص التي تتحدث عن أحكام التأمين البحري فيكون من الحكمة اعتباره تأميناً بحرياً فقد نصت المادة(310)بحري لبناني المقابلة للمادة(313)بحري أردني على أنه:(كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء.. الخ )، وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي فقد تحدثت الفقرة الثانية من المادة الثانية منه عن امتداد عقد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية لتطبق أحكام التأمين البحري على السفينة أثناء البناء، فقد نصت الفقرة المذكورة على أنه:(عندما تكون السفينة في مرحلة البناء، أو عند إنزال السفينة إلى الماء، أو أي مخاطرة مشابهة للمخاطرة البحرية، تغطي بوثيقة تأمين تأخذ شكل وثيقة التأمين البحري، فإن أحكام هذا القانون بقدر ما تكون قابلة للتطبيق ستطبق عليها)، كما أصدر- مجمع لندن لمكتبي التأمين في 26ابريل 1937م شروطاً خاصة لتغطية السفن أثناء البناء، وأخرى تكميلية لضمان ما يترتب على بعض أخطار بناء السفن، كما صدرت في فرنسا في مارس 1944م وثيقة تأمين خاصة على السفينة أثناء البناء، مستقلة عن وثيقة التأمين البحري الفرنسية على السفينة، وتعرف هذه الوثيقة، بوثيقة التأمين البحري الفرنسية على السفينة أثناء البناء<sup>3</sup>، كما اعتبر قانون التأمين البحري الفرنسي هذا النوع من التأمين تأميناً بحرياً وتسري عليه أحكام التأمين البحري فقد نصت المادة(16-173)منه على

1 - المادة (70) بحري يمني المقابلة للمادة 44 بحري مصري والمادة (66) بحري لبناني والمادة (68) بحري أردني.

2- حكم محكمة النقض المصرية قضية رقم 5 246 (72ق) بتاريخ 22/3/2005م الموسوعة الإلكترونية.

3 - د/ الشرقاوي - المرجع السابق - ص 244.

أن: (تسري أحكام هذا الفصل على عقود التأمين التي تتم على السفن لمدة إقامتها في الموانئ أو المراسي وغيرها من الأماكن سواءً أكانت السفينة عائمة أو في الحوض الجاف، كما تسري على السفن قيد الإنشاء)، وقد جرت العادة على إدخال اسم مالك السفينة في وثيقة التأمين كمؤمّن له مع القائم بالبناء (متعهد الإنشاء) كون الأخير يتلقى مبالغ على دفعات جزئية أثناء مراحل البناء من مالك السفينة، بحيث أنه عند وقوع الخطر المؤمّن منه أثناء البناء يدفع المؤمّن التعويض المستحق لمتعهد البناء أو لمالك السفينة بنسبة حقوق كل منهما في ملكية السفينة وقت حدوث الخطر<sup>(1)</sup> إذ لا تنتقل ملكية السفينة إلى (المالك الراغب في بنائها) إلا بتمام بنائها وتسليمها<sup>(2)</sup>، وبالإضافة إلى ماتم ذكره من أضرار، يغطي هذا التأمين الأضرار التي تنشأ عن عملية تعويم السفينة بقصد تجربتها، وفي حالة فشل التعويم يكون المؤمّن ملزماً بتحمل المصاريف الإضافية المترتبة عن فشل التعويم وتلك التي تتطلبها محاولة إعادة التعويم، كما يغطي الأضرار التي تلحق السفينة أثناء إبحارها التجريبي، وجرت العادة على أن تتضمن وثيقة التأمين شرطاً بأن تتم التجربة خلال مائة ميل بحري من مكان البناء، فإذا زادت رحلة التجربة عن ذلك يتم تقاضي قسط تأمين إضافي من قبل المؤمّن علاوة عن المبلغ المتفق عليه<sup>(3)</sup>، كما تستمر تغطيتها في حالة خروجها مقطورة خارج منصة البناء والتشييد لقاء قسط تأمين إضافي بشرط إعلام المؤمّن قبل مباشرة عملية القطر والواقع أن عقد التأمين (وثيقة التأمين) على السفينة في طور البناء لا تقتصر على تغطية الخسارة اللاحقة بذات السفينة محل التأمين بل تذهب إلى أبعد من مجرد تغطية الخسارة اللاحقة بذات السفينة فتأخذ في الحسبان كذلك المواد المستعملة في البناء، فإذا تبين وجود عيوب في المواد المستعملة فإن وثيقة التأمين تغطي تكاليف استبدال القطع المعيبة، وذلك ما لم تكن العيوب راجعة إلى نقص في العناية من جانب متعهد البناء أو مالك السفينة<sup>(4)</sup>، بل تذهب أبعد من ذلك وتغطي كذلك القطع المخصصة للبناء والموجودة في الحوض والملاحة إلى جانب هيكل السفينة الذي يجري العمل فيه بانتظام استعمالها<sup>(5)</sup> كما تأخذ هذه الوثيقة في الخسارة تغطية مسؤولية المؤمّن له التصيرية الناجمة عن حوادث التصادم أثناء الإبحار التجريبي، ولا تتحدد هذه المسؤولية بحد معين، بل تشمل جميع المبالغ التي يكون المؤمّن له مسؤولاً عن دفعها سواء ماتعلق منها بالأضرار الفعلية للسفينة الأخرى وحمولتها، أو ماتعلق بالخسائر التبعية على أن لا تتجاوز مسؤولية المؤمّن كامل مبلغ التأمين، وإذا كان هذا التأمين يغطي تكلفة إصلاح

1- د/ العطير - مرجع سابق ص 662.

2- د/ محمد عبد القادر الحاج (الوزير في القانون البحري اليمني) دار الفكر المعاصر صنعاء 2017 م ص 40 - د/ مصطفى كما طه القانون البحري-مرجع سابق ص 87- نص المادة (40) بحري يعني على أنه: (تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء الا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك) ويقابلها المادة (14) بحري مصري.

3- د/ حسين غنايم مرجع سابق ص 283 بهاء بهيج المرجع السابق ص 530.

4- د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص 283.

5- د/ العطير - المرجع السابق ص 661.

واستبدال وتجديد أي جزء متضرر- في السفينة يتم اكتشافه خلال فترة سريان التأمين حصراً كما يغطي التلف، أو الضرر المكتشف خلال فترة التأمين لأي جزء أو أجزاء من السفينة تحت التشييد ويكون ناتجاً عن عيب في التصميم، غير أن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن كلفة إصلاح أو تعديل أو استبدال الجزء و الأجزاء المعيبة، أو كلفة تصحيح، أو تغيير التصميم كما لا يغطي هذا التأمين بأي حال من الأحوال تكلفة أعمال اللحام التي لم تتم بشكل سليم، كما لا يغطي هذا التأمين الخسائر الناجمة عن الزلازل والبراكين، أو الناتجة عن التأخير في البناء<sup>(1)</sup>، ومن المعتاد أن تتضمن وثائق تأمين السفينة أثناء البناء شرطاً يستثني تغطية الأضرار الناجمة عن الإضرابات وعن إغلاق أبواب العمل لمصانعهم من أجل إكراه العمال على الرضوخ لشروطهم، غير أنه يمكن تغطية مثل هذه المخاطر- مقابل قسط تأمين إضافي إذا قبل المؤمنون تغطيتها<sup>(2)</sup>، وتقدر قيمة التأمين على السفينة في طور البناء بشكل مبدئي طبقاً للقيمة المثبتة في عقد البناء، على أن يتم تحديد قيمة التأمين النهائية على أساس القيمة النهائية لعقد البناء، أو كلفة البناء الفعلية مضافاً إليها نسبة مئوية معينة من أرباح مفاول البناء أيهما أكبر، بيد أنه لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض للمؤمن له إلا في حدود قيمة ماتم فعلاً من عمل منسوباً إلى قيمة السفينة المذكورة في العقد<sup>(3)</sup> وبالنسبة لقسط التأمين فيتم حساب على مخاطر البناء بالنظر إلى القيمة الكلية المعرضة للخطر عند اكتمال بناء السفينة، وتحدد فترة التأمين على أساس فترة العمل في عقد مقاوله البناء أو المثبتة في جدول وثيقة التأمين (عقد التأمين) فإن تأخر تسليم السفينة للمؤمن له عن الفترة المذكورة، فيستمر سريان التأمين مقابل قسط تأمين إضافي لحين تسليم السفينة للمؤمن له<sup>(4)</sup> وفي الغالب تتضمن وثيقة تأمين في طور البناء ميعاداً لبدء سريان التأمين<sup>(5)</sup> ووفقاً شروط مجمع لندن لمكتتبي التأمين يبدأ ضمان المؤمن في هذا النوع من التأمين منذ وضع قاعدة السفينة بقصد البناء وينتهي الضمان بتسليم السفينة لمالكها، إذ أن السفينة لا تدخل في ملكية صاحبها إلا بتسليمها إليه<sup>(6)</sup>، غير أن هناك حالات يبدأ مفعول الوثيقة فيها قبل البدء بعملية البناء وهي الفترة التي تعرف بفترة خزن المواد الأولية اللازمة للبناء فيبدأ مفعول الوثيقة من تاريخ شحن المواد الأولية إلى المنشأة مستمرة حتى استلامها في مخازن أحواض البناء كما تشمل التغطية فتره تواجد المواد الأولية في المخازن إلى حين سحبها إلى حوض البناء<sup>(7)</sup>.

### المطلب الثالث: نطاق التأمين على جسم السفينة من حيث الزمان والمكان

1- بهاء بهيج - المرجع السابق ص530.

2- د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص284.

3- قارب د/ الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 246.

4- بهاء بهيج - المرجع السابق ص529.

5- د/غنايم - المرجع السابق نفس الصفحة.

6- د/ الشرقاوي - المرجع السابق رقم 156.

7- نبيل محمد الخناق وخضر الياس (البناء التأمين البحري) دار التقني للطباعة والنشر 1986م ص36.

نطاق مسؤولية المؤمن عن تعويض الأضرار- اللاحقة بجسم السفينة يتحدد بزمن معين يحدده عقد التأمين بداية وانتهاء، أو برحلة واحدة، كما يتحدد نطاق مسؤوليته بالأضرار- الناتجة عن الحوادث الناشئة عن البحر أو المشابهة لها والتي تتعرض لها السفينة أثناء إبحارها وتقلها بين الموانئ، وبذلك الأضرار- التي تلحق بجسم السفينة محل عقد التأمين، ولذلك سوف نتعرف في هذا المبحث على نطاق مسؤولية المؤمن من حيث الزمان والمكان في فرعين:

الفرع الأول: النطاق مسؤولية مؤمن جسم السفينة من حيث الزمان.

الفرع الثاني: النطاق مسؤولية مؤمن جسم السفينة من حيث المكان.

### الفرع الأول: نطاق مسؤولية مؤمن جسم السفينة من حيث الزمان

قد يرد عقد التأمين على جسم السفينة لرحلة واحدة، أو لمدة زمنية معينة، والأصل أن يبدأ عقد التأمين بترتيب آثاره فور اكتمال التوقيع عليه، غير أنه قد يتفق أطراف العقد على بدء سريانه بتاريخ لاحق، أو بمعنى آخر قد يتراخى بدء سريان العقد إلى حين بدء تعرض السفينة لأخطار البحر، وفي هذا يجب التمييز بين التأمين على جسم السفينة لرحلة واحدة(وثيقة السفر)وبين التأمين لمدة محددة (الوثيقة الزمنية).

#### أولاً: التأمين على جسم السفينة لرحلة واحدة

في عقد التأمين على جسم السفينة لرحلة(وثيقة السفر)يضمن المؤمن نتائج الأضرار اللاحقة بجسم السفينة أثناء رحلتها وحتى عودتها إلى الميناء الذي أفلعت منه في بداية رحلتها، وتتضمن مثل هذه العقود ميناء المغادرة، وميناء الوصول، وخط سير محدد للسفينة يجب عليها السير فيه دون انحراف عنه كي يكون المؤمن ملزماً بدفع التعويض<sup>(1)</sup> عن الأضرار- اللاحقة بجسم السفينة نتيجة تحقق حادث بحري مؤمن منه غير أنه يجب التمييز في سريان التأمين المتعلق برحلة بحرية واحدة بين تاريخ إبرام عقد التأمين الذي يمكن الاستدلال عليه من تاريخ صدور عقد التأمين(وثيقة التأمين)أو من اشعار التغطية المذكورة المؤقتة(وبين تاريخ سريان عقد التأمين، فمسئولية المؤمن عن ضمان نتائج الحوادث البحرية المؤمن منها إن كانت في الأصل تترتب منذ اكتمال التوقيع على عقد التأمين ودفع القسط، غير أن ذلك الأمر ليس على إطلاقه فقد يبرم العقد بتاريخ معين، ويتفق الأطراف على بدء سريانه بتاريخ آخر، أو بمعنى آخر مسؤولية المؤمن عن ضمان نتائج الحوادث البحرية المؤمن منها لا تقوم بمجرد التوقيع على عقد التأمين( وثيقة التأمين)وسداد المؤمن له قسط التأمين، بل تتوقف على بدء تعرض السفينة محل عقد التأمين للخطر(بدء المخاطرة البحرية)فقد يتراخى بدء تعرض السفينة للخطر لسبب أو لآخر؛ ولذلك فإن مسؤولية المؤمن عن ضمان نتائج الأخطار تتراخى هي الأخرى لحين بدء السفينة فترة التعرض

1- د/ جمال الحكيم (عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية) دار المعارف الاسكندرية 1965م ص209 .

للأخطار، ومع ذلك فإن فترة تعرض السفينة لمخاطر البحر يجب ان تبدأ خلال مدة معقولة بعد إبرام عقد التأمين على جسم السفينة، والإك كان عقد التأمين باطلاً لتخلف ركن جوهرى من أركان التأمين<sup>(1)</sup> وإن لم تبدأ فترة تعرض السفينة للخطر خلال مدة معقولة فإنه يجوز- للمؤمن في هذه الحالة أن يتمسك ببطلان العقد، وقد عالج المشرع اليمني ومعهم المصري مسألة تأخير بدء فترة التعرض للخطر (بدء المخاطر البحرية) فأجازت الفقرة الأولى من المادة (365/1) بحري يمني والمقابلة للفقرة الأولى من المادة (346) بحري مصري للمؤمن أو المؤمن له إقامة الدعوى لطلب إبطال العقد إن لم تبدأ فترة التعرض للخطر بعد إبرام العقد، فجاء نص المادة المذكورة على أنه: (لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهرين من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان) فمفهوم النص يقضى بأن للمؤمن أو المؤمن له طلب تقرير بطلان عقد التأمين إذا لم تبدأ السفينة في التعرض للخطر بعد إبرام عقد التأمين، غير أن النص المذكور- جعل فترة الشهرين مدة تقادم لإقامة دعوى طلب إبطال عقد التأمين، وكان الأولى أن تجعل فترة للتيقن من حالة تخلف الخطر بعد إبرام عقد التأمين بحيث يكون لكل من المؤمن أو المؤمن له الحق بعد إنقضائها الحق في طلب تقرير بطلان العقد<sup>(2)</sup>، أما المشرع اللبناني ومعهم الأردني فقد عالجا المسألة بطريقة أخرى بإعطائهما للمؤمن له دون المؤمن حق طلب فسخ عقد التأمين البحري، إذا تخلف بدء تعرض السفينة محل عقد التأمين للخطر بسبب قوة قاهرة، وألزم المؤمن له بإثبات القوة القاهرة، فإن عجز عن إثبات ذلك ألزم بدفع تعويض للمؤمن يعادل نصف قسط التأمين المتفق عليه فتتص المادة (300) بحري لبناني المقابلة للمادة (303) بحري أردني على أنه: (يمكن دائماً فسخ عقد الضمان تبعاً لمشيئة المضمون مادامت الأخطار- لم يبتديء مجراها والمضمون الذي لا يستطيع إثبات حالة القوة القاهرة يدفع للضامن بدل تعويض مقطوع بنصف القسط المحدد في العقد)، ويرى بعض الشراح<sup>(3)</sup> أن المشرع اللبناني ومعهم المشرع الأردني في النص المذكور- لم يكونا موفقين بهذه المعالجة؛ لأن حالة تخلف الخطر لو تحققت بسبب قوة قاهرة بجعل الخطر مستحيلاً استحالة نسبية الأمر الذي يؤدي إلى بطلان العقد، والعقد الباطل يعتبر كأن لم يكن، فلا يخضع للفسخ بل يخضع لطلب تقرير بطلانه، كما أن قصر طلب البطلان- وفقاً للنص المذكور بالمؤمن له فقط يخل بالتوازن بين طرفي العقد، ويصادم قواعد العدالة لا سيما وأن العقد الباطل لا يترتب عليه أي أثر من الآثار، ويجوز لكل ذي مصلحة التمسك ببطلانه، وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م فقد أجاز

1- د/عادل المقدادي(القانون البحري) مرجع سابق ص259.

2- بهاء بهيج - مرجع سابق ص639.

3- بهاء بهيج - المرجع السابق ص640.

للمؤمن أن يتمسك ببطلان عقد التأمين إذا لم يبدأ سريان الأخطار خلال فترة معقولة<sup>1</sup> فقد نصت المادة(42) من القانون المذكور على أنه: (عند ما يؤمّن على الشيء (السفينة) بموجب وثيقة سفرة من وإلى أو من مكان معين ليس ضرورياً أن تكون السفينة في ذلك المكان عند إبرام العقد ولكن هناك شرط ضمني بأن المخاطرة يجب أن تبدأ خلال فترة معقولة وإن لم تبدأ المخاطرة بهذا الوقت فللمؤمن أن يبطل العقد...) وإذا وصلت السفينة إلى ميناء المغادرة يعد إبرام عقد التأمين وهي مصابة بأضرار لا يمكنها الرسو في ذلك الميناء بأمان إلا إذا أجريت عليها الإصلاحات المناسبة فإن ذلك يؤدي إلى بطلان العقد<sup>(2)</sup>، ونجد أن النص المذكور لم يحدد الفترة المعقولة لتأخر بدء التعرض للخطر وترك ذلك لطرفي عقد التأمين كما لم يحدد وقت انقضاء سريان وثيقة التأمين لرحلة، وهناك حالتان نص عليها قانون التأمين الإنجليزي لا تعتبر فيها حالة التعرض للخطر قائمة :

**الحالة الأولى :** إذا عين ميناء بدء الرحلة في عقد التأمين (وثيقة التأمين) على السفينة، وبدلاً من أن تبحر السفينة من الميناء المعين أبحرت من ميناء آخر فقد نصت المادة(43) من قانون التأمين البحري الإنجليزي على أنه: (عندما يعين مكان المغادرة في الوثيقة وبدلاً من أن تبحر السفينة من هذا المكان أبحرت من مكان آخر فلا يكون الخطر قائماً).

**الحالة الثانية :** إذا عين ميناء جهة الوصول في عقد التأمين على السفينة وبدلاً من أن تبحر السفينة إلى ذلك الميناء المعين أبحرت إلى ميناء آخر، فقد نصت المادة(44) من نفس القانون على أنه (عندما تعين جهة الوصول في وثيقة التأمين وبدلاً من أن تبحر السفينة نحو هذه الجهة أبحرت نحو جهة أخرى فلا يكون الخطر قائماً) ولم نجد في التشريعات العربية نصوصاً مماثلة للنصين المذكورين من القانون الإنجليزي، ونجد أن قانون التأمين البحري الفرنسي في المادة(5) منه جعل مدة الشهرين مهلة لسريان الخطر البحري خلالها ينقضي بانقضائها عقد التأمين إذا لم يبدأ التعرض للمخاطر البحرية خلالها، وإذا تم تحديد بدء سريان عقد التأمين على السفينة لرحلة في عقد التأمين (وثيقة التأمين) فإنه وتلافياً للمشاكل التي قد تتجم في الفترة ما بين التوقيع على العقد وسريانه فإن القانون البحري اللبناني ومعها الأردني نص على تحديد تاريخ عقد التأمين ببيان وقت عقده بأنه عقد قبل الظهر، أو بعده(المادة)(295) بحري لبناني والمقابلة للمادة(298)بحري أردني فمسؤولية المؤمن في الناس على السفينة لرحلة(سفرة) تقوم خلال الرحلة البحرية للسفينة المؤمن عليها تبدأ منذ بدء السفينة رحلتها البحرية في ميناء القيام وتنتهي بانتهاء رحلتها في ميناء الوصول وإذا لم تحدد مدة المخاطرة(مدة رحلة السفينة) فقد ميز القانون البحري اليمني

<sup>1</sup>- يمكن تبرير التأخير لغرض استمرار سريان الوثيقة في حالتين هما: 1- عندما تكون ظروف التأخير معلومة لدى المؤمن، 2- عندما يكون المؤمن قد وافق مقدماً على عدم التزام المؤمن له بالوزرة المعقولة لبدء السفر.

<sup>2</sup>- نبيل محمد الخناق وخضر إلياس (القانون البحري) دار التقني للطباعة والنشر 1986م ص32 .

والمصري والبناني والأردني بين التأمين على السفينة فارغة من الحمولة (البضاعة) وبين أن تكون في سياق شحن ونقل حمولتها فإن كانت فارغة سرى ضمان المؤمن من وقت إقلاع السفينة أو رفعها المرساة متحركة للسفر وحتى وقت رسوها في الميناء المقصود (ميناء التفريغ) وأما في حالة إن كانت السفينة في سياق عملية نقل حمولة فإن ضمان المؤمن يسرى منذ البدء في شحن البضائع في ميناء بدء الرحلة (ميناء القيام) إذ يعتبر هذا الوقت الذي تبدأ فيه فترة سريان المخاطر- وتعرض السفينة لها إلى حين الإنتهاء من تفريغ حمولة السفينة في ميناء الوصول على أن لا يجاوز الضمان خمسة عشر يوماً من تاريخ وصول السفينة إلى المكان المقصود (ميناء الوصول) وإعلان الربان استعداد السفينة لتفريغ البضاعة حتى ولو لم تنته عملية تفريغ الشحنة من السفينة أي أنه تنتهي مسؤولية المؤمن بانتهاء الخمسة عشر يوماً المذكورة حتى لو لم تنته عملية تفريغ السفينة من شحنتها وفي ذلك تنص المادة (1، 397/2) بحري يماني المقابلة للمادة (1، 374/2) بحري مصري على أن:

- 1- يسرى ضمان المؤمن في التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن البضائع إلى الإنتهاء من تفريغها دون أن تجاوز مدة سريا التأمين على أية حال خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود، وإعلان الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة )
- 2- وإذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود ونصت المادة (342) بحري لبناني والمقابلة للمادة (345) بحري أردني على أنه: (إذا كان الضمان على جرم السفينة وكانت مدة المخاطر- غير محددة في العقد فإن مخاطر- الضمان المعقود لسفرة تجري من وقت إقلاع السفينة أو رفعها المرساة، وتزول في وقت إرسائها أو ربطها في المكان المقصود غير أنها إذا حملت بضائع فالمخاطر من وقت الشروع بوسقها بالبضاعة، وتزول حالما ينتهي التفريغ بدون مجاوزة مهلة خمسة عشر يوماً بعد الوصول إلى المكان المقصود مالم يشحن في هذا المكان بضائع لسفر آخر قبل انقضاء هذه المهلة، وحينئذ تزول المخاطر- في الحال)، ويلاحظ أن النص اللبناني ومعها الأردني انفردا عن النص اليمني والمصري في بيان أن ضمان المؤمن ينتهي، ويكف عن السريان في الوقت الذي يبدأ فيه بشحن بضائع جديدة على السفينة في ميناء الوصول لرحلة جديدة ولو كانت فترة الخمسة عشر يوماً لم تنته بعد، وهذا ما انفرد به النص اللبناني والأردني عن النص اليمني والمصري .

كما أن المشرع اللبناني ومعها الأردني نصا على حالة اضطرار- السفينة للتأخر في الميناء بسبب إجراءات الحجز الصحي بأن أدخل هذا الوقت ضمن مدة الرحلة، وأما إذا كان الحجز الصحي في غير ميناء الوصول فإن للمؤمن أن يحصل على قسط إضافي مقداره ثلاثة أرباع في المئة

شهرياً منذ السفر للحجر الصحي وحتى الإياب، وكذلك الحال إذا تأخرت السفينة بسبب عوارض منعتها من الدخول لميناء الوصول، أو عند رحلتها عنه إلى غيره على أن لا تتعدى مدة الإنتظار- في الدخول أو عند الرحيل مدة ستة أشهر ابتداءً من تاريخ الوصول إلى باب الميناء المحصور، ولا يسأل المؤمن عن أية نفقة أو زيادة في المصروفات نتيجة ذلك مع حقه في وضع حد للمخاطر قبل مرور السنة أشهر (المادة (343) بحري لبناني، المقابلة للمادة (346) بحري أردني)، وحدد القانون البحري اليمني ومعه المصري وقت انتهاء ضمان المؤمن في التأمين على السفينة لعدة رحلات متعاقبة بالمكان الذي تنتهي فيه الرحلة الأخيرة، فإذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة فإن المكان المحدد في عقد التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة هو المكان المحدد لإنهاء سريان ضمان المؤمن وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة (397) بحري يمني والمقابلة للفقرة الثانية من المادة (375) بحري مصري ويتفرع عن ذلك أنه يحق للسفينة محل عقد التأمين أن تبحر وتمر على الموانئ المختلفة في أي مكان خلال رحلتها البحرية وحسب ظروف الرحلة دون تغيير لخط سيرها المحدد في عقد التأمين (وثيقة التأمين لرحلة) وهو ما أكدت عليه المادة (399) بحري يمني، وأما قانون التأمين الإنجليزي فقد أخضع ابتداء ضمان المؤمن لنتائج الخطر للشروط التي يشتمل عليها عقد التأمين (وثيقة التأمين) فإذا تم التأمين على السفينة من مكان معين فقط (FROM) فإن مسؤولية المؤمن لا تبدأ وفقاً للفقرة الثانية من القواعد التفسيرية الملحقة بقانون التأمين البحري الإنجليزي<sup>1</sup> حتى تباشر السفينة محل التأمين سفرتها البحرية، أي تشرع السفينة في الإبحار، وعلى ذلك فإن الوثيقة التي تغطي السفينة من (FROM) ميناء المغادرة لا تحمي السفينة، إلا منذ لحظة إبحارها<sup>2</sup> من الميناء، أما إذا تم التأمين على السفينة في ومن ميناء معين (At and FROM) وكانت السفينة متواجدة في ذلك المكان أو الميناء منذ إبرام العقد فإن مسؤولية المؤمن تبدأ طبقاً للفقرة الثالثة من القواعد التفسيرية الملحقة لقانون التأمين الإنجليزي فور توقيع وإصدار عقد التأمين (وثيقة التأمين) أما إذا كانت السفينة غير متواجدة في ذلك المكان فإن مسؤولية المؤمن لا تبدأ إلا عند وصولها ذلك المكان وهي بحالة جيدة<sup>(3)</sup> فهذا التأمين يغطي السفينة خلال فترة تواجدها في ميناء المغادرة وتبدأ مسؤولية المؤمن بمجرد وصول السفينة إلى الميناء، وقد نصت المادة (42) من قانون التأمين الإنجليزي على أنه عندما يؤمن على الشيء (السفينة) بموجب وثيقة سفره أو من مكان معين فليس ضرورياً أن تكون السفينة في ذلك المكان عند إبرام العقد ولكن هناك شرط ضمني بأن المخاطرة يجب أن تبدأ خلال فترة معقولة

<sup>1</sup> - نصت الفقرة الثانية من القواعد التفسيرية الملحقة بقانون التأمين الإنجليزي على أنه: (عندما يؤمن على الشيء المؤمن عليه (السفينة) من مكان معين فإن الخطر لا يكون قائماً حتى تبدأ السفينة في سفرتها المؤمنة).

<sup>2</sup> - بهاء بهيج - مرجع سابق ص 653.

<sup>3</sup> - نصت الفقرة الثالثة من القواعد المذكورة على أن: (عندما تؤمن السفينة (في) و(من) مكان معين وكانت موجودة في ذلك المكان عند إبرام التأمين فإن الخطر يعتبر قائماً فوراً وإذا لم تكن موجودة في ذلك المكان عند إبرام العقد فإن الخطر يعتبر قائماً حالما تصل إلى ذلك المكان بحالة جيدة سليمة) المرجع السابق ص 654.

وأنه إذا لم تبدأ المخاطرة بهذا الوقت فإن للمؤمن أن يبطل العقد ولا يعمل بالشرط الضمني إذا تبين أن التأخير- نتج عن ظروف معلومة للمؤمن قبل إبرام العقد أو إذا تبين أنه تنازل عن التمسك بالشرط المذكور- ولم يبين قانون التأمين الإنجليزي وقت انقضاء سريان وثيقة التأمين غير أن التعامل جرى على انقضائها بمرور- 24 ساعة يعد رسو السفينة بأمان في الميناء النهائي لجهة الوصول وقد أثير الجدل قديماً بخصوص ما إذا كان التأمين (At and FROM ميناء معين يغطي السفينة الموجودة في ذلك المكان في الوقت الذي لم تكن السفينة قد أفرغت حمولتها من رحلتها السابقة على عقد التأمين، ففي قضية<sup>(1)</sup>) (أمن على سفينة أثناء رحلتها من لندن إلى جمايكا ثم أمن عليها بالنسبة لرحلة العودة من جمايكا إلى لندن (Jamaica to-London At and FROM) وفقدت السفينة بينما كانت مبحرة حول الجزيرة، وبعدوقوفها لعدة أيام في أحد موانئها ولكن قبل أن تفرغ حمولتها، فنقرر أنه لا يلزم لسريان وثيقة التأمين أن يتم تفريغ حمولة الرحلة السابقة) وقد بين القضاء الإنجليزي في إحدى القضايا التي حسمت من قبله مدلول عبارة (في-At) التي ترد في وثائق تأمين السفينة لرحلة وخالصة هذه القضية أنه أمن على سفينة على أساس (في ومن) لرحلة تقوم بها من هافانا إلى ((كرين أوك)) وعند وصول السفينة بالقرب من (هافانا) استأجرت مرشداً وساحبة لسحبها إلى مكان رسوها في الميناء وعند الرسو- ارتطمت بمرساة سفينة أخرى أدى إلى تضرر هيكلها، وفي اليوم التالي سحبت إلى مكان آخر من الميناء حيث تم إفراغ حمولتها، وعند مطالبة المؤمن بالتعويض عن كلفة تصليح الضرر، تتصل عن المسؤولية بحجة أن السفينة عند اصطدامها بمرساة السفينة الأخرى لم تكن (في-At) (هافانا) حسب مدلول هذا الحرف في لغة التأمين؛ لأنها لم ترسو بأمان في ميناء (هافانا)، غير أن المحكمة قضت (أن السفينة كانت (في، At) ميناء هافانا بالمفهوم الإعتيادي الذي تعنيه شروط الوثيقة، وأن وثيقة التأمين تعتبر سارية المفعول مما يجعل المؤمن مسؤولاً عن دفع التعويض المطالب به)<sup>(2)</sup>.

#### ثانياً: التأمين على السفينة لمدة معينة (الوثيقة الزمنية)

عقد التأمين البحري من العقود الزمنية المستمرة ومن ثم فإن التزام المؤمن بضمان نتائج الحادث البحري المؤمن منه يكون لمدة معينة تبدأ من تاريخ معين وتنتهي في تاريخ معين<sup>(3)</sup> فتمتد عقد التأمين على جسم السفينة لمدة محددة بعقد زمني (بوثيقة زمنية) فإن سريان هذا العقد (الوثيقة) يمتد لفترة زمنية محددة - ويعقد التأمين على جسم السفينة لمدة محددة (بوثيقة زمنية) بغية تقادي إبرام عقد تأمين جديد عن كل رحلة تقوم بها السفينة محل عقد التأمين، وعقد التأمين لمدة زمنية (الوثيقة الزمنية) يكون في الغالب في تأمين أجسام السفن وأجور الشحن وجرت العادة على أن

1- د/ حسين غنايم - مرجع سابق ص.117.

2- نبيل الخناق وخضر ألياس - مرجع سابق ص.32,33.

3- د/الطير - مرجع سابق ص.635.

يعقد التأمين على السفينة لمدة محددة تكون في الغالب سنة نظراً للنقص الذي يطراً على قيمة السفينة<sup>(1)</sup> فيغطي هذا التأمين السفينة في جميع الرحلات التي تقوم بها خلال الفترة الزمنية المحددة في العقد، كما يغطيها أثناء استقرارها في الموانئ، ويسري ضمان المؤمن من وقت إتمام التوقيع على عقد التأمين ما لم يحدد موعد آخر لبدء سريان عقد التأمين، وينتهي بانتهاء الزمن المحدد في العقد، وبالتحديد يسري ضمان المؤمن في هذا العقد من اليوم الأول من المدة الزمنية وحتى منتصف اليوم الأخير أي يضمن المؤمن نتائج الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة الزمنية المحددة في العقد، ونتائج والأخطار التي تقع في اليوم الأخير من المدة<sup>(2)</sup>، وجرت العادة في وثائق التأمين أن يحدد بدء سريان العقد من ظهر اليوم التالي ليوم التعاقد إلى بعد ظهر آخر يوم فيه، فإن تحقق الحادث البحري المؤمن منه من بعد ظهر اليوم التالي كان المؤمن ملتزماً بالضمان<sup>(3)</sup> ويظل العقد سارياً حتى ظهر اليوم الأخير من مدة عقد التأمين<sup>(4)</sup> مثلاً من 1/1/2011م ظهراً لغاية 1/1/2012م ظهراً، وإذا لم يتفق طرفا عقد التأمين على موعد آخر لسريان عقد التأمين لمدة محددة (الوثيقة الزمنية) فقد نصت المادة (398/1) بحري يماني المقابلة للمادة (376) بحري مصري على أنه (إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة، والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها، ويحسب اليوم على أساس 24 ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد، وفقاً للتوقيت الزمني في المكان الذي إبرم فيه عقد التأمين)، فخلاصة النص أن المؤمن يسأل عن نتائج الحوادث البحرية المؤمن منها التي تتحقق خلال زمن سريان عقد التأمين المحدد المدة، ولا يسأل عن نتائج الحوادث البحرية التي تتحقق بعد انتهاء مدة التأمين إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادث بحري طرأ خلال فترة سريان مدة عقد التأمين<sup>(5)</sup>، وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي فقد جعلت المادة (25) منه لأطراف عقد التأمين تضمين العقد الفترة الزمنية، والرحلات خلالها فقد نصت المادة المذكورة في عجزها على أنه).....وعندما ينصب العقد على تأمين الشيء لفترة زمنية محددة يطلق على الوثيقة وثيقة زمنية، ويمكن أن يضمن العقد على كل من الرحلة والفترة الزمنية بنفس الوثيقة)، غير أنه يثور السؤال عن حكم الحالة التي تبدأ فيها مدة عقد التأمين لمدة محددة، والسفينة في خضم رحلة وهي مصابة بتلف يضمنه المؤمن؟ أو كانت في حالة ترميم ضرر مشمول بالتأمين؟ إذا كانت السفينة محل عقد التأمين محدد المدة (الوثيقة الزمنية) عند بداية سريان مدة العقد في حالة ترميم من ضرر مشمول بالتأمين، أو كانت في سياق رحلة بحرية وهي مصابة بتلف يضمنه المؤمن فلا

1- د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 158.

2- د/ الشلالى - مرجع سابق ص 257.

3- د/ عبدالرزاق السنهوري (الوسيط في شرح القانون المدني) ص 7 مرجع سابق ص 1024, 1191.

4- نبيل محمد الخناق وخضر إلياس - المرجع السابق ص 35.

5- د/ مصطفى كمال طه (اساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 445.

يسري التأمين (ضمان المؤمن) إلا من وقت انتهاء الترميم أو الرحلة، ويتم رد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يسر خلالها التأمين وهذا ما قضت به الفقرة الثانية من المادة (398) بحري يماني بنصها على أنه: (2- ومع ذلك إذا كانت السفينة في الوقت المحدد لبدء سريان التأمين محلاً لترميم ضرر يشمل التأمين، أو كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف يضمنه المؤمن فلا يسري التأمين إلا من وقت انتهاء الترميم أو الرحلة وفي هذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يسر خلالها العقد)، وحسناً فعل المشرع اليمني في نصه على حكم هذه الحالة التي لم نجد نصاً يعالجها في القانون البحري المصري، واللبناني والأردني، كما يثور التساؤل حول حكم حالة انتهاء مدة عقد التأمين الزمني، وكانت السفينة محلاً لترميم من ضرر نتج عن حادث بحري مشمول بالتأمين؟ أو كانت تواصل رحلتها وهي مصابة بالضرر؟

في هذه الحالة التي تنتهي فيها مدة سريان ضمان المؤمن ((مدة التأمين)) وكانت السفينة عند انتهاء مدة العقد محلاً لترميم ضرر نتج عن حادث بحري مشمول بالتأمين، أو كانت تواصل رحلتها وهي مصابة بهذا الضرر فإن سريان عقد التأمين يمتد إلى حين انتهاء الترميم أو الرحلة، ويضاف قسط تأمين بنسبة المدة الإضافية، ويفترض شرط امتداد التأمين أن تكون السفينة قد غادرت ميناء القيام قبل انتهاء مدة التأمين وهذا ما أكدته الفقرة الثالثة من المادة (398) بحري يماني بنصها على (3- أما إذا انتهى التأمين وكانت السفينة محلاً لترميم أو كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف وكان الترميم أو التلف مما شمله التأمين امتد سريان العقد إلى انتهاء الترميم أو الرحلة، وفي هذه الحالة يزداد قسط التأمين بنسبة المدة الإضافية) وأما بالنسبة لشروط مجمع مكنتبي لندن الزمنية على أجسام السفن الشروط الزمنية (هياكل) فقد نصت فقرة الإستمرار على أنه إذا كانت السفينة في عرض البحر أو في محنة فإنها بشرط اخطار المؤمن بذلك قبل تاريخ انقضاء التأمين ستبقي مغطاة لحين وصولها إلى الميناء التالي في حالة جيدة وسليمة، أو إذا كانت متوقفة في ميناء وفي وضع صعب فلحين جعلها آمنة وذلك لقاء قسط تأمين شهري على أساس نسبي) فقد أوضح النص المذكور- أنه إذا كانت السفينة في خضم رحلة بحرية عند انتهاء فترة عقد التأمين أو كانت قد تعرضت لمصاعب، أو انقطعت أخبارها، أو استقرت في إحدى الموانئ بعد تعرضها لمصاعب فإن وثيقة التأمين الزمنية يستمر سريانها إلى حين وصولها سالمة لإحدى الموانئ أو إلى أن تصبح آمنة وذلك مقابل قسط تأمين يتناسب مع فترة استمرار سريان الوثيقة ويحسب على أساس شهري كما نص البند الرابع (شرط الإنهاء) من الشروط المعهدية المذكورة، على توقف سريان وثيقة التأمين الزمنية تلقائياً في الحالات الآتية: مالم يوافق المؤمنون على عكس ذلك:

- 1- إذا تم تغيير جمعية تصنيف السفينة المؤمن عليها، أو أثير شك حول صحة تصنيفها، أو إذا تقرر سحب تصنيفها أو انقضت فترته أو فات ميعاد ادامتها الدولية الموصي بها من قبل جمعية التصنيف ولم توافق الأخيرة على تصنيفها، على أنه إذا كانت السفينة في عرض البحر فإن ذلك التوقف التلقائي سيؤجل إلى حين وصولها إلى الميناء الوصول وتفريغ حمولتها.
- 2- إذا تعرضت السفينة لحادث يترتب عليه سحب تصنيفها ولجات نتيجة لهذا الحادث إلى أحد الموانئ القريبة ثم غادرت هذا الميناء دون الحصول على موافقة جمعية التصنيف.
- 3- أي تغيير طوعي أو إلزامي لملكية السفينة، أو علمها، أو إدارتها.
- 4- إذا تم تغيير طوعي أو غير طوعي في ملكية السفينة المؤمنة، أو في علمها، أو نقل إدارتها، أو تأجيرها عارية.

5- إذا تم وضع اليد على السفينة من قبل السلطات لغرض تملكها ومع ذلك في هذه الحالة إذا لم يكن هناك اتفاق تحريري بين المؤمن له والسلطة على وضع اليد فإن التوقف التلقائي لسريان وثيقة التأمين الزمنية يتراخي إلى ما بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على تاريخ وضع اليد، ومع ذلك فإذا كانت السفينة في مسار رحلة بحرية فإن التوقف التلقائي لسريان وثيقة التأمين يتراخي إلى حين وصول السفينة إلى ميناء التفريغ وإنزال حمولتها، وفي حال الاستيلاء على السفينة بقصد التملك أو الإستعمال، دون الحصول على موافقة كتابية مسبقة من المؤمن له على وضع اليد، فإن التوقف التلقائي لسريان وثيقة التأمين يتراخي إلى ما بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على تاريخ هذا (الاستيلاء) سواءً أكانت السفينة في عرض البحر، أو في الميناء وفقاً لنص البند الرابع من الشروط المعهدية الزمنية (أجسام السفن) ويثور التساؤل بالنسبة لعقد التأمين بالمدة (الوثيقة الزمنية) حول ظهور نتائج الحادث البحري المؤمن منه بعد انقضاء مدة عقد لتأمين رغم حدوثه خلال مدة عقد التأمين الزمني؟ إذا ما وقع الحادث المؤمن منه خلال مدة سريان عقد التأمين الزمني، ولم تظهر نتائج ذلك الحادث إلا بعد انتهاء مدة عقد التأمين، فإن الفقه القانوني يرى<sup>(1)</sup> وهو ما تؤيده أن المؤمن في هذه الحالة يضمن هذا الضرر. إذ أن العبرة بوقوع الخطر في مدة التأمين، كما تنور الصعوبة بالنسبة للتأمين لمدة محددة في حالة انقطاع أخبار السفينة الذي يجيز للمؤمن ترك السفينة مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملاً ((التعويض كاملاً)) إذا انقضى ميعاد معين على انقطاع أخبارها فكيف يستطيع المؤمن له إقامه الدليل على أن الهلاك المفروض قد حل في الوقت الذي كان فيه عقد التأمين سارياً؟

يرى شراح القانون أنه عندما تفقد السفينة جسماً وبضاعة في تاريخ مجهول فإن فقدانها يحتسب منذ اليوم الذي تلتقط فيه آخر أخبارها<sup>(2)</sup> فإن كان التأمين في هذا التاريخ مازال سارياً ضمن

<sup>1</sup> - د/ محمود سمير الشراوي (القانون البحري) مرجع سابق ص 370.

<sup>2</sup> - د/ حسين غنايم - مرجع سابق ص 118 - د/ علي حسن يونس - مرجع سابق ص 358.

المؤمن هذا الفقدان وهناك قرينة مؤداها أنه إن كان آخر خبر عن السفينة داخلاً ضمن مدة سريان العقد افترض وقوع هلاك السفينة أثناء سريان التأمين وهذه القرينة قابلة لإثبات العكس<sup>1</sup>، وهذا ما أخذ به المشرع اليمني والمصري وللبناني والأردني، فقد نصت الفقرة (ب) من المادة (406) بحري يماني المقابلة للفقرة (ج) من المادة (383) بحري مصري على أنه: (إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ويفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء)، وجاء نص المادة (365) بحري لبناني المقابلة للمادة (368) بحري أردني مؤكداً أنه: (إذا كان الضمان معقوداً لوقت معين وكانت أخطاره جارية في تاريخ إرسال آخر الأخبار فيفرض وقوع هلاك السفينة في وقت الضمان) فقد وضع النص المذكور قرينة قانونية على أن هلاك السفينة يفترض أنه حدث أثناء سريان التأمين إن كان آخر خبر عن السفينة داخلاً ضمن مدة سريان العقد وهذه القرينة قابلة لإثبات العكس بحيث يجوز- للمؤمن أن يثبت أن هلاك السفينة وقع بعد انتهاء مدة عقد التأمين.

### الفرع الثاني: نطاق مسؤولية مؤمن جسم السفينة من حيث المكان

لكي يقوم التزام المؤمن يجب أن يقع الحادث البحري المؤمن منه في المكان الذي يحدده عقد التأمين، فعقد التأمين على السفينة يبين نطاق المكان الذي تبحر فيه السفينة والذي إن وقعت فيه الكارثة البحرية المؤمن منها كان المؤمن مسؤولاً عن ضمان نتائج هذه الكارثة، وتعويض الأضرار اللاحقة بالسفينة، ويتخذ مكان الأخطار صوراً مختلفة هي:-

- 1- الرحلة المؤمن عليها .
  - 2- الطريق المتفق عليه أو المعتاد.
  - 3- السفينة المؤمن عليها ((محل العقد)).
- فيتحدد مكان الخطر في التأمين بالرحلة بالطريق المعتاد للسفينة خلال رحلتها من ميناء القيام وحتى ميناء الوصول، وفي التأمين لمدة محددة يحدد المكان الذي يضمن المؤمن نتائج الأخطار الواقعة فيه، فيحدد طرفاً عقد التأمين في العادة الأماكن التي تقوم فيها السفينة بالملاحة خلال مدة العقد<sup>(2)</sup>، وكذا الموانئ التي قد ترسو بها أو تمر خلالها خلال مدة التأمين<sup>(3)</sup> وهذا التحديد يعتبر ذا أهمية بالنسبة للمؤمن لأن مخاطر الملاحة البحرية ليست على مستوى واحد من الخطورة في كل الأماكن، ولكي يضمن نتائج الحوادث البحرية المتحققة يجب أن تتضمن وثيقة التأمين الزمنية تحديداً دقيقاً للمكان الذي يجب أن تتحقق فيه تلك الحوادث<sup>4</sup>، فتكون السفينة مغطاة بعقد التأمين من

1- د/علي حسن يونس - المرجع السابق رقم 380 ص 358 - د/مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 222.

2- د/ علي جمال الدين (القانون البحري) مرجع سابق رقم 161 ص 110 .

3- د/ جعفر الشلالي - مرجع سابق ص 59.

4- د/ علي جمال الدين عوض (الوسيط في القانون البحري) دار النهضة العربية 1972م مرجع سابق رقم 678 ص 357.

الحوادث البحرية المؤمن منها أينما وجدت في أي موضع ما دامت ضمن نطاق مكان الملاحة المنصوص عليها في العقد<sup>(1)</sup>، وقد أشارت المادة(399) بحري يماني إلى أن السفينة تكون مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه وذلك في حدود الرحلة والمدة، ونوع الرحلة المذكورة في العقد، وأما بالنسبة للسفينة محل العقد فإن المؤمن يضمن سفينة معينة بنوعها واسمها، وحمولتها ودرجة تصنيفها، وفي حدود قيمة معينة لهذه السفينة محل التأمين، وإذا كان المؤمن لا يضمن إلا نتائج الحوادث البحرية المؤمن منها التي تقع في الأماكن المحددة في العقد، والتي تلحق السفينة محل العقد، فما هو الحكم في حال تغيير السفينة محل عقد التأمين، أو الرحلة أو الطريق (الإنحراف)؟

للإجابة على هذا التساؤل سوف نتعرض أولاً: لأثر تغيير السفينة محل العقد التأمين، ثانياً:

ندرس أثر تغيير الرحلة في عقد التأمين، وثالثاً: نعرض لأثر تغيير الطريق أو المسار (الإنحراف).

#### أولاً: أثر تغيير السفينة محل عقد التأمين

يضمن عقد التأمين البحري السفينة محل العقد بنوعها واسمها وحمولتها، ودرجة تصنيفها، فيضمن المؤمن السفينة محل العقد من نتائج الأخطار- الواقعة عليها، ومتى ما قام المؤمن له بتغيير السفينة محل العقد اختياراً بعد سريان عقد التأمين، فإن ذلك يعد تغييراً لمحل عقد التأمين الذي يعتبر ركناً أساسياً في؛ ذلك أن توافق إرادة طرفي عقد التأمين إنما انصبت على محل معين، ولم يتوافق- توافقاً للإرادتين بالنسبة لمحل آخر، ولكن قد يحدث أن يكون تغيير السفينة محل عقد التأمين ناتجاً عن قوة قاهرة أي جبراً وليس اختياراً فما هو الحكم أو الأثر المترتب على تغيير السفينة في الحاليتين؟

للإجابة على هذا التساؤل نستعرض أولاً رأي الفقه القانوني ثم ثانياً نستعرض موقف

التشريعات البحرية العربية والأثر الذي ترتبه على ذلك

#### أ: موقف شراح القانون من تغيير السفينة محل عقد التأمين

يذهب غالبية شراح القانون<sup>(2)</sup> وهو ما نؤيده إلى القول بأن تغيير السفينة المؤمن عليها اختياراً من قبل المؤمن له يعتبر تغييراً لمحل التأمين الذي يعتبر ركناً أساسياً في عقد التأمين البحري - يترتب عليه بطلان العقد، ذلك أن توافق إرادة طرفي عقد التأمين البحري إنما انصبت على محل معين، ولم يتوافق توافقاً للإرادتين بالنسبة لمحل آخر<sup>(3)</sup>، وأما إذا كان تغيير السفينة محل التأمين،

<sup>1</sup> - د/ العطير - مرجع سابق 637.

<sup>2</sup> - د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 164 - د/ جمال بن عوض القانون - مرجع سابق ص 111 - د/ لعطير - مرجع سابق ص 638 -

د/ محمود سمير الشرفاوي (القانون البحري الليبي) المكتب المصري الحديث - ط 1 - 1970م - رقم 413 ص 477.

<sup>3</sup> - د/ حسين غنابم - مرجع سابق ص 361.

نتيجة لقوة قاهرة، أجبرت المؤمن له على تغيير السفينة محل العقد فإن المؤمن يظل مسؤولاً عن كل ضرر أو هلاك تتعرض له السفينة ناتج عن حادث يغطيه التأمين<sup>(1)</sup> فلا يؤدي التغيير الإضطراري للسفينة أثناء الرحلة إلى إعفاء المؤمن من الضمان<sup>(2)</sup> ويرى أستاذنا الدكتور- جعفر محمد مقبل الشلاحي أنه في حالة تغيير السفينة المؤمن عليها من قبل مالكها لحالات اضطرارية فإنه يجوز للمؤمن في هذه الحالة أن يطلب زيادة قسط التأمين مع مراعاة ضرورة أن يخطر المؤمن له المؤمن بهذا الطرف الطاريء خلال ثلاثة أيام من تاريخ علمه به<sup>(3)</sup>.

### ب: الأثر الذي ترتبه التشريعات البحرية العربية على تغيير السفينة

نصت المادة(368)بحري يماني المقابلة للمادة(355)بحري مصري على أن:(يبقى المؤمن مسؤولاً عن الأخطار- التي يشملها التأمين في حالة الإضطرار- إلى تغيير...أو...أو السفينة..الخ) فطبقاً لمفهوم النص فإن تغيير السفينة اختياراً يؤدي إلى بطلان التأمين، إذ يعتبر تغيير السفينة تغييراً لمحل التأمين يترتب عليه بطلان عقد التأمين، وأما في حالة تغيير السفينة محل التأمين اضطرارياً فإن النص يقضى بأن المؤمن يبقى مسؤولاً عن نتائج الأخطار- التي يشتملها التأمين، ونجد أن قانون التجارة البحري اللبناني ومعه الأردني نصاً، صراحة على بطلان التأمين على جسم السفينة في حالة قيام المؤمن بتغيير السفينة محل عقد التأمين اختياراً، بيد أنهما اعتبرا المؤمن مسؤولاً عن نتائج الأخطار المؤمن منها في حالة التغيير الجبري للسفينة محل التأمين فقد نصت المادة(347)بحري لبناني المقابلة للمادة(350)بحري أردني على أنه:(يفضى تغيير السفينة إلى بطلان العقد في الضمان على جرم السفينة وكذلك يبطل ضمان السفينة الجاهزة في حالة تغييرها قصداً ما لم يشترط العكس)كما تنص المادة (329)بحري لبناني المقابلة للمادة(332)بحري أردني على أن:(يتحمل الضامنون مخاطر- كل هلاك وضرر- يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة وغرق وتغيير- جبري للطريق وللسفر وللسفينة الخ)وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي فلم يتطرق لتغيير السفينة وأما قانون التأمين البحري الفرنسي فقد اعتبر المؤمن مسؤولاً عن نتائج الحوادث البحرية التي يشملها التأمين في حالة الإضطرار إلى تغيير السفينة وذلك في المادة(15-172) منه.

### ثانياً: أثر تغيير الرحلة على عقد التأمين

يقصد بتغيير- رحلة السفينة تغيير ميناء القيام، أو ميناء الوصول<sup>(4)</sup>، فإذا قامت السفينة أثناء رحلتها من ميناء إلى آخر في السير على الطريق المعتاد، ولكنها في نهايته اتجهت إلى ميناء

1 - د/ مصطفى كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق رقم 604 ص516 - د/علي جمال الدين (القانون البحري) مرجع سابق ص

111

2 - د/ محمود سمير الشرقاوي (القانون البحري) ط 1978م المرجع السابق ص372.

3 - د/ جعفر الشلاحي - مرجع سابق ص257.

4 - د/ الشرقاوي (القانون البحري) ط 2008م - مرجع سابق رقم 552 ص548.

وصول آخر فإننا نكون بصدد تغيير للرحلة، وهذا ما قصده قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م فقد قصد بتغيير الرحلة تغيير ميناء الوصول بعد بدء السفر (سريان الخطر) وفي ذلك نصت الفقرة الأولى من المادة (45) من القانون المذكور على أنه: (عندما يحدث بعد سريان الخطر أن غيرت جهة وصول السفينة بشكل طوعي عن جهة الوصول المحددة في الوثيقة فيكون هناك ما يعرف بتغيير الرحلة البحرية) ففي عقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة (وثيقة السفرة) يتم تحديد تلك الرحلة تحديداً دقيقاً بتحديد ميناء القيام، وميناء الوصول، كما أنه قد يتم أيضاً في عقد التأمين تحديد الطريق الذي على السفينة سلوكه أثناء رحلتها البحرية، مما يلزم على السفينة التقيد بالرحلة والمسار المتفق عليه، فالحوادث التي تتعرض لها السفينة تختلف باختلاف الرحلة البحرية، ناهيك عن أن نوع الرحلة المقررة يدخل في اعتبار المؤمن عند حساب المخاطر وقسط التأمين، ولذلك فإنه يجب على السفينة القيام بالرحلة المحددة في العقد فإذا قام المؤمن له بتغيير الرحلة قصداً قبل بدء السفر (الرحلة) بأن غير ميناء القيام، واختار ميناء للمغادرة غير الميناء المتفق عليه، أو قام بتغيير الرحلة بعد بدء السفر - بتغيير ميناء الوصول - فإن المؤمن له يكون بذلك قد غير قصداً في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه أو قبل تغطيتها<sup>(1)</sup>، ولكن قد يقوم المؤمن بتغيير الرحلة نتيجة قوه قاهرة اضطرته إلى تغيير الرحلة كأن تهرب السفينة من عاصفة، أو لم تستطع الوصول إلى ميناء الوصول بسبب حصار بحري مضروب عليه، أو قام الربان بتغيير الرحلة بقصد المساعدة لسفينة طلبت الإغاثة لتعرضها لحادث بحري فإن التغيير في هذه الحالة يكون اضطرارياً، ولكن فما هو الحكم في الحالين الاختياري والاضطراري؟ أو ما هو الأثر المترتب على ذلك التغيير؟ للإجابة على هذا التساؤل نستعرض الأثر القانوني الذي ترتبه التشريعات العربية أولاً ثم نستعرض الأثر الذي يرتبه التشريع الإنجليزي.

#### أ : موقف التشريعات العربية من تغيير الرحلة

ذهب المشرع اليمني ومعه المصري إلى أن التغيير - الاختياري للرحلة لا يعفى المؤمن من المسؤولية كاملة وإنما يعفيه عن الحوادث التي تقع خارج الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد إن لم يكن هناك اتفاق، فيظل المؤمن مسؤولاً عن نتائج الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد، وأما إذا كان تغيير الرحلة اضطرارياً فإن المؤمن يبقى مسؤولاً عن نتائج الحوادث المؤمن منها فتظل تلك المخاطر على عاتقه؛ لأن تغيير الرحلة في هذه الحالة (الاضطرارية) إنما كان نتيجة لخطر بحري يدخل في عداد المخاطر المؤمن

1- د/ مصطفى كمال طه وزميله رقم 165 ص 161.

منها<sup>(1)</sup>، فقد نصت المادة(368)بحري يميني المقابلة للمادة(355)بحري مصري على أنه:(يبقى المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة وإذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطرارياً يبقى المؤمن مسئولاً عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق) فمقتضى النص المذكور إعفاء المؤمن من ضمان نتائج الحوادث التي تقع خارج الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد إن لم يحدد الطريق اتفاقاً في حالة تغيير الرحلة اختياراً، وأما القانون البحري اللبناني ومعه الأردني فكانا أكثر تفصيلاً من القانون اليمني والمصري فقد اعتبراً عقد التأمين باطلاً في حالة تغيير الرحلة اختياراً قبل السفر مع استحقاق المؤمن نصف قسط التأمين المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع؛ لأن الرحلة التي بدأت فعلاً غير الرحلة المتفق عليها<sup>(2)</sup>، وأما إذا تم تغيير الرحلة اختياراً بعد بدء الرحلة(السفر) فإن المؤمن يكون غير مسئول عن المخاطر التي تتعرض لها السفينة مع استحقاقه للتعويض، وأما في حالة تغيير الرحلة اضطرارياً، فإن المؤمن يكون مسؤولاً عن نتائج الأخطار التي يشملها التأمين، وفي حكم هذه الحالة الأخيرة اتفاقاً مع ما أخذ به القانون البحري اليمني ومعه المصري فقد نصت المادة(345)بحري لبناني المقابلة للمادة(348)بحري أردني على أنه:(إذا تغير السفر عن قصد بعد ذهاب السفينة فللضامن الحق في التعويض ولا يكون المؤمن مسؤولاً عن المخاطر وإذا حصل هذا التغيير قبل السفر فيكون الضمان باطلاً ويقبض الضامن نصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع)، كما نصت المادة(329)بحري لبناني المقابلة للمادة(332)بحري أردني على أن:(يتحمل الضامنون كل هلاك أو ضرر يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة وغرق وتغير جبري للطريق وللسفر وللسفينة... الخ) ونجد من النص أن ضمان المؤمن لنتائج المخاطر في حالة التغيير الاضطراري للرحلة، راجعاً إلى أن تغيير الرحلة في هذه الحالة إنما كان نتيجة خطر بحري يدخل في عداد المخاطر المؤمن منها، ويرى بعض الشراح أن تغيير الرحلة بالإطالة بعد السفر هو الذي يبني عليه عدم مسؤولية المؤمن لأنه يترتب على الإطالة زيادة في المخاطر التي يتعرض لها المؤمن، بعكس الحال في حالة تقصير الرحلة فإن المؤمن يظل مسؤولاً لانقضاء العلة<sup>(3)</sup> بينما يرى البعض<sup>(4)</sup> أنه لايجوز إعفاء المؤمن لمجرد تطويل السفر إذا لم يكن لهذا التطويل دخل في إحداث الضرر.

### ب: موقف التشريع الإنجليزي

1- د/ مصطفى كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق رقم 602 ص 515 .

2- د/ العطير - مرجع سابق ص 338.

3- د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 162 - د/ جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق 111.

4- د/ حسن يونس - مرجع سابق رقم 318 ص 303.

ونجد أن قانون التأمين البحري الإنجليزي ألقى المؤمن من الضمان في حالة التغيير الطوعي للرحلة البحرية فور إعلان نية تغيير الرحلة أي من تاريخ إثبات العزم على التغيير في سجل السفينة ولو وقع الحادث قبل أن يحدث هذا التغيير فقد نصت المادة (45) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م في فقرتها الثانية على أنه (ما لم تقض الوثيقة بخلاف ذلك فإنه عندما يكون هناك تغيير للرحلة البحرية فإن المؤمن يعفي من المسؤولية من تاريخ التغيير، أي من تاريخ إثبات العزم على التغيير في سجل السفينة ولا يؤثر في ذلك كون السفينة لم تخرج فعلاً عن مسار الرحلة البحرية المحددة في الوثيقة عندما تكون الخسارة قد تحققت)، وقد جاء حكم الفقرة المذكورة بعد أن بينت الفقرة الأولى من نفس المادة المقصود بتغيير الرحلة بأنه تغيير جهة وصول السفينة بشكل طوعي بعد سريان الخطر، وقد حكم القضاء الإنجليزي تطبيقاً لذلك بإعفاء المؤمن من الضمان إذا كان التأمين معقوداً على رحله من ميناء كاديز إلى ميناء ليفربول ثم تغيير ميناء الوصول إلى نيو فوند لاند، ولكن السفينة جنحت واحترقت في خليج كاديز<sup>(1)</sup>.

### ج:- أثر تغيير الطريق أو المسار (الإحراف)

عندما تقوم السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، سالكة طريقاً غير الطريق المحدد في عقد التأمين على جسم السفينة، أو الطريق المعتاد للرحلة التي تقوم بها إن لم ينص العقد على طريق معين فإننا نكون أمام تغيير للطريق أو انحراف عنه، فقد يصار في عقد تأمين السفينة التأمين على جسم السفينة، إلى تحديد الطريق الذي يجب على السفينة أن تسلكه في الرحلة البحرية بين ميناء القيام وميناء الوصول، وتحديد مسار السفينة هو تحديد لمكان الحوادث التي يضمن المؤمن نتائجها، كما يستوجب على السفينة اتباع المسار المرسوم حتى ولو كان مخالفاً للمسار المعتاد، لأن الطريق الذي تسلكه السفينة ذا اعتبار كبير في حساب المخاطر فهو يطيل، أو يقصر من مدة الرحلة، ويجعلها أكثر أو أقل خطورة، ضف إلى ذلك أن احترام المسار البحري المحدد هام لدرء التصادم<sup>(2)</sup>، ولكن قد يكون تغيير السفينة محل عقد التأمين لطريقها أو مسارها المحدد قصداً، بأن غير الربان خطر السير مختاراً، وقد يكون تغيير خط سير السفينة إجباراً، بأن يغير ربان السفينة سيرها مضطراً بقصد المساعدة، أو لانقاذ السفينة من حالة حادث بحري فما هو أثر ذلك التغيير في الحالين؟ في الواقع أن تغيير الطريق الذي تسلكه السفينة محل عقد التأمين لا يختلف حكمه والأثر المترتب عليه في قانون التجارة البحرية اليمني، وكذا المصري عن حكم تغيير السفينة رحلتها، فإذا غيرت السفينة مسارها اختياراً فلا يكون المؤمن مسؤولاً، إلا عن تلك الحوادث التي يثبت أنها قد وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد إن لم يكن هناك اتفاق، وتتفي مسؤولية المؤمن عن نتائج الحوادث البحرية التي

<sup>1</sup> - اشار إلى ذلك د/ محمود سمير الشرقاوي (القانون البحري) دار النهضة العربية 2008م مرجع سابق ص 548.  
<sup>2</sup> د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 162.

تطراً في غير الطريق المتفق عليه أو غير الطريق المعتاد، وأما في حالة تغيير السفينة مسارها جبراً أي بشكل اضطراري، أملتة القوة القاهرة فإن المؤمن يظل مسؤولاً عن نتائج الأخطار المشمولة بالتأمين، وهذا ماقتضت به المادة (368) بحري يمني المقابلة للمادة (355) بحري مصري، المشار إليهما سلفاً، ولا يختلف ما أخذ به المشرع اللبناني ومعه الأردني عن ما أخذ به المشرعان اليمني والمصري، فطبقاً لأحكام المادة (329) بحري لبناني المقابلة للمادة (332) بحري أردني المشار إليهما سلفاً إذا غير ربان السفينة محل عقد التأمين خط سيرها مختاراً، فلا يسأل المؤمن عما قد يحدث من أضرار منذ بدء تغيير السفينة مسارها، أما إذا غير الربان خط سير السفينة مضطراً فطبقاً لأحكام المادة (346) بحري لبناني المقابلة للمادة (349) بحري أردني يكون المؤمن مسؤولاً عن نتائج الحوادث البحرية التي تقع على خط سيرها الصحيح (المتفق عليه أو المعتاد) ويكون للمؤمن في هذه الحال حق إثبات أن هذه المخاطر ناجمة عن توهان السفينة عن خطها الأصلي، فقد نصت المادة المذكورة على أنه: (إذا تاهت السفينة تكون المخاطر الطارئة على طريقها الصحيح مضمونة على أن يكون للضامن الحق في أن يثبت أن هذه المخاطر نتيجة لهذا التيهان)، وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي فإنه قد اعتبر الانحراف متحققاً إذا خرجت السفينة عن مسار الرحلة المحدد في عقد التأمين، أو إذا حصل خروج عن المسار الإعتيادي المتعارف عليه في الملاحة البحرية، ورتب على الانحراف الإختياري للسفينة عن خط مسار رحلتها البحرية توقف سريان عقد التأمين وإعفاء المؤمن عن أي مسؤولية بعد حصول الانحراف الإختياري ولا يعاد سريان عقد التأمين حتى ولو عادت السفينة إلى طريقها الإعتيادي بعد إنحرفها، وأما في حالة الانحراف الاضطراري، فلا يؤثر هذا الانحراف في سريان عقد التأمين، فقد نصت المادة (46) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م على أنه: (1- عندما تنحرف السفينة دون عذر مشروع عن الرحلة البحرية المحددة في الوثيقة فإن المؤمن يعفى من أي مسؤولية من وقت الانحراف، ولا يؤثر في ذلك أن السفينة قد عادت لمسارها قبل تحقق الخسارة، 2- هناك انحراف عن الرحلة البحرية المحددة في الوثيقة :

أ- عندما يكون مسار الرحلة البحرية قد حدد بدقة في الوثيقة، وحصل خروج عن ذلك المسار.  
ب- إذا لم يحدد مسار الرحلة البحرية بدقة في الوثيقة وحصل خروج عن المسار المتعارف عليه.  
ج- إن انصراف النية إلى الانحراف ليس أمراً أساسياً بل يجب أن يكون هناك انحراف فعلي كي يعفى المؤمن من المسؤولية بمقتضى العقد، ووفقاً لقانون التأمين البحري الإنجليزي في المادة (49) منه فإن الأعدار التالية، أو أي منها يمكن أن يكون مبرراً للسماح للناقل – وبالتالي المؤمن له- بالانحراف أو التأخير في إتمام الرحلة الموضحة بالوثيقة:

1 - إذا كان مصرحاً به من المؤمنين .

- 2- إذا كان خارجاً عن إرادة المؤمن له، أو الربان كما في حالة الجو الرديء أو الأعاصير أو أي حوادث مؤمن منها.
- 3 - لتنفيذ شرط ضمني في الوثيقة مثلاً صلاحية السفينة للملاحة .
- 4- لغرض انقاذ حياة إنسان، وليس لإنتشال حطام سفينة.
- 5- الإنحراف أو التأخير لأغراض إنسانية.
- 6- إذا اعتبر ضرورياً كما في حالة اللجوء إلى ميناء الإغاثة.
- 7- تمرد الربان أو البحارة وما يتبعها من أفعال ضارة لأصحاب السفينة مثل إغراق السفينة أو إحراقها، أو ما شابه ذلك.

وعندما ينتفي السبب الذي يسمح بالإنحراف فإنه يجب على السفينة العودة إلى خط سيرها الطبيعي دون تأخير.

### الإنحراف الجزئي

يثور السؤال عن حكم الإنحراف الجزئي ؟

فإذا غيرت السفينة طريقها اختياراً ثم عادت إلى الطريق المتفق عليه، أو الطريق المعتاد ثم تحقق الخطر، فهل يعفى المؤمن من نتائج هذا الخطر؟ إختلف شراح القانوني في ذلك إلى اتجاهين :

**الإتجاه الأول<sup>1</sup>:** ويذهب أصحاب هذا الإتجاه إلى القول بعدم مسئولية المؤمن إذا انحرفت السفينة وغيرت مسارها، ولم يكن لهذا التغيير أثراً ما في تحقق الحادث البحري المؤمن منه، ويؤسس هذا الإتجاه لرأيه بأن الإنحراف ذاته يترتب عليه زيادة المخاطر التي تتعرض لها السفينة لا سيما وأن السفينة بعد الإنحراف والعودة لا توجد في النقطة التي كان يجب أن توجد فيها لو لم يحصل الإنحراف، وهذا ما أخذ به قانون التأمين البحري الإنجليزي في المادة (46) المذكورة آنفاً

**الإتجاه الثاني<sup>2</sup>:** ويذهب أصحابه وهو الراي الذي نرجحه إلى القول بمسئولية المؤمن عن نتائج الحادث البحري المؤمن منه المتحقق إذ يكفي أن يتحقق الحادث أثناء الرحلة المقررة في الطريق المحدد أو المعتاد حتى يكون المؤمن مسؤولاً عن ضمان نتائج هذا الحادث المؤمن منه، ما لم يكن لتغيير الطرق أثر في تحقق الحادث، أو بتعبير آخر لا يعفى المؤمن من المسئولية عن نتائج الحادث البحري المؤمن منه لمجرد تغيير الطرق(المسار) فلا ينهض مجرد تغيير الطريق سبباً لإعفاء المؤمن من المسئولية، بل يجب لذلك أن يكون الضرر ناشئاً عن تغيير الطريق، مما يحتم

<sup>1</sup> - د/ محمود سمير الشرفاوي- مرجع سابق ص 371 - ليون كان ورينود- دراسة القانون التجاري ج 5 رقم 159 اشار إلى ذلك - د/ مصطفى كمال طه وزميله ص 163 كما ايد هذا الإتجاه القضاء الفرنسي(نقض فرنسي 8/8/1876م) اشار إلى ذلك د/علي حسن يونس مرجع سابق ص 304.

<sup>2</sup> - من انصار هذا الرأي د/جمال الدين عوض القانون البحري مرجع سابق هامش رقم 2 ص 111 د/علي حسن يونس - المرجع السابق ص 305 - د/ مصطفى كمال طه وزميله مرجع سابق ص 163 - ريبير القانون البحري ج 3 رقم 2740 اشار إلى ذلك - د/محمود الشرفاوي(القانون البحري)مرجع سابق ص 371.

توافر علاقة السببية بين تغيير الطريق و وقوع الحادث لإعفاء المؤمن من مسؤوليته وأن يكون لتغيير الطريق أثراً في تحقق الحادث المؤمن منه فإذا انتقت العلاقة بين تغيير الطريق وتحقق الحادث، كان المؤمن مسئولاً عن الخطر وهذا ما أخذت به التشريعات البحرية العربية اليمنية والمصري واللبناني والأردني في المواد المشار إليها سلفاً.

### المبحث الرابع: ما يشمل التأمين على جسم السفينة

سنتعرف في هذا المبحث على ما يغطيه عقد التأمين على هيكل ((جسم)) السفينة، فإن كان يسمى التأمين على السفينة بتأمين جسم أو بدن أو هيكل السفينة، وهذا يعني حرفياً الهيكل الأساسي للسفينة دون المعدات والآلات والتجهيزات، مما يوحي أن تلك المعدات والتجهيزات لا تدخل ضمن التغطية لعقد التأمين على هيكل السفينة، فهل الواقع ينسجم مع هذه التسمية، فتقتصر تغطية عقد التأمين على جسم السفينة على هيكلها فقط؟ أم يغطي أكثر من ذلك فيشمل ملحقاتها من الآلات، والأدوات اللازمة لملاحظتها، بالإضافة إلى قوارب النجاة، ونفقات التجهيز كالوقود وأغذية طاقمها وسلف البحارة؟

فإذا كان الجواب بعدم اقتصار التغطية على هيكل السفينة؟ فهل يشمل العيب الذاتي للسفينة؟ وهل يجوز عقد التأمين بصفة مستقلة على هيكل السفينة أو ملحقاتها، وهل يغطي تأمين السفينة العيب الخفي؟

هذا ما سنحاول الإجابة عليه في هذا المبحث والذي سنقسمه إلى ثلاثة فروع:-

#### الفرع الأول: تأمين جسم السفينة يشمل ملحقاتها

عقد التأمين على جسم السفينة في الواقع لا يقتصر على مجرد تغطية هيكل السفينة ((بدنها)) بل يتعدى ذلك فيشمل ملحقاتها، ففي وثائق التأمين على جسم السفينة تتصرف التغطية إلى جسم السفينة وروافعها وتجهيزاتها وغرف الركاب، والمعدات، والمخازن، وقوارب النجاة<sup>(1)</sup>، والآلات المحركة للسفينة<sup>(2)</sup>، كما يشمل عقد التأمين على جسم السفينة تغطية نفقات استغلال السفينة، كالوقود، والمؤن وسلف البحارة<sup>(3)</sup>، وبمعنى آخر يدخل في مفهوم جسم السفينة كافة ملحقاتها اللازمة لاستغلالها<sup>(4)</sup>، ونستعرض فيما يلي مفهوم التشريعات البحرية العربية، والإنجليزي والفرنسي لما يشمل عقد تأمين جسم السفينة:

#### أولاً: التشريعات البحرية العربية

<sup>1</sup> - د/العتير مرجع سابق ص 660.

<sup>2</sup> - د/عادل المقدادي القانون البحري العماني مرجع سابق ص 250.

<sup>3</sup> - د/محمد فريد العريبي د/هاني دويدار مبادئ القانون التجاري والبحري دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية 2000م ص 656.

<sup>4</sup> - د/محمود سمير الشرقاوي (القانون البحري) مرجع سابق ص 337.

أدرجت التشريعات البحرية العربية اليمنية والمصري، واللبناني والأردني ملحقات السفينة المملوكة للمؤمّن له ضمن ما يغطيه عقد تأمين جسم السفينة، ويشمل كل ما هو ضروري لإستثمارها ومن ذلك الآت السفينة، وأجهزتها وأدواتها اللازمة لملاحتها، ونفقات التجهيز من وقود، وأغذية الطاقم والركاب، ووقود وسلفات البحارة، فقد نصت المادة(405) بحري يمني في فقرتها الثانية والمقابلة للمادة(382/2) بحري مصري على أنه: (وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمّن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز)، وأدرج قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني في ملحقات السفينة كل ما هو ضروري لاستغلالها ويشمل ذلك أجهزة السفينة وتجهيزاتها والأغذية وسلفات البحارة وكل النفقات، إلا إذا تم إثبات أن بعض هذه النفقات غير متعلقة بملكية السفينة، فقد نصت المادة(311) بحري لبناني المقابلة للمادة (314) بحري أردني على أن: (تحتوي القيمة المقبولة على السفينة كل نفقاتها شائعة ولاسيما الأغذية وسلفات البحارة والأجهزة وكل النفقات، ما لم يكن بالإمكان إثبات تعلق بعض هذه النفقات بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة).

#### ثانياً: مفهوم جسم السفينة في إنجلترا

وفقاً للتحديد الوارد في الفقرة(15) من قواعد التفسير الملحقة بقانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م، يشمل التأمين على جسم السفينة هيكلها ومحركاتها، وتجهيزاتها ومؤن طاقمها، ومعداتها الأساسية المملوكة للمؤمّن له، وإن كانت السفينة محل عقد التأمين مرتبطة بتجارة خاصة، فإن تأمينها يشمل أيضاً الأجهزة الإعتيادية التي تعتبر من مستلزمات هذه التجارة كالثلاجات والغرف المبردة وفي حالة السفن البخارية فإن اللفظ يشمل الآلات والغلايات ومستودعات الفحم، ومخازن الماكينة إذا كانت مملوكة للمؤمّن له، فقد نصت الفقرة المذكورة على: (إن اصطلاح السفينة يتضمن الهيكل والمعدات الأساسية والمخزونات ومؤنة الضباط والبحارة، وفي حالة ما إذا كانت السفينة مرتبطة بتجاره خاصة بالأجهزة الإعتيادية التي هي من مستلزمات تلك التجارة، وكذلك في حالة السفينة البخارية، المكائن والسخانات والفحم ومخزونات المحرك إذا كانت مملوكة للمؤمّن له)، كما أن النموذج الإنجليزي العام لوثيقة التأمين على جسم السفينة تشير إلى أن التأمين يشمل (الهيكل – والحبال- والأشربة، والمراسيل، والمدافع والمعدات الحربية، الذخيرة، والمدفعية والقوارب، والأثاث الموجود في السفينة)<sup>(1)</sup>، أما الملحقات التي لا تطلبها طبيعة استغلال السفينة بشكل عام، وإنما تستلزمها الحمولة في رحلة واحدة فقط فلا تكون مغطاة بموجب وثيقة تأمين عامة على السفينة<sup>(2)</sup>، وعلى ذلك يمكننا القول أن التأمين على جسم السفينة في القانون الإنجليزي يشمل جسم السفينة وملحقاتها اللازمة لتشغيلها.

<sup>1</sup> - د/غنايم - مرجع سابق ص288.

<sup>2</sup> - المرجع السابق ص291.

### ثالثاً: جسم السفينة في فرنسا

تنص المادة(334)من قانون التجارة البحرية الفرنسي على أنه:(يمكن أن يكون موضوعاً للتأمين الجسم والعارضة فارغة أو محملة مسلحة أو غير مسلحة وحيدة أم مصحوبة وعدة السفينة وعتادها)كما أن الفقرة الثانية من البند الثاني عشر من وثيقة التأمين الفرنسية على جسم السفينة تنص بوضوح على أن القيمة المتفق عليها في التأمين على السفينة تشمل بصورة لا تقبل التجزئة الجسم والمحركات كما تشمل كافة الملحقات وخاصة المؤن وسلف البحارة، والتجهيزات وكافة مايلزم لتسيير السفينة، ونفقات التجهيز<sup>(1)</sup>وهكذا فإن التأمين على جسم السفينة في فرنسا يتجاوز الهيكل ليشمل تغطية ملحقاتها وتضم علاوة على قوارب الإنقاذ كلاً من الحبال والأدوات المختلفة الضرورية للملاحة وكل ما يضعه المجهز على ظهرها كفحم العنابر والمازوت والمؤن وغيرها مما يعرف بصفة عامة بنفقات التجهيز<sup>(2)</sup>، وذلك بصورة آلية.

### الفرع الثاني: امكانية إبرام عقد تأمين مستقل لهيكل السفينة وآخر لملحقاتها

رأينا في المطلب السابق أن عقد تأمين جسم السفينة يغطي بصورة آلية لملحقاتها إلا أنه يثور التساؤل حول امكانية إبرام عقدي مستقلين يغطي أحدهما هيكل السفينة ويغطي الآخر الملحقات<sup>(3)</sup> للإجابة على هذا التساؤل نستطلع رأي التشريعات وماهو الواقع في كل من إنجلترا وفرنسا.

### أولاً: ري التشريعات العربية

طبقاً لمفهوم نص الفقرة الثالثة من المادة (405) بحري يميني والمقابلة للفقرة الثالثة من المادة (382) بحري مصري، التي نصت على أنه: (.وكل تأمين أياً كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمؤمن وحدها يترتب عليه في حالة الهلاك الكلي أو التترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات) يتضح أنه ليس هناك ما يحول دون ذلك في كل من اليمن، ومصر، فيجوز- طبقاً للنص المذكور أفراد هيكل السفينة بعقد مستقل، كما يجوز ذلك بالنسبة للملحقات، سواء أكان التأمين لدى مؤمن واحد، أو مؤمنين مختلفين، وإذا حصل هلاك كلي للسفينة أو أي حادث يجيز التخلي عن السفينة، فيجب خصم قيمة تلك الملحقات من القيمة المتفق عليها لاسيما إذا كان التأمين على الملحقات تم لدى مؤمن آخر غير مؤمن هيكل السفينة، وكان القانون البحري اليمني ومع مصر، في الفقرة الثانية من المادتين المذكورتين قد اعتبر القيمة المتفق عليها للسفينة شاملة جسم السفينة والملحقات المملوكة للمؤمن له، قاصداً بذلك حسب رأي بعض الشراح<sup>(4)</sup> وهو ما نؤيده منع المؤمن له من استبعاد الملحقات من القيمة المتفق عليها، والتأمين

1- رينيه رودبير القانون البحري ج6 رقم 530 ص443 اشار اليه د/غنايم - مرجع سابق ص287 هامش 2.

2-شوفو مقال بعنوان عقد التأمين مجلة جورس كلاسير ص12 اشار اليه د/غنايم - المرجع السابق نفس الصفحة هامش 1.

3-د/غنايم - المرجع السابق ص292.

4- د/ مصطفى كمال طه وزميلة - مرجع سابق ص85 .

عليها لدى مؤمن آخر، مما يحرم المؤمن من جانب هام من قسط التأمين مع تحمله لكامل الأضرار فالأصل في القانون البحري اليمني، ومع المصري أن عقد تأمين جسم السفينة يشمل ملحقاتها فيجمعهما عقد واحد غير أنه يمكن للمؤمن له أن يبرم عقد مستقل على الملحقات، وآخر على الهيكل، بشرط خصم قيمة الملحقات من القيمة المتفق عليها عند تحقق حادث يؤدي إلى هلاك السفينة كلياً -كالغرق- أو يجيز التخلي عن السفينة، أما بالنسبة لقانون التجارة البحرية اللبناني ومع الأردني، لم يرد فيهما نصاً مماثلاً لنص الفقرة الثالثة من المادة (405) بحري يمني المقابلة للفقرة 3 من المادة (382) بحري مصري، بيد أن المادة (311) بحري لبناني المقابلة للمادة (314) بحري أردني قضت بأن تحتوي (القيمة المقبولة عن السفينة كل تفرعاتها شائعة ولاسيما الأغذية وسلفات البحارة والأجهزة وكل النفقات الخ)، مما يمكن معه القول أن القانون اللبناني ومع الأردني لا يجيزان التأمين المنفصل على كل من هيكل السفينة، والملحقات متأثرين+ بما عليه الحال في فرنسا.

#### ثانياً: الواقع في إنجلترا

أما في إنجلترا، فليس هناك ما يمنع من التأمين على هيكل السفينة، أو الملحقات بشكل منفصل<sup>1</sup>، فإذا اتجهت إرادة الأطراف إلى قصر التأمين على هيكل السفينة وحده، فإن ذلك يتم إما عن طريق تضمين هامش عقد التأمين (الوثيقة) أو أسفله عبارة (على السفينة onship) أو عن طريق تضمين التقييم (المتفق عليها) شرط يقضي بأن محل التأمين هو هيكل السفينة وحده، وأياً من الإجراءين المذكورين يؤدي إلى تخصيص التقييم.

#### الفرع الثالث: ضمان مؤمن جسم السفينة للعيب الخفي فيها

لا يضمن مؤمن جسم السفينة الضرر الراجع في سببه إلى العيب الذاتي للسفينة وهو كل سبب يؤدي إلى حدوث خسارة، أو هلاك للسفينة ويكون ناتجاً عن حالتها، أو عن طريقة إعدادها<sup>(2)</sup>، فيعد عيباً ذاتياً في السفينة، كل عيب في بنائها أو في أحد أجزائها، أو في أجهزتها، أو ملحقاتها، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات، ولا يعد من قبيل العيب الذاتي قدم السفينة نتيجة مرور الزمن واستعمالها؛ لأن هذا الضرر حتمي الحدوث بسبب مرور الزمن، والإستعمال، ولذلك يستلزم المؤمن قسطاً أكبر كلما زاد عمر السفينة؛ لأن قدم السفينة يزيد من فرص وقوع الحادث البحري، ولا يجوز للمؤمن التمسك باعفائه من الضمان لوجود العيب الذاتي إلا متى أثبت وجود رابطة سببية بين العيب الذاتي والضرر الذي يقع، فإذا عجز عن إثبات العيب الذاتي، ولم يمكن استخلاصه من ظروف الدعوى فإنه لا يجوز افتراضه، ومع ذلك إذا لم

<sup>1</sup>د/غنايم - المرجع السابق ص293.

<sup>2</sup>د / الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق رقم 266 ص 411.

تكن السفينة حاملة لترخيص الملاحة، فيفترض أنها غير صالحة للملاحة، وأنها عيباً ذاتياً، ومن ثم يعفى المؤمن من إثبات العيب الذاتي، ويكون للمؤمن له نفي هذه القرينة بإثبات العكس<sup>(1)</sup>، ويجوز- الإتفاق على ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن العيب الذاتي، وقد نص القانون البحري اللبناني، ومعه الأردني صراحة على ذلك في المادة (337) لبناني المقابلة للمادة (340) أردني، ويجب أن يكون الإتفاق على ضمان المؤمن العيب الذاتي صريحاً، بيد أنه إذا كان المؤمن على علم وقت إبرام عقد التأمين بعيب السفينة الذاتي، وقبل التأمين رغم ذلك، فإن هذا ينطوي على قبول من جانبه لضمان العيب الذاتي، كما إذا كان قدم السفينة، وضعف آلتها معروفاً للمؤمن من درجتها المدونة في هيئة تصنيف السفن، وقلما تثار مسألة العيب الذاتي للسفينة في العمل، ذلك؛ لأن السفينة في الغالب تحمل ترخيصاً يؤكد صلاحيتها للملاحة ومواجهة البحر، وقد قضي بأنه لا يجوز- للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن متى ما ثبت أن جنوح السفينة، كان نتيجة عيب ذاتي فيها تمثل في الخلل الذي أصاب آلتها المسيرة وعدم توافر الأدوات اللازمة للإصلاح على ظهرها، وانتفاء المراسي اللازمة للرسو- على مسافة بعيدة عن الصخور<sup>(2)</sup>، ومتى ثبت أن الضرر الذي لحق السفينة محل التأمين كان نتيجة لعيب ذاتي فيها، فإن المؤمن لا يضمنه، بيد أنه قد يكون العيب خفياً لا يمكن اكتشافه ببذل اليقظة المعقولة فما هو الحكم في حالة العيب الخفي؟ للإجابة على هذا السؤال نستعرض ما نصت عليه التشريعات المختلفة بهذا الصدد في الآتي:

#### أولاً: العيب الخفي للسفينة في التشريعات العربية محل الدراسة

يقصد بالعيب الخفي وجود عيب غير ظاهر للعيان في محرك السفينة أو في جسمها، ويفترض أن يكون المؤمن له غير عالم بوجوده، أو هو العيب الذي لا يمكن كشفه ببذل العناية المعقولة التي يبذلها المجهز المعتاد في الكشف على سفينته وصيانتها<sup>(3)</sup>، وتقضي القوانين البحرية اليمني، والمصري، واللبناني، والأردني، بضمن المؤمن الأضرار التي تحدث نتيجة العيب الخفي في جسم السفينة فقد نصت الفقرة الأولى من المادة(400)بحري يمني المقابلة للمادة(377/1)بحري مصري على أن:( يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الخفي في السفينة) ونصت المادة(337)لبناني المقابلة للمادة (340)أردني على ان:(لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المضمون على عاتق الضامن إلا إذا اشترط العكس ما لم يكن الضمان على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهز متيقظ أن يقدره ولا أن يمنعه) ويستند هذا الحكم إلى أن السفينة تحوي أجهزة معقدة بحيث يتعذر- على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها، وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية وأن يتيقظها<sup>(4)</sup> بالإضافة

1 - د/ مصطفى كمال طه (اساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 439 .

2 - محكمة الاسكندرية المختلطة في 12/5/1924م اشار اليه - د/ الشرفاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع السابق ص413 .

3 - د/ الشرفاوي (القانون البحري) عام 2008م مرجع سابق ص 539.

4 - د/ مصطفى كمال طه- وزميله مرجع سابق ص 130 .

إلى أن السفينة لا تبحر إلا بعد حصولها على شهادة معاينة، وصلاحيّة للرحلة البحرية يمنحها للسفينة أخصائيو علم السفن، فإذا ظهر بعد ذلك عيب فيها، فإن ذلك يخرج عن نطاق معرفة المجهز<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: العيب الخفي للسفينة في إنجلترا

تغطي الوثائق الإنجليزية تلف الآلات الناشئ عن عيب خفي، وكذا الخسائر المترتبة على العيب الخفي للسفينة، فقد نصت الشروط المعهدية الزمنية (أجسام السفن) في الفقرة (1-2-6) من البند الخامس منها على أن: (يغطي هذا التأمين الخسارة أو الضرر اللاحق بمحل التأمين المتسبب عن انفجار المراجل، أو انكسار المحاور، أو أي عيب خفي في الآلات أو في جسم السفينة) ويعرف هذا الشرط بشرط إنشماري (Inchmaree) نسبة للسفينة إنشماري التي كانت محلاً لقضية شهيرة نظرها القضاء الإنجليزي عام 1887م كان موضوع التأمين السفينة والآتيا، وبين هذه الآلات آلة تستخدم أثناء الملاحة لرفع الماء إلى مراجل السفينة، ونتيجة لحادث، أو إهمال أفل صمام كان يجب تركه مفتوحاً، مما ترتب عليه تلف الآلة المذكورة، وطالب المؤمن له شركة التأمين بدفع تكاليف إصلاح هذه الآلة، على أساس أنه ضرراً ناتجاً عن حادث مؤمن ضد نتائجه، وقضت محكمة أول درجة، وأيدتها محكمة الاستئناف بأحقية المؤمن له بالتعويض على أساس أنه ضرر يضمنه المؤمن وفقاً للعبارة الواردة في الوثيقة (وجميع الأخطار) غير أن مجلس اللوردات قضى بأن وثيقة التأمين لا تغطي هذا الضرر. لأنه لا يعتبر ناتجاً عن خطر من أخطار البحر، كما لا تشمله عبارة (وجميع الأخطار)<sup>2</sup> وترتب على هذه القضية أن اتجه المؤمنون إلى وضع الشرط المذكور (شرط إنشماري) ويعرف أيضاً بشرط (العيب الخفي، والإهمال) والجدير بالذكر أن المؤمن لا يضمن العيب الخفي في ذاته، وإنما ما يترتب على هذا العيب من أضرار مباشرة ففي قضية حسمها القضاء الإنجليزي تتلخص في أنه أثناء إجراء فحص عام لإحدى السفن، تبين وجود تصدع في عمود الرفاس ناتج عن عدم إتقان عملية اللحام، مما يستوجب إبداله ورفض المؤمن دفع تكلفة الاستبدال ورفع الأمر إلى القضاء الذي قضى برفض الدعوى على أساس من القول (يبدو بكل وضوح من عبارة مضمون الشرط (شرط الأخطار- الإضافية) أن المؤمن لم يضمن سلامة السفينة من العيب الخفي، ولم يتعهد، في حالة اكتشاف مثل هذا العيب خلال فترة نفاذ عقد التأمين، أن يعرض كلفة إصلاحه، ومن قراءة هذا الشرط وتفسيره بإمعان يظهر أن مثل هذا الضمان لم يكن مقصوداً لا من قبل من تولى صياغته، ولا من مدلول عبارته فالمؤمن بموجب هذا الشرط قد تعهد بتعويض المؤمن عن أي ضرر- يكون نتيجة للعيب الخفي لهذا فإن طلب التعويض لا يسري عليه حكم هذا الشرط، إلا إذا كان هناك ضرر،

1 - د/ العطير - المرجع السابق ص 656.

2 - د/ الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 382.

أو خسارة قد نشأت بسبب وجود العيب الخفي) فإذا اكتشف عيب خفي في السفينة، وكان هذا العيب ناتج عن خطأ في التصميم، أو الصنع، و ولم يترتب على هذا العيب ضرر للسفينة فإن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن إصلاح، أو إستبدال الجزء المعيب، وإنما يضمن ما يحدث من أضرار بسبب وجود هذا العيب الخفي في السفينة، فإذا نشأ عن وجود هذا العيب ضرر للسفينة، فإن مسؤولية المؤمن تحدد بكلفة إصلاح الضرر الذي لحق بالسفينة فقط. فقد نصت الفقرة الثانية من الشروط المعهدية للحوادث الإضافية الصادرة عام 1983م على أنه (لا يوجد في شروط الحوادث الإضافية هذه ما يسمح بتقديم أي طلب تعويض عن كلفة إصلاح أو إستبدال، أي جزء وجد معيباً كنتيجة لخطأ أو عيب في التصميم أو الصنع والذي لم يتسبب عنه تلف أو ضرر- للسفينة)<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: العيب الخفي للسفينة في فرنسا

أخذ قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967م بمبدأ مسؤولية المؤمن عن نتائج العيب الخفي للسفينة فقد نصت المادة (39) منه على أن: (لا يسأل المؤمن عن الأضرار- الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة، إلا إذا كان العيب خفياً) كما أن وثيقة التأمين الفرنسية على السفينة تضمنت هذا المبدأ في الفقرة الثالثة من المادة الأولى منها التي تقضي بضمان الأضرار التي تحدث نتيجة العيب الذاتي في جسم السفينة، أو آلاتها بشرط، ألا يكون الضرر ناشئاً عن خطأ ظاهر للمجهز<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> - (oceanic steamship co. v. feber) اشار إلى ذلك بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 155.  
<sup>2</sup> - د/ الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 417.

## المبحث الثاني

### أجرة السفينة محلاً لعقد التأمين

إن دراسة التأمين على أجرة السفينة تقتضي تتبع التطور- التشريعي لتأمين أجرة السفينة وموقف التشريعات منها وطرق استغلال السفينة ونوع الأجرة الجائر التأمين عليها والتميز- بين تأمين أجرة السفينة المستحقة بموجب سندات شحن وأجرة السفينة المستحقة بموجب مشارطات إيجار السفينة لمدة زمنية، عارية أو مجهزة، وسنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:

#### المطلب الأول: التطور التشريعي لتأمين أجرة السفينة

إن الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري، واقتصار- الغاية من التأمين وفقاً للنظرة الضيقة للصفة التعويضية على تعويض المؤمن له، بقيمة تعادل ما خسره فقط جعل امكانية التأمين على أجرة السفينة غير جائز لدى بعض التشريعات على اعتبار أن هذه الأجرة كسب يسعى المجهز إلى الحصول عليه وإضافته إلى ذمته، والتأمين لا يحمي الكسب، ولا يعتبر سبباً للإغتناء ولكنه طريق لجبر الضرر- الذي طرأ على عنصر من العناصر- التي تتكون منها ذمة المجهز وقت التأمين<sup>(1)</sup>، والسماح بالتأمين على أجرة السفينة سيجعل المجهز يحصل على مبالغ لم يسبق أن دخلت ذمته المالية، كما أنه لم يخسر بهلاكها شيئاً مستقراً بالفعل في ذمته<sup>(2)</sup>، مما يهيئ له سبباً للإثراء وهو الأمر الذي لا يستقيم مع المبدأ التعويضي لعقد التأمين لذلك كان القانون البحري المصري القديم الصادر عام 1883م لا يجيز التأمين على أجرة السفينة متأثراً بما هو عليه الحال في فرنسا في تلك الفترة، وسنتعرف على موقف التشريعات محل الدراسة من ذلك في ثلاثة فروع

#### الفرع الأول: القوانين البحرية العربية محل الدراسة

كان القانون البحري المصري القديم الصادر عام 1883م لا يجيز التأمين على أجرة السفينة متأثراً بما هو عليه الحال كانت فقد المادة(190) من القانون المذكور- تقضي ببطالان التأمين المعقود على أجرة السفينة وسنده في ذلك كما أسلفنا أن التأمين البحري عقد تعويض غايته جبر ما لحق المؤمن له من خسارة وافتقار وما نقص من ذمته بفقد المال محل عقد التأمين (المؤمن عليه) فقط، ولا يهدف إلى ضمان ما فات المؤمن له من ربح وإثراء، ولم تسلم فكرة المشرع المصري تلك من النقد خاصة وقد بات التأمين على أجرة السفينة امراً مسلماً به لدى معظم التشريعات فأجرة نقل البضائع عرضة للضياع عند وقوع حادث بحري لا سيما وأن هذه الأجرة لا تستحق مالم تصل البضاعة المنقولة إلى ميناء الوصول المنفق عليه<sup>(3)</sup> كما أن المقصود بالمبدأ

<sup>21</sup>- د/ علي حسن يونس - المرجع السابق ص256.

<sup>2</sup>- د/ علي جمال الدين (القانون البحري) مرجع سابق ص79.

<sup>3</sup>- د/حسين غنيم - مرجع سابق ص204.

التعويضي(الصفة التعويضية)لعقد التأمين البحري هو تعويض الضرر- الذي يصيب المؤمن له كاملاً من تحقق الحادث، ومما لاشك فيه أن هذا الضرر- يشمل ما لحق المؤمن له من خسارة، وما فاته من كسب، فلا يكفي أن يحصل المؤمن له على قيمة الشيء الهالك، بل يجب أن يعاد إلى المركز الذي كان سيشغله فيما لو لم يتحقق الحادث البحري، ويهلك الشيء المؤمن عليه، فالمحظور هو أن يثري المؤمن له من تحقق الحادث، وأن يكون بعد تحققه في مركز أفضل من المركز الذي سيكون فيه فيما لو لم يتحقق الحادث<sup>(1)</sup> وإزاء ذلك عدل المشرع المصري عن تلك الفكرة، وتم إلغاء القانون البحري القديم، وصدر القانون البحري رقم 8 لعام 1990م ونص في المادة (345) منه على جواز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية، وخالياً من النص الذي يحظر التأمين على أجرة السفينة بل أنه أجاز التأمين على الربح المأمول، وأما المشرع اليمني فقد كان القانون البحري رقم 10 لعام 1988م الصادر في جنوب اليمن قبل الوحدة خالياً من أي نص يحظر التأمين على أجرة السفينة بل كان ينص في المادة (347/1) على جواز التأمين على كافة الأموال المعرضة لأخطار البحر، دون استثناء بل أنه أجاز إضافة الربح المأمول إلى قيمة البضائع في المادة(393) منه، مما يمكن القول معه أنه يجيز التأمين على أجرة السفينة وبعد توحيد شطري اليمن جاء القانون البحري لدولة الوحدة، والصادر- برقم 15 لسنة 1994م سائراً على نفس المنوال في المادة(362/1) منه التي أجازت التأمين على كافة الأموال المعرضة للأخطار البحرية والمادة (411) التي أجازت إضافة الربح المأمول إلى قيمة البضائع عند تقييمها، وأما المشرع اللبناني وفي القانون البحري لعام 1947م ومعه المشرع الأردني في القانون البحري رقم (1) لسنة1972م فقد أجازا التأمين على أجرة السفينة، فادخلها ضمن الأموال التي يجوز التأمين عليها فنصت المادة(310) بحري لبناني المقابلة للمادة (313) بحري أردني على أن: (كل صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة ولو أحققها و.....و، وأجرة السفينة ..... الخ) .

### الفرع الثاني: موقف القانون الإنجليزي

أما في إنجلترا فقد نصت المادة(3) في فقرتها الأولى من قانون التأمين البحري الإنجليزي، لعام1906م على أن:(كل مخاطرة بحرية مشروعه يمكن أن تكون محلاً لعقد التأمين البحري وحددت الفقرة الثانية من نفس المادة الحالات التي تكون فيها هناك مخاطرة بحرية ومنها(ب) عندما يكون كسب أو حق الحصول على أجر للشحن أو أجور سفر بحري أو...في خطر بسبب تعرض الأموال القابلة للتأمين للحوادث البحرية)، كما أن الفقرة الثانية من المادة(16) من نفس

1- د/ مصطفى كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق رقم 553 ص477.

القانون حددت القيمة القابلة للتأمين لأجور الشحن في حالة تأمينها بشكل مستقل عن تأمين السفينة بالمبلغ الإجمالي للأجرة المصرح بها من قبل المؤمن له مضافاً إليها نفقات التأمين مما يعني أن قانون التأمين الإنجليزي يجيز التأمين على أجرة السفينة ومما يؤكد أن التأمين على أجرة السفينة يعتبر من الأمور المستقرة في إنجلترا أننا نجد ومنذ عهد بعيد أن هناك من يستتكر التساؤل بخصوص امكان التأمين على الأجرة فقد ذكر القاضي تشامبر-<sup>(1)</sup>(Chamber) في إحدى القضايا المشهورة ما يلي:(سيكون غريباً في الواقع أن لم تجعل الأجرة موضوعاً للحماية عن طريق أداة استقر استخدامها في التجارة من أجل توفير الضمان للصفقات التجارية).

### الفرع الثالث: موقف القانون الفرنسي

وأما في فرنسا فقد كانت أجرة السفينة مستبعدة في القانون التجاري الفرنسي طبقاً لأحكام المادتين (343،347) منه وجاء موقف المشرع الفرنسي ذلك كما يراه أستاذنا الدكتور- حسين غنايم<sup>(2)</sup>، مستنداً إلى دوافع أقرب إلى التقليد المتزمت منها إلى الإعتبارات التجارية على حظر التأمين على الأجرة المتوقعة انطلاقاً من سببين نقلاً عن الفقيه القانوني رينيه روديير<sup>(3)</sup>:-  
أولهما نظري: مرتبط بالمفهوم الضيق للتعويض في نطاق التأمين، حيث كانت الغاية من التأمين تزويد ذمة المؤمن له بقيمة تعادل ماخسره لا على تزويد تلك الذمة بمبالغ لم يسبق لها دخول ذمته المالية، فقد كانت النظرة للمجهز الذي يفقد أجرته إنما يخسر كسباً كان سيجنيه وهو ما لا يمكن التأمين عليه، وأما المبالغ التي قام بصرفها فإنها تدخل ضمن نفقات التجهيز ولذلك فهي مغطاه بالتأمين على جسم السفينة .

وثانيهما عملي: مرتبط بحمل المجهز على بذل أقصى درجة من العناية عن طريق تحمله خسارة فيما لو كتب للحادث البحري أن يتحقق، فقد سادت وجهة النظر التي تذهب إلى أنه إذا قدر للمجهز أن يجد وضعه المالي ذاته في نهاية الرحلة الناجحة أو في نهاية الرحلة الخاسرة فإنه يخشى أن لا يبذل ذلك المجهز العناية اللازمة للحيلولة دون تحقق الحادث البحري، وعليه فقد كان لا بد أن يتحمل خسارة شيء ما كالأجرة مثلاً لعل هاجس هذه الخسارة يكون حافزاً له لبذل المزيد من العناية لتحاشي تحقق الحادث البحري، وأمام هذا الحظر في القانون الفرنسي للتأمين على أجرة السفينة لم يقف المجهزون وملاك السفن مكتوفي الأيدي، بل لجأوا إلى إبرام وثائق تأمين على أجرة النقل على أن يتعهد المؤمن بعدم الدفع بالبطلان استناداً إلى عدم مشروعية المحل وتسمى وثيقة التأمين في هذه الحالة(بالوثيقة الشرفية)أو بوثيقة الشرف<sup>(4)</sup>، غير أن هذا الطريق غير مأمون العواقب، ومحفوف بمخاطر- سوء نية المؤمن الذي قد لا يلتزم بما تعهد به

1- اشار إلى ذلك د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص307.

2- حسين غنايم - المرجع السابق ص301,302.

3- رينيه روديير (القانون البحري) رقم 531 ص 443 اشار إلى ذلك د/ غنايم - المرجع السابق ص301.

4- د/ مصطفى كمال طه وزميله - المرجع السابق رقم 52 ص62.

من عدم الدفع ببطلان عقد التأمين على الأجرة لذلك عمد المجهزون إلى طريق آخر وهو إبرام عقود نقل مشروطة بحقهم في الحصول على الأجرة في كافة الظروف والأحوال<sup>(1)</sup> حتى وإن غرقت السفينة وذلك للإلتفاف على حظر تأمين الأجرة، وبمقتضى هذا الشرط يقوم الشاحن بدفع الأجرة للمجهز مهما كانت الحوادث التي تطرأ على البضاعة المنقولة، ويكون للشاحن بدوره أن يؤمن على الأجرة التي يلتزم بدفعها للمجهز مع التأمين على البضاعة<sup>(2)</sup>، وبذلك يتوصل المجهز إلى التأمين على الأجرة بطريق غير مباشر، كما أنه يعتبر المجهزون في هذا الفرض الأخير ذوي مصلحة في التأمين باعتبار مبلغ الأجرة عنصراً من عناصر الذمة المالية للمجهز مادام اكتساب هذا المبلغ ليس رهنأً بسلامة الرحلة البحرية<sup>(3)</sup>.

ولما كان حظر التأمين يصدر عن نظرة ضيقه لمبدأ التعويض في التأمين البحري، فقد أدى تطور النظرة إلى التعويض وتوسع مفهوم الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري<sup>(4)</sup> الذي أصبح يقتضي تعويض المؤمن له عن الضرر الذي لحق به كاملاً سواء في ذلك ما لحقه من خسارة، أو ما فاته من كسب إلى العدول عن هذا الحظر على تأمين الأجرة لا سيما وأن المجهز معرض لخطر فقد أجرة السفينة بتحقيق الحادث البحري مما يعني أن تحقق الحادث البحري يؤدي إلى إلحاق ضرر حقيقي بالمجهز الذي يعتبر معه دائماً بمبلغ الأجرة فعديل المشرع الفرنسي نص المادتين ( 347،334) من القانون التجاري الفرنسي بالقانون الصادر في 12 اغسطس 1885م. فأجاز التأمين على الربح الفائت، فجاءت المادة(334) من قانون التجارة الفرنسي بعد التعديل فأدخلت أجرة السفينة في عداد الأموال التي يجوز التأمين عليها ثم جاء قانون التأمين البحري الفرنسي الجديد الصادر في 3/7/1967م، في مادته الثالثة مكرساً لهذا الوضع بالنص على أن ( كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المأمول يجوز أن تكون محلاً للتأمين) وبذلك يكون قانون التأمين البحري الفرنسي يجيز التأمين على أجرة السفينة .

### **المطلب الثاني: طرق استغلال السفينة ونوع الأجرة التي يجوز التأمين عليها**

نقسم هذا المطلب الى فرعين الأول نتناول فيه طرق استغلال السفينة و الثاني نوع الأجرة التي يجوز- التأمين عليها .

#### **الفرع الأول: طرق استغلال السفينة**

إذا كان الأصل أن يقوم مالك السفينة بشخصه باستثمارها، فيقوم بنفسه بتجهيزها بما يجعلها صالحة للملاحة البحرية من خلال تجهيزها بالآلات والمعدات الضرورية للملاحة البحرية من

1- د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص302.

2- د/ علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص79.

3- د/ حسين غنايم - المرجع السابق نفس الصفحة.

4- د/ العطير(القانون البحري) مرجع سابق ص662.

خراط و بوسلة وآلات رافعة وتطعيمها بربان وطاقم كاف من الضباط والبحارة ذي الخبرة وتموينها بالأغذية والوقود وكل ما يلزم ومن ثم استغلالها عن طريق الآتي:

1- نقل بضائعه الخاصة عليها، وهذه الطريقة مألوفة لشركات الإنتاج الكبيرة كشركات الفحم والبتروال التي تمتلك سفناً تنقل منتجاتها من مصادر هـا إلى الأسواق، وفي هذا الإطار قد يستخدم مالك السفينة في نقل بضائعه الخاصة من ميناء معين إلى ميناء آخر يكون ثمنها فيه متجاوزا لثمنها في الميناء الأول، فعمله هذا يعتبر وسيلة من وسائل الانتفاع بالسفينة، فإذا قدر للرحلة أن تتم، فإنه سيجني ربحاً يشتمل على زيادة قيمة البضاعة في ميناء الوصول عنها في ميناء الشحن، وهذا الكسب متفرع عن استخدام سفينته بدلاً من استئجار سفينة أخرى، وواضح أن تحقق الحادث البحري؛ يجعل مالك السفينة يخسر السفينة جسماً، كما يخسر حمولتها من البضائع وربحاً متوقعاً ترتب على نقلها في السفينة<sup>(1)</sup>.

2- كما قد يقوم مالك السفينة بنفسه بالتعاقد مع أصحاب البضائع على نقل بضائعهم بموجب سندات شحن وفي هذه الحالة يكون المالك هو المجهز للسفينة ويتمتع بالصلاحيات البحرية والتجارية وفي رسم طريقة استغلالها البحري، ويتحمل المسؤولية عما يلحق البضائع المشحونة عليها، أو أي أموال أخرى تعود للشاحن من هلاك أو ضرر يرجع سببه إلى هذا الاستغلال، أي ان مسؤولية الناقل هي التي تطبق وليس أحكام مسؤولية المالك<sup>(2)</sup> كما يكون مسؤولاً عن أفعال الربان وضباط السفينة وبحاراتها وأي شخص يستخدم للعمل فيها، وفقاً لقاعدة مسؤولية التابع عن عمل المتبوع ووفقاً للنصوص المتعلقة بعقد العمل البحري، كما يكون مسؤولاً عما تحدثه السفينة من تلوث للبيئة الحربية، وذلك كله دون الاخلال بحقه في تحديد مسؤوليته ضمن الحدود المرسومة في المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية، ويكون لمؤمّن مسؤولية السفينة أن يستفيد من هذا التحديد للمسؤولية بنفس القدر الذي يستفيد منه مالك السفينة وفقاً للفقرة السادسة من المادة الأولى من معاهدة لندن لسنة 1976م.

3- كما جرى في التطبيق العملي عدم قيام مالك السفينة باستغلالها بنفسه، بل يعهد بهذا الاستغلال لشخص آخر عن طريق تأجيرها له إما عارية أو مجهزة، إما لمدة زمنية معينة، وإما لسفرة واحدة أو لعدة سفرات:

#### أولاً : تأجير السفينة عارية (غير مجهزة)

وهو عقد يضع بمقتضاه المالك سفينة غير مجهزة - بالطاقم ولا المؤونة- تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها مدة معينة لقاء أجر معلوم، وقد اختلف في هذا العقد هل هو عقد مدني يخضع للقانون المدني أم هو عقد بحري يدخل في عموم المجموعة البحرية ويخضع لأحكامها؟

1 - د/ غنايم - مرجع سابق ص 349

2 - د/ مصطفى كمال طه (القانون البحري) مرجع سابق ص 286

فذهب بعض<sup>(1)</sup> فقهاء القانون إلى أن عقد تأجير السفينة عارية هو عقد إجارة أشياء يخضع للقانون المدني على أساس تخلف عنصر المقاوله في التزام المؤجر- وهو العنصر الأساس الذي يميزه عن عقد النقل، وان القانون البحري خاص بتأجير- السفينة من شخص يشتغل في التجارة البحرية إلى آخر يشتغل بها أيضاً، وذهب البعض<sup>(2)</sup> إلى أنه عقد إيجار ولكن لوروده على سفينة فهو يخضع للمجموعة البحرية وتكملها أحكام الإيجار المدني، بينما يذهب البعض الآخر<sup>(3)</sup>، وهو ما نرجحه إلى أنه عقد بحري يدخل في عموم المجموعة البحرية و يخضع لأحكامها، وفي هذا الإيجار يتولى المستأجر تعيين ربان السفينة واستخدام أفراد طاقمها وتجهيزها بالوقود والمؤونة والمعدات اللازمة للملاحة البحرية وبقية التجهيزات الأخرى والتأمين عليها، ويكون عقد إيجار السفينة في هذه الحالة عقداً زمنياً لمدة معينة، وتنتقل بموجبه الإدارة البحرية والتجارية للسفينة من المالك إلى المستأجر، ويكون من حق الأخير التعاقد لنقل البضائع بموجب سندات شحن بنفسه ويتحمل في هذه الحال نفس مسؤولية المالك المجهز، ويكون المستأجر- ذا مصلحة تأمينية في التأمين على الأجرة المستحقة بموجب سندات الشحن، وقد نظم المشرع اليمني والسوداني والمصري أحكام عقد تأجير السفينة عارية في المواد(186-191)بحري يمني المقابلة للمواد(77-81)نقل بحري سوداني والمواد(161-166)بحري مصري وبذلك يكون المشرع العربي قد أخضع عقد تأجير السفينة عارية لأحكام المجموعة البحرية وأزال الخلاف الفقهي حول خضوع هذا العقد لأحكام المجموعة البحرية من عدمه ؟

وقد جاء تنظيم المشرع المصري لأحكام عقد تأجير- السفينة عارية تفادياً للقصور التشريعي الذي كان سائداً في القانون البحري المصري القديم الصادر- عام1883م الذي لم يكن ينظم أحكام عقد تأجير السفينة عارية مما أو جد إعتقادا لدي البعض بخضوعه لأحكام عقد إيجار الأشياء في القانون المدني<sup>(4)</sup>ونجد ان المشرع اللبناني ومعه الأردني لم ينظما أحكام تأجير السفينة عارية ضمن أحكام القانون البحري مما أو جد رأياً لدى الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه بإعتبار عقد تأجير السفينة عارية عقداً من قبيل إيجار الأشياء ومن ثم تسري عليه أحكام الإيجار في القانون المدني<sup>(5)</sup>.

### ثانياً: إيجار السفينة مجهزة لمدة زمنية معينة

يضع مالك السفينة بموجب هذا العقد السفينة مجهزة بطاقمها وكامل تجهيزاتها تحت تصرف المستأجر للفترة الزمنية المحددة بالعقد، ويظل المؤجر محتفظاً بحق الإدارة البحرية للسفينة، في

1 - جمال الحكيم - مرجع سابق ص176 - ومن أنصار هذا الرأي الأستاذ اسكار(محاضرات في القانون البحري) ص428 اشار إلى ذلك د/علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص164هامش 1.  
2 - من انصار هذا الرأي شوفو- أشار إلى ذلك د/علي جمال الدين عوض - المرجع السابق نفس الصفحة .  
3 - د/ غنايم - المرجع السابق - ص305 - ريبيرج2 رقم 1379 اشار اليه د/ علي جمال الدين - المرجع السابق الصفحة نفسها.  
4 - انظر جمال الحكيم - المرجع السابق ص176.  
5 - د/ مصطفى كمال طه ( اساسيات القانون البحري) مرجع سابق رقم 222ص183.

حين تنتقل الإدارة التجارية للمستأجر فيكون من حق الأخير إبرام عقود نقل مع أصحاب البضائع بوصفه ناقلاً، وإصدار سندات شحن باسمه، وعلى ذلك يتحمل المسؤولية عما يصيب البضائع من تلف أو هلاك خلال فترة النقل مع تمتعه بحق تحديد مسؤوليته طبقاً للمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية، كما يكون مسئولاً عن الأخطاء التجارية التي يرتكبها طاقم السفينة في تحميل وتفريغ الضائع ورصهـل وتخزينها، ولا يكون مسئولاً عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان وطاقم السفينة والتي تظل على مسؤولية مالك السفينة ضمن حدود مسؤوليته المقررة في المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية، وقد نظم المشرع واليمني والسوداني والمصري في المواد (192-195) و(208-213) بحري يمـني المقابلة للمواد (82-105) نقل بحري سوداني والمواد (168-178) بحري مصري والمادة (170) بحري لبناني والمواد (170-176) بحري أردني وقد جاء تنظيم المشرع المصري في القانون البحري الجديد لعقد إيجار السفينة مجهزة تلافياً للقصور التشريعي الذي كان سائداً في التشريع البحري القديم الذي كان يغفل مشاركة إيجار السفينة مجهزة لمدة محددة.

### ثالثاً: إيجار السفينة مجهزة لرحلة واحدة

بموجب هذا العقد يضع مالك السفينة سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر- بكاملها أو جزء منها لسفرة أو لعدة سفرات ويبقى المؤجر- محتفظاً بحق الإدارة البحرية والتجارية خلال الرحلة البحرية أو الرحلات المتتق عليها، ويكون مسئولاً عن الأضرار التي تصيب البضاعة، ولا يكون الربان تابعاً للمستأجر ولا يمثله أمام القضاء<sup>(1)</sup>، وأجرة السفينة في التأمين البحري تعني الفائدة التي يحققها مالك السفينة من جراء استغلال سفينته<sup>(2)</sup> أو هي المال الذي يجنيه مالك السفينة أو مجهزةا من تأجيرها سواءً أكان تأجيرها عارية أو مجهزة بموجب مشاركة الإيجار، أو بموجب سندات شحن ولذلك فإن مجهزة السفينة أو مالكة معرض لفقد ذلك المال (الأجرة) بسبب تعرض السفينة لحادث بحري يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها؛ لأن الأجرة المستحقة بموجب سندات شحن لا تستحق في حالة هلاك البضائع بقوة قاهرة، أو إهمال الناقل<sup>(3)</sup> أو إذا رفض المرسل إليه استلام البضائع في ميناء الوصول وكانت أجرة النقل واجبة الدفع من قبل المرسل إليه<sup>(4)</sup> كما أنه قد يفقد مالك السفينة اجرتها في حالة تأجيرها عارية، أو مجهزة لفترة زمنية، فإذا تعطلت السفينة المؤجرة بسبب قوة قاهرة أو غيره، فإن كان تعطل السفينة المؤجرة عن العمل يسقط حق مؤجرها في قيمة الأجرة خلال فترة توقف السفينة عن العمل، فإن مستأجر- السفينة

1- المادة (193) بحري يمـني المقابلة للمادة (169) بحري مصري.

2- هذا التعريف جاء به اللورد Tontorden في قضية (Flint V. Fleming 1830) أشار إلى ذلك د/حسين غنـايم -مرجع سابق صـ300 هامش 1.

3- المادة (242) بحري يمـني المقابلة للمادة (221) بحري مصري والمادة (181) لبناني والمادة (183) أردني تنص على أنه: (لا يستحق الناقل أجرة النقل إذا هـلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات).

4- المادة (240/1) بحري يمـني المقابلة للمادة (219/1) بحري مصري .

عارية(المجهز) هو أيضاً معرضاً لفقد الأجرة جراء تحقق حادث بحري خاصة إذا كان يستغلها في النقل البحري بموجب سندات شحن، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى لما كانت الأجرة عبارة عن الفائدة الذي يجنيها مالك السفينة أو مجهزها من إبرام عقد تأجير السفينة سواء أكانت تلك الأجرة مستحقة بموجب سندات شحن(أجور شحن) أو أجرة السفينة عارية، أو مجهزة لمدة زمنية فإن تلك الأجرة تعتبر كسباً مأمولاً، لاسيما وأن الأجرة لم تكن مملوكة للمالك عند وقوع الخطر<sup>(1)</sup> مما أدى إلى تباين النظرة إلى تأمين أجرة السفينة من حيث إجازة التأمين على أجرة السفينة، وعدم إجازة ذلك تأسيساً على أن الأجرة كسباً مأمولاً؟

### الفرع الثاني: نوع الأجرة التي يجوز التأمين عليها

لاتجيز التشريعات البحرية<sup>(2)</sup> إلا التأمين على الأجرة الصافية وذلك أن نفقات التجهيز تعتبر جزءاً من قيمة تأمين جسم السفينة فالتأمين على جسم السفينة كما أسلفنا يشمل ملحقاتها ونفقات التجهيز ولذلك فإذا قام المجهز بالتأمين على الأجرة الإجمالية للسفينة فذلك يعني أنه قد أمن على شيء واحد مرتين بكامل القيمة، مما يجعلنا أمام تعدد للتأمينات، الأمر الذي يؤدي عند تحقق الحادث المؤمن منه إلى أن يجد المؤمن له نفسه في حال أفضل منه فيما لو لم يتحقق الحادث مما قد يؤدي إلى تحفيزه لافتعال الحادث، أو إلى عدم بذل العناية اللازمة للحيلولة دون وقوعه هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن وقوع الحادث يؤدي إلى إثراء المؤمن له، وهو ما يتعارض مع الصفة التعويضية للتأمين البحري، فمعلوم أن التأمين إنما يعمل على تعويض المؤمن له لا على إثرائه ولذلك فإن الأجرة الصافية تمثل المبلغ الذي سيتلقاه مجهز السفينة فيما لو كتب للرحلة النجاح، فهي الكسب الذي يتوقعه المؤمن له والذي يؤدي تحقق الحادث البحري إلى فقدانه، فلا يستطيع المجهز أن يؤمن سوى على الأجرة الصافية، ويلاحظ أنه لا يوجد حظر مطلق للتأمين على كامل أجرة السفينة غير أن المحذور- فقط الجمع بين التأمين على نفقات التجهيز والأجرة الإجمالية، ومن ثم يكون للمجهز الحرية في التأمين على الأجرة الإجمالية، وعدم التأمين على نفقات التجهيز<sup>(3)</sup>، ونظراً لاصطدام حساب الأجرة الصافية بصعوبات جمة فقد استدعى الأمر اعتماد معيار لتحديد العلاقة بين الأجرة الصافية والأجرة الإجمالية وفي هذا النطاق نجد أن المادة(312)بحري لبناني والمقابلة للمادة(315)بحري أردني حددت الأجرة الصافية بما يعادل 60% من الأجرة الإجمالية، فقد نصت المادة(312)بحري لبناني والمقابلة للمادة(315) بحري أردني على أنه (إذا كان موضوع الضمان أجرة السفينة الصافية فيخمن مبلغ هذه الأجرة ب 60% من الأجرة القائمة إذا لم ينص العقد على مبلغ معين) ولم يتطرق القانون البحري اليمني

1- انظر في هذا المعنى د/عبد القادر العطير - مرجع سابق ص262.

2- المادة(312)بحري لبناني والمقابلة للمادة(315)بحري اردني.

3- د/ كمال طه وزميله - المرجع السابق ص63.

ومعه المصري إلى تفاصيل معيار تحديد قيمة تأمين أجرة السفينة الصافية، وفي فرنسا حدد البند 13/3 من وثيقة التأمين الفرنسية على جسم السفينة الأجرة الصافية بما يعادل 60% من الأجرة الإجمالية، ويحظر على المؤمن له إبرام تأمينات تجاوز هذه النسبة تحت طائلة تخفيض مبلغ التأمين<sup>(1)</sup> والتأمين على أجرة السفينة بصورته العامة إنما يقتصر على أجور شحن البضائع، ولا يغطي الأجرة المستحقة على نقل المسافرين، ذلك أن أجرة نقل المسافرين تدفع سلفاً، وإذا ما أريد التأمين على أجرة المسافرين فيما لولم يقيم المسافرون بدفعها مقدماً فإن ذلك يستلزم إبرام تأمين خاص<sup>(2)</sup>

### المطلب الثالث: تأمين أجرة السفينة وتأمين أجور النقل

سنقسم هذا المبحث إلى فرعين:

#### الفرع الأول: تأمين أجرة السفينة المستحقة بموجب مشاركة إيجار

قد يكون مالك السفينة غير قادر على استغلال سفينته بنفسه فيعمد إلى تأجيرها إلى الغير الذي يقوم بدوره باستغلالها لحسابه هو، ويتم تأجير السفينة عارية لفترة زمنية معينة أو مجهزة لفترة زمنية أو لرحله معينة أو عدة رحلات وتكون الأجرة عبارة عن الثمن الذي أتفق على أن يدفعه المستأجر للمالك أو المجهز نظير انتقاعه بالسفينة، ووفقاً لقواعد القانون البحري فإن مالك السفينة في جميع الأحوال ملزم بأن يسلم السفينة المؤجرة لمستأجرها صالحه للملاحة وللاستعمال المتفق عليه في الزمان والمكان المتفق عليه<sup>(3)</sup> ويجب أن تستمر صلاحية السفينة من بداية الرحلة وحتى نهايتها في التأجير بالرحلة، أو حتى نهاية آخر رحلة إن كانت مؤجرة لعدة رحلات، أو إلى حين انتهاء المدة الزمنية إن كانت مؤجرة بالمدة<sup>(4)</sup> فيكون مالك السفينة ملزماً باصلاحها في حالة حدوث أي ضرر متى ما كان ناشئاً عن عيب ذاتي، أو قوة قاهرة أو خطأ لا يرجع إلى المستأجر<sup>(5)</sup> وإذا تعطلت السفينة وتوقف استعمالها نتيجة ذلك لمدة تزيد على 24 ساعه سقط حق المؤجر في الأجرة عن المدة الزائدة، وعليه يرد للمستأجر من الأجرة ما يوازي فترة التوقف إن كانت الأجرة مدفوعة مقدماً، كما يسقط حق المؤجر في الأجرة عن فترة حرمان المستأجر من استعمالها بسبب هلاكها، أو حجزها أو ضبطها أو إيقافها أو منعها من السفر، مما يعني أن مالك السفينة مهدد بخطر فقد الأجرة في الحالات المذكورة وعلى ذلك يكون مالك السفينة ذا مصلحة في التأمين على جسم السفينة، ويجوز له أن يؤمن عليها ضمن تأمينه على

1- د/ غنايم - المرجع السابق ص310.

2- د/ غنايم - المرجع السابق نفس الصفحة

3- المادة(187/1)بحري يماني والمقابلة للمادة(84/1)نقل بحري سوداني والمادة(162/1)بحري مصري.

4- د/ أحمد حسني (عقود إيجار السفن مرجع سابق ص48 -المادة(209)بحري يماني المقابلة للمادة (98) نقل بحري سوداني والمادة (173) مصري.

5- المادة(187/2)بحري يماني المقابلة للمادة(84/2)سوداني والمادة(162/2) مصري.

جسم السفينة، أو بصوره مستقلة في حالة قيام مستأجر السفينة عارياً بالتأمين على جسم السفينة، وأما مستأجر السفينة عارية أو مجهزها فلا يملك مصلحه في التأمين على بدل الإيجار الذي يلتزم بدفعه لمالك السفينة (المؤجر)؛ لأن المؤجر لا يستحق الأجرة بهلاك السفينة أي أن تحقق الحادث البحري سيعفى المستأجر من دفع الأجرة<sup>(1)</sup> غير أنه إذا استأجر السفينة عارية وأعاد تأجيرها فإنه يستطيع التأمين على فرق الأجرة، ويخضع تأمين أجرة السفينة لنفس الحوادث المشمولة بغطاء تأمين السفينة إذا كانت تلك الحوادث هي السبب المباشر. لفقد مالك السفينة للأجرة كلياً أو جزئياً<sup>(2)</sup>، ووفقاً للبند الثاني والعشرين من الشروط المعهدية الزمنية أجسام السفن، فإذا تم التأمين على أجرة السفينة المؤجرة لمصلحة المؤجر ضمن تأمين جسم السفينة فإن مبلغ تأمين هذه الأجرة يجب أن لا يتجاوز 50% من إجمالي الأجرة المكتسبة بموجب عقد الإيجار لفترة لا تتجاوز 18 شهراً، وإذا اقتصر التأجير على رحلة واحدة فيكون مبلغ التأمين بمقدار أجرة السفينة للرحلة ذهاباً وإياباً، وأما إن كان بدل إيجار السفينة لرحلة واحدة واجب الدفع وفق الفترة الزمنية فتحدد قيمة التأمين على أساس الفترة الزمنية المتوقع أن تستغرقها الرحلة الزمنية ذهاباً وإياباً، وتضاف أجرة التأمين (قسط التأمين) إلى مبلغ أجرة السفينة عند حساب مبلغ تأمين هذه الأجرة، ويجوز- الإتفاق على بدء سريان التأمين من تاريخ توقيع عقد إيجار السفينة، وتعوض خسارة الأجرة مع الخسارة المترتبة على السفينة ذاتها<sup>(3)</sup> فمتى كان مالك السفينة معرضاً لفقدان أجرة السفينة كما لو لحق ضرر- حال بينها وبين تسليم البضاعة في ميناء الوصول كان هناك حق غير منازع لمالك السفينة في التأمين على إجرتها فالحق في اكتساب الأجرة كاملة مرهون غالباً بوصول البضاعة سليمة وكذلك الحق في اكتسابها بصورة جزئية مرهون بوصول البضاعة متضررة فإن تحقق الحادث البحري يؤدي بصورة كلية أو جزئية إلى الأضرار بمصلحة مالك السفينة المتعلقة بالأجرة مما يغطيه حق التأمين عليها، وعلى ذلك فإذا كان الحادث البحري لا يؤدي إلى تضرر- مصلحة مالك السفينة المادية المتعلقة بالأجرة، فإن مالك السفينة ليس له مصلحة معرضة للخطر وبالتالي فلا يحق له التأمين على الأجرة، كما في حالة الأجرة المستحقة في كافة الظروف والأحوال، وأما مستأجر السفينة فلا يكون ذا مصلحة في التأمين على أجرة السفينة لأنه هو الملتزم بدفعها غير أنه (أي المستأجر- للسفينة) إذا عمد إلى إعادة تأجير السفينة فإنه يستطيع أن يعقد تأميناً على فائض الأجرة الذي يتوقع اكتسابه والذي يمثل الفارق بين ما سيتقاضاه وما يلتزم بدفعه إلى مالك السفينة، فيكون جائزاً له التأمين على هذا الفائض عن طريق إبرام تأمين على أرباح الأجرة<sup>(4)</sup>، ولم يتطرق المشرع اليمني ومعه المصري واللبناني والأردني

1- د/غنايم - المرجع السابق ص319.

2- بهاء بهيج المحامي (التأمين البحري في التشريع والتطبيق) مرجع سابق ص546.

3- المرجع السابق ص547.

4- د/ غنايم - المرجع السابق ص317.

إلى تأمين أجرة السفينة، ولذلك نوصي المشرع اليمني بإضافة نص إلى القانون البحري يتطرق فيه إلى تأمين أجرة السفينة، مبيناً تفاصيل تحديد القيمة التأمينية وشروط تغطيتها، وحدود مسؤولية المؤمن عن تعويضه.

### الفرع الثاني: تأمين أجور النقل

سنتناول تأمين أجور- النقل في عدة محاور على النحو الآتي:

#### أولاً: تأمين أجور النقل من قبل مجهزة السفينة

الناقل البحري قد يكون مالك السفينة، وقد يكون مستأجر السفينة عارية الذي يقوم بتجهيزها لاستخدامها كسفينة عامة وتنتقل إليه إدارة السفينة الملاحية والتجارية<sup>(1)</sup>، فيكون عندئذ في نفس موقف مالك السفينة معرضاً لخطر فقدان أجرة النقل إذا ما تحقق حادث بحري ما، ولذلك فإن الناقل البحري يكون ذا مصلحة في التأمين على أجور نقل البضائع سواء أكان مالكاً للسفينة، أو مستأجراً لها عارية كما أسلفنا وسواء أكانت هذه الأجور- مدفوعة وواجبة الرد في حالة هلاك البضاعة، أو كانت هذه الأجور مستحقة الدفع عند وصول البضاعة، فهناك حق غير متنازع فيه في التأمين على أجرة السفينة متى ما كان معرضاً لفقدان الأجرة كما لو لحق السفينة ضرر- حال بينها وبين تسليم البضاعة في ميناء الوصول نتيجة تحقق الحادث البحري غير أنه متى كان تحقق الحادث البحري لا يؤدي لفقدان الأجرة كما في حالة استحقاق الأجور (أجور النقل) في كافة الظروف والأحوال، فإن مالك السفينة لا يملك مصلحة في التأمين على الأجرة لعدم وجود مصلحة له معرضة للخطر، وكذلك الحال في الحالة التي تكون فيها الأجرة مستحقة الدفع من قبل الشاحن عند شحن البضاعة عندما يكون شاحن البضاعة ملزماً بدفع أجرة النقل وفقاً لقواعد تشريعات التجارة البحرية الدولية مقابل سند الشحن كما هو الحال في البيوع البحرية التي تجعل أجرة نقل البضاعة على عاتق الشاحن كالببيع بشروط البيع سيف (C.I.F) أو البيع بشروط البيع سي اند اف (C&F) حيث يكون البائع بموجبها ملزماً بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل،<sup>(2)</sup> ومن ثم إضافتها إلى قيمة البضاعة، ففي مثل هذه الحالات لا يكون مالك السفينة معرضاً لخطر فقدان أجرة النقل، ولذا لا يكون ذا مصلحة في التأمين عليها إلا في حالة رجوع مؤمن البضاعة على الناقل، غير أنه في الحال التي تكون فيها أجرة النقل مستحقة عند وصول البضاعة كما هو الحال في البيع البحري بشروط البيع فوب ((FOB وكذا البيع بشروط البيع فاس (F.A.S)³ والتي يكون المرسل إليه أو من له الحق في استلام البضاعة هو الملزم بدفع الأجرة إذا قبل استلام

1- تنص الفقرة الثانية من المادة (77) نقل بحري سوداني على ان (يلتزم مستأجر السفينة غير المجهزة بإدارتها فنياً وتجارياً).  
2- د/ عبد الرحمن عبدالله شمسان (أحكام المعاملات التجارية-العقود التجارية-عمليات البنوك-الأوراق التجارية-الإفلاس في القانون التجاري اليمني -جرافكس للطباعة والإعلان صنعاء- 2006- 2007 م ص32 وما بعدها).  
3- هو البيع الذي تنتهي فيه مسؤولية الأتع بتسليم البضاعة على رصيف ميناء الشحن.

البضاعة<sup>(1)</sup>، ويكون مالك السفينة معرضاً لخطر فقدان أجره النقل وكذلك الحال عندما يكون الشاحن أو المرسل إليه في حل من دفع أجره النقل وفقاً لقواعد التجارة البحرية الوطنية في حالة هلاك البضائع بقوه قاهرة أو إهمال الناقل<sup>(2)</sup> ففي هذه الحالات أيضاً يكون مالك السفينة معرضاً لخطر فقد أجور النقل، وبالتالي يكون ذا حق في التأمين عليها، وعلى ذلك يكون الناقل البحري معرضاً لخطر فقدان أجور الشحن (أجور النقل) في الحالات الآتية:<sup>(3)</sup>

1- حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة بسبب تلفها أو لم يتم الناقل بتسليمها بسبب ضياعها، أو تعرضها لضرر جعله مضطراً لبيعها في ميناء متوسط، وكانت أجره النقل مستحقة الدفع من قبل المرسل إليه في ميناء الوصول-

2- حالة هلاك البضائع بإهمال الناقل ( المادة (242) بحري يماني المقابلة للمادة(95/2) نقل بحري سوداني والمادة(221) بحري مصري.)

3- حالة كون البضاعة مبيعة بشروط البيع سيف(C.I.F) أو بشروط البيع سي اند إف (C&F) وهلكت كلياً أو جزئياً، وقام مؤمن البضاعة بدفع كامل التعويض بسبب هلاكها كلياً أو جزئياً من التعويض في حالة الهلاك الجزئي، فإنه سيحل محل المؤمن له في مطالبة الناقل بما دفعه من تعويض، والمعروف أن قيمة البضاعة شاملة أجره النقل في هذه العقود مما يعني أن مبلغ التعويض الذي سيسترده المؤمن من الناقل يتضمن أجره النقل جميعها أو جزءاً منها حسب الضرر الذي لحق بالبضاعة، وطالما كان الناقل معرضاً لخسارة أجور النقل في حال حدوث حادث بحري فإنه يكون ذا مصلحة في التأمين على هذه الأجرة وتقوم مصلحة الناقل في التأمين على أجره النقل بمجرد إبرامه عقد ملزم يقضي بتحميل البضاعة التي تستحق عنها الأجرة قبل تحقق الكارثة<sup>(4)</sup>، ويمكنه التأمين عليها بإحدى طريقتين:

أ - التأمين على أجره النقل ضمن تأمين جسم السفينة إذا كان الناقل هو مالك السفينة وتقوم شركات الملاحة البحرية بإدخال أجره النقل في قيمة السفينة المراد التأمين عليها<sup>(5)</sup>.

ب- التأمين على أجره النقل بصورة مستقلة عن تأمين السفينة، وإذا كان مستأجر السفينة عارية هو الناقل الفعلي فهو صاحب المصلحة التأمينية في أجور نقل البضائع، ولا مصلحة لمالك السفينة في هذه الحالة، وللمستأجر أن يعقد تأميناً مستقلاً على أجور النقل باعتباره صاحب المصلحة في هذه الأجور، فمستأجر السفينة عندما يستغل السفينة كسفينة عامة يعتبر ذا مصلحة

<sup>1</sup> - تنص المادة(240)بحري يماني المقابلة للمادة(219)بحري مصري على أنه:(يلتزم الشاحن بأداء أجره النقل وإذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول التزم أيضاً بأدائها من له حق في استلام البضاعة اذا قبل بتسليمها).

<sup>2</sup> -د/ محمد حسن الجبر(العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية)عمادة شؤون المكتبات- جامعة الملك سعود - ط 1- 1984م ص156 تنص الماد(242)بحري يماني والمادة(221)مصري على أنه:(لا يستحق الناقل أجره النقل اذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون والعقد من التزامات).

<sup>3</sup> - بهاء بهيج المحامي (التأمين البحري في التشريع والتطبيق) مرجع سابق ص538.

<sup>4</sup> - د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص329.

<sup>5</sup> - د/ العطير - المرجع السابق ص663.

في التأمين على أجرة النقل المستحقة له حيث يكون في هذه الحالة في نفس موقف مالك السفينة فهو معرض لخطر فقدان مبلغ أجرة النقل من جراء تحقق الحادث البحري.

### ثانياً: قيمة أجرة النقل القابلة للتأمين:

نصت المادة (312) بحري لبناني المقابلة للمادة (315) بحري أردني على أنه: (إذا كان موضوع الضمان أجرة السفينة الصافية فتخمن هذه الأجرة بستين في المائة من الأجرة القائمة إذا لم ينص العقد على مبلغ معين) فقد حددت المادة المذكورة مقدار الأجرة القابلة للتأمين بأن لا تتجاوز (60%) من الأجرة الصافية بيد أن النص لم يبين هل المقصود بأجرة السفينة هو بدل إيجار السفينة المؤجرة بموجب مشاركة إيجار؟ أم هو أجور نقل البضائع بموجب سندات شحن، فالتمييز بين أجرة السفينة وأجور النقل أمر مهم يتعلق بتحديد قيمة التأمين، ومسئولية المؤمن عنها فذوي المصلحة التأمينية في أجرة السفينة، هو مالك السفينة إن كانت مستغلة من قبل المستأجر، وليس للمستأجر مصلحة تأمينية في هذه الأجرة لأنه هو الملتزم بها<sup>(1)</sup> وعلى العكس من ذلك فليس للمالك مصلحة تأمينية في أجور نقل البضائع إذا كان الناقل الفعلي هو المستأجر- الذي يعتبر هو صاحب المصلحة التأمينية في التأمين على أجور- النقل، وأما المشرع اليمني ومعه المصري وإن كانا قد أجازا التأمين على أجور النقل بإعتبارها من جملة الأموال التي يجوز- التأمين عليها، بيد أنهما لم يتطرقا إلى تحديد القيمة التأمينية لها وشروط تغطيتها وحدود ضمان المؤمن، ولذلك نوصي المشرع اليمني بإضافة نص إلى القانون البحري يتطرق فيه إلى تفاصيل تحديد القيمة التأمينية لأجور النقل وشروط تغطيتها، وحدود مسؤولية المؤمن عن تعويضها، وأما بالنسبة لقانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م فقد حددت الفقرة الثانية من المادة (169) منه القيمة القابلة للتأمين لأجور النقل في حالة تأمينها بشكل مستقل عن جسم السفينة سواء دفعت مقدماً أو لم تدفع، باجمالي مبلغ أجرة النقل المسئول عنها المؤمن له بالإضافة إلى نفقات التأمين، فلكي يتمكن الناقل من استرداد خسارته لأجور النقل عليه أن يصرح بالمبلغ الإجمالي لهذه الأجور سواء أكانت مدفوعة مقدماً أم مؤجلة إلى حين استلام البضاعة من قبل المرسل إليه في ميناء الوصول، وذلك في حالة التأمين عليها بوثيقة سفرة واحدة، وأما في حالة التأمين بوثيقة زمنية فعلى المؤمن له (الناقل) أن يخمن بدقة المبلغ الإجمالي لأجور- النقل المتوقع الحصول عليه خلال فترة سريان وثيقة التأمين، وأما إذا كان تأمين أجور- النقل منظماً إلى تأمين جسم السفينة فتحدد قيمة أجور- الشحن القابلة للتأمين بما لا يجاوز (25%) من قيمة تأمين جسم السفينة إذا كان التأمين زمنياً، وأما إذا كان التأمين بالرحلة فتحدد القيمة القابلة للتأمين بأجور- النقل الإجمالية خلال رحلة السفينة ذهاباً وإياباً،

1- بهاء بهيج - المرجع السابق ص543.

وإذا أجزت السفينة مجهزة انفصل التأمين على جسم السفينة عن التأمين على أجزر الشحن  
لاختلاف أصحاب المصلحة في كل منهما فينفرد المالك بالتأمين على جسم السفينة، وينفرد  
المستأجر بالتأمين على أجزر النقل<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: مسؤولية مؤمن أجزر النقل<sup>(2)</sup>

تحدد مسؤولية مؤمن أجزر النقل عن تعويض خسارة أجزر- النقل وفق الضوابط الآتية :

- 1- لا يتجاوز مبلغ التعويض المبلغ الإجمالي لأجزر النقل التي تحققت خسارتها .
- 2- إذا تم تأمين أجزر النقل بأكثر من عقد نافذ المفعول عند تحقق الخسارة فإن جميع هذه العقود،  
يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار عند حساب المبلغ الذي يكون كل مؤمن مسؤولاً عن تعويضه، وفي  
جميع الأحوال لا يتجاوز- التعويض واجب الدفع الجزء النسبي من المبلغ الإجمالي لخسارة أجزر  
النقل، بصرف النظر عن أي تقييم لأجزر النقل في أي من عقود النقل المتعددة .
- 3- في حالة تعلق طلب التعويض بمبلغ المشاركة في خسارة عامة يجب أيضاً أن يؤخذ بعين  
الإعتبار جميع عقود التأمين التي تغطي أجزر النقل عند تحديد مسؤولية كل مؤمن عن تعويض  
مبلغ المشاركة.
- 4- إذا تعرضت السفينة المؤمن عليها إلى خسارة كلية حقيقية أو تقديرية فإن القيمة المؤمنة  
لأجزر النقل تكون واجبة الدفع بالكامل سواء أكانت السفينة مؤجرة أم غير مؤجرة وسواء أجزرت  
بكامل حمولتها الساكنة أم بجزء منها أم كانت فارغة.
- 5- لا يكون المؤمن مسؤولاً عن دفع أي تعويض عن أجزر النقل في حالة الخسارة الجزئية  
للسفينة، ويسري نفس الحكم في حالة الخسارة الكلية التقديرية للسفينة التي تتحول إلى خسارة  
جزئية بسبب عدم قيام أصحاب السفينة بممارسة حقهم بالترك .
- 6- يخضع تعويض الخسارة الجزئية لأجزر النقل إلى خسارة حدية فلا يكون المؤمن مسؤولاً عن  
تعويض الخسارة الجزئية إذا لم تتجاوز- 3% من مبلغ التأمين، مالم يكن سببها احتراق البضائع أو  
غرق السفينة أو جنوحها أو تصادمها مع سفينة أخرى أو ناشئة عن حالة خسارة عامة .
- 7- لا يسأل المؤمن عن تعويض أي خسارة قد تلحق بالمؤمن له بسبب تأخره في تسليم البضائع  
للمرسل اليهم سواء أكان التأخير بسبب حادث من حوادث البحر أو بسبب آخر .
- 8- لا يسأل عن أي خسارة تقع بسبب النقل من السفينة أو إليها بواسطة القوارب أو الصنادل ما  
لم تغط بتأمين اضافي بطلب من المؤمن له، وفي هذه الحالة يخضع تعويض الخسارة الجزئية  
المتحققة أثناء عملية النقل هذه للخسارة الحدية المبينة آنفاً .

### رابعاً: تغطية المسؤولية تجاه الغير:

<sup>1</sup> - بهاء بهيج - المرجع السابق ص540.

<sup>2</sup> - انظر بهاء بهيج شكري المحامي - المرجع السابق ص540 وما بعدها .

هل يقتصر غطاء التأمين على أجره النقل على تعويض المؤمن له خسارة أجور النقل الخاصة بالسفينة المؤمن عليها؟ أم يتعداه إلى تعويض المؤمن له عن مسؤوليته المترتبة عن تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى؟

في الواقع إن غطاء هذا التأمين لا يقتصر على خسارة المؤمن له لأجور النقل بل يتعداه لتغطية مسؤولية المؤمن المترتبة عن تصادم السفينة بسفينة أخرى عن تعويض أجور النقل التي لحقت بالناقل في السفينة المصدومة فيكون المؤمن مسؤولاً عن تعويض المؤمن له بثلاثة أرباع المبلغ المدفوع من قبله منسوباً إلى مبلغ التأمين الكلي لأجور النقل على أن يخضع التعويض لشرط المعدل إذا كان إجمالي مبلغ أجور النقل المكتسبة خلال الرحلة البحرية التي حصل فيها التصادم من المبلغ المؤمن، فقد نصت الفقرة الأخيرة من البند التاسع من الشروط المعهدية الزمنية (أجور النقل) على أن (يدفع المؤمنون إلى المؤمن له من كل بمقدار نصيبه من ثلاثة أرباع المبلغ أو المبالغ التي دفعت عن أجور النقل منسوبة إلى المبلغ الكلي لتأمين أجور النقل، أو المبلغ الإجمالي لأجور النقل المكتسبة عن الرحلة البحرية التي حصل التصادم خلالها إذا كان هذا المبلغ أكبر على أن لا تتجاوز مسؤولية المؤمنين بالنسبة لأي حادث تصادم تصيب كل منهم ثلاثة أرباع كامل مبلغ تأمين أجور النقل)، كما يغطي هذا التأمين أيضاً ما يصيب أجور النقل من مبلغ مشاركات الخسارة العامة، ومصاريف الانقاذ ومكافآت الانقاذ، ويشير الكثير من المختصين<sup>(1)</sup> إلى أن التأمين على أجور النقل أمر نادر الوقوع إذ أن المجهز (الناقل) يفضل عليه إدراج شرط الأجرة المكتسبة مهما كانت الحوادث (lost or no lost)<sup>(2)</sup> والذي بموجبه يلتزم الشاحن بدفع الأجرة رغم تحقق الحادث البحري أو عدم تحققه مما يجعل الناقل المجهز لا يتعرض لخطر فقدان أجره النقل البحري إطلاقاً الأمر الذي يكون معه الناقل غير ذي مصلحة تأمينية في التأمين على أجره النقل، وحيث تنتقل هذه المصلحة إلى الشاحن الملتزم بدفع الأجرة<sup>(3)</sup> والذي يقوم بالتأمين عليها في نطاق التأمين على البضاعة<sup>(4)</sup> وإن كان شرط الأجرة المكتسبة مهما طرأ من حوادث، قد خفف من نطاق التأمين على أجره النقل البحري غير أنه لم يلغها تماماً بحيث بقت ممارسة هذا التأمين مألوفاً بالنسبة للملتزم بدفع أجره النقل.

1- د/ كمال طه وزميله (التأمين البحري) مرجع سابق ص 63.

2- د/ طالب حسن موسى (القانون البحري) مرجع سابق ص 225.

3- د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص 308.

4- د/ العطير القانون البحري - المرجع السابق ص 163.

## الفصل الرابع

### البضائع المنقولة بحراً محلاً لعقد التأمين البحري

#### تمهيد وتقسيم

لما كانت الأموال المعرضة للخطر البحري هي محل عقد التأمين البحري، فلا يكون التأمين على البضائع المنقولة تأميناً بحرياً إلا إذا كانت هذه البضائع محلاً لنقل بحري رئيس، وإن كانت محلاً لنقل بحري أو جوي أو نهري مكمل للرحلة البحرية، فنقل البضائع على السفن التي تجوب

البحار يجعلها معرضة لحوادث البحار، ولا تقتصر الخسائر التي يتعرض لها الشاحنون نتيجة الحادث البحري على فقدانهم للبضاعة، وإنما تتجاوزها إلى فقدان الربح الذي كان يأمل بجنايته من بيعها فيما لو لم يتحقق الحادث البحري، ووصولها سالمة إلى ميناء التفريغ، كما أن التزام المؤمن بضمان هذه البضائع يتمثل في حدود قيمة هذه البضاعة.

ولذلك فإن دراستنا للتأمين على البضائع المنقولة بحراً سنتناوله في بحثين :

**المبحث الأول: التأمين على البضاعة ذاتها.**

**المبحث الثاني: التأمين على الربح المأمول (الربح المنتظر).**

## **المبحث الأول**

### **التأمين على البضاعة**

#### **تمهيد وتقسيم**

ذكرنا سابقاً أن البضائع المنقولة بحراً والتي تشحن على السفن لنقلها من ميناء في بلد معين إلى ميناء آخر في بلد أخرى في إطار التجارة الدولية، تكون عرضة لحوادث البحر، وبالتالي

تكون محلاً للتأمين البحري بمعنى آخر أن البضائع المشحونة على السفن التي تمر عبر البحار، لنقلها من بلد إلى آخر، هي التي تكون محلاً لعقد التأمين البحري، وإذا كان التأمين يغطي هذه البضائع أثناء وجودها على السفينة، في إطار رحلتها البحرية، إلا أنها قد تكون معرضة للأخطار أثناء نقلها من مخازن الشاحن إلى ميناء الشحن، وأثناء نقلها أيضاً من الميناء على الصنادل والقوارب إلى المكان الذي ترسو فيه السفينة، في عرض البحر، كما تكون معرضة للأخطار أثناء نقلها بوسيلة نقل بري أو نهري أو جوي مكمل للرحلة، فما هو الحكم في هذه الحالات، كما يثير التأمين على البضائع الإشكالات حول ماهية هذه البضائع، ومكان تستيف ورص هذه البضائع على السفينة؟ وحول شحن البضائع على سطح السفينة؟

وتغيير السفينة الناقلة، وأثره على عقد التأمين؟ وكذا تغيير رحلة السفينة، أو خط سيرها، وتغيير البضائع ذاتها الموصوفة في عقد التأمين ببضائع أخرى وأثر ذلك على عقد التأمين؟

كما أن موضوع شمولية تغليف البضائع بالتغطية التأمينية من عدمه يثير التساؤل حول ذلك؟ هذا بالإضافة إلى التعرف على ما أحرزه الواقع العملي من وثائق مختلفة للتأمين على البضائع كل ذلك وغيره من المشكلات سوف نتعرض لدراستها في هذا المبحث وفيه أربعة مطالب:

**المطلب الأول: مفهوم البضائع القابلة للتأمين البحري.**

**المطلب الثاني: نطاق التأمين على البضائع من حيث الزمان والمكان.**

**المطلب الثالث: نطاق التغطية من حيث نوعية المحل ذاته.**

**المطلب الرابع: عقد التأمين على البضاعة بموجب وثيقة الإشتراك.**

## المطلب الأول

### مفهوم البضائع القابلة للتأمين البحري

سنتناول في هذا المبحث مفهوم البضائع القابلة للتأمين في فرعين:

#### الفرع الأول: المقصود بالبضائع القابلة للتأمين

فعلاوة على الحوادث المحدقة بالسفينة فإن البضائع المشحونة على السفينة تكون أيضاً عرضة لهذه الحوادث إذ أفاد تقرير صادر من: (Institute of London Underwriters) بأن 59 سفينة فقدت سنة 1995م كانت حمولتها الكلية المسجلة 693 ألف طن يبلغ مجموع قيمتها التأمينية حوالي 520 مليون دولار<sup>(1)</sup>، وتستخدم عبارة بضاعة في وثائق التأمين البحري على البضائع فما المقصود بهذه العبارة؟ إن عبارة بضائع المستخدمة في وثائق التأمين البحري تعني البضائع التي

1 - محمد أحمد النطاح (السفينة والحوادث) مرجع سابق ص 344.

تشكل سلعاً تجارية<sup>(1)</sup>، أي السلع المخصصة للإتجار بها أو بمعنى آخر هي السلع أو البضائع التي تشحن في السفن، أو تعرض للإتجار بها<sup>(2)</sup> أو السلع التي يتم استيرادها بغرض المتاجرة بها، والتي قد يتم بيعها، وهي ما تزال على السفينة أثناء الرحلة<sup>(3)</sup> فإذا كانت البضاعة تشمل بالمعنى العادي الأموال عدا النقود، إلا أن دلالتها في التأمين البحري تقتصر على البضائع المعدة للإتجار بها ولذلك لا تشمل المنقولات الشخصية، أو المؤن أو المخازن التي تستعمل على ظهر السفينة، فالتأمين على البضاعة بموجب وثيقة تأمين عامة لا تشمل الملابس، وأمتعة المسافرين، وغيرها من حاجات الركاب فلفظ بضاعة يشمل الأشياء ذات القيمة التي لا تخص أشخاص المسافرين مما يجعل المجوهرات، والنقود غير المخصصة للتجارة والتي تعود للمسافرين لا تقع ضمن الوصف العام للسلع أو البضائع وعليه فلا يستحق المؤمن له بموجب وثيقة تأمين عامة على البضاعة أي تعويض عنها<sup>(4)</sup> فلفظ بضاعة ينسحب فقط على جميع الأشياء والأدوات التي تتخذ شكل سلع تجارياً تنقل عبر البحر من أجل المتاجرة بها، مما يعني أنها كل شيء مادي مصيره أن يباع ثانيةً كما أن لفظ بضاعة لا يشمل حمولة السطح، والبهائم الحية، إلا إذا وجدت عادة تقضي بإعتبارها بضاعة فقد نصت الفقرة (17) من القواعد التفسيرية الملحقة بقانون التأمين الإنجليزي على أن:

(عبارة الأموال تعني الأموال ذات الطبيعة التجارية ولا تنصرف إلى الحاجيات الشخصية ولا إلى المؤن والمخزونات التي تستعمل في السفينة وفي حالة عدم وجود عرف بخلاف ذلك فإن البضائع التي تشحن على السطح والحيوانات الحية يجب أن تؤمن بالتخصيص وليست تحت التسمية العامة للأموال) وهكذا فإن المجوهرات والنقود غير المخصصة للتجارة والتي تعود لأشخاص المسافرين لا تقع ضمن الوصف العام للسلع أو البضائع الذي تتضمنه وثيقة التأمين على البضاعة وبالتالي فإن المؤمن له لا يستحق عنها أي تعويض عنها بموجب وثيقة تأمين عامة على البضاعة، إلا أن النقود والمجوهرات الثمينة يمكن أن تنقل كبضاعة إذا تم نقلها بموجب سند شحن<sup>(5)</sup> فقد تستبعد وثيقة التأمين بعض البضائع التي لا يرغب المؤمنون التأمين عليها، أو يرغبون في التأمين عليها بشرط خاص فقد تستبعد الوثيقة الأشياء الثمينة كأوراق البنكنوت، والمعادن الثمينة والمجوهرات والحلي الذهبية، والطرود البريدية.

ونجد أن بعض وثائق التأمين تستثني نوعين من الأشياء فقط هما<sup>(6)</sup>:-

1- د/ العطير - المرجع السابق ص 664 .

2- د/ غنايم - المرجع السابق ص 352.

3- بهاء بهيج - المحامي مرجع سابق ص 474.

4- د/ غنايم - المرجع السابق ص 354 .

5- د/ صرخوه - مرجع سابق ص 305 .

6- د/ غنايم - مرجع سابق ص 354 - د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 64 .

أ- الأشياء الثمينة كأوراق البنكنوت (الأوراق النقدية) وقسائم الدفع والسندات، والأحجار- الثمينة كاللؤلؤ، والمعادن الثمينة كالمجوهرات .

ب- الطرود البريدية : حيث تعتبر نسبة المخاطر- عليها كبيرة وخاصة خطر السرقة .  
ذلك أن المخاطرة التي يتعرض لها ضامن هذه البضائع تفوق المخاطرة المعرض لها مؤمن البضائع العادية إذ تعتبر نسبة المخاطر كبيرة وخاصة من جراء السرقة ،  
فنتعتبر هذه البضائع من السلع التي تحتاج إلى ترتيبات خاصة ليغطيها التأمين ، بمعنى أن هذه الظائفة من البضائع والسلع مستثناه مما يغطيه التأمين على البضاعة بوصفه العام. بمعنى أنه لا بد من التأمين على تلك البضاعة بصورة مستقلة ومنفصلة، ولذلك نجد في الواقع أن المؤمنين لا يرفضون التأمين على هذه البضائع المستبعدة بصورة مطلقة ولكنهم يطلبون في العادة تصريحاً خاصاً بها، ويحتفظون بالحق في قبولها (1) .

---

1 - د/ كمال طه وزميله - المرجع السابق نفس الصفحة.

## الفرع الثاني: البضائع التي لا تغطيها وثائق تأمين عامة على البضاعة

ذكرنا أن الحيوانات الحية لا يشملها لفظ بضاعة، ولذلك نجد أن الأمر بالنسبة للبضائع التي لا تشملها وثيقة تأمين عامة على البضاعة لا يقف عند حد البضائع المستبعدة والمذكورة آنفاً، وإنما يتجاوزها ليشمل حالات كثيرة لا بد ازائها من الإشارة بصورة خاصة للبضاعة المؤمن عليها، أو لا بد من اتخاذ إجراءات خاصة إذا أريد للتأمين أن يغطيها و من تلك البضائع :

### أ- المخدرات

ذكرنا عند دراسة شرط مشروعية محل عقد التأمين إنه يجب أن تكون الأموال المؤمن عليها مشروعة، وغير مخالفة للنظام العام أو الآداب وخلصنا إلى عدم جواز التأمين على المخدرات، وأن الجزاء على مخالفة ذلك هو بطلان عقد التأمين بطلاناً مطلقاً، فلا يجوز أن يكون عقد التأمين ستاراً للإخلال بالقوانين، والنظام العام، ولذلك من المسلم به أن تكون الرسالة البحرية قانونية، فلا يجوز التأمين على المخدرات الخطرة كالأفيون وغيره، إلا أنه قد تكون هناك الحاجة لبعض أنواع من المخدرات للإستعمالات الطبية، ولذلك وضع مجمع مكثبي التأمين بلندن شرطاً خاصاً للتأمين على المخدرات الخطرة، ويطلع هذه الشرط بالمداد الأحمر على وثيقة التأمين البحري نفسها<sup>(1)</sup>دون استثناء وينص هذا الشرط على أنه: (من المعلوم والمتفق عليه حظر أية مطالبة تأسيساً على هذه الوثيقة بخصوص المخدرات التي تنطبق عليها الاتفاقات الدولية المختلفة المتعلقة بالأفيون والمخدرات الأخرى ما لم تتوفر الشروط الآتية: 1- أن تذكر المخدرات في الوثيقة صراحة مع الاسم الصريح لكل من الدولتين المرسل منها والمرسل إليها.

2- أن يقرن إثبات الخسارة بشهادة أو ترخيص صادر عن حكومة الدولة التي أرسلت إليها المخدرات أو بما يفيد موافقتها على استيرادها، أو يقرن ذات الإثبات بشهادة من حكومة الدولة التي أرسلت منها المخدرات بما يفيد موافقتها على تصديرها إلى جهة الوصول.

3- أن يكون خط سير الرحلة الذي اتبع في نقل المخدرات عادياً ومألوفاً) ولذلك فإذا تبين أن البضائع المؤمن عليها مواد مخدرة لم يفصح المؤمن له عن وجودها ولم تتوفر الشروط المذكورة، فإن مسؤولية المؤمن تنتفي، وتصبح وثيقة التأمين باطلة إذا كانت تؤمن مخدرات خطيرة، إلا إذا قدم المؤمن له ما يثبت أن البضاعة مصرح بها وأن الطريق التي اتبعت لنقلها كانت طبيعية .

### ب- البضائع ذات الطبيعة الخاصة<sup>(2)</sup>

1 - د/ غنايم - المرجع السابق ص356- د/ جمال الحكيم - مرجع سابق ص249 - د/ سامي عفيفي - مرجع سابق ص46 .  
2 - د/ غنايم - المرجع السابق ص356 .

هناك أنواعاً من البضائع تكون لها طبيعة خاصة كالقابلية للتسرب أو التبخر، أو الإحتراق الذاتي، فهل يلزم المؤمن له الكشف عن طبيعة هذه البضائع حتى يغطيها التأمين على البضاعة بصورته العامة، أي تحت الوصف العام للبضاعة؟

إن هذا الأمر يواجه بالنسبة للبضائع القابلة للتسرب، والمواد القابلة للتلف كما يواجه بالنسبة للمواد التي لا يجوز للدول المحايدة أن ترسلها للدول المتحاربة فالمخاطر التي يتعرض لها المؤمن لهذه البضائع هي التي تثير التساؤل، فالمخاطر هذه تفوق المخاطر التي يتعرض لها مؤمن البضاعة العادية. وعليه فهل يجب على المؤمن له أن يكشف عن الطبيعة الخاصة لهذه البضائع عند إبرام عقد التأمين عليها ليقرر المؤمن بدوره ما إذا كان يقبل التأمين عليها أو لا؟

وما الحكم إذا تم التأمين على هذه البضائع تحت الوصف العام للتأمين على البضاعة دون الكشف عن طبيعتها؟ هل يستحق المؤمن له تعويضاً عن فقدانها، أو تلفها أم لا؟ يدل تقصي الموقف التشريعي في فرنسا على أنه مالم يكن المؤمن له يجهل الطبيعة الخاصة للبضاعة عند إبرام عقد التأمين فإنه ينبغي أن يعتمد على الكشف عن طبيعة البضاعة القابلة للتلف أو التسرب، وإذا تم التأمين عليها دون مراعاة ذلك فإن المؤمن له لا يستحق أي تعويض<sup>(1)</sup>.

ولا تكتفي التشريعات اللاتينية الأخرى بتبني نفس الموقف للبضاعة القابلة للتسرب أو التلف فحسب، وإنما توسع في تطبيق القاعدة السابقة لتشمل البضائع التي يحظر على الدول المحايدة إرسالها إلى الدول المحاربة<sup>(2)</sup>.

أما في إنجلترا فإن هذه المسألة ليس هناك نص تشريعي يعالجها، إلا أن ما يجري عليه العمل أن قواعد النظام العام تمنع المتاجرة مع الأعداء ومن ثم يجب أن تكون عملية المتاجرة متصفة بالحياد وقت إبرام عقد التأمين، وأن يستمر حيادها طيلة فترة الرحلة البحرية<sup>(3)</sup> ولا يقتصر الأمر عند تصدير البضاعة إلى دولة عدوة بل يترتب فقدان المشروعية في حالة البضائع المرسله إلى دولة فرض عليها حصاراً اقتصادياً، ففي قضية حسمت من قبل القضاء الإنجليزي تتلخص بتصدير بضاعة من القنب الهندي من بومباي إلى إيطاليا، وعند وصول البضاعة إلى إيطاليا قرر المستورد إعادة تصديرها إلى جنوب أفريقيا، وتم تأمين الشحنة لدى شركات التأمين البريطانية، وعند مغادرة السفينة وعليها الشحنة الميناء الإيطالي تعرضت لعاصفة أدت إلى غرقها، وقد امتنع المؤمن عن دفع التعويض متمسكاً ببطلان عقد التأمين لتعلقه بأموال هندية المنشأ وأن القوانين الهندية تمنع الإتجار مع جنوب أفريقيا فقررت المحكمة بطلان عقد التأمين لعدم توفر شرط

1- المادة(355)من قانون التجارة الفرنسي أشار إلى ذلك د/ غنایم - المرجع السابق 356 هامش 1.  
2-د/غنایم المرجع السابق ص357-المادة(218)ق التجارة البلجيكي والمادة(596)ق التجارة الهولندي والمادة(715)ق التجارة الاسباني والمادة (1215)ق التجارة التشيكي .  
3- أنظر بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص93.

المشروعية في سجله وتأيد الحكم استثنائياً وتم تصديقه من قبل مجلس اللوردات ومن ثم أقر القضاء الإنجليزي مبدأ مقتضاه: (أن المحكمة لاتقضي بتنفيذ عقد أو تقضي بتعويض عن عدم تنفيذ التزام ينشأ عنه؛ إذا كان تنفيذ هذا العقد يقتضي القيام بعمل يعد مخالفاً لقانون دولة صديقة) (1).

ومما يجري عليه العمل في إنجلترا بخصوص البضائع المحظور- على الدول المحايدة إرسالها للدول المحاربة، فعلى الرغم من أن المؤمن له ليس ملزماً بالكشف عن طبيعتها الخاصة في وثيقة التأمين إلا أن المؤمن يستطيع انكار حق المؤمن في الحصول على تعويض إذا لم يكن قد ابلغ بالطبيعة الخاصة للمخاطرة المنوي تغطيتها(2)، وأما بالنسبة للمواد القابلة للتلف، أو التسرب فما يجري عليه العمل هو أن يضمن المؤمنون عقد التأمين نصاً صريحاً يقضي بإعفائهم من أية مسئولية عن الخسارات اللاحقة بهذه البضاعة أو إعفائهم من مسئولية التعويض عن الخسارات التي لا تصل نسبة مئوية معينة من مبلغ التأمين، وتشير المادة (55) فقرة (2)،(ج) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906م إلى عدم مسئولية المؤمن عن العيب الذاتي أو طبيعة الشيء المؤمن عليه، وأما في تشريعات التجارة البحرية العربية فإن المؤمن له ملزم ببيان طبيعة البضاعة ومصدرها وما إذا كانت قابلة للتلف، أو النقصان بطبيعتها وكميتها وقيمتها وكيفية تغليفها، وإذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين يجوز للمؤمن طلب إبطال عقد التأمين فقد نصت المادة(378/1)بحري يماني، والمقابلة للمادة(347/1)بحري مصري (يجوز- للمؤمن طلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو كتم بسوء نية ما يلزم من البيانات، وكان من شأن ذلك التقليل بصورة محسوسة من تقدير المؤمن لأهمية الخطر)، وبذلك رتب القانون اليمني البحري ومعه المصري حقاً للمؤمن بطلب إبطال العقد في حالة عدم بيان المؤمن له طبيعة البضاعة محل عقد التأمين عند إبرام عقد التأمين عليها، وهو نفس ما قرره قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني فقد نصت المادة(297) بحري لبناني المقابلة للمادة(300)بحري أردني على أن ( أي كتم أو تصريح كاذب من قبل المضمون حين إنشاء العقد وأي اختلاف بين عقد الضمان وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل الضمان حتى في حالة انتفاء الاحتيايل).كما نصت المادة(أ/372)بحري يماني والمقابلة للمادة(أ/359)بحري مصري على أنه: (لا يسأل المؤمن عن: أ- الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه)،وقد قضي بأنه في حالة التأمين على البضاعة،يلزم المؤمن له ببيان طبيعة البضاعة،ومصدرها وما إذا كانت قابلة للتلف أو النقصان بطبيعتها،

1- أنظر د/ ثروت عبد الرحيم - مرجع سابق رقم 263 ص 233، و 234.

2- د/ غنايم - المرجع السابق ص 257.

وكمية البضاعة وقيمتها وكيفية تغليفها<sup>(1)</sup>، كما قضي بأن كتمان مصدر البضاعة ووزنها وحالتها، مما يخدم المؤمن ويخفف في نظره مخاطر الضمان يؤدي إلى بطلان عقد التأمين<sup>(2)</sup>.

### ج- الحيوانات والعلف

إذا تم شحن حمولة تتضمن بضائع، وماشية وعلفاً، ثم ابرم وثيقة تأمين عامة تحت الوصف الذي يكون عادة على صورة (حمولة) فهل يغطي مثل هذا التأمين العلف والماشية إلى جانب تغطية البضاعة؟ طبقاً للفقرة (17) من القواعد التفسيرية الملحقة بقانون التأمين البحري الإنجليزي يجب أن تصف الحيوانات الحية بالتخصيص الذي يميزها وليست، تحت الوصف العام للأموال، ما لم يوجد عرف يقضي بخلاف ذلك، والمقرر في الولايات المتحدة الأمريكية أن مثل هذا التأمين العام على الحمولة لا يغطي العلف المحمول لتغذية الماشية المنقولة حتى لو شكل الجزء الأكبر من الحمولة كما أنه لا يغطي الماشية نفسها<sup>(3)</sup>، ونفس الحكم يطبق فيما يتعلق بالماشية في إنجلترا حيث ينبغي وصف مثل هذه الأشياء وتعيينها بصورة مستقلة في وثيقة التأمين، ولذا جرى العمل حينما يريد لوثيقة تأمين عامة على البضاعة أن تغطي (الماشية) على النص صراحة في أسفل وثيقة التأمين على أن التأمين يغطي ثلاثين بغلاً وعشرة حمير وثلاثين ثوراً<sup>(4)</sup> وفي قضية أخرى ابرمت وثيقة تأمين على البضاعة فُيتمت بمبلغ 2800 جنيه استرليني طبقاً للتفصيل الوارد في الوثيقة، وقيمت الخيول المؤمن عليها بصورة مستقلة.

### المطلب الثاني: نطاق التأمين على البضائع من حيث الزمان والمكان

مسئولية المؤمن عن الخسارات التي تلحق البضاعة المؤمن عليها، جراء تحقق الحادث المؤمن منه تسري من وقت شحنها على السفينة وتستمر حتى تفريغها في ميناء الوصول إذا لم تكن مدة المخاطرة غير محددة<sup>(5)</sup>، ويثير التأمين على البضائع عدة تساؤلات حول توصيل البضاعة من الميناء إلى السفينة الراسية في البحر؟ وهل تدخل الخسارات التي تتعرض خلال هذا التوصيل؟ وكذا أثناء عملية المسافنة<sup>(6)</sup> ضمن مسؤولية المؤمن؟ وهل تمتد مسؤولية المؤمن لتشمل النقل البري، أو النهري للبضاعة المكمل للرحلة البحرية؟

1- محكمة استئناف بيروت الحديثة الثانية قرار رقم 548 ف12/10/1967م أشار إلى ذلك د/كمال طه وزميله - مرجع سابق ص181.

2- تمييز لبناني في 23- 4 - 1958م أشار إليه - المرجع السابق نفس الصفحة.

3- د/غنايم - المرجع السابق ص357.

4- المرجع السابق نفس الصفحة.

5- د/العطير - المرجع السابق رقم 469 ص664.

6- المسافنة تقتضي استمرار التأمين حتى ولو حصل تغيير للسفينة بسبب نقل البضاعة من السفينة المحددة في عقد التأمين السفينة أخرى بشرط أن يكون منصوص عليها في عقد التأمين والمألوف في وثائق التأمين أن تضاف عبارة أو أي سفينة، أنظر د/جلال وفاء محمد مرجع سابق ص19.

وإذا كانت السفينة الناقلة للبضاعة محل اعتبار لدى المؤمن فهل تغيير السفينة أو تغيير رحلتها أو خط سيرها يؤثر على مسؤولية المؤمن سوف نتناول الإجابة على كل تلك التساؤلات في فرعين:

الفرع الأول: نطاق تغطية البضائع من حيث الزمان.

الفرع الثاني: نطاق تغطية البضائع من حيث المكان.

### الفرع الأول : نطاق تغطية البضائع من حيث الزمان

في التأمين على البضائع لرحلة واحده يضمن المؤمن نتيجة الحوادث البحرية التي تتعرض لها البضاعة أثناء الرحلة البحرية، أيًا كانت الطريقة التي يتم بها التعاقد على نقل البضاعة سواءً أكانت بموجب سند شحن، أو عقد إيجار، فإذا كانت مدة المخاطرة غير محددة في العقد، فالأصل أن ضمان المؤمن يسري من وقت ترك البضائع للبر بقصد شحنها إلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول، فيدخل توصيل البضاعة من الميناء إلى السفينة الراسية في البحر، والذي يتم بواسطة الصنادل، والقوارب، مما يجعل المؤمن مسؤولاً عن الأضرار التي تتعرض لها البضاعة حين نقلها من الميناء إلى مكان رسو السفينة في البحر<sup>(1)</sup>، ولتلبية الحاجات العملية في تأمين البضاعة جرى العمل على إضافة شرط في وثيقة تأمين البضاعة يسمى بشرط من المخزن إلى المخزن تمتد فيه مسؤولية المؤمن لتغطي الخسارات التي تتعرض لها البضاعة من لحظة خروجها من مخازن البائع، وحتى وصولها مخازن المشتري في ميناء التفريغ، ونجد أن المشرع اليمني ومعه المصري قد ترك لطرفي عقد التأمين حرية الاتفاق على تحديد سريان وثيقة تأمين البضاعة لرحلة واحدة فقد نصت المادة(410)بحري يمني والمقابلة للمادة(388) بحري مصري على أنه:(تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين)، كما أجاز المشرع اليمني ومعه المصري في عقد التأمين، الاتفاق على امتداد سريان عقد التأمين على البضاعة من حين خروج البضائع المؤمن عليها من مخازن المرسل إلى حين وصولها مخازن المرسل إليه، أو كانت موضوعاً لنقل بري أو نهري متمماً للرحلة البحرية، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة(410)بحري يمني والمقابلة(389) بحري مصري على أنه:(إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكتملة لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور- إلا إذا اتفق على غير ذلك)، وبذلك أكدت المادة المذكورة شمول الامتداد بالشروط التي تحكم عقد التأمين أي أن تأمين البضائع يبقى له طابع التأمين البحري، وإن كانت موضوعاً لنقل بري، أو بحري، أو نهري، على أن يكون النقل البري أو النهري أو الجوي متمماً للرحلة البحرية وأما قانون التأمين والتكافل السوداني لسنة 2003م فقد حددت المادة(19) منه بدء سريان تأمين النقل، مفرقة بين حال التأمين من الميناء، وبين حالة التأمين من المخزن إلى

1- أنظر في هذا المعنى د/ العطير - المرجع السابق ص64.

المخزن، ففي الحالة الأولى وهي حالة التأمين من الميناء يسري التأمين من بعد شحن البضاعة وحتى تفرغها في ميناء الوصول، ولا يشمل ضمان المؤمن الخسارات التي تحدث للبضاعة قبل شحنها على السفينة الناقلة فقد نصت المادة المذكورة في فقرتها الأولى على أنه: (يبدأ سريان تأمين النقل على النحو الآتي: في حال التأمين من الميناء، بعد شحن البضاعة ولا يكون المؤمن مسؤولاً عن التلف الذي حدث للبضاعة قبل شحنها)، وفي الحالة الثانية وهي حالة التأمين من المخزن إلى المخزن يبدأ سريان التأمين من حين خروج البضاعة من مخازن البائع إلى حين دخولها مخازن المرسل إليه، كما يبين النص حكم التأمين في حال بقاء البضائع في مخازن ميناء الوصول، أو الجمارك لبيعها لصالح المرسل إليه، أو إعادة تصديرها ففي هذه الأحوال يتوقف سريان التأمين بمجرد وضعها بأية مخازن لغرض من الأغراض المذكورة فقد نصت الفقرة الثانية من المادة المذكورة على أنه: (في حالة التأمين من المخزن إلى المخزن، من وقت خروج البضاعة من مخازن البائع إلى حين دخولها مخازن المشتري)، وكذلك الحال للمشرع اللبناني ومعه الأردني فقد أكدوا على شمولية ضمان المؤمن لما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أثناء نقلها بالقوارب من رصيف الميناء إلى السفينة ومن السفينة إلى رصيف الميناء، فأدخلا توصيل البضاعة من الميناء إلى السفينة في البحر ضمن ضمان المؤمن، فقد نصت المادة (344) بحري لبناني والمقابلة للمادة (347) بحري أردني على أنه: (إذا كان التأمين على السفينة مجهزة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن المخاطر تجري من وقت ترك البضاعة لليابسة بقصد شحنها وتزول في وقت وضعها على الأرض في مكان الوصول مع العلم أن مخاطر النقل الجاري مباشرة عبر القوارب من اليابسة إلى السفينة ومن السفينة إلى اليابسة تكون على عاتق المؤمنين)، فقد اعتبرت المادة المذكورة عقد التأمين سارياً من حين التحميل في القوارب، فإذا استعملت الصنادل في شحن البضاعة من اليابسة إلى السفينة فإنها تبقى مشمولة بالغطاء التأميني وهو ما يسمى بشرط الانتقال (Transit Clause)<sup>(1)</sup> أو شرط النقل (متضمناً من المخزن إلى المخزن) وبذلك أكد المشرع اللبناني ومعه الأردني بالنص على بقاء مسؤولية المؤمن قائمة في حال امتداد التأمين من المخزن إلى المخزن، كما أكدوا على امتداد التأمين على البضائع وبقائه متصفاً بطابعه البحري في حال كانت البضائع موضوعاً لنقل بري أو نهري بشرط أن يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل فقد نصت المادة (328) بحري لبناني المقابلة للمادة (331) بحري أردني على أنه: (يبقى لضمان البضائع طابع الضمان البحري وإن استهدفت للنقل البري أو النهري على ألا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل)، فتلك النصوص تؤكد بما لا يجعل مجالاً للشك أن البضاعة تظل محمية بالغطاء التأميني البحري، منذ مغادرتها مخازن المصدر وأثناء الرحلة البحرية، وأثناء النقل البري، المتمم للرحلة البحرية، وحتى

1- د/ العطير - المرجع السابق ص 639.

وصولها إلى مخازن المرسل إليه فيضمن المؤمن كل ما يلحق بها من عمليات مناولة وانتقال من مخازن المرسل إلى مخازن المرسل إليه فكلها تشكل جزءاً من النقل البحري الذي يتضمنه نقل البضائع من مخازن المصدر إلى مخازن المستورد<sup>(1)</sup>، كما أن تأمين البضاعة يغطي الخسارات التي تتعرض لها البضاعة أثناء عملية المسافنة<sup>(2)</sup> إذا حصلت في أحد الموانئ، وكان منصوصاً عليها في وثيقة التأمين، شرط عدم إنزالها على الأرض حيث يبقى التأمين سارياً حتى انتهاء عملية نقل البضاعة إلى السفينة الثانية وبعد ذلك تغدو البضاعة في عهدة السفينة الثانية، وتستمر مسؤولية المؤمن لتشمل البضاعة على السفينة الثانية<sup>(3)</sup>، فإذا تضمنت وثيقة تأمين البضاعة خطر الترانزيت، كان المؤمن ضامناً مايقع للبضاعة المؤمن عليها من هلاك أو ضرر من وقت تفرغها من السفينة الناقلة حتى إعادة شحنها على السفينة الثانية، وهذا ما أكده القضاء المصري في أحد أحكامه<sup>(4)</sup>، وأما بالنسبة لقانون التأمين البحري الإنجليزي فقد ترك لطرفي عقد التأمين على البضاعة الاتفاق على بدء قيام مسؤولية المؤمن وانتهائها، فقد أجازت الفقرة الرابعة من القواعد التفسيرية الملحقة بقانون التأمين البحري الإنجليزي الاتفاق على أن يبدأ سريان التأمين من حين تحميل البضاعة على السفينة الناقلة، فلا تبدأ مسؤولية المؤمن في هذه الحالة إلا بعد تحميلها، ولا يكون مسؤولاً عما يلحق بها من ضرر خلال نقلها من الساحل إلى السفينة فقد نصت الفقرة المذكورة على أنه: (عندما تؤمن البضائع و الأموال المنقولة الأخرى من حين تحميلها فإن الخطر لا يكون قائماً حتى تصبح تلك البضائع، أو الأموال الأخرى على ظهر السفينة فعلاً وأن المؤمن لا يكون مسؤولاً عنها خلال نقلها من الساحل إلى السفينة)، كما أجازت الفقرة الخامسة من القواعد المذكورة الاتفاق على أن تنقضي مسؤولية المؤمن بعد تفرغ البضائع وإنزالها من السفينة على الأرض بسلام فقد نصت الفقرة المذكورة على أنه: (عندما يكون الخطر بالنسبة للبضائع أو الأموال المنقولة الأخرى مستمراً حتى الإنزال على الأرض بسلام، فإنه يجب إنزالها بالطريقة المعتادة وخلال فترة معقولة بعد وصولها إلى ميناء التفرغ وإذا لم يتم إنزالها بذلك الشكل فإن الخطر يتوقف سريانه)، ويمكن القول من الجمع بين الفقرتين أن المقنن الإنجليزي قد حدد ابتداء سريان وثيقة التأمين على البضاعة لرحلة بعد تحميل البضاعة على السفينة في ميناء بدء الرحلة، وينقضي بإنزالها على الأرض بسلام في ميناء الوصول المحددة في وثيقة التأمين، إلا أن مجازة متطلبات التجارة الدولية جعلت المقنن الإنجليزي يجيز في الفقرة الأولى من المادة الثانية من قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م امتداد سريان وثيقة التأمين على البضاعة لرحلة واحدة لتحمي المؤمن له من نتائج إخطار الطريق في عمليات النقل البري أو النهري المتممة للرحلة البحرية ابتداء

1- د/ العطير - المرجع السابق 665.

2- المسافنة تعني (استمرار سريان التأمين حتى ولو حصل تغيير للسفينة بسبب نقل البضائع من السفينة المحددة في وثيقة تأمين البضاعة إلى سفينة أخرى نتيجة إصابة السفينة الناقلة بأضرار جعلتها عاجزة عن الإستمرار في رحلتها).

3- د/ صرخوه - المرجع السابق ص 309.

4- استئناف مصري مختلط في 3/4/1946 أشار إلى ذلك د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 164.

وانتهاء، فنصت الفقرة المذكورة على أنه: (قد يمتد عقد التأمين البحري بموجب نص صريح منه أو بموجب التعامل التجاري ليحمي المؤمن له من الخسائر في المياه الداخلية أو من خطر يرى يكون مرتبطاً بالسفيرة البحرية)، وكذلك كانت وثيقة التأمين التقليدية سفن وبضائع (S&G) تحدد بداية غطاء تأمين البضائع اعتباراً من وضع البضاعة على ظهر السفينة وينتهي بإفراغها من السفينة، غير أن مجمع مكنتبي التأمين بلندن وضع شرطاً اسمي شرط من المخزن إلى المخزن في يناير 1958م وتم تعديله وسمي بعد التعديل (شرط النقل) وضيف الاسم القديم (من المخزن إلى المخزن) تم بموجبه توسيع غطاء التأمين على البضاعة، وينص الشرط على الآتي: (1) يبدأ سريان هذا التأمين من وقت مغادرة البضائع المخازن في المكان المحدد في وثيقة التأمين لبدء عملية النقل ويستمر أثناء نقلها بالطريق المعتاد بما في ذلك نقل البضاعة المعتاد من سفينة إلى أخرى إن وجد وينتهي بإماتسليم البضاعة:

أ- إلى مخازن المرسل إليه أو أي مخزن نهائي أو مكان آخر للإيداع في جهة الوصول الوارد ذكرها في وثيقة التأمين .

ب- إلى أي مخزن أو مكان آخر للإيداع سواء قبل أو في جهة الوصول المذكورة في الوثيقة أو أي مخزن يختاره المؤمن له لخزن البضاعة وتوزيعها منه.

ج - انتهاء مدة نفاذ غطاء التأمين بانقضاء (60) يوماً بعد إتمام التفريغ النهائي في الميناء النهائي وينتهي الغطاء في حالة تحقق أي من الفقرتين (أ) أو (ب).

2- ويظل هذا التأمين سارياً (مع خضوعه لقواعد الأنتهاء الموضحة بعاليه ولأحكام الشرط (2) أدناه) أثناء التأخير الخارج عن إرادة المؤمن له، والانحراف والتفريغ القهري وإعادة الشحن والنقل من سفينة إلى أخرى، وكذلك أثناء أي تغيير في الرحلة بسبب استعمال الرخصة المخولة لصاحب السفينة أو مستأجرها .

3- ولكن لايعتبر هذا التأمين بأي حال من الأحوال سنداً لتغطية الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير، أو العيب الذاتي أو طبيعة الشيء المؤمن عليه (محل التأمين) كالنقص والعجز الطبيعي وفروق الوزن).

ويلاحظ أن فترة امتداد التغطية بعد إتمام إفراغ البضائع في ميناء الوصول والمقدرة ب(60) يوماً ليست حقاً دائماً للمؤمن له، ويمكن مد الفترة بناءً على طلب المؤمن له مقابل قسط إضافي يحدده المؤمن، ويقصد بالميناء النهائي الوارد بالشرط المكان الذي يقدم أكبر ضمانات الأمان بفضل ما يتم فيه من أعمال لتحقيق هذا

1 - سلامة عبدالله، وعصام الدين عمر - مرجع سابق ص 95.

الغرض، والذي لا يمكن للسفينة أن تدخله دون أن تخضع للمعاينة ولبعض الإجراءات الشكلية الأخرى<sup>(1)</sup>، ويؤدي هذا الشرط إلى بقاء سريان غطاء التأمين في بعض الحالات التي ما كان ليبقى فيها لولا وجود هذا الشرط، وهذه الحالات هي الانحراف عن الرحلة البحرية، والتأخير- بسبب خارج عن إرادة المؤمن له والتفريغ الاضطراري للبضاعة، وإعادة شحن البضاعة أو نقلها من سفينة إلى أخرى وأي تغيير للرحلة ناشيء عن ممارسة الرخصة الممنوحة لمالك السفينة أو المستأجر وفقاً لعقد إيجار السفينة، ويبدأ غطاء التأمين منذ مغادرة البضائع محل التأمين والمعدة للتصدير- المخازن الموجودة في مكان بداية الرحلة، وتنتهي في اللحظة التي تدخل فيها البضاعة مخازن المرسل إليه أو ممثليه في مكان الوصول في هذه الرحلة، فشرط النقل المتضمن شرط من المخزن إلى المخزن يوسع الغطاء التأميني للبضائع ليبقى ضمان المؤمن شاملاً العمليات السابقة على الشحن وتلك اللاحقة على انتهاء عملية النقل، كما يشمل كذلك عملية المسافنة إذا حصلت في أحد الموانئ وكان منصوصاً عليها في وثيقة التأمين<sup>(2)</sup> ويلاحظ أيضاً أن هذا الشرط لا يغير من نطاق ضمان المؤمن، ولا يغير من نوع التأمين وإنما يقتصر أثره على امتداد زمان ومكان التأمين دون اتساع نطاق التأمين في ذاته.

### الفرع الثاني : نطاق تغطية البضائع من حيث المكان

مؤمن البضاعة المنقولة بحراً لرحلة واحدة يضمن بضاعة معينة منقولة على سفينة معينة، ضد حوادث بحرية محددة فالأصل أن يتم تعيين السفينة الناقلة للبضاعة في وثيقة التأمين على البضاعة لرحلة واحدة، بذكر اسمها وصنفها، فتحدد وثيقة التأمين على البضاعة لرحلة ميناء القيام الذي ستغادر منه السفينة بعد شحنها بالبضاعة المؤمن عليها، وميناء الوصول الذي ستقرغ فيه البضاعة، كما تحدد خط سير الرحلة البحرية للسفينة وفقاً لما اتفق عليه طرفا عقد التأمين، وللمؤمن له وللناقل الحق في أن تبحر السفينة وتمر- على الموانئ المختلفة في أي مكان آخر أثناء الرحلة البحرية المؤمن من إخطارها وحسب ظروف الرحلة البحرية، ودون تغيير لخط سيرها المحدد في الوثيقة<sup>(3)</sup>، والأصل أنه لا يجوز- تغيير الرحلة أو تغيير طريق سير الرحلة البحرية ((الإنحراف)) للسفينة الناقلة للبضاعة المحددة في وثيقة التأمين على البضاعة لرحلة، كما أنه لا يجوز تغيير السفينة التي تنقل البضائع محل عقد التأمين، فإذا قامت السفينة الناقلة بالرحلة المقرر من ميناء القيام دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد أو الطريق المعتاد إن لم يكن هناك تحديد في عقد التأمين فإنها تكون قد غيرت طريقها، ومن ثم لا يكون المؤمن مسؤولاً عن نتائج الحوادث البحرية التي تطرأ

1 - د/ الشرفاوي (الخطر في التأمين البحري مرجع) سابق رقم 144 ص 227 .

2- د/ صرخوه - المرجع السابق ص 309 .

3- د/ سلامة عبدالله والأستاذ عصام الدين عمر (التأمين البحري) المرجع السابق ص- 79 .

في غير الطريق المتفق عليها أو الطريق المعتاد<sup>(1)</sup>، وتغيير- الرحلة اختياراً قبل السفر بتغيير السفينة ميناء المغادرة، يجعل التأمين باطلاً، و يجعل المؤمن غير مسئول عن نتائج الحوادث البحرية؛ لأن المؤمن يكون قد غير في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه<sup>(2)</sup>.

كما أن تغيير السفينة الناقلة للبضاعة اختياراً يعتبر تعديلاً لمكان الأخطار- الأمر الذي يترتب عليه بطلان العقد ما لم يتفق على خلاف ذلك<sup>(3)</sup>، إلا أن ذلك الحكم ليس على اطلاقه فإذا كان تغيير الرحلة، أو تغيير الطريق أو تغيير السفينة جبراً أملت الظروف القاهرة فإن المؤمن يظل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو أي تلف يلحقها<sup>(4)</sup> وقد عالج قانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري المسألة، فقد أكدت المادة(368)بحري يمني المقابلة للمادة(355)بحري مصري على استمرارية عقد التأمين إذا كان(الانحراف)إضطرارياً، أما في حالة تغيير الطريق أو الرحلة الطوعي، فلا يتوقف سريان الوثيقة إلا بعد خروج السفينة عن المسار المتفق عليه أو المسار المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق، وذلك بنصها على أن(يبقى المؤمن مسؤولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الإضطرار- إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة، وإذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطرارياً فيبقى المؤمن مسؤولاً عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق).

فقد عالجت المادة المذكورة أيضاً الانحراف الجزئي عن الطريق، فأعتبرت المؤمن مسؤولاً عن الحوادث التي تثبت أنها قد وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق، وأما بالنسبة للقانون اللبناني ومعه الأردني فقد نصت المادة(345) بحري لبناني المقابلة للمادة(348)أردني على أنه:(إذا تغير السفر عن قصد بعد ذهاب السفينة فللضامن الحق في التعويض، ولا يكون مسؤولاً عن المخاطر، وإذا حصل هذا التغيير قبل السفر فيكون الضمان باطلاً، ويقضى الضامن نصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع)، وتتص المادة(346)بحري لبناني والمقابلة للمادة(349)بحري أردني على أنه:(إذا تاهت السفينة تكون المخاطر المضمونة على طريقها الصحيح مضمونة على أن يكون للضامن الحق في أن يثبت أن هذه المخاطر نتيجة لهذا التيهان).

فقد ميز قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني بين حالات ثلاث<sup>(5)</sup>:-

**الأولى :** تغيير الرحلة عن قصد قبل شروع السفينة برحلتها فحينئذ يبطل عقد التأمين ويحتفظ المؤمن بنصف قسط التأمين على البضاعة على سبيل التعويض.

1- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص162.

2- المرجع السابق ص161.

3- د/ كمال طه القانون البحري - مرجع سابق ص516.

4 - قارب د/ سمير الشرفاوي (القانون البحري) مرجع سابق ص371 وما بعدها.

5 - بهاء بهيج - المرجع السابق ص651.

**الحالة الثانية:** تغيير الرحلة عمداً بعد مباشرة السفينة لرحلتها ففي هذه الحالة يتوقف سريان عقد التأمين ولا يكون المؤمن مسؤولاً عن ما وقع من خسائر من حين مباشرة السفينة رحلتها، ويكون للمؤمن الحق في التعويض.

**الحالة الثالثة:** حالة تيهان السفينة عن خط سيرها فتعتبر وثيقة التأمين سارياً بالنسبة للطريق الصحيح، وتتوقف عن تغطية الخسائر التي تقع بعده مع احتفاظ المؤمن بحقه بإثبات أن الخسائر المتحققة كانت ناجمة عن التيهان، وأما بالنسبة لقانون التأمين البحري الإنجليزي فقد نصت المادة (45) منه على أنه: (عندما يكون هناك تغيير للرحلة البحرية فإن المؤمن يعفى من المسؤولية من تاريخ التغيير أي من تاريخ إثبات العزم على التغيير في سجل السفينة، ولن يؤثر في ذلك كون السفينة لم تخرج فعلاً عن مسار الرحلة البحرية المحددة في الوثيقة عندما تكون الخسارة قد تحققت)، فقد أشار النص إلى توقف سريان وثيقة التأمين على البضاعة لرحلة واحدة في حالة تغيير السفينة لرحلتها بشكل طوعي بمجرد إثبات العزم على تغيير الرحلة بتغيير جهة وصول السفينة عن خط مسار الرحلة المحدد في وثيقة التأمين، كما عالج المقنن الإنجليزي حالة الانحراف الطوعي عن الطريق فاعتبر المؤمن غير مسئول عن الخسارة التي تحققت بعد انحراف السفينة عن مسار الرحلة حتى ولو حدثت الخسارة بعد عودة السفينة إلى مسار الرحلة المحددة في الوثيقة، فاعفى المؤمن من أي مسؤولية بعد حصول الانحراف الطوعي، ولا تعاود الوثيقة سريانها حتى ولو عادت السفينة إلى مسار الرحلة الإعتيادي فقد نصت المادة (46/1) من قانون التأمين الإنجليزي على أنه: (عندما تحرف السفينة دون عذر مشروع عن الرحلة البحرية المحددة في الوثيقة، فإن المؤمن يعفى من أي مسؤولية من وقت الانحراف، ولا يؤثر في ذلك أن السفينة قد عادت إلى مسارها قبل تحقق الخسارة)، ويتحقق الانحراف وفقاً لنص الفقرة الثانية من المادة المذكورة إذا خرجت السفينة عن مسار الرحلة المحددة في وثيقة التأمين أو إذا حصل خروج عن المسار الاعتيادي المتعارف عليه في الملاحة البحرية، وفي حالة تغيير السفينة لانتهاج عقد النقل في ميناء، أو في مكان غير جهة الوصول النهائية وقام الربان بتفريغ البضائع وإعادة شحنها في سفينة أخرى إلى جهة الوصول المعينة في وثيقة التأمين فلا يتأثر سريان وثيقة التأمين بسبب ذلك، ويبقى المؤمن مسؤولاً عما قد يحدث من فقدان أو تلف للبضاعة أثناء التفريغ أو الخزن وإعادة التحميل أو الشحن في سفينة أخرى فقد نصت المادة (59) من قانون التأمين البحري الإنجليزي على أنه: (عندما تتقطع الرحلة البحرية في ميناء متوسط بسبب حادث مؤمن منه فتحت مثل هذه الظروف، ويصرف النظر عن أي نص خاص في عقد النقل البحري، لتبرير قيام الربان بتفريغ البضائع، والأموال المنقولة الأخرى وإعادة شحنها وإرسالها إلى جهة وصولها، فإن مسؤولية المؤمن تستمر على الرغم من التفريغ وإعادة الشحن)، وأما قانون التأمين البحري الفرنسي فقد عالج مسألة الانحراف وتغيير الرحلة، فأكد على

إستمرار تغطية المؤمن للمخاطر المؤمن عليها حال التغيير القسري للطريق أو السفر وذلك في المادة (19) منه، وأما معهد مكنتبي التأمين بلندن فقد وضع شرطا أسمي بشرط تغيير- الرحلة يقضي بأن: (يستمر مفعول التأمين نظير قسط يتفق عليه في حالات التغيير في الرحلة أو بسبب وقوع سهو أو خطأ في وصف موضوع التأمين أو السفينة أو الرحلة) والغرض من هذا الشرط تغطية المؤمن له في حالات الخطأ غير المقصود أو السهو الذي قد يحدث من جانبه في وصف الشحنات محل التأمين بالدقة الواجبة أو في ذكر اسم السفينة أو تحديد الرحلة المؤمن عليها، وينبغي في مثل هذه الحالات إبلاغ المؤمن ليقوم بتصحيح بيانات عقد التأمين بملحق لاحق في مقابل قسط إضافي يحدده المؤمن وفقا للبيانات الصحيحة التي قد تزيد من درجة الخطر المؤمن ضده<sup>(1)</sup>، كما أكدت الفقرة الثالثة من البند الثامن من الشروط المعهدية بضائع على أن (يظل هذا التأمين ساري المفعول... أثناء التأخير الخارج عن سيطرة المؤمن له، أي إنحراف للسفينة، تفريغ إضطراري، أو إعادة الشحن، أو النقل من سفينة إلى أخرى وخلال أي تغيير في المخاطرة ناشئ عن ممارسة مالكي السفينة أو مستأجريها لرخصة ممنوحة لهم في عقد النقل)، يشبه تغيير السفينة من حيث النتيجة، شحن البضائع المؤمن عليها في غير المكان الذي كان يجب أن تشحن فيه<sup>(2)</sup>، فشحن البضاعة على سطح السفينة يجعل المؤمن غير مسئول عن الخسارات التي تحدث لهذه البضائع المشحونة في غير المكان الذي كان يجب أن تشحن فيه، كما أن هذه البضائع هي أول ما يطرح في البحر للسلامة العامة ولا تدخل في عداد الخسائر المشتركة (العامة) إذا ضحى به الربان ولكنها تلتزم بالإشتراك بالخسارة إذا هي أنقذت<sup>(3)</sup> فيفترض في النقل البحري أن تشحن البضاعة على السفينة المتفق عليها في مكان الشحن المعتاد وهو عنابر السفينة ولذلك إستنتجت قواعد لاهاي لعام 1924م المشحونات التي تشحن على سطح السفينة من تعريف عبارة البضاعة الواردة في المادة (1/ح) منها بشرط أن يتم الشحن على السطح وقد استبعد قانون النقل البحري السوداني ومعه القانون البحري اللبناني والأردني تطبيق أحكام مسئولية الناقل على البضائع المشحونة على سطح السفينة فقد نصت الفقرة الثانية (ب) من المادة (120) نقل بحري سوداني المقابلة للفقرة (3) من المادة (208) بحري لبناني، والمادة (211/3) أردني على أنه: (لا تسري أحكام المسئولية المنصوص عليها في هذا الفصل على: عقد نقل الحيوان الحي أو البضائع الذي يُحدد أن شحنها يكون على سطح السفينة إذا تم النقل فعلا بهذه الكيفية) ونجد أن القانون البحري اليمني، ومعه المصري نص في المادة (237) بحري يمني المقابلة للمادة (216) بحري مصري على أنه ( عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ اليمنية لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية

1- سلامة عبد الله وعصام الدين عمر-المرجع السابق ص98.

2- د/ عادل عبدالرحيم محسن - مرجع سابق - ص72.

3- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص165 المادة (237) بحري يمني.

بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح.

فلم تجز المادة(247) بحري يماني والمقابلة للمادة(216) بحري مصري للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا في أربع حالات:-

1- إذا قبل الشاحن كتابة أن تشحن بضاعته على السطح، وموافقة الشاحن لا تعفي الريان(الناقل) من مسؤوليته عن الإخطاء التي يرتكبها إذا رجعت إلى عدم بذله العناية اللازمة في المحافظة عليها، كما إنه لا يعفي الناقل من المسؤولية عن البضاعة المشحونة على السطح إلا إذا أثبت أن التلف أو الهلاك ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل طبقاً لأحكام المادة(247) بحري يماني و المقابلة للمادة (231) بحري مصري.

2- إذا كان الناقل ملزماً بالشحن على سطح السفينة بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن.  
3- إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة، فقد إستقر العرف على أنه يجوز- للناقل في سفن الحاويات أن ترص الحاويات على سطح السفينة، ولو لم يحصل الناقل على موافقة الشاحن فقد أكد القضاء الأنجلو أمريكي إجازة الشحن على السطح بالرغم من تعليمات الشاحن بشحن بضاعته في العنابر ففي قضية<sup>(1)</sup> (Rosen Bruch) (قام الناقل بشطب عبارة ينقل تحت السطح – المكتوبة على سند الشحن بواسطة الشاحن وشحن البضاعة على سطح السفينة، وأثناء الرحلة سقطت الحاويات في البحر وقضت المحكمة بأنه يحق للناقل شحن الحاويات على السطح وله أن يرفض طلب الشاحن بالشحن تحت السطح.

4- إذا كانت السفينة من السفن الصغيرة المعدة للسير بجانب الساحل، ويرجع هذا الإستثناء إلى أن صغر حجمها يجعل من المصلحة استغلال سطحها في النقل كما أن قربها من الساحل يقلل من تعرض البضاعة للخطر والأصل أن التأمين على البضاعة بموجب وثيقة عامة لا يغطي البضاعة المنقولة على السطح<sup>(2)</sup>، ويكون المؤمن غير مسئول عن الأخطار- التي تصيب البضاعة المشحونة على سطح السفينة حتى ولو كان للريان الحق في الشحن على سطح السفينة بناء على شرط سند الشحن ذاته ؛ وذلك لأن العبرة في تنظيم العلاقة ما بين المؤمن والمؤمن له إنما هي بشروط عقد التأمين الذي ينظم العلاقة بينهما<sup>(3)</sup>، وإذا ما اريد

1 - أنظر د/ سوزان علي حسن(عقد نقل البضائع بالحوايات) دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية -2004م .

2 - د/حسين غنايم - المرجع السابق ص360.

3 - تنص الفقرة(2)من المادة(9)من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978م(يجب على الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل بياناً يفيد الاتفاق على شحن أو جواز شحن البضائع على سطح السفينة بينه وبين الشاحن، فإذا لم يدرج هذا البيان تحمل الناقل عبء إثبات وجود إتفاق بذلك، ولا يجوز له الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه طرف ثالث )

للتأمين أن يغطي البضاعة المنقولة على السطح فغالباً ما يشار- إلى ذلك عن طريق تضمين وثيقة التأمين ما يفيد بأن التأمين يغطي البضاعة المشحونة على سطحها بالإضافة إلى تلك المشحونة في عنابرها؛ غير أنه إذا وجدت عادة - لها قدر من الإستقرار تقضي في نطاق تجارة معينة- بتحميل بضاعة المؤمن له على سطح السفينة، فعندها يلتزم المؤمن بالضمان حتى لو لم يبلغ بمكان تحميل البضاعة، حيث يفترض علمه بذلك بناء على إستقرار العرف بخصوصها، وهذا مأخذ به قانون التجارة البحرية اللبناني، وكذا الأردني اللذان يعتبران المؤمن غير مسئول عن المخاطر التي تتعرض لها البضاعة المشحونة على السطح إلا إذا كانت عادات الملاحة الثابتة تجيز هذا الشحن، فقد نصت المادة (348) بحري لبناني المقابلة للمادة (351) أردني على أنه ( إذا شحنت البضائع المضمونة على سطح السفينة فلا يكون الضامنون مسئولين عن المخاطرة إلا إذا كانت عادات الملاحة الثابتة تجيز هذا الشحن، وكان لم يقع إتفاق مخالف)، فالمستفاد من النص أن التأمين على البضاعة بموجب وثيقة عامة لايشمل تغطية البضائع المشحونة على السطح، وبالتالي لا يكون المؤمن مسئولاً عن الخسارة اللاحقة بالبضاعة جراء تحقق الحادث المؤمن منه، إلا إذا كان العرف البحري قد إستقر على شحن هذا النوع من البضائع على سطح السفينة، ويجوز لطرفي عقد الاتفاق على أن تكون شحنة السطح مشمولة بغطاء التأمين على البضاعة، ولم نجد نصاً في قانون التجارة البحرية اليمني، وكذا المصري، والسوداني يعالج مسألة مسؤولية المؤمن عن البضائع المشحونة على سطح السفينة، ولذا نوصي المشرع اليمني بإضافة نص يعالج هذه المسألة.

### المطلب الثالث: نطاق التغطية من حيث نوعية (المحل) ذاته

مؤمن البضاعة بوثيقة تأمين لرحلة واحدة يضمن بضاعة محددة، منقولة على سفينة معينة في مواجهة إخطار محدد في الوثيقة فتعيين البضاعة المؤمن عليها في الوثيقة أمراً حاسماً بالنسبة للشيء محل عقد التأمين، فإرادة المتعاقدين المؤمن والمؤمن له إنما التقت على محل معين<sup>(1)</sup>. ويثور- السؤال عن مسؤولية المؤمن عن بضاعة أخرى تابعة للمؤمن له لم تنص عليها وثيقة التأمين لرحلة؟ وحول تغطية التأمين على البضاعة لمواد تغليف البضاعة، والحاويات المعبأة فيها؟ وحول تغطية مسؤولية المؤمن له (مالك البضاعة) المدنية عن التصادم؟ ذلك ما سنحاول الإجابة عليه في هذا المبحث الذي سنقسمه إلى ثلاثة فروع:

**الفرع الأول: مدى تغطية وثيقة تأمين البضاعة لبضاعة أخرى تابعة للمؤمن له**

1- انظر في هذا المعنى د/ غنايم - مرجع سابق ص361.

يثور التساؤل حول مدى تغطية وثيقة التأمين على البضاعة تحت الوصف العام لبضاعة أخرى تابعه للمؤمن له لم ينص عليها في الوثيقة؟ وثيقة التأمين على البضاعة تحت الوصف العام يجب فيها بيان جنس البضائع المؤمن عليها وطبيعتها ومصدرها، وكميتها، وكيفية تغليفها<sup>(1)</sup>، وتعيين السفينة وبيان وصف البضاعة وهو ما يعرف بتعيين البضاعة (تعيين المحل) وتعيين البضاعة محل عقد التأمين في وثيقة التأمين أمراً جوهرياً، فإذا حدد الأطراف طبيعة أو نوع البضاعة المؤمن عليها؛ فإن التأمين لا يغطي إلا البضائع التي تتدرج تحت ذلك التحديد، ولا يجوز أن يمتد غطاء التأمين ليشمل بضائع أخرى من نوع مخالف، أو طبيعة مغايرة، على أساس أنها معرضة لنفس الخطر، أو تخص المؤمن له ذاته، ذلك أن توافق إرادة طرفي عقد التأمين إنما أنصبت على محل معين ولم يتوافر هذا التوافق لمحل آخر، ولذلك فإن شحن بضائع مغايرة لما نص عليه عقد التأمين، يجعل المؤمن غير مسئول عن التعويض في حالة تحقق الخطر المؤمن منه وهلاكها، لأن إرادته تعتبر منعدمة بالنسبة لتلك البضائع المغايرة فإذا تم التأمين على عدة مواد تدخل في تكوين سلعة معينة، وتم تعيين تلك المواد بالاسم، فإن مثل هذا التأمين لا يغطي خسارة السلعة المصنعة لأنها تعتبر منتجاً جديداً وبالتالي تحمل اسماً خاصاً<sup>(2)</sup>، بيد أن بعض شراح القانون يرى أنه إذا كانت المادة الخام تشكل المكون الوحيد الذي يدخل في إنتاج الشيء المصنوع، فإن التأمين على تلك المادة يغطي خسارة السلعة المصنعة، فالتأمين على الذهب أو الفضة يغطي تبعاً لذلك خسارة كاس ذهبية أو ملعقة فضية<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثاني: مدى تغطية عقد التأمين على البضاعة للحاويات، ومواد التغليف

#### أولاً: الحاويات

كثر في وقتنا الحاضر استخدام الحاويات في تخزين البضائع وحفظها أثناء النقل البحري والحاوية عبارة عن صندوق مصنوع من الفولاذ يستخدم لتخزين البضائع وحفظها أثناء عملية النقل لضمان سلامة البضائع المشحونة، وتتعدد الحاويات من حيث أنواعها حسب طبيعة البضاعة والمواد التي تحفظ فيها وتشكل الحاوية عنصراً من عناصر المخاطرة لبحرية غير أن السؤال يثور حول ما إذا كان التأمين على البضاعة يغطي خسارة الحاوية بالإضافة إلى خسارة البضاعة محل عقد التأمين ذاتها؟ أم لا بد من التأمين على الحاوية بصورة مستقلة؟

في الواقع أنه إن كانت الحاوية تعتبر عنصراً من عناصر المخاطرة البحرية إلا إنها تعتبر مستقلة عن البضائع المحواة فيها، ولذلك إذا ما أريد التأمين عليها، فإن التأمين عليها يتم مستقلاً عن البضاعة المحواة فيها، وقد تكون الحاوية مملوكة للناقل البحري، أو أمين النقل، أو الشاحن، فمن يملك هذه الحاوية أو يكون

1 - قضى بأن كتمان مصدر البضاعة ووزنها وحالتها مما يبدع المؤمن ويخفف نظره إلى مخاطر الضمان يؤدي إلى بطلان عقد التأمين (تميز لبناني) 23/4/1958م أشار إلى ذلك كمال طه وزميله ص-181.

2 - د/ غنايم - المرجع السابق ص362.

3 - أمير جون (دراسة للتأمينات) ص294- أشار إلى ذلك د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص-362.

مسئولاً عنها يكون ذا مصلحة في التأمين عليها، وقد بادر معهد مكثبي التأمين بلندن - بعد شيوع إستعمال الحاويات - إلى وضع شروط خاصة بتأمين الحاويات، ويتم التأمين على الحاوية بموجب وثيقة تأمين زمنية، ويجب أن يتضمن جدول وثيقة تأمين الحاوية نوع الحاوية، وحجمها، وعلامة تعريفها، وقيمتها، والحدود الجغرافية المشمولة بالغطاء التأميني بما في ذلك البحار التي تستخدم فيها، والسفن التي تكون محمولة عليها، والشروط الملحق بالوثيقة.

اما أن تغطي كافة الأخطار، أو قد يقتصر نطاقها على تغطية الخسارة الكلية، والخسارة العامة (المشتركة) (General average) ومصاريف الانقاذ (salvage) ومكافئات الانقاذ (salvage charges) ومصاريف المقاضاة والعمل (Sue and Labour)، وإذا بيعت الحاوية أو اجرت لشخص آخر فإن عقد تأمينها ينتهي تلقائياً ما لم يوافق المؤمن كتابة على إستمراره سريانه لصالح من تكون له مصلحة في الحاوية وقت تحقق الخسارة ويخضع تعويض الخسارة الجزئية للحاوية إلى خسارة معفاة يحدد مقدارها في الوثيقة بحيث تحدد مسؤولية المؤمن في حالة الخسارة الجزئية بالمبلغ الذي يجاوز مبلغ هذه الخسارة المعفاة<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: مواد التغليف البضاعة

من المسلم به في نظام التأمين أن يتصرف المؤمن له في المحافظة على بضاعته المؤمنة تصرف الشخص الحريص، كما لو كانت هذه الأموال غير مؤمن عليها، وهو ما يعرف بشرط بذل الهمة، وأبرز مظاهر هذه القاعدة في تأمين البضائع هو الإهتمام بتغليف البضاعة بشكل يتناسب مع طبيعتها ويحافظ عليها أثناء عملية النقل، والتحميل والتفريغ، والمناولة، وإذا كان هذا هو التزام المؤمن له في تغليف بضاعته، فقد تكون المواد التي أستخدمت في تغليف البضاعة المؤمن عليها ثمينة، ومن ثم قد يؤدي تحقق الحادث البحري المؤمن منه إلى الإضرار بمواد التغليف، دون البضاعة ذاتها فهل يغطي التأمين العام على البضاعة هذه الأغلفة أيضاً؟

في الواقع إن المسألة حسب رأي الأستاذ الدكتور حسين غنايم<sup>(2)</sup>، تعتمد أولاً على صياغة وثيقة التأمين فإن كانت وثيقة التأمين واضحة في عباراتها فيعمل حينئذ بدلالة النص الواضح ولكن ولما كانت عبارات وثائق التأمين يشوبها الكثير من الغموض كما هو غالب واقع الحال مما يسمح بإعطائها أكثر من تفسير فعندئذ يعتمد الحكم في المسألة على الوقائع الخاصة بكل حالة، فإن كانت البضاعة تتكون من وحدات كبيرة ورأى المؤمن له لسبب أو لآخر وضعها في أوعية على الرغم من أن مثيلاتها تشحن غير محصنة في العادة فإن التأمين لا

<sup>1</sup> - بهاء بهيج شكري المحامي - المرجع السابق ص 493، 492.

<sup>2</sup> - د/غنايم المرجع السابق ص 362.

يغطي تلك الأوعية ففي قضية نظرها القضاء الإنجليزي عرفت بقضية (Lyaaght V.Coloman) حيث كانت وثيقة التأمين تغطي حديدا (مجلفنا) مغلفا عن طريق التيار الكهربائي ذكر اللورد أشر (Lord esher) ما يلي:

( أعتقد أنه يجدر القول إنه من الواضح أن التأمين كان على الحديد فبذا لا محال للمطالبة بأي تعويض عن الضرر اللاحق بصناديق التغليف)<sup>(1)</sup>، ولكن إن كانت مواد التغليف تشكل جزءاً من البضاعة المؤمن عليها فالذي يبدو أن وثيقة التأمين تغطي هذه المغلفات حتى لو أُغفل النص على ذلك بصورة مستقلة<sup>(2)</sup>، والذي نراه أنه متى كانت مواد التغليف تمثل جزءاً من قيمة البضاعة المؤمنة فإن المؤمن يسأل عن ذلك الضرر- بإعتباره ضرر جزئياً لا سيما وأن الجاري عليه العمل أن التاجر يحتسب ثمن مواد التغليف جزءاً من ثمن تكلفة البضاعة، والقانون يلزم المؤمن له بحزم وتغليف البضائع المؤمن عليها بإحكام، فإن كان تلف البضائع راجعاً إلى عدم كفاية تغليف البضاعة فيكون المؤمن معفياً من التعويض عن الخسارة التي يرجع سببها إلى سوء تغليف البضاعة وهذا ما أكدت عليه الفقرة (أ) من المادة (372) بحري يماني المقابلة للمادة (أ/359) بحري مصري بنصها على أنه (لا يسأل المؤمن عمالي: أ-الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه... الخ).

### الفرع الثالث: مدى تغطية وثيقة التأمين على البضاعة لمسئولية المؤمن له عن التصادم

تثور مسألة مسئولية أصحاب البضاعة في حالتين :

#### الحالة الأولى

حالة تضرر بضائع الغير نتيجة سبب يرجع إلى بضاعة المؤمن له وفي هذه الحالة فإن المؤمن على البضاعة لا يغطي رجوع الغير على المؤمن له، أي أن مؤمن البضاعة لا يضمن أصحاب البضاعة المؤمنة فيما يستحق للغير من تعويض في مواجهتهم، أي لا يضمن التعويض المستحق للغير، لأن هذا التعويض يرجع سببه إلى عيب ذاتي في البضاعة عادة، كانهجار أو إحتراق نتيجة قابليتها للإشتعال أوقابلية البضاعة المؤمنة للتعفن، وهذا العيب الذاتي لا يغطيه التأمين بوجه عام، وعلى ذلك فمؤمن البضاعة لا يغطي رجوع الغير على المؤمن له، لأن هذا الرجوع ينشأ في العادة عن عيب ذاتي في البضاعة والعيب الذاتي لا يضمنه المؤمن أيضا وفقا لنص المادة (372/أ) بحري يماني المقابلة للمادة (359/أ) بحري مصري والمادة (337) لبناني والمادة (340) أردني، والفقرة (4-4) من البند الرابع من الشروط المعهدية بضائع بأصنافها الثلاث

1 - ذكر اللورد اشر (Asher) في قضية (Lysaght v. Cole man) حيث كانت وثيقة التأمين تغطي حديداً مغلفاً عن طريق التيار الكهربائي اعتقد أنه: (يجدر القول أن من الواضح أن التأمين كان على الحديد فبذا لا مجال للمطالبة بأي تعويض عن الضرر اللاحق بصناديق التغليف) أشار إلى ذلك

د/ غنايم - المرجع السابق 393.

2- إيرمت وثيقة تأمين على مائة طن من الرمل الخشبي، شحنت في اكياس من الورق طبقاً لما جرى عليه العرف بالنسبة لشحنات هذه البضاعة فقرر القاضي (Seuers) أن التأمين يغطي الاكياس كما يغطي الرمل الخشبي، أشار إلى ذلك د/ غنائم - المرجع السابق ص-362.

التي نصت على أن (لا يغطي هذا التأمين الخسائر أو الأضرار- أو المصاريف الناشئة عن عيب ذاتي أو، طبيعة الأشياء المؤمن عليها).

## الحالة الثانية

حالة شرط مسئولية التصادم المنصوص عليه في سندات الشحن:

فهل يضمن المؤمن مسئولية أصحاب البضائع المترتبة بموجب هذا الشرط ؟

للإجابة على هذا السؤال نتعرف أولاً على شرط التصادم الوارد في سندات الشحن:

يتم تضمين سندات شحن البضائع، ومشارطات إيجار السفن مجهزة شرط يطلق عليه شرط التصادم بخطأ مشترك<sup>(1)</sup> بموجبه يتعهد أصحاب البضاعة بأن يدفعوا للناقل أو أصحاب السفينة الناقلة أو مستأجريها مبلغاً من المال يغطي مسئولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بالبضائع المنقولة على سفينة أخرى عند وقوع تصادم بين السفينتين (السفينة الناقلة، وسفينة أخرى)،

إذا كان خطأ التصادم يرجع إلى السفينة الناقلة أو يرجع لخطأ السفينتين المشترك،

وإذا كان الخطأ مشتركاً فإن أصحاب البضائع في السفينتين يكونون مسؤولين بالتقابل بتعويض أصحاب السفينة الناقلة لبضائعهم عن مسئوليتهم عن أضرار البضائع المنقولة على السفينة الأخرى لكل سفينة أو منها بنسبة الخطأ الصادر عنها<sup>(2)</sup>، ولما كانت وثيقة التأمين النموذجية (سفن وبضائع) (S.G) (Ships & Goods) لا تشير إلى ضمان مؤمن البضاعة لمسئولية أصحاب البضائع المترتبة بموجب عقد النقل عند حدوث تصادم بين السفينة الناقلة وسفينة أخرى مطلقاً، وكان شرط التصادم الصادر عن معهد مكنتي التأمين بلندن، قد استثنى تغطية مسئولية أصحاب السفينة المؤمنة الناشئة عن تضرر البضاعة في السفينتين المتصادمتين، فقد جاء البند الثالث من الشروط المعهدية (بضائع) بأصنافها (أب- ج) (A.B.C) لتغطية مسئولية أصحاب البضاعة (المؤمن له) إذ تضمن البند المذكور- شرطاً بموجبه تم توسيع نطاق التأمين على البضائع لتغطية مسئولية صاحب البضاعة محل عقد التأمين (المؤمن له) المترتبة بموجب عقد النقل في حالة حصول تصادم بين السفينة الناقلة وسفينة أخرى<sup>(3)</sup> وينص هذا البند على أن: (يمتد هذا التأمين لتعويض المؤمن له عن نسبة ما يتحمله من المسئولية التي يتعرض لها بمقتضى أحكام شرط مسئولية التصادم المشترك الوارد في عقد النقل وذلك فيما يتعلق بأي من الإخطار المؤمنة بموجب هذا العقد، وفي حال أي مطالبة من مالكي السفينة تطبيقاً

1- ينص شرط التصادم بخطأ مشترك على: (إذا حصل التصادم بين السفينة الناقلة وسفينة أخرى بسبب إهمال السفينة الأخرى أو أي إهمال أو خطأ أو عدم مراعاة لضوابط الملاحة البحرية أو الإدارية من جانب السفينة الناقلة فإن التجار يتعهدون بأن يدفعوا للناقل إذا لم يكن الناقل هو صاحب السفينة الناقلة أو صاحب الحق في حيازتها فعليهم أن يدفعوا للناقل بوصفه مومتناً من قبل صاحب السفينة الناقلة أو لمستأجريها مبلغاً كافياً لتعويض الناقل أو مالك السفينة الناقلة أو مستأجريها عن مسئولية أي منهم عن أضرار ومسئولية السفينة الأخرى، أو أصحابها بقدر تعلق هذه الأضرار أو المسئولية بالمسئولية التي لحقت بالتاجر واجبة الأسترداد أو التعويض من قبل السفينة الأخرى أو أصحابها كجزء من ادعائهم ضد السفينة الناقلة أو أصحابها أو مستأجريها) الترجمة لبهاء بهيج المحامي ص415,414 .

2- بهاء بهيج - المرجع السابق ص415 .

3- بهاء بهيج ص415.

لأحكام الشرط المذكور، يوافق المؤمن له على إخطار شركة التأمين التي سيكون لها الحق عندئذ في الدفاع عن المؤمن له ضد وعلى نفقتها الخاصة)، وهذا الشرط يكون على درجة كبيرة من الأهمية عندما يطبق القانون الأمريكي حيث أن الهدف من هذا الشرط هو معالجة القواعد الخاصة بالتصادم الواردة في التشريع الأمريكي، وفي أي تشريع قد صيغ طبقاً للتشريع الأمريكي لإعادة المؤمن له إلى الحالة التي كان عليها قبل حدوث الحادث<sup>(1)</sup>، حيث أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تصدق على إتفاقية بروكسل لعام 1910م الخاصة بالتصادم والوضع العمول به في القضاء الأمريكي حالياً هو أن المسؤولية المشتركة عن التصادم توزع مناصفة بنسبة (50%) بصرف النظر عن مقدار الخطاء الفعلي، ولذلك يقوم ملاك السفن بإدراج شرط التصادم المشترك في سند الشحن أو مشاركة الإيجار للتخلص من المسؤولية عن التلف أو الخسائر التي تصيب البضائع، فمثلاً إذا حدث تصادم بين السفينة الناقلة وسفينة أخرى وهلكت بضائع الشاحن فإنه يستطيع مطالبة السفينة الأخرى (100%) من خسارته، وملاك السفينة الأخرى حينما يتلقون المطالبة سوف يطالبون ب(50%) من هذه المطالبة وهنا لن تستطيع السفينة الناقلة التخلص من سداد هذه النسبة لأنها ملزمة بها بموجب القانون، ولذلك وحتى تتلخص من هذا الموقف يتم إدراج شرط مسؤولية التصادم المشترك، والذي يلزم أصحاب البضاعة بإعادة تسديد هذه النسبة (50%) للسفينة الناقلة مرة أخرى وهذا لتعديل الوضع المستقر من البند الثالث من القانون الأمريكي<sup>(2)</sup>، وبموجب إمتداد الشروط المعهدية (بضائع) المشار إليه يضمن المؤمن مسؤولية أصحاب البضاعة في حدود تلك النسبة، فيلتزم مؤمن البضاعة بتعويض خسارة المؤمن له عن قيمة البضاعة (المؤمن عليها) بالإضافة إلى مسؤولية المؤمن عن النسبة المذكورة، ويحل المؤمن محل أصحاب البضاعة في مطالبة ملاك السفينة الأخرى ونجد أن قانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري يستبعدان الأضرار التي تحدثها البضاعة، للأموال الأخرى من نطاق مسؤولية مؤمن البضاعة، فقد نصت المادة (369/2) بحري يمني والمقابلة للمادة (356/2) بحري مصري على أنه: (عدا ما نصت عليه الفقرة 1 من المادة (401) من هذا القانون لا يشمل التأمين الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى أو الأشخاص إلا إذا اتفق على غير ذلك)، كما نجد قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني يعفي المؤمن أي مؤمن السفينة من نتائج رجوع الشاحنين على الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء التصادم لأن هذا الرجوع إنما هو متعلق بالاستغلال التجاري للسفينة<sup>(3)</sup>، فقد نصت المادة (340) بحري لبناني والمقابلة للمادة (343) بحري أردني في فقرتها الثالثة يعفى الضامنون من كل دعوى يرفعها عليهم أي شخص كان لأي، سبب كان بداعي ضرر أو غرم يتعلقان بتحميل السفينة المضمونة وتعهداتها.. (الخ).

1- د/ طارق جمعة سيف (التأمين البحري في إطار الاعتماد المستندي) دار الفكر الجامعي الاسكندرية مصر عام 2011م ص 96، 97.

2- المرجع السابق ص 95.

3- كمال طه وزميله - المرجع السابق ص 155.

## المطلب الرابع: عقد التأمين على البضاعة بموجب وثيقة عائمة (إشترك)

ودراسة الوثيقة العائمة تقتضي التعرف على تطور- و ماهية الوثيقة العائمة، ومميزاتها وخصائصها، وأنواعها، وطبيعتها القانونية، والالتزامات التي ترتبها في مواجهة طرفها وهذا ما سنتناوله في أربعة فروع:

الفرع الأول: ماهية الوثيقة العائمة (تعريفها، تطورها، مميزاتها، خصائصها).

الفرع الثاني: الالتزامات المترتبة عن الوثيقة العائمة.

الفرع الثالث: طبيعة القانونية للوثيقة العائمة (تكيفها القانوني).

الفرع الرابع: أنواع الوثيقة العائمة (أشكال الوثيقة العائمة).

### الفرع أول: ماهية الوثيقة العائمة

نتناول في هذا المطلب تعريف الوثيقة العامة، ومزاياها، وخصائصها في ثلاثة فروع

أولاً: تعريف الوثيقة العائمة.

ثانياً: تطور الوثيقة العائمة.

ثالثاً: مزايا الوثيقة العائمة.

رابعاً: خصائص الوثيقة العائمة.

### أولاً: تعريف الوثيقة العائمة

سعى الفقه العربي منذ وقت مبكر إلى وضع تعريف للوثيقة العائمة فقد عرف البعض<sup>(1)</sup> الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك بأنها (الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المؤمن له خلال فترة محددة) ويتمثل استمرار العقد في اصطلاح وثيقة الاشتراك وعدم تحديد الأشياء المؤمن عليها في تعبير (الوثيقة العائمة).

وعرفها البعض (بأنها عقد بمقتضاه يضمن المؤمن كل البضائع التي يشحنها المؤمن له أو تشحن إليه خلال مدة معينة).

وعرفها آخر بأنها (العقد الذي يكون موضوعه التأمين خلال مدة معينة على إرساليات متعددة خاصة بالمؤمن له)<sup>(2)</sup>.

أو هي (العقد الذي بمقتضاه يتفق طرفا التأمين على أن يغطي المؤمن كل مايشحنه المؤمن له أو ما يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة)<sup>(3)</sup>.

1 - د/كمال طه - د/وائل بندق - مرجع سابق ص66 - د/علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق رقم 130 ص88

2 - د/جمال الحكيم (عقود التأمين من الناحية القانونية والتأمينية) ج1 دار المعارف مصر 1965 م ص312.

3 - د/محمود سمير الشرقاوي (القانون البحري) مرجع سابق ص352.

وعرفها البعض بأنها ( عقد يتفق فيه المؤمن والمؤمن له على تأمين البضائع التي يشحنها المؤمن له خلال فترة معينة تكون عادة اثنا عشر شهراً في حدود مبلغ معين )<sup>(1)</sup>.

وفي الفقه القانوني الفرنسي عرفها البعض<sup>(2)</sup>: (بأنها الوثيقة التي تستخدم للتأمين على البضائع غير محددة أو غير معلومة المقدار إذ أنها تصف الشحنات بتعابير عامة مقابل دفع مبلغ تأمين إجمالي من قبل المؤمن له ) .

و عرفها آخر بأنها: (العقد الذي بمقتضاه يلتزم المؤمن له خلال مدة محددة بإخطار المؤمن عن جميع الرسائل البحرية الخاصة به سواءً بإعتباره مصدراً، أو مستورداً والتي تدخل في نطاق صنف معين، أو مجموعات متنوعة، وفي نطاق جغرافي محدد، أو غير محدد، وفي المقابل يلتزم المؤمن وفقاً لشروط الوثيقة بالتأمين على مجموعة، أو جميع الرسائل البحرية موضوع الوثيقة وحتى قبل أن تصل إلى علمه وذلك في حدود المبلغ المتفق عليه والذي يمثل الحد الأعلى للالتزام)<sup>(3)</sup> وسبب تسمية هذه الوثيقة بالوثيقة العائمة لأنها لا تتضمن تحديد البضائع أو الأشياء المؤمن عليها في الوثيقة<sup>(4)</sup>، وأما بالنسبة لتعريفات الوثيقة العائمة في التشريعات المختلفة فقد خلت قوانين التجارة البحرية العربية اليمني، والسوداني و المصري، واللبناني، والأردني من تعريف للوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك إلا أنها أقرت هذه الوثيقة ونظمت أحكامها بنصوص صريحة مع إختلافها في تسميات هذه الوثيقة فبعضها يطلق عليها اسم وثيقة الاشتراك كالقانون اليمني والمصري، والبعض يطلق عليها الوثيقة غير الثابتة كالقانون اللبناني والأردني إلا أنها اتفقت في مضمون فكرة الوثيقة العائمة من حيث تغطية الوثيقة لشحنات مستقبلية مشحونة لحساب المؤمن له أو لحساب الغير<sup>(5)</sup>، مع بعض الاختلافات في التفاصيل الأخرى سنبينها لاحقاً عند التعرض لأنواع الوثيقة العائمة، نصت المادة(414)بحري يماني المقابلة للمادة(393)بحري مصري عل أنه: (إذا إبرم التأمين بموجب وثيقة اشتراك وجب أن تشمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد به المؤمن بدفعه عن كل شحنة، وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات أو السفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة) ونصت المادة(308) بحري لبناني والمقابلة للمادة(311)بحري أردني على أنه ( إذا كانت عقود وضمنان البضائع مثبتة بوثائق غير ثابتة أي بوثائق

1- د/ العطير - مرجع سابق ص 641.

2- أشار إلى ذلك سماح حسين علي(وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري) رسالة ماجستير مقدمة ص 19 Ribert. P. rime B.A.B.C ..shipping law 1978.p243

3- رودير -أشار إلى ذلك د/ جلال وفاء محمد - مرجع سابق ص 38 هامش 1 .

4- د/عادل المقدادي القانون البحري الدار العلمية للنشر والتوزيع 2002م - مرجع سابق ص 263.

5- نصت المادة(414)بحري يماني المقابلة للمادة(393)بحري مصري عل أنه: (إذا إبرم التأمين بموجب وثيقة اشتراك وجب أن تشمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد به المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها أما البضائع المؤمن عليها والرحلات أو السفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة ) .

اشترك فيلتزم المضمون أن يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكل الشحنات الموسوقة لحسابه أو لحساب غيره من الأشخاص الذين عهدوا إليه في ضمان بضائعهم).

وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م فقد عرف في الفقرة الأولى من المادة (29) منه الوثيقة العائمة بأنها (الوثيقة التي تصف التأمين بشروطه العامة، تترك اسم السفينة أو السفن الناقلة وغيرها من التفاصيل لتعين بموجب تصريح لاحقة).

وهكذا يستطيع التاجر بموجب الوثيقة العائمة في بداية كل سنة مالية أن يعقد تأميناً، على كافة البضائع التي أرسلها أو ترسل إليه في حدود مبلغ إجمالي معين خلال السنة القادمة، وعندها تغطي الوثيقة بصورة إليه كافة الشحنات المشمولة بنصوصها، على أن يقوم التاجر بإخطار المؤمن بكل شحنة تشحن إليه أو يشحنها، عند تجهيزها للشحن ويعمل إرسال أية شحنة على انقاص مبلغ التأمين بمقدار قيمة تلك الشحنة، وعندما تستهلك هذه الإخطارات مبلغ التأمين يقال إن البوليصة قد أشبعت إعلاناً أو تم الإكتتاب بها<sup>(1)</sup> أي تُستنفذ الوثيقة العائمة، فلو أمن التاجر على مشحوناته، وما يشحن إليه من البضائع خلال السنة القادمة بمبلغ مليون دولار، ثم قام بشحن شحنة من البضائع قيمتها مائة ألف دولار فينزل هذا المبلغ من قيمة التأمين المحدد في الوثيقة، بحيث تصبح تغطية الشحنات اللاحقة تسعمائة ألف دولار وهكذا حتى تستنفذ الوثيقة، ومن المعتاد أن يزود المؤمن، المؤمن له بدفتر اقرارات، أو شهادات تأمين يعلن بواسطتها عن الشحنات أولاً بأول، وبعد تلقي المؤمن الإقرار أو الإخطار عن الشحنة يعمد المؤمن إلى إصدار ملحق للوثيقة (المستند اللازم لتغطية الشحنات المنقولة والبلاغ عنها) يحدد فيه أوصاف البضاعة المشحونة، وسائر الشروط التطبيقية مادامت قد أصبحت معلومة له، وبالنسبة لما يتعلق بحساب قسط التأمين يتحدد بالاتفاق المسبق بين المؤمن والمؤمن له على نسبة مئوية من قيمة البضاعة المشحونة، ويتحدد بشكل فعلي بعد الشحن على ضوء الإخطار المقدم من المؤمن له، ويسدد القسط مقدماً وفقاً للسائد عند الإصدار عن مبلغ التأمين الإجمالي ثم تخضع لعملية تسوية نهائية عند إكمال جميع الشحنات موضوع الوثيقة العائمة<sup>(2)</sup>. وقد يحسب القسط على أساس كل شحنة بعد الإخطار عنها كما هو الحال في الوثيقة التي لا يحدد فيها مبلغ تأمين إجمالي وهي الوثيقة المفتوحة التي تظل فيها التغطية مفتوحة خلال مدة التعاقد المحددة، ويقوم المؤمن له بإخطار المؤمن عن كل شحنة على حدة عند تجهيزها للشحن حتى يصدر المؤمن شهادة تأمين خاصة بها أي ملحق، ويتم حساب القسط ويسدده المؤمن له فوراً<sup>(3)</sup>.

1 - د/ غنايم - سابق ص 397 - قارن د/ العطير - مرجع سابق ص 640 .

2 - د/ يوسف يعقوب صرخوه - المرجع السابق ص 311.

3 - منى محمد عمار - د/ علي السيد الديب - المرجع السابق ص 90 .

## ثانياً: تطور الوثيقة العائمة

إن كان الأصل أن يرد عقد التأمين على البضائع لرحلة على عناصر محددة كتحديد نوع البضاعة، وكمية البضاعة محل عقد التأمين، قيمتها، وكميتها، ونوعيتها، والسفينة التي ستشحن عليها، فالمؤمن يضمن أموالاً محددة في عقد التأمين، بمبلغ محدد وهذا التحديد ذا فائدة كبيرة للمؤمن والمؤمن له مما يجعل الصورة واضحة أمام المؤمن ليقرر على ضوء ذلك ما إذا كان يرغب في ضمان تلك الأشياء من عدمه؟ كما أن تقدير الأقساط على ضوء ذلك يكون تقديراً منطقياً<sup>(1)</sup>، وكان الأمر في الماضي يستلزم تعيين البضاعة المؤمن عليها، وكذا اسم السفينة التي ستشحن عليها البضاعة وتحديد مسار الرحلة البحرية التي ستسلكه السفينة الناقلة، ولكن مرونة العمل التجاري، تطلبت وثائق تأمين أكثر مرونة، لتلبية التطور التجاري، فابتدعت ممارسة جديدة منذ القرن الرابع عشر الميلادي، فأصبح التأمين على البضائع بموجبها ليس بحاجة إلى تعيين السفينة التي سيتم شحن البضاعة عليها، فكان التأمين يتم على بضاعة منقولة على سفينة غير معينة عند التعاقد، ثم تطور الأمر إلى عدم تحديد طبيعة البضاعة، وقيمتها فأصبح طرفا التأمين يعتمدون إلى الاتفاق على أن يضمن المؤمن كافة البضائع التي يشحنها المؤمن له، أو تشحن إليه خلال مدة معينة، وسميت بالوثيقة العائمة فعندما يشتري المؤمن له غطاء تأميناً على جميع البضائع التي يستوردها أو يصدرها خلال فترة زمنية معينة فإننا نكون أمام وثيقة عائمة لا تتضمن تحديد نوع البضاعة المؤمن عليها، وقيمتها، وأسم السفينة التي ستشحن عليها عند التعاقد، وكذلك الحال لقسط التأمين لا يكون محددًا مقداره عند التعاقد، وإنما يتحدد لاحقاً على ضوء مقدار ونوع البضائع التي سيقوم المؤمن له بشحنها أو ستشحن إليه خلال مدة العقد، ويلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن في كل مره يقوم فيها بشحن بضائع أو تشحن إليه تلك البضائع ونوعها ومواصفاتها وقيمتها وميناء الشحن، وعلى ضوء تلك المعلومات الواردة بالإخطار يتمكن المؤمن من تحديد قسط التأمين<sup>(2)</sup>، كما يصرح المؤمن له في الإخطار عن الميناء الذي ستشحن منه البضاعة واسم السفينة الناقلة، ويسمى مثل هذه الوثيقة أيضاً بوثيقة الإشتراك لأن المؤمن يدفع قسطاً دورياً يحدد على أساس ما يتم شحنه، ويسري التأمين تلقائياً بمجرد الشحن فيكون المؤمن له في مركز المشترك لدى المؤمن<sup>(3)</sup>، وفي إنجلترا كانت الوثيقة العائمة محل جدل في المحاكم الإنجليزية نظراً لورود إشتراطات في قانون الرسم، والجمارك تقضي بوجود تحديد مبلغ التأمين لتغطية بضائع معينة، إلا أنه بعد كفاح طويل إستقرت المحاكم الإنجليزية ابتداءً من عام 1794م على صحة الوثيقة العائمة بإقرار الاتفاق بين المؤمن له والمؤمن القائم على تخصيص مبلغ معين كحد أعلى لمبلغ الوثيقة العائمة، ويقوم

1 - د/غنايم مرجع سابق ص154 - د/جلال وفاء محمدين - المرجع السابق ص20,19.

2 - د/جلال وفاء محمدين - المرجع السابق ص21 - د/كمال طه(القانون البحري) مرجع سابق ص488 .

3 - د/كمال طه(أساسيات القانون البحري)ص409 - د/علي جمال الدين عوض - مرجع سابق ص89 - د/الطير مرجع سابق ص665 .

المؤمن له على أساسه بإرسال البضائع محل عقد التأمين على شحنات متعاقبة وحتى إستنفاد المبلغ المذكور في الوثيقة، ثم جاء قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م مقننا الوثيقة العائمة في المادة (29) منه. وأما في الولايات المتحدة الأمريكية فقد عرفت الوثيقة العائمة منذ مرحلة الاستقلال، وعرفت بالوثيقة المفتوحة<sup>(1)</sup>، أما في فرنسا فقد اثرت الشكوك في بداية إستخدام الوثيقة العائمة حول مشروعيتها، بسبب نص المادة (332) من قانون التجارة الفرنسي الذي يتطلب تحديد طبيعة وقيمة البضاعة المؤمن عليها إلا أن الواقع العملي أملى إزاء إفتقار أطراف التأمين للمعلومات السماح بالتأمين دون تعيين السفينة الناقلة أو حتى طبيعة البضاعة المنقولة، وتكرس ذلك في المادة(337) من قانون التجارة الفرنسي، وقد اصبح اليوم هذا النوع من التأمين أمراً مسلماً به بعد أن تم النص عليه في المادة(52) من القانون رقم (522) لسنة1967م<sup>(2)</sup> وعرفت بأسم وثيقة الأشتراك وقد كرسها المقنن الفرنسي ابتداء من عام1967م بالقانون المذكور، عندما نص في المادة (52) منه على أن ( يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة تنتج أثرها بالنسبة لرحلة واحدة فقط أو بمقتضى وثيقة اشتراك (عائمة)) ثم قام المقنن الفرنسي بعد ذلك بإصدار تنظيم شامل لوثيقة الأشتراك بالمرسوم رقم (64) لسنة-1968م<sup>(3)</sup> وفي3/6/1983م صدرت وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية على البضائع، متضمنة ثمانية نصوص خاصة بالوثيقة العائمة (وثيقة الأشتراك) وتضمنت نوعين من الوثائق العائمة وثيقة الأشتراك والوثيقة المتناقصة ( وثيقة الامداد) وتخضعان لنظام قانوني واحد، وأما في اليمن فقد نظمت أحكام الوثيقة العائمة في القانون رقم (10) لسنة 1988 الصادر في عدن الشرط الجنوبي من اليمن قبل إتحاده مع الشطر الشمالي بإعتبارها نوعاً من أنواع التأمين البحري على البضائع في المادة ( 310)، ثم جاء القانون البحري الصادر برقم(15) لسنة1994م بعد وحدة شطري اليمن وقنن أحكام الوثيقة العائمة (وثيقة الأشتراك) في المادة( 409 و 414 و 415 ) منه وتنص المادة (409) على أنه:(يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة عائمة (اشتراك) وكذا المادتين (414،415) منه، وأما في مصر فقد كان قانون التجارة البحرية لعام1883م (الملغي) لا ينظم الوثيقة العائمة، فقد جاءت نصوصه خلواً من ذلك إلا أن ذلك لا يعني أن سوق التجارة البحرية قد خلت منها وجاء قانون عام1990م معترفاً بصحة التأمين العائم، وقد أخذ بنوع واحد من الوثائق العائمة هي وثيقة الأشتراك وقد نظم أحكامها في المواد (387، 393، 394، 395، 396)، ولم يتضمن قانون التجارة البحرية السوداني أي نصوص تتعلق بالوثيقة العائمة، وأما المشرع اللبناني فقد عالج التأمين على البضائع بالوثيقة العائمة وسماها الوثيقة غير الثابتة في المادة (308) من قانون التجارة البحرية كما عالجه المشرع الأردني في المادة(311) من قانون التجارة

1- د/ جلال وفاء محمدين(التأمين البحري على البضائع بوثيقة الأشتراك وثيقة التأمين العائمة)دار الجامعة الجديدة 2004 م ص 29.

2- د/غنائم - المرجع السابق ص-155.

3- د/ جلال وفاء محمدين - المرجع السابق ص- 41 .

البحرية وسماها أيضاً بالوثيقة غير الثابتة أو وثيقة الاشتراك، وقد ثار شك حول صحة التأمين بهذه الصورة؛ لأن البضاعة غير محددة، بيد أن الرأي إستقر على صحتها، لأن محلها وإن كان غير محدد عند العقد فهو قابل للتحديد، ولكن لما كان ضمان المؤمن لا يسري إلا بالشحن الفعلي للبضاعة، فقد اختلف الفقه في تحديد الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة أو التكليف القانوني للتأمين بالوثيقة العائمة؟ فمن قائل انها مجرد وعد بالتأمين، إلى قائل انها عقد معلق على شرط، وقد خصصنا هذا المبحث لدراسة الوثيقة العائمة.

### ثالثاً: مزايا الوثيقة العائمة<sup>(1)</sup>

أنه لمن المجدي لكبار التجار والصناعيين الذي يعقدون صفقات تجارية ويكونون ملزمين بشحن كميات من البضائع المتعاقدة عليها على دفعات خلال فترات معينة إلا يعقدوا تأميناً مستقلاً لكل شحنة بوثيقة تأمين خاصة بها لأن الوثيقة العائمة أكثر ملائمة لتلبية حاجاتهم، وتغطية عمليات الشحن المتعاقبة وتوفر لهم العديد من المزايا أهمها:

- 1- أن شمولية الوثيقة العائمة لكل شحنات البضائع التي يشحنها التاجر أو تشحن إليه خلال فترة معينة والإكتفاء بتقديم اخطار عن كل شحنة من الشحنات يعفي الأطراف من إبرام وثيقة مستقلة خاصة بكل شحنة مما يترتب عليه قصد كبير في الجهد والوقت والنفقات.
- 2- ترتب الوثيقة ضمان المؤمن لنتائج الإخطار التي تتعرض لها البضاعة التي قد ترسل إلى المؤمن له دون علمه ولم يتيسر له التأمين عليها في الوقت المناسب<sup>(2)</sup>.
- 3- تسمح بالتأمين على البضائع التي تستورد من قبل المؤمن له، أو تصدر له خلال مدة معينة حتى قبل القيام بشحنها ومعرفة طبيعتها، وقدرها، وقيمتها.
- 4- تمكن المؤمن له من الحصول على قسط تأمين منخفض؛ لأن المؤمن يكون متأكداً من الحصول على الأقساط لمدة طويلة؛ ولأن الوثيقة تضمن توزيعاً للأخطار على عدد كبير من الشحنات.
- 5- توفر الوثيقة العائمة لطرفي التأمين ثبات القسط طوال فترة العقد رغم تغير سعر القسط في السوق، مما يمكن المؤمن له من الحفاظ على استقرار أسعار بضاعته والتعامل فيها دون مغالاة في أسعارها.
- 6- يحصل المؤمن له بموجب الوثيقة العائمة على تغطية تأمينية كاملة لجميع شحناته

### حتى استنفاد مبلغ التأمين<sup>(3)</sup>.

1- د/كمال طه وزميله- مرجع سابق ص 67 -د/غنايم مرجع سابق ص 154- د/جلال وفاء محمدين -المرجع السابق ص 21 د/عادل المقدادي (القانون البحري) المرجع السابق ص 263.  
2- د/محمود سمير الشرقاوي(التأمين البحري) عام 1978م رقم 379 ص 352.  
3- د/ منى محمد عمار - د/ على السيد الدين - مرجع سابق ص 89.

تلك المزايا جعلت من الوثيقة العائمة مظلة لتغطية البضائع محل عمليات الشحن المتتابع، مما أدى إلى ذبوع الوثيقة العائمة في التأمين على البضائع<sup>(1)</sup>.

#### رابعاً: خصائص الوثيقة العائمة

تتسم الوثيقة العائمة بعدة خصائص تميزها عن الوثيقة الخاصة وتقتضي دراسة الوثيقة العائمة القاء

الضوء على هذه الخصائص والتي تتمثل في الآتي:

1- عدم تحديد البضاعة محل عقد التأمين.

2- تكرار عمليات الشحن وتعددتها.

3- والسريان التلقائي للوثيقة.

4- التخصيص الإجباري للشحنات.

#### أ: عدم تحديد البضاعة (محل عقد التأمين) تحديداً دقيقاً عند التعاقد

إذا كان الأصل في العقود أن يحدد محل العقد تحديداً نافياً للجهالة عند التعاقد، فعقد التأمين على البضائع

كغيره من العقود، الأصل فيه أن يحدد محل العقد بتعيين البضائع المعرضة لحوادث البحر، إلا أنه وفقاً

للقواعد العامة ليس هناك ما يمنع أن يكون محل عقد التأمين قابلاً للتحديد مستقبلاً، فعدم تحديد البضاعة محل

عقد التأمين البحري في الوثيقة العائمة عند التعاقد لا يعني أن البضاعة محل العقد غير قابلة للتعيين مستقبلاً،

فنتشتمل الوثيقة العائمة على الإشارة إلى أنواع البضائع التي ستشحن للمؤمن له، أو سي شحنها كما يشار إلى

الأمكنة الجغرافية للشحنات وإلى السفن التي سيتم استعمالها في نقل البضاعة إضافة إلى شروط الغطاء

التأميني<sup>(2)</sup> كما يتفق الأطراف على القيمة الإجمالية لمبلغ التأمين الذي يمثل الحد الأقصى كما يلتزم به المؤمن

عند تحقق الحادث البحري المؤمن منه<sup>(3)</sup> فتلك البيانات تمكن الأطراف من تحديد محل عقد التأمين مستقبلاً

وأما بقية البيانات فيتم تحديدها بموجب اخطارات لاحقة، فتحدد البضاعة بواقعة الشحن الفعلي للبضاعة

ذاتها<sup>(4)</sup>، ويأتي التزام المؤمن له باخطار- المؤمن بكل شحنة تشحن منه أو إليه، مبيناً فيه نوع البضاعة وكميتها

المشحونة، ليحدد المؤمن على ضوء ذلك مقدار القسط الفعلي الذي يلتزم به المؤمن له، فقد نصت المادة (

414) بحري يمني والمقابلة للمادة (393) بحري مصري على أنه: (إذا إبرم التأمين بوثيقة عائمة (اشترك)

وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي

يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة،

وأقساط التأمين، والتي يقوم المؤمن له بدفعها، أما البضائع المؤمن عليها، والرحلات والسفن،

1- قارن كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 410 - د/ كمال طه وزميلة ص 17.

2- د/ العطير - مرجع سابق ص 640.

3- د/ غنايم - مرجع سابق ص 155.

4- د/ مصطفى كمال طه وزميلة - مرجع سابق ص 68.

وغير ذلك من البيانات فتعيين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حده) فمن ذلك يتبين أن الوثيقة العامة يتفق فيها على الشروط العائمة للتأمين، دون تفاصيل الشحنات والتي تحدد عند الشحن الفعلي للبضاعة، فإن كان عدم تحديد البضائع المؤمن عليها (محل التأمين) بموجب الوثيقة العائمة تحديداً دقيقاً عند التعاقد، أدى إلى إلحاق وصف (العائمة) بالوثيقة<sup>(1)</sup> وإلى اعتبار الوثيقة العائمة عبارة عن مجرد وعد بالتأمين<sup>(2)</sup>، وإن كان الوصف الأول صحيحاً نظرياً، إلا أن واقعة الشحن الفعلي للبضاعة تتحدد بها البضائع المؤمن عليها (محل العقد) ولذا أُلزم المؤمن له بإخطار- المؤمن بكل شحنة يتولى شحنها أو تشحن إليه، مبيناً في الإخطار نوع البضاعة وكميتها، ليتمكن المؤمن من تحديد أقساط التأمين التي يلتزم بها المؤمن، وعلى ضوء ذلك يتحدد مقدار ما يلتزم به المؤمن من تعويض عن الشحنة في حالة تحقق الخطر وهلاكها أو تضررها، كما أنه يمكن القول إن إجازة اتفاق طرفي التأمين في الوثيقة العائمة مقدماً على مبلغ معين يمثل الحد الأقصى لما يلتزم به المؤمن عند تحقق الحادث البحري المؤمن منه، وتحديد قسط التأمين بنسبة مئوية من قيمة البضائع التي تغطيها وثيقة التأمين طوال مدة التأمين<sup>(3)</sup> والتزام المؤمن له بإخطار المؤمن عن كل شحنة يشحنها أو تشحن إليه يجعل الوثيقة العائمة عقداً قائماً ونهائياً ملزماً لطرفيه<sup>(4)</sup>، وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 2/2/1875م: (بأن واقعة الشحن هي التي تعطي الحياة للتأمين دون حاجة لأي تعبير جديد عن إرادة المتعاقدين)، وأضافت في حكم لاحق بتاريخ 29/4/1885م (ويظل التأمين مفتوحاً لمصلحة المؤمن له ويتغذى التأمين بالشحنات المتعاقبة التي تتم لمصلحته في حدود المبلغ المتفق عليه، وعليه فإن الإخطار- الذي يرسله المؤمن له للمؤمن ليس هو الذي يتحقق به تحديد البضاعة بل واقعة الشحن)<sup>(5)</sup>.

#### ب: تكرار عملية الشحن وتعددتها

وثيقة التأمين العائمة تعفي تجار الإستيراد والتصدير الذين يلتزمون بشحن كميات من البضائع على دفعات من إبرام عقود تأمين خاصة بكل شحنة يرسلونها، أو ترسل إليهم، فوثيقة التأمين العائمة تغطي الشحنات المتعددة والمنكررة، فمن الخصائص الجوهرية للوثيقة العائمة تعدد عمليات الشحن بحيث لا تتكون من عملية شحن واحدة، بل من عدة شحنات متكررة مستقلة عن بعضها البعض، لا يجمع بينها إلا الشروط العامة للوثيقة نفسها.

فالبضائع المؤمن عليها لا يتم تعيينها في الوثيقة دفعة واحدة بل يتفق على أن تغطي الوثيقة كافة البضائع المرسلة للمؤمن له، أو التي يقوم بإرسالها بصورة تلقائية خلال فترة محددة في العقد مما يؤدي إلى تكرار

1- د/ محمود سمير الشرقاوي (القانون البحري) 1969م مرجع سابق ص 352.

2- د/ غنايم - المرجع السابق ص 367 .

3- د/ جلال وفاء محمد - المرجع السابق ص 46.

4- د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 68.

5- نقض فرنسي بتاريخ 1885 /29/4 م وتاريخ 1908 /7/2 م أشار إليه د/ كمال طه وزميلة - المرجع السابق ص 69.

عمليات الشحن ويتم حساب أقساط التأمين على أساس كمية البضائع التي يتم شحنها فعلاً، فعمليات الشحن المتكررة تستقل عن بعضها، ولا يجمعها إلا الشروط العامة<sup>(1)</sup> للوثيقة، وتعدد عمليات الشحن فمن الخصائص الجوهرية للوثيقة العائمة سواءً أكانت في صورة الوثيقة المتناقصة أو في صورة الأشتراك تعدد عمليات الشحن، وبشكل متكرر، ومستقل عن بعضها البعض، ومن ثم فقد تختلف كميات البضائع المشحونة من عملية إلى أخرى، كما قد تختلف الجهات، أو الموانئ المرسله منها، أو إليها البضائع، والأشخاص المرسل إليهم كما هو الحال في التأمين المعقود لمصلحة شخص غير معين<sup>(2)</sup> فغالباً ما تقترن الوثيقة العائمة بشرط التأمين لمصلحة شخص غير معين<sup>(3)</sup> وتعرف بالوثيقة العائمة لمصلحة من يثبت له الحق وتعد الوثيقة لصالح شخص غير معروف عند التعاقد ولكنه سيعرف لاحقاً عندما يتقدم للمؤمن مطالباً بالتعويض، بوصفه الشخص الذي أضر به تحقق الحادث البحري المؤمن منه ويعتبر التأمين لمصلحة من يثبت له الحق اشتراطاً لمصلحة الغير<sup>(4)</sup> والحقيقة أن نظام الوثيقة العائمة يتوافق

مع عمليات الشحن المتكرر التي يقوم بها تجار الإستيراد والتصدير، كما تلائم الشحنات الصغيرة المتكررة التي تتطلب من المؤمن له إبرام عقود متعددة لولا الوثيقة العائمة<sup>(5)</sup>، ونظراً لتكرار عمليات الشحن قد تجمع أو تكسب كميات كبيرة من البضائع وبمبالغ ضخمة بإرساليات متعددة في ميناء الشحن انتظاراً لشحنها أو شحن كميات كبيرة من الإرساليات على سفينة معينة أو سفن متعددة، ولذلك وحتى يتلافى المؤمن مواجهة خسارة كبيرة نتيجة تعرض الإرساليات لحوادث البحر، يلجأ المؤمن إلى تحديد مسؤوليته عن الحادث الواحد بسقف معين بإضافة شرط إلى الوثيقة العائمة، يعرف بشرط التراكم، ليتجنب حالة التراكم، بحيث لا تتجاوز مسؤوليته المبلغ المحدد بموجب الشرط المذكور، والذي ينص على أنه: (حالة فقد أو تلف الشحنة المؤمن عليها في أي موقع قبل الشحن فإن المؤمن - دون مساس بأي أحكام مخالفة في هذا العقد - سوف لا يكون مسؤولاً بالنسبة لأي حادث - أو مجموعة من الحوادث ناشئة عن واقعة واحدة - عن نصيبه من مبلغ لا يزيد عن ..... جنيه ) فيسري تحديد المؤمن طبقاً لهذا الشرط على مقدار الخسارة عن البضائع المكسبة قبل الشحن حيث يمكن للمؤمن له مراقبة الشحن ومنع حدوث التكدس، وأما تكدس البضائع بعد تفرغها في ميناء الوصول فلا يمكن للمؤمن له التحكم فيه ولا ينطبق هذا الشرط عليها<sup>(6)</sup>.

### ج: آلية التغطية التأمينية<sup>(7)</sup>

1- د/ غنايم - المرجع السابق ص 398 - د/ منى عمار - د/ على السيد الديب - مرجع سابق ص 88 - د/ جلال وفاء محمدين المرجع السابق ص 47.  
2- د/ جلال وفاء محمدين المرجع السابق ص 47.  
3- د/ كمال طه وزميله - المرجع السابق ص 67.  
4- د/ علي جمال الدين - مرجع سابق ص 137 ص 93.  
5- د/ العطير - مرجع سابق ص 640.  
6- سلامة عبد الله وعصام الدين عمر - مرجع سابق ص 71.  
7- د/ جلال وفاء محمدين - المرجع السابق ص 52.

يتفق في الوثيقة العائمة على أن تغطي الوثيقة كافة البضائع التي يشحنها المؤمن له، أو تشحن إليه- بصورة آلية- خلال فترة التأمين ودون حاجة إلى صدور- إيجاب وقبول جديدين، وهذا ما تعنيه آلية التغطية التأمينية للوثيقة العائمة، حيث يضمن المؤمن البضائع المشحونة من اللحظة التي تشحن فيها، وتصبح معرضة للأخطار البحرية المؤمن منها، فعملية الشحن تحرك التزام المؤمن بالضمان - ويأتي إخطار المؤمن له للمؤمن في كل مرة تتم فيها عملية شحن- كعمل تنفيذي للعقد(الوثيقة العائمة) بحيث يقوم التزام المؤمن بالتعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها - طالما حصل الإخطار في الموعد المحدد في الوثيقة حتى ولو تم هذا الإخطار بعد حصول الهلاك، أو التلف<sup>(1)</sup> واستثناء من هذه القاعدة فإن التأمين العائم الذي يعقده السماسرة وكلاء النقل لمصلحة الغير لا يسري إلا من وقت إخطار المؤمن بالشحنات التي تتم وليس من لحظة شحن البضاعة وتعرضها للمخاطر البحرية<sup>(2)</sup> وهذا ما أخذ به حكم المادة (308/3) المقابلة للمادة (311/3) أردني بنصها على أنه: (إذا كان المدد المصرح به يختص ببضائع مضمونة لحساب الغير فلا يكون له أي مفعول أن أعطي بعد تحقق النكبة الطارئة ) والعلة في هذا الاستثناء هي تقادي غش، كثيراً ما أثار شكوى المؤمن وأعاق سير الوثيقة العائمة ، فقد يعمد الغير المستفيد من الوثيقة العائمة، وهو أجنبي عن العقد ومجهول من المؤمن إلى أن يطلب من المؤمن له أن لا يقدم إخطاراً عن البضاعة إلا بعد هلاكها أما إذا وصلت البضاعة سليمة فلا يطلب من المؤمن له تقديم الإخطار عنها ليتحاشى بذلك دفع قسط التأمين وهذا خروج سافر على مبدئي الاحتمال، وحسن النية وهما قوام عقد التأمين<sup>(3)</sup> ولا غرابة في هذا الحكم بل هو تطبيق للقاعدة العامة التي تقضي أن التأمين يبطل إذا كان المستفيد عالماً بوقوع الحادث وقت قيامه بالعمل الذي يعتد به من التأمين، ويختلف ذلك باختلاف ما إذا كان المستفيد هو المؤمن له، أو شخص آخر يستفيد من اشتراط عقد لمصلحته؛ ففي الحالة الأولى يكون العلم بالحادث الذي يبطل العقد هو العلم المعاصر- لإبرامه؛ لأن العقد هو الإجراء من المؤمن له الذي يستفيد من الضمان، أما في الحالة الثانية فهذا الإجراء هو الإعلان بالشحن من جانب المستفيد ولذا يجب أن يتم قبل علمه بالحادث<sup>(4)</sup>، وهذا ما أخذ به أيضاً قانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري إذ فرقت المادة (414) بحري يمني المقابلة (395) بحري مصري بين الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له، وتلك التي تتم لحساب الغير:

1- د/ كمال طه وزميلة ص72 - د/ جلال وفاء محمد ص53 .

2- د/ جلال وفاء محمد ص53 - المادة (308/3) بحري لبناني المقابلة للمادة (311/3) بحري أردني تعتبر الإخطار المتعلقة ببضائع مؤمن عليها لحساب الغير لا أثر له إذا عقد بعد تحقق الخطر .

3 - د/ كمال طه . أساسيات القانون البحري مرجع سابق ص411.

4 - د/ على جمال الدين عوض القانون البحري مرجع سابق ص94.

أ - فاعتبرت الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له، أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين عليها- مشمولة بالتأمين تلقائياً منذ تعرضها للخطر المؤمن - بشرط أن يقدم المؤمن له الإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في الوثيقة.

ب- الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون له مصلحة في الشحنة بوصفه وكياً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك فلا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها.

#### د: التخصيص الإجباري للشحنات

الوثيقة العائمة قد لا تخلو من الخطر بالنسبة للمؤمن فمن ناحية أولى لما كانت البضائع لا تتعرض لنفس الأخطار فإنه يخشى أن يخصص للوثيقة العائمة البضائع المعرضة لأخطار جسيمة كأن تكون مثلاً قابلة للتلثف، أو مشحونة على سفينة لا تحمل درجة تصنيف من إحدى هيئات تصنيف السفن، فيعتمد المؤمن حينئذ إلى إرسال إخطارات عن هذه الرحلات الخطرة أما التي لا تتعرض لمخاطر غير جسيمة، أو تشحن على سفن جيدة، يؤمن عليها لدى مؤمن آخر نظير قسط أقل من قسط الوثيقة العائمة، ومن ناحية ثانية فإنه إذا كان قد تم تحديد قسط التأمين في الوثيقة العائمة بسعر معتدل - بغض النظر عن طبيعة البضاعة - فقد يعمد المؤمن له إلى إبرام عقد تأمين منفصل لدى مؤمن آخر بالنسبة للبضائع التي يمكن التأمين عليها بسعر أقل، ويترك البضائع ذات التعرّف المرتفعة للوثيقة العائمة فما هو الحل ؟

في الواقع تمثل الالتزامات الناشئة عن الوثيقة العامة، وصراحتها خصيصة أخرى من خصائص الوثيقة العائمة، فإن كان المؤمن له، يحصل بموجبها مقدماً وبصورة تلقائية على تغطية تأمينية لكل شحنات البضائع التي تشحن إليه أو يشحنها بموجب الشروط المتفق عليها سلفاً، دونما حاجة إلى إجراء جديد من جانب الطرفين ويقوم التزام المؤمن بمجرد شحن البضاعة، إلا أن المؤمن في مقابل ذلك يجب أن يحصل على أقساط جميع الشحنات، ولذلك ودرءً للغش وحماية للمؤمن إستقر القضاء على أن المؤمن له يكون ملزماً بأن يخصص للوثيقة العائمة كافة الشحنات

التي يرسلها أو ترسل إليه خلال المدة المحددة في الوثيقة<sup>(1)</sup>، ولا يجوز للمؤمن في المقابل أن يرفض بعض البضائع نظراً لطبيعتها أو طريقة شحنها بل يلتزم بقبول تغطية البضائع جميعها، فقد نصت المادة (414/2) بحري يماني المقابلة للمادة (394) مصري على أنه: (ويلتزم المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة (الاشترار) بإخطار المؤمن بالشحنات الآتي ذكرها ويلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها:- ..... الخ )، وهذه التبادلية عنصر هام وضروري في الوثيقة العائمة، ويتطلب الأمر قدراً كبيراً من

1 - د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 69 - د/ غنيم مرجع سابق ص 399.

الثقة المتبادلة بين طرفي الوثيقة<sup>(1)</sup> وقد جرى التعامل على أن يشترط المؤمن على المؤمن له أن لا يقوم بإنشاء عقود تأمين أخرى لدى مؤمن آخر طوال فترة التأمين العائم (الوثيقة العائمة)<sup>(2)</sup> ولذلك ألزم المؤمن له أن يقدم إخطاراً للمؤمن بجميع البضائع التي شحنها أو تشحن إليه لحسابه أو لحساب الغير خلال المدة، فلا يجوز له التغاضي عن التصريح بأي إرسالية منها، وفي المقابل يلتزم المؤمن من جانبه بقبول تغطية جميع الإرساليات المصرح ضمن حدود مبلغ التأمين، وإذا لم يقم المؤمن له بتخصيص كل الشحنات للوثيقة العائمة، فإنه يفتح الباب بفسخ الوثيقة، وتعويض المؤمن، وهذا ما أخذت به تشريعات التجارة البحرية العربية، فقد نصت الفقرة (2) من المادة (414) بحري يماني المقابلة للمادة (394) على أنه ( يلتزم المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة (الاشتراك) بإخطار المؤمن بالشحنات الآتي ذكرها (المذكورة فيما يلي) ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها وهي:

- أ - الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع ملزمة بإجراء التأمين ويشمل هذه الشحنات تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المؤمن له الإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين.
  - ب - جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمؤمن له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلًا، أو أميناً على البضائع. ولا يوجد نصاً مماثلاً في قانون التجارة البحرية السوداني.
- وأما قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني فقد أكدوا على التزام المؤمن له بالتخصيص والتصريح بكل الشحنات المشحونة لحسابه، أو لحساب غيره فقد نصت المادة (308/1) بحري لبناني المقابلة للمادة (311/1) بحري أردني على أنه: (إذا كانت عقود ضمان البضائع مثبتة بوثائق اشتراك فيلزم المضمون أن يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكل الشحنات الموسوقة لحسابه، أو لحساب غيره من الأشخاص الذين عهدوا إليه بضمان بضائعهم بقدر ما يتناولها الضمان....).
- وذلك هو نفس المبدأ الذي عليه قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م فقد نصت المادة (29) منه في فقرتها الثانية على أنه ( يجب ما لم تنص الوثيقة على غير ذلك أن تتم الإخطارات بانتظام عند الإرسال أو الشحن، ويلزم أن تتضمن كل الشحنات التي تشملها الوثيقة وقيمة البضائع أو الأموال الأخرى التي ينبغي أن يكون الإخطار- بها مطابقاً للحقيقة إلا أن السهو، والغلط في التصريح يمكن تصحيحه حتى بعد وقوع الخسارة أو الوصول بشرط أن يكون واقعاً بحسن نية ) والالتزام بالتخصيص والتصريح بالإرساليات تضمنه في

1 - د/ كمال طه وزميله - المرجع السابق ص 70.  
2 - د/ هشام فرعون (القانون البحري) مرجع سابق ص 269.

الوثيقة العائمة نص صريح<sup>1</sup> ينص على أنه: (الشرط في هذه الوثيقة بأن المؤمن له ملزم أن يصرح هنا بجميع الإرساليات دون استثناء وأن المؤمن ملتزمون بالقبول لغاية، ولكن دون يتجاوز المبلغ المبين هنا) وتطبيقاً لذلك، إذا لم يتم المؤمن له بالتصريح فور شحن أي إرسالية من تلك الإرساليات، سقط حقه في التعويض، فقد قضي في المملكة المتحدة في سابقة قضائية بأن: (الشرط الذي تضمنته الوثيقة العائمة له حكم التعهد الصادر عن المؤمن له ويترتب على الإخلال به سقوط الحق في التعويض عن هلاك الإرسالية)<sup>(2)</sup>، وفي فرنسا جاء النص مؤكداً علي مبدأ التزام المؤمن له بالتخصيص، والتصريح بجميع الإرساليات المؤمن له بإخطار المؤمن عن جميع شحنات البضائع التي تشحن بموجب الوثيقة العائمة<sup>(3)</sup>.

وإذا لم يتم المؤمن بتنفيذ التزامه بتخصيص جميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير، وبإخطار المؤمن طبقاً لأحكام المادة (414/2) بحري يمني والمقابلة للمادة (394) بحري مصري والمادة (308) بحري لبناني والمادة (311) بحري أردني، فإنه يجوز للمؤمن المطالبة بفسخ العقد فوراً، مع استحقاقه تعويضاً يعادل أقساط التأمين الخاصة التي لم يخطر به أن كان المؤمن له حسن النية، وإذا ثبت سوء نية المؤمن له جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه من تعويض للمؤمن له عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة مع أول مخالفة عمدية من قبل المؤمن له، وهذا مانصت عليه المادة (415) بحري يمني المقابلة للمادة (390) بحري مصري التي نصت على أنه: (1- أنه إذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة

جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فوراً مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها، وإذا ثبت سوء نية المؤمن له جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له).  
وأما قانون التجارة البحرية اللبناني فقد اعتمد نفس الجزاء ومعه قانون التجارة البحرية الأردني وفأجاز للمؤمن فسخ العقد مع الإحتفاظ بالأقساط المدفوعة في كل الأحوال كما أعطى المؤمن حق إسترداد الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها.

فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (108/2) بحري لبناني المقابلة للمادة (311/2) أردني على أنه:  
( إذا لم يتم المضمون بهذا الموجب فيمكن إلغاء العقد بناء على طلب الضامن الذي يحتفظ بالأقساط المدفوعة في الأحوال، ويحق له دفع الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها )، وهناك جزاء غير مباشر نصت عليه المادة (382) بحري يمني والمقابلة للمادة (352) بحري مصري عندما يتمثل إخلال المؤمن له بمبدأ

1 - بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 665.

2- قضية (Union Insurance Soc Of Canton. V George Wills & CO) أشار إليها بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 666.

3- د/ جلال وفاء محمدين - مرجع سابق ص 51 .

التخصيص الإجباري للشحنات لصالح الوثيقة العائمة – في قيامه بالتأمين على نفس شحنات البضاعة لدى مؤمنين آخرين – بما يخل بمبدأ الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري تلك القاعدة التي لا تجيز للمؤمن له الحصول على تعويضات يتجاوز- الضرر الذي إصابه، فقد نصت المادة المذكورة على أنه: (1- فيما عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء كانت مبرمة في تاريخ وأحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه أعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر- وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه على المؤمن المتعددين بغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل واحد منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

2- يجب على المؤمن له الذي يطلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.

3- وفي حالة ثبوت الغش عن المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضى للمؤمن بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز- القسط الكلي لتأمين )، فقد فرقت المادة بين حالتين حالة حسن نية المؤمن له ففي هذه الحالة إذا كانت قيمة مجموع العقود المتعددة تزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه أعتبرت العقود صحيحة وجاز للمؤمن الرجوع في حدود الضرر وبما لا يجاوز- قيمة الشيء المؤمن عليه على المؤمن المتعددين يعتبر تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء محل عقد التأمين، مع التزام المؤمن له بضرورة التصريح في هذه الحالة بجميع التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.

والمادة الثانية حالة سوء نية المؤمن له ففي هذه الحالة فإن كل عقد من عقود التأمين المتعدد تكون قابلة للإبطال بناء على طلب المؤمن، ويجوز- للمحكمة إذا قضت ببطلان العقد أن تحكم بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها، بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين.

### الفرع الثاني: الالتزامات المترتبة عن الوثيقة العائمة

وثيقة التأمين العائمة تعتبر عقد تأمين بحري للبضائع، تلزم طرفيها المؤمن، والمؤمن له، بجميع الالتزامات المترتبة عن هذا العقد بصفة عامة، بما لا يتعارض مع جوهر وطبيعة عقد التأمين العائم فيلتزم المؤمن مقدماً وبصفة آلية بتغطية كل شحنات البضائع التي تشحن بموجب الشروط المتفق عليها مقدماً، ويقوم التزام المؤمن بمجرد شحن البضاعة، وتعرضها للخطر فلا يقوم التزام المؤمن بضمان نتائج الإخطار البحرية التي تتعرض لها البضاعة محل الوثيقة العائمة من وقت تقديم الإخطار- الذي يلتزم به المؤمن له

بارساله للمؤمن، بل قبل ذلك فأثار عقد التأمين تترتب بمجرد شحن البضاعة، ولا تتوقف في ترتبها على تقديم الإخطار، فالمؤمن يلتزم بموجب الوثيقة بضمان نتائج الحوادث المؤمن منها التي تتعرض لها كافة الشحنات خلال فترة الوثيقة غير أنه يقصد بذلك الحصول على كافة الأقساط الخاصة بهذه الشحنات ولذلك يلتزم المؤمن له بتخصيص كافة الشحنات التي يقوم بها للوثيقة العائمة، كما يلتزم بتقديم إخطار للمؤمن عن هذه الشحنات، حتى يتمكن المؤمن من حساب مقدار القسط الفعلي الذي يلتزم به المؤمن له، فمقابل التزام المؤمن بضمان كافة الشحنات التي يرسلها المؤمن أو ترسل إليه، يقابله التزام المؤمن بالتزامات ثلاثة هي:

### 1- تخصيص كافة الشحنات للوثيقة العامة

وقد تعرضنا لهذا الالتزام آنفاً .

### 2- دفع قسط التأمين

يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين حسب الاتفاق وسبق أن أوضحنا أنه في حالة الاتفاق على مبلغ تأمين إجمالي في الوثيقة العائمة فيتم دفع قسط التأمين عند إصدار الوثيقة بنسبة من مبلغ التأمين الإجمالي كحد أعلى لمجموع الشحنات المتوقع شحنها خلال فترة التعاقد ثم يخضع القسط لعملية تسوية نهائية عند إنتهاء جميع الشحنات موضوع الوثيقة على أساس الشحنات التي تمت فعلاً، وحسب الأسعار المتفق عليها الأمر الذي قد يترتب عليه إما أن يدفع المؤمن له قسط إضافي إن كان ما تم دفعة أقل من القسط المطلوب فعلاً، أو أن يقوم المؤمن برد جزء من القسط المدفوع إذا كان القسط المدفوع يجاوز القسط الفعلي المطلوب .  
وأما في حالة الوثيقة المفتوحة التي لا يحدد فيها مبلغ تأمين إجمالي، فإن المؤمن له بتقديم إخطار للمؤمن عن كل شحنه على حده عند تجهيزها للنقل، وعلى ضوء ذلك يصدر المؤمن شهادة التأمين الخاصة بها، ويحسب القسط ويسدده المؤمن له فوراً<sup>(1)</sup>.

### 3- إخطار المؤمن بكل عملية من عمليات الشحن

لما كانت الوثيقة العائمة لا تشمل على بيان البضاعة محل عقد التأمين (المؤمن عليها) ولا قيمتها ولا الرحلات والسفن الناقلة للبضاعة فإن الوثيقة العائمة تلقي على المؤمن له التزام بإخطار المؤمن بكل شحنات البضاعة التي تشحن إليه أو يشحنها هو لنفسه أو إلى الغير، وبالرغم من أن التغطية التأمينية تسري على البضاعة كلها، إلا أن من مصلحة المؤمن معرفة نوع البضاعة التي يغطيها بمجرد شحنها، أو اعدادها للشحن حتى يتعرف على الاخطار التي يتعرض لتحمل نتائجها من جهة أولى، وحتى يتمكن من تحديد قسط التأمين

1- د/ منى محمد عمار - د/ علي سيد الديب - مرجع سابق ص 90.

من جهة ثانية<sup>(1)</sup> ولذلك جاء التزام المؤمن (بتقديم) بعمل اقرار، أو تصريح، أو إخطار للمؤمن ينبهه أو يشعره بموجبه بأنه أي المؤمن له قد عرض للمخاطر البحرية كمية معينة من البضائع مبيناً فيه نوع البضاعة وطبيعتها وأسم السفينة الناقلة للبضاعة، وخط سير رحلتها، وقيمة البضاعة ومقدارها<sup>(2)</sup> وطريقة حزم البضاعة ما إذا كانت داخل حاوية، مع بيان الميناء الذي شحنت منه البضاعة، وعلى ذلك، يجب أن يتضمن الإخطار (Declaration liment d) كافة البيانات التي من شأنها جعل المؤمن على بينة من الخطر البحري المؤمن منه، لكي يحيط بظروف شحن البضاعة، ومطابقتها لشروط الوثيقة العائمة، ويبني على ذلك تقدير قسط التأمين المتناسب مع درجة المخاطر ولما كان محل عقد التأمين في الوثيقة العائمة يتحدد بواقعة الشحن شحن البضاعة فإن الإخطار لا يتحدد به محل عقد التأمين، ولكن المؤمن له يعلن المؤمن بهذا المحل بمجرد تحديده لأن المؤمن له هو الذي تتوافر لديه وسيلة العلم بهذا التحديد، في الوقت الذي يفترق فيه المؤمن إلى ذلك<sup>(3)</sup>، ومن ثم يجب أن يحصل الإخطار إلى المؤمن نفسه لأنه الأقدر على تقدير المخاطر البحرية، وفي حالة التأمين الذي يعقده السمسار، أو الوكيل بالعمولة لمصلحة الغير فإن الإخطار يجب أن يصدر من السمسار أو الوكيل بالعمولة؛ لأن المفروض أن لا علاقة مباشرة بين الغير والمؤمن، وتقع على السمسار أو الوكيل بالعمولة نتائج التأخير في إصدار الإخطار أمام المؤمن له (الغير)<sup>(4)</sup>، ومما لا شك فيه أن التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بشحنات البضائع، هو التزام تعاقدي يقع على عاتق المؤمن له<sup>(5)</sup>، ولذلك لا تترتب آثار عقد التأمين على هذا الإخطار، فآثار عقد التأمين تترتب بمجرد شحن البضاعة وتعرضها للخطر البحري قبل تقديم الإخطار، مما يمكن القول معه إن الإخطار ليس ضرورياً لقيام عقد التأمين ولا لنشوء الالتزامات على عاتق طرفية فهو التزام أصيل على عاتق المؤمن له ناشئ عن العقد، ويترتب على إخطار عملاً تنفيذياً النتائج الآتية<sup>(6)</sup>:-

- 1- أن تاريخ الضمان الذي يسري على البضاعة لا يتحدد بتاريخ الإخطار- وإنما يتحدد بتاريخ العقد نفسه<sup>(7)</sup>.
- 2- يجوز تقديم الإخطار حتى ولو كان الخطر قد تحقق من قبل، ولو كان المؤمن له يعلم وقت الإخطار بوقوع الحادث ودون أن يعتبر ذلك إستثناء على الأصل الذي يقضي ببطلان عقد التأمين الذي يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها<sup>(8)</sup>؛ لأن مصدر التزام المؤمن ((الضمان)) هو عقد التأمين ((الوثيقة العائمة))

1- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 71.

2- د/ غنايم - مرجع سابق ص 400.

3- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 71 .

4- د/ جلال وفاء - مرجع سابق ص 77.

5- د/ محمود سمير الشرقاوي القانون البحري مرجع سابق ص 352.

6- أنظر د/ علي جمال الدين عوض - مرجع سابق ص 135 ص 91 - د/ غنايم - المرجع السابق ص 414.

7- د/ محمود سمير الشرقاوي القانون البحري - مرجع سابق ص 352.

8- المادة (380) بحري يمني والمقابلة للمادة (350) مصري والمادة (318) بحري لبناني والمادة (321) أردني (تقضي ببطلان التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها ...)

الذي يتم الإخطار تنفيذاً له، وليس الإخطار<sup>(1)</sup>، غير أنه إذا كان التأمين عن طريق الوثيقة العائمة قد إبرم لحساب الغير كما لو قام التاجر بالتأمين على البضاعة بصفته وكيلاً بالعمولة ففي مثل هذه الحالة لا بد أن يتم الإخطار قبل تحقق الخطر المؤمن منه أي قبل هلاك البضاعة، أي أن الإخطار الحاصل بعد هلاك البضاعة في مثل هذه الحالة لا يكون له أثر<sup>(2)</sup> وقصد بذلك درء الغش كما أسلفنا، و تطبيقاً لذلك تنص المادة(414) بحري يماني المقابلة للمادة (344/3) مصري على أنه (... ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها) .

وعادة ماتتص وثيقة التأمين على موعد تقديم الإخطار في الوثيقة، ومن ثم يجب احترام هذا الميعاد، وإذا لم يحدد ميعاد تقديم الإخطار في الوثيقة وجب تقديمه في أقرب وقت ممكن<sup>(3)</sup> ويقع على المؤمن له عبء إثبات صدور الإخطار، إذا ادعى قيامه بذلك .  
ولم يحدد القانون اليمني ومعه المصري والأردني واللبناني موعداً معيناً لصدور الإخطار وترك تحديده لطرفي عقد التأمين، ولا يقتصر التزام المؤمن له بالإخطار بجميع الإرساليات التي يستوردها لحسابه فحسب بل يجب التصريح أيضاً بجميع الإرساليات التي يقوم هو بتصديرها إذا كان ملزماً بالتأمين عليها قانوناً ففي البيع الدولي بشرط (سيف)<sup>(4)</sup> (CIF) يكون البائع ملزماً بالتأمين على البضاعة لمصلحة المشتري فيكون البائع هو المؤمن، والمشتري هو المستفيد الذي يكون له حق مطالبة المؤمن بالتعويض في حال تلف البضاعة أو تضررت نتيجة حادث بحري مؤمن منه، لأنه هو وليس البائع صاحب المصلحة في التأمين عند تحقق الخسارة، وذلك إذا قام البائع بالتصريح بتلك الإرسالية وظهر وثيقة التأمين إلى المشتري، ويكون للمؤمن التمسك بكافة الدفع في مواجهة المستفيد (المشتري) ومن ذلك أي خطأ ارتكبه البائع في تصريحه وكان من شأنه أن يسقط الحق في التعويض، وكذلك الجال تطبق نفس القاعدة إذا كان المؤمن له وبموجب إتفاق خاص، كعقد الوكالة بالعمولة ملزماً بأن يقوم بالتأمين على البضائع التي يوردها للتجار الذين يتعامل معهم، فإنه يكون ملزماً بالتصريح بجميع الإرساليات المصدرة لحساب موكله، ذلك أن الوكيل بالعمولة يتصرف باسم نفسه ولحساب موكله<sup>(5)</sup>، وفي هذه الحالة تغطي الوثيقة العائمة - ضمن المبلغ المصرح به - كافة الشحنات المصرح بها التي يشملها تعامل الوكيل، عدا تلك التي تم التأمين عليها لدى مؤمن آخر قبل سريان الوثيقة العائمة، وفي هذه الحالة يجب إدراج شرط في الوثيقة ينص على أن(هذا

1- د/غنايم - المرجع السابق ص 405.

2- المادة (308/3) بحري لبناني المقابلة للمادة (311/3).

3- د/علي جمال الدين عوض - مرجع سابق رقم 136 ص 92م - د/مصطفى كمال طه القانون البحري، مرجع سابق رقم 568 ص 489.

4- في البيع الدولي بشروط البيع سيف(C.I.F) يكون البالغ ملزماً بالتأمين على البضاعة المباعه طبقاً لنص المادة(121/3)تجاري يماني .

5- المادة(300) من القانون التجاري اليمني.

التأمين يغطي الشيء المؤمن عليه المحدد لأغراض النقل والذي يكون التأمين عليه تحت إشراف وكيل البيع والشراء ما لم يكن قد تم التأمين عليه في مكان آخر قبل بدء سريان هذا التأمين<sup>(1)</sup>.

ومن الواجبات المتعلقة بالإخطار، وجوب أن يكون الإخطار مطابقاً للحقيقة فالمؤمن له ملتزم بموجب عقد التأمين أن يعلم المؤمن على وجه الدقة بمضمون الأشياء المؤمن واحتمال الأخطار، والإعرض المؤمن له عقد التأمين للفسخ، ومتى قام المؤمن له بإخطار المؤمن إخطاراً صحيحاً وجب عليه أيضاً أن يبلغه فيه بكل التعديلات اللاحقة لهذا الإخطار- التي من شأنها تغيير فكرة المؤمن عن المخاطر<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث : الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة (تكييفها القانوني)

الأصل أن يكون محل عقد التأمين على البضائع محددًا تحديداً نافياً للجهالة وقت إبرام العقد وأن تكون هذه البضائع معرضة للخطر وفقاً لقواعد التأمين البحري التي تحكمه، فإن عدم تعيين البضاعة المؤمن عليها في التأمين على البضائع بموجب الوثيقة العائمة، بالإضافة إلى ما تنص عليه بعض التشريعات من عدم قيام التزام المؤمن في هذه الوثيقة بالنسبة للتأمين لمصلحة الغير، أو من يثبت له فيه الا بقاء المؤمن أو المستفيد بعمل اخطار التحديد، والميزات التي تتمتع بها هذه الوثيقة التي جعلتها تختلف عن بقية وثائق التأمين البحري على البضائع أدت إلى اختلاف آراء الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة، فهناك من ذهب إلى تكييفها بالوعد بالتعاقد، ومنهم من كیفها، بأنها عقد نهائي، وهناك من يرى أنها عقد كامل معلق على شرط واقف،

وسوف نتعرف في هذا المطلب على تلك الآراء التي حاولت الوصول إلى تكييف الوثيقة العائمة وبيان طبيعتها القانونية على النحو الآتي:

#### أولاً: الوثيقة العائمة وعد بالتعاقد

إن عدم تحديد البضاعة محل التأمين في الوثيقة العائمة عند التعاقد تحديداً دقيقاً جعل من بعض فقهاء القانون يذهبون إلى تكييف الوثيقة بأنها وعداً بالتعاقد<sup>(3)</sup>، وليست عقداً نهائياً فالمؤمن له والمؤمن يعد بعضهما بعضاً بأن يقوم الأول بتأمين شحنات بضائعه لدى الأخير، والأخير يعد الأول بأن يقبل التأمين على شحنات بضائع الأول، والوعد بالعقد ملزم لمن صدر عنه، وهذا الوعد هو أساس التزام المؤمن له بالتصريح بكل شحنة، وأساس التزام المؤمن بضمان الشحنات ضمن مبلغ التأمين الإجمالي، وإن وجود مبلغ إجمالي في هذه الوثيقة، لا يجعل منه عقداً نهائياً؛ لأن هذا المبلغ ما هو إلا سقف لمسئولية المؤمن في حالة انجازه ما وعد

1- بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 668.

2- د/ كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 73.

3- من القائلين بهذا الرأي - بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 670 - د/ غنايم - المرجع السابق ص 402.

المؤمن له به، غير أن هذا الرأي منتقد لأنه إن كان محل عقد التأمين في الوثيقة العائمة غير محدد تحديداً دقيقاً عند التعاقد إلا أنه من شروط المحل<sup>(1)</sup> أن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين فليس هناك ما يمنع أن يكون المحل قابلاً للتعيين في المستقبل، ولذلك تحدد هذه البضائع محل الوثيقة العائمة بواقعة شحن البضاعة ذاتها<sup>(2)</sup>، كما أن نظرية الوعد بالتعاقد لا توفر تفسيراً لانعقاد العقد في الوثيقة العائمة وترتيب آثاره بقيام التزام المؤمن بالتغطية التأمينية لكافة الشحنات بمجرد قيام المؤمن له بشحن البضاعة، وتعرضها للخطر، ويقابله التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بكافة شحنات البضاعة التي يرسلها أو ترسل لحسابه والالتزام بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة العائمة<sup>(3)</sup>.

### ثانياً : الوثيقة العائمة عقد نهائي

يذهب بعض فقهاء القانون والقضاء<sup>(4)</sup> إلى تكيف الوثيقة العائمة بأنها عقد تأمين كامل، ونهائي، ينتج آثاره القانونية من وقت توقيع الأطراف عليه، كل ما هناك أن محل العقد وهي البضاعة التي يخشى إلحاق الضرر بها من تحقق الحادث البحري لا تكون محددة عند التعاقد وتكون قابلة للتحديد فيما بعد، ويتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعة الشحن ذاتها، ويرى أصحاب هذا الرأي أيضاً أن الإخطار الذي يرسله المؤمن له للمؤمن بخصوص الشحن ليس ضرورياً لقيام العقد، ولا لنشوء الالتزامات على عاتق طرفيه فلا يتحقق بذلك الإخطار تحديد البضاعة (محل عقد التأمين) لأنها تتحدد بواقعة الشحن وإنما هذا (الإخطار) ضروري ليتمكن المؤمن من معرفة البضاعة التي يغطيها، حتى يتعرف على مدى الإخطار ويتمكن من تحديد قسط التأمين، فالإخطار وفقاً لهذا الرأي التزاماً تعاقدياً يقع على عاتق المؤمن له يرتبه العقد فالوثيقة العائمة ترتب آثارها من اللحظة الأولى فيلتزم المؤمن له بالإعلان عن كافة الرسائل التي يرسلها أو ترسل إليه لحسابه أو لحساب الغير الذين يعهدون إليه بالتأمين عليها، وتخصيصها للوثيقة العائمة، وبالمقابل يلتزم المؤمن بضمان كل الشحنات المخصصة للوثيقة العائمة وبصورة تلقائية من وقت شحن البضاعة، وتعرضها للخطر، وهذه الآثار لعقد التأمين لا تتوقف في ترتيبها على تقديم الإخطار بل تترتب قبل تقديم الإخطار. بمجرد شحن البضاعة ولذلك يجوز تقديم الإخطار ولو كان الخطر قد تحقق من قبل وكان المؤمن له على علم به ولا يعتبر ذلك استثناء يرد على الأصل الذي يقضي ببطان كل تأمين يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها كما لا يعتبر تأميناً على الأخبار السارة أو السيئة<sup>(5)</sup>.

1- يشترط في المحل: (1- أن يكون موجوداً أو ممكن الوجود، 2- أن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين، 3- أن يكون قابلاً للتعامل فيه شرعاً) انظر السنهوري (الوسيط في شرح القانون المدني) المجلد 1 مصادر الالتزام.  
2- د/مصطفى كمال طه وزميله مرجع سابق ص 68- د/غنايم- مرجع سابق ص 403- د/على جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص 89.  
3- د/كمال طه (القانون البحري) المرجع السابق ص 490 - د/غنايم - المرجع السابق ص 403.  
4- قضت محكمة النقض الفرنسية في 2/2/1875م (الدور 1875-1-67) بأن: (واقعة الشحن هي التي تعطي الحياة للتأمين دون حاجة لاي تعبير جديد عن إدارة المتعاقدين) أشار إلى ذلك د/ كمال طه وزميله -مرجع سابق ص 68 -من القائلين بهذا الرأي /غنايم - المرجع السابق ص 403- د/على جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص 89 .  
5- د/ غنايم - مرجع سابق ص 403.

غير أن الإخطار يكون ضرورياً لقيام التأمين في حالة أن يكون التأمين بموجب الوثيقة العائمة لمصلحة الغير أو لمن يثبت له الحق فيه وهذا حل استقر عليه القضاء منذ أن عرفت الوثيقة العائمة وقررت القوانين، درناً للغش ومراعاة لحسن النية.

ويبرر أصحاب هذا الرأي ضرورة لزوم الإخطار لترتيب آثار الوثيقة العائمة الصادرة لحساب الغير، أو لمن يثبت الحق له فيه التي لا تترتب آثارها إلا من وقت صدور إخطار التحديد، ففي هذه الحالة لا بد من قيام المؤمن له أو المستفيد بإخطار المؤمن حيث أن الافادة من التأمين – أي استحقاق التعويض – يتوقف على ذلك الإخطار. فإن لم يقم به فإن أثر العقد يتوقف فالمسألة هنا تختلف عن التأمين العائم لحساب شخص محدد وهو المؤمن له ذاته حيث يسري التأمين بمجرد الشحن دون توقف على الإخطار<sup>(1)</sup> مما يجعل الإخطار في الحالتين ذا وظيفة مختلفة، ولذا يعامل معاملة مختلفة<sup>(2)</sup>، ففي الحالة الأولى التأمين لحساب الغير أو من يثبت له الحق فيه يكون الإخطار بالشحن من جانب المستفيد هو الاجراء الذي يستفيد به من التأمين .

أما في الحالة الثانية، فإن توقيع العقد ((الوثيقة العائمة)) هو الاجراء الذي يستفيد به من التأمين، ولذلك أعتبر الإخطار المتعلق ببضائع مؤمن عليها لحساب الغير غير ذي أثر إذا قدم بعد تحقق الخطر المؤمن منه، والعلة في هذا الاستثناء تقادي غش المستفيد<sup>(3)</sup>، وهذا الرأي هو ما تؤيده ؛ ذلك أن محل العقد وهي البضاعة المؤمن قابلة للتحديد مستقبلاً وتأتي واقعة شحن البضائع لتعين هذا المحل تعييناً نافياً للجهالة كما أنه بواقعة الشحن يستوفي شرط تعرض المحل (البضائع) للخطر المنصوص عليه في المادة (3 62) فقرة (1) بحري يماني المقابلة للمادة (354) بحري مصري والمادة (310) لبناني والمادة (313) أردني وكذلك في المادة (3) من قانون التأمين البحري الإنجليزي، كما أن هذا هو الذي ينسجم مع ما تنص عليه التشريعات المختلفة ومنها التشريعات العربية اليمني، المصري، اللبناني، والأردني، وكذا قانون التأمين البحري الإنجليزي، وقانون التأمين البحري الفرنسي، التي تعتبر التأمين العائم عقداً نهائياً وكامل يرتب آثاره القانونية بمجرد إبرامه، وإن قصر المؤمن له عن الوفاء بالتزامه بالإخطار جاز للمؤمن المطالبة بفسخ العقد دون مهلة وفقاً إلى الفقرة الأولى من المادة (415) بحري يماني والمقابلة للفقرة الأولى من المادة (395) بحري مصري والمادة (308/2) لبناني والمادة (311/2) أردني، ومع ذلك فإن هذا الرأي إن كان يتماشى مع الوثيقة العائمة المعقودة لحساب المؤمن له نفسه، إلا أنه لا يتماشى مع الوثيقة العائمة المعقودة لحساب الغير، والتي لا تترتب آثارها إلا من وقت صدور الإخطار، وليس بمجرد إبرامها؛ غير أنه يمكن الرد على ذلك بالقول: أن عدم ترتيب

1- د/ غنايم - المرجع السابق ص406.

2- المرجع السابق ص407.

3- د/كمال طه وزميله - مرجع سابق ص72.

التأمين المعقود بوصفه عائمة لصالح الغير لأثار العقد لإلأمن وقت صدور الإخطار- جاء استثناء غايته تقادي غش المستفيد.

ويرى البعض أن تكيف الوثيقة العائمة (الاشترآك) يحتاج إلى التمييز- بين الوثيقة المبرمة لحساب المؤمن له شخصياً و الوثيقة المبرمة لحساب الغير، فتكيف الأولى بأنها عقد تأمين نهائي يرتب آثاره من لحظة توقيعها، أما الثانية فتكيف بإنها اتفاق أو إطار يظم مجموعة من عقود التأمين المستقلة ويشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يدفعه المؤمن عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها أما بقية الشروط فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حده<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: الوثيقة العائمة عقد معلق على شرط واقف

ذهب الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه وزميله د/ وائل أنور- بندق<sup>(2)</sup> إلى تكيف الوثيقة العائمة بأنها

عقد تأمين صحيح غير أن هذا العقد معلق على شرط واقف وهو وجود عمليات شحن مستقبلية يجريها المؤمن له ( أي أن التزامات كل من المؤمن والمؤمن له تتعد معلقة على شرط واقف هو وجود شحنات في المستقبل) وينتج عن هذا أن ليس للمؤمن له أن يخصص للوثيقة العائمة هذه الشحنة أو لا يخصصها بل يلتزم بتخصيص جميع الشحنات للوثيقة العائمة حتى لا يصبح الشرط إرادياً محضاً ينبني عليه بطلان الالتزام. وهذا الرأي : أنتقد بأنه لا يصدق إلا عندما تكون وثيقة التأمين العائمة لحساب المؤمن له ذاته فيرتد الأثر الناتج عن تحقق الشرط الواقف إلى تاريخ إبرام العقد وليس إلى تاريخ الإخطار أما في حالة الوثيقة العائمة لحساب الغير أو من يثبت له الحق فيه، فإن تحقق الشرط الواقف لا يكون له أثر رجعي، بل تترتب آثار التأمين من وقت الإخطار مما لا يمكن معه وصف الوثيقة العائمة دائماً بأنها عقد معلق على شرط واقف<sup>(3)</sup>، ويرى البعض أن وثيقة التأمين العائمة هي عقد من العقود المستمرة، والمعلقة على شرط واقف، وتأتي الإستمرارية وفقاً لهذا الرأي من ناحيتين:

**الأولى:** هي أن وثيقة التأمين البحري التأمين العائمة تعد الشكل المعبر عن عقد التأمين البحري الذي يعد بدوره من العقود المستمرة إذ أن كلاً من طرفي العقد ملتزم أمام الطرف الآخر بما تم الاتفاق عليه طوال نفاذ العقد.

**والناحية الثانية:** إن التزام المؤمن لا ينتهي بالتأمين على شحنة معينة، بل إن المؤمن ملتزم بالتأمين على جميع الشحنات المستقبلية التي تكون للمؤمن مصلحة بالتأمين عليها، لحين انتهاء المدة المحددة في وثيقة التأمين العائمة ولا يبرأ المؤمن عندما يؤمن شحنة معينة دون أخرى، وأما كون التزامات طرفي العقد معلقة

1- صلاح سعيد الشيباني(الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع القانون اليمني) رسالة ماجستير جامعة عدن- كلية الحقوق 2007م - ص69.

2- المرجع السابق ص72.

3- د/على سيد قاسم ص46 أشار إليه صلاح الشيباني.

على شرط واقف فلن يحصل المؤمن له على التغطية التأمينية لأي شحنة مالم يقدم الإقرار عنها خلال المدة المحددة في الوثيقة، وإن المؤمن حال علمه بوجود شحنة لم يتم الإخطار عنها، فإنه في هذه الحال لن يستطيع سوى المطالبة بالفسخ مع التعويض،

إذ لا يستطيع المطالبة بالتأمين عليها وبذلك يكون التزام المؤمن بالتأمين على الشحنة معلقاً على تقديم الإقرار ايضاً<sup>(1)</sup>.

#### الفرع الرابع : أنواع الوثيقة العائمة ( أشكال الوثيقة العائمة)

عرف قانون التأمين البحري الإنجليزي الوثيقة العائمة في الفقرة الأولى من المادة (29) منه بأنها: (الوثيقة التي تصف التأمين بشروطه العامة وتترك اسم السفينة أو السفن والتفاصيل الأخرى لكي تحدد بموجب تصريح لاحقة ) ونجد أن الوثيقة العائمة تكون على نوعين الوثيقة العائمة المفتوحة، والوثيقة العائمة المقفلة، وتشتهر الوثيقة العائمة التي نص عليها قانون التأمين البحري الإنجليزي بالغطاء المفتوح المعمول به في الولايات المتحدة الأمريكية، ووثيقة الاشراف المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية اليمني، والمصري واللبناني والأردني ووثيقة الاشراف الفرنسية وسوف نحاول التعرف على هذه الأشكال ومقارنتها بالوثيقة العائمة .

#### أ- الوثيقة المفتوحة

هي التي لا يتحدد فيها مبلغ إجمالي للتأمين، وإنما تظل التغطية مفتوحة خلال مدة التعاقد أو حتى يتم الغائها بإشعار صادر من أحد طرفي عقد التأمين، ويقوم المؤمن له بإخطار المؤمن عن كل شحنة من شحنات البضاعة على حدة عند شحنها أو تجهيزها للشحن، لكي يصدر المؤمن شهادة تحدد بشكل مختصر نطاق التأمين واسم المستفيد أو المؤمن له ترفق بوثيقة التأمين ويتم حساب القسط ويسدده المؤمن له فوراً، وتغطي الوثيقة كل شحنات المؤمن له التي يتم أشعار المؤمن بها<sup>(2)</sup>، وتخضع لنفس شروط وثيقة التأمين البحري بضائع -العامة والخاصة-، وتختلف الوثيقة المقفلة عن الوثيقة العائمة المقفلة في أنها لا تقتصر بوجود مبلغ تأمين إجمالي، كما أن مدة التأمين فيها قد تكون مفتوحة وغير محددة، كما تختلف الوثيقة المفتوحة من حيث قسط التأمين الذي يدفعه المؤمن له عن كل شحنة، بينما في الوثيقة المقفلة يدفع قسط التأمين عن المبلغ الإجمالي المحدد في الوثيقة.

#### ب- الوثيقة المقفلة

<sup>1</sup> - سماح حسين علي (وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري) دراسة مقارنة - رسالة ماجستير - جامعة بابل كلية القانون - 2003م ص 26 و 27.  
<sup>2</sup> - نبيل الخناق وخضر الياس البناء - مرجع سابق ص 172.

يتم فيها تحديد مبلغ اجمالي للتأمين يتناقض مع الإخطار عن كل رسالة على حده، ويتم دفع قسط التأمين مقدماً بنسبة من المبلغ الإجمالي لمبلغ التأمين، ويتم التسوية عند انتهاء سريان الوثيقة على أساس الشحنات التي تمت فعلاً ويلتزم المؤمن له بأشعار المؤمن بتفاصيل كل شحنة تدخل في نطاق الوثيقة العائمة حتى ولو بعد وصول البضاعة، أو بعد تحقق الخطر ومتى قدم المؤمن له المعلومات عن كل شحنة يقوم المؤمن باستئصال مبلغ الشحنات من مبلغ التأمين الإجمالي وتثبيت المبالغ على ظهر الوثيقة ويثبت مبلغ الرصيد المتبقي، وبعد ذلك يصدر المؤمن شهادة تأمين بكل شحنة، وإذا تجاوزت الشحنة للرصيد المتبقي من المبلغ الإجمالي يصدر المؤمن وثيقة مكملة<sup>(1)</sup>، ويدفع المؤمن الفرق، وتقوم الوثيقة المقفلة على خصائص عدة منها الآتي:-

- 1- الوثيقة المقفلة ليس لها مدة محددة فهي مستمرة إلى حين استفاد مبلغ التأمين الإجمالي المحدد في الوثيقة.
- 2- إن قسط التأمين يدفع مقدماً بنسبة من المبلغ الإجمالي.
- 3- تتم عملية تصفية حساب مبالغ الشحنات أولاً بأول عند تقديم المؤمن له بيانات كل شحنة يقوم المؤمن بتثبيت مبالغ الشحنات المصرح بها على ظهر الوثيقة ويثبت مبلغ الرصيد المتبقي و ثم يتم اصدار شهادة عن كل شحنة.

ولما كان هذا النوع من الوثائق يعتبر ذو خطورة بالنسبة للمؤمن، يشترط المؤمن الشروط الآتية:

- 1- تحديد حداً أعلى للشحنة على السفينة الواحدة وحداً أعلى للتراكم قبل الشحن.
- 2- على المؤمن دفع قسط أولي للمؤمن يتناسب مع المبلغ الإجمالي للوثيقة.
- 3- أن يذكر في الوثيقة كيفية حساب مبلغ التأمين.
- 4- ينص في الوثيقة على شرط تصنيف السفن، والذي على أساسه يحدد سعر التأمين استناداً إلى تسجيل السفينة في إحدى السجلات العالمية المعتمدة وانها من الدرجة الأولى ولا يزيد عمرها عن 15 سنة.

### ج- وثيقة الإشتراك المنصوص عليها في القانون اليمني والمصري

رأينا فيما سبق أنه تم النص على وثيقة الإشتراك في المادة (414) بحر يمني المقابلة للمادة (393) مصري إذ نصت الفقرة الأولى منها على أنه: (1- إذا أبرم التأمين بوثيقة عائمة (إشتراك) يجب أن تشمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من

1 - المرجع السابق ص 171.

البيانات فتعين بملاحق تصدر بملاحق تصدر- بمناسبة كل شحنة على حده) وفي هذه الوثيقة لا يتحدد مبلغ إجمالي للتأمين يتناقض مع قيمة كل شحنة يتم الإخطار- عنها كما هو حال الوثيقة العائمة المنصوص في القانون الإنجليزي كما يكون للمؤمن بموجب وثيقة الإشتراك أن يحدد سقفاً لمسئوليته عن تعويض كل شحنة بينما للمؤمن في الوثيقة العائمة أن يحدد قيمة البضائع التي تشحن في سفينه واحده كما له أن يحدد سقفاً لمسئوليته لا عن الشحنة الواحدة بل عن تراكم الشحنات<sup>(1)</sup>، ونجد أن المشرع اليمني ومعه المصري يشترطان في وثيقة الإشتراك أن تحدد أقساط التأمين التي يدفعها المؤمن له وفي هذا تتفق مع الغطاء المفتوح الذي يتضمن أسعاراً ثابتة يتفق عليها بين المؤمن والمؤمن له لحساب أقساط التأمين على مختلف أنواع البضائع التي تدخل في تجارة المؤمن له<sup>(2)</sup>، وفي هذا تفرق مع الوثيقة العائمة التي لا تتضمن مقدار أقساط التأمين أو سعر حسابها لكل صنف من البضائع كما أن وثيقة الإشتراك تتفق مع الوثيقة العائمة في التزام المؤمن له بالإخطار عن جميع الشحنات التي يمر بها سواءً أكانت لحسابه أو لحساب الغير الذين يتعاملون معه، وفي التزام المؤمن بقبول التأمين على تلك الشحنات الفقرة الثانية من المادة (414/2) يمني المقابلة (394) مصري والمادة (308) لبناني (311) أردني وتشتهر بالوثيقة المفتوحة المعمول بها في أمريكا، أما وثيقة الإشتراك المنصوص عليها في القانون الفرنسي فهي نفس الوثيقة العائمة المنصوص عليها في إنجلترا وذلك يتبنى شكل الوثيقة المتناقضة<sup>(3)</sup> كما أخذ في الوقت ذاته بفكرة الوثيقة المفتوحة المعروفة في الولايات المتحدة وذلك بتبنى شكل وثيقة الإشتراك واخضاعها لنفس النظام العام.

## د- الغطاء المفتوح الأمريكي

الغطاء المفتوح عبارة عن عقد بين المؤمن والمؤمن له، يلتزم بموجبه المؤمن بقبول التأمين على جميع الإرساليات التي تدخل ضمن التغطية المفتوحة، وذلك خلال مدة التعاقد هي في الغالب سنة، ويجب على المؤمن له إخطار المؤمن بكل شحنة تدخل في نطاق التغطية حتى يمكن إصدار- شهادة تأمين لتغطية الإرسالية المنقولة والمبلغة للمؤمن، إذ على ضوء هذا الإشعار- يقوم المؤمن بإصدار وثيقة للشحنة المصرح بها، ويقوم المؤمن بتغطية الشحنات بغض النظر عن مبلغ التأمين واما إذا كانت الخسائر قد حدثت قبل وصول البيانات النهائية لصدور- الوثيقة ( بشرط توفر حسن النية ) والتزام المؤمن له بإخطار- المؤمن بوصول كل شحنة، وطبقاً لهذا النوع من التعاقد لا يحدد مبلغ إجمالي بل تظل التغطية مفتوحة خلال مدة التعاقد، وقد تكون مدة التعاقد محددة وفي الغالب تحدد مدته بعام، وقد لا تكون محددة وتلغى بإشعار من أحد الطرفين، كما لا تتضمن وصفاً للإرساليات التي تنفذ خلال مدة سريانه ولا المناطق الجغرافية التي ستشحن

1 - بهاء بهيج - مرجع سابق ص 664.

2 - المرجع السابق نفس الصفحة.

3 - د/ جلال وفاء محمدين - المرجع السابق ص 41.

منها هذه الإرساليات، ويتم دفع القسط التأميني على كل شحنة على حدة بعد قيام المؤمن له بإخطار المؤمن عنها، حيث يشترط فيها أن لا تتجاوز قيمة الشحنة على السفينة مبلغاً معيناً محددة المدة، ويرى البعض أن الغطاء المفتوح يخضع لنفس القواعد التي تخضع لها الوثيقة العائمة بل اعتبره وثيقة عائمة<sup>(1)</sup> بينما يرى البعض<sup>(2)</sup> أنه لا يعتبر عقد تأمين نهائي، بل هو مجرد وعد من المؤمن بأن يؤمن على الشحنات التي يطلب المؤمن له تأمينها خلال مدة التعاقد بسعر التأمين المتفق عليه بالنسبة لكل نوع من أنواع البضائع التي يتاجر بها، ويعتبر عقد التأمين منعقداً بالنسبة لكل شحنة بعد أن يتقدم المؤمن له بطلب تأمينها، ويشبه الغطاء المفتوح وثيقة الإشتراك الفرنسية حيث لا يتحدد فيها مبلغ أعلى للتأمين، كما يجوز للمؤمن أن يحدد مبلغ أعلى لكل شحنة ويلتزم المؤمن بضمان كافة الشحنات خلال فترة معينة، بشرط قيام المؤمن له بإخطاره بالشحن في المواعيد، ويتميز الغطاء المفتوح بالآتي<sup>(3)</sup>:

- 1- يكون سعر التأمين ثابت مما يسهل عملية حساب الأقساط.
  - 2- قابل للتجديد كل سنة.
  - 3- لا يوجد قسط تأمين مدفوع مقدماً، ويتم دفع قسط التأمين على كل شحنة.
  - 4- تكون كافة الشحنات مشمولة بالتغطية في حدود مبلغ الحد الأعلى للشحنة.
- وبالرغم من أن الغطاء المفتوح يخضع لاتفاق المتعاقدين، بيد أن معهد مكنتبي التأمين البحري بلندن وضع شروطاً قياسية يسترشد بها تتمثل في الآتي:-
- 1- يغطي الغطاء المفتوح البضاعة في حدود السفرات ووفق الشروط المتفق عليها، وأن تكون البضائع للمؤمن له حصراً، وأن لا تكون مؤمنة لدى مؤمن آخر.
  - 2- تكون البضائع مغطاة عند حدوث الخسائر وإن حصلت قبل الشحن أو قبل إرسال البضائع إلى السفينة.
  - 3- على المؤمن له أن يقدم الإخطارات عن كل شحنة سواء وصلت إلى السفينة أم لم تصل، وعلى المؤمن قبول التأمين على جميع الشحنات وبتحديد المبلغ المتفق عليه لكل شحنة.
  - 4- تتحصر مسؤولية المؤمن عن كل حادث أو عدة حوادث ناشئة عن سبب واحد بحدود المبلغ المتفق عليه (مع وجوب تحديد المبلغ) ولا تعد الكميات المشحونة، بوسائل نقل برية أو نهريّة بحكم الشحنة الواحدة الوارد بالمعنى هنا.
  - 5- عند حصول الضرر أو وصول البضاعة قبل إرسال البيانات المطلوبة، يتم تقدير مبلغ التأمين على أساس تكلفة البضاعة زائداً مصاريف شحنها ونسبة مئوية يتفق عليها.

1 - د/ جلال وفاء محمد - المرجع السابق ص 35.

2 - بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 672 - د/ منى محمد العمار - علي السيد الديب - مرجع سابق ص 90.

3 - نبيل الخناق وخضر اليأس البناء - مرجع سابق ص 173.

6- عند بيع البضائع محل التغطية، يجوز نقل ملكية الوثيقة إلى الأشخاص الذين انتقلت إليهم ملكية البضائع. وتضمن التغطية المفتوحة للمؤمن تحقيق وفورات في المجهود والنفقات الخاصة بتجديد الاتفاق لا سيما إذا كان الاتفاق يسري لمدة طويلة، كما تتيح للمؤمن فرصة تعديل أسعار التأمين من وقت لآخر بما يتماشى مع الأسعار السائدة في ذلك الوقت بدلاً من استخدام سعر موحد خلال فترة السريان، مافي حالة الوثيقة العائمة، وكذلك تضمن التغطيات المفتوحة للمؤمن له تأمين جميع شحناته الغير محددة لمدة التعاقد، قابلة للتجديد، كما تتيح له دفع قسط التأمين الخاص بكل شحنة عند إصدار الوثيقة(الشهادة) بدلاً من دفع قسط إجمالي مؤقت مقدماً كما في حالة الوثيقة العائمة!

## المبحث الثاني

### الربح المأمول محلاً لعقد التأمين البحري

كان التأمين على الربح المأمول غير جائز في كثير من التشريعات باعتباره من الخسائر التبعية، والربح المأمول في التأمين البحري يقصد به: (الربح الذي يسعى الشاحن) مشتري البضاعة في الشحن الدولي إلى تحقيقه كنتيجة لعملية نقل السلع فهو يشتري البضاعة في بلد الشحن، وينفق عليها مصاريف النقل الشحن والتغليف وما إليها، ثم يبيعهها عادة بسعر يضمن الحصول على نسبة من الربح ومما لا شك فيه أن تحقق أحد الاخطار البحرية المؤمن منها يؤدي،

<sup>1</sup> جهاء بهيج شكري - مرجع سابق ص 671

إلى خسارة الشاحن - علاوة على ثمن البضاعة، وما تكبده من نفقات - ما كان يأمل تحقيقه من ربح، فيما لو قدر للبضاعة أن تصل سالمة إلى الجهة المقصودة ( بلد المرسل إليه ). وكان حظر التأمين على الربح المأمول في كثير من التشريعات، مرتبطاً بالنظرة الضيقة للتعويض<sup>(1)</sup> فالربح المأمول وفقاً لهذه النظرة كسب لا يتأذى الشاحن بفقده، لأنه لا يرتب نقصاً في أمواله، أو خسارة لذمته المالية<sup>(2)</sup>.

و الواقع أن التطور في مفهوم التعويض في الدول التي كانت تحظر التأمين على الربح المأمول، أدى إلى رفع الحظر عن مثل هذا التأمين، فأجيز- التأمين على الربح المأمول تأسيساً على أن تعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه يجب أن يكون كاملاً وشاملاً للخسارة المحققة، والربح الفائت (الربح المأمول)<sup>(3)</sup>، غير أنه بالرغم من إجازة التأمين على الربح المأمول أو الكسب الفائت لم يكن ذلك مجرداً من الشروط التي يستلزم توافرها لإجازة هذا التأمين أي لم يكن مجرداً من القيود والضوابط التي تحكمه، والمتمثلة في الشروط الواجب توافرها بالنسبة للتأمين على الربح.

ولذلك فإن دراستنا للربح المأمول سنتناول في مطلبين:

المطلب الأول: تطور موقف التشريعات المختلفة من التأمين على الربح المأمول.

المطلب الثاني: الشروط اللازم توافرها للتأمين على الربح.

## المطلب الأول: تطور موقف التشريعات المختلفة من التأمين على الربح المأمول

ذكرنا أن حظر التأمين على الربح المأمول (الكسب الفائت) ارتبط بالنظرة الضيقة لمفهوم التعويض، فقد اختلفت النظرة في الدول المختلفة إلى التأمين على الربح المأمول مفهوم التعويض لدى هذا المقتن أوداك لذلك سنستعرض تطور- موقف التشريعات من هذه المسألة في ثلاثة فروع:

### الفرع الأول: موقف التشريعات البحرية العربية محل الدراسة

لم يكن المقتن المصري يجيز التأمين على الربح المأمول حصوله من بيع البضاعة طبقاً للمادة (190) من قانون التجارة البحرية لعام 1883م الملغي التي كانت تعتبر عقد التأمين المعقود على الربح المأمول

1 - د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) ص 407 - د/ العطير رقم 47 ص 666.

2 - د/ العطير ص 666.

3 - د/ مصطفى كمال طه (القانون البحري) ص 478+479.

الحصول عليه من البضاعة باطلاً بحجة أنه لا يحق للمؤمن له أن يصيب مغنماً من وراء التأمين<sup>(1)</sup>، فالشاحن لا يتضرر- من فقدان الربح المأمول الذي لم يدخل ذمته لأن ذلك لا يرتب نقصاً في أمواله أو خسارة لذمته المالية وهذا الحظر نتاج تصور خاطيء، أو تصور ضيق للتأمين بوصفه عقد تعويض، وقد كانت نظرة المقنن المصري تلك محل نقد؛ لأن تلك النظرة قد يتجاوزها التعامل، بل يتجاوزها المفهوم المعاصر- للتعويض<sup>(2)</sup>.

فإذا كان الواجب تعويض المؤمن عن الضرر- الذي يلحقه كاملاً فإن التعويض الكامل يجب أن يكون مساوياً تماماً للخسارة المحققة والربح الفائت، أي أن التعويض الكامل يكون شاملاً ما لحق المؤمن من خسارة، وما فاتته من ربح، الأمر الذي يكون معه الربح الفائت (المأمول) هو إحدى عنصرى التعويض، فالنظرة الكاملة للتعويض تستوجب التسليم بحق المؤمن له المضرور بالحصول على ما كان يأمله من ربح، ولا يعد ذلك إثراءً، أو مغنماً يحصده المؤمن له من وراء التأمين بل تعويضاً معادلاً لما لحق به، وتأسيساً على ذلك تدارك المشرع المصري الأمر في قانون التجارة البحرية الجديد الصادر عام 1990م ونص في الفقرة الأولى من المادة (390) منه على إضافة الربح المتوقع ( المأمول) إلى ثمن البضاعة عند تحديد مبلغ التأمين، غير أنه لم يحدد مقدار هذا الربح تاركاً الأمر لإتفاق طرفي عقد التأمين، وقد حذا المقنن اليمني حذو المقنن المصري إذ أجاز التأمين على الربح المأمول حين نص في المادة (411/2) منه على إضافة الربح المأمول إلى قيمة البضاعة عند تقييمها لتحديد مبلغ التأمين. ولم يتعرض قانون النقل البحري السوداني للتأمين على الربح المأمول فلم نجد فيه نصاً يعالج هذه المسألة، إلا أنه ليس فيه ما يمنع من التأمين على الربح المأمول، بل أن القانون السوداني يجيز التأمين على الربح المأمول، إذ يدخل الربح المأمول تحت مدلول الفقرة الثانية من المادة (163) نقل بحري سوداني التي تنص على جواز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة لأخطار البحر، وكذا الفقرة الأولى من المادة (5) من قانون التأمين والتكافل لسنة 2003م التي نصت على أنه (يجوز التأمين ضد الأضرار- الناجمة عن الحريق، السرقة مخاطر- النقل عموماً، حوادث السيارات، المسؤولية المدنية، وضد كل خطر يحق بمصلحة اقتصادية مشروعة)، إذ تدخل إجازة التأمين على الربح المأمول تحت إجازة التأمين على كل خطر يحق بمصلحة اقتصادية مشروعة الواردة في النص المذكور، كما أن قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني، أجازا التأمين على الربح المأمول في المادة (310) بحري لبناني والمقابلة للمادة (313) أردني بالنص على أن كل صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضماناً للربح المأمول .

1- د/ علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق ص79.

2- د/ علي حسن يونس (اصول القانون البحري) مرجع سابق رقم 260 ص 256 - د/غنايم المرجع السابق ص409 .

ورغم إجازة التشريعات الحديثة التأمين على الربح المأمول في التأمين البحري إلا أن البعض يرى في الأمر صعوبة تكمن في كيفية حساب الربح المأمول<sup>(1)</sup> غير أن تلك الصعوبة يمكن التغلب عليها بتحديد نسبة معينة من قيمة البضاعة يتم الاتفاق عليها بين طرفي عقد التأمين تكون عوضاً عن الربح المأمول، أو بالنص القانوني على تلك النسبة.

وهذا ما فعله قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني فقد حددا تلك النسبة ب (10%) من قيمة البضاعة عند القيام أي في ميناء الشحن ما لم يرد نص مخالف في عقد التأمين فقد نصت المادة (313) بحري لبناني المقابلة للمادة (316) أردني على أنه: (يحدد الربح المأمول بعشر القيمة في مكان السفر، ما لم يقبل الضامنون صراحة بتقدير أعلى فيقتضي عند تحديد هذه العلاوة في الوثيقة)، ونجد أن النص يؤكد إثبات النسبة المتفق عليها كتعويض عن الربح الفائت في عقد التأمين، وقد كرس القضاء الأردني مبدأ شمول التعويض المستحق للمؤمن له على الكسب الفائت<sup>(2)</sup> فقرر استيفاء المؤمن له قيمة البضاعة مع (10%) زيادة من قيمة البضاعة، وأجور شحنها.

### الفرع الثاني: الربح المأمول في قانون التأمين البحري الإنجليزي

استقر القضاء الإنجليزي قبل ما يجاوز مائة عام من صدور قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م، على إجازة التأمين على الربح المأمول، فقد جاء في حكم للقاضي لورنس<sup>(3)</sup> قال فيه: (بما أن عقد التأمين عقد تعويض، فلا يمكن القول أنه قد أمتد خارج النطاق الذي يشغله هذا الصنف من العقود حتى يغطي مصلحة أناس من خسائر ما كانوا سيتحملونها لولا تحقق الإخطار المؤمن ضدها ففي كل مخاطرة بحرية لا يكون كل مغامر عرضة لخسارة الأشياء المعرضة لمباشرة للمخاطر من جراء وصول الأشياء المؤمن عليها إلى ميناء الوصول).

ثم جاء قانون التأمين الإنجليزي مكرساً لهذا القضاء فأجازت المادة (3/2) في فقرتها الثانية البند (ب) من قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م التأمين على الربح المأمول فقد نصت المادة المذكورة في البند (ب) على أنه ( طبقاً لأحكام هذا القانون فإن كل مخاطرة بحرية مشروعة يمكن أن تكون محلاً لعقد التأمين البحري، وبوجه خاص فإن هناك مخاطرة بحرية عندما تكون بصورة خاصة أ- ...، ب - عندما يكون كسب أو حق الحصول على أي أجر للشحن أو أجور سفر بحري، أو عمولة، أو ربح، أو أية منفعة مالية أخرى.... في خطر بسبب تعرض الأموال القابلة للتأمين للحوادث البحرية ).

1 - كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 409.

2- تمييز حقوق أردني رقم 129/87 مجلة نقابة المحامين لسنة 1989 - ص 2680 - أشار إلى ذلك د/الطير ص 667 هامش 3 .

3- أشار إلى ذلك د/غنايم - مرجع سابق ص 414.

### الفرع الثالث: موقف القانون الفرنسي

يقوم المفهوم الضيق لمبدأ التعويض في التأمين البحري على أن التأمين البحري هو تأمين أضرار يهدف إلى تعويض المؤمن له ضد فقد الشيء المؤمن عليه بتعويض المؤمن له عن الخسارة التي أصابته نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، أما إذا اشتمل التأمين على تعويض كسب كان منتظراً فمعنى ذلك أن يكون التأمين مصدراً للربح والإثراء، وذلك بتحويل مجرد الأمل في كسب إلى أمر محقق، ولذلك فقد صدر في فرنسا في القرن السابع عشر تقنياً يحرم التأمين على الربح المأمول في التأمين البحري<sup>(1)</sup>، فقد كانت المادة (3) (47) من قانون التجارة الفرنسي لعام 1807م تسمح للشاحن بالتأمين على البضاعة بقيمتها عند المغادرة<sup>(2)</sup>، ويشمل هذه القيمة الآتي:-

أ- ثمن الشراء في مكان البيع أو الإنتاج.

ب- أجور النقل إذا اشترط دفعها في كل الأحوال، ويمتنع على الشاحن إضافة الربح الذي كان يأمل الحصول عليه من بيعها في ميناء الوصول<sup>(3)</sup> فإذا تحقق الحادث البحري المؤمن منه فيمتنع على المؤمن له المطالبة بمبالغ يتجاوز مجموع القيم المذكورة<sup>(4)</sup>، غير أن الواقع العملي أثبت قصور النظرة الضيقة للتعويض عن احتواء متطلبات التجارة الدولية، مما جعل الشاحن يضعون زيادة على قيمة البضاعة في ميناء القيام (المغادرة) وذلك لتغطية ما يعتبرونه ربحاً مأمولاً كما درج الواقع العملي في سوق التأمين الفرنسي على السماح بزيادة في قيمة البضاعة مقدارها (10%) أي أن تلك العقبات التي وضعها المقتن الفرنسي، لم تحول دون جريان العرف في التأمين البحري على جواز التأمين على الربح المأمول، وجواز تأمين البضاعة في ميناء الوصول<sup>(5)</sup> وإزاء ذلك فقد عمد المقتن الفرنسي إلى تعديل موقفه السابق، فعمد في قانون اغسطس 1885م إلى إباحة التأمين على البضائع المصدرة لا بقيمتها وقت تصديرها في ميناء المغادرة (القيام) وإنما بقيمتها في ميناء الوصول، وبذلك أفسح المجال للسماح بالتأمين على الربح المأمول في التأمين البحري وما لبث أن توسع العمل بهذه الإباحة فانعكس أثره على التأمين البري- الذي كان العمل فيه على عدم جواز التأمين على الربح المأمول - فأجيز- تأمين المزروعات من خطر الصقيع لا بقيمتها وقت تحقق الخطر وإنما بقيمتها وقت نزوحها<sup>(6)</sup>)) كما أجاز تأمين البضائع

في النقل البري بقيمتها وقت الوصول ثم جاء قانون التأمين الفرنسي لعام 1930م فنصت

الفقرة الثانية من المادة (32) منه على أن: (أن كل مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق خطر ما

1- د/ ابو السعود - مرجع سابق ص 218 - د/ البدر اوي - مرجع سابق ص 144 .

2 - د/ العطير - مرجع سابق ص 666.

3 - د/ كمال طه (أساسيات القانون البحري) مرجع سابق ص 408.

4 - د/ غنايم - مرجع سابق ص 420 .

5 - د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص 184 + 185.

6 - د/ ابو السعود - المرجع السابق ص 218 .

يجوز، أن تكون محلاً للتأمين) ويقصد بهذه المصلحة غير المباشرة للربح المنتظر أو الكسب المأمول<sup>(1)</sup>.

وأخيراً جاء قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967م لينص صراحة في مادته الثالثة على جواز التأمين على الربح المأمول حيث نصت المادة المذكورة على أن: (كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المأمول يمكن أن يكون محلاً لتأمين بحري)<sup>(2)</sup>، وعلى الرغم من إجازة التأمين على الربح المأمول إلا أن البعض<sup>(3)</sup> انتقده بأنه تأمين من الأخطار التجارية، وليس تأميناً من الإخطار البحرية، غير أن هذا الانتقاد لا يستند إلى أساس فلو فرضنا أن الحادث المؤمّن منه تحقق، فإن الشاحن سيخسر- علاوة على حق البضاعة ما كان سيجنيه من ربح، وخسارة الربح

هنا تعود لمخاطر- الملاحة البحرية<sup>(4)</sup>، فبسبب فقد الربح أو خسارة الكسب هو تحقق الحادث المؤمّن منه، وليس تقلبات السوق، أي أن الخسارة ليست راجعه إلى تقلبات الأسعار في السوق التجاري بل إلى تحقق الخطر البحري، ومن العدل أن يكون تعويض الشاحن عادلاً.

#### الخلاصة

أن التأمين من فقد الربح المأمول قد أصبح أمراً مسلماً به لدى معظم التشريعات ذلك أن الكسب المأمول يمثل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على المؤمّن له لولم يتحقق الحادث المؤمّن منه ولا مخالفة في التأمين على الربح المأمول للمصلحة التعويضية لتأمين الأضرار- ذلك أن الهدف من هذا التأمين هو التعويض الكامل والربح المأمول من عناصر الضرر- الذي أصاب المؤمّن له، ولذا لا يجوز أن يقال أن المؤمّن له قد حصل على إثراء غير مشروع من تأمين الربح المأمول، والحصول على التعويض عن الربح المأمول ليس إثراء بل هو مجرد تعويض عن ضرر لحق بالمؤمّن له<sup>(5)</sup>.

#### المطلب الثاني: الشروط اللازم توافرها للتأمين على الربح

إن مبدأ جواز أن يكون الربح المأمول محلاً لعقد التأمين البحري، وإن كان قد أصبح أمراً مسلماً به كما رأينا إلا أن استحقاق المؤمّن له للتعويض عن ذلك الربح جراء تحقق الحادث المؤمّن منه، لا يخلو من ضوابط معينة حتى لا يتحول التأمين وسيلة للإثراء، ومن تلك الضوابط التي تمكن الشراح<sup>(6)</sup> من ستخلاصها من جملة أحكام صادرة عن المحاكم الإنجليزية نستعرضها في ثلاثة فروع الآتي:

1 - د/ غنايم - المرجع السابق ص412.

2 - د/ غنايم - المرجع السابق ص412 .

3 - من هؤلاء الفقيه Decourcy، والفقيه بروكس أشار إلى ذلك د/غنايم ص413.

4 - د/ كمال طه وزميلة - مرجع سابق ص65 - د/غنايم ص413 .

5 - د/ البدر اوي - مرجع سابق ص146.

6 - د/ غنايم - المرجع السابق ص420 وما بعدها.

## الفرع الأول: النص عليه صراحة في عقد تأمين البضاعة

فيجب أن تتضمن وثيقة عقد التأمين على البضاعة نصاً صريحاً على أن التغطية التأمينية تشمل تغطية الربح المأمول الحصول عليه من البضاعة، فإن انعدم النص الصريح كان الربح المأمول خارج نطاق تغطية الوثيقة، مما يعني إن وثيقة تأمين البضاعة العادية، أو الوثيقة العامة للتأمين على البضاعة لا تغطي خسارة الربح المأمول، والنص صراحة على هذا الشرط في وثيقة التأمين العادية أمر ضروري إذا أريد لها أن تمتد لتشمل تغطية خسارة الربح المأمول، فلا بد أن تتجلى دلالة انصراف إرادة المتعاقدين إلى تغطية هذه الخسارة بالنص الصريح عليه في الوثيقة، لأن التأمين عادة لا يغطي إلا الخسارة المباشرة المتمثلة في قيمة الشيء الهالك بفعل تحقق الكارثة المؤمن منها، فيظل الكسب الفائت غير مشمول بالتغطية حتى ينص على ذلك بنص صريح في العقد<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني: أن يكون الربح المأمول مؤكداً

إذا ما أريد التأمين على الربح المأمول فلا بد أن يكون الكسب الذي يأمل المؤمن له تحقيقه من البضاعة ربحاً مؤكداً، أي أن يكون كسباً محقق الوقوع فيما لو لم يحدث الحادث البحري المؤمن منه، لا أن يكون مجرد ربح محتمل إذ أن الاحتمال غير القائم على أساس في تحقق كسب الربح، غير كاف لقيام مصلحة المؤمن له في التأمين عليه، فالتعويض على الربح المأمول يعتمد، على إثبات أن الربح كان سيتحقق فيما لو وصلت البضاعة سالمة، ولم تتعرض للحادث البحري وقد عمدت المحاكم الإنجليزية إلى تطبيق قواعد صارمة في إثبات الربح المأمول، بعد أن كانت قديماً تكفي بإثبات الاحتمال العام بتحقيق أرباح، ويدل الأستاذ الدكتور حسين غنايم على ذلك بقضية (بيرو في جروفر Byro v. Grover) حيث إبرمت وثيقة تأمين على الربح المتحصل من جراء بيع شحنة من الكتان (Flox) منقولاً من 1812 (RIGA) إلى (Hull) حيث حرص القضاء الإنجليزي على تضمين عريضة الدعوى، وعلى الإثبات في المحكمة أنه لو قدر للكتان أن يصل سالماً فإن ربحاً يساوي القيمة المؤمن عليها كان سيتحقق مما يدل بوضوح على أن ذلك يعتبر أحد القواعد الراسخة لإمكانية التعويض عند التأمين على الربح المنتظر- في القضاء الإنجليزي. أما في الولايات المتحدة فإن ما جرى عليه العمل بهذا الخصوص مختلف عما هو مستقر في إنجلترا فقد قضت المحكمة العليا في الولايات المتحدة مبدئاً مقتضاه أن إثبات ملكية البضاعة قرينة قاطعة على أن تلك البضاعة كانت ستحقق ربحاً في السوق الخارجية، ففي قضية (Lomis v. Show 1800) اعتبرت المحكمة فقدان ثلاثة أثمان البضاعة بمثابة خسارة لتلك النسبة من

1 - أنظر في هذا المعنى د/ البدر اوي التأمين - مرجع سابق ص 14.

الأرباح دون أن تعني بالثبوت من مسألة ما إذا كانت هنالك أرباح ستحقق فيما لو قدر للبضاعة أن تصل أم لا(1)؟.

### الفرع الثالث: أن يكون العقد عقد التأمين قد تضمن تقدير الربح المأمول بطريقة دقيقة

بالإضافة الى اشتراط أن يكون الربح المأمول ربحاً مؤكداً فلا بد أن يكون تقدير الربح المأمول قائماً على أسس ثابتة ومعقولة فيمكن تقدير الربح المأمول من البضاعة بالفرق بين قيمتها في ميناء الوصول، وإجمالي تكلفتها داخلاً فيه ثمن شرائها، وكافة النفقات الأخرى من أجور شحن، وتغليف وتأمين وغيرها. ويمكن تحديد الربح المأمول بنسبة معينة من قيمة البضاعة فقد نص قانون التجار البحرية اللبناني، ومعه الأردني على إضافة نسبة تعادل عشر قيمة البضاعة في مكان بدء الرحلة (ميناء المغادرة) كتعويض عن الربح المأمول ما لم يتفق الأطراف على نسبة أكثر<sup>(2)</sup>، وجاء تحديد المشرع اللبناني ومعه الأردني مقدار الربح بعشرة في المائة من قيمة البضاعة في مكان السفر درئاً لاختلاف المتعاقدين على هذا التحديد عند وصول البضاعة، أو تحقق الحادث المؤمّن منه.

وأما قانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري، فقد تركا لطرفي عقد التأمين حرية تحديد الربح المأمول، فإن لم يتم الاتفاق على ذلك فيمكن تطبيق ما جرى عليه العمل في الواقع بإضافة نسبة (10%) من ثمن البضاعة في ميناء الشحن مضافاً إليها نفقات النقل والتأمين، والتغليف وغيرها من النفقات، أما في إنجلترا فقد جرى العمل في الواقع على إجازة إضافة الربح المأمول بنسبة معينة من ثمن البضاعة يتفق عليها طرفاً عقد التأمين، وفي الغالب تكون هذه النسبة (10%) من مجموع قيمة البضاعة وأجور شحنها وتأمينها<sup>(3)</sup>.

وأما في فرنسا فإن البند 12/1 من وثيقة التأمين الفرنسية على البضاعة الصادرة عام 1944م حدد الربح المأمول (المنتظر) بخمس قيمة البضاعة في ميناء القيام، ولعل من المناسب تقدير الربح المأمول بنسبة محددة مع الأخذ في الاعتبار أن اعتماد هذه النسبة ليس سوى تقدير جزافي للربح غايته حسم المنازعات التي يحتمل آثارها، ومع ذلك فلا يعد ذلك التحديد بالنسبة متعلقاً بالنظام العام بحيث يحظر الاتفاق على ما يخالفه، فيجوز للأطراف تحديد الربح المأمول بما لا يقل عن (20%) من قيمة البضاعة في ميناء القيام، كما أن المحاكم لا تعترف بالزيادات الكبيرة للربح المأمول، حتى ولو نص عليها في العقد ما لم تكن تتناسب والتقويم المشار إليه، كما أنه لا مجال للخوف من أن يؤدي تحديد الربح المأمول سلفاً إلى ضمان المؤمّن له من المضاربات التجارية؛ ذلك أن الغاية من التحديد هي حسم المنازعات ليس إلا مع البقاء ضمن

1 - د/غنايم - المرجع السابق ص 422.

2 - المادة (313) بحري لبناني والمقابلة للمادة (316) أردني.

3 - بهاء بهيج - مرجع سابق ص 664.

الإطار الطبيعي للتأمين وهو مبدأ التعويض بحيث لا يحول التحديد المسبق للربح المأمول دون المؤمن وإثبات أنه

ما من ربح كان سيتحقق، أو إثبات أن الربح الذي كان سيتحقق هو دون النسبة المذكورة في العقد<sup>(1)</sup>.

---

<sup>1</sup> - د/ غنايم - المرجع السابق ص423 وما بعدها .

# الفصل الخامس

المحل ومبدأ التعويض

## تمهيد وتقسيم

- يوصف عقد التأمين البحري بأنه عقد تعويض أي أنه يهدف إلى جبر الخسارة التي لحقت المؤمن له بحيث لا يجوز له أن يحقق ربحاً من وراء التأمين، كما أنه لا يجوز في الأصل أن يتقاضى من المؤمن حال تحقق الحادث البحري المؤمن منه تعويضاً أكبر من مبلغ التأمين المذكور في عقد الأمين كضمن للشيء المؤمن عليه، فإن كانت الخسارة التي لحقت المؤمن له أكبر في قيمتها من مبلغ التأمين فإنه لا يتقاضى إلا مبلغ التأمين كما يحدده عقد التأمين، وهو ما يعرف بالتأمين الناقص، فهناك تلازم بين واضح بين مبلغ التأمين (التعويض) وضمن الشيء محل التأمين، وقد رأينا أنه تترتب على الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري نتائج عدة منها:
- 1- أن يلحق الحادث البحري المؤمن منه ضرراً للمؤمن له وإلا لم يكن له مصلحة تقبل التأمين عليها، أي أن يكون للمستفيد مصلحة تأمينية في الشيء المؤمن عليه والذي تضرر فعلاً بوقوع الحادث المؤمن منه.
  - 2- لا يمكن جبر الضرر أكثر من مرة واحدة ولو بعقدي تأمين مستقلين.
  - 3- عدم تجاوز التعويض قدر الضرر- أبداً فلا يمكن التأمين على الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية، فلا بد من تساوي قيمة التأمين مع قيمة الشيء محل التأمين.
  - 4- أن يكون الحادث المؤمن منه هو السبب المباشر- في تحقق الخسائر.
  - 5- تجريد المؤمن له من أي حقوق على الشيء المؤمن عليه من شأنه أن يجعله بمركز- مالي أفضل مما كان عليه، ولما كنا قد تعرضنا لدراسة المصلحة التأمينية في الباب التمهيدي، والباب الأول من هذه الدراسة، فإن دراستنا هذا الباب سوف تقصر على تجريد المؤمن له من المنافع في مبحث أول، ومحل عقد التأمين البحري ومبلغ التأمين في مبحث ثان، وتساوي قيمة مبلغ التأمين مع قيمة الأشياء محل التأمين في مبحث ثالث.

## المبحث الأول

## تجريد المؤمن له من المنافع

من النتائج الأساسية للمبدأ التعويضي تجريد المؤمن له - بعد استلامه للتعويض من المؤمن من أي حقوق على الشيء محل التأمين من شأنها أن تجعله في مركز مالي أفضل مما كان عليه لو بقيت له هذه الحقوق والمبدأ التعويضي يفترض أنه بعد تحقق الحادث البحري المؤمن منه وهلاك الشيء محل التأمين تتم عملية إعادة المؤمن له إلى مركزه المالي الذي كان عليه قبل تحقق الحادث، فبعد استلامه للتعويض يتطلب الأمر تجريده من جميع الحقوق المتعلقة بهذا الشيء فليس له بعد تعويضه عن الخسارة التي لحقت به أن يحتفظ بملكية الحطام المتبقي عن الشيء المؤمن عليه، كما ليس له الرجوع على الشخص الثالث المتسبب؛ لأنه بعد حصوله على التعويض الكامل يكون قد أُعيد إلى نفس مركزه المالي الذي كان عليه قبل تحقق الخسارة فإذا بقي محتفظاً بالحقوق المتعلقة بالشيء محل التأمين لنفسه فإنه يكون في مركز مالي أفضل مما كان عليه قبل تحقق الحادث، ومن مظاهر هذا التجريد انتقال ملكية حطام الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن، وحلول المؤمن محل المؤمن له في حقوق الأخير في مواجهة المتسبب ولذلك فإن سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: انتقال ملكية حطام الشيء محل التأمين إلى المؤمن.

المطلب الثاني: حلول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه في مواجهة المتسبب

### المطلب الأول: انتقال ملكية حطام الشيء محل التأمين إلى المؤمن

حال دفع المؤمن التعويض الكامل عن الخسارة الكلية للشيء المؤمن عليه سواء كانت الخسارة كلية حقيقية أو خسارة حكمية (تقديرية) يتم تجريد المؤمن له من حقه في ملكية حطام هذا الشيء المؤمن عليه، فينتقل هذا الحق للمؤمن سواء أكان لهذا الحطام وجوداً مادياً ظاهراً أم لا، فإذا سلم الناقل البضاعة وهي تالفة كلياً وفي وضع لا تصلح معه للإستفادة معه للإستفادة منها في الغرض الذي تم إستيراده من أجله كتحجر الإسمنت لتبلمه بماء البحر نتيجة حادث بحري مؤمن منه الزم المؤمن بتعويض المؤمن له، وانتقلت إليه ملكية البضاعة بالحالة التي وصلت عليها، وإذا سلمت البضاعة وهي ناقصة في عدد من رزمها انتقلت ملكية الرزم التي لم تسلم من الناقل إلى المؤمن بعد دفع التعويض وكذلك الحال في التأمين على السفينة تنتقل ملكية حطامها إلى المؤمن سواء أكان لهذا الحطام وجوداً مادياً ظاهراً أم لا، كما لو اصطدمت السفينة المؤمنة بالصخور فتدمرت أو كما لو غرقت واختفت في قاع البحر فلمؤمن وحده حق انتشاله والتصرف بالحطام بعد انتشاله دون الإخلال بحقه في الرجوع على المتسبب في ارتطام السفينة أو غرقها إن

كان لهذا الرجوع سنداً من القانون وكذلك ينتقل حق الملكية للمؤمن في حالة ممارسة المؤمن حقه في التخلي (الترك) عن الشيء المؤمن عليه في حالة الخسارة الكلية (التقديرية) ومما تجدر الإشارة إليه أن انتقال حق الملكية إلى المؤمن ينحصر في حالة التعويض عن الخسارة الكلية فقط، أما في حالة الخسارة الجزئية فقد سبق القول أن تعويض الخسارة الجزئية يتناول كلفة ما أصاب هذا الشيء من ضرر جزئي لأجل إعادته إلى نفس الحالة التي كان عليها قبل تعرضه للحادثة البحري المؤمن منه، ولذلك تبقى ملكية المؤمن له على الشيء محل التأمين كما هي وقد نصت الفقرة الثانية من المادة (79) من قانون التأمين الإنجليزي على ذلك بقولها (عندما يدفع المؤمن ثمن الخسارة الجزئية لا يحوز ملكية الشيء المؤمن عليه أو أي جزء يكون قد بقي منه) ونجد أن انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه تبرره الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري، ولكن ماهو الأساس القانوني لهذه القاعدة؟

للإجابة على هذا السؤال نستعرض مقررته القوانين البحري العربية بحري ثم قانون التأمين البحري الإنجليزي ثم قانون التأمين البحري الفرنسي في ثلاثة فروع :

#### **الفرع الأول : موقف القوانين البحرية العربية محل الدراسة**

قسم المشرع العربي اليمني والمصري واللبناني والأردني الخسارة إلى قسمين:

**القسم الأول:** خسارة تسوى بالطرق العادية للتعويض فقد نصت المادة (384) بحري يمني المقابلة للمادة (364) بحري مصري على أن: (تسوى الأضرار بطريق التعويض بما لا يجاوز قيمة التأمين إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء للمؤمن في الأحوال التي يجيز له الاتفاق أو القانون اتباع هذا الطريق) ونصت المادة (350) بحري لبناني المقابلة للمادة (353) أردني على أن: (كل ضرر وهلكات لا تفسح مجالاً للترك تعتبر خسارة بحرية) وتعامل هذه الخسارة كما لو كانت خسارة جزئية تخضع في تسويتها لطرق التعويض الإعتيادية فكل ضرر وهلاك لا يفسح مجالاً لطلب التخلي عن الشيء المؤمن عليه يعتبر خسارة عادية بمعنى أن قيمة الضرر تقدر بقدرها وتسوى بطريق التعويض وتبقى ملكية الحطام للمؤمن له.

**القسم الثاني :** خسارة قابلة للتخلي (الترك) وهذه الخسارة يتم فيها انتقال ملكية الحطام للمؤمن بتخلي المؤمن له عن الشيء المؤمن عليه مقابل مبلغ التعويض كاملاً فيكون المشرع العربي قد قصر انتقال ملكية الحطام على هذا النوع من الخسائر فقد نصت المادة (385) بحري يمني المقابلة للمادة (367) بحري مصري على أنه: (.يترتب على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن) بيد أن المشرع اللبناي ومعهم الأردني خرجاً على هذه القاعدة فأوجب إنزال قيمة الحطام الذي بقي من مبلغ التعويض ويبقى ملكاً للمؤمن له، فقد نصت المادة (355/1) بحري لبناني المقابلة للمادة (358) أردني على أنه: (يجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض) ولعله من

نافلة القول أنه إذا غرقت السفينة ولم تنتشل فلا مجال لخصم أي شيء من مبلغ التعويض فيتقاضى المؤمن له التعويض كاملاً، ويشمل انتقال ملكية الحطام انتقال ملحقات الشيء المؤمن عليه فإن ترك السفينة المؤمن عليها مثلاً يجب أن يشمل ملحقاتها ولو لم تكن موجودة على متنها عند وقوع الحادث، كما أن ترك البضائع يجب أن يشمل الجزء الذي تسلمه المؤمن له وقام ببيعه ما لم يتضمن البيع تنازل المؤمن له عن استعمال حق التترك.

### الفرع الثاني: موقف قانون التأمين البحري الإنجليزي

أقر قانون التأمين الإنجليزي قاعدة انتقال ملكية حطام الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن في الفقرة الأولى من المادة (79) منه التي نصت صراحة على أنه: (عندما يدفع المؤمن عن الخسارة الكلية سواءً عن كل الشيء المؤمن عليه أو في حالة البضائع لأي جزء قابل للتجزئة فإنه يصبح نتيجة لذلك مخولاً بالتصرف بمصلحة المؤمن له فيما بقي من الشيء الذي تم الدفع عنه...) بل إن المشرع الإنجليزي فوق ذلك اعتبر كل عقد تأمين يتضمن شرطاً يقضي بعدم انتقال هذا الحق للمؤمن عقد رهان أو مقامرة باطل لا حكم له وذلك في الفقرة الثانية (ب) من المادة (4) من نفس القانون التي نصت على أن: (يعتبر عقد التأمين البحري عملية مراهنة أو مقامرة إذا نظمت الوثيقة على أساس عدم المؤمن من المستتفادات أو على أي شرط مماثل) وقد اعتبر بعض الشراح<sup>(1)</sup> وهو مانراه أيضاً أن المشرع الإنجليزي قد غالى في هذا النص باعتباره عقد التأمين الذي تضمن شرطاً يقضي بعدم انتفاع المؤمن بالحطام باطلاً إذ، كان يكفي اعتبار الشرط باطلاً دون أن يتأثر نفاذ العقد بذلك تأسيساً على القاعدة التي تقضي بأنه إذا بطل العقد في جزء منه بطل ذلك الجزء، ونفذ العقد بالجزء الصحيح منه، وإذا تضمن العقد شرطاً باطلاً بطل الشرط وصح العقد وجاءت الفقرة الأولى من المادة (63) من نفس القانون لمعالجة مسألة انتقال ملكية ما بقي من الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن إذا مارس المؤمن له حقه في التترك عند تحقق الخسارة الكلية الحكيمة (التقديرية) فنصت على أنه: (عندما يكون هناك تترك نافذ أنه فإن من حق المؤمن أن يضطلع بمصلحة المؤمن له فيما يكون قد بقي من الشيء المؤمن عليه وبكل حقوق الملكية المتصلة).

### الفرع الثالث : موقف قانون التأمين البحري الفرنسي

قصر المشرع الفرنسي انتقال ملكية الحطام وحقوق المؤمن له على الأشياء المؤمن عليها على الحالة يختار فيها المؤمن له التخلي (التترك) عن الأشياء المؤمن عليها في الأحوال التي يجيز له الاتفاق أو القانون إتباع هذا الطريق، فقد نصت المادة 24/172 من قانون التأمين البحري الفرنسي رقم 522 لعام 1967م وتعديلاته بالمرسوم 666 و 667 لعام 1976م على أنه: (يتم تسوية

1 - بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 761.

الأضرار والخسائر بطريق التعويض باستثناء اختيار المؤمن له التخلي في الحالات التي يحددها القانون أو الإتفاقية) وجاءت الفقرة الثانية من المادة 27/172 منه لتؤكد انتقال حق المؤمن له على الحطام في حالة اختياره الترك طريقاً لتسوية الأضرار، مبينة الوقت الذي تنتج فيه آثار الانتقال فنصت على أنه: (تنتقل حقوق المؤمن له إلى المؤمن، ويكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين ويحدث الانتقال أثره من الوقت الذي يقوم فيه المؤمن له باعلان رغبته في الترك) وبذلك نجد إن المشرع الفرنسي والمشرع العربي لا يختلفان في معالجة مسألة انتقال الحطام الأمر الذي يؤكد استقاء قانوني التجارة البحرية اليمني والمصري استقياً أحكامهما من القانون الفرنسي.

### **المطلب الثاني: حلول المؤمن محل المؤمن له في مواجهة المتسبب**

لايجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع التعويض للمؤمن له بحجة أن في إمكان الأخير الرجوع على المتسبب لأن المؤمن له ليس ملزماً بالرجوع على المتسبب في الضرر بيد أنه متى قام المؤمن بدفع مبلغ التعويض للمؤمن له عن الهلاك الكلي فهل يحل محله بما دفعه من تعويض في الحقوق والدعاوى التي تكون للأخير في مواجهة المتسبب في الحادث؟ إن هذه المسألة تعرض في حالتين:

**الأولى:** إذا ضحى بالشيء محل التأمين (المؤمن عليه) في سبيل السلامة العامة فإن للمؤمن له دعوى الإشتراك في الخسارة العامة (المشتركة).

**الثانية:** إذا هلك الشيء المؤمن عليه (محل التأمين) أو تلف بسبب خطأ الغير كما في حالة هلاك البضائع بخطأ الناقل فإن للمؤمن له دعوى مسئولية تجاه المتسبب التصادم أو تجاه الناقل ومن أجل الالتزام بمبدأ التعويض يجب أن يجرى المؤمن له من حقوقه في الرجوع على من تسبب في الحادث الذي نجمت عنه الخسارة سواءً أكانت هذه الخسارة كلية أو جزئية، فيحل المؤمن محل المؤمن له في هذا الحق فقد قرر الشراح أن العرف البحري جرى على هذه الحلول بشرط أن يكون المؤمن قد دفع التعويض بالفعل للمؤمن له<sup>(1)</sup>، فيمتنع على المؤمن له أن يجمع بين دعوى الإشتراك في الخسارة المشتركة (العامة) ودعوى التعويض أو دعوى المسئولية التأمين ودعوى الخسارة الناشئة عن عقد التأمين حتى لا يحقق إثراء يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين والغالب أن ينص عقد التأمين على حق المؤمن في الحلول ويعرف هذا الإتفاق بشرط الحلول، وسوف نتناول حلول المؤمن محل المؤمن له في أربعة فروع على النحو الآتي:

### **الفرع الأول: تفسير انتقال حقوق المؤمن له إلى المؤمن**

يثور السؤال كيف يمكن تفسير انتقال حقوق المؤمن له إلى المؤمن؟

1- د/ علي جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق رقم 215 - د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 212.

ذهب رأي في فرنسا<sup>(1)</sup> إلى أن هذا الرجوع يؤسس على المسؤولية التقصيرية ، فيعتبر- المسئول قد تسبب في خطئه ضرراً للمؤمن؛ لأن هذا الخطأ هو الذي حقق الحادث المؤمن منه فرتب ضمان المؤمن، غير أن هذا الرأي تم الرجوع عنه؛ لأن ضمان المؤمن إنما نشأ من عقد التأمين لا من خطأ المسئول<sup>(2)</sup>، وجاء في أحد الأحكام الصادرة عن محكمة النقض المصرية أن السبب لالتزام المؤمن بدفع قيمة التأمين للمؤمن له هو عقد التأمين ذاته وليس في خطأ الغير المسئول<sup>(3)</sup> ، وقد يقال أن عقد التأمين يتضمن التزاماً على عاتق المؤمن له بحوالة حقوقه ودعاويه إلى المؤمن، وأن الحوالة تنشأ ضمناً من واقعة حصول المؤمن له على مبلغ التعويض، غير أن هذا التفسير معيب؛ لأنه لا بد من إجراء حوالة الحق وهي قبول الغير المسئول أو إبلاغه بها<sup>(4)</sup>، وجرت العادة أن يحصل المؤمن من المؤمن له مقدماً حوالة بحقوق هذا الأخير قبل المسئول وكانت توصف بأنها حلول اتفاقي ، غير أن الصحيح أنها حوالة من المؤمن له للمؤمن عن حق محتمل وهي مشروطة بتحقق الحادث المؤمن منه<sup>(5)</sup>، وهذا ما كان عليه القضاء المصري إذ جاء في حكم لمحكمة النقض المصرية (وإذ كان هذا الشرط في حقيقته حوالة حق احتمالي مشروطة بتحقق الحادث المؤمن منه فإنه يكون خاضعاً لأحكام حوالة الحق في القانون المدني وهي لا تستوجب لانعقاد الحوالة رضاء المدين، وترتب عليها بالنسبة للحقوق الشخصية انتقال الحق المحال به من المحيل إلى المحال له)<sup>(6)</sup>، ولذلك لا يؤخذ اصطلاح الحلول بمعناه الحرفي ذلك ان الحلول يقتضي الآتي :

- 1- أن يكون مصدر- لتزام كل من الموفي- والمدين متحداً وسببهما مشتركاً كأن يكونا مدينين متضامنين أو أن يكون أحدهما مديناً والآخر كفيلاً وهو مالا يتوافر- في حالتنا هذه؛ ذلك أن مصدر التزام المؤمن هو عقد التأمين في حين أن مصدر مسؤولية الغير هو الفعل الضار.
- 2- لا يكون الحلول إلا حيث يوفي شخص دين غيره أو يكون ملزماً بالدين مع المدين، وواضح أن المؤمن عندما يقوم بالوفاء بالتعويض ليوفي ديناً في ذمة الغير وإنما يوفي دينه الشخصي الذي ترتب في ذمته بموجب عقد التأمين<sup>(7)</sup>.

ولذلك وبعد صدور النصوص القانونية التي تؤكد قيام حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في الحقوق التي تكون للأخير في مواجهة الغير المتسبب فإن الأمر يتعلق في واقع الأمر بحوالة حق قانونية للحقوق من المؤمن له إلى المؤمن تماثل الحوالة الاختيارية في طبيعتها وآثارها وإن

<sup>1</sup> -نقض فرنسي 22 ديسمبر 1852م و13 أغسطس 1872م، أشار إلى ذلك أ/د/عبدالرزاق السنهوري(الوسيط في شرح القانون المدني) ج 2م 1625.

<sup>2</sup> -نقض فرنسي 18 أبريل 1932م أشار إليه - المرجع السابق نفس الصفحة.

<sup>3</sup> - طعن رقم 218 جلسة 20 ديسمبر 1962م انظر- د/ أحمد حسني - قضاء النقض التجاري 275- مرجع سابق.

<sup>4</sup> - د/ مصطفى كمال طه وزميله مرجع سابق ص 112.

<sup>5</sup> - د/ السنهوري - المرجع السابق ص 1627.

<sup>6</sup> - طعن رقم 218 جلسة 20/12/1962م - د/ أحمد حسني - المرجع السابق ص 275.

<sup>7</sup> - طعن مصري رقم 217 جلسة 1/1/1959م - المرجع السابق ص 276.

كانت معفاة من اجراءاتها، فيعتبر- حلولا قانونياً يتحدد بالنظر- إلى الصفة التعويضية للتأمين وهذا الحكم يدور- وجودا وعدما مع هذه الصفة ، ومن ثم يتضح أن الحلول يجد أساسه وسنده في النصوص القانونية فهو حلول قانوني يجوز للمؤمن ممارسته بعد دفع التعويض المستحق للمؤمن له دون حاجة للحصول على خطاب حلول<sup>1</sup>(وعلى ذلك تترتب النتائج الآتية)<sup>2</sup>:

1-لا يلزم المؤمن بإبلاغ حقه للغير المسئول أو الحصول على قبولة ليكون نافداً في مواجهته، ولا يرجع المؤمن في تجاه المتسبب في الضرر إلا في حدود ما دفع من تعويض للمؤمن له، وإذا كان للمؤمن له مؤمنون متعددون وحل كل واحد منهم محله بما دفعه فتراحموا في رجوعهم على الغير المسئول، كانوا متساوين في هذا الرجوع بحيث يخضعون لقسمة الغرماء، ويقع باطلاً كل اتفاق بين المؤمن له وبين أحد المؤمنين يخول للمؤمن أفضلية على غيره من المؤمنين؛ لأن رجوع المؤمنين يستند الى نص القانون وهم متساوون- أمام هذا النص<sup>3</sup>.

2-يمكن للغير المسئول أن يدفع في مواجهة المؤمن بالدفع التي تكون له تجاه المؤمن له، ومن ثم يجوز- للناقل أن يتمسك في مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن متى ما كانت جائزة.

3-يمكن للمؤمن أن يأخذ على المؤمن له عدم محافظته على حقوقه في الرجوع على الغير المسئول ويكون المؤمن له مسؤولاً عن الضرر- الذي لحق المؤمن بسبب تقصيره.

4-في حالة الوفاء الجزئي بالتعويض؛ لأن تعويض التأمين لا يجيز الضرر بأكمله كما في حال التأمين الناقص، يحق للمؤمن له الرجوع على مسبب الضرر بدعوى المسؤولية للوصول إلى التعويض الكامل(باقي القيمة التي لم يعوض عنها) فإن المؤمن لا يزاحم المؤمن له مقدماً عليه، أي أن المؤمن له يستوفي حقه من الغير المسئول قبل شركة التأمين، والجدير بالذكر أن حق الحلول مرتبط بتأمين الأشياء القائم على الصفة التعويضية، ولا يكون في التأمين على الأشخاص الذي تتعدم فيه هذه الصفة.

تلك هي النتائج العملية لتكييف الحلول بأنه حلول قانوني أو اتفاقي، فما هي النتائج العملية لتكييفه حوالة حق؟

### الفرع الثاني: النتائج العملية لتكييف الحلول حوالة حق:

تظهر النتائج العملية لتكييف الحلول بأنه حوالة حق في نواح متعددة منها<sup>4</sup>:

1 - د/ العطير- مرجع سابق ص724.

2 - أ د/ السنهوري (الوسيط) ج7م 2 رقم 830 ص 1628 - د/مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص2013 - نبيل الخناق -خضر اليأس البناء - مرجع سابق ص20.

3- د/ مصطفى الجمال - مرجع سابق ص417.

4- د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق رقم 243 ص325.

1- يحق للمؤمن أن يرجع على الغير المسئول بالتعويض المستحق للمؤمن له في ذمة المسئول حتى قبل أن يوفي بمبلغ التأمين للمؤمن له إذا وجد شرط الحوالة في وثيقة التأمين<sup>(1)</sup> في حين أن المؤمن لا يحل اتفاقاً أو قانوناً محل المؤمن له إلا بعد أن يوفي له بمبلغ التأمين؛ لأنه لا حلول إلا مع الوفاء .

2- يجوز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول بمقتضى حوالة الحق بكل التعويض المستحق في ذمته للمؤمن له ولا يقتصر رجوعه كما في حالة الحلول الإتقائي على ما أداه من مبلغ التأمين للمؤمن له، في حين أن المؤمن لا يحل محل المؤمن له وفقاً لقواعد الحلول القانونية إلا بالقدر الذي أداه للمؤمن له من مبلغ التأمين<sup>(2)</sup>.

3- حين يرجع المؤمن له على الغير المسئول في حدود ما تبقى من ضرر لم يشمل مبلغ تعويض التأمين على فرض أن هذا جائز بعد الحوالة، فإنه يتقاسم مع المؤمن التعويض المستحق في ذمة الغير يتقدم المؤمن له قسمة غرماء في حين أنه وفقاً للقواعد القانونية في الحلول يتقدم المؤمن له وهو الدائن الذي استوفى جزءاً من حقه على المؤمن في استيفاء ما تبقى له من حقه وبذلك يتضح أن من مصلحة المؤمن له أن يتفق مع المؤمن أن لا ينتقل حقه في الرجوع على الغير اليه بالحوالة إلا بعد أن يحصل على ما تبقى له من حق كما أن من مصلحة المؤمن له ان يتفق مع المؤمن على أن محل رجوع هذا الأخير على الغير يتحدد بمقدار ما أداه من مبلغ التأمين، يبين من ذلك أن في حوالة الحق مخاطر تحدى بالمؤمن له كما يضاف إليه أن في أحكام حوالة الحق ما يتنافى مع الضمان الذي يقوم عليها التأمين ذلك انه متى كانت حوالة الحق بالتعويض بعوض فإن المؤمن له يكون مسئولاً طبقاً لأحكام حوالة الحق في القانون المدني<sup>(3)</sup> عن ضمان وجود هذا الحق في ذمة الغير المسئول مع أن المؤمن هو المسئول عن الضمان طبقاً لأحكام التأمين

### الفرع الثالث: الأساس القانوني للحلول

مما سبق يستفاد ان في أحكام حوالة الحق ما يمثل ضرراً على المؤمن له ، ولذلك فإن الوسيلة الفنية التي يمكن أن تكفل للمؤمن الرجوع على الغير المسئول في نفس الوقت الذي لا تضر فيه بحقوق المؤمن له تتمثل في الحلول قانوناً وفقاً لما نصت عليه القوانين البحرية وقوانين التأمين الخاصة، التي أكدت هذا الحق ونظمت هذا الحلول، ولذلك ولما كان حلول المؤمن محل المؤمن في حقوقه قبل الغير المتسبب في الحادث الذي أدى إلى ترتب الخسارة، حلولاً قانوناً أساسه

<sup>1</sup> - انظر نقض مصري رقم 288 في جلسة 22/5/1974م إذ جاء فيه (وإذا كان مؤدى ما سلف عن الضرر قد انتقل الى الطاعة بمقتضى الحوالة الثابتة في وثيقة التأمين، وكان هذا الحق - على ما سلف القول- غير معلق على الوفاء بالتعويض فإن الدعوى تكون قد اقيمت من ذي صفة ..).

<sup>2</sup> - المادة(392) حري يماني المقابلة للمادة (371) مصري.

<sup>3</sup> - المادة(308)مدني مصري.

النصوص القانونية في القوانين المعنية فإن الأمر يستلزم استعراض الأساس القانوني لحق الحلول في القوانين محل الدراسة فيما يلي :

### أولاً : الأساس القانوني للحلول في التشريع العربي

أخذ المشرع العربي بقاعدة حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في حقوق الأخير ودعاواه تجاه الطرف الثالث المتسبب في الحادث الذي الحق الضرر بالأشياء المؤمن عليها، فقد نصت المادة(392)بحري يماني والمادة(371)بحري مصري على هذا الحق بقولها(يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار- التي يشملها التأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه)وأما المادة(7)من قانون التأمين والتكافل السوداني فقد أعطت هذا الحق للمؤمن في كل أنواع التأمين واصفة إياه بأنه حق قانوني فنصت على أنه:(في جميع أنواع التأمين يحل المؤمن قانوناً بما أداه من تعويض محل المؤمن له في الدعاوى التي تكون له قبل من تسبب بفعله في الضرر- الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن وذلك مالم يكن من أحدث الضرر شخصاً يكون المؤمن له مسؤولاً عنه)وقصد النص بعبارة جميع أنواع التأمين، التأمين التعاوني ضد الأضرار أو من المسؤولية المترتبة على الأضرار وأخذ المشرعان اللبناني والأردني بنفس الحكم فنصت المادة(361)بحري لبناني المقابلة للمادة(364)أردني على أنه:(إذا الزم الضامن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعتها على شخص ثالث فله أن يمارس حقوق المضمون الذي عوضه وأن يرفع دعاويه)وقد أقر القضاء الأردني حق الحلول فقد جاء في حكم لمحكمة التمييز الأردنية<sup>(1)</sup>(إن دعوى شركة التأمين لحلولها حلولاً قانونياً محل وزارة التموين في مطالبة المميز ضدهم بعد أن قامت بدفع التعويض لها عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة المؤمنة لديها لاتستند إلى عقد النقل البحري إذ أنها ليست طرفاً فيه بل تستند إلى عقد التأمين المبرم بينها وبين المؤمن له) كما أقره القضاء المصري<sup>(2)</sup> .

### ثانياً: حق الحلول في القانون الإنجليزي

أخذ قانون التأمين البحري الإنجليزي بحق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في الحقوق التي تكون للأخير تجاه الغير فقد نصت الفقرة الأولى من المادة(79)منه على ذلك بقولها:(عندما يدفع المؤمن الخسارة الكلية سواءً عن كل الشيء المؤمن عليه أو في حالة البضائع لأي جزء قابل للتجزئة فإنه يصبح نتيجة لذلك مخولاً بالتصرف بمصلحة المؤمن له فيما بقي من الشيء الذي تم الدفع عنه كما أنه يحل محل المؤمن في جميع الحقوق والتعويضات التي للمؤمن له والمتعلقة بذلك الشيء من الوقت الذي وقعت فيه الكارثة التي سببت الخسارة)وجاءت الفقرة الثانية من المادة المذكورة مؤكدة نفس الحق في حالة التعويض الجزئي وعدم انتقال ملكية ذلك

<sup>1</sup> - تمييز- حقوق رقم 675 / 92 في 22/6 /1993م انظر ايمن محند المومني - مرجع سابق ص222.

<sup>2</sup> - طعن رقم 281 في 20/12/1962م.

الجزء للمؤمن مقررة أنه: (عندما يدفع المؤمن عن الخسارة الجزئية لا يحوز حق ملكية الشيء أو أي جزء يكون قد بقي منه، ولكنه نتيجة لذلك يحل محل المؤمن له في جميع ماله من حقوق وتعويضات تتعلق بالشيء المؤمن عليه من وقت وقوع الكارثة التي سببت الخسارة بقدر ما دفعه للمؤمن تعويضاً عن الخسارة).

### ثالثاً: حق الحلول في القانون الفرنسي

قرر قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967م وتعديلاته بالمرسوم 667 لسنة 1976م للمؤمن حق الحلول محل المؤمن له في حقوقه تجاه الغير المتسبب في الكارثة التي نتجت عنها الخسارة في المادة (29/172) منه التي أكدت قيام هذا الحق بنصها أنه: (يكتسب المؤمن الذي دفع التعويض التأمين جميع حقوق المؤمن له الناشئة عن الأضرار التي أدت إلى الضمان) وبذلك نجد أن التشريعات العربية تتفق مع قانون التأمين البحري الإنجليزي وقانون التأمين البحري الفرنسي في تقرير الحق للمؤمن في الحلول قانوناً محل المؤمن له في جميع الحقوق والدعاوى التي تكون للأخير في مواجهة من تسبب بفعله في تحقق الكارثة المؤمن منها الناتجة عنها الخسارة.

### الفرع الرابع: شروط الحلول

إن حق المؤمن في الرجوع على المسئول ليس طليقاً من القيود، بل يجب توافر عدة شروط<sup>1</sup> لاستفادة المؤمن من الحلول يمكن استخلاصها من النصوص القانونية سالف الذكر وهي كالاتي:  
أولاً: ثبوت مسؤولية المؤمن

يجب أن يكون المؤمن ملزماً بتعويض المؤمن عن الخسارة المتحققة بموجب شروط عقد التأمين البحري، وقد ذهب رأي في الفقه القانوني إلى أن مجرد دفع المؤمن تعويضاً للمؤمن له لا يعطيه الحق في الحلول محل المؤمن له ما لم تتوفر في الدفع الشروط الآتية:

- 1- وجود عقد تأمين صحيح وساري المفعول عند تحقق الخسارة، فإذا كان العقد غير موجود أو موقوف السريان، فلا يكون المؤمن ملزماً بدفع تعويض التأمين للمؤمن له وإذا دفعه يستطيع أن يسترده وبالتالي لا يتحقق شرط الحلول.

- 2- وجوب أن يكون المؤمن مسئولاً عن تعويض الخسارة طبقاً لشروط عقد التأمين.

- 3- وجوب إقرار المؤمن بمسئولته عن تعويض المؤمن له أو تثبت مسؤليته بحكم قضائي.

### ثانياً: أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له فعلاً

لما كان حق الحلول يفترض الوفاء، فإنه يجب أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، فلا يحل المؤمن محل المؤمن له إلا إذا قام بالوفاء بالتعويض للمؤمن له فعلاً، لأن حق الحلول هو حق معلق على شرط الوفاء، وهذا الشرط ما هو إلا تطبيقاً للقواعد العامة في الحلول

<sup>1</sup> - أ.د./السنهوري - ج 7 م 2 مرجع سابق رقم 829 ص 1627 - د/أحمد شرف الدين - مرجع سابق رقم 359 ص 355 - بهاء بهيج مرجع سابق ص 763.

التي تقضي بأنه لا حلول إلا مع الوفاء، وهو شرط متعلق بالنظام العام فلا يجوز- للمؤمن، بالإتفاق مع المؤمن له، أن يرجع على المسئول قبل الوفاء بمبلغ التأمين، وقد اجمعت السوابق القضائية على ذلك فقد جاء في أحد أحكام محكمة النقض المصرية<sup>(1)</sup> أنه: (بحسب الأصل لا يكون للمؤمن حق الرجوع المباشر على الغير المسئول عن الضرر- لعدم وجود علاقة سببية مباشرة بين خطأ الغير والضرر الذي تحمله المؤمن بدفعه التعويض للمؤمن له كما لا يجوز له الرجوع بدعوى الحلول إذا كان لها محل إلا إذا أوفى الدائن بالدين المترتب في ذمة المدين..) وجاء في أحد أحكام محكمة التمييز الأردنية<sup>(2)</sup> أن: (الحلول يجد سنده في النصوص القانونية فهو حلول قانوني يجوز للمؤمن أن يمارسه بعد أن يدفع التعويض المستحق للمؤمن له) كما جاء في إحدى السوابق القضائية الإنجليزية المعروفة بقضية (page v. Scottish insurance)<sup>(3)</sup> إن قيام المؤمن بدفع التعويض بعد إقامته الدعوى على الشخص الثالث وأثناء المرافعة فيها لا يجديه نفعاً إلا إذا تم دفع التعويض قبل تبلغ المدعى عليه بعريضة الدعوى) فالحلول لا يتم إلا إذا تم وفاء قيمة التأمين بالفعل للمؤمن له ولكن ما هو الأثر المترتب على هذا الوفاء؟

يترتب على هذا الوفاء أثاران<sup>(4)</sup>:

1- لا يجوز لدائني المؤمن له من تاريخ الوفاء بمبلغ التأمين الحجز على ما لمدينهم (المؤمن له) لدى الغير المسئول؛ لأن هذا الحجز يقع على غير محل ذلك أن التعويض المستحق في ذمة المسئول يكون قد انتقل إلى ذمة المؤمن من تاريخ الوفاء.

2- لا يحتج على المؤمن بتنازل المؤمن له عن حقه في الرجوع على الغير المسئول بعد تاريخ الوفاء مادام هذا التنازل تم بعد أن أوفى المؤمن بمبلغ التأمين للمؤمن له.

### ثالثاً: أن يكون للمؤمن له دعوى يرجع بها على الغير

يلتزم المؤمن له عند وقوع الحادث المؤمن منه بخطأ الغير أن يتخذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه تجاه الغير المسئول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها<sup>(5)</sup>، فالحلول يفترض أن هناك شخصاً آخر ملتزماً مع المؤمن بدفع التعويض للمؤمن له وأن هذا الأخير له الحق في مطالبته بالتعويض المستحق في ذمته، وهذا الحق هو الذي ينتقل إلى المؤمن بعد وفائه بمبلغ التأمين<sup>(6)</sup>، وعلى ذلك لا يحل المؤمن محل المؤمن له إذا لم يكن للمؤمن له أصلاً حقاً في الرجوع على الغير المسئول وتصدق هذه النتيجة سواءً أكان المؤمن له لم يكتسب أصلاً حقاً في

1 - طعن رقم 500 في جلسة 13/5 / 1991م انظر سعيد أحمد شعله (قضاء النقض في التأمي) منشأة المعارف الإسكندرية ط 1997م ص160.

2 - تمييز- حقوق رقم 780/85 اشار اليه - د/ العطير- مرجع سابق - ص724.

3 - انظر بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 764.

4 - د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق ص359.

5 - المادة (383) بحري يماني المقابلة للمادة (363) مصري والمادة (305/2) لبناني والمادة (308/2) أردني.

6 - د/ أحمد شرف الدين - مرجع سابق- 356.

الرجوع على الغير المسئول لعدم اكتمال شروطه القانونية، فلكي يثبت حق المؤمن في الحلول يجب قيام مسئولية الشخص الثالث عن الخسارة المتحققة كأن تكون الخسارة ناتجة عن حادث تسبب في وقوعه بفعل صادر عنه أو عن أحد تابعيه الذين يكون مسئولاً عنهم ، وأن يكون المؤمن له قد قام بالتزامه واتخذ الإجراءات القانونية اللازمة لإثبات حقوقه تجاه المسئول عن الضرر ، كقيامه بالتحفظ ضد الناقل بسبب حالة البضاعة عند استلامها وما يشوبها من تلف أو ضرر أو نقص، والتزام المؤمن له باتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة إنما يأتي للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول وإلا سقط حق المؤمن في هذا الرجوع بسبب اهمال المؤمن له ، ويكون مسئولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره .

**رابعاً: أن لا يكون المتسبب في الخسارة شخصاً يسأل المؤمن له عن أفعاله**

أضاف قانون التأمين والتكافل السوداني هذا الشرط في المادة (7) منه ، ويرجع منع المؤمن من الرجوع على الأشخاص الذين يسأل المؤمن له عن أفعالهم وأخطائهم، إذا كانت الخسارة المتحققة ناتجة عن حادث تسببوا بوقوعه بخطئهم إلى أن الرجوع على هؤلاء يمكن أن يؤدي إلى الرجوع على المؤمن له ذاته، فإذا كان من نسب إليه الفعل الضار متسبباً في تحقق الخسارة ممن يسأل المؤمن له عن أفعاله كأحد تابعيه، وأجيز- للمؤمن الرجوع عليه، لكان من حقه أن يرجع على المؤمن له ذاته باعتباره مسئولاً عن أعمال تابعيه، بما يستتبعه ذلك من تمكين المؤمن من سلب المؤمن له ما أعطاه في صورة تعويض التأمين، وبذلك يأخذ المؤمن باليسار- ما أعطاه باليمين ، ففي تأمين جسم السفينة مثلاً ، إذا تصادمت سفينتان شقيقتان تتبعان مجزاً واحداً ، تعاملان كأنهما تابعتان لمالكين مختلفين ، فعلى المؤمن أن يتنازل عن حقه في الحلول؛ لأن رجوع المؤمن على نفسه أمر خارج نطاق التصور، كما أن رجوعه على مالك السفينة الأخرى إذا لم يكن مؤمن عليها، معناه العودة على المؤمن له ذاته وإلغاء مسئوليته عن تعويض المؤمن له، غير أنه إذا كانت السفينة الأخرى مؤمنة لدى مؤمن آخر فمن حق مؤمن السفينة المصدومة أن يرجع على مؤمن السفينة الأخرى، تلك هي الشروط اللازم توافرها لقيام حق المؤمن بالحلول قانوناً محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسئول؛ غير أن التساؤل يثار حول أحقية المؤمن بالرجوع المباشر- على الغير؟

أو هل يكون للمؤمن دعوى مباشرة باسمه الشخصي تجاه الغير ؟

ذهب رأي البعض<sup>(1)</sup> في فرنسا إلى أن للمؤمن هذا الحق استناداً إلى المسئولية التقصيرية إذا كان هناك خطأ من الغير إذ يعتبر المسئول قد سبب بخطئه ضرراً للمؤمن فإن هذا الخطأ هو الذي سبب الحادث المؤمن منه فرتب ضمان المؤمن غير أن هذا الرأي يؤخذ عليه عدم اكتمال

1 - نقض فرنسي 1852/ 22/12م انظر أ د/ السنهوري ج7م2ص1624 .

عناصر المسؤولية التقصيرية للغير تجاه المؤمن فليس ثمة علاقة سببية مباشرة بين خطأ الغير والضرر. اللاحق بالمؤمن، وإن قيام مسؤولية المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له، ليس نتيجة مباشرة لخطأ الغير بل تأتي لالتزام تعاقدي تحمله المؤمن بمقتضى عقد التأمين فقد جاء في حكم لمحكمة النقض المصرية ان: (خطأ الغير عن وقوع الحادث ليس السبب المباشر لالتزام المؤمن بدفع قيمة التأمين للمؤمن له، وإنما سبب هذا الالتزام هو عقد التأمين ذاته) .  
ولذلك فإن الراجح هو حرمان المؤمن من حق الرجوع المباشر على الغير المسئول.

## المبحث الثاني

### محل عقد التأمين البحري ومبلغ التأمين

يهدف المؤمن له من إبرام عقد التأمين البحري على سفينته إلى تعويض الخسارة التي سنلحقه جراء تحقق الخطر المؤمن منه والمتمثلة في هلاك السفينة كلياً أو تضررها جزئياً، فإن هلكت السفينة سيعوض مالکها (المؤمن له) عن قيمتها كاملة، وإن تضررت جزئياً فسيعوض عن ذلك الضرر الجزء 1، وبما يتناسب وقيمة السفينة محل التأمين ولذلك فإنه من الأهمية بمكان معرفة

قيمة السفينة والتي يتحدد على ضوءها مبلغ التعويض، وتحديد قيمة السفينة هام بالنسبة للمؤمن فعلى ضوءها يتحدد بدل التعويض الذي سيطلبه (قسط التأمين) كما أن تحديد قيمة السفينة محل التأمين هام أيضاً للمؤمن له لأنها المبلغ الذي سيطلب به، أو على أساسه إذا تحقق الضرر<sup>(1)</sup> فالمؤمن ملتزم بتعويض المؤمن له عن الخسارة التي لحقته نتيجة تعرض السفينة للحادث البحري المؤمن منه بما يساوي قيمة السفينة الحقيقية فقيمة السفينة الحقيقية القابلة للتأمين هي محل التزام المؤمن في حال هلاكها نتيجة تحقيق الحادث البحري المؤمن منه، ولما كانت الصفة التعويضية لعقد التأمين البحري تقتضي إعادة المؤمن له إلى نفس المركز المالي الذي كان عليه قبل تحقق الحادث المؤمن منه بحيث يتوافق مقدار التعويض مع الخسارة المتحققة أو مقدارها بحيث لا يمكن أن يتجاوز التعويض الذي يتلقاه المؤمن له الخسارة التي لحقت به، ولذلك فإنه يجب أن يكون مبلغ التأمين المشروط في عقد التأمين مساوياً للقيمة الحقيقية للسفينة محل التأمين حتى لا يحقق المؤمن له ثراءً من وراء التأمين، ومما لا شك فيه أن تقييم السفينة بأكثر من قيمتها الكلية الحقيقية يتنافى مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري، لأن التأمين في مثل هذه الحالة سيتحول من مجرد وسيلة لجبر الضرر إلى وسيلة لإثراء المؤمن له وتقييم السفينة قد يتم باتفاق الأطراف فينص على قيمة السفينة في عقد التأمين ويعرف بالتقييم الإتفاقي ويسمى عندها عقد التأمين بالوثيقة المقومة وقد يترك طرفي عقد التأمين أمر تقييم السفينة إلى ما بعد تحقق الخسارة، مما يجعلنا أمام عقد تأمين يعرف بالوثيقة غير المقومة تتكفل القواعد العامة بتحديد قيمة السفينة وهو ما يعرف بالتقييم القانوني ومن الأهمية بمكان التعرف على أسس التقييم للسفينة حتى بالنسبة للوثائق المقومة لتحديد مدى التعويض في الحالات القليلة التي يتم فيها التخلي عن التقييم الوارد في الوثيقة المقومة لأي سبب من الأسباب حيث يمكن عندها حساب ذلك التعويض وفقاً لتلك الأسس ولذلك سنتعرف في على: المطلب الأول: عقود التأمين غير محددة القيمة (غير القيمية). المطلب الثاني: عقود التأمين محددة القيمة (الوثيقة القيمية).

### **المطلب الأول: عقود التأمين غير محددة القيمة**

عقد التأمين غير محدد القيمة (الوثيقة غير المقومة) هي التي لا يشترط أن تحدد فيها قيمة الشيء محل عقد التأمين (السفينة) أو القيمة القابلة للتأمين وقت إبرام العقد وإنما يقتصر التحديد على مبلغ التأمين أي المبلغ الذي لا يمكن لمسئولية المؤمن ان تتعداه، ويترك تحديد القيمة القابلة للتأمين أي المبلغ الذي يدفع للمؤمن له إلى بعد تحقق الحادث البحري المؤمن منه<sup>2</sup>، فعندما لا تبين قيمة الشيء المؤمن عليه (السفينة) في وثيقة التأمين تسمى الوثيقة هذه الوثائق بالوثيقة المفتوحة أو

<sup>1</sup> - د/ هشام فرعون مرجع سابق ص 263.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج - مرجع سابق ص 663.

الوثيقة غير المقومة (open policy) (unvalued policy) (1) فقد عرفت المادة (28) من قانون التأمين البحرية الإنجليزي الوثيقة غير القيمة بنصها على أن: (الوثيقة غير القيمة هي الوثيقة التي لا تتضمن تحديداً للقيمة المتفق عليها للشئ المؤمن عليه ولكن ضمن حد المبلغ المؤمن تترك القيمة القابلة للتأمين لتحديد فيما بعد) ويقع على المؤمن له عبء إثبات القيمة الحقيقية للشئ محل عقد التأمين (السفينة) عند تحقق الحادث البحري المؤمن منه (2)، ولما كانت هذه الوثيقة لا تتضمن مبلغ تأمين ثابت فإنه بالتالي لا يلتزم المؤمن في مواجهة المؤمن له بالتزام محدد من حيث المبلغ الذي يجب أن يدفعه إلى المؤمن له، ولا يحد من التزام المؤمن في هذه الحالة سوى قيد واحد وهو قيد جوهري في تأمين الأضرار، هو الضرر الذي لحق المؤمن له (3)، وتعتبر القيمة القابلة للتأمين في الوثائق غير القيمة هي مقياس الخسارة الكلية والجزئية (4) ويلاحظ أنه وفقاً للتشريعات البحرية اليمني، المصري، اللبناني والأردني يعتبر التأمين على البضائع هو المجال الأرحب للوثائق غير القيمة، وعليه فإن نطاق التقويم القانوني هو البضاعة لا السفينة في الغالب (5)، وإن كانت الوثيقة محددة القيمة هي الأصل في الممارسة العملية والإستثناء هو إستعمال الوثيقة غير محددة القيمة (غير القيمة) (6)، وسوف نقسم هذا المبحث إلى فرعين:

#### الفرع الأول: أسس تقييم السفينة

إذا لم يتم تحديد قيمة السفينة في وثيقة التأمين، وفق إتفاق المؤمن والمؤمن له فيمكن إثبات القيمة الحقيقية للسفينة شاملة جسم السفينة وأثاثها ومحركاتها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز (7) ولا يشمل التحديد الأجهزة والمعدات التي لا تعود للمؤمن له أي التي تعود للغير مالم تؤمن كمنفعة مضافة إلى قيمة السفينة (8)، غير أنه يثور التساؤل حول وقت تقدير قيمة السفينة؟

هل تقدر بحسب قيمتها قبل وقوع الحادث مباشرة أي يوم وقوع الحادث؟

أم عند بداية السفر (بدء تعرضها للمخاطر البحرية)؟

للإجابة على هذا التساؤل سنستعرض رأي الفقه القانوني في ذلك ثم رأي التشريعات المختلفة في ذلك ثم أسس تقييم السفينة على النحو الآتي :

الفرع الأول: رأي شراح القانون في وقت تقدير قيمة السفينة.

الفرع الثاني: موقف التشريعات المختلفة محل الدراسة .

1- د/ مصطفى كمال طه وزميله ص 85 - د/ غنايم ص 510.

2- د/ علي جمال الدين عوض (الوسيط في القانون البحري) مرجع سابق رقم 639 ص 336 - د/ غنايم ص 510.

3- د/ يعقوب صرخوه التأمين البحري - مرجع سابق ص 218.

4- د/ بهاء بهيج - المرجع السابق ص 663.

5- د/ غنايم - المرجع السابق ص 510.

6- د/ يعقوب صرخوه - المرجع السابق ص 218.

7- المادة (378/1) بحري يمني المقابلة للمادة (349/2) بحري مصري والمادة (314) بحري لبناني والمادة (317) بحري أردني

8- بهاء بهيج المحامي - المرجع السابق ص 503.

الفرع الثالث: أسس تقييم السفينة في التشريعات المختلفة .

**أولاً: رأي الفقه القانوني في وقت تقدير قيمة السفينة:**

لما كان عقد التأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى إعادة المركز المالي للمؤمن له إلى نفس المركز الذي كان عليه قبل تحقق الحادث البحري المؤمن منه، وذلك بتعويضه عن الخسارة التي يلحقها به الحادث البحري، فإذا ما تحقق الحادث البحري، وهلكت السفينة فإن مقدار الخسارة التي ينبغي التعويض عنها تكون متمثلة في قيمة السفينة قبل تحقق الحادث مباشرة أي في اللحظة السابقة لتحقق الحادث<sup>(1)</sup> لاسيما مع التغير الهائل والتقلبات الهامة التي تطرأ على قيمة السفن في السنوات الأخيرة، غير أن وقوع الحادث البحري غالباً في عرض البحر جعل من المتعذر معرفة قيمة السفينة يوم الحادث أو في اللحظة التي تسبق وقوعه لذلك اختلفت وجهات نظر شراح القانون حول ذلك فذهب غالبية الفقه القانوني<sup>(2)</sup>، وهو ما نؤيده إلى وجوب تقدير قيمة السفينة في لحظة بداية تعرضها للمخاطر البحرية أي يوم ابتداء السفر وهو اليوم الذي يبدأ فيه سريان مسؤولية المؤمن عن الخطر ويكون في الغالب اليوم الذي أبرم فيه عقد التأمين أو حدد لبدء نفاذه وفي هذا حلاً للمشاكل التي يثيرها تقدير القيمة قبل يوم الحادث مباشرة، غير أن البعض من الشراح يرى<sup>(3)</sup> أن هذه القاعدة لا تتوافق مع مبدأ التعويض الكامل لأن التعويض هنا يتجاوز عن بلى الاستعمال الذي يلحق السفينة جراء رحلتها ففي سريان تأمين السفينة لمدة محددة كسنة مثلاً قد تهبط قيمة السفينة إلى النصف، ولذلك يقول هولاً الشراح أنه: (من الصعب بسبب أهمية هذا التغير في القيمة الاعتماد على قيمة السفينة وقت بدء السفر، لأن من شأن ذلك ان يسمح للمؤمن له بأن يحقق كسباً في حالة تحقق الحادث) من وراء التأمين ومن ثم يخلص هذا الرأي إلى أن: (الأكثر ملائمة واتساقاً مع القانون والعدالة تقويم السفينة وقت الحادث البحري عند نقص قيمتها بسبب الظروف الاقتصادية العامة).

**ثانياً: موقف التشريعات المختلفة**

وكما اختلف الفقه القانوني حول هذه المسألة اختلفت مواقف التشريعات المختلفة منها ولذلك

سنستعرض مواقف التشريعات العربية وموقف التشريع الإنجليزي والفرنسي:

**أ : موقف التشريعات العربية محل الدراسة**

1- مصطفى كمال طه (اساسيات القانون البحري) مرجع سابق رقم 539 ص 417.

2- د/غنايم مرجع سابق ص 522 د/سمير الشرقاوي (القانون البحري) مرجع سابق ص 346- د/ العطير (الوسيط) مرجع سابق ص 680 دانجون التأمين البحري ج 5 رقم 1481 اشار إلى ذلك - د/على جمال الدين عوض القانون البحري مرجع سابق ص 81 - د/هشام فرعون القانون التجاري البحري مرجع سابق ص 260، ربيير القانون البحري ج 3 رقم 2543 ص 533 اشار إلى ذلك - د/ غنايم مرجع سابق ص 522.

3- من انصار هذا الرأي: د/مصطفى كمال طه وزميله (التأمين البحري) مرجع سابق رقم 72 ص 83 وهذا الرأي اخذ به القضاء الايطالي نقض ايطالي في 9/11/1927م.

لم يشر المشرع اليمني ومعه المصري إلى وقت تقدير قيمة السفينة وأسس هذا التقدير في حالة عدم تحديدها من قبل طرفي عقد التأمين في العقد، مع أنهما تعرضا لأسس تقويم السفينة محل عقد التأمين في حالة الإتفاق على قيمتها فقد نصت الفقرة الثانية من المادة(405) بحري يمني المقابلة للفقرة الثانية من المادة(382)بحري مصري على أنه:( تشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمّن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز). إلا أنه يفهم من نصوص القانونين المذكورين<sup>(1)</sup> أن تأمين الشيء المؤمّن عليه يجب أن يكون بمقدار قيمته الحقيقية وقت إبرام عقد التأمين، ومع ذلك نوصي المشرع اليمني بإضافة نص إلى القانون البحري يكون أكثر وضوحاً في تحديد وقت تقييم السفينة وأسس هذا التقويم، بينما نجد أن المشرع اللبناني ومعه الأردني كانا أكثر وضوحاً في تحديد وقت تقييم السفينة فأخذنا بالرأي الأول مؤكدين على أنه إذا لم يتم تحديد قيمة السفينة في وثيقة التأمين فإن قيمتها وجميع ملحقاتها يجب أن تقدر بناء على قيمتها يوم ابتداء الأخطار أي في بداية السفر، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة(314)بحري لبناني المقابلة للفقرة الثانية من المادة(317)بحري أردني على أنه:(وهذا شأن تقدير جرم السفينة وخيزومها ومهمات وأدواتها فإنه يقرر بناء على قيمتها في يوم ابتداء الأخطار، وتقدر الأجهزة والأغذية والأشياء القابلة لثمن مالي بحسب قيمتها في محل ابتداء الأخطار ووقته) فقد جاء النص واضحاً في الأخذ بقاعدة تقدير قيمة السفينة في يوم ابتداء الأخطار رغبة في إرجاع المؤمّن له إلى المركز المالي الذي كان عليه قبل وقوع الحادث<sup>(2)</sup>.

#### **ب: موقف المشرع الإنجليزي**

أخذ قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م بقاعدة تقدير قيمة السفينة في يوم بداية المخاطرة أي وقت بدء السفر فقد نصت الفقرة الأولى من المادة(16)من القانون المذكور على أنه:(مع مراعاة أي نص صريح أو تقييم في الوثيقة فإن القيمة القابلة للتأمين يجب ان تحدد كما يلي:في التأمين على السفينة القيمة القابلة للتأمين هي قيمة السفينة في بدء فترة الخطر بما في ذلك تجهيزاتها ومونة وذخيرة الضباط والبحارة والمبالغ المدفوعة مقدماً عن أجرة البحارة والنفقات الأخرى أن وجدت التي تصرف لجعل السفينة صالحة للسفرة البحرية أو للمخاطرة المخططة في الوثيقة مضافاً إلى ذلك أجور التأمين).

#### **ج: موقف المشرع الفرنسي**

ذهب قانون التأمين البحري الفرنسي إلى الأخذ بقاعدة تقدير قيمة السفينة في يوم إبتداء الأخطار أي بما يعادل قيمتها عند بدء السفر، لا عند تحقق الحادث، وبذلك نجد أن التأمين على

<sup>1</sup> - المادة (381) بحري يمني المقابلة للمادة (349) بحري مصري.  
<sup>2</sup> - د/ العطير- المرجع السابق ص-680.

السفينة حسب قيمتها عند بدء المخاطرة البحرية أي عند بدء السفر قد اتخذ نوعاً من الإستقرار- في معظم التشريعات<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: أسس تقييم السفينة في التشريعات المختلفة:

حدد المشرع العربي في الفقرة الثانية من المادة(405)المقابلة للفقرة الثانية من المادة ( 382)بحري مصري والمادة(314)بحري لبناني والمادة(317)بحري أردني قيمتها الحقيقية وقت إبرام العقد وتشمل مفردات قيمة السفينة بالآتي:

- 1-جسم السفينة.
- 2- الآت السفينة المحركة لها.
- 3-الملحقات المملوكة للمؤمّن له.
- 4- المؤن ومصروفات التجهيز.

وأما قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م وفقاً للفقرة الأولى من المادة(16) منه المشار إليها سلفاً لتحديد قيمة التأمين على السفينة بقيمتها الحقيقية وقت بدء فترة الخطر بما في ذلك تجهيزاتها ومؤن وذخيرة الضباط والبحارة والمبالغ المدفوعة مقدماً من أجرة طاقم السفينة، والنفقات التي تجعل السفينة صالحة للملاحة مضافاً إلى ذلك أجور الشحن وأجور التأمين على المجموع ولا تشمل هذه القيمة الأجهزة والمعدات التي تستخدم في السفينة والتي لا تعود ملكيتها إلى المؤمّن له ما لم تؤمن كمنفعة مضافة إلى قيمة السفينة<sup>(2)</sup> وقد تختلف فكرة صاحب السفينة فقد يؤمن عليها بقيمتها كما تظهر في دفاتره أو بقيمتها عند الشراء أو بقيمتها السوقية<sup>(3)</sup>وفي التطبيق العملي اختلفت الطريقة التي يتم التوصل بها إلى قيمة السفينة وقت إبرام عقد لتأمين فقد يتم تقدير هذه القيمة على أساس قيمة السفينة في زمان ومكان إبرام العقد، أو على أساس تخمين مقدار العائدات التي ستحصل عليها خلال الفترة التي تكون فيها صالحة للملاحة البحرية مضافاً إليها قيمة الانقراض المتخلفة عنها بإنقضاء هذه الفترة كما يمكن أن تحدد قيمة السفينة على أساس ثمن شرائها مطروحاً منه نسبة الإندثار والإستهلاك خلال الفترة المحصورة بين تاريخ الشراء وتاريخ إبرام عقد التأمين<sup>(4)</sup>، وطبقاً للشروط المعهدية أجسام السفن يجوز أن تضاف إلى قيمة تأمين السفينة بموجب اتفاق خاص وضمن الحدود المبينة في الاتفاق العمولات والمصاريف التي تتفق من قبل المؤمّن له في سبيل ممارسة السفينة لنشاطها التجاري، وكذلك أجور النقل، وبدل إيجار السفينة، وأجور-تأمين المنافع الإضافية المنفصلة عن تأمين السفينة إن وجدت، ويكون

<sup>1</sup> - المادة(314)بحري سوري والمادة(602)فاناون التجارة الهولندي والمادة(773)من قانون التجارة الالمانى وقانون التجارة الاسكندنافية في المادة(191) والقانون التجاري الفنلندي المادة(183) تذهب القوانين المذكورة إلى نفس الإتجاه لوجوب تقييم السفينة لحظة(إبحارها) انظر د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص523 هامش 3.

<sup>2</sup> - بهاء بهيج - مرجع سابق ص503.

<sup>3</sup> - جمال الحكيم - مرجع سابق ص164.

<sup>4</sup> - بهاء بهيج - مرجع السابق ص503.

مبلغ تأمين السفينة من قيمة السفينة ومجموع القيم الأخرى المضافة إليها المصرح بها بموجب تعهد المصروفات المنصوص عليه في الشروط المعهدية أجسام السفن وتعتبر تغطية هذه الأجر- والبدلات والمصروفات بمثابة تأمين إضافي<sup>(1)</sup> وتحدد مفردات هذا التأمين الإضافي بما يأتي<sup>(2)</sup>:

1- المصروفات أو عمولة مديري السفينة أو الأرباح أو القيمة الفائضة أو المضافة لجسم وآلات السفينة، وذلك بمبلغ لا يجاوز 25% من القيمة المحددة في الوثيقة؛ ويرجع السبب في إضافة

العمولات التي يلتزم المؤمن له دفعها إلى من يتولى أعمال إدارتها، إلى أن هذه العمولات تعتبر من جملة الخسارة التي يتحملها المؤمن له في حالة هلاك السفينة أو تضررها وتوقفها عن العمل لغرض إصلاحها؛ ولنفس السبب تضاف الأرباح المتوقعة، أما بالنسبة للقيمة الزائدة فقد تتجاوز قيمة السفينة الحقيقية قيمتها المؤمنة، أما بسبب ارتفاع قيمتها نتيجة عوامل اقتصادية أو تجارية أو

بسبب عمليات الإدامة الدورية التي تخضع لها واستبدال بعض أجزائها أو أجهزتها القديمة بأجزاء أو أجهزة حديثة فيجوز للمؤمن له زيادة قيمة التأمين ضمن الحدود المعينة في هذه الفقرة. 1- أجر النقل أو بدل إيجار السفينة أو أجر- النقل المتوقعة بالنسبة للسفينة المؤمنة بوثيقة زمنية على أن لا يتجاوز مبلغ التأمين 25% من قيمة السفينة المحددة في الوثيقة.

2-أجرة النقل لرحلة بحرية أو بدل إيجار السفينة بموجب عقد إيجار لرحلة واحدة وذلك بمبلغ لا يتجاوز إجمالي أجرة النقل لمرحلة رحلة البضائع السارية والمرحلة اللاحقة بها مضافاً إلى ذلك أجر التأمين، وفي حالة تقسيط دفع إيجار السفينة فإن مبلغ تأمين هذه الفقرة يجب حساب عن الفترة المقدره للرحلة البحرية على أساس مقدار الزمن المحدد لمرحلتي نقل البضائع المبينة آنفاً وإذا تم التأمين على أجر النقل المدفوعة مقدماً، بتأمين مستقل، فإن مبلغ التأمين المستقل يجب أن يطرح من مبلغ تأمين هذه الفقرة.

3- أجرة النقل المتوقعة إذا أبحرت السفينة فارغة غير مؤجرة وذلك بمبلغ إجمالي لا يتجاوز إجمالي أجرة النقل في وقت التأمين المتوقعة عن المرحلة التالية لنقل البضائع، أو يقدر هذا المبلغ بطريقة معقولة على أساس معدل أجرة النقل السائدة في وقت إبرام عقد التأمين مضافاً إليه مصاريف التأمين .

4-بدل إيجار السفينة الزمني أو لعدة رحلات متتالية وذلك بمبلغ لا يجاوز 50% من الإيجار الاجمالي الذي سيكتسب وفقاً لعقد الإيجار- في فترة لا تتجاوز 8 أشهراً ويؤخذ في الاعتبار أي مبلغ تأمين البند 21-1-2 ويمكن تأمين ما يزيد من هذا المبلغ فقط، وتخفيض هذه الزيادة بمقدار 50% من إجمالي مبلغ الإيجار المدفوع مقدماً ومع ذلك فإن المبلغ المؤمن عليه لا يخضع

<sup>1</sup>- المرجع السابق نفس الصفحة.

<sup>2</sup>- انظر الفقرة الأولى من البند (21) من الشروط المعهدية اجسام السفن .

للتخفيض إذا كان المجموع الكلي للمبالغ المؤمنة بموجب الفقرة (2) و(5) لا يزيد عن 50% من إجمالي المنتظر اكتسابه وفقاً لعقد الإيجار ويجوز أن يبدأ هذا التأمين منذ توقيع عقد الإيجار. 5- أقساط التأمين وذلك مبلغ لا يجاوز- الأقساط المستحقة لكافة الموضوعات المؤمنة لفترة لا تتجاوز 12 شهراً باستثناء الأقساط المؤمنة بموجب البنود السابقة، ولكن متضمنة إذا طلب ذلك القسط أو الإشتراكات المقدرّة لأي نادي حماية وتعويض أو لتأمين خطر الحرب وغيره من الأخطار مع تخفيضه بطريقة تناسبية .

6- الأقساط المستردة وذلك بمبلغ لا يتجاوز- الأقساط الفعلية المستردة المسموح بها وفقاً لأي تأمين والتي لا تسترد بموجبه في حالة الخسارة الكلية للسفينة سواء نتيجة أخطار مؤمن منها أو غيرها .

وإذا كانت السفينة مستخدمة في تجارة خاصة – مما يستدعي إدخال بعض التعديلات أو شراء بعض اللوازم فإن القيمة التأمينية للسفينة تتضمن أيضاً التركيبات العادية اللازمة لهذه التجارة<sup>(1)</sup>، وتعتبر القيمة القابلة للتأمين في الوثائق غير القيمة هي مقياس الخسارة الكلية أو الجزئية وعليه فإذا لحقت بالسفينة خسارة كلية وكانت وثيقة التأمين غير قيمة فإن الأساس السابق يراعى عند حساب مقدار التعويض المستحق أما إذا كانت الخسارة جزئية فتتم تسوية الخسارة عن طريق قيام المؤمن بدفع ما يسأل عنه من قائمة إصلاح السفينة ودون خصم فرق القطع الجديد والقديم<sup>(2)</sup> .

### الفرع الثاني: تقييم البضاعة المؤمن عليها

وسوف نعتمد في هذا المطلب إلى دراسة تقويم البضاعة وأسس التقويم في التشريعات المختلفة والأسباب التي أدت إلى اعتماد التشريعات تقويم البضاعة عند المغادرة في والبضاعة والقيمة المقبولة على النحو الآتي:

#### أولاً: أسس تقييم البضاعة

التأمين عقد تعويض يهدف إلى تعويض المؤمن عن الضرر الذي يلحقه جراء تحقق الخطر البحري المؤمن منه، ولذلك يجب أن يكون المؤمن على إحاطة بقيمة البضاعة محل عقد التأمين، والتي تمثل المبلغ الذي يلتزم به المؤمن كتعويض في حالة هلاك البضاعة كما يجب أن يكون مبلغ التأمين المشترط مساوياً للقيمة الحقيقية للبضاعة، وتتبع الحاجة لتقويم البضاعة محل عقد التأمين من الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري التي تتعارض مع إثراء المؤمن له من وراء التأمين بتسلمه -حال تحقق الحادث المؤمن منه- تعويضاً يتجاوز القيمة الحقيقية للبضاعة محل التأمين نتيجة للمبالغة في تقويم هذا المحل فيجب أن لا يزيد مبلغ التأمين المشترط في العقد عن

<sup>1</sup> - د/غنايم - المرجع السابق ص525.

<sup>2</sup> - جمال الحكيم - المرجع السابق ص165.

القيمة الحقيقية للبضاعة محل العقد، والقول بغير ذلك سيجعل المؤمن له ذا مصلحة في هلاك البضاعة محل التأمين وعلى ذلك حرص المشرع على ضمان المؤمن للتعويض بما يساوي قيمة البضاعة الهالكة، فقد نصت المادة (411) بحري يماني والمقابلة للمادة (390) بحري مصري على أنه: (لايجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع عن المبالغ الآتية: أ- ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان، والمكان إذا كانت غير مشتراة، وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع. ب- قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.

ج- ثمن البضاعة إذا باعها المؤمن له يضاف إليها المبالغ الأخرى التي قد ينص عليها في عقد البيع )، فقد وضع المشرع اليمني ومعه المصري في النص المذكور- سقفاً لقيمة تأمين البضاعة بحيث لا يتجاوز- هذه القيمة ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن (ميناء المغادرة) إذا كانت هذه البضاعة تم شرائها في ذلك المكان وأما إذا كانت هذه البضاعة لم يتم شرائها كما لوتم الحصول عليها عن طريق المقايضة، أو أن المؤمن له قام بإنتاجها، فعندئذ يتم تقييمها بسعرها الجاري في زمان ومكان شحن البضاعة أي ميناء المغادرة على أن تضاف إلى هذه القيمة في الحالتين مصاريف نقل البضاعة إلى ميناء الوصول أي الجهة المرسل إليها، والربح المتوقع، وفي حالة هلاك البضاعة قبل وصولها فيتم تحديد مبلغ تأمينها في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ

الذي كان يجب أن تصل فيه، أما في حالة بيع البضاعة من قبل المؤمن له فيتم تحديد قيمتها التأمينية بثمن بيعها مضافاً إليه المبالغ التي يتفق عليها في عقد البيع. ويلاحظ أن المشرع اليمني ومعه المصري في الفقرة الأولى من المادة المذكورة لم ينص على إضافة أجور- التأمين على البضاعة إلى قيمتها مما يعني أنهما إعتدا قاعدة البيع الدولي بشروط (سي أند اف C & F) أساساً لتحديد قيمة التأمين مبلغ التأمين على البضاعة، وتتمثل بقيمة الشراء مضافاً إليها أجور الشحن والربح المأمول، كما اعتمد المشرع اليمني ومعه المصري بالإضافة إلى قاعدة قيمة الشراء في تحديد قيمة التأمين على البضاعة قاعدتين أخريين. **القاعدة الأولى:** قيمة البضاعة في جهة الوصول، ويصار إلى تطبيقها في حالتين: أ- إذا كانت قيمة البضاعة في بلد المرسل إليه (المؤمن له) أكثر من قيمتها في بلد الشاحن فيجوز أن تعتمد قيمة بلد الوصول في تحديد القيمة القابلة للتأمين.

ب- إذا كانت القيمة القابلة للتأمين قد حددت وفق قيمة الشراء ابتداءً ثم زادت قيمة البضاعة بسبب تقلبات الأسعار فأصبحت قيمتها في جهة الوصول أكثر من قيمتها في جهة الإرسال، فيجوز- إبرام تأمين آخر لتغطية القيمة الزائدة.

وبذلك تكون قيمة البضاعة في جهة الوصول أساساً لتحديد القيمة القابلة للتأمين .

**القاعد الثانية :** فيجري تطبيقها إذا باع المؤمن له البضاعة قبل وصولها إلى جهة الوصول وظهر وثيقة التأمين لحساب المشتري فيجوز للمشتري أن يؤمن على القيمة الزائدة بمقدار الفرق بين القيمة القابلة للتأمين قبل البيع، والقيمة القابلة للتأمين بعد البيع والتمثلة بثمن الشراء مضافاً إليه المبالغ الأخرى التي يكون عقد البيع قد تضمنها.

وأما المشرع اللبناني ومعه الأردني فقد إعتدما قاعدة تقويم البضاعة عند المغادرة أي قاعدة البيع الدولي بشروط سيف(C.I.F) لتحديد قيمة البضاعة محل التأمين(القيمة القابلة للتأمين)والمتمثلة في ثمن الشراء وأجور- الشحن وأجور التأمين فنصت المادة (314)لبناني والمقابلة للمادة (317)أردني على أنه( إذا لم تحدد قيمة البضائع في العقد فيمكن إثباتها بواسطة قائمة البضائع، والدفاتر، وإلا فتقدر البضائع بحسب السعر الرائج في وقت الشحن ومحل مع جميع الرسوم، والنفقات المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة، والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وبديل الضمان والربح المأمول عند الاقتضاء).

فحدد القيمة في العقد بإتفاق الطرفين طبقاً للمادة المذكورة، فإن لم يتضمن العقد هذه القيمة فيصار- إلى قائمة المجهز فإن لم تتوفر- هذه القائمة، فيصار- إلى السعر السائد في زمان ومكان الشحن مع إضافة أجور الشحن والربح المتوقع ويجب أن يكون مبلغ التأمين بمقدار القيمة الحقيقية للبضاعة المؤمن عليها بحيث لا يتمكن المؤمن من له الحصول على تعويضات تفوق الخسارة التي لحقت به جراء وقوع الحادث البحري المؤمن منه طبقاً لأحكام المواد)

(324،325،326)لبناني والمقابلة للمواد (327، 329،328)أردني، وأما قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م فقد حددت الفقرة(3)من المادة (16)منه القيمة القابلة للتأمين(قيمة البضاعة المؤمن عليها)بمقدار القيمة التجارية لها في مكان، وزمان بدء عملية النقل مضافاً إلى ذلك أجور نقل البضاعة وأجور- الشحن وأجور تأمينها ويستدل على القيمة التجارية من قوائم البيع الصادرة عن الشاحن، ويجوز- في التطبيق العملي إضافة الربح المأمول إلى ثمن البضاعة بنسبة (10%)<sup>(1)</sup>، ويختلف ثمن شراء البضاعة بحسب نوع البيع الدولي فإن كان البيع قد تم بشروط التسليم على ظهر السفينة (F.O.B) فيضاف إلى الثمن أجور الشحن (أجور النقل) والربح المتوقع، لأجل الوصول إلى قيمة التأمين(القيمة القابلة للتأمين)وان كان البيع بشروط

1 - بهاء بهيج - مرجع سابق ص664.

البيع (C&F) (سي أند اف) فإن الثمن المبين في قائمة المجهز يكون شاملاً لثمن الشراء الصافي مضافاً إليه أجور الشحن، فتضاف أجور التأمين، والربح المتوقع على المجموع للحصول على القيمة القابلة للتأمين (قيمة تأمين البضاعة) أما إذا كان البيع بشروط البيع (C.I.F) فإن الثمن المبين في قائمة المجهز يكون شاملاً لأجور الشحن وأجور التأمين ويضاف إليه نسبة الربح المأمول للحصول على مبلغ التأمين (قيمة تأمين البضاعة أو مبلغ تأمين البضاعة)، وأما بالنسبة لقانون التجارة الفرنسي فطبقاً للمادة (339) منه فإنه ينبغي حساب قيمة البضاعة طبقاً لثمنها في مكان وزمان الشحن ويضاف إليها كل الحقوق المدفوعة والنفقات إلى حين التحميل على ظهر السفينة).

ويحناط القانون الفرنسي فيتناول تدليل الصعوبات التي يحتمل أن تقوم فيما لو إبرم عقد شراء البضاعة ولكن تم الدفع بنقود أجنبية، أو فيما لو اكتسبت البضاعة عن طريق المقايضة فقد نصت المادة (338) من نفس القانون على أنه: (حين يشترط دفع الثمن بعملة أجنبية فإن قيمة الشيء المبيع تكون عبارة عن المبالغ المعادلة لتلك العملة من النقود الفرنسية حسب سعر الصرف وقت توقيع وثيقة التأمين)<sup>(1)</sup>، ويلاحظ من خلال النصوص المذكورة ما عدا ما نص عليه قانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري بخصوص تقويم البضاعة في حالة هلاكها بسعرها في ميناء الوصول فإن معظم التشريعات تتفق تقريباً على أن يتم تقييم البضاعة بسعر زمان ومكان الشحن (عند المغادرة) لا عند الوصول مع أن التقويم بسعر زمان ومكان الوصول يعتبر أكثر التصاقاً بالتعويض الكامل من التقويم عند المغادرة، باعتباره يضع المؤمن في نفس الوضع فيما لو لم تتحقق الخسارة (أي فيما لو صلت البضاعة سالمة) إذ من المفروض أن يعمل التأمين على جبر الخسارة الناجمة عن تحقق المخاطر المؤمن منها لا على إلغاء الرحلة البحرية واعتبارها كان لم تكن وبالتالي إعادة المؤمن له إلى نفس المركز الذي كان عليه قبل المخاطرة البحرية<sup>(2)</sup>، وإذا كان تقويم البضاعة في مكان الوصول هو الأكثر التصاقاً بالتعويض الكامل فما هي الأسباب التي دفعت معظم التشريعات إلى الأخذ بمبدأ تقويم البضاعة عند المغادرة؟ وكيف يمكن إثبات القيمة عند المغادرة؟

هذا ما سنتناول الرد عليه في الفرع التالي:

**ثانياً: إثبات القيمة عند المغادرة وأسباب ذلك**

سنتناول ذلك في محورين الأول إثبات القيمة عند المغادرة والثاني الأسباب التي أدت إلى

إعتماد قاعدة تقويم البضاعة عند المغادرة

**أ: إثبات القيمة عند المغادرة**

1 - د/ غنايم - مرجع سابق ص 510 هامش 1.

2 - د/ غنايم - المرجع السابق ص 512.

يتم تحديد قيمة البضاعة المؤمن عليها في وثيقة التأمين على البضاعة، بثمن شرائها في ميناء المغادرة مضافاً إلى صافي الثمن قيمة أجور الشحن وأجور التأمين وفقاً للنصوص القانونية المشار إليها أنفاً، ويتم إثبات قيمة البضاعة وفقاً لثمن الشراء بقوائم بيع البضائع (ألفواتير) الصادرة عن مجهر البضاعة (البائع) والدفاتر وفي حالة إنتقاء هذا الإثبات تتحدد قيمتها وقت الشحن ومكانه حسب السعر الرائج مع إضافة مصاريف الشحن والربح المتوقع وهذا ما نصت عليه المادة (314) لبناني والمقابلة للمادة (317) أردني المشار إليهما، ولم ينص قانون التجارة اليمني ومع المصري على كيفية إثبات القيمة، وترك ذلك لوسائل الإثبات المقررة في المواد التجارية، فيمكن إثبات قيمة البضاعة بقوائم مجهر البضاعة (ألفواتير) أو بدفاتره، وأن لم يتسن ذلك فيمكن تحديد قيمتها بالسعر- الرائج للبضاعة في زمان، ومكان الشحن، ولكن إذا كان ثمن الشراء هو الذي يعتمد، مضافاً إليه مصاريف النقل، والربح المأمول حسب نص الفقرة (أ) من المادة (411) بحري يمني المقابلة للمادة (390/أ) مصري بالإضافة إلى أجور التأمين وكان ثمن الشراء يختلف باختلاف البيع في البيوع الدولية فهل تضاف تلك المصاريف المتمثلة في أجور النقل وأجور التأمين، والربح المتوقع إلى ثمن الشراء في كل أنواع البيوع أم بحسب نوع البيع؟ في الحقيقة أنه لا يتم إضافة تلك المصاريف إلا متى كان ثمن الشراء في البيع الدولي لا يتضمنها أما إذا كان البيع يتضمن تلك المصاريف أو بعضها فلا تضاف إلى قيمة تأمين البضاعة، إلا المصاريف التي لم يتضمنها، ففي البيع الدولي بشروط (فوب F.O.B) يكون ثمن الشراء الثمن الصافي دون أية مصاريف إضافية ولذا يضاف في هذه الحالة إلى الثمن أجور الشحن، وأجور التأمين، والربح المأمول ليكون المجموع قيمة البضاعة القابلة للتأمين، وهو ما يعرف بمبلغ التأمين أي القيمة التي يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له في حدودها إن هلكت البضاعة، وفي البيع الدولي بشروط (سي أند اف) فإن ثمن الشراء المبين في قائمة البيع يكون شاملاً لثمن الشراء الصافي مضافاً إليه أجور الشحن، ولذلك تضاف إليه أجور التأمين والربح المتوقع ليكون المجموع قيمة تأمين البضاعة ( القيمة القابلة للتأمين) أما البيع الدولي بشروط (سيف CIF) فإن ثمن الشراء المبين في قائمة البيع (ألفاتورة) يكون شاملاً أجور النقل، وأجور- التأمين ولذلك لا يضاف إليه سوى نسبة الربح المأمول فقط، ويلاحظ أن قانون التجارة البحرية اليمني ومع المصري بالنسبة لأجور نقل البضاعة إلى ميناء الوصول فقد نصاً على اعتبار أجور نقل البضاعة إلى ميناء الوصول عنصراً من العناصر- المكونة لقيمة البضاعة دون تمييز بين الأجرة المستحقة مهما كان الطارئ، والأجرة المستحقة عند الوصول (اي وصول البضاعة سالمة)<sup>(1)</sup> أخذاً في الاعتبار أن أجرة نقل البضاعة سواء كانت مستحقة عند الوصول، أو في كافة الظروف

1 - الأجرة المستحقة عند الوصول هي الأجرة التي لا تستحق إلا إذا وصلت البضاعة سالمة أما إذا وصلت البضاعة تالفة أو هلكت أو رفض المرسل إليه تسلم البضاعة لأي سبب فلا تستحق .

والأحوال بمثابة عبء يتقل كاهل البضاعة في كافة الأحوال، وإذا كان ثمن شراء البضاعة في ميناء القيام (ميناء المغادرة) هو المعتمد فما الحكم إن كانت فواتير الشراء (قوائم البيع) قديمة أي أن تاريخ الشراء سابق على الشحن بوقت طويل؟ وأصبح ثمن الشراء لا يعكس قيمة البضاعة عند المغادرة؟<sup>(1)</sup> وما هو الحكم إذا كانت البضائع مكتسبة بغير ثمن أو عن طريق المقايضة؟ بالنسبة للمسألة الأولى يرى البعض<sup>(2)</sup> أنه لا يمكن الإعتماد على ثمن الشراء السابق، ولذلك يعتمد السعر الجاري للبضائع في يوم الشحن، ومكانه، وهذا ما ذهب إليه القانون اللبناني والأردني (313) لبناني المقابلة للمادة (317) أردني، أما القانون اليمني ومعه المصري فقد نصا على إعتماد قاعدة قيمة البضاعة في جهة الوصول فقد نصا في الفقرة ب من المادة (411) يمني والمقابلة للفقرة ب من المادة (390) مصري على أنه:

(لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع على الحد الأعلى من المبالغ الآتية:  
أ. ب قيمة البضاعة في زمان، ومكان الوصول، أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها)

ويرى البعض<sup>(3)</sup> أنه: (إذا ارتفع سعر البضاعة المؤمن عليها بعد الشحن فلا عبرة بهذا الارتفاع بل يحصل المؤمن تعويضاً بقدر هذا السعر، وكذلك الحال في حال إنخفاض سعر البضاعة بعد الشحن).

وأما بالنسبة للمسألة الثانية إذا كانت البضائع مكتسبة عن طريق المقايضة، فإن الطريقة المثلى لتحديد قيمة البضاعة تكون بإعتماد سعرها الجاري في مكان وزمان بدء الشحن أي في ميناء المغادرة، وهذا ما أخذ به القانون اليمني والمصري في الفقرة (أ) من المادة (411) تجارة بحرية يمني المقابلة للمادة (390/أ) مصري واللبناني ومعه الأردني في المادة (313) لبناني المقابلة (317) أردني، ولكن إذا كان الحال على ما ذكرنا فما هو الحكم في حالة أن تكون قيمة شراء البضاعة بالعملة الأجنبية؟ لم يتعرض المشرع العربي اليمني والمصري واللبناني لهذه المسألة إلا أنه يمكن القول إن كانت وثيقة التأمين قد خلت من اشتراط العملة التي سيدفع بها التعويض فتحدد القيمة بالعملة الأجنبية حسب قائمة البيع في زمان، ومكان بدء الشحن ويتم دفع التعويض بنفس العملة، أو بما يعادل قيمة تلك العملة أو بقيمتها عند إستحقاق التعويض، أما إذا اشترط دفع التعويض بالعملة المحلية، أو كان حدد مبلغ إجمالي أو حد أعلى للمبلغ الذي يلتزم به المؤمن عند تحقق الخطر بالعملة المحلية فتقدر قيمة الشراء بما يعادلها بالعملة المحلية في زمان ومكان بدء الشحن مضافاً إليها المصاريف حسب الإقتضاء وفقاً لما تم بيانه سابقاً، أما القانون

1 - د/ غنايم - المرجع السابق ص 513.

2 - د/ كمال طه وزميله - المرجع السابق ص 84.

3 - د/ على جمال الدين عوض القانون البحري - مرجع سابق ص 82 هامش 1.

الفرنسي فقد أخذ بالحل الأخير، بإعتماد المبلغ المعادل لتلك العملة الأجنبية من النقود الفرنسية حسب سعر الصرف وقت توقيع وثيقة التأمين<sup>(1)</sup>.

ويجب التنويه إلى أنه في حالة التأمين على البضاعة بموجب وثيقة مقومة أي حين يتفق طرفا عقد التأمين على قيمة البضاعة ويتم تعيين قيمتها في عقد التأمين (وثيقة التأمين) وكانت القيمة المتفق عليها بالعملة الأجنبية، وتم إشتراط دفع التعويض بالعملة المحلية عند تحقق الخطر المؤمن منه وتضرر البضاعة، فإن التعويض يدفع بما يعادل تلك القيمة بالعملة المحلية، فإذا أنخفضت العملة المحلية في مقابل العملة الأجنبية قبل الدفع للمؤمن له، فإن المؤمن له سيقبض مبلغاً بالعملة المحلية يزيد عما كان سيقبضه فيما لوبقى سعر العملة المحلية ثابتاً فمثلاً لو كانت القيمة المتفق عليها بالدولار، واشترط دفع التعويض بالريال اليمني، ثم حدث إنخفاض لسعر الريال اليمني في مقابل الدولار- قبل أن يتم الدفع للمؤمن له، فإن الأخير سيحصل على مبلغ يزيد عما سيقبضه لو بقي سعر الريال ثابتاً، وهذه الزيادة لا تتم على حساب المؤمن ولكنها بفعل ظروف خارجية وهذا ما يسمى بالربح الذي يأتي مصادفة (windfall profit) والذي تشمله التغطية التأمينية للبضاعة أي أن التأمين على قيمة البضاعة يدخل فيها ذلك الربح الذي يأتي للمؤمن له بمناسبة حصوله على التعويض من المؤمن لأن مثل هذا الربح سيأتيه سواء أكان مغطى أو غير مغطى<sup>(2)</sup> وفي الحقيقة لا يعد ذلك ربحاً وإنما هو مجرد فرق سعر العملة.

**ب : الأسباب التي أدت إلى إعتقاد قاعدة تقويم البضاعة عند المغادرة**

قد يتسأل البعض هل إعتقاد معظم التشريعات قاعدة تقويم البضاعة عند المغادرة يرجع إلى نظرة خاطئة أو قاصرة إلى مفهوم التعويض أو نتيجة لتبني المفهوم الضيق للخاصية التعويضية لعقد التأمين؟ يرد الأستاذ الدكتور- حسين غنايم على هذا التساؤل بالنفي مرجعاً السبب في ذلك إلى الأمور الآتية<sup>(3)</sup>

أ- اعتبار عملي ففي الغالب تحقق المخاطر- البحرية في حالة وجود البضاعة في أعالي البحار أو في ميناء ناء، مما يجعل تعيين اللحظة التي يتحقق فيها الخطر المؤمن منه متعذراً، وبالتالي تعذر تعيين قيمة (الشيء) البضاعة المؤمن عليها (محل التأمين) في تلك اللحظة، أي وقت الهلاك، أما تقدير القيمة وقت بداية تعرض البضاعة لمخاطر- البحر فأمر يسير<sup>(4)</sup>.

ب- من السهل الوقوف على قيمة البضاعة عند المغادرة لأنها قيمة معروفة، أما بالنسبة لقيمة البضاعة عند الوصول سواء في يوم تحقق الكارثة أو في اليوم الذي كان مفترض الوصول فيه طبقاً للمجرى العادي للأمر فإنها لا تكون إلا مجرد تخمين أو حدسية (تخمينية).

1 - د/ غنايم - المرجع السابق ص510 هامش 1.

2 - د/ العطير - مرجع سابق ص677,678.

3 - أنظر د/ غنايم - المرجع السابق ص12 وما بعدها.

4 - د/ على جمال الدين عوض القانون البحري - مرجع سابق ص82 هامش رقم 1.

ج- صعوبة التعرف على قيمة البضاعة عند الوصول، سواء يوم تحقق الكارثة أم في اليوم الذي كان مفترضاً وصولها فيه طبقاً للمجرى العادي للأمر- وأن تم فلن تكون سوى قيمة حدسية (تخمينية).

د- إن الربح المأمول، وأجرة النقل هي الأمور التي تؤدي إلى قيمة الفرق بين قيمة الأشياء في مكان وزمان المغادرة وقيمتها في مكان وزمان الوصول، قد بلغت من الأهمية حداً جعل منها محلاً مستقلاً للتأمين مما يستوجب أن ينص عليه بصراحة في عقد التأمين إذا ما أريد التأمين عليها.

هذه الاعتبارات التي دفعت إلى اعتماد قاعدة تقويم البضاعة عند المغادرة في التأمين البحري، ولا تقوم تلك الاعتبارات في التأمين البري الذي يجري فيه تقويم الأشياء طبقاً لقيمتها في لحظة تحقق الخطر المؤمن منه.

### المطلب الثاني: عقود التأمين محددة القيمة (الوثيقة القيمية)

عندما يحدد طرفي عقد التأمين القيمة التأمينية للأشياء محل عقد التأمين في العقد عند إبرامه يعرف عقد التأمين بالعقد القيمي (الوثيقة القيمية)، فقد عرفت الفقرة الثانية من المادة (27) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م الوثيقة القيمية بأنها: (الوثيقة التي تحدد فيها القيمة المتفق عليها للشيء المؤمن عليه)، ففي هذا النوع من عقود التأمين تحدد قيمة محل عقد التأمين (السفينة أو البضاعة) في عقد التأمين (وثيقة التأمين) بناءً على اتفاق المؤمن والمؤمن له، وقد يقوم المؤمن له باقتراح القيمة، ويقدمها للمؤمن فيقبلها المؤمن وتعرف هذه القيمة بالقيمة المقبولة أو المتفق عليها<sup>(1)</sup> وتشمل القيمة المقبولة للسفينة جسم السفينة والآلات المحركة لها وكل تفرعاتها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز<sup>(2)</sup> ما لم يكن بالإمكان إثبات أن بعض هذه النفقات تتعلق بمصلحة مستقلة عن مصلحة مالك السفينة<sup>(3)</sup> وقد قصد بشمولية القيمة ملحقات السفينة منع المؤمن له من استبعاد الملحقات من القيمة المتفق عليها، والتأمين عليها لدى مؤمن آخر مما يحرم المؤمن من جانب هام من قسط التأمين مع تحمله بكامل الأضرار<sup>(4)</sup> ويتحدد مقياس التعويض بموجب الوثيقة المحددة القيمة، بالنسبة للخسارة الكلية بالقيمة المتفق عليها فتعوض الخسارة الكلية بكامل القيمة المؤمنة بصرف النظر عن القيمة الحقيقية للسفينة وقت وقوع الحادث، أما في حالة الخسارة الجزئية فيتحدد التعويض بمقدار الكلفة الفعلية للإصلاح، إلا أنه يلاحظ أن عادة المؤمنين جرت على خصم الفرق بين قيمة الجزء الجديد الذي

1- د/ مصطفى كمال طه وزميله - المرجع السابق ص 85 د/ العطير - المرجع السابق ص 679.

2- المادة (405/2) بحري يمني المقابلة للمادة (382/2) بحري مصري والمادة (311) بحري لبناني والمادة (314) بحري اردني .

3- المادة (311) بحري لبناني المقابلة للمادة (314) بحري اردني .

4- د/ مصطفى كمال طه القانون البحري - مرجع سابق ص 485.

تم تركيبية وقيمة الجزء القديم الذي تم استبداله من السفينة حتى لا يكون التأمين وسيلة لأثراء المؤمن له<sup>(1)</sup>، وهذا ما أكدته المادة (355/2) بحري لبناني المقابلة للمادة (358/2) بحري أردني نصت أنه: (ويجب إخضاع التعويض لحسم التجديد ويحدد هذا الحسم في وثائق الضمان) ويتم إثبات نفقات الإصلاح بقوائم الحساب أي الفواتير المدفوعة (م) (352) بحري لبناني المقابلة للمادة (355) بحري أردني، وفي حالة تكبد المؤمن له نفقات نقدية لتقادي الحادث البحري المؤمن منه، فيتم دفع تلك النفقات للمؤمن له في حدود القيمة المتفق عليها وليس هناك ما يمنع استخدام الوثيقة القيمية (محددة القيمة) في كل من تأمين السفن وتأمين البضائع إلا أن المجال الأوسع لاستخدامها هو التأمين على السفن إذ تعتبر القيمة المتفق عليها من المميزات الجوهرية للتأمين على السفن إذ تتضمن دائماً القيمة المتفق عليها، وهذا الوضع يفسره صعوبة تقييم السفينة تقيماً دقيقاً لما يتطلبه ذلك من جهد ونفقات، فإن كان من السهولة بمكان تكوين فكرة عن قيمة السفينة بالرجوع إلى سجلات هيئات تصنيف السفن، وكذا متابعة التغييرات في قيمة السفينة، إلا أن التغيير في قيمة السفينة طوال سريان التأمين يجعل من الصعوبة بمكان على المجهز ملاحقة وتعديل مبلغ التأمين تبعاً لذلك<sup>(2)</sup> ونجد من العودة إلى نصوص قانون التجارة البحرية اليمني وكذا المصري أنه لم يرد فيهما نص يشير إلى جواز استخدام الوثيقة القيمية في تأمين البضائع بالرغم من أنهما أشارا إلى اقتصارها على تأمين السفن فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (405) بحري يمني المقابلة للمادة (282/1) بحري مصري على أنه: (مع عدم الإخلال بأحكام المادة (381) إذا اتفق في عقد التأمين على قيمة السفينة فلا يجوز المنازعة فيها إلا في حالة الأسهم في الخسارات المشتركة أو مصروفات المساعدة والانتفاذ وفقاً للمادة (390)) ونصت الفقرة الثانية من نفس المادة على أن: (تشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها... الخ)، وأما بالنسبة للمشرع اللبناني ومعه الأردني فإن كانا قد نصا في المادة (311) بحري لبناني المقابلة للمادة (314) بحري أردني على أن: (تحتوي القيمة المقبولة عن السفينة على كل تفرعاتها)، إلا أنه يفهم من نص المادة (315) بحري لبناني المقابلة للمادة (318) بحري أردني التي تنص أن: (للضامن دائماً أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق قيمة الشيء المضمون الحقيقية حتى في حال قبوله بتقدير المضمون في الوثيقة)، أن المشرعين اللبناني والأردني يجيزان استخدام الوثيقة القيمية في كل من تأمين السفن وتأمين البضائع، ولم نجد في قانون التجارة البحرية السوداني أي نصوص تتعلق بتنظيم الوثيقة القيمية أو غير القيمية، وبما أن تقدير الأشياء محل التأمين في الوثيقة القيمية متروك لاتفاق المتعاقدين (المؤمن والمؤمن له) أو يقترحها المؤمن له ويقدمها للمؤمن فيوافق عليها، فإن

**التساؤل يثور حول الزامية هذا الاتفاق ؟**

<sup>1</sup> - د/ محمود سمير الشرفاوي (القانون البحري) دار النهضة العربية 2008م ص 559.

<sup>2</sup> - د/ مصطفى كمال طه وزميلة - المرجع السابق ص 85.

لاسيما إذا تعارض مع قاعدة هامة من قواعد التأمين البحري وهي القاعدة التعويضية؟

وبمعنى آخر ما هو الاثر القانوني للقيمة المتفق عليها (أو القيمة المقبولة)؟

سبق القول أن قيمة السفينة قد تحدد باتفاق طرفي عقد التأمين، وينص عليها في عقد التأمين، ففي التطبيق العملي قد يقوم المؤمن له بتقييم السفينة أو البضاعة المطلوب التأمين عليها وتدوين القيمة في طلب التأمين، ويقدمه للمؤمن والذي بدوره يقبل هذا التقييم، ومن ثم يتم تضمين تلك القيمة في عقد التأمين البحري (وثيقة التأمين) على أنه المبلغ الذي يمكن للمؤمن له المطالبة به كتعويض عن الخسارة عند تحقق الخطر المؤمن منه وهلاك السفينة محل عقد التأمين البحري (الشيء المؤمن عليه) فقبول المؤمن لتلك القيمة وتضمينها في عقد التأمين يعتبر اتفاقاً بين طرفي عقد التأمين (المؤمن والمؤمن له) حدد فيه بإرادة طرفية المشتركة قيمة الشيء (السفينة) محل عقد التأمين مما يرتب قوة ملزمة في مواجهة طرفيه تولد التزاماً في مواجهة كل منهما باحترام ما اتجهت إليه إرادته طبقاً للقاعدة العامة في القانون المدني التي تقضي بأن (العقد شريعة المتعاقدين) بيد أن هناك قاعدة هامة وأساسية يستند إليها التأمين واجبة الاحترام ومتعلقة بالنظام العام وهي الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري والتي لا يجوز للاتفاقات الخاصة الخروج عليها والأخذ بالقول السابق (المتعلق بقاعدة العقد شريعة المتعاقدين) على إطلاقه قد يصطدم بتلك القاعدة (القاعدة التعويضية) فقد يعمد طرفا عقد التأمين أو أحدهما إلى المبالغة الجسيمة في قيمة الأشياء المؤمن مل التأمين فقد يكون للمؤمن له مصلحة في هلاك الشيء محل عقد التأمين كي يحصل على تعويض أعلى من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه (السفينة) فيثري المؤمن له من التأمين الأمر الذي يجعل من عقد التأمين وسيلة لأثراء المؤمن له لا لتعويضه، وهو أمر غير جائز لتعارضه مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري أو بمعنى آخر إذا سمحنا لطرفي عقد التأمين البحري بأن يحددا قيمة السفينة محل عقد التأمين بإرادتهما المطلقة فقد يجدان في هذه المبالغة مصلحة فالمؤمن له قد يطمح إلى تلقي تعويض يجاوز قيمة السفينة الحقيقية، كما أن المؤمن قد يطمح إلى قسط التأمين الذي سيتعاضم في حالة تأسيسه على قيمة مبالغ فيها ومن ثم فإن الأخذ بالقيمة المقبولة على إطلاقه سيجعلنا أمام تعارض لقاعدتين واجبتاً الإحترام مع تضاد اتجاه كل منهما فالقيمة المقبولة اتفاقاً ملزماً يجب احترامه حتى مع تلمس المبالغة في التقييم، والخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري، تتعارض مع المبالغة في قيمة السفينة وتغليب أحدهما على الأخرى ينعكس على الأثر القانوني، فهناك من فقهاء القانون من يرى<sup>(2)</sup> تغليب أعمال قاعدة الخاصية التعويضية على التسليم بالقيمة المقبولة، بينما رجح رأي معاكس التسليم بالقيمة المقبولة

1- قارب جمال الحكيم (عقود التأمين) المرجع السابق ص 45 - د/محمود سمير الشرقاوي القانون البحري مرجع سابق ص 344(515)د/طالب حسن موسى القانون البحري - مرجع سابق ص 221.  
2- د/على جمال الدين عوض (القانون البحري) مرجع سابق رقم 121 ص 82.

باعتبارها اتفاقاً ملزماً ونهائياً لطرفي عقد التأمين طالما جاء التقييم خالياً من الغش، وهناك من ذهب إلى التوفيق بين القوة الملزمة للاتفاق وبين مبدأ التعويض، ولذلك سوف نستعرض الأثر القانوني للقيمة المقبولة والمتفق عليها في كل من الوطن العربي وفرنسا وإنجلترا في ثلاثة فروع:

### الفرع الأول: الموقف من القيمة المقبولة في الفقه والقانون البحري العربي:

ناقش الفقه القانوني العربي هذه المسألة آخذاً في اعتباره التعارض بين الأثر الملزم للاتفاق والخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري وانتهى إلى التوفيق بين القوة الملزمة للاتفاق، ومبدأ الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري<sup>(1)</sup> بحيث يجب أن تعد القيمة المتفق عليها قبولاً من المؤمن لتلك القيمة التي تقدم بها المؤمن له، ومن ثم يعفى المؤمن له من إثبات القيمة الحقيقية للشيء محل عقد التأمين عند تحقق الحادث البحري المؤمن منه، ولكن يجوز دائماً للمؤمن أن يثبت أن القيمة المتفق عليها تزيد عن القيمة الحقيقية للشيء محل عقد التأمين كي لا يحقق المؤمن له إثراءً من وراء التأمين وعلى ذلك يتحصل الأثر القانوني للقيمة المقبولة في أنه مجرد نقل لعبء الإثبات من عاتق المؤمن له إلى عاتق المؤمن، وهذا ما اخذ به المشرع اللبناني وكذا الأردني فقد نصت المادة (315) بحري لبناني المقابلة للمادة (318) بحري أردني على أن: (لضامن دائماً أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق قيمة الشيء المضمون الحقيقية حتى في حالة قبوله بتقدير المضمون في الوثيقة) فقد أبقى النص الباب مفتوحاً للمؤمن لإثبات أن القيمة المتفق عليها تفوق قيمة الشيء المؤمن عليه، وهذا مما جعل البعض يذهب إلى القول بأن إعطاء المؤمن هذا الحق المطلق يفقد القيمة المتفق عليها خاصيتها<sup>(2)</sup> ومع ذلك فلا تخلو القيمة المقبولة من أثر قانوني فالقيمة المقبولة تشكل قرينة لصالح المؤمن له على أن تلك القيمة تمثل القيمة الحقيقية للشيء محل التأمين ومن ثم يعفى المؤمن له من إثبات القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه عند وقوع الحادث البحري وإن كان يجوز للمؤمن نقض هذه القرينة بالدليل العكسي<sup>(3)</sup>، وقد أقر القضاء اللبناني المبدأ الوارد في نص المادة (315) بحري لبناني سالف الذكر فجاء في احد قرارات حاكم لبنان المنفرد الآتي: (أن المادة (315) تجارة بحرية تنص على أنه يبقى للضامن أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق قيمة الشيء المضمون الحقيقية حتى في حالة قبوله بتقدير المضمون في العقد، ويجوز للضامن أن يثبت الفرق بين القيمتين القيمة المتفق عليها، والقيمة الحقيقية بواسطة تحقيق فني يجري على نفقته)<sup>(4)</sup> إلا أن القضاء يقصر هذه الرخصة على الحالات

1- د/ مصطفى كمال طه وزميله مرجع سابق ص 86 - د/ جمال الدين عوض - المرجع السابق رقم 121 ص 82.

2- بهاء بهيج شكري - مرجع سابق ص 662.

3- د/ مصطفى كمال طه أساسيات القانون البحري مرجع سابق ص 418.

4- حاكم بيروت المنفرد قرار 1355 تاريخ 2/7/1954م النشرة القضائية اللبنانية لسنة 1954 م اشار إلى ذلك د/ غنایم المرجع السابق ص 548.

التي يكون فيها الفرق مبالغاً فيه إلى حد بعيد، أما إذا ادعى المؤمن وجود فرق بسيط بين القيمتين المعلنة والحقيقية، فإن القضاء يتجاوز على مثل هذا الفرق ويلزم المؤمن بالمبلغ المتفق عليها، ويستند القضاء في وجهة نظره هذه إلى أن إثبات عكس القيمة المقدرة لا يقبل، إلا في حالة غش المؤمن له أو حالة الصورية الواضحة<sup>1</sup>، ولذلك هناك من فقهاء القانون من يرى أن القيمة المتفق عليها ملزمة إلا أن هذا الإلزام يشترط فيه عدم وجود الغش<sup>(2)</sup>، وهذا ما أخذ به كل من قانون التجارة البحرية اليمني وكذا المصري، اللذان اعتبرا أن التقويم الوارد في عقد تأمين السفينة ملزماً ونهائياً بالنسبة لطرفي عقد التأمين (المؤمن، والمؤمن له) إعمالاً للقوة الملزمة للعقد، ما عدا حالة الغش أو التدليس الصادر عن المؤمن له في المغالاة بالقيمة الحقيقية للسفينة محل عقد التأمين، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (405) بحري يمني المقابلة للمادة (382/1) بحري مصري على أنه: (مع عدم الإخلال بأحكام المادة (381) إذا اتفق في عقد التأمين على قيمة السفينة فلا يجوز- المنازعة فيها إلا في حالة الإسهام في الخسارات المشتركة أو مصروفات المساعدة والانتقاذ وفقاً للمادة (390))، وتتص المادة (381) بحري يمني المقابلة للمادة (349) بحري مصري على أنه: (يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد عن قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو نائبه وفي هذه الحالة يكون للمحكمة أن تحكم للمؤمن على المؤمن له بمبلغ لا يجاوز- القسط الكامل للتأمين.. الخ) ومن ثم فإنه لا يجوز- لطرفي عقد التأمين البحري المنازعة في قيمة السفينة المتفق عليها (المقبولة) إعمالاً للقوة الملزمة للعقد بيد أن النص المذكور- يستثني من هذا الحكم حالتين:

**الحالة الأولى:** حالة المغالاة في قيمة السفينة عن غش وتدليس المؤمن له، ويكون للمؤمن في هذه الحالة إثبات القيمة الحقيقية للسفينة مع إثبات التدليس الصادر عن المؤمن له، وطلب إبطال عقد التأمين مع استحقاقه لقسط التأمين على سبيل التعويض.

**الحالة الثانية:** حالة الإسهام في الخسارات المشتركة، وتحديد مكافأة المساعدة والانتقاذ وتوزيعها على من أفادوا منها، فوفقاً لنص المادة (390) بحري يمني والمقابلة للمادة (366) بحري مصري تتحدد مسؤولية المؤمن عن مشاركات الخسارة بقيمة الشيء الحقيقية الخاضعة للمشاركة وقت إعلان حالة الخسارة المشتركة والتي تدخل في عملية التسوية وتحديد نسبة المشاركة، فتقيم السفينة في هذه الحالة بتحديد نسبة الإسهام في الخسارات المشتركة وتوزيعها على العناصر- المختلفة، أو لتحديد مكافأة المساعدة والانتقاذ وتوزيعها على من أفادوا منها، وطبقاً لنص المادة (390) بحري يمني المقابلة للمادة (366) بحري مصري تتحدد مسؤولية المؤمن عن مشاركات الخسارة المشتركة بقيمة السفينة الحقيقية الخاضعة للمشاركة وقت إعلان حالة الخسارة المشتركة

<sup>1</sup> - د/ علي جمال الدين عوض القانون البحري - المرجع السابق رقم 121 ص 83.  
<sup>2</sup> - د/ يوسف يعقوب صرخوه (التأمين البحري في القانون الكويتي) مرجع سابق ص 217.

والتي تدخل في عملية التسوية وتحديد نسبة المشاركة، فإن كان مبلغ التأمين أقل من هذه القيمة فإن مبلغ المشاركة يجب انقاصه بنسبة التقييم الناقص لتحديد مسؤولية المؤمن عنه، وقد أخذ القضاء في دبي بمبدأ الزامية القيمة المقبولة فقد قضت محكمة التمييز في دبي في احدي القضايا بأنه: (إذا اتفق على قيمة السفينة في عقد التأمين فلا يجوز- المنازعة فيها، وتشمل هذه القيمة جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له، وعلى المؤمن أن يدفع هذه القيمة إذا وقع الخطر المؤمن منه)<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني : الموقف القانوني من القيمة المقبولة في قانون التأمين الإنجليزي

تعتبر القيمة المقبولة الواردة في عقد التأمين البحري طبقاً لقانون التأمين البحري الإنجليزي ملزمة ونهائية بالنسبة لطرفي عقد التأمين سواء أكان محل عقد التأمين البحري سفينة، أو بضاعة، مالم يكن هناك غش في تقدير هذه القيمة فقد نصت المادة (27) في فقرتها الثالثة من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م على أنه: (مع مراعاة أحكام هذا القانون وعند انعدام الغش، فإن القيمة المحددة في الوثيقة تكون القيمة النهائية القابلة للتأمين فيما بين المؤمن والمؤمن له للشيء المقصود التأمين عليه سواء أكانت الخسارة كلية أم جزئية)، فالقيمة المقبولة وفقاً للنص نهائية وملزمة لطرفي عقد التأمين البحري المؤمن والمؤمن له في حالات الخسارة الكلية أو الجزئية ما لم يكن هناك غشاً من قبل المؤمن له في تقدير هذه القيمة، فإن كان هناك غشاً، فيجوز للمؤمن في هذه الحالة المنازعة في تلك القيمة كما أن الفقرة الرابعة من المادة المذكورة نصت على أنه: (مالم تقض الوثيقة بغير ذلك فإن القيمة المحددة بالوثيقة ليست نهائية لغرض تقرير ما إذا كان هناك خسارة كلية تقديرية)، ومن ثم نجد أن المشرع الإنجليزي استثنى من الزامية القيمة المقبولة حالتين:

**الحالة الأولى:** حالة الغش الصادر عن المؤمن له فيجوز- في هذه الحالة المنازعة في تلك القيمة الواردة في وثيقة التأمين، وفي هذا نجد أن قانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري يتفقان مع قانون التأمين البحري الإنجليزي على أن الغش هو سبب للمنازعة في القيمة المقبولة الواردة في عقد التأمين البحري-

**الحالة الثانية:** هي حالة الخسارة الكلية التقديرية التي تجيز التخلي عن الشيء المؤمن عليه إذا كانت نفقات مصاريف إصلاحه أو انقاذه تتجاوز قيمته<sup>(2)</sup> وقد سار القضاء الإنجليزي على مبدأ

1- حكم محكمة التمييز-بديي جلسة الاحد 11/3/2001م طعن رقم 418/2000(حقوق)مجموعة الأحكام الصادرة في المواد المدنية والتجارية عدد 12م 2001م ص219 اشار اليه - د/محمد صالح علي شرح قانون المعاملات المدنية السوداني- مرجع سابق ص 100.

2- تنص الفقرة 1 من المادة(60/1) من قانون التأمين الإنجليزي على أنه: (مع مراعاة أي نص صريح في وثيقة التأمين فإن هناك خسارة كلية تقدير عندما يترك الشيء المؤمن عليه بشكل معقول على اساس ان خسارته الكلية الحقيقية لا يمكن تقاديبها على ما يظهر، أو بسبب عدم إمكانية حمايته من الخسارة الكلية بدون نفقات تتجاوز قيمته بعد صرف هذه النفقات).

الزامية القيمة المتفق عليها فاعتبر القيمة الواردة في وثيقة التأمين ملزمة ونهائية بالنسبة للطرفين  
ففي قضية عرفت بقضية

wood side V Globemar.in-co)) أبرم عقد تأمين على سفينة ضد فقدان والحريق  
بموجب وثيقة مقومة فأصيبت السفينة بأضرار- ترقى إلى الخسارة الكلية ثم شب بها حريق بعد  
سحبها للشاطئ فقررت المحكمة ان أصحاب السفينة يستحقون تعويضاً للسفينة في حدود القيمة  
المذكورة في وثيقة التأمين) ويعتبر- التقييم الوارد في الوثيقة نهائياً وملزماً في حالة الخسارة  
الكلية أو الجزئية فطالما كان عقد التأمين صحيحاً فإن التقييم الوارد في الوثيقة يعتبر ملزماً<sup>(2)</sup>،  
وإذا كان الحال كذلك في إنجلترا إلا أن القضاء الإيطالي له موقف في هذه المسألة يميز بين  
حالتين<sup>(3)</sup>.

**الحالة الأولى:** أن ترد في وثيقة التأمين عبارة (قيمة مقبولة) بناءً على اعلان قيمة من المؤمن له  
دون مناقشة مدى صحتها بصورة مطلقة وإنما اعتبرها امراً مسلماً فيه فإن المؤمن يستطيع  
عندها الاعتراض على المبالغة في القيمة مع الزامه بإثبات أن القيمة المقبولة تتجاوز القيمة  
الحقيقية للأشياء المؤمن عليها ففي هذه الحالة جعل للقيمة المقبولة أثراً واحداً ينحصر في نقل  
عبء الإثبات.

**الحالة الثانية:** أن ترد عبارة (قيمة مقبولة بعد إجراء التقييم بمشاركة المؤمن) فإن ذلك التقييم  
يصبح نهائياً وملزماً لطرفيه .

### الفرع الثالث : الموقف القانوني من القيمة المقبولة في فرنسا

القيمة المتفق عليها في وثيقة تأمين السفينة أو البضاعة في فرنسا يتحصل أثرها في أنه مجرد  
نقل لعبء الإثبات من عاتق المؤمن له إلى عاتق المؤمن، فقد انتهى أحد فقهاء القانون<sup>4</sup> في  
مناقشته لهذه المسألة آخذاً في اعتباره عاملي الجذب المتضادين (الأثر الملزم للعقد، والخاصية  
التعويضية لعقد التأمين البحري) إلى وجوب التوفيق بين هذين العاملين مما يستلزم استناداً للعامل  
الأول اعتبار قبول القيمة بمثابة تحمل من جانب المؤمن للالتزام بقبول التقييم الذي وضعه  
المؤمن له فبذا يتحلل المؤمن له من الالتزام بإثبات القيمة الحقيقية للسفينة، أو الشيء محل عقد  
التأمين عند تحقق الخسارة مما يستلزم اعمالاً للعامل الثاني افساح المجال للمؤمن بأن يثبت في  
كافة الأحوال بأن القيمة المقبولة تجاوزت القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه تجاوزاً يعتد به مما  
يخرج التأمين عن نطاق كونه عقد تعويض، وعلى ذلك فإن القيمة المتفق عليها، ما هي إلا قيمة  
مؤقتة للشيء محل التأمين وقت إبرام العقد، ويجوز- دائماً للمؤمن أن يثبت أن هذه القيمة تفوق

<sup>1</sup> - IQB 105 18,6 اشار إلى ذلك د/غنايم - المرجع السابق ص503.

<sup>2</sup> - د/غنايم - المرجع السابق ص503.

<sup>3</sup> - دي سمييه دراسة نظريه وعملية للتأمينات ج1 رقم 431 ص453 اشار إلى ذلك - د/غنايم - المرجع السابق ص552.

<sup>4</sup> - ريبير (القانون البحري) ج3 رقم 2545 ص537 اشار إلى ذلك د/غنايم - المرجع السابق ص547.

قيمة الشيء المؤمن عليه<sup>(1)</sup>، فشرط القيمة المقبولة قرينة لصالح المؤمن له على أن القيمة الواردة في الوثيقة تمثل قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية، ومن ثم يعفى المؤمن له من إثبات قيمة هذا الشيء عند وقوع الحادث البحري المؤمن منه، بيد أنه يبقى للمؤمن الحق في نقض هذه القرينة بالدليل العكسي<sup>(2)</sup> بإثبات أن القيمة المتفق عليها تزيد على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فالنتيجة الأساسية للقيمة المقبولة هي ببساطة نقل عبء الإثبات غير أن الأمر لا يخلو من عدة نتائج فرعية منها<sup>(3)</sup>:

1- تمثل القيمة المتفق عليها الحد الاعلى للالتزام المؤمن فلا يجوز مطالبته بتعويض يجاوز تلك القيمة حتى لو ثبت أن القيمة الحقيقية للسفينة أو الشيء المؤمن عليه تجاوز القيمة المتفق عليها.  
2- إن قبول القيمة من قبل المؤمن تحول دون استخدام حقه بإجراء مراجعة القيمة للأشياء المؤمن عليها حينما يكتشف وهو على وشك توقيع عقد التأمين وقبل مغادرة البضاعة أنه قد خدع.

3- يشير شرط قبول القيمة إلى صعوبة تقييم الأشياء المؤمن عليها من ناحية وإلى التردد في قبول الاعتراض على تلك القيمة ما لم تكن المبالغة في القيمة ذات اعتبار .

4- ترتب المحاكم على القيمة المقبولة أنه لا يمكن اعتبار التقييم الناقص الوارد في وثيقة التأمين بمثابة تأمين نسبي .

ونظراً لصعوبة الإثبات، العكسي لما ورد في الوثيقة من قيمة الشيء المؤمن عليه فإن شركات التأمين عادة ما تشترط في عقودها وخاصة عقود تأمين البضائع ان من حقها في جميع الأحوال أن تطلب من المؤمن له أن يقدم الوثائق التي تثبت القيمة المتفق عليها<sup>(4)</sup> ولذلك جاءت المادة(12/1) من وثائق التأمين الفرنسية على البضائع تنص على ما يلي:(على الرغم من أي قيمة متفق عليها فإن المؤمن يحتفظون لدى مطالبتهم بالتعويض عن خسارة أو ضرر بحق المطالبة بإثبات القيمة الحقيقية للبضاعة وإذا ما ثبت وجود أية مبالغة فإنهم يستطيعون انقاص القيمة المؤمن عليها بحيث تساوي القيمة الحقيقية للبضاعة مضافاً إليها 20% من تلك القيمة)وفي هذه المادة خروجاً على اتفاق القيمة المقبولة بمعنى أن المؤمن له وليس المؤمن هو الذي يبقى متحملاً بعبء إثبات أن القيمة المقبولة تعادل القيمة الحقيقية للبضاعة، ويتجلى الباعث الاساسي لوضع النص السابق في وثيقة تأمين البضائع في افتقار المؤمن إلى أي رقابة على اعلانات القيمة التي يقدمها المؤمن له، بحكم بعد المؤمن له عن البضاعة<sup>(5)</sup> ومثل هذا الباعث غير وارد في تأمين السفينة نظراً

1- د/ مصطفى كمال طه اساسيات القانون البحري - مرجع سابق ص418 - د/ العطير الوسيط - مرجع سابق ص679.

2- المرجع السابق نفس الصفحة.

3- د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص549.

4- د/ هشام - مرجع سابق ص264.

5- د/ غنايم - المرجع السابق ص551.

لتيسر تكوين فكرة عن قيمة السفينة عن طريق استقاء المعلومات الدقيقة عن شركات هيئات تصنيف السفن<sup>(1)</sup> ولذلك فمن المعتاد أن لا يقبل المؤمن أية قيمة إلا بعد اجراء التدقيق اللازم فيبقى قبول المؤمن للقيمة قرينة لصالح المؤمن له، لا يقف حائلاً دون اعتراض المؤمن عليها متى ما استشعر مبالغة غير عادية في تقديرها<sup>(2)</sup>.

### المبحث الثالث

#### تساوي مبلغ التأمين مع قيمة الأشياء محل التأمين

مبلغ التأمين قد يكون مساوياً لقيمة الشيء المؤمن عليه، ولا صعوبة في الأمر في هذه الحالة، وقد يكون مبلغ التأمين يتجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، فقد يعمد المؤمن له إلى المبالغة في قيمة الشيء المؤمن عليه، بحيث إذا تحقق الحادث البحري المؤمن منه، سيقبض المؤمن له تعويضاً مبالغاً فيه، وهو ما يتنافى مع المبدأ التعويضي لعقد التأمين ذلك أن التأمين سيصبح وسيلة لإثراء المؤمن له، لا مجرد وسيلة لجبر الضرر اللاحق به، وقد يعمد مالك الشيء إلى التأمين عليه لدى أكثر من مؤمن في مواجهة نفس الخطر البحري، وهذا أيضاً يتنافى مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين فالتأمين على الشيء نفسه لدى أكثر من مؤمن على نفس الخطر، بحيث تكون مجموع المبالغ المؤمن بها عند هؤلاء المومنين تفوق قيمة الشيء المؤمن عليه، هو ما يعرف بالتأمين المتكرر أو المتعدد.

ولذلك فإن دراستنا في هذا المبحث سوف تتناول التأمين على الشيء (محل عقد التأمين)

بأكثر من قيمته الحقيقية، والتأمين المتعدد (المتكرر) وذلك في مطلبين :

المطلب الأول: التأمين على الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية.

<sup>1</sup> - د/ مصطفى كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 85.

<sup>2</sup> - د/ غنایم - المرجع السابق ص 552.

المطلب الثاني: التأمين المتكرر ((المتعدد)).

### المطلب الأول: التأمين على محل عقد التأمين بأكثر من قيمته الحقيقية

قد يعمد المؤمن له إلى المبالغة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه، فيسمى التأمين في هذه الحالة بالتأمين المغالى فيه فإذا عقد التأمين على شيء بمبلغ يفوق قيمته الحقيقية، فإننا نكون أمام تأمين مغالى فيه، وهذه المغالاة في تقويم الشيء محل عقد التأمين قد تكون نتيجة غش، أو تدليس من جانب المؤمن له، مما يجعلها مستندة إلى سوء نية المؤمن له، وقد تكون المبالغة في قيمة الشيء محل عقد التأمين نتيجة لسوء تقدير، أو خطأ يقع فيه المؤمن له مما يجعلها مستندة إلى حسن نية المؤمن له، فيجب التحري في الأمر لمعرفة ما إذا كان المؤمن له حسن النية، أم سيء النية في هذا التقدير، وتحضر القوانين المغالاة في التأمين، وترتب آثاراً قانونية على مخالفه ذلك تختلف بحسب ما إذا كانت المغالاة مستندة إلى حسن نية من جانب المؤمن له، أم مستندة إلى سوء نية المؤمن له، لذلك سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة فروع :

الفرع الأول: المغالاة في قيمة الشيء محل التأمين التدلّيسية (المستندة إلى سوء نية المؤمن له).

الفرع الثاني: المغالاة في قيمة الشيء محل التأمين غير التدلّيسية (المستندة إلى حسن نية المؤمن له)

الفرع الثالث: التأمين على الشيء بأقل من قيمته الحقيقية وقاعدة النسبية .

### الفرع الأول: المغالاة في قيمة الشيء محل التأمين التدلّيسية

قد يغالي المؤمن له في قيمة الشيء محل عقد التأمين بقصد الإفادة من وقوع الحادث المؤمن منه بالحصول على تعويض يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية، فإن ذلك التقدير المغالى فيه يتعارض مع مبدأ حسن النية الذي يعتبر من الخصائص الجوهرية لعقد التأمين البحري فإن قدر المؤمن له قيمة الشيء المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية، وثبت إن ذلك التقدير المغالى فيه كان عن غش وتدليس صادر عن المؤمن له، أي إن تلك المغالاة في قيمة الشيء المؤمن عليه مستندة إلى سوء نية المؤمن له سعياً لتحقيق كسب غير مشروع فإن عقد التأمين يكون قابلاً للإبطال، أو معرضاً للبطلان، فلا يمكن أن يؤمن شيء على مبلغ أعلى من قيمته<sup>(1)</sup>، فالتشريعات لا تجيز المغالاة التدلّيسية في قيمة الشيء محل عقد التأمين، وترتب على مخالفة ذلك آثاراً قانونية معينة، ولذلك سوف نستعرض موقف التشريعات المختلفة من ذلك وعبء اثبات الغش على النحو الآتي :

أولاً : موقف القوانين العربية محل الدراسة

1 - د/ محمد كامل ملش - مرجع سابق ص 294 .

تنص المادة (381/1) بحري يمّني في فقرتها الأولى والمقابلة للفقرة الأولى من المادة (349/1) مصري، على أنه: (يجوز للمؤمّن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد عن قيمة الأشياء المؤمّن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمّن له أو نائبه وفي هذه الحالة يكون للمحكمة أن تحكم على المؤمّن له بمبلغ لا يجاوز القسط الكامل للتأمين بمرعاة ما لحقه من ضرر) فقد أعطى النص للمؤمّن الحق في طلب إبطال عقد التأمين، والمطالبة بالتعويض إن كان له مقتضى وقدّر النص مقدار التعويض الذي تحكم به المحكمة بما لا يجاوز القسط الكامل للتأمين، وأما قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني فقد جعلاً أيضاً للمؤمّن الحق في طلب إبطال عقد التأمين مع استحقاقه كامل قسط التأمين على سبيل التعويض، فقد نصت المادة (324/1) لبناني والمقابلة للمادة (327/1) أردني على أنه: (إذا عقد الضمان على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المضمون وجد أن هنالك غش، أو خداع من قبل المضمون فيمكن إبطال العقد بناء على طلب الضامن، ويستوجب بهذا كامل القسط من قبيل التعويض) فقد أعطى النص للمؤمّن صراحة الحق في طلب إبطال عقد التأمين، مع حصول المؤمّن على كامل قسط التأمين تعويضاً له على تدليس المؤمّن له، فلا يكفي في هذه الحالة مجرد انقاص مبلغ التأمين ليواري القيمة الحقيقية للشيء محل عقد التأمين؛ لأن من شأن ذلك تشجيع المؤمّن له على المجازفة بالمبالغة في تقدير قيمة الشيء محل التأمين طالما، وأن الجزاء سيقنصر على مجرد انقاص مبلغ التأمين لذلك جاء الجزاء تحاشياً لذلك بتقرير حق طلب بطلان عقد التأمين مقررّاً لصالح المؤمّن أو بمعنى أن العقد يصبح موقوفاً على إجازة المؤمّن، فإن إجازة نفذ في حدود القيمة الحقيقية للشيء محل عقد التأمين، وأن لم يجزه فعليه أن يطلب إبطاله قضاءً<sup>(1)</sup>، وجاء حق طلب إبطال العقد مقررّاً وفقاً للنصوص المذكورة لصالح المؤمّن وحده، ولا يجوز للمؤمّن له طلب إبطال العقد، كما يكون للمؤمّن حق استيفاء كامل قسط التأمين على سبيل التعويض نتيجة لسوء نية المؤمّن له وتظهر إفادة المؤمّن من هذا الحق في حالة تحقق الخطر المؤمّن منه، بحيث يعفى من دفع مبلغ التعويض، أما إذا لم يتحقق الخطر فلا مصلحة للمؤمّن في طلب الإبطال، ولكن يثور السؤال هل إبطال العقد مجرد تطبيق للقاعدة المدنية العامة في التدليس وهل هو جزاء على المغالاة أم جزاء على التدليس؟

يتفق شراح القانون على البطلان جزاءً على التدليس وليس جزاء على المغالاة ذاتها<sup>(2)</sup> وفي الحقيقة إن البطلان المقرر في المواد المذكورة ليس مجرد تطبيق للقواعد العامة للقانون المدني؛ ذلك أن البطلان للتدليس المقرر في القواعد العامة للقانون المدني يتطلب لبطلان العقد أن يقوم

1 - بهاء بهيج - مرجع سابق ص 753 .  
2 - د/هشام فرعون - مرجع سابق ص 265 .

الطرف المدلس بطرق احتيالية تدفع الطرف الآخر إلى التعاقد معه<sup>(1)</sup> أما البطلان للمغالاة التدلّيسية في التأمين فيرى الشراح إنه: (لا يشترط فيه ارتكاب المؤمن له لطرق احتيالية بل يكفي المؤمن أن يثبت قيام المؤمن له بالمغالاة في تقدير قيمة الشيء بقصد الحصول على تعويض يفوق القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه أصابت المؤمن له فلا يقتصر الأمر على مجرد تعويض الخسارة التي أصابت المؤمن له ولكن يحتوي التأمين على نوع من المقامرة أو الرهان والأصل في القواعد العامة أن كل عقد أو رهان يكون باطلاً وهذا البطلان بطلاناً مطلقاً يتقرر لكل من الطرفين طلبه، غير أن القانون البحري قصر الحق في طلب البطلان على المؤمن وحده<sup>(2)</sup> رعاية للمؤمن، فمرجع البطلان في هذه الحالة هو عدم مشروعية السبب<sup>(3)</sup>، فلا يقال إنه لا يوجد مبرر لإبطال العقد مادام إنه إذا انكشفت المغالاة لم يدفع المؤمن إلا القيمة الحقيقية للأشياء محل التأمين وقت تحقق الخطر؛ لأن الإبطال ليس جزاء على المغالاة في ذاتها، بل هو جزاء على التدلّيس<sup>(4)</sup>.

#### ثانياً: موقف القانون الفرنسي:

جاءت المادة العاشرة من قانون التأمين البحري الفرنسي لسنة 1967م تقرر منح المؤمن الحق في المطالبة بإبطال العقد مع الإبقاء على حقه في اكتساب قسط التأمين كاملاً<sup>(5)</sup>، فإذا عقد التأمين بمبلغ يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه وكان المؤمن له في تلك المبالغة يستند إلى سوء نية - بأن يثبت وجود غش أو تدليس أو خداع من جانب المؤمن له يقصد الحصول عند تحقق الحادث المؤمن منه - على تعويض يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه فيكون من حق المؤمن المطالبة بإبطال العقد مع الإبقاء على حقه في اكتساب كامل قسط التأمين، فالملاحظ أن قوانين التجارة البحرية العربية اليميني والمصري، واللبناني والأردني والقانون الفرنسي تقرر أن بطلان العقد بطلاناً نسبياً لصالح المؤمن، غير أنه يثور التساؤل حول الأثر المترتب على اعتبار عقد التأمين البحري قابلاً للإبطال لصالح المؤمن؟

وهل يترتب على ذلك تحلل طرفي العقد من التزاماتهما، أم الأمر غير ذلك؟  
في الواقع اختلف فقهاء القانون إلى اتجاهين:

1 - د/جميل الشرفاوي(النظرية العامة للالتزام)في قانون ج.ع.ي الكتاب الأول مصادر الالتزام دار النهضة العربية القاهرة 1989م ص149 وما بعدها .

2- د/على حسن يونس مرجع سابق ص 261.

3- د/ مصطفى كمال طه وزميله مرجع سابق ص 87 .

4- د/عبد الرزاق السنهوري(الوسيط في شرح القانون المدني)المجلد 7- الكتاب الثاني مرجع سابق ص1612.

5- د/ غنایم مرجع سابق ص541.

**الإتجاه الأول<sup>(1)</sup>**: إذ يرى البعض مستنداً إلى المادة (349/1) مصري أنه: (طالما وأن البطلان مبناه عدم مشروعية السبب فإنه كان لزاماً أن يكون العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً بحيث يجوز لكل من المؤمن والمؤمن له على السواء أن يطلب البطلان، إلا أنه مع ذلك فإن المشرع يقضي بأن يكون التأمين باطلاً لمصلحة المؤمن فقط بحيث يقتصر طلب البطلان على المؤمن، دون المؤمن له، وذلك رغبة من المشرع في رعاية المؤمن من غش المؤمن له وسوء نيته، وتعويض المؤمن تعويضاً كاملاً بمنحه الحق في مطالبة المؤمن له بكامل قسط التأمين حتى يرد على المؤمن له قصده السيء، ومن ثم يجب اعتبار القسط الكامل للتأمين بمثابة تعويض جزافي للمؤمن بمراعاة ما لحقه من ضرر، ولو كان الأمر يتعلق بقسط في الواقع لكان التزام المؤمن له بلا سبب، لأنه لا يقابله أي التزام على عاتق المؤمن<sup>(2)</sup>).

**الإتجاه الثاني<sup>(3)</sup>**: فيرى أن أثر البطلان - إذا ما استجيب طلب المؤمن بإبطال عقد التأمين - سيلحق بطرفيه بحيث يحرم المؤمن له من التعويض، كما يحرم المؤمن من أقساط التأمين - بمعنى أنه يلزم بإعادة ما سبق له تسلمه من أقساط، فمتى أبطل العقد زال أثره، إلا أن هذا المؤمن يبقى ذا حق في المطالبة بتعويض كامل وفقاً للقواعد العامة - ولا يمكن أن يمنح تعويضاً جزافياً<sup>(4)</sup>، وفي رأينا أن هذا التباين في آراء فقهاء القانون كان في ظل نص المادة (199) من قانون التجارة البحرية المصري القديم لعام 1883م، والمادة (357) من قانون التجارة الفرنسي لعام 1808م<sup>(5)</sup>، أما بعد صدور قانون التجارة البحرية المصري لعام 1990م وقانون التأمين البحري لعام 1967م وفي ظل المادة (381/1) بحري يماني المقابلة للمادة (349/1) مصري، والمادة (10) من قانون التأمين البحري الفرنسي فإن البطلان المقرر بموجبها بطلان نسبي إستثناء من البطلان المطلق المقرر في القواعد العامة جعل للمؤمن حق المطالبة في إبطال العقد مع حقه في اكتساب قسط التأمين كاملاً كتعويض، أي أن النص قد جاء قاطعاً يثبت إستثناء من البطلان المطلق طبقاً للقواعد العامة، مقررراً جزءاً آخرأ على البطلان يختلف عن الجزاء الذي تقرره القواعد العامة وهو حق المؤمن في اكتساب قسط التأمين كتعويض جزافي<sup>(6)</sup>.

1 - من القائلين بهذا الإتجاه: أ.د/ مصطفى كمال طه و د/ وائل بندق - مرجع سابق ص 88 - والفقهاء البلجيكي دي سمية دراسية علمية ونظرية للتأمينات جزء رقم 410 ص 421 اشار إلى ذلك - د/ غنايم - مرجع سابق ص 539 - هامش رقم 1 والفقهاء الفرنسي ريبير القانون البحري ج 3 ص 544 اشار إليه د/ غنايم ص 540 هامش رقم 1 والدكتور عبد الرزاق السنهوري (الوسيط) ج 7 ص 1612.

2 - د/ مصطفى كمال طه و د/ وائل بندق - المرجع السابق ص 88,87.

3 - من أنصار هذا الإتجاه: جمال الدين عوض (القانون البحري) المرجع السابق - دار النهضة العربية القاهرة عام 1973م رقم 124 ص 84 و د/ مصطفى الجمال (دروس في القانون البحري) ص 331 اشار إلى ذلك د/ غنايم ص 538 هامش 3 د/ محمود سمير الشرقاوي القانون البحري - مرجع سابق رقم 373 ص 347, 346 و د/ علي حسن يونس اصول القانون البحري - دار المدني للنشر بدون تاريخ نشر ص 260.

4 - د/ علي جمال الدين عوض (القانون البحري) المرجع السابق رقم 124 ص 84.

5 - تنص المادة (357) من قانون التجارة الفرنسي والمادة (199) تجارة بحرية مصري قديم لعام 1883م (كل سيكورتاه أولى أو ثانية معمولة على مبلغ ازيد من قيمة الأشياء المضمونة تكون لاغية بالنسبة للمؤمن فقط إذا ثبت حصول غش أو تدليس منه).

6 - د/ حسين غنايم - مرجع سابق ص 541.

### ثالثاً : موقف القانون الإنجليزي

لم يتطرق قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م إلى حالة التأمين على الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية بشكل مستقل بل تطرق إليها في حالة حصول تأمين زائد نتيجة لتعدد عقود التأمين على نفس الشيء وفي مواجهة نفس الخطر فتداخلت في القانون الإنجليزي حالتَي التأمين الزائد (OVER INSURANCE) والتأمين المضاعف (المتكرر) (DOUBLE INSURANCE) (1) غير أن الوضع في إنجلترا مستقر على إن التقويم الوارد في وثيقة التأمين للشيء محل عقد التأمين تقويمياً نهائياً، وملزماً لطرفية ولذلك لا يمكن التعرض للتقويم الوارد في وثيقة التأمين، ما لم يكن ذلك التقويم سبباً في بطلان وثيقة التأمين نفسها، وعندها لا يستهدف الهجوم على ذات التقويم بقدر ما يستهدف الوثيقة ذاتها تأسيساً على تجاوزات ذات علاقة بالتقويم (2) وهناك ثلاث حالات (3) يمكن أن تؤدي فيها المبالغة في التقويم إلى إبطال وثيقة التأمين وهي :

1- أن يعمد المؤمن له - وبسوء نية- إلى تقويم الشيء المؤمن عليه بأكثر من قيمته الحقيقية بغرض التذليل على المؤمن ففي قضية (HIGH V\_ DELAGOUT 1812) كانت القيمة الحقيقية للبضاعة الموجودة على ظهر السفينة بمبلغ (1400 جنيه استرليني) بينما كان التقويم الوارد في وثيقة التأمين (5000 جنيه استرليني) وقد أُقيم الدليل على صورية الفواتير، وعلى أن قوائم الشحن قد عدلت بعد توقيعها من قبل الربان من أجل خداع المؤمن وعليه قضى ببطلان وثيقة التأمين، ويأتي حكم هذه الحالة نتيجة الإخلال بمبدأ حسن النية القائم عليه نظام التأمين البحري وأكدته المادة (17) من قانون التأمين البحري الإنجليزي بنصها على: (إن عقد التأمين البحري عقد مبني على منتهى حسن النية فإن لم يلتزم أحد الطرفين بمنتهى حسن النية جاز للطرف الثاني إبطال العقد).

2- حينما تدل ظروف الحال على أن العقد المبرم المتضمن مبالغة في التقويم هو عقد مقامرة لا عقد تأمين كما لو كانت مصلحة المؤمن له ضئيلة جداً، وبالغ في تقويمها بحيث يمكن اعتبار لجوئه لإبرام عقد تأمين بمثابة صورية يغطي بها طبيعة المقامرة فعندها يعتبر العقد باطلاً باعتباره عقد مقامرة والمقامرة تتعارض مع النظام العام فجاء البطلان نتيجة لعدم مشروعية السبب.

3- حينما تؤدي المبالغة في التقويم إلى التغيير من طبيعة المخاطرة البحرية إلى مخاطرة تتسم بالمضاربة فعندها نكون أمام واقعة مادية ينبغي الكشف عنها للمؤمن وإلا ترتب بطلان وثيقة التأمين حتى مع عدم مكانية إثبات سوء نية المؤمن له ففي قضية (IONIDES V\_)

1- بهاء بهيج المحامي - مرجع سابق ص 752.

2- د/ حسين غنایم - مرجع سابق ص 543.

3- المرجع السابق ص 543 وما بعدها.

PENDOR) قومت البضاعة بمبلغ يجاوز قيمتها الحقيقية كثيراً

إلا أن المحلفين لم يفتتوا بأن المبالغة في التقويم تستند إلى سوء نية المؤمن ، ولكن ممثلي  
اللويزر استطاعوا إقامة الدليل على أن هذه المبالغة في التقويم قد اضفت على المخاطرة صفة  
المضاربة مما خلق واقعة مادية كان يجب كشفها للمؤمنين ليقرروا بدورهم إما تخفيض القيمة  
المؤمن عليها أو قبول تغطيتها بأقساط أعلى، فتقرر أن عدم الكشف أو الإعلان المشار إليه يجعل  
للمؤمنين حقاً بتجنب الوثيقة (Avoiding The Policy)<sup>1</sup>، ويتضح مما سبق أن القيمة التي  
تتضمنها وثيقة التأمين في القانون الإنجليزي تكون حاسمة ونهائية ما لم تكن منظوية على غش  
يؤدي إلى إبطال وثيقة التأمين<sup>(2)</sup> فقد نصت الفقرة الثالثة من المادة (27) من قانون التأمين  
الإنجليزي على أنه : (عند انعدام الغش فإن القيمة المحددة في الوثيقة تكون القيمة النهائية القابلة  
للتأمين فيما بين المؤمن والمؤمن له للشئ المقصود التأمين عليه سواء أكانت الخسارة كلية أو  
جزئية ) ولا توجد قواعد معينة يمكن الرجوع إليها للبت فيما إذا كانت المبالغة في التقويم تمثل  
زيادة توجب الكشف عنها، أو تُوصم العقد بالغش، بل إن المسألة مسألة واقع تتعلق بالظروف  
الخاصة بكل قضية، وتخضع للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع وله فيها القول الفصل.

#### رابعاً: عبء اثبات الغش أو التدليس

لتطبيق الجزاء المذكور في الفقرة (1) من المادة (381) يميني المقابلة للمادة (349/1) مصري  
والمادة (324) لبناني والمادة (327) أردني لا بد من ثبوت غش وتدليس المؤمن له أو وكيله،  
فالأصل أن المؤمن له حسن النية، ولذلك فإن إثبات سوء نية المؤمن له يقع عبئه على عاتق  
المؤمن وإثبات ذلك جائز بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن، غير أنه لا يكفي لإثبات سوء نية  
المؤمن له الإستناد إلى مجرد المبالغة في تقدير قيمة الشئ محل عقد التأمين، فقد تكون تلك  
المبالغة ناتجة عن خطأ وقع فيه المؤمن له بحسن نية، ولذا لزم أن تقترن المبالغة بظروف لا تدع  
مجالاً للشك في دلالتها على غش المؤمن له، وتدليسه<sup>(3)</sup>، وعليه ينبغي على المؤمن أن يثبت غش  
أو تدليس المؤمن له، بكافة وسائل الإثبات ولقد كانت المحاكم تعتبر المبالغة في القيمة التي لا  
يوجد ما يبررها مؤشراً على سوء نية المؤمن له<sup>(4)</sup>، وهذا يعد تساهلاً كبيراً بخصوص الإستدلال  
على سوء نية المؤمن له<sup>(5)</sup>، إلا أن الإتجاه السائد حالياً في القضاء يميل إلى وجوب عدم الحكم  
ببطلان التأمين لمجرد الإستناد إلى المبالغة المجردة في تقويم الشئ المؤمن عليه، بل يستوجب  
أن تكون هذه المبالغة مقترنة بظروف لا تدع مجالاً للشك في دلالتها على غش المؤمن له

1 - د/ حسين غنايم - المرجع السابق ص 544.

2- المرجع السابق نفس الصفحة.

3- د/ مصطفى كمال طه وزميلة - مرجع سابق ص 88 .

4- أنظر قرار محكمة الإستئناف ببيروت رقم 47 في 10/1/1963 وحكم الحاكم المتقرد في نفس القضية برقم 380-690 بتاريخ

24/3/1961م اشار الي ذلك د/ مصطفى كمال طه وزميلة - مرجع سابق ص 88.

5 - د/ غنايم مرجع سابق ص 542.

وتدليسه حتى يمكن الحكم بالبطلان<sup>(1)</sup>، فلا يجوز استنتاج التدليس والحكم بالبطلان لمجرد المغالاة

في التأمين بل يجب على المؤمن أن يثبت غش المؤمن له أو تدليسه

**الفرع الثاني: المغالاة في قيمة الشيء المؤمن عليه غير التدليسية.**

قد يقدر المؤمن له أو وكيله الشيء محل عقد التأمين بأكثر من قيمته الحقيقية عن حسن نية أو

خطأ أو إهمال فقد يقع المؤمن له في خطأ عند تقدير القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه مما

يجعله حسن النية فإن أبرم تأميناً بمبلغ تجاوز القيمة الحقيقية لذلك الشيء تأسيساً على ذلك التقويم

الذي أجراه والمستند إلى حسن النية فما هو الحكم؟

أو بمعنى آخر إذا كانت المغالاة المستندة إلى سوء النية ((التدليسية)) تؤدي إلى بطلان عقد

التأمين فما الحكم إذا كانت المغالاة واقعة بحسن نية؟

للإجابة على هذا التساؤل نستعرض موقف التشريعات المختلفة من هذه المغالاة:

**موقف أولاً: موقف التشريعات العربية**

طبقاً لأحكام المادة (381/1) تجارة بحرية يماني في فقرتها الأولى والمقابلة للمادة (349/1)

مصري في الفقرة الأولى منها والمادة (324/2) لبناني في فقرتها الثانية والمادة (327/2) أردني

فإن التأمين يكون صحيحاً في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، أعمالاً لمبدأ التعويض،

باطلاً بالنسبة إلى المقدار الزائد، فيخفف قسط التأمين منذ اكتشاف المغالاة، فلا يحق للمؤمن

استيفاء القسط عن المقدار الزائد مع حق المؤمن في التعويض إن كان لذلك مقتضى<sup>(2)</sup>، فقد

نصت المادة (381) تجارة بحرية يماني في ختام فقرتها الأولى والمقابلة للمادة (349/1) مصري

على أنه: (. فإذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحاً بقيمة الأشياء المؤمن عليها)، ونصت المادة (

324/2) لبناني المقابلة للمادة (327/2) أردني على أنه: (وإذا لم يكن غشاً ولا خداع فالعقد يعد

صحيحاً على قدر قيمة الأشياء المضمونة كما هي مقدرة أو كما اتفق عليها ولا يحق للمؤمن

استيفاء القسط عن المقدار الزائد لكن له أن ينال بدل عطل وضرر عند الاقتضاء)، فبمقتضى

النص المذكور يكون لطرفي العقد التمسك بالعقد في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه،

فيظل العقد صحيحاً في حدود القيمة الحقيقية لمحل عقد التأمين (الأشياء المؤمن عليها) أعمالاً

لمبدأ التعويض، وباطلاً بالنسبة إلى المقدار الزائد عن القيمة الحقيقية للأشياء محل التأمين

فيقتصر التزام شركة التأمين (المؤمن) بالتعويض في حدود الثمن الحقيقي للأشياء محل التأمين،

ولا يلزم المؤمن له بدفع قسط تأمين يزيد عن الثمن الحقيقي للأشياء المؤمن عليها، أي أنه لا

يحق لشركة التأمين استيفاء القسط عن المقدار الزائد<sup>(3)</sup>، كما رتب القانون اللبناني ومعه الأردني

1 - المرجع السابق نفس الصفحة حكم محكمة الإسكندرية المختلطة في 7/3/1924م - د/ العطير - مرجع سابق ص 683.

2 - د/ كمال طه القانون البحري - مرجع سابق ص 486 - د/ العطير - المرجع السابق ص 682.

3 - د/ مصطفى كمال وزميلة - مرجع سابق ص 89 - د/ هشام فرعون - مرجع سابق ص 265,266.

أثراً آخراً وهو اعطاء المؤمن حق الحصول على التعويض عند الاقتضاء، وأن لم يحدد مقدار هذا التعويض إلا أن مسألة تقدير التعويض مسألة واقع تدخل ضمن السلطة التقديرية لقاضي الموضوع.

### ثانياً : موقف القانون الإنجليزي

تنص الفقرة الثالثة من المادة (27) من قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م على أنه: (عند انعدام الغش فإن القيمة المحددة في الوثيقة تكون القيمة النهائية القابلة للتأمين فيما بين المؤمن والمؤمن له للشئ المقصود التأمين عليه سواءً أكانت الخسارة كلية أو جزئية) فيعتبر- قانون التأمين البحري الإنجليزي في النص المذكور- أن التقويم الوارد متى كان غير منطوق على غش ملزماً لطرفي عقد التأمين، وقد أيد القضاء الإنجليزي هذا الموقف حيث ورد في إحدى القضايا وهي قضية باركر- في جنسون (BARKER V JANSON) إن التقويم المبالغ فيه قد يكون دليلاً على الغش ولكن إذا كان التصرف بحسن نية فإن التقويم المتفق عليه ملزم<sup>(1)</sup>، فطبقاً للقانون الإنجليزي لا يجوز- المنازعة في مبلغ التأمين المتفق عليه في الوثيقة ما لم ينطو التقويم على الغش.

### ثالثاً : موقف القانون الفرنسي

طبقاً لنص المادة (11) من قانون التأمين البحري الفرنسي لسنة 1967م وتعديلاته فإن العقد يكون صحيحاً في حدود القيمة الحقيقية للشئ محل عقد التأمين ويترتب على ذلك عدم استحقاق المؤمن للأقساط المتعلقة بتلك الزيادة، وإلا فإن التزام المؤمن له بدفع تلك الزيادة مفقراً إلى السبب، ولذلك فإن المؤمن يملك الحق في المطالبة بإلغاء التأمين بالنسبة للزيادة في القيمة غير أنه لا يستطيع التحلل من الالتزام بدفع التعويض<sup>(2)</sup> في حدود القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه.

### الفرع الثالث: التأمين على الشئ بأقل من قيمته الحقيقية وقاعدة النسبية

يقوم نظام التأمين على أساس أن كلاً من المؤمن والمؤمن له يعتمد على القيمة الحقيقية للشئ محل التأمين في تقدير التزاماته قبل الآخر فالمؤمن يكون له حق الحصول على أقساط التأمين من المؤمن له محسوبة على هذه القيمة الحقيقية وفي مقابل ذلك يلتزم بدفع كامل هذه القيمة للمؤمن له في حالة هلاك الشئ، أو فقده أو المبلغ اللازم لجبر الخسارة في حالة الضرر- الجزئي على أساس تلك القيمة المذكورة في العقد فإذا ذكرت في عقد التأمين قيمة الشئ محل التأمين ناقصة عن القيمة الحقيقية فبمقتضى ذلك؛ أن المؤمن يحرم من الحصول على جزء من أقساط التأمين بقدر الفرق بين القيمة الحقيقية، والقيمة المقدرة في العقد، ولذلك يعد التأمين بمثابة

1 - د/ غنايم - مرجع سابق ص536.

2- المرجع السابق ص534.

تأمين جزئي واقعاً على جزء من الشيء يتناسب والمبلغ المذكور في العقد، ويكون الجزء الآخر على المؤمن له الذي يعد بمثابة المؤمن لنفسه على الجزء المذكور<sup>(1)</sup> فتقييم المؤمن له للشيء محل عقد التأمين بأقل من قيمته الحقيقية، وقيامه بإبرام عقد التأمين على هذا الشيء بمبلغ يقل عن قيمته الحقيقية يجعلنا إزاء تأمين ناقص، فالتأمين على الشيء محل عقد التأمين بأقل من قيمته الحقيقية هو ما يسمى بالتأمين الجزئي أو الناقص أو التأمين البخس<sup>(2)</sup> (REDUCE INSURANCE) نظراً لأن التأمين لا يغطي القيمة الكلية للشيء محل عقد التأمين، فلا يحصل المؤمن له على كامل قيمة الشيء المؤمن عليه عند هلاك الشيء المؤمن عليه نتيجة تحقق الحادث البحري المؤمن منه، بل يحصل على تعويض بمقدار مبلغ التأمين، والباقي يتحمله المؤمن له؛ لأن المؤمن له بإبرامه تأميناً ناقصاً يكون قد حدد بذاته مركزه المالي المعرض للخسارة بقيمة مبلغ التأمين، ويأتي التقييم الناقص أو الجزئي كنتيجة لغلط يقع فيه المؤمن له، وقد يأتي بقصد المؤمن له، إذا كان يجد مصلحته في دفع قسط أقل؛ نظراً لأن قسط التأمين يتم حساب على أساس قيمة الأشياء المؤمن عليها المبينة في وثيقة التأمين فيعمد المؤمن له إلى اختيار قيمة للشيء المؤمن عليه تكون أدنى من قيمته الحقيقية، وقد يلاقي هذا الاختيار قبولاً من قبل المؤمن الذي يسعى إلى تجنب دفع تعويض مساو للضرر اللاحق بالمؤمن له بالإضافة إلى أنه في أن يكون التعويض غير الكامل عن الضرر حاثاً للمؤمن له في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وتحاشي وقوع الخطر المؤمن منه، كما يأتي التأمين الناقص أو الجزئي حينما يكون مفروضاً على المؤمن له بموجب شروط عقد التأمين وأبرز مثال على ذلك هو اشتراط عدم تأمين جزء من قيمة السفينة في بعض الصور المتعلقة بالتأمين على السفينة بغرض ضمان حرص المؤمن له على الالتزام الدقيق بضوابط الملاحة البحرية للتقليل من احتمال التعرض للحوادث البحرية<sup>(3)</sup>، وهذا الأمر كان في الماضي، إلا أن وثيقة التأمين الفرنسية على جسم السفينة لسنة 1928م عارضت ما عليه الممارسة العملية وحظرت إجراء تقويم السفينة بما يقل عن المقدار الذي حدده اتحاد نقابات السفن<sup>(4)</sup> كما نكون أمام تأمين جزئي حينما يكون مبلغ التعويض المشروط – عند تحقق خسارة كلية – أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ويتحدد التزام المؤمن في حالة الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه بدفع تعويض مساو لمبلغ التأمين كما تحدد مسؤولية المؤمن عن الخسارة المحققة بمقدار نسبة قيمة التأمين إلى القيمة الكلية الحقيقية (القيمة القابلة للتأمين)<sup>(5)</sup>،

1 - د/ حسين بونس - مرجع سابق رقم 266 ص 262 د/ هشام فرعون - مرجع سابق ص 266.

2 - د/ العطير - المرجع السابق رقم 483 ص 685.

3 - بهاء بهيج - مرجع سابق ص 750 - د/ غنايم - مرجع سابق ص 529 هامش 2: كان المؤمن لهم في الواقع العملي يبرمون تأميناً على السفينة ضد كافة الأخطار المحيطة بالسفينة مع تقويمها بنصف قيمتها تحاشياً للالتزام بدفع قسط تأمين عال وكان المؤمنون يقولون ذلك على اعتبار أن الإقساط تشكل جعلاً كافياً .

4 - د/ غنايم - مرجع سابق ص 529 (حددت الإتفاقية المذكورة القيمة الصغرى للبواخر بمعدل 20 جنيه استرليني لكل طن من سعتها لإجمالية ولناقلات النفط بمعدل 18 جنيه للطن ولسفن النقل بمعدل 8 جنيهات للطن).

5 - لقيمة القابلة للتأمين هي القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وفي حالة الوثيقة القيمية تعتبر القيمة المتفق عليها هي القابلة للتأمين .

وذلك في حالة الهلاك الجزئي للشيء المؤمن عليه، أي أن التعويض في هذه الحالة يخضع لقاعدة النسبية<sup>(1)</sup> أو لما يُعرف بشرط المعدل، وخالصة هذه القاعدة أنه في حال التأمين الناقص أن العوض الذي يدفعه المؤمن لا يعطي الضرر الحادث بكامله بل يلتزم بالتعويض بمقدار النسبة بين المبلغ المؤمن به والقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، ويعد ذلك حداً ثالثاً يتحدد به عوض التأمين، وأساس قاعدة النسبة أنه في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته الحقيقية، يعتبر المؤمن له مؤمناً لنفسه بالفرق بين قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية والقيمة الناقصة (مبلغ التأمين) ويكون الحل كما لو كان هناك مؤمنان لنفس الشيء يلتزم كل منهما على حسب المبلغ الذي أمنه<sup>(2)</sup>.

فإذا فرضنا أن بضاعة قيمتها الحقيقية مائة ألف دولار، وتم التأمين عليها بمبلغ تأمين قدره ثمانون ألف دولار، ففي حالة هلاك البضاعة هلاكاً كلياً فإن التعويض الذي سيتلقاه المؤمن له هو مبلغ قدره ثمانون ألف دولار فقط ويعتبر المؤمن له مؤمناً لنفسه بالفارق وهو مبلغ قدره عشرون ألف دولار؛ لأن المؤمن قد حدد بذاته مركزه المالي المعرض للخسارة بتلك القيمة التي يتمثل سقفها بمبلغ التأمين.

أما في حالة الهلاك الجزئي للبضاعة فلو فرضنا أن البضاعة أصيبت بضرر جزئي تم تقديره بأربعين ألف دولار.

فإن التعويض الذي سيتلقاه المؤمن له = قيمة البضاعة × مقدار قيمة الضرر على القيمة الحقيقية للبضاعة.  $80000 \times 40000 \div 100000 = \$ 32000$

أثنان وثلاثون ألف دولار فقط فيتحمل المؤمن له الفارق وقدره ثمانية ألف دولار.

وقاعدة النسبية قاعدة اعترف بها القضاء<sup>(3)</sup> وطبقها في مجال تأمين الأشياء<sup>(4)</sup> كما طبقت في حالات الخسارة البحرية المشتركة إذ تبين أن قيمة الشيء المؤمن عليه المسئول عن المساهمة في التعويض تفوق القيمة المؤمن عليها، فإن المؤمن لا يسأل إلا عن التعويض بما يعادل النسبة بين هاتين القيمتين، ولكن هل تعتبر قاعدة النسبية متعلقة بالنظام العام، فلا يجوز مخالفتها؟ في الواقع أن قاعدة النسبية يؤخذ بها لاتفاقها مع قصد المتعاقدين، ومع الأصول الفنية للتأمين وترد في الشروط العامة لوثائق التأمين<sup>(5)</sup> إلا أن هذه القاعدة لا تتعلق بالنظام العام، لذلك يجوز الإتفاق على استبعادها من نطاق شروط عقد التأمين<sup>(6)</sup>، فيجوز أن يعتمد إلى تضمين عقد التأمين شرطاً

1 - د/ مصطفى كمال طه (أساسيات القانون البحري) ص 420 - د/ سمير الشرقاوي (القانون البحري) مرجع سابق ص 347.  
2 - د/ كمال طه وزميله - المرجع السابق ص 90 - د/ أبو السعود مرجع سابق ص 366 - د/ يعقوب صرخوه مرجع سابق ص 224.  
3 - حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم 169 سنة 26 ق جلسة 31-12-1970 م س 21 ص 1305 أشار إليه د/ أحمد حسني قضاء النقض التجاري مرجع سابق ص 269.  
4 - أنظر في هذا المعنى د/ كمال طه القانون البحري مرجع سابق رقم 66 ص 487 - د/ غنايم مرجع سابق ص 531.  
5 - د/ أبو السعود - مرجع سابق ص 367.  
6 - د/ مصطفى كمال طه - المرجع السابق ص 487.

صريحاً يتضمن الاتفاق على أنه يحق للمؤمن له الحصول على تعويض كامل إذا لم يجاوز الضرر مبلغ التأمين<sup>(1)</sup>.

ويلاحظ أنه في حالة القيمة المتفق عليها للسفينة لا محل لتطبيق قاعدة النسبية ذلك أن القيمة المتفق عليها تعد القيمة الحقيقية للسفينة، أما في تأمين البضائع فتطبق تلك القاعدة في كل حالة يثبت فيها أن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه أعلى من القيمة المصرح بها، وتقتضي دراسة التأمين على الشيء بأقل من قيمته الحقيقية استعراض موقف القوانين المختلفة من ذلك، وهو ما سنتناوله في الآتي :

#### أولاً : موقف التشريعات العربية من التأمين الناقص

طبقاً لقانون التجارة البحرية اليمني ومعه المصري ، واللبناني والأردني يعد قيام المؤمن له بابرام تأمين على شيء بأقل من قيمته الحقيقية أي تأميناً ناقصاً مؤمناً لنفسه بنفسه على الفرق بين القيمة الحقيقية، والقيمة المؤمّنة فقد نصت المادة (381/2) تجارة بحرية يمني والمقابلة للمادة (349/2) مصري على أنه: (وإذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن إلا في حدود مبلغ التأمين)

فمدلول النص يؤكد أن التزام المؤمن في حالة الخسارة الكلية يتحدد بمبلغ التأمين المحدد في عقد التأمين بصرف النظر عن القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها، وفي حالة الخسارة الجزئية يتحدد التزام المؤمن بجزء من قيمة تلك الخسارة بمقدار النسبية بين مبلغ التأمين والقيمة الحقيقية القابلة للتأمين للشيء المؤمن عليه، ونصت المادة (326) تجارة بحرية لبناني والمقابلة للمادة (329) أردني على أنه: (إذا كان عقد الضمان لا يشمل سوى نسبية من قيمة الشيء المضمون عد الشخص المضمون كانه ما برح ضامناً لنفسه القسم الباقي فيتحمل من ثم قسماً يناسبه من الضرر إلا إذا نص صريحاً على أنه: (يحق للشخص المضمون ضمن حدود مبلغ الضمان أن يتناول تعويضاً كاملاً إذا لم يجاوز الضرر القيمة المضمونة) ويلاحظ أن قانون التجارة البحرية اللبناني ومعه الأردني نصاً صراحة على جواز الاتفاق على عدم تطبيق قاعدة النسبية في حالة الخسارة الجزئية.

#### ثانياً : موقف قانون التأمين البحري الإنجليزي

في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته الحقيقية (التأمين الناقص) أو الجزئي يعتبر المؤمن له طبقاً لقانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م مؤمناً لنفسه بنفسه عن الفرق بين القيمة

1 - أنظر المادة (326) بحري لبناني المقابلة للمادة (329) أردني ذهبت محكمة النقض المصرية إلى أن قاعدة النسبية متعلقة بالنظام العام فقد جاء في حكم لها إلآتي: (لما كان العقد شريعة المتعاقدين وكان قد حذف من القانون المدني نص المادة (1100/2) من المشروع التمهيدي لهذا القانون التي كانت تنص على قاعدة النسبية في التأمين بقولها- إذا كان مبلغ التأمين أقل من قيمة الشيء الحقيقية يوم وقوع الحريق كان المبلغ الواجب دفعه من مبلغ التأمين هو ما يعادل النسبية بين هذا المبلغ وقيمة الشيء المؤمن عليه وقت الحادث مالم يتفق على غير ذلك وكان حذف هذه المادة لتعلقها بالنظام العام لما كان ذلك فإن النص في وثيقة التأمين على أعمال قاعدة النسبية يكون جائزاً) حكم محكمة النقض الطعن رقم 169 سنة 26 ق جلسة 31/12م 1970م س 21 1305 .

الحقيقية للشيء المؤمن عليه ومبلغ التأمين أو القيمة المتفق عليها فقد نصت المادة (81) من القانون المذكور على أنه: (عندما يؤمن المؤمن له بمبلغ أقل من القيمة القابلة للتأمين وفي حالة الوثيقة القيمة بمبلغ أقل من تقييم الوثيقة فإنه يعتبر مؤمناً لنفسه فيما يتعلق بالرصيد غير المؤمن) وطبقاً للنص المذكور فقد تتحقق حالة التأمين الناقص في حالة ما إذا لم يقم المؤمن له بتغطية القيمة الزائدة في حالة زيادة قيمة الشيء المؤمن عليه بعد إبرام عقد التأمين أو في حالة عدم قيامه بالتأمين على كامل الشيء محل التأمين، ويلاحظ أنه في حالة القيمة المتفق عليها (القيمة المقبولة) أو الوثيقة القيمة لا تخضع القيمة المتفق عليها للتأمين الناقص لأن القيمة المتفق عليها بين طرفي عقد التأمين هي القيمة القابلة للتأمين، إلا أنه مع ذلك في حالة التقييم الناقص لقيمة الشيء المؤمن عليه يعتبر المؤمن له أيضاً كمن أمن لنفسه بنفسه عن الفرق بين القيمتين الحقيقية والمتفق عليها<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: موقف التأمين الفرنسي

كذلك يعتبر قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر في 3/7/1967م المؤمن له في حالة التأمين الناقص مؤمناً لذاته بالنسبة للزيادة فقد نصت المادة (14) من القانون المذكور والتي أصبح رقمها (10-172) بعد التعديل بالمرسوم (666/1976م) والتي أشارت إلى قاعدة النسبية على أنه (عندما تكون القيمة المؤمن عليها دون القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه فإن المؤمن له فيما عدا حالة القيمة المقبولة يبقى مؤمناً لذاته بالنسبة للفرق بين القيمتين) فيتحمل المؤمن له جزءاً نسبياً من الضرر طبقاً للمادة المذكورة ويلاحظ أن النص استثنى حالة القيمة المقبولة فلم يخضعها لقاعدة النسبية لأن القيمة المتفق عليها هي القيمة القابلة للتأمين وهي ملزمة، والتأمين الناقص يحمل معه الكثير من المتاعب بالنسبة للمؤمن للآتي:

1- يسهل التأمين الناقص للمؤمن له استخدام حقه في ترك الأشياء المؤمن عليها (التخلي) نظراً لاحتمال بلوغ الخسارة ثلاثة أرباع القيمة المقدرة للسفينة مثلاً: وهي القيمة التي جرى العمل على اشتراطها للترخيص باستخدام هذا الحق<sup>(2)</sup>.

2- إن المؤمن يكون ملزماً بالتعويض عن الخسارات الجزئية بالكامل وهي أكثر حالات الخسارة تحققاً في حين أنه لا يتسلم أقساط تأمين تتناسب مع القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها.

3- كما يعاني المؤمن من التقويم الناقص في حالة مسألته عن المساهمة في الخسارات المشتركة له حيث أنه غالباً ما تقوم الأشياء المؤمن عليها من أجل حساب مدى<sup>(3)</sup> مساهمتها في التعويض بقيمة تجاوز قيمتها في الوثيقة.

1- بهاء بهيج شكري المحامي - مرجع سابق ص 750.

2- المادة (406/ب) بحري يمني المقابلة للمادتين (383/ب) بحري مصري والمادة (368/4) لبناني والمادة (371/4) أردني.

3- د/ غنايم - المرجع السابق ص 529.

## المطلب الثاني: التأمين المتكرر ((المتعدد)). (Double Insurance)

قد تترتب المبالغة (المغالاة) في قيمة الشيء المؤمن عليه بتقويم الشيء محل عقد التأمين بمبلغ يجاوز قيمته الحقيقية، وقد تترتب على إبرام عدد من عقود التأمين على الشيء ذاته يؤدي تراكم مبالغها إلى تجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه (محل عقد التأمين) بغية الحصول على تعويض يجاوز القيمة الحقيقية لهذا الشيء، وهذا ما يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري، ولكن قد يتم إبرام عدد من عقود التأمين على نفس الشيء، كل تأمين منها يغطي حوادث بحرية مختلفة، أو يكون كل عقد يغطي جزءاً من قيمة الشيء محل التأمين، أو تكون القيمة المؤمن عليها لمجموع العقود تعادل القيمة الحقيقية للشيء فهل يعد مثل هذا التأمين تعدداً في عقود التأمين يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين؟

الإجابة على السؤال المذكور تتطلب التعرف على ماهية التأمين المتعدد المتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري؟

ومتى نكون أمام تأمين متعدد يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري؟ ومتى نكون أمام تأمين متعدد لا يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري؟ كما أن التأمين المتعدد يثير التساؤل حول الأثر المترتب على تعدد التأمينات؟

ولذلك فإن دراسة تعدد التأمينات (التأمين المتكرر) تقتضي تناول ذلك في فرعين:

الفرع الأول: التعدد المتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين.

الفرع الثاني: الأثر القانوني لتعدد التأمينات.

### الفرع الأول: التعدد المتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين.

قد يلجأ المؤمن له لإبرام عدة عقود تأمين على الشيء ذاته لتغطية نفس الحوادث، ويتجاوز مجموع مبالغ التأمين في العقود المختلفة قيمة الشيء محل التأمين، غير أنه قد يعتمد المؤمن إلى إنشاء عدة عقود تأمين على نفس الشيء مجزئاً بمبلغ التأمين على عدد من المؤمنيين، فكيف يمكن التعرف على أي من التأمينات التي تتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري؟ كما أن هناك أنظمة في التأمين البحري متشابهة مع تعدد التأمينات قد تختلط مع تعدد التأمينات؟

ولذلك سوف ننتاول تعريف تعدد التأمينات، وحالاته وشروطه.

وكذا تمييز تعدد التأمينات (التأمين المكرر) على النحو الآتي:

أولاً: تعريف تعدد التأمينات، وحالاته وشروطه

أ: تعريف التأمين المتعدد

لما كان عقد التأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر- الذي يلحق المؤمن له من تحقق الحادث البحري المؤمن منه، فإنه يتمتع أن يكون عقد التأمين البحري وسيلة للآثار ولذلك فالمقصود بتعدد التأمين غير المشروع : عقد أكثر من تأمين على نفس الشيء وضد نتائج الحادث المؤمن منه ذاته، ومتعلق بنفس المصلحة<sup>(1)</sup> أو بمعنى آخر يحظر التأمين على الشيء الواحد ذاته بمقتضى عقود متعددة لدى مؤمنين متعددين ضد نفس الحوادث بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه<sup>(2)</sup>، وعلى ذلك متى كانت عقود التأمين المتعددة في مجموع مبالغها تغطي كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، ولا تزيد، كان التأمين المتعدد المعقود صحيحاً، وقد نصت المادة (32) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م على أنه: (عندما تبرم وثيقتان أو أكثر من قبل المؤمن له أو بالنيابة عنه على نفس المخاطرة أو المصلحة أو أي جزء منها وتجاوز- المبلغ المؤمن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون فإن المؤمن له يوصف بكونه مغطي بتأمين زائد بواسطة التأمين المضاعف)، فطبقاً للنص إن كانت عقود التأمين المبرمة على نفس الشيء لحساب نفس المؤمن له تغطي نفس المصلحة، وذات الأخطار، وتجاوز- مجموع مبالغ التأمين، القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه كنا إزاء تأمين متعدد<sup>(3)</sup> (محظور) ومتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري ذلك أنه في حال تحقق الخطر المؤمن منه، سيحقق المؤمن له إثراءً من وراء ذلك مما يجعل من التأمين طريفاً لإثراء المؤمن له، لا وسيلة لجبر الضرر- اللاحق به فالعلة في حظر التأمين المتكرر- هي عدم تحقيق المؤمن له إثراءً من وراء التأمين، فقيام الشخص بالتأمين على البضاعة بقيمتها في ميناء الوصول، وكذا عقد تأمين على الربح المأمول من بيع البضاعة ذاتها يجعلنا أمام تأمين متعدد (متكرر) محظور وإن اختلف محل عقد التأمين في العقدتين؛ لأن عقد تأمين البضاعة في ميناء الوصول يدخل فيه الربح المأمول من بيع البضاعة، كما سبق أن عرفنا، مما يعني أن المؤمن له في حال تحقق الخطر المؤمن منه وحصوله الخسارة سيقبض تعويضاً عن الربح المأمول مرتين مرة من عقد التأمين على البضاعة بقيمتها في ميناء الوصول، ومرة أخرى من عقد التأمين على الربح المأمول، وهذا يؤدي إلى انتهاك مبدأ التعويض القائم عليه عقد التأمين البحري والمتعلق بالنظام العام كما سبق إيضاحه، أما إذا اختلفت مصلحة الأشخاص مبرمي عقود التأمين في ذات الشيء وذات الحوادث البحرية فإننا لا نكون أمام تأمين متعدد، كما لو أبرم مالك السفينة، ومستأجرها عقدي تأمين ضد الأخطار البحرية على ذات السفينة بمبلغين تأمين يغطي كل منهما قيمتها الكلية فإعمال أحد العقدتين سيحول دون نفاذ الآخر ولذا لا نكون أمام تعارض للخاصية التعويضية لعقد

1 - د/ سمير الشرقاوي (القانون البحري) مرجع سابق ص 345.

2 - د/كمال طه وزميله - مرجع سابق رقم 80 ص 92.

3 - قارب د/حسين غنايم - مرجع سابق ص 651.

التأمين وكذلك الحال لا نكون أمام تعدد تأمينات إذا كان مجموع مبالغ التأمينات معادلاً لقيمة الشيء محل التأمين؛ لأن العقود المجتمعة لن تؤدي عند تحقق الخطر المؤمن منه إلا إلى تعويض المؤمن له فقط فتعدد التأمينات يتوافر إذا ابرم أكثر من عقد تأمين على نفس الشيء محل التأمين وضد نفس الحوادث، ولمصلحة المؤمن له ذاته، يتجاوز مجموع مبالغ التأمين في العقود المختلفة القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه (محل التأمين)، ويقصد بالتعويض الذي يسمح به القانون في نص المادة المذكورة (32) تأمين بحري إنجليزي أن لا يتجاوز مجموع مبالغ التأمينات المختلفة القيمة الحقيقية أو المعلنة للشيء المؤمن عليه (1).

### ب: حالات التأمين المتعدد

ومن خلال ذلك يمكن تحديد ثلاث حالات نكون في ظلها إزاء تأمين متعدد وهي:

**الحالة الأولى:** إذا كان الشيء نفسه مؤمناً عليه لدى مؤمنين مختلفين كل عقد يغطي كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، وذات الحوادث البحرية التي يغطيها العقد الآخر، ولمصلحة المؤمن له ذاته، وهو ما يعرف بالتأمين المتكرر- أو المزدوج (Double Insurance)<sup>(2)</sup>، أما إذا اختلفت الحوادث البحرية التي يغطيها كل عقد، فلا نكون أمام انتهاك للخاصية التعويضية لعقد التأمين .

**الحالة الثانية:** حالة التأمين على شئيين مختلفين ولكن توجد بينهما رابطة تجعل أحد العقود ينطوي على تأمين جزئي مما شمله العقد الآخر، فلا يستطيع الشاحن أن يؤمن على البضاعة بقيمتها في ميناء الوصول، وفي نفس الوقت يعقد تأميناً على الربح المأمول من بيع هذه البضاعة لأن الربح المأمول قد شمله التأمين على البضاعة بقيمتها في ميناء الوصول .

**الحالة الثالثة:** حالة التأمين على البضاعة بعقدي تأمين الأول بشرط كل الأخطار من المخزن إلى المخزن والثاني عقد تأمين بري من خطر الحريق أثناء وجودها في أحد مخازن العبور فإذا ابرم الشخص عقد تأمين بحري على بضاعة معينة وفقاً لشروط كل الأخطار التي تتعرض لها البضاعة منذ خروجها من مخزن البائع، وحتى وصولها إلى مخزن المشتري فلا يستطيع عقد تأمين بري على ذات البضاعة ضد الحريق أثناء وجودها في أحد مخازن العبور (ترانزيت Transit) فعلى الرغم من أن أحد عقدي التأمين بحرياً والآخر برياً إلا أن الخطر الذي يغطيه التأمين الثاني قد تم تغطيته جزئياً في التأمين الأول<sup>(3)</sup> (التأمين البحري).

### ج: شروط التأمين المتعدد

1- د/محمود سمير الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 101.

2- د/كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 92 .

3- د/غنايم - مرجع سابق ص 568 .

بالبناء على ما تقدم وحتى نكون إزاء تأمين متكرر (متعدد) لا بد من توافر- الشروط الآتية:-

(4)

1- أن يتجاوز- مجموع قيم مبالغ التأمين في العقود المتعددة القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه فكل ما يؤدي إلى حصول المؤمن له حال تحقق الخطر المؤمن منه على تعويض يجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه ويجعل عقد التأمين وسيلة للآثراء لا لمجرد جبر الضرر يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري، فإذا كان مجموع مبالغ التأمين في العقود المختلفة يجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فإننا نكون إزاء تأمين متعدد محظور، بيد أن الخاصية التعويضية لعقد التأمين لا تحول دون

المؤمن له، وتجزئة تغطية المخاطر بين عدد من المؤمنيين طالما كان مجموع مبالغ التأمين لا يجاوز القيمة الحقيقية للشيء محل التأمين كما هو الحال في التأمين الإقتراني.

2- أن تكون عقود التأمين المتعددة مبرمة لحساب ذات الشخص، فإذا وجدت مصلحة لأكثر من شخص في الشيء محل التأمين فيكون كل منهم ذا حق في إبرام عقد تأمين يغطي مصلحته التي قد تكون في حدود القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه، دون أن يكون هناك تعارضاً مع مبدأ التعويض، فيمكن لمالك السفينة التأمين عليها كما يمكن التأمين عليها من قبل الدائن المرتهن كما يمكن التأمين على البضاعة من قبل المرسل إليه، والمرسل والناقل .

3- أن تكون عقود التأمين المتعددة تغطي نفس الحوادث البحرية المؤمن منها فإذا كان أحد تلك التأمينات يغطي حوادث الحرب، بينما يغطي الثاني الحوادث البحرية فإن تزامنها لا يمكن أن يصبح طريقاً لإثراء المؤمن له في حالة تحقق الحادث البحري فيستحيل استحقاق كلا التعويضين في أن واحد مما لا يكون معه متعارضاً مع الخاصية التعويضية، ومما هو جدير بالذكر أنه لا يشترط لقيام التأمين المتعدد أن يأتي تجاوز- مجموع القيم المؤمن عليها للقيمة الحقيقية للشيء نتيجة إبرام عقود تأمين متساوية القيمة، أو تغطي ذات الشيء فالحظر قائم متى وجد أن أي تعدد سواءً أكان كلياً أو جزئياً مباشراً أو غير مباشر- فلا يستطيع المؤمن له التأمين في الوقت ذاته على نفقات التجهيز، وعلى الأجرة الإجمالية كما رأينا حيث أن نفقات التجهيز تدخل ضمنها حساب الأجرة الإجمالية وإلا كنا أمام تأمين متعدد، كما أن الشاحن لا يستطيع التأمين على البضاعة بقيمتها الكلية في ميناء الوصول، وأن يؤمن في نفس الوقت على الربح المأمول من وراء بيع تلك البضاعة كون القيمة الثانية تدخل في حساب الأولى

**ثانياً : تمييز تعدد التأمينات (التأمين المكرر) في التأمين البحري**

4 - د/ غنايم - المرجع السابق ص562 وما بعدها .

قد تشتهر تعدد التأمينات مع نظم أخرى في التأمين البحري كالتأمين الإقتراضي،

وكثرة التأمينات ولذلك سنفرق بين تعدد التأمينات وتلك الحالات:

**أ: تعدد التأمينات والتأمين الإقتراضي:** قد يقوم المؤمن له، تجزئة المخاطر بين عدد من المؤمنين، فيعتمد مالك السفينة نظراً للقيمة الهائلة للسفن إلى تجزئة تلك القيمة إلى أجزاء بحيث تغطي بأكثر من تأمين وتعرف هذه الصورة بالتأمين الإقتراضي حيث يشترك أكثر من مؤمن في حماية المؤمن له ضد النتائج المترتبة على تحقق ذات الخطر عن طريق مساهمة كل منهم بنسبة معينة في مبلغ التأمين، بحيث لا يلتزم كل منهم إلا بدفع حصته من التعويض في حالة تحقق الخطر، فيقصد بالتأمين الإقتراضي اشتراك أكثر من مؤمن واحد في حماية المؤمن له ضد نتائج نفس الخطر، بمساهمة كل منهم بنسبة معينة في مبلغ التأمين، ولا يلتزم كل مؤمن إلا بدفع حصته فقط في مبلغ التأمين ولا يجوز للمؤمن له الرجوع على أي منهم إلا في حدود حصته هذه<sup>(1)</sup>، وعلى الرغم من أن التأمين المتعدد والتأمين الإقتراضي يتشابهان في وجود أكثر من مؤمن في كل منهما، وفي كون محل التأمينات هو نفس المخاطرة إلا أنهما يتميزان من ناحيتين<sup>(2)</sup>:

**الناحية الأولى:** يتم تعدد التأمينات عن طريق إبرام عقود تأمين مختلفة في حين يكون التأمين الإقتراضي دائماً في نفس العقد .

**الناحية الثانية:** على الرغم من تعدد المؤمنين في التأمين الإقتراضي إلا أن الضمان لا يتعدد، بمعنى أن الشيء محل التأمين ذاته يكون مضموناً من عدد من المؤمنين وفي ذات الوقت دون أن يجاوز ضمانهم قيمة الشيء محل التأمين أما في تعدد التأمينات فإن تعدد المؤمنين يستتبع تعدد الضمان بمعنى أن مجموع مبالغ التأمينات في عقود التأمين المختلفة تجاوز قيمة الشيء محل التأمين (المؤمن عليه)، وعادة ما يتم التأمين الإقتراضي في الواقع العملي بالنسبة للأشياء التي تكون قيمتها باهضة الثمن، بحيث لا يقوى مؤمن واحد على ضمان نتائج الحوادث البحرية التي يتعرض لها الشيء محل التأمين .

### **ب: تعدد التأمينات وكثرة التأمينات (التأمينات الاختيارية)**

يقصد بكثرة التأمينات أو التأمين الاختياري عدة معان<sup>(3)</sup>:

أ- فقد يقصد بها أن يعقد أكثر من عقد تأمين متماثل وتنتج جميعاً أثارها في نفس الوقت وقصد ببعضها أن يكون مكملاً للآخر، وهذا يحدث إذا تبين بعد إبرام التأمين الأول أنه غير كاف سواء؛ لأن قيمة الأشياء المؤمن عليها أكثر مما قدرت في العقد، أو لأن قيمة الأشياء قد زادت بعد العقد لأنها تطلبت نفقات جديدة، فأبقى جزء من المخاطرة على

1 - د/ محمود سمير الشرقاوي (الخطر والتأمين) مرجع سابق رقم 79 ص 104.

2 - د/ حسين غنابم - مرجع سابق ص 513 .

3 - د/ محمود سمير الشرقاوي - المرجع السابق رقم 80 ص 106.

عاقته ثم ظهر له التحلي عن موقفه السابق واللجوء لإبرام عقد تأمين جديد لدى مؤمن آخر، لتغطية الجزء المكشوف الذي أبقاه بلا تغطية بعد إبرام عقد التأمين الأول وهذا لا يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين؛ لأن العبرة أن تكون المبالغ المؤمن عليها بموجب العقود المختلفة مساوية أو أقل من القيمة الحقيقية للشيء محل التأمين.

ب- وقد يقصد بكثرة التأمينات أو التأمين الاختياري قيام المؤمن له بعقد تأمينات عديدة متماثلة بيد أنها تكون متتالية في إنتاج أثرها بمعنى أن ينتج كل تأمين أثره في فترة مختلفة عن غيره، فيحل كل تأمين محل الآخر بعد انتهاء فترته، كأن يعقد تأميناً على كامل السفينة يبدأ من أول يناير حتى آخر مايو، ويعقد في نفس الوقت تأمين آخر على نفس السفينة وضد نفس الحوادث، ولكن بحيث يبدأ سريانه بعد انتهاء التأمين الأول حتى آخر أكتوبر، أو كما هو الحال عند التأمين على البضاعة حتى الرصيف، والتأمين على ذات البضاعة ضد مخاطر البحر بحيث لا يبدأ سريان العقد الثاني إلا بعد انتهاء آثار العقد الأول.

ت- وقد تتخذ كثرة التأمينات صورة بأن يعقد أكثر من عقد تأميناً متماثلاً وتنتج جميعاً أثارها في ذات الوقت، شريطة أن يكون التأمين الثاني احتياطياً للآخر بمعنى أن تخصص صراحة للحلول محل ما قد يقضى ببطلانه على أن يحل الثاني محل الأول في حالة ما إذا قضى ببطلان ذلك التأمين، أو في حالة ما إذا تبين أنه غير مجد إذا أصبح أحد التأمينات لا قيمة له نتيجة لإعسار المؤمن الأول، وتسمى بوثائق التأمين التي تتضمن مثل هذا الشرط بوثائق الظل (بوالص الظل) وكان يلجأ إلى إبرام مثل هذه الوثائق خلال الحرب العالمية الثانية، حيث كان يضطر نوي المصالح الموجودين خارج الإحتلال النازي؛ وبسبب عدم تمكنهم من الإتصال بوكلائهم الموجودين في ظلهم، لإبرامها كإجراء احتياطي على أن يتوقف سريانها على عدم وجود وثائق تأمين سارية المفعول سبق لوكلائهم الموجودون تحت ظل الإحتلال إبرامها، وفي هذه الحالة يعتبر التأمين الثاني معلقاً على شرط واقف مما يترتب عليه أن لا يصبح قسط التأمين مستحقاً إلا في حالة تحقق الشرط أي في حالة عدم وجود تأمين آخر ساري المفعول.

ث- كما أنه يقصد بكثرة التأمينات أن يعقد أكثر من عقد على تأمين على نفس الشيء بشرط أن يغطي كل عقد نتائج أخطار ذات طبيعة مختلفة كما لو عقد تأمين على السفينة ضد الأخطار العادية للملاحة وعقد آخر ضد الأخطار الحربية.

وتلك الصور المذكورة تسمى أيضاً تأميناً تخبيرياً وهو لا يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري، ولذلك فهو غير محظور. لأن التأمين لا يؤدي إلى إثراء المؤمن له، وإنما يهدف إلى إيجاد سبيل أكثر ضماناً لتعويضه<sup>(1)</sup>.

1- د/ حسين غنايم - مرجع سابق ص 565.

وعلى ذلك يمكن حصر الحالات التي لا نكون فيها إزاء تأمين متعدد وهي<sup>(1)</sup>:

أ- إذا كان كل عقد تأمين من العقود المتعددة لا يغطي إلا جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه (تجزئة المخاطرة).

ب- إذا كان كل عقد تأمين يغطي الشيء المؤمن عليه بكامل قيمته، ضد حوادث مختلفة عن ما يغطيه العقد الآخر (أختلاف الأخطار المغطاة).

ت- إذا كان كل تأمين يهدف إلى تغطية مصلحة مختلفة (أختلاف الأشخاص المؤمن لهم).

ث- إذا كان أحد التأمينات لا ينتج أثره إلا عند انتهاء أثر عقد التأمين الأول كما هو الحال عند التأمين على البضاعة في الرصيف والتأمين على البضاعة ذاتها ضد مخاطر البحر حيث لا يبدأ سريان العقد الثاني إلا بعد إنتهاء أثار العقد الأول، كان يبرم عقد تأمين على السفينة بكاملة ثم يعمد إلى إبرام عقد تأمين آخر على السفينة شريطة أن ينتج كل تأمين أثره في فترة مختلفة عن غيره، أو شريطة أن يكون التأمين الثاني إحتياطاً للآخر بمعنى أن ينص صراحة على أن يحل التأمين الثاني محل الأول في حالة ما إذا قضى ببطلان الأول أو في حالة عدم جدوى الأول لاعتبار المؤمن مفلساً وتسمى عقود التأمين (الوثائق) التي تتضمن مثل هذا الشرط بوالص الظل (shadow policies)<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: الآثار القانونية لتعدد التأمينات (التأمين المكرر)

ترتب القوانين المختلفة آثاراً قانونية على عقد تأمينات متكررة (متعددة) على نفس الشيء تغطي نفس الأخطار البحرية ولمصلحة الشخص ذاته، وتجاوز قيمتها القيمة الحقيقية للشيء محل عقد التأمين يتعارض مع الخاصية التعويضية لعقد التأمين البحري، فإذا تكررت التأمينات على الشيء ذاته ضد نفس الأخطار وتجاوزت قيمة مجموع مبالغها القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه فما الآثار القانونية التي ترتبها القوانين المختلفة على ذلك؟ رأينا سابقاً في حالة التأمين على الشيء المؤمن بأكثر من قيمته الحقيقية (المغالاة في التأمين) إن القوانين المختلفة تميز بين حالة المغالاة القائمة على الغش (سوء نية المؤمن له) وحالة المغالاة القائمة على حسن نية المؤمن له، وكذلك الحال هنا في التأمين المتكرر (المتعدد)، تميز القوانين المختلفة بين تعدد التأمينات (التأمين المكرر) القائمة على سوء نية المؤمن له (التدليسية) والتعدد القائم على حسن النية، ولذلك سوف نتناول أولاً الآثار القانونية التي ترتبها القوانين المختلفة على التأمين المتعدد (تعدد التأمينات) التدليسي و ثانياً سنتناول الآثار القانونية للتأمين المتكرر غير التدليسي-

#### أولاً: الآثار القانونية لتعدد التأمينات التدليسي

<sup>1</sup> - د/كمال طه وزميله - مرجع سابق ص 92 .  
<sup>2</sup> - د/ غنايم - مرجع سابق ص 565.

في البدء يجب التتويه إلى أنه من المسلم به أن نسبة التدليس أو الغش إلى المؤمن له تستوجب أن يكون هذا المؤمن له على علم ودراية بتكرار التأمين من جهة، ومن جهة أخرى أن يكون هدفه من التكرار (تعدد التأمينات) الحصول على إثراء وليس مجرد جبر الضرر، والأصل أن المؤمن له حسن النية حتى يثبت المؤمن عكس ذلك<sup>(1)</sup> فإذا ثبت سوء نية المؤمن له بعقده تأمينات متكررة على الشيء ذاته بقصد الحصول وقت تحقق الحادث المؤمن منه وحدثت الخسارة على تعويض يجاوز قيمة الشيء محل المؤمن فإن القوانين المختلفة ترتب على ذلك آثاراً معينة، وسوف نتناول الأثر المترتب على ذلك في القوانين المختلفة على النحو الآتي :

**أ: الأثر الذي ترتبه القوانين العربية على التأمين المتكرر (المتعدد) (التدليسي)**

إذا ثبت سوء نية المؤمن له بعقد تأمينات مختلفة على الشيء الواحد بقصد الإثراء من وراء التأمينات تلك؛ فإن قوانين التجارة البحرية العربية اليميني ومعه المصري واللبناني والأردني تتفق على اعتبار كل عقد من عقود التأمين المتكررة (المتعددة) يكون قابلاً للإبطال بناءً على طلب المؤمن، مع حق الأخير عند الحكم بإبطال العقد الحصول على تعويض مناسب تقضي له به المحكمة، لا يجاوز مقداره القسط الكلي للتأمين فقد نصت المادة (382/4) تجارة بحرية يمني والمقابلة للمادة (352/4) مصري على أنه: (... وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين قابلاً للإبطال بناءً على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين)، ويفهم من النص المذكور أن البطلان المقرر هو بطلان نسبي قرره النص لصالح المؤمن، فللمؤمن الخيار في طلب إبطال العقود المتعددة جميعها أو بعضها، أو الإبقاء عليها إن رأى مصلحته في ذلك مما يعني أن البطلان لا يتعلق بالنظام العام فيكون كل عقد من العقود المتعددة، قابلاً للإبطال بناءً على طلب أحد المؤمنين، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقود أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين.

ونصت المادة (325) تجارة بحرية لبناني المقابلة للمادة (328) أردني على أنه: (إذا كان مجموع المبالغ المضمونة في عدة عقود يفوق قيمة الأشياء المضمونة فيمكن إبطال العقود وفقاً للمادة السابقة في حال وجود غش أو خداع من قبل المؤمن له)، ويقصد بالمادة السابقة المادة (324) لبناني والمقابلة للمادة (327) أردني، والتي تقضي ببطلان التأمين المعقود على مبلغ يفوق قيمة الشيء ووجد هناك غش أو خداع من قبل المؤمن له مع استحقاق المؤمن لكامل قسط التأمين من قبل التعويض وطبقاً للنص المذكور- إذا كان المؤمن له سيء النية في إبرامه عدداً من عقود التأمين يفوق مجموع مبالغها قيمة الشيء المؤمن عليه، بغرض الإثراء من وراء ذلك دون

<sup>1</sup> د- حسين يونس، أصول القانون البحري مرجع سابق ص 264 - د/ هشام فرعون -مرجع سابق ص 268.

سبب بالحصول على تعويض يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه فيمكن إبطال هذه العقود بناء على طلب أحد المؤمنين الذي يتحمل عبء إثبات وجود عدد من التأمينات على الشيء ذاته ، وعبء إثبات سوء نية المؤمن له، وهذا الإبطال إن قضى به يستوجب تحلل المؤمن من الضمان مع حقه في الحكم له بتعويض جزافي مساو لكامل قسط التأمين عما لحقه من ضرر وفقاً للقواعد العامة، ويلاحظ أن حكم التأمين المتكرر (المتعدد) (القائم على التبدليس) هو نفس حكم المغالاة في مبلغ التأمين التبدليسي وذلك لأن التأمين المتكرر هو في جوهره تأمين مغالاة (1).

والجدير بالذكر أن أساس البطلان الذي يقرره في القانون في التأمين المتكرر التبدليسي هو عدم مشروعية السبب، كما هو الحال في تأمين المغالاة التبدليسي، وفقاً لما رأيناه سابقاً، ولذلك كان المفترض أن يكون الجزاء هو البطلان المطلق؛ لأن مقتضى القواعد العامة أن يبطل العقد حتماً لعدم مشروعية السبب، إلا أن المشرع اليمني ومعه المصري، واللبناني والأردني اقتصروا على تقرير البطلان النسبي لمصلحة المؤمن، وقدروا أن مصلحة المؤمن قد تستدعي بقاء العقد، حتى يردوا على المؤمن له قصدة السوء، ورغبة من المشرع في تعويض المؤمن تعويضاً كاملاً بإعطائه الحق في القسط الكلي للتأمين، ومن ثم يجب اعتبار الحق في قسط التأمين بمثابة تعويض جزافي، لا يعتبر قسطاً بمعنى الكلمة، وذلك أن الالتزام بدفع القسط يصبح بلا سبب، لعدم وجود التزام على عاتق المؤمن يقابله (2)، كما يلاحظ أن المؤمن له لا يكون له في كل الأحوال طلب البطلان (3)، ولما كان أساس بطلان عقود التأمين المتكرر المستند إلى غش هو بطلان السبب فإنه يترتب على ذلك أنها تعتبر باطلة منذ البداية، إذ لا تتحدد مشروعية هذه العقود من عدمها في اللحظة التي تتحقق فيها الخسارة انطلاقاً من أن الباعث على إبرامها غير مشروع (4)، ويقع عبء إثبات سوء نية المؤمن له على عاتق المؤمن الذي يطلب الإبطال، ولا يكفي إثبات وجود عدد من التأمينات على الشيء ذاته لاستنتاج التبدليس، بل لا بد أن يقترن ذلك بظروف لا تدع مجالاً للشك في دلالتها على سوء نية المؤمن له .

### ب: الأثر القانوني للتأمين المتكرر (المتعدد) التبدليسي في قانون التأمين الإنجليزي

طبقاً للمادة (17) من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م يعتبر عقد التأمين البحري عقداً مستنداً إلى منتهى حسن النية فإن لم يراع هذا المبدأ من قبل أي من طرفيه فإنه بإمكان الطرف الآخر تجاهل العقد، والقاعدة المستقرة في إنجلترا أن التأمينات المتعددة على شيء واحد غير محظورة قانوناً ما لم تبرم استناداً على غش (5)، ولذلك تعتبر المادة (32) من

1- د/ العطير - مرجع سابق ص 685.

2- د/ كمال طه وزميله - المرجع السابق ص 93، 94.

3- د/ حسين يونس - المرجع السابق ص 265.

4- د/ غنايم - مرجع سابق ص 572.

5- د/ محمود سمير الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق رقم 84 ص 113.

القانون المذكور التأمينات المعقودة على شيء واحد كلها صحيحة ولو جاوز مجموع مبالغ التأمين قيمة الشيء المؤمن عليه وللمؤمن اختيار أي المؤمنين يرجع عليه بتعويض التأمين كما يجوز له الرجوع على أكثر من مؤمن حتى يغطي الضرر- الذي لحقه كاملاً<sup>(1)</sup>، كما أخضع تسوية التعويض لقاعدة المشاركة بين المؤمن المتعددين كما أعطى المؤمن له الحق في أن يطالب أيًا من المؤمن المتعددين بالتعويض ضمن حدود قيمة الخسارة فإن حدث أن استلم المؤمن له مبلغًا يتجاوز قيمة الخسارة، فإن المبلغ الزائد يعتبر أمانة لديه لصالح المؤمن، وإذا دفع أحد المؤمن أكثر من نصيبه من مبلغ التعويض أصبح له حق الرجوع على المؤمنيين الآخرين بمقدار المبلغ الزائد فقد نصت المادة (32) من قانون التأمين الإنجليزي على أنه: (1- عندما تبرم وثيقتان أو أكثر من قبل المؤمن له أو بالنيابة عنه على نفس المخاطرة أو المصلحة أو أي جزء منها ويتجاوز المبلغ المؤمن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون؛ فإن المؤمن له يوصف بأنه مغطى بتأمين زائد بواسطة التأمين المضاعف، 2- عندما يكون المؤمن له مغطى بتأمين زائد ناتج عن تأمين مضاعف (أ) فإن للمؤمن له ما لم تقض الوثيقة بغير ذلك أن يطالب بالتعويض من المؤمن بالطريقة التي يراها مناسبة على أن لا يكون له الحق باستلام أي مبلغ زيادة عن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون، (ب)...(ج)...(د) وإذا استلم المؤمن له أي مبلغ زيادة عن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون، فإنه يعتبر حائزاً لهذا المبلغ على سبيل الأمانة لصالح المؤمن طبقاً لمبدأ المشاركة فيما بينهم ) كما نصت المادة (80) من نفس القانون على أنه: (1- عندما يكون المؤمن له مؤمناً تأميناً زائداً بسبب التأمين المضاعف فإن كل مؤمن ملزم فيما بينه وبين المؤمن الآخرين بأن يشارك في الخسارة بشكل نسبي يتناسب مع المبلغ الذي يكون مسؤولاً عنه بموجب عقده، 2- إذا دفع أي مؤمن أكثر من نصيبه فإنه يكون مخولاً بالاحتفاظ بحق المطالبة بالمشاركة في مواجهة المؤمن الآخرين ).

### ج: الأثر القانوني لتعدد التأمينات التديسي في قانون التأمين البحري الفرنسي

طبقاً للمادة (12) من قانون التأمين البحري الفرنسي لسنة 1967 م تعتبر عقود التأمين المكرر المستندة إلى الغش باطلة بالنسبة للمؤمن له فقط فيتحرق المؤمن من التزامه بدفع التعويض إذا تحقق الخطر المؤمن منه وذلك جزاء على غش المؤمن له مع حق المؤمن في

<sup>1- د/ محمود سمير الشراوي (القانون البحري) مرجع سابق ص 345 نصت الفقرة الأولى والثانية من المادة (32) من قانون التأمين الإنجليزي على أنه: (1- عندما تبرم وثيقتان أو أكثر من قبل المؤمن له أو بالنيابة عنه على نفس المخاطرة أو المصلحة أو أي جزء منها ويتجاوز المبلغ المؤمن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون فإن المؤمن له يوصف بأنه مغطى بتأمين زائد بواسطة التأمين المضاعف 2- عندما يكون المؤمن له مغطى بتأمين زائد ناتج عن تأمين مضاعف فإن للمؤمن له ما لم تقضي الوثيقة بغير ذلك أن يطالب بالتعويض من المؤمن بالطريقة التي يراها مناسبة على أن لا يكون له الحق باستلام أي مبلغ زيادة عن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون، وإذا استلم المؤمن له أي مبلغ زيادة عن التعويض المسموح به فإنه يعتبر حائزاً لهذا المبلغ على سبيل الأمانة لصالح المؤمن طبقاً لمبدأ المشاركة فيما بينهم ) كما نصت المادة (80) من نفس القانون على أنه: (1- عندما يكون المؤمن له مؤمناً تأميناً زائداً بسبب التأمين المضاعف فإن كل مؤمن ملزم فيما بينه وبين المؤمن الآخرين بأن يشارك في الخسارة بشكل نسبي يتناسب مع المبلغ الذي يكون مسؤولاً عنه بموجب عقده 2- إذا دفع أي مؤمن أكثر من نصيبه فإنه يكون مخولاً بالاحتفاظ بحق المطالبة بالمشاركة في مواجهة المؤمن الآخرين).</sup>

الإحتفاظ بأقساط التأمين كاملة<sup>(1)</sup>، فقد نصت المادة المذكورة على أن: (التأمينات المتعددة المبرمة بمبالغ تجاوز- في مجموعها قيمة الشيء المؤمن عليه تعتبر باطلة إذا أبرمت استناداً إلى الغش) فقد جعل القانون الفرنسي لسوء نية المؤمن له- بعقد تأمينات تراكمية على الشيء ذاته بغرض الاثراء على حساب التأمين- أثراً مبطلاً للعقود جميعها.

### ثانياً : الآثار القانونية للتأمين المتعدد غير التدليسي

إذا أبرمت عدة عقود على شيء واحد، في مواجهة ذات الأخطار وتجاوزت مجموع مبالغ التأمينات المعقودة القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه (محل التأمين) دون غش أو تدليس، أي كان المؤمن له حسن النية وكثيراً ما يشهد الواقع ممارسات من هذا القبيل، كأن يعتمد المؤمن له إلى التأمين على سفينته ثم يبرم عقد تأمين آخر على أجزائها الإجمالية مما يوجد معه تأمينات متكررة بصورة جزئية؛ لأن التأمين على السفينة يغطي نفقات التجهيز، كما أن التأمين على الأجرة الإجمالية، يغطي مثل هذه النفقات الأمر الذي يجعل التأمينات المتكررة، أو المتعددة واقعاً نتيجة لجهل يقع فيه المؤمن له، ولا يكون مستنداً إلى سوء نية<sup>(2)</sup> أو كأن يعتمد المؤمن إلى إبرام عقد تأمين على البضاعة جاهلاً بالتأمين الذي عقده وكيله بالعمولة على البضاعة ذاتها، أو أن يعتمد المشتري بشرط البيع البحري (فوب) إلى إبرام عقد تأمين على البضاعة ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم أن البيع المذكور- لا يلزمه بذلك فما هو الحكم في مثل هذه الحالات؟ في حقيقة الأمر تتفق جميع التشريعات المتعلقة بالتأمين البحري على صحة جميع عقود التأمين المتعددة ولكن تنقسم التشريعات المختلفة فيما يتعلق بالحل الذي أخذت تسوية التأمين المتعدد فما هو الحل المتبع لتسوية تعدد التأمينات ؟

في الواقع هناك قاعدتان قانونيتان تتنازعان الحل في هذه المسألة :

**القاعدة الأولى:** تعرف بقاعدة تسلسل التواريخ من حيث الصحة والبطلان والتي تقتضي التفريق بين فرضين:

**الأول:** إذا كان عقد التأمين الأول يغطي قيمة الشيء محل التأمين (المؤمن عليه) كاملة ففي هذه الحالة تعتبر عقود التأمين اللاحقة باطلة، ويرجع سبب البطلان في هذه الحالة إلى عدم وجود مصلحة للمؤمن له ما دام وقوع الحادث البحري لن يضره؛ لأن التأمين الأول يغطيه، أي أن هذا الحل يقوم على أن التأمين الأسبق وقد غطى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فإن التأمين اللاحق يصبح بلا محل لافتقاره للمصلحة التي يغطيها فيلحقه البطلان<sup>(3)</sup>.

1 - د/ غنايم - المرجع السابق ص570.

2 - د/ غنايم - مرجع سابق ص562.

3 - د/مصطفى كمال طه وزميله مرجع سابق رقم 85 ص94 -د/على جمال الدين عوض القانون البحري طبعة 1963م مرجع سابق رقم 127 ص86.

**الثاني :** إذا كان التأمين الأسبق لا يغطي كامل قيمة الشيء محل التأمين فتتضي القاعدة باعتبار العقود اللاحقة صحيحة بالقدر الذي تغطي فيه ما يتبقى من قيمة الشيء المؤمن عليه، فإنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة واحد تلو الآخر، وفقاً لترتيب التواريخ حتى تستوفى قيمة الشيء المؤمن عليه كاملة، ويبطل ما زاد عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فلو فرضنا أن بضاعة قيمتها 100000 دولار وأمن عليها بعقد أول ب60000 دولار- وبعقد ثان ب60000 دولار- وبعقد ثالث ب40000 دولار وعلى ذات المخطر ثم هلكت البضاعة فإن المؤمن الأول يدفع 60000 دولار- ويدفع المؤمن الثاني 40000 دولار- ويبطل عقد التأمين الثالث، وهذه القاعدة تعرف بالقاعدة الفرنسية قاعدة تسلسل التواريخ، والتي نص عليها القانون التجاري الفرنسي لسنة 1808م في المادة (359) منه، وكان قانون التجارة البحرية المصري القديم (الملغي) لعام 1883م يأخذ بهذه القاعدة في المادة (201) منه عن نص المادة (539) قانون التجارة الفرنسي<sup>(1)</sup> - كما أن هذه القاعدة هي السائدة- في قانون المحكمة التجارية السعودي<sup>(2)</sup>، وإن كانت قاعدة تسلسل التواريخ تحول دون المؤمن له والاستفادة من تعدد التأمينات، فهو لن يضار- بذلك حيث أنه لن يتأثر ببطان التأمينات اللاحقة، كون البطلان لا يتقرر ما لم تكن مصلحته مغطاة بالتأمين الأول، غير أن هذه القاعدة تثير بعض الإشكالات ومنها أن المؤمن في التأمين الثاني يتعرض لبطلان لم يكن يملك الوسيلة للوقوف عليه، ومن الإشكالات أيضاً أننا لو فرضنا أن المرسل إليه البضاعة قد قام بإبرام عقد تأمين عليها لحسابه دون أن يعلم بوجود تأمين سابق لحسابه على ذات البضاعة في ميناء الإقلاع فهنا لا يرتب التأمين الذي إبرمه شخصياً أي أثر بالرغم من أن شروطه قد تكون أكثر صلاحية له من التأمين الذي أبرم لحسابه في ميناء الإقلاع<sup>(3)</sup>.

ومما يجدر الإشارة إليه أن اكتشاف التأمين المتعدد من قبل المؤمن له حسن النية يجعل له حق طلب إبطال التأمينات الزائدة؛ بسبب حسن نيته وعدم إجباره على البقاء في عقد مهدد بالإبطال تخلف عنصر من عناصره، كما يكون للمؤمن هذا الحق ويقع على عاتق المؤمن الذي يطلب الإبطال اثبات وجود عقد تأمين آخر؛ لأن المؤمن له لا يكلف بإثبات واقعية سلبية وهي عدم وجود تأمينات أخرى على نفس الشيء<sup>(4)</sup>، ويكون إثبات تاريخ التأمين بكافة طرق الإثبات إذا لم يبين تاريخه في العقد وعلى ذلك فقاعدة تسلسل التواريخ تقتضي تضمين عقد التأمين تاريخ

1- د/ محمود سمير الشراوي(القانون البحري)ص345 و(الخطر في التأمين) المرجع السابق ص109 و قد عدل المقنن المصري عن الإخذ بهذه القاعدة إلى الإخذ بالقواعد الإنجليزية في قانون التجارة البحرية الجديد لعام 1990 م كما سنرى .  
2- تنص المادة من قانون المحكمة التجارية السعودي على أنه:(إذا ووضعت عدة مقاولات سكورتا على شحن وأحدد بدون وقوع حيلة ولا ديسية وكانت قيمة الأشياء المذكورة بكاملة تضمنت بعقد المقاول الأول فحينئذ يراعى عقد هذه المقاوله وتبراه ذمة اصحاب السيكورتاه الذين أمضوا الباقي ويكون لهم الحق بأن يأخذوا تضميناً بموجب المادة (343) أما إذا لم تكن قيمة الأشياء الموصوفة تضمنت تماماً بعقد المقاوله الأول فحينئذ يكون اصحاب السيكورتاه مسؤلين بالتبعه زياده قيمتها بحسب ترتيب تاريخ عقد مقاولاتها (كوند راتهم) .

3 - د/ غنايم - المرجع السابق 582.

4 - د/ على جمال الدين عوض (القانون البحري) عام 1963م مرجع سابق ص87.

وساعة إبرامه بما يفيد ما إذا كان قد أبرم قبل الظهر أم بعده لحل اشكالات التزام بين التأمينات التي تحمل نفس التاريخ، فإذا تعذر تحديد أسبقية التأمينات التي تحمل تاريخ واحد، أو تعذر إثبات تاريخها جميعاً فإنه يستحيل عندئذ تطبيق قاعدة تسلسل التواريخ<sup>(1)</sup>، ولذلك يقتضي الوضع عندئذ إجراء تخفيض على كافة العقود بنسبة مبالغ التأمين فيها، أي يعتبر الوضع في هذه الحالة تأمينياً اقترانياً بحيث يسأل كل مؤمن عن جزء من التعويض في حدود مبلغ التأمين الوارد في عقده، ويحتفظ بجزء من قسط التأمين يتناسب مع نصيبه

في التعويض الذي يسأل عنه<sup>(2)</sup>، وقد جرى العمل في الواقع على تضمين وثائق التأمين الساعة التي تم فيها إبرام عقد التأمين وما إذا كان أبرم قبل الظهر أو بعد الظهر، ونصت قوانين التجارة البحرية اليمني، والمصري والليباني والأردني على اعتبار ذلك من البيانات التي يجب أن يحتوي عليها عقد التأمين (م 360/1 بحري يماني (م 342) بحري مصري (م 275) بحري لبناني (م 298) بحري أردني)، وتثير قاعدة تسلسل التواريخ التساؤل حول اللحظة التي يتقرر فيها الحكم ما إذا كانت تلك العقود صحيحة أم باطلة؟ فهل تعتبر تلك العقود التالية باطلة منذ إبرام العقد الأول الذي يغطي الشيء محل التأمين بكامل قيمته، أم أن مشروعية تلك العقود من عدمها لا تتحدد إلا عند تحقق الكارثة؟

وقد اختلف شراح القانون في هذه المسألة ويذهب رأي<sup>(3)</sup> إلى أنه لا ينظر إلى وقت إبرام العقد، بل إلى وقت تحقق الكارثة بمعنى أن البطلان لا يلحق العقود التالية إلا عند تحقق الكارثة، ويرتب هذا الرأي على ذلك أن قواعد التأمين المزدوج (المكرر) لا تنطبق إذا اكتشف بطلان التأمين الأول أو انقضى طرف العقد على فسخه، أو قضى بفسخه قبل تحقق الكارثة؛ إذ يكون عقد التأمين الثاني صحيحاً، لزوال العقد الأول، وإن كان وقت إبرامه متعلقاً بشيء سبق التأمين عليه بكامل قيمته، وينطلق هذا الرأي من أن حظر التأمينات المتعددة إنما يستهدف الحيلولة دون انتهاك مبدأ التعويض بإثراء المؤمن له بتقاضي مبالغ تعويض تفوق القيمة الحقيقية للشيء محل التأمين. ويذهب رأي آخر<sup>(4)</sup> إلى أنه يجب النظر إلى وقت إبرام عقد التأمين للحكم بصحته، بمعنى أن بطلان العقود اللاحقة يتقرر منذ إبرام العقد الأول وتغطيته لكامل قيمة الشيء محل التأمين إعمالاً للقواعد العامة في التأمين التي تقضي بضرورة توافر عنصر الخطر وقت إبرام عقد التأمين وإن كان حقاً أن مسألة تعدد التأمينات لا تثور إلا عند تحقق الحادث المؤمن منه إذ في هذه الحالة نبحث عن العقد الأسبق في التاريخ؛ إلا أن بطلان العقود يجب أن يتقرر منذ إبرام العقد الأول

1 - د/ محمود سمير الشرفاوي (الخطر في التأمين البحري) مرجع سابق ص 113.

2 - د/ حسين غنایم - مرجع سابق ص 579.

3 - من القائلين بذلك ليون كان ورينو (دراسة للقانون التجاري) ج 6 رقم 1119 ص 258 أشار إلى ذلك د/ على جمال الدين عوض القانون البحري 1963م مرجع سابق ص 88 و د/ حسين غنایم مرجع سابق ص 576.

4 - من القائلين بهذا د/ على جمال الدين عوض القانون البحري مرجع سابق ص 88 - محمود سمير الشرفاوي - مرجع سابق ص 111.

وتغطيته لكامل قيمة الشيء المؤمن عليه، ومما لا شك فيه أن قاعدة تسلسل التواريخ لا تنطبق إذا شاب عقد التأمين الأول عيب أدى إلى إلغائه إذ يحل العقد الثاني محل العقد الأول، وكل ما هناك أنه إذا بطل العقد الأسبق أو فسخ قبل إثارة موضوع صحة العقد اللاحق وجب الحكم بصحة العقد اللاحق لأنه يكون هو العقد الوحيد القائم إذ يحل العقد اللاحق محل السابق حيث يعتبر العقد السابق لا وجود له، أما إذا أثير النزاع حول العقد اللاحق والعقود الأولى السابقة بالتاريخ قائمة، وجب الحكم بالبطلان تطبيقاً لقواعد تعدد التأمينات، أي أن قاعدة تسلسل التواريخ لا تنطبق إذا شاب عقد التأمين الأول عيب أدى إلى إلغائه إذ يحل العقد الثاني محل العقد الأول في كل آثاره حيث يعتبر العقد الأول عندئذ لا وجود له.

ويقوم هذا الرأي فكرة قاعدة تسلسل التواريخ على فكرة الإنعدام الإقتصادي لعنصر الخطر مما يجعل عقود التأمين اللاحقة للعقد الأول الذي يغطي كامل المصلحة باطلة منذ إبرامها أعمالاً للقواعد القانونية التي تقضي بضرورة توافر- عنصر الخطر وقت إبرام العقد<sup>(1)</sup>، ويرد الأستاذ الدكتور/حسين غنائم<sup>(2)</sup> على ذلك بالقول: (أرى أن استلزام كون المؤمن له يملك مصلحة معرضة لمخاطر الملاحة البحرية عند استحقاق التعويض إنما جاء بهدف القضاء على عقود المقامرة التي تبرم من قبل أناس يفتقرون للمصلحة التأمينية، وقد استقر العمل في التأمين البحري على الاكتفاء بتوافر- عنصر الخطر عند تحقق الخسارة مع عدم استلزام توافر هذا العنصر عند إبرام عقد التأمين كما ذكر استاذنا الشرفاوي، وذلك خلافاً لما هو عليه الحال في التأمينات الأخرى، كما استقر العمل في التأمين البحري أيضاً على التخلي عن ضرورة الوجود الحقيقي للخطر اكتفاء بالتأمين ضد الخطر الظني مادام كل من طرفي التأمين يجهلان إنتهاء تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر كما هو الحال فيما لو تم التأمين على بضاعة ظناً من طرفي التأمين أنها في عرض البحر في حين أن البضاعة كانت قد وصلت الميناء المقصود عند إبرام العقد فإذا كان الشيء من الممكن التأمين على الشيء على الرغم من إنتفاء قيام الخطر عند إبرام العقد، أو على الرغم من الافتقار لقيام الحقيقي، فإن القول ببطلان التأمين تأسيساً على فكرة الإنعدام الإقتصادي لعنصر- الخطر يغدو غير ذي محل خاصة إذا أخذنا بعين الاعتبار أن البت فيما إذا كنا إزاء إنعدام إقتصادي لعنصر الخطر، أم لم نكن إزاء مثل هذا الإنعدام لا يكون في الواقع إلا بعد تحقق الخسارة واستحقاق التعويض فإذا اقدم شخص على التأمين على سفينة بما يغطي قيمتها الكلية

1- أنظر د/ محمود سمير الشرفاوي الخطر في التأمين البحري المرجع السابق رقم 82 ص 111 حيث ذكر أن(بتغطية العقد الأول لكامل قيمة الشيء المؤمن عليه ينعدم عنصر الخطر من الناحية الإقتصادية ولا يكون للمؤمن له مصلحة بعد ذلك في التأمين اللاحق) وأنظر د/ مصطفى كمال طه د/ وائل بندق التأمين البحري المرجع السابق ص 94 حيث ذكر أن (التأمين الأول وقد غطى القيمة القابلة للتأمين فإن التأمين اللاحق يصبح بلا محل لأنتفاء المصلحة فيلحقه البطلان) وأنظر د/ على جمال الدين عوض القانون البحري 1963م المرجع السابق رقم 127 ص 86 حيث ذكر أن: (وسبب البطلان في هذه الحالة عدم وجود مصلحة للمستأمن في التأمين مادام وقوع الخطر لن يضره لأن التأمين الأول يغطيه) .

2 - د/ حسين غنائم المرجع السابق ص 577 وما بعدها .

لدى أحد المؤمنين ثم تراءى له من الأسباب ما يبهر قيامه بإبرام تأمين ثانٍ يغطي قيمتها الكلية أيضاً لدى مؤمنٍ آخر، وذلك خوفاً من احتمال إفلاس المؤمن الأول ففي مثل هذه الحالة فإننا لا نستطيع القول أن التأمين الثاني يفتقر لتوافر- عنصر الخطر وقت إبرام العقد، فاحتمال تعرض هذا المؤمن له للخسارة نتيجة تحقق الحادث البحري مازال قائماً على الرغم من إبرامه تأميناً أول يغطي القيمة الكلية للسفينة، إننا نكون إزاء انعدام اقتصادي لعنصر الخطر فعلاً في اللحظة التي يتحقق فيها الحادث ويستحق التعويض،

ويتسلم فيها المؤمن له هذا التعويض، فعندها فقط يتأكد الانعدام الاقتصادي لعنصر الخطر ويصبح عقد التأمين الثاني باطلاً ومن ناحية أخرى فإنني أرى أن بوالص الظل التي لا تبدأ مفاعيل أحداها بالعمل إلا لدى توقف مفاعيل الأخرى إنما يساير- هذا الإتجاه، ولم يقل أحد ببطلان بوالص الظل في هذه الحالة، وإنما هي بوالص صحيحة إلا أن نفاذها معلق على شرط واقف هو عدم وجود بوليصة أخرى تغطي ذات المخاطرة وأن حظر التأمين المتعدد يستند إلى الحيلولة دون المؤمن له والحصول على تعويض يجاوز- قيمة الضرر اللاحق به فإذا ما روعي ذلك فإن للمؤمن له أن يبرم ما شاء من التأمينات ما دام ما سيتلقاه من تعويض لن يتجاوز- مصلحته الحقيقية، وحقيقة الأمر أن ما يتلقاه من تعويض إنما يتم بعد تحقق الحادث البحري، وعليه فإن لحظة تحقق الحادث البحري هي الوقت المناسب لتقرير مدى مشروعية التأمينات الأخرى المبرمة بعد التأمين الأول الذي يغطي المصلحة الكلية).

**القاعدة الثانية:** بقضي بأن جميع عقود التأمين تكون صحيحة في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وللمؤمن له اختيار أي المؤمنين للرجوع عليه بتعويض التأمين، إن كان عقد التأمين الذي وقع ذلك المؤمن تغطي كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، كما يجوز لهذا المؤمن الرجوع على المؤمن الآخر، كل بنسبة المبلغ الذي قبله في عقد التأمين<sup>1</sup>، كما يجوز للمؤمن له الرجوع على أكثر من مؤمن واحد حتى يغطي قيمة الضرر الذي لحق به كاملة، وإذا دفع أحد المؤمنين أكثر مما يصيبه من التعويض أصبح له حق الرجوع على المؤمن الآخر بمقدار المبلغ الزائد وهذه القاعدة هي المستقر عليها في إنجلترا وتعرف بالقاعدة الإنجليزية وتوضيحاً لهذه القاعدة نورد المثال الآتي: فلو أن بضاعة عقد عليها تأميناً بـ 30000 دولاراً وعقداً آخر بمبلغ 20000 دولاراً وكانت قيمة البضاعة 40000 دولاراً ثم تعرضت البضاعة لضرر قدر بمبلغ 4000 دولاراً فإن المؤمن له يستطيع الحصول على التعويض 4000 دولاراً ويسترجع من القسط 10000 دولار- كما لو أنه عقد تأميناً بـ 50000 دولار بمقتضى عقد واحد، كما أنه يستطيع إذا شاء أن يرجع على المؤمن الأول بثلاثة أخماس التعويض وعلى الآخر بخمسي

1 - د/ محمود سمير الشرقاوي (الخطر في التأمين البحري) المرجع السابق رقم 84 ص 113.

المبلغ، كما يستطيع أن يطلب التعويض من أحدهما كما لو كان الآخر غير موجود<sup>(1)</sup> وقد تبنت بعض التشريعات القاعدة الأولى لتسوية تعدد التأمينات، بينما تبنت التشريعات الغالبة القاعدة الثانية، وتعرض فيما يلي موقف التشريعات المختلفة من القاعدتين:

### أ: الأثر القانوني لتعدد التأمينات (التأمين المكرر) غير التدلّيسية في القوانين العربية

نجد من خلال مطالعة نصوص قانون التجارة البحرية اليمني وكذا المصري في المادة (382) يمني والمقابلة للمادة (352) مصري انهما عالجا موضوع تعدد التأمينات (التأمين المكرر) المستند إلى حسن نية المؤمن له ففضت بأن جميع العقود تكون صحيحة، على أن يتوزع التعويض- عند تحقق الحادث المؤمن منه وحدثت الخسارة- بين المؤمنين بنسبة مبلغ تأمين كل منهم شريطة أن لا يتجاوز مجموع ما يتسلمه المؤمن قيمة الشيء المؤمن عليه، ويجوز لمن قام بدفع تعويض يفوق نسبة مشاركته أن يرجع بالزيادة على بقية المؤمنين، وإذا كان أحد المؤمنين معسراً وزع نصيبه على بقية المؤمنين وفي جميع الأحوال لا يكون المؤمنين متضامنين فيما بينهم، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (382/1) تجارة بحرية يمني والمقابلة للمادة (352/1) مصري في فقرتها الأولى على أنه: (عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر وبما لا يزيد عن قيمة الشيء المؤمن عليه على من يختار من المؤمنين المتعددين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه) فطبقاً للنص تصح جميع العقود وتعتبر نافذة المفعول سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ متتالية وينتج كل عقد من العقود المتكررة أثره بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر قيمة كامل الشيء المؤمن عليه، وللمؤمن له مطالبة أي واحد من المؤمنين المتعددين بتعويضه عن الخسارة ضمن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، ويشترك جميع المؤمنين في اقتسام التعويض بينهم كل بنسبة مبلغ تأمينه تطبيقاً لقاعدة المشاركة، ويستند هذا الحكم إلى أنه لا يوجد في هذه العقود أي سبب للبطلان، وان قصد المقتن يتحقق بمنع المؤمن له من الحصول على تعويضات تجاوز في مجموعها قيمة الشيء المؤمن عليه<sup>(2)</sup>، وأضافت الفقرة الثالثة من المادة (352) مصري أنه يجوز لمن قام بدفع تعويض يفوق نسبة مشاركته أن يرجع بالزيادة على بقية المؤمنين، فإن كان أحدهم معسراً وزع نصيبه على بقية المؤمنين وذلك بنصها على أنه: (يجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر

1 - المرجع السابق ص 114.

2 - د/ كمال طه القانون البحري - مرجع سابق ص 483.

بنسبة المبلغ الذي التزم به، فإذا كان أحدهم معسراً وزعت حصته بالنسبة ذاتها على الميسرين) ولا يوجد في النص اليمني فقرة تقابل نص الفقرة المذكورة من النص المصري، كما ألزمت الفقرة الثانية من المادة المذكورة المؤمن له في حالة التأمين المتكرر- عند طلب تسوية الضرر اللاحق به أن يصرح بوجود التأمينات الأخرى، وإلا كان طلبه غير مقبول، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (382) يمني والمقابلة للفقرة الثالثة من المادة (352) على أنه: (ويجب على المؤمن له الذي يطلب تسوية الضرر- الذي لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول)، كما نصت الفقرة الثانية من المادة (325/2) تجارة بحرية لبناني والمقابلة للفقرة الثانية من المادة (328/2) على أنه: (أما إذا لم يكن غش ولا خداع فتكون كل العقود صحيحة ويأتي كل منها مفاعيله بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل من قيمة الشيء المضمون ويمكن تحية هذا النص ببند في الوثيقة يعتمد قاعدة ترتيب التواريخ أو ينص على تضامن الضامنين)، فقد أخذ النص المذكور- بنفس الحكم الذي أخذ به القانون اليمني والمصري غير أن النص اللبناني، ومعه الأردني أشار صراحة إلى أن ذلك الحكم الوارد فيه لا يتعلق بالنظام العام، ولذلك أجاز استبعاده والإتفاق على ما يخالفه، كالإتفاق على الأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ<sup>(1)</sup>

التي تقضي بصحة العقد الأسبق تاريخاً ثم الذي يليه حتى تغطي قيمة الشيء كاملة، وإن كان العقد الأول يغطي قيمة الشيء كاملة كان وحده صحيحاً، والتأمينات اللاحقة تاريخاً باطلة عند تسوية التأمين، كما يجوز اشتراط تضامن المؤمنين بحيث يكون من حق المؤمن له أن يطالب أيّاً من المؤمنين بالتعويض كاملاً، وللمؤمن الذي دفع أن يرجع على بقية المؤمنين الآخرين كل بقدر حصته، وطبقاً للحكم الذي أخذ به المشرع العربي إذا فرضنا أنه تم التأمين على شيء قيمته مثلاً مائة ألف دولار، لدى شركة تأمين (أ) بمبلغ ثمانين ألف دولار، كما أمن عليه لدى شركة تأمين (ب) بمبلغ سبعين ألف دولار ضد نفس المخاطر فتكون تسوية التعويض عند هلاك هذا الشيء نتيجة تحقق الحادث المؤمن منه على النحو الآتي : 1-

ما تدفعه شركة التأمين أ = قيمة الشيء المؤمن عليه × مبلغ التأمين لدى أ

مبلغ التأمين لدى أ + مبلغ التأمين لدى (ب)

$$\div 800000 = 150000 \div 8000000000 = 80000 + 70000 \div 80000 \times 100000 =$$

15 =، 3، 5333 دولار

ما تدفعه شركة التأمين (ب) =  $70000 \times 100000 = 7000000000$

$$15 = 150000 \quad \frac{70000+80000}{}$$

1 - كان قانون التجارة البحري المصري القديم لعام 1883م يأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ في المادة (201) أنظر د/محمود سمير الشرقاوي القانون البحري ص 345 و د/كمال طه وزميله مرجع ص 94.

= 4666,7 دولار

وفي مثال آخر إذا تعددت التأمينات على الشيء الواحد وكان المؤمن له حسن النية وكانت القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه 600000 دولار، وأمن عليه لدى ثلاثة مؤمنين الأول بمبلغ 300000 دولار والثاني بمبلغ 250000 دولار، والثالث بمبلغ 200000 دولار فيكون مجموع مبالغ التأمين 750000 دولار ثم تحقق الحادث البحري المؤمن منه وهلك الشيء المؤمن عليه فيتوزع هذا الخطر عليهم بنسبة قيمة الشيء المؤمن عليه ÷ مجموع مبالغ التأمين

$$600000 \div 750000 = 4 \div 5 = 75 \div 60 = 750000 \div 600000$$

فيدفع المؤمن الأول =  $300000 \times 4 \div 5 = 240000$  دولار-

ويدفع المؤمن الثاني =  $250000 \times 4 \div 5 = 200000$  دولار-

ويدفع المؤمن الثالث =  $200000 \times 4 \div 5 = 160000$  دولار

وبذلك تكون قوانين التجارة البحرية العربي المذكورة قد أخذت بالقاعدة الثانية القاعدة

الإنجليزية

### ب : الأثر القانوني لتعدد التأمينات (التأمين المكرر) في إنجلترا

الوضع السائد في إنجلترا طبقاً لقانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م؛ أنه إذا أبرمت عدة تأمينات تجاوز مجموع مبالغها القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه فتعتبر العقود كلها صحيحة في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه لقانون فلم يفرق القانون الإنجليزي بين التأمين المتعدد المنطوي على سوء النية، وغير المنطوي على سوء النية وإنما أوجب أنه لا يمكن للمؤمن له الحصول على تعويض يتجاوز القيمة القابلة للتأمين، وأخضع تسوية التعويض لقاعدة المشاركة بين المؤمنين المتعددين فيستطيع المؤمن له الرجوع على أي من المؤمنين بمبلغ التعويض إذا كان مبلغ التأمين في الوثيقة التي وقعها ذلك المؤمن يغطي كامل القيمة، ويكون لهذا المؤمن الرجوع على المؤمن الآخرين بنسبة المبالغ التي اكتتبوا بها، كما يجوز للمؤمن له الرجوع على أكثر من مؤمن حتى يستوفي قيمة الضرر التي لحقت به، وإذا اختار المؤمن له الرجوع على مؤمن واحد بكل التعويض فيكون لهذا المؤمن الرجوع على المؤمن الآخرين كل بنسبة المبلغ الذي أكتتب به<sup>(1)</sup>، أي أنه إذا دفع أحد المؤمنين أكثر من نصيبه في مبلغ التعويض أصبح من حقه الرجوع على المؤمن الآخرين بمقدار المبلغ الزائد، وإذا حدث أن أسلم المؤمن له مبلغاً يتجاوز قيمة الخسارة التي لحقت به فإن المبلغ الزائد يعتبر أمانة لدى لصالح بقية المؤمنين، فقد نصت المادة (32) من قانون التأمين الإنجليزي في فقرتها الأولى والثانية على أنه: (1- عندما تبرم وثيقتان أو أكثر من قبل المؤمن له أو بالنيابة عنه على نفس المخاطرة أو

1- د. غنایم المرجع السابق ص 584 و د/ محمود سمير الشراوي القانون البحري ص 346 .

المصلحة أو أي جزء منها، ويتجاوز- المبلغ المؤمن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون فإن المؤمن له يوصف بكونه مغطى بتأمين زائد بواسطة التأمين المضاعف.

2- عندما يكون المؤمن له مغطى بتأمين زائد ناتج عن تأمين مضاعف، فإن المؤمن له ما لم تقض الوثيقة بغير ذلك أن يطالب بالتعويض من المؤمن بالطريق التي يراها مناسبة على أن لا يكون له الحق باستلام أي مبلغ زيادة عن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون وإذا استلم أي مبلغ زيادة عن التعويض المسموح به بمقتضى هذا القانون فإنه يعتبر حائزاً لهذا المبلغ على سبيل الأمانة لصالح المؤمن طبقاً للمشاركة فيما بينهم )، فقد بينت الفقرة الأولى من المادة المذكورة المقصود بتعدد التأمينات (التأمين المكرر) وجاءت الفقرة الثانية من المادة نفسها لتعتبر كافة عقود التأمين المتعددة (المضاعفة) صحيحة ومنتجة لآثارها في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه مانحة المؤمن له الحق في مطالبة المؤمن بالتعويض طبقاً للترتيب الذي يراه مناسباً، وليس، طبقاً لترتيب تواريخ إبرام تلك العقود، ومؤكدة على عدم جواز استلام المؤمن له تعويضاً يجاوز- قيمة الشيء المؤمن عليه أو يفوق الخسارة

التي لحقت به، كما نصت المادة (80) من نفس القانون على أنه ( 1- عندما يكون المؤمن له مؤمناً تأميناً زائداً بسبب التأمين المضاعف فإن كل مؤمن ملزم فيما بينه وبين المؤمن الآخرين، بأن يشارك في الخسارة بشكل نسبي يتناسب مع المبلغ الذي يكون مسؤولاً عنه بموجب عقده، 2- إذا دفع أي مؤمن أكثر من نصيبه فإنه يكون مخولاً بالاحتفاظ بحق المطالبة بالمشاركة في مواجهة المؤمن الآخرين )، فقد جاءت المادة المذكورة لتسوية الأمر بين المؤمن المتعددين بخصوص المشاركة في الخسارة التي لحقت بالمؤمن له في حال تحقق الحادث المؤمن منه، والحكم الذي أخذ به قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م في معالجة هذه المسألة أما جاء تكريساً لما أستقر عليه القضاء الإنجليزي في قضية ديفيس في جيلدرات (Davis V- (1776) gildart) أبرم تاجر على بضاعة يملكها قيمتها (2200) جنيهاً استرلينياً عقد تأمين في ليفربول بمبلغ (1700) جنيهه) ثم أبرم عقد تأمين آخر على ذات البضاعة في لندن بمبلغ ( 2200) جنيهه) فنقرر- حقه في الحصول على تعويض يعادل المبلغ في وثيقة لندن كما تقرر حق المؤمن في الحصول على مبلغ نسبي عن طريق المشاركة في التعويض من قبل مؤمن ليفربول<sup>(1)</sup>، وقد أخذ الإتجاه التشريعي في مختلف البلدان بهذه القاعدة التي أستقر عليها القضاء الإنجليزي وكرسها قانون التأمين الإنجليزي لعام 1906م فأخذ بهذه القاعدة كما رأينا قوانين التجارة البحرية اليمني والمصري واللبناني والأردني، كما تأخذ بهذه القاعدة قوانين التجارة البحرية في كل من سوريا، وقطر، وعمان، والبحرين، وقانون التجارة الألماني، والإيطالي<sup>(2)</sup>.

1 - اشار إلى هذه القضية د/ حسين غنايم مرجع سابق ص 584.

2 - د/ غنايم ص 586 المرجع السابق ص 586.

## ج: الأثر القانوني لتعدد التأمينات (التأمين المكرر) في القانون الفرنسي

كان قانون التجارة الفرنسي لعام 1808م يأخذ في مادته رقم(359) بقاعدة تسلل التواريخ بخصوص تسوية تعدد التأمينات(التأمين المكرر) والتي تقضي بأن تكون الأسبقية في تاريخ الإنعقاد بالتأمين الأسبق تاريخاً فيكون هو صحيحاً، ومنتجاً لجميع آثاره بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه في حدود مبلغ التأمين المذكور في العقد إن كان يغطي كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، وتعتبر التأمينات اللاحقة باطلة أما إذا كان التأمين الأسبق تاريخاً لا يغطي قيمة الشيء المؤمن عليه (محل عقد التأمين) كاملة فإنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة واحداً تلو الآخر حتى تستوفي قيمة الشيء كاملة، ويبطل ما زاد عن القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فقد نصت المادة المذكورة في فقراتها الأولى والثانية والثالثة على أنه:(إذا أبرمت عدة عقود تأمين دون غش على ذات الشحنة وكان عقد التأمين الأول يغطي قيمة تلك الشحنة الكلية فإنه وحدة الذي يعتمد )

( ويبرأ المؤمن الذين وقعوا العقود اللاحقة ولا يكون من حقهم سوى (0,5%) من مبلغ التأمين ) أما إذا كانت الأشياء المشحونة غير مؤمن عليها في العقد الأول بكامل قيمتها فإن المؤمن اللاحقين يسألون عن الزيادة وفقاً لترتيب تواريخ عقودهم (1)، في الواقع إن قاعدة تسلسل التواريخ تحول دون المؤمن له والاستفادة من تعدد التأمينات، وهو لن يضار بذلك حيث أنه لن يتأثر ببطلان التأمينات اللاحقة نظراً؛ لأن البطلان لا يتقرر ما لم تكن مصلحته مغطاة بالتأمين الأول غير أن هذه القاعدة تثير بعض الإشكالات ومنها أن المؤمن له في التأمين الثاني يتعرض لبطلان لم يكن يملك وسيلة للوقوف عليه، ولذلك شهد الواقع في فرنسا تملماً من اعتماد هذه القاعدة منذ عهد بعيد، فجاء مشروع تعديل قانون التجارة الفرنسي على اعتبار التأمين المبرم من قبل ذي المصلحة؛ مرتباً لآثاره حتى ولو كان تالياً في تاريخه للتأمين المعقود من قبل الغير لحساب ذي المصلحة، واستمر التمللم من القاعدة المذكورة في فرنسا على الرغم من التسليم بأنها ليست من النظام العام، وجاء أول خروج على القاعدة تسلسل التواريخ في فرنسا في المادة (30) من قانون(13) يوليو-لسنة1930م المتعلق بالتأمينات البرية، والتي اعتبرت جميع العقود صحيحة ما دامت لاتستند إلى الغش، على أن يرتب كل عقد آثاره بنسبة مبلغ التأمين المذكور- فيه، وفي حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه(2)، أخذاً بالقاعدة الإنجليزية و مستعجلاً تعديلاً جديداً أتى به قانون التأمين البحري الفرنسي، حيث جاءت المادة (9-172) منه بعد اشارتها إلى أن التأمينات المتعددة المبرمة دون غش بمبالغ تجاوز- في مجموعها قيمة الشيء

1 - د/ غنايم المرجع السابق ص575 - د/محمود سمير الشرقاوي الخطر في التأمين البحري المرجع السابق رقم 81 ص109.  
2 - د / محمود سمير الشرقاوي (الخطر في التأمين) المرجع السابق ص114.

المؤمن عليه لا تعتبر صحيحة مالم يكشف المؤمن له عنها للمؤمن الذي يطالبه بالتعويض على مايلي: (كل وثيقة تأمين ترتب آثارها بنسبة مبلغ التأمين المذكور فيها وذلك في حدود القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه<sup>(1)</sup>)، وبذلك يكون قانون التأمين البحري الفرنسي لسنة 1967م وتعديلاته بالمرسوم 666 لعام 1976م قد عاد وتبنى القاعدة الإنجليزية في تسوية تعدد التأمينات وبهذا المنحى يكون قانون التأمين البحري الفرنسي قد عمل على القضاء تنازع القوانين من حيث كون وثيقتنا التأمين محكومتين بقانونين مختلفين: أحدهما إنجليزي والآخر فرنسي، فإذا كانت الوثيقة الإنجليزية هي الأقدم تاريخاً فإن المؤمن الفرنسي يعتبر المؤمن الإنجليزي هو الملتزم وحده بالتعويض، في حين يعتبر المؤمن الإنجليزي زميله الفرنسي مسؤولاً أيضاً يلتزم إلى جانبه بالمساهمة بالتعويض، كما عمل التعديل على القضاء على التعارض بين قاعدة حل تعدد التأمينات في التأمين البري، وقاعدة حل تعدد التأمينات في التأمين البحري، والنزاعات المستعصية بين وثائق التأمين البري، والتأمين البحري، وهو الوضع الذي كان كثيراً ما يواجه الرحلات التي تشمل على جزء بحري وآخر بري، وتعطيها عقود تأمين بحرية، وأخرى برية، وتحققت فيها الخسارة في مكان يقع على المفترق بين البر والبحر<sup>(2)</sup>، كما لو كانت بضاعة مرسله بطريق البحر ومؤمناً عليها تأميناً بحرياً منذ خروجها من المصنع وكان هذا التأمين يغطي جميع الأخطار بما في ذلك الحريق أثناء وجودها على رصيف الميناء، كما أنها مؤمناً عليها تأميناً برياً ضد الحريق أثناء وجودها في الرصيف ثم احترقت، الأمر الذي يجعلنا إزاء مشكلة تعدد التأمينات.

1 - د/ حسين غنایم (المصلحة في التأمين البحري) المرجع السابق ص 583.

2 - د/ حسين غنایم المرجع السابق ص 587.

## خاتمه

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات والذي وفقني لاتمام هذه الدراسة التي فرغت من موضوعها ببالغ الدقة والأهمية ولا أدعي أنني اكملت جميع جوانبها وحسبي أنني بذلة ما في وسعي من جهد لتخرج بالصورة التي قدمتها فأني وفققت فمن الله وحده وأن اخفقت فمن نفسي والشيطان واستكمالاً للفائدة فقد خرجت هذه الدراسة بالآتي:

### أولاً: النتائج

- 1- أن عقد قرض المخاطرة الجسيمة الذي مارسه الشعوب القديمة كالفينيقيين هو الأصل التاريخي الذي ترجع إليه نشأت التأمين البحري.
- 2- برز التأمين البحري كنظام مستقل عن القرض البحري في القرن الرابع عشر الميلادي.
- 3- يقوم نظام التأمين البحري على التعاون بين المؤمن لهم، وتوزيع الأضرار- على المعرضين للمخاطر البحرية ولم يعد نوعاً من المقامرة تقوم على فكرة نقل الخطر من المؤمن له إلى المؤمن
- 4- عقد التأمين البحري يقوم على الصفة التعويضية التي تعني تعويض المؤمن له تعويضاً كاملاً عن الخسارة التي لحقته من تحقق الحادث البحري المؤمن منه، ولا يهيئ له سبيلاً للكسب والثراء
- 5- اعتبر المشرع اليمني والسوداني والمصري عقد التأمين البحري عقد اذعان.
- 6- أقر المشرع اليمني والسوداني والمصري مسؤولية المؤمن عن الاضرار المادية التي تلحق الاشياء محل التأمين، وحصة الأموال محل التأمين في الخسارات تابحرية المشتركة مالم تكن ناشئة عن خطر مستثنى، والمصرفوات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال محل التأمين والتعويضات المستحقة للغير بسبب تصادم السفينة محل التأمين بسفينة أخرى.
- 7- اعتبر المشرع اليمني ومعه المصري والأردني واللبناني التأمين على السفينة في دور البناء تأميناً بحرياً.

- 8- اعتبر المشرع اليمني ومعه المصري والأردني واللبناني القيمة المقبولة للشيء محل التأمين نهائيةً ولا يجوز المساس بها إلا في حالة الغش.
- 9- رتب المشرع اليمني ومعه المصري والأردني واللبناني على التأمين على الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية التدليسي للمؤمن حق طلب إبطال العقد مع حقه في الحصول على تعويض لا يجاوز قسط التأمين، وكذلك الحال في التأمين المتعدد التدليسي.
- 10- خصص المشرع السوداني مادة واحدة فقط للتأمين البحري هي المادة (163) من قانون النقل البحري لعام 2010م.

### ثانياً: التوصيات

- لجميع ماسبق ولحرصى على ان تكون هذه الدراسة قد توصلت الى شيء جديد فاني اوصي بالآتي:
- 1- المشرع اليمني ومعه المصري أن يجعلاً فترة شهرين الوارد في الفقرة الأولى من المادة (365) بحري يمني المقابله للفقرة الأولى من المادة (346) بحري مصري فترةً لبدء تعرض الأموال محل التأمين للمخاطر البحرية فإن لم يبداء خلالها التعرض المخاطر البحرية جاز بإنقضائها لطرفي العقد طلب تقرير بطلان العقد.
  - 2- المشرع اليمني بإضافة نص إلى القانون البحري يتطرق فيه إلى تفاصيل تحديد القيمة التأمينية لأجور- لنقل وشروط تغطيتها وحدود مسؤولية المؤمن عن تغطيتها.
  - 3- ضرورة إضافة مادة للقانون البحري اليمني يحدد فيها مقدار نسبة الربح الممول التي يجوز إضافتها على قيمة البضائع محل التأمين درناً لإختلاف المتعاقدين في حالة عدم الإتفاق على تحديدها.
  - 4- ضرورة اضافة نص الى التشريع البحري اليمني وكذا المصري يعالج مسؤولية المؤمن عن التصادم بين سفينتين شقيقتين
  - 5- ضرورة إضافة نص الى التشريع البحري اليمني وكذا المصري صريح ينص على مشروعية الأموال محل عقد التأمين.
  - 6- تأمل من المشرع السوداني بإصدار- قانون ينظم فيه التأمين البحري تنظيماً متكاملأ، مبيناً فيه التزامات كلاً من المؤمن والمؤمن له، والأموال القابلة للتأمين البحري، ومقياس الخسارة التي يلتزم بها المؤمن، وكيفية تقييم الأشياء محل التأمين من سفن، وبضائع وغيره، والأثر المترتب على تقييم الشيء محل التأمين بأكثر من قيمته الحقيقية، والتأمين المتعدد، وغير ذلك من الأحكام.

وأخيراً نضم صوتنا إلى أصوات من سبقونا من الباحثين العرب المطالبة بصدور تشريع عربي خاص بتنظيم التأمين البحري وأن تتكاتف الجهود العربية للقانونيين والعاملين في مجال التأمين البحري لوضع وثيقة تأمين بحري نموذجية عربية ترتضيها شركات وهيئات التأمين في الوطن العربي.

## فهرس المصادر المراجع

### أولاً: القرآن الكريم

### ثانياً: التفسير-

أبو جعفر محمد بن جرير- بن يزيد بن كثير الطبري(جامع البيان في تأويل آي القرآن)المجلد السابع مؤسسة الرسالة- 2006م.

### ثالثاً: كتب الفقة

#### أ- الفقة الحنفي

- 1-محمد أمين بن عابدين- حاشية رد المحتار على الدر المختار- دار الفكر- ج 4-1415هـ.
- 2-يحيى عبد الكريم الفضيل- مقدمة كتاب البحر الزخار-دار الحكمة اليمانية 1947م.

#### ب- الفقة المالكي

- 1-أبي الوليد سليمان بن خلف بن سعد بن أيوب الباجي-المنتقى شرح الموطأ الأمام مالك-مطبعة السعادة- القاهرة-1323هـ.

#### ج- الفقة الزيدي

- 1-أحمد بن يحيى المرتضى البحر الزخار الجامع لمذاهب علماء الامصار - مكتبة اليمن - بدون تاريخ نشر .

### رابعاً: المراجع العامة

- 1-أ.د/حاج آدم حسن الطاهر(أحكام الملكية الفكرية)مطبعة شريكات البركات الخيرية 2008م

- 2- د/حسام الدين محمد عبد الغني (الجديد في القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية) 500- دار الفكر العربي الإسكندرية 2004م.
- 3- د/سوزان علي حسن (عقد نقل البضائع بالحاويات) دار- الجامعة الجيدة للنشر الإسكندرية 2004م.
- 4- الشيخ صفي الرحمن المبار كفوري (الرحيق المختوم) بحث في السيرة النبوية- مكتبة الإرشاد- صنعاء- 2009 م.
- 5- محمد غريب عبد العزيز (النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات) منشأة المعارف الإسكندرية 2004م.
- 6- مختار السويفي (اساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية) مطابع مذكور- القاهرة - 1981م.

### خامساً: القوانين

- 1- القانون البحري اليمني لعام 1994م.
- 2- القانون البحري المصري رقم (8) لعام 1990م.
- 3- قانون النقل البحري السوداني لعام 2010م.
- 4- قانون التأمين والتكافل السوداني لعام 2003م.
- 5- القانون البحري اللبناني الصادر في 18 شباط 1947م.
- 6- القانون البحري الأردني رقم (12) لسنة 1972م.
- 7- قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906م.
- 8- قانون التأمين البحري الفرنسي رقم (522) الصادر في 3/7/1967م، وتعديلاته بالمرسومين (666) و(667) 16/7/1976م.
- 9- القانون المدني اليمني رقم (14) لعام 2002م.
- 10- القانون المعاملات المدني السوداني لسنة 1984 م.
- 11- القانون المدني المصري-

### سادساً: شروح القانون

- 1- ابراهيم علي عبد ربه (مبادئ التأمين) الدار الجامعية الإسكندرية- 2006م

- 2- د/أحمد شرف الدين (احكام التأمين دراسة في القانون والقضاء المقارنين) نادي القضاة- 1991م.
- 3- د/أحمد محمود حسني (الحوادث البحرية التصادم) منشأة المعارف الإسكندرية بدون تاريخ نشر.
- 4- د/ أحمد محمود حسني (عقود ايجار السفن) منشأة المعارف الإسكندرية -1985م.
- 5- د/أحمد محمود حسني (قضاء النقض التجاري) منشأة المعارف الإسكندرية -2000م.
- 6- د/أحمد محمود حسني (عقد النقل البحري) منشأة المعارف الإسكندرية-1998م
- 7- ايمن محمد المومني المحامي (التأمين والقضاء في قرارات محكمة التمييز) الدار العلمية للنشر والتوزيع عمان 2001م.
- 8- د/السيد ابو الفتوح الحفناوي (الإثبات في التأمين البحري) شركة الإسكندرية للطباعة والنشر بدون تاريخ نشر.
- 9- د/اماني أحمد عبد الله موسى (قانون النقل البحري) بدون ناشر ولا دار نشر.
- 10- د/أميرة صدقي (الموجز في القانون البحري) دار- النهضة العربية القاهرة-1980م.
- 11- د/برهام محمد عطا الله (دراسات في وثائق وتشريعات التأمين) كلية الحقوق القاهرة 2004/2005م.
- 12- جهاء بهيج شكري المحامي (التأمين البحري في التشريع والتطبيق) دار- الثقافة للنشر والتوزيع عمان-2009م.
- 13- جهجت عبد الله امين قائد (الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية) دار النهضة العربية 2004م.
- 14- د/ توفيق فرج حسن (أحكام الضمان (التأمين) في القانون اللبناني الدار الجامعية 1986م.
- 15- د/ثروت علي عبد الرحيم (الخسارات المشتركة) بدون ناشر-1978م.
- 17- د/جعفر محمد مقبل الشلالى (شرح القانون البحري اليمني) جامعة عدن للطباعة والنشر 2004م.
- 18- د/ جلال وفاء محمدين (التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك) دار- الجامعة الجديدة للنشر-2004م.
- 19- د/جلال وفاء محمدين (قانون التجارة البحرية) دار الجامعة الجديدة للنشر-1997م.
- 20- جمال الحكيم (التأمين البحري، دراسة علمية وقانونية) مطبعة القاهرة الجديدة -1979م.
- 21- د/جميل الشرقاوي (النظرية العامة للانتزيمات) الكتاب الأول مصادر الالتزام دار النهضة العربية 1989م.

- 23-د/رمضان ابو السعود(اصول التأمين)دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية -عام2000م.
- 24-د/سامي عفيفي(تأمينات النقل البحري)تتمية الرافدين سلسلة الدراسات الاقتصادية والإدارية الموصل العراق 1989م.
- 25-المستشار/سعيد أحمد شعلة(قضاء النقص في التأمين)منشأة المعارف بالأسكندرية1997م
- 26-د/سعيد السيد قنديل(المسئولية المدنية لشركة التأمين)دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية 2005م.
- 27-د/سليمان ابراهيم ثنيان(التأمين واحكامه)دار العواصم الغربية المتحدة بيروت قبرص 1993م.
- 28-سلامة عبد الله وعصام الدين عمر(التأمين البحري أصوله العلمية والعملية)دار النهضة العربية القاهرة 1981م.
- 29-د/سميحة القليوبي(القانون البحري)دار النهضة العربية القاهرة -1982م.
- 30-د/سميحة القليوبي(الوسيط في شرح القانون التجاري المصري)النهضة العربية القاهرة 2013م.
- 31-د/سوزان علي حسن(عقد نقل البضائع بالحاويات)دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2004م.
- 32-شهاب أحمد العنكي(المبادئ العامة للتأمين)دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2005م.
- 33-د/طارق جمعة سيف(التأمين في إطار الاعتماد المستندي)دار- الفكر الجامعي الإسكندرية 2011م.
- 34-د/طارق جمعة سيف(الخسارات البحرية المشتركة)الجامعة الجديدة للنشر - 2004م.
- 35-د/طالب حسن موسى(القانون البحري)دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن - 2004م.
- 36-د/مصطفى كمال طه،د/وائل بندق(التأمين البحري)مكتبة الوفاء-2012م.
- 37-د/عبد القادر حسين العطير(الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة)مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع عمان 99م.
- 38-منى محمد عمار(على سيد الديب التأمين البحري)مطبعة التعليم المفتوح بدون تاريخ نشر .
- 39- نبيل محمد الخناق وخضر الياس(البناء التأمين البحري) دار التقني للطباعة والنشر 1986م.
- 40-د/ نعمات محمد مختار(التأمين التجاري والاسلامي بين النظرية والتطبيق)المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية 2005م.
- 41-د/عبد الرزاق السنهوري(الوسيط في شرح القانون المدني)مجلد7 دار النهضة العربية 1964م.

- 42-د/عبد الرزاق السنهوري(الوسيط في شرح القانون المدني)مجلد 1دار النهضة العربية 1964م.
- 43-د/محمد حسام لطفى(الاحكام العامة لعقد التأمين)النشر الذهبي للطباعة 2001م.
- 44-د/مصطفى كمال طه(اساسيات القانون البحري)منشورات دار الحلبي الحقوقية بيروت 2006م
- 45-د/مصطفى كمال طه(القانون البحري الجديد)دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية 2000م.
- 47-د/محمود سمير الشرقاوي(القانون البحري)دار النهضة العربية القاهرة 2008م.
- 48-د/محمود سمير الشرقاوي(القانون البحري)دار النهضة العربية القاهرة 1979م.
- 49-د/محمود سمير الشرقاوي(القانون البحري الليبي)المكتب المصري الجديد للطباعة والنشر 1970م.
- 50-د/عبد المنعم البدر اوي(التأمين)دار الكتاب العربي مصر 1963م.
- 53-د/محمد صالح علي(شرح قانون المعاملات المدنية السوداني)1984م المجلد السادس ج 6 مطابع شركة السودان للعملة المحدودة 2013م.
- 54-د/محمد شريف عبد الرحمن(عقد التأمين)دار النهضة العربية القاهرة 2012م.
- 55-د/عيد أحمد ابو بكر،د/وليد اسماعيل السيفو(ادارة الخطر والتأمين)اليازوري،بدون سنة نشر.
- 56-د/مصطفى الجمال (اصول التأمين،عقد الضمان) دار الحلبي الحقوقية بيروت 1999م.
- 57- ايمن محمد أحمد المؤمني(التأمين والقضاء في قرار محكمة التمييز)الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان 2001م.
- 58-د/فائز أحمد عبد الرحمن(المصلحة في التأمين دراسة في نطاق التأمين البري)دار-المطبوعات الجامعية الاسكندرية 2006م.
- 59-د/محمد ابراهيم موسى(موضوع عقد التأمين البحري)في ضوء حكم محكمة النقض المصرية الصادر في 22/3/2005م الجامعة الجديدة الاسكندرية.
- 60-د/عبد الحميد الشواربي(قانون التجارة البحرية)رقم(8)1990م في ضوء الفقه والقضاء والتشريع منشأة المعارف الاسكندرية عام 1995م.
- 61-د/على حسن يونس(اصول القانون البحري)دار المدني بدون تاريخ نشر.
- 62-د/عبد المنعم البدر اوي(النظرية العامة للالتزامات)ج 1مطبعة وتجليد النسر الذهبي 1985م.
- 63-د/عادل المقدادي(القانون البحري العماني)الدار العلمية للنشر والتوزيع عمان الأردن 2002م.

- 64-د/هشام فرعون(القانون التجاري البحري)منشورات جامعة حلب كلية الحقوق 1985م.
- 65-د/محمد عبدالقادر الحاج(الوجيز في القانون البحري اليمني)جامعة صنعاء 1987م.
- 66-د/اماني أحمد عبدالله موسى(قانون النقل البحري)بدون ناشر ولا تاريخ النشر .
- 67-د/علي جمال الدين عوض(الوسيط في القانون البحري)دار النهضة العربية 1972م.
- 68-د/علي جمال الدين عوض(النقل البحري للبضائع)دار النهضة العربية القاهرة 1992م.
- 69-د/علي جمال الدين عوض(القانون البحري)دار- النهضة العربية 1963م.
- 70-د/علي البارودي (مبادئ القانون البحري)منشأة المعارف الاسكندرية 1975م.
- 71-د/عبد الكريم عوض خليفة (القانون الدولي للبحار دراسة في ضوء احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار) دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية 2013م.
- 72-د/نبيلة اسماعيل رسلان (التأمين ضد اخطار التلوث)دار الجامعة الجديدة الاسكندرية 2007م.
- 73-د/نبيلة اسماعيل رسلان (التأمين في مجال المعلوماتية)دار- جامعة الجديدة الإسكندرية 2007م.
- 74-د/نادر- محمد ابراهيم(الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطر) تعليق على حكمي التحكيم رقمي(1و2) 2001م الصادرين تحت رعاية مركز الاسكندرية البحري الدولي في 10/9/2001م و 17/9/2001م دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2003م.
- 75-د/خسيس خضر(العقود المدنية الكبيرة)دار النهضة العربية القاهرة 1984م.
- 76-د/برهام محمد عطا الله(دراسات في وثائق وتشريعات التأمين)مطبعة كلية الحقوق جامعة القاهرة 2004م، 2005م.
- 77-د/علي عبد الرحيم،د/رفعت فخري(الوجيز- في القانون البحري)بدون ناشر ولا تاريخ نشر .
- 78-د/عادل عبد الحميد عز(مبادئ التأمين )الدار الجامعية 1992م.
- 79-د/عادل عبد الحميد عز،د/محمد صلاح الدين صدقي(التأمين ورياضياته)دار- النهضة العربية 1978م.
- 80-د/عبد الرحمن عبد الله شمسان(احكام المعاملات التجارية في القانون التجاري اليمني)جرافكس للطباعة والاعلان صنعاء 2006م-2007م.
- 81-د/محمد حسن الجبر(العقود التجارية وعمليات البنوك في المملكة العربية السعودية)عمادة شئون الكليات جامعة الملك سعود 1984م.
- 82-محمد أحمد النطاح(السفينة والحوادث)المكتب المصري لتوزيع المطبوعات القاهرة 2003م.

- 83-د/يعقوب يوسف صرخوه(التأمين البحري في القانون الكويتي(دراسة مقارنة))ذات السلاسل الكويت 1993م.
- 84-المستشار- أنور طلبه(العقود الصغيرة عقد التأمين)(المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية بدون تاريخ نشر .
- 85-د/محمد كامل امين ملش(شرح القانون البحري الاهلي والمختلط دراسة مقارنة)مطبعة النصر القاهرة بدون تاريخ نشر .
- 86-المستشار- د/ كمال حمدي(القانون البحري)منشأة المعارف الاسكندرية 2000م.
- 87- د/عبد المنعم محمد داوود(القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية) منشأة المعارف الاسكندرية بدون تاريخ نشر .
- 88-د/محمد فريد العريني،د/محمد السيد الفقي(القانون البحري والجوي)منشورات الحلبي الحقوقية 2005م.
- 89- كارولين اولولين(اقتصاديات النقل البحري)ترجمة مختار السويفي-مطابع مدكو-1986م.
- سابعاً: الرسائل العلمية**
- 1-د/حسين يوسف غنايم(المصلحة في عقد التأمين البحري)رسالة دكتوراه جامعة القاهرة 1979م.
- 2-د/حمود محمود الشاحدي(التأمين من المسؤولية المدنية دراسة تطبيقية على التأمين في التشريع اليمني)رسالة دكتوراه جامعة افريقيا العالمية السوداني2011م.
- 3-د/عادل عبد الرحيم محسن(الالتزام بإعلام الخطر في عقد التأمين)رسالة دكتوراه جامعة تونس المنار 2012/2013م.
- 4-د/عايش عبدالله صالح البوصي(التكييف القانوني للأخطار المتعلقة برحلة بحرية في التأمين البحري دراسة مقارنة)رسالة دكتوراه جامعة النيلين السودان 2014م.
- 5-د/عادل عبد الرحيم محسن(التأمين البحري على البضائع)رسالة ماجستير- جامعة تونس المنار 1999م/2000م.
- 6-سماح حسين علي(وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري ودراسة مقارنة)رسالة ماجستير- كلية القانون بجامعة بابل 2003م.
- 7-شيرين عبد حسن يعقوب(الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري)رسالة ماجستير- جامعة الشرق الاوسط كلية الحقوق الاردن 2010م.
- 8-صلاح سعيد عبدالله الشيباني(الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع في القانون اليمني)رسالة ماجستير جامعة عدن كلية الحقوق 2007م.

- 9- عبد الرحمن السمان (التنظيم القانوني لعقد التأمين البحري في القانون اليمني (دراسة مقارنة)) رسالة ماجستير- جامعة عدن كلية الحقوق 2010م.
- 10- مهري محمد امين (التأمين البحري على السفينة) رسالة ماجستير جامعة الجزائر كلية الحقوق والعلوم الادارية 2001م-2002م.
- 11- علاء عبد الحفيظ نويران الجهيرات (المصلحة في التأمين البحري) رسالة ماجستير جامعة الشرق الاوسط الاردن كلية الحقوق عام 2011م.
- 14- د/محمود سمير الشرقاوي (الخطر- في التأمين البحري) رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة الناشر الدار القومية للطباعة والنشر- القاهرة 1966م.
- 15- د/ثروت عبد الرحيم (الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري) رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة- عالم الكتب القاهرة 1966م.

### ثامناً: الدراسات والبحوث

- 1- د/عبدالكريم السياغي (مبادئ الخطر و التأمين) المقطري للتصوير جامعة صنعاء 2000م.
- 2- محمد عبد العزيز الهوري، عبد الكريم الحضرمي، صالح الوراقي (الاشراف والرقابة على التأمين) ورقة عمل مقدمة الى ندوة المجلس الاستشاري الخاصة للتأمين ودوره في العملية التأمينية صنعاء المقطري للتصوير-2000م.
- 3- د/ فايز محمد حسن (التطور- التشريعي لظاهرة التأمين) دراسة مقدمة الى المؤتمر- السنوي لكلية الحقوق بيروت 2005م كتاب الجديد في مجال التأمين والضمان في الوطن العربي والعالم ج 1 الحلبي الحقوقية 2007م.
- 2- الاستاذ/جعفر- محمد صالح (المكانة التاريخية والاهمية الداعمة لحرية السوق) ورقة عمل مقدمة الى ندوة المجلس الاستشاري الخاصة بالتأمين ودوره في العملية التأمينية صنعاء 1999م.
- 3- د/غالب فرحات (التأمين على الاموال) دراسة مقدمة الى المؤتمر السنوي لكلية الحقوق بيروت 2005م كتاب الجديد في مجال التأمين (الضمان) في الوطن العربي والعالم دار الحلبي الحقوقية بيروت 2007م.
- 4- د/يرهام عطا الله (التأمين بين القانون والشريعة) دراسة مقدمة الى المؤتمر- السنوي لكلية الحقوق بيروت 2005م كتاب الجديد في مجال التأمين (الضمان) في الوطن العربي والعالم دار الحلبي الحقوقية بيروت 2007م.
- 5- د/فوزي الأدهم (نحو مفهوم إسلامي جديد للتأمين) دراسة مقدمة الى المؤتمر السنوي لكلية الحقوق بيروت 2005م كتاب الجديد في مجال التأمين (الضمان) في الوطن العربي والعالم دار الحلبي الحقوقية بيروت 2007م.

6-د/مختار- الهانسي(رأي الشريعة في العمل الإسلامي)بين مؤيد ومعارض ومعتدل ورأي حديث  
دراسة مقدمة الى المؤتمر السنوي لكلية الحقوق بيروت 2005م كتاب الجديد في مجال التأمين  
(الضمان) في الوطن العربي والعالم دار الحلبي الحقوقية بيروت 2007م.

**تاسعاً: المواقع الإلكترونية**

<http://www.pdfmail.com>

<http:// AR.m.Wikipedia.Org>

<http:// WWW.Hiagate.com>

<http:// m.youtube.com>

<http:// www.ISLAMicsham.org>

<http:// www.Zidiah.com>