



جامعة مؤتة

كلية الدراسات العليا

نطاق الخطر في التأمين البحري في القانون العراقي: دراسة مقارنة

إعداد الطالب

الحسين حمود برغش السعدون

إشراف

الاستاذ الدكتور زيد محمود العقيلة

رسالة مقدمة إلى كلية الدراسات العليا

استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة

الماجستير في الحقوق/ قسم القانون الخاص

جامعة مؤتة، 2022م

المُلخَص

نطاق الخطر في التأمين البحري في القانون العراقي: دراسة مقارنة

إعداد الطالب

الحسين حمود برغش السعدون

جامعة مؤتة، 2022

لقد تناولت هذه الدراسة أهم الشروط والأحكام القانونية المتعلقة بالخطر البحري في التأمين البحري، فمن خلال هذه الدراسة تبين الخصوصية والتميز الذي ينفرد بها عنصر الخطر البحري عن غيره من أنواع التأمين، كما بينت هذه الدراسة نطاق هذه الخطر في التشريع العراقي والأردني بالإضافة الى الاتفاقيات الدولية . وتم إبراز التفرقة بين مفهومي الخطر في التأمين البحري والخطر البحري، حيث تبين من خلال معالجة الأخطار المستبعدة والمؤمنة في القانون العراقي والأردني والاتفاقيات الدولية، وبالذات شروط التأمين الصادرة عن معهد لندن لمكثتي التأمين. وتوصلت الدراسة إلى أن قانون التجارة البحريّة العثماني لسنة 1863 والذي ما زال معمول به إلى الآن في العراق إلا أنه يشوبه الكثير من النقص والقصور، وركاكة في الأسلوب وعدم دقة صياغته ومفرداته وكلماته غير مفهومه نظراً لأنه تُرجم من العثماني إلى اللغة العربية حرفياً، وفي ضوء ذلك ندعو المشرع العراقي إلى سن قانون جديد للتجارة البحريّة يتناسب مع الحياة التجارية التي يعيشها هذا النشاط، وأن يأخذ بالحسبان الطبيعة الخاصة للتجارة البحريّة وأن يتضمن فصلاً خاصاً بالتأمين يراعي فيه التطورات الحاصلة في مجاله.

ABSTRACT

Scope of risk in marine insurance in the Iraqi law: a comparative study

**BY: Al-Hussein Hammoud Barghash Al-Saadoun
Mutah University, 2022**

This study has been titled as “the peril in marine insurance “ , Which is the key element in marine insurance , we showed through this study the most important terms and conditions related to risk in marine insurance.

This study also dealt with means of verification to prove the danger in marine insurance, and how that in spite of privacy that are unique only to the general rules of evidence are applied to the reality check of marine risk. And this study addressed the risks insured and excluded according to the law of maritime trade of Jordan and Iraq the risks insured and excluded according to the insurance policy, in particular the insurance requirements of the Institute of London underwriters, including the most important of which are.

Finally, the study concluded that the Ottoman Maritime Trade Law of 1863 is the law that is still in force until now in Iraq, but it is marred by many shortcomings and shortcomings, poor style and inaccurate wording, vocabulary and words incomprehensible because it was translated literally from the Ottoman into Arabic, In light of this, we call on the Iraqi legislator to enact a new law for maritime trade commensurate with the commercial life in which this activity lives, and to take into account the special nature of maritime trade and to include a special chapter on insurance that takes into account the developments in its field.

فهرس

الصفحة	المحتوى
أ	الإهداء
ب	الشكر والتقدير
ج	فهرس المحتويات
هـ	الملخص
و	الملخص باللغة الانجليزية
1	أولاً: المقدمة
2	ثانياً: مشكلة الدراسة
3	ثالثاً: أسئلة الدراسة
3	رابعاً: أهمية الدراسة
3	خامساً: أهداف الدراسة
3	سادساً: منهج الدراسة
4	سابعاً: الدراسات السابقة
7	تاسعاً: هيكلية الدراسة
8	الفصل الأول: ماهية التأمين البحري
10	1.1 تعريف التأمين البحري
10	2.1 أنواع التأمين البحري
10	1.2.1 التأمين على السفن
12	2.2.1 التأمين على البضائع
19	الفصل الثاني: ماهية الخطر في التأمين البحري
19	1.2 التعريف بالخطر البحري و أنواعه
20	1.1.2 التعريف بالخطر البحري
23	2.1.2 أنواع الخطر البحري
24	1.2.1.2 الخطر الظني
26	2.2.1.2 الخطر عن الأتباء السارة أو السيئة

27	2.2 شروط الخطر البحريّ
27	1.2.2 الشروط العامة
28	1.1.2.2 توافق الإحتمالية في الخطر المؤمن منه
31	2.1.2.2 أن يكون الخطر مستقلاً عن إرادة أطراف العقد (غير إرادي)
33	3.1.2.2 أن يكون الخطر البحريّ مشروعاً
35	2.2.2 الشروط الخاصة
35	1.2.2.2 أن يكون الخطر ناشئاً عن البحر
37	2.2.2.2 أن يكون الخطر غير عاديّ أو ناشئاً عن صعوبات ملاحية
39	الفصل الثالث: نطاق الأخطار المشمولة والمستثناة في عقد التأمين البحري
40	1.3 نطاق الأخطار المشمولة في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحريّ
41	1.1.3 خطر التصادم والتلوث البحريّ في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحري
41	1.1.1.3 خطر التصادم في عقد التأمين البحري
49	2.1.1.3 خطر التلوث البحريّ
52	2.1.3 نقل البضائع ونقل الأشخاص في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحري
61	2.3 طبيعة الأخطار المستثناة من التأمين البحريّ
62	1.2.3 خطأ المؤمن العمدية وغش الريان
63	1.1.2.3 أخطاء وغش الريان
65	2.1.2.3 خطأ المؤمن له العمدي أو ممثليه
73	2.2.3 العيب الذاتي في البضاعة والخطر الحربي
73	1.2.2.3 العيب الذاتي في البضاعة
76	2.2.2.3 الأخطار الحربية
79	الخاتمة
83	قائمة المراجع
90	الملاحق

الفصل الأول ماهية التأمين البحريّ

إنَّ حاجةَ الإنسانِ للحصولِ على معاشه ورزقه حاجةً فطريةً، ويتَّبَعُ ذلكَ حاجتهِ لتأمينِ نفسه من المخاطرِ التي تهددهُ في مجالِ الحصولِ على معاشه، ومن هذا المنطلقِ يُفكرُ العقلُ البشريُّ في إيجادِ الوسائلِ التي يحمي بها الإنسانُ نفسه من المخاطرِ التي يتعرضُ لها في حياته عن طريقِ التكتلِ والتجمعِ والتضامنِ عند وقوعِ الخطرِ، وذلكَ بالتعاونِ على تعويضِ الأضرارِ التي تلحقُ بمن وقعَ عليه الخطرُ من الأفرادِ المنظمينِ إلى هذا التكتلِ أو ذلكَ التجمعِ، ومن هذهِ القاعدةِ إنطلقتِ فكرةُ التأمينِ، ونمت وترعرعت في البلدانِ الأوروبيةِ حتى عمّت جميعَ مناحيِ الحياةِ على تعددها وتنوعها (1).

ويعدُّ التأمينَ البحريّ من أهمِ فروعِ نظامِ التأمينِ وأكثرها انتشاراً من جهةٍ، وأقدمها من جهةٍ أخرى، إذ أنّ هذا التأمينَ له إرتباطٌ وثيقٌ مع التجارةِ البحريّةِ العالمية؛ كونه من أقدمِ الوسائلِ التي إستخدمها الإنسانُ لتعويضِ ما تنتجُهُ الكوارثُ أو التخفيفِ منها (2).

ويرجعُ التأمينُ البحريّ في نشأتهِ لحاجةِ الإنسانِ إلى الأمنِ والطمأنينةِ، ودفعُ ما قد يحدثُ مُستقبلاً من مخاوفِ العوزِ وأحتمالِ الخسارةِ، ولتحديدِ مفهومِ التأمينِ البحريِّ سيقومُ الباحثُ بتقسيمِ هذا المبحثِ إلى مطلبينِ: الأول (تعريفُ بالتأمينِ البحريِّ) ومن ثمّ نستعرضُ (أنواعِ التأمينِ البحريِّ) في المطلبِ الثاني وذلك كما يلي:

(1) موسى، طالب حسن، قانون البحريّ، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 279.

(2) كومانبي، لطيف جابر، القانون البحريّ، الأصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 24.

1.1 تعريف التأمين البحري

يُعتبر مُصطلح التأمين من المُصطلحات الحَدِيثَة، وَسُمِّي تأميناً لأنه يؤمّن الإنسان من المخاطر المرتقبة، وفي زمننا الحاضر يُقال أَمّن فلان على الشيء، أي دفع فلان مبلغاً محدداً من المال لينال هو أو من يوكله قدراً من المال سبق الإِتفاقُ عليه أو تعويضاً عما فقده⁽¹⁾.

وقد عرفت المادة (983) من القانون المدني العراقي رقم (50) لسنة 1951 عقد التأمين في الفقرة الأولى منه بأنه "عقد يلتزم به المؤمن بأن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المُستفيد مبلغاً من المال أو ايراداً أو أي عوضٍ ماليٍ آخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده، وذلك مقابل أقساط أو أية دفعة ماليةٍ أُخرى يؤدي المؤمن له للمؤمن".

كما عرفت المادة (175) من القانون العثماني (العراقي) لسنة 1863 والذي لازال نافذاً إلى الوقت الحالي (السيكورتاه) نصت على أن "عقد الضمان هو مقاوله بحرية تتضمن التعهد بإعطاء التضمين إلى المضمون له في معاملة الضمان الذي يأخذه الضامن عن مقدار ضائعات وأضرار يمكن وقوعها بسبب نائبة بحرية على أشياء يحترز عليها من أن تصادف خطر سفر بحري".

ويرى الباحث أن المُشرع العراقي يجب أن يعمل على تحديث القانون العراقي نظراً لأنه يعود للعهد العثماني وذلك لسنة 1863 وما شهدته التأمين البحري من تطور تبعاً لتطور النقل البحري.

وعرفته المادة (296) من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 بقولها أن : "التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما قبل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة".

ومن خلال تعريف المُشرع الأردني نجد أنه عرف التأمين البحري بشكل واضح وذلك من خلال إعتباره عقد يلتزم بمقتضاه الطرفين بتنفيذ بنود العقد. و فيما

(1) واصف، سعد، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان، القاهرة، المطبعة العالمية، 1963، ص43.

يتعلق بقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 فقد عرّفته المادة (340) على الوجه الآتي: "تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية".

ويرى الباحث أنّ المشرع العراقيّ عندما نصّ على تعريف التأمين في المادة (983) المذكورة أعلاه فقد جاء هذا التعريف عاماً لأنه يعتبر مصدراً عاماً بينما القانون البحريّ العثمانيّ يُعتبر مصدراً خاصاً بالقانون البحريّ، وأنّ المشرع الأردنيّ في تعريفه لتعويض الأضرار في التأمين البحريّ فإنّه يرى أنّ هذا التعويض مساوٍ لقيمة ما هو مؤمن عليه، وأكد على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة على عكس ما ذهبت إليه التشريعات الأخرى بشكلٍ عام؛ فإنّ المشرع المصريّ الذي إختصرها بضمن جميع الأخطار المتعلقة برحلة بحرية. وحسب رأي الباحث أن التشريعين المصريّ والعراقيّ (العثماني) في تعريفهما للتأمين البحريّ كانا أشمل وأوسع من قانون التجارة البحرية الأردنيّ لأنهما شملا ضمان كل الخسائر التي تتعرض لها الرحلة البحرية.

2.1 أنواع التأمين البحريّ

هُنالكَ عدة أنواع للتأمين البحريّ ومن خلال هذا المطلب سنقومُ ببحث هذه الأنواع والأحكام الناظمة لها، وذلك وفق التفصيل الآتي:

1.2.1 التأمين على السفن

يتعلق هذا التأمين بهيكل السفينة ومُعداتها والآتيا، إضافةً إلى مسؤولية أصحابها عن الحوادث البحرية التي تتعلق بها؛ كالأصطدام البحريّ: فهو يضمنُ لمالك السفينة أو لمن له مصلحةٌ في التأمين التعويض الكامل عن هلاكها أو تضررها (1)،

(1) بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الثاني ط، 2011، عمان دار الثقافة للنشر والتوزيع ص 266.

إذ تُعتبر السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للنقل من مكان إلى آخر دون أن يحدث لها تلف⁽¹⁾.

ومن جهةٍ أخرى فإنَّ التأمين البحريَّ على السفن في التطبيق العملي يكون حسبَ النشاط الذي تمارسه السفينة؛ فمنها السفينة التجارية، وسفينة النزهة، وسفينة الصيد، وحسبَ نطاق هذا التأمين إما أن يكون شاملاً أو جزئياً لكافة أنواع الخسائر، وإنَّ هنالك إختلافاً جوهرياً بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة، إذ أنَّ في التأمين الأول لا يعرف المؤمن سوى المُستأمن نفسه الذي وقع معه وثيقة التأمين، وهو المُجهز الذي أتفق معه على شروط العقد المُلتزم بدفع القسط أو صاحب الحق في التعويض. أما في التأمين على البضاعة فإنَّ وثيقة التأمين هي سندٌ قابلٌ للتحويل تُعطى لصاحب الحق فيها قيمتها الكاملة في نظر البنوك ومُلاك البضاعة المتعاقبين⁽²⁾.

حيث نصت المادة (178) من قانون التجارة البحرية العثماني ما يلي: الأشياء التي يمكن ضمانها هي: "أولاً: السفن التي تسافر منفردة أو مع سفن أخرى موسوقة فارغة مجهزة أو بغير تجهيز. ثانياً: معدات السفينة وآلاتها. ثالثاً: جهاز السفينة. رابعاً: مؤونتها. خامساً: المبالغ المستقرضة حسب الأصول البحرية. سادساً: جنس الوسق وأنواعه. سابعاً: كل ما كان له ثمناً ويمكن أن يصادف خطراً بحرياً".

وقد بيّنت المادة المذكورة أعلاه بأنه يمكن أن يرد التأمين على السفينة ولا يقتصر على بدن السفينة وهيكلها فقط؛ بل يشمل ملحقاتها كما يدخل في مفهوم عقد التأمين أيضاً من نفقات تجهيز السفينة، والأمتعة، وكافة مُستلزمات الرحلة، وقد نصت المادة (330) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يأتي "يعتبر التأمين ذا طابع بحري بمجرد عقده على مركب ينعت (بالسفينة) وأن يكون هذا المركب لا يتعاطى الملاحة البحرية ويشمل التأمين السفينة في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض

(1) الفقهي، محمد السيد، القانون البحري (السفينة، أشخاص، الملاحة البحرية، العقود البحرية) دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص46.

(2) الشرقاوي، محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، القاهرة، مصر، الناشر الدار القومية للطباعة والتشتر، القاهرة، 1966، ص23.

والأحواض الجافة، وعموماً في أي موضوع ضمن نطاق الملاحة البحرية المنصوص عليها في الوثيقة".

وتؤكد المادة السابقة على أنّ التأمين على السفينة لا يشمل التأمين على هيكلها فقط، وإنما يشمل كل الملحقات ووقت ترميمها وإقامتها في الأحواض، كما أشارت المادة (345) من القانون السابق إلى الوقت الذي يسري التأمين وذلك من خلال وقت إقلاع السفينة أو رفعها، فالمخاطر تجري من وقت الشروع بوسقها بالبضاعة، وتزول حالما ينتهي التفريغ بدون مجاوزة مهلة خمسة عشر يوم حيث نصت على أنه "إذا كان التأمين على جرم السفينة كانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن مخاطر التأمين المعقود للسفرة تجري من وقت إقلاع السفينة أو رفعها المرساة وتزول في وقت إرسائها أو ربطها في المكان المقصود غير أنها إذا حملت البضائع؛ فالمخاطر تجري من وقت الشروع بوسقها بالبضاعة وتزول حالماً ينتهي التفريغ بدون مجاوزة لمهلة خمسة عشر يوم بعد الوصول إلى المكان المقصود مالم يُسحن في هذا المكان بضائع لسفر آخر قبل إنقضاء هذه المهلة وحينئذ تزول المخاطر في الحال".

ويرى الباحث أنّ كل من التشريع المصري والتشريع الأردني وكذلك التشريع العثماني (العراقي) أنهم اتفقوا على ماهية التأمين على السفينة والذي يشمل هيكلها وجميع الآتيا إلا أنّ المشرع المصري وضح في المادة المذكورة أعلاه بداية وإنهاء الرحلة البحرية عكس القانون الأردني والعثماني (العراقي) إلذان لم يتطرقا إلى ذلك حيث أنّ القانون المصري بين بشكلٍ أوضح .

2.2.1 التأمين على البضائع

تُعرف البضائع بأنها سلعٌ أساسية تُستخدم في التجارة وتكون قابلةً للتبادل مع سلعٍ أخرى من نفس النوع، وتعتبر في معظمها مواد خامٍ أو موارد أساسية⁽¹⁾، وفي مجال التأمين على البضائع فإنه يحظى بأهمية كبيرة، نظراً لأن قابليتها للفساد أعلى من أيّ

(1) أبو بكر، عيد أحمد، والسيفو، وليد إسماعيل، إدارة الخطر والتأمين، دار اليازوري، عمان، 2009، ص 41 .

شيءٍ آخر، إذ أنّ الرغبة في تجنب الخسارة وضياع الأموال والحفاظ على البضاعة، وتأمين وصولها سالمة، دفعهم للإجتهد والبحث عن الوسيلة المثلى لتحقيق هذه الغاية⁽¹⁾.

يشمل هذا النوع من التأمين جميع الأموال المنقولة على السفينة عدا النقود، لذلك فإن دلالة البضاعة في التأمين البحري تقتصر فقط على البضائع المنقولة بحراً؛ ولا تشمل الممتلكات الشخصية أو المؤن التي تُخصص للإستعمال الشخصي للعاملين على ظهر السفينة⁽²⁾.

ويُعتبر التأمين البحري على البضائع من أهم أنواع التأمين البحري وأوسعها نطاقاً، ذلك لعلاقتة الوثيقة في التجارة الدولية البحرية التي بموجبها يحصل التجار على ضمان تعويض كامل عن الأضرار التي قد تلحق ببضاعتهم خلال الرحلة البحرية، ويُعرف التأمين على البضائع في العمل بتأمين الشحنات، ومن جهة أخرى يجوز التأمين على البضائع أي كان نوعها ما دامت لا تتعارض مع النظام العام والآداب العامة⁽³⁾. وتحدد قيمتها في عقد التأمين، وإذ لم تحدد قيمتها في العقد فتقدر قيمتها بحسب سعرها في ميناء الشحن، وفي وقت الشحن مع الرسوم والنفقات المدفوعة، والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وقسط التأمين⁽⁴⁾.

وفي ذلك نصت المادة (184) من قانون التجارة البحرية العثماني بقولها: " إذا لم تُعين قيمة البضائع والأشياء في عقد الضمان فيجري إثباتها حينئذ في قائمة البضائع وسجلاتها، وإذا لم توجد بها قوائم أو سجلات أيضاً فيجري تقديرها وتقويمها وفق سعرها الرائج في المحل، والوقت الذي سُحنت فيهما مع ما أُعطي من رسم كمركي وباقي المصاريف الواقعة لحين نقلها إلى السفينة"، وعليه تشير المادة السابقة إلى

(1) ناصر، رحيم راهي، الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة، مجلد 3، العدد8، 2009، ص212.

(2) الشرقاوي، محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، ص23.

(3) معزوزي، وليد، العايب وداد، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، 2014، ص24.

(4) محمد نصر محمد، ص372.

التأمين على البضائع إذا لم تتعين قيمتها والأشياء في عقد الضمان فيجري إثباتها حينئذٍ في قائمة البضائع، وسجلاتها وإذا لم توجد بها قوائم أو سجلات أيضاً فيجري تقديرها وتقويمها وفق سعرها الرائج في المحل، والوقت الذي شحنت فيهما مع ما أُعطي من رسمٍ كمركي، وهذا ما أكدته القانون التجارية البحرية الأردني على ذلك بقوله: "إذا لم تُحدد قيمة البضائع في العقد فيمكن إثباتها بواسطة قوائم البضائع والدفاتر، وإلا فتُقدر البضائع بحسبِ السعر الرائج في وقت الشحن ومحلّه مع جميع الرسوم، والنفقات المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة، والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وبدلُ التأمين والريح المأمول عند الاقتضاء"، وكذلك الحال بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري⁽¹⁾ حيث نصت الفقرة الأولى المادة (390) من هذا القانون على ما يأتي: "1. ثمنُ شراء البضائع في زمانٍ ومكانٍ الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مُشترأة وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والريح المتوقع"⁽²⁾.

وعليه فإنه يُمكن القول أنّ التأمين على البضائع في قانون التجارة البحرية الأردني، وإن كانت مدته غير محددة بفترةٍ أو مدةٍ معينة في العقد فإنّ المخاطر تبدأ من ترك البضائع لليابسة بقصدِ شحنها وتزولُ في وقت وضعها على أرض ميناء الوصول علماً بأنّ مخاطر النقل الجاري مباشرةً عبر القوارب من اليابسة إلى السفينة ومنها إلى اليابسة تكونُ مشمولةً بالتأمين، وحسب ما جاء بالمادة (347) من قانون التجارة البحرية الأردني، إذ يُلاحظ الباحث أن نص المادة (347) المذكورة أعلاه قد شمل البضاعة بعقد التأمين في وقتٍ مُبكر، أي من لحظة مُغادرتها مستودعات المصدر في ميناء المُغادرة إلى إنتهاء الرحلة البحرية. أي يستمر الغطاء التأميني حتى وضعها على اليابسة في ميناء الوصول ونفس الحال إذا استعملت الصنادل في شحن البضائع أو تفريغها فإنها تبقى مشمولةً بالغطاء التأميني⁽³⁾. وعليه سيقومُ الباحث بتناول أنواع وثائق التأمين على البضاعة بصورةٍ موجزةٍ وذلك كما يلي:

(1) قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

(2) المادة (317) من القانون التجارية البحرية الأردني

(3) العطير، عبدالقادر، التأمين البري في التشريع، الطبعة الأولى الإصدار الرابع، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2015، ص 638.

أولاً: التأمين على البضاعة بوثيقة لرحلة واحدة: وهي وثيقة إعتيادية تغطي سفرة بحرية واحدة، وعلى سفينة معينة حيث يقتصر دور وثيقة التأمين البحري على تغطية إرسالية واحدة، وإن هذه الوثيقة قد لا تتلائم مع طبيعة أعمال بعض المستوردين والمصدرين الذين تتعدد وتتوحد الأرساليات التي يتعاملون بها، كمثال: سفينة تم إجراء التأمين عليها لسفرة واحدة على أساس (At and from) من ميناء هافانا إلى ميناء آخر⁽¹⁾، خلال إقتراب السفينة من ميناء هافانا أستأجر ريان السفينة ساحبة مع مرشد لسحب السفينة إلى داخل الميناء وإيصالها إلى نقطة رسوها. وعند رسو السفينة في تلك النقطة إرتطمت بمرساة سفينة أخرى أدى إلى تضرر هيكلها. في اليوم التالي سحبت السفينة إلى نقطة أخرى داخل الميناء حيث جرى تفريغ حمولتها هنا أمتعت شركة التأمين عن تعويض كلفة تصليح الأضرار التي أصابت هيكل السفينة على أساس أن السفينة لم تكن (At) بما تعنيه الكلمة ضمن شروط الوثيقة أي أنها لم ترسو بأمان في ميناء هافانا، المحكمة أصدرت قراراً لصالح المؤمن له على أساس أن السفينة كانت في (at) ميناء هافانا بالمفهوم الذي تعنيه شروط الوثيقة⁽²⁾.

ثانياً: التأمين على البضاعة بالوثيقة العائمة: تغطي الوثيقة العائمة بشكل تلقائي جميع الشحنات العائدة للمؤمن له تحت مبلغ تأمين إجمالي وأن هذه الوثيقة لا يذكر فيها تفاصيل تتعلق بتحديد السفن الناقلة لهذه الشحنات ولا بقيمة كل شحنة ونوع البضاعة التي تتعلق بها. وإن كثيراً من الأمور التفصيلية التي جرى بها التعامل بأن تتضمنها وثيقة التأمين الإعتيادية وعلى المؤمن له عند تنفيذه أي شحنة من الشحنات أن يقدم تصريحاً بحرياً بتفاصيل هذه الشحنة يتضمن نوع الشحنة وقيمتها وميناء الشحن وإسم السفينة، ويقوم المؤمن بعد أن إستلم التصاريح بإصدار شهادة التأمين لهذه الشحنة، ويتم بموجب هذه الشهادة تحديد قسط التأمين المترتب على كل شحنة

(1) نبيل محمد الخناق وخضر ياس البناء، التأمين البحري، دار التقني، دمشق، 1986، ص32.

(2) نبيل محمد الخناق وخضر ياس البناء، التأمين البحري، ص33

والذي يلتزم المؤمن له بدفعه وتُعرف قيمة تأمين كل شحنة من مبلغ التأمين الاجمالي (1).

ويُعرف الباحث وثيقة التأمين العائمة بأنها الوثيقة التي بموجبها يتعهد المؤمن بأن يضمن بمبلغ معين جميع البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له خلال مدة معينة.

أما قسُط التأمين بالوثيقة العائمة فيقصدُ به بأن لا يكون محددًا ابتداءً، فالمؤمن له يدفعُ قسطاً دورياً على أساس ما يتمُّ شحنةً من بضائع لحسابه لذلك يجب على المؤمن له إخطار المؤمن عن بضاعة يتم شحنها حتى يتسنى لهذا الأخير تحديد قسُط التأمين كما نصت عليه المادة (311/1) من قانون التجارة البحرية الأردني (2).

وتَقترن الوثيقة العائمة غالباً بالتأمين لمصلحة شخص غير معين؛ لذا جرت العادة أن يقوم أمناء النقل وشركات الملاحة الكبرى على عقد وثائق عامة، تشمل كافة البضائع التي يقومون بشحنها خلال فترة معينة لحساب الغير ثم يعرضونها على الشاحنين للإستفادة من هذا التأمين لقاء مبلغاً يُضاف إلى أجره النقل (3).

وإذا خالف المؤمن له إلتزاماته بالقيام بالأخطار الذي يستجوبه القانون يجوز للمؤمن أن يطلب فسخ عقد التأمين والإحتفاظ بالأقساط المدفوعة كما يحق له إستيفاء الأقساط المتعلقة بالشحنات التي لم يُصرح بها المؤمن له المادة (311/2) من قانون التجارة البحرية الأردني.

ثالثاً: التأمين على أجور الشحن : أن القانون العثماني (العراقي) (4) الذي لا زال نافذاً في وقتنا الحاضر والذي بيّن في المادة (192) منه أن عقد تأمين أجور الشحن يعتبر

(1) شكري، بهاء بهيج، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الأول، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 260

(2) محمد نصر محمد، ص 373.

(3) مصطفى، كامل طه، بندق، وائل أنور، التأمين البحري 2005، مصر، دار الفكر الجامعي، ص 70.

(4) قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863 وقد نظم أحكام التأمين البحري بصورة عامة أي أحكام التأمين على السفن والتأمين على البضائع في المواد (175-240).

باطلاً حيث نص على "لا يصح الضمان على نولون البضائع⁽¹⁾ الموجودة بالسفينة ولا الأرباح الملحوظة منها ولا أجره الملاحين ورواتبهم ولا مبالغ الاستعراضات البحرية، والتمتع البحري الحاصل منها، وإذا جرى ذلك فلا يُعد جارياً"، أما قانون التجارة البحرية الأردني فقد أجاز التأمين على أجور الشحن كما نصت المادة (313) على الآتي "كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد تأميناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة، والموجودة في المصنع، ونفقات التجهيز والأغذية، وأجرة البحارة وأجرة السفينة، والمبالغ المعقود عليها قرصاً بحرياً والبضائع، والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والريح والمأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي، والمعرضة لأخطار الملاحة".

ويرى الباحث خلال المواد السابقة أن القانونين العراقي والأردني أشارا إلى التأمين على البضائع؛ إذ يحق لكل شخص صاحب علاقة أن يعقد تأميناً للسفينة ولواحقها، إذ أن السفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة، والموجودة في المصنع، ونفقات التجهيز والأغذية، وأجرة البحارة وأجرة السفينة، والمبالغ المعقود عليها قرصاً بحرياً والبضائع والنقود والسندات المالية المشحونة في السفينة، والريح المأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة. ولكن نلاحظ أن هناك إختلاف على أجور الشحن فالقانون العراقي لا يُجيز التأمين على أجور الشحن أما القانون الأردني يُجيز ذلك التأمين .

كما نصت المادة(315) القانون العثماني (العراقي) لسنة 1863. على ما يأتي "إذا كان موضوع أجر التأمين أجر السفينة الصافية فيخمن مبلغ هذه الأجرة ستين بالمائة من الأجرة القائمة إذا لم ينص العقد على مبلغ معين"، وعليه ومن خلال المواد السابقة أن التمييز بين أجرة السفينة وأجور شحن البضائع مسألة ذات طابع مهم تتعلق بتحديد مبلغ التأمين ومسؤولية المؤمن عنها فصاحب المنفعة التأمينية في أجرة السفينة؛ هو مالك السفينة أن كانت السفينة مستغلة من قبل مستأجر، وليس للمستأجر منفعة تأمينية لهذه الأجرة لأنه هو المدين بها وأن صاحب السفينة ليس له منفعة تأمينية في أجور شحن البضائع أن لم يكن هو الناقل ولكن للمستأجر بكونه؛ هو

(1) نولون : أجرة الشحن

الناقل الفعلي للبضائع المشحونة على السفينة أن يبرم تأميناً مستقلاً عن أجور الشحن بإعتباره صاحب المنفعة التأمينية في هذه الأجور دون الربط بين قيمة هذا التأمين وبين تأمين السفينة ذاتها .

الفصل الثاني

ماهية الخطر في التأمين البحريّ

تعدّ المخاطر ممزوجة بحياة الإنسان، لكنها متنوعة تتجسّد في عدّة أشكال وأوجه، إلا أن هذه المخاطر تتزايدُ بممارسة الأنشطة والأعمال، ومن هنا جاءت فكرة التأمين⁽¹⁾، إذ يبرم عقد التأمين البحري لمواجهة الأخطار التي تتعرض لها الأشياء ونظراً لأهمية الأخطار البحريّة لكونها محلّ عقد التأمين البحريّ، فإنّه لا بدّ من تحديد ماهية الخطر في التأمين البحريّ وشروطه، وذلك من خلال تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين الآتيين:

المبحث الأول: التعريف بالخطر البحريّ وأنواعه.

المبحث الثاني: شروط الخطر البحريّ.

1.2 التعريف بالخطر البحريّ و أنواعه

مُنذُ ظهور الحياة على سطح الأرض، بدأ الإنسان ينشدُ الأمن، ويسعى للحدّ من المخاطر، لذا نشأت المجتمعات الإنسانية الأولى وتطورت إلى أن وصلت لشكل الدولة وفي العصر الحديث، ظهرَ نظام التأمين ليحدّ من المخاطر، ويزيدُ من الشعور بالأمن والاستقرار، ولقد أدّى تعدد المخاطر وتنوعها، وخصوصاً مع دخول الآلة والتكنولوجيا الحديثة كافة مناحي الحياة، إذ يقومُ نظام التأمين على توزيع الأخطار وتشتيتها على عددٍ كبيرٍ من الأشخاص الذي يهددهم خطرٌ معين⁽²⁾، وعليه ومن خلال هذا المبحث سيقوم الباحثُ بتوضيح مفهوم الخطر في عقد التأمين من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: التعريف بالخطر البحريّ

المطلب الثاني: أنواع الخطر البحريّ .

(1) بوكلاب، سهام، ضمان الخطر البحريّ، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 46، 2016، ص471.

(2) أبو عربي، غازي خالد، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية (دراسة مقارنة)، ط2، دون دار نشر، عمان، 2016، ص5.

1.1.2 التعريف بالخطر البحريّ

يقومُ نظام التأمين البحري على فكرة توزيع الأضرار والخسائر الناتجة عن حادثٍ بحري معين على مجموعة أشخاص بدلاً من أن يتحمل نتائجها شخصاً لوحده، فمن خلال إستعراض موضوعات التأمين البحري وخصوصاً موضوع الخطر تبين أنّ الخطر البحري عدّة تعريفات وذلك حسب الزاوية التي ينظر لها الفقيه القانوني، فأستُخدم للدلالة على المخاطر التي قد تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها، أي بمعنى الحادث البحريّ الذي يحتمل وقوعه للشئ المؤمن عليه ويترتب عليه إلحاق الضرر بالمؤمن له كالغرق أو التصادم أو الجنوح⁽¹⁾، إذ يُعدّ التأمين من الأخطار البحرية من وسائل تكوين رؤوس الأموال بالنسبة لشركة التأمين، إذ أنّ الأقساط المدفوعة لشركات التأمين في هذا النوع من التأمين تكون ضخمة، والإيداعات المتركّمة لتلك الأقساط لدى البنوك كل ذلك يشكل مُدخرات يُمكن توظيفها وإستثمارها من قبل البنوك في شتى القطاعات، مما يعود على الأقتصاد الوطني بفائدة كبيرة⁽²⁾.

كما يُعدّ الخطر البحريّ العنصرُ الجوهرى في تعريف التأمين البحريّ⁽³⁾، فقد عرّف بأنه "الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشئ المؤمن عليه خلال رحلة بحرية، فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث في البيئة البحرية أو يشترط أن يكون الحادث ناشئاً عن فعل البحر"⁽⁴⁾.

(1) جلال، وفاء، التأمين البحريّ على البضائع بوثيقة الاشتراك، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 67.

(2) بوكلاب، سهام، ضمان الخطر البحريّ، ص 473.

(3) الجازوي، سالمه فرج، الخطر في عقد التأمين البحريّ : دراسة في القانون الليبي، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، جامعة بنغازي، العدد 31، 2017، ص 3.

(4) أمين، محمد مهري، التأمين البحريّ على السفينة، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2002، ص 51.

أما الفقيه الفرنسي (روديير) كان أكثر دقةً في تحديده للخطر البحريّ عندما قال بأنّ للخطر البحريّ في عقد التأمين البحريّ هو العقد الذي يلتزم فيه المؤمن مقابل أقساط التأمين بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق الأشياء المحددة والمعرضة لأخطار الرحلة البحرية وذلك من جراء حدوث خسارة⁽¹⁾.

ويتميز الخطر في التأمين البحريّ عن الشرط في العقود المعلقة على شرط رغم أنّ الشرط يشابه الخطر في أنه حادثة مستقبلية، ومحملة الوقوع لكن يُلاحظ أنّ إنتفاء هذه الحادثة في العقود المعلقة على شرط عند إنقضاء العقد تجعل منه عقداً مُنجزاً إما إنتفاء الخطر في عقد التأمين البحريّ فيجعله غير منعقد أصلاً، كأن يكون التأمين معقوداً على سفينة للقيام برحلة بحرية ثم يتبين فيما بعد أنها وصلت سالمة أو غرقت قبل توقيع عقد التأمين⁽²⁾.

وقد أخذَ المشرع الأردنيّ بمعيار الرحلة البحرية أو العملية البحرية وهو معيار يتسم بالشمولية والمرونة والتي من شأنها توسيع الأخطار المضمونة بحرياً، فهي لا تشمل فقط الأخطار الحاصلة خلال الرحلة البحرية، بل أنها تمتد إلى كل الأخطار الحاصلة أثناء أي عملية بحرية كالعمليات التمهيدية والتبعية مثل الشحن والتفريغ والإرشاد والقطر والإصلاح⁽³⁾.

كما أشار البعض⁽⁴⁾ إلى أنّ الخطر البحريّ هو الذي يُميز عقد التأمين البحريّ عن غيره من أنواع التأمين، عند تحققه يولد إلزام المؤمن بتعويض المؤمن له، ويجب لضمان الخطر البحريّ ألا يكون مستبعداً من الضمان، فالؤمن لا يأخذ على عاتقه كل المخاطر، فهناك من الأخطار البحرية ما يستبعدها المؤمن من دائرة الضمان، ولا

(1) أشار له: المختار، عطار، الخطر البحريّ في القانون البحريّ المغربي والمقارن، المجلة

المغربية للإقتصاد والقانون المقارن، جامعة القاضي عياض، العدد 3، 1984، ص58.

(2) المختار، عطار، الخطر البحريّ في القانون البحريّ المغربي والمقارن، ص55.

(3) المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردنيّ رقم 12 لسنة 1972.

(4) إمام، محمد أمام محمد، الخطر البحريّ وأحكام التأمين عليه: دراسة مقارنة، أطروحة

دكتوراه، أم درمان، السودان، 2009، ص3؛ شريف، محمد، عقد التأمين، الطبعة الأولى، دار

النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص225.

يكفي دخول الخطر البحريّ في دائرة الضمان لميلاد إلتزام المؤمن بالتعويض بل يجب إضافةً الى ذلك أن يتحقق الخطر المضمون في المكان والزمان المتفق عليهما في وثيقة التأمين، كما يجب لزمان الخطر إلا يكون مستبعداً من الضمان، فالمؤمن لا يأخذ على عاتقه ضمان كل المخاطر البحرية، فهناك من الأخطار ما يستبعدها المؤمن من دائرة الضمان لميلاد إلتزام المؤمن بالتعويض بل يجب أن يتحقق الخطر المضمون في المكان والزمان المتفق عليهما في وثيقة التأمين.

كما عرّف الخطر البحريّ بأنه الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية، إذ يُعتبر الخطر بحرياً إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئاً عن البحر أو من غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه⁽¹⁾، والبعض الآخر عرفه بأنه " كل حادثٍ قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن البحر السبب في وقوعه"⁽²⁾.

فيما إعتبر البعض أنّ الخطر البحريّ هو الحادث الذي تتعرض له السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية، إذ كانت الفكرة القديمة تنصرف إلى أن الخطر البحريّ هو الخطر الناشئ عن البحر ذاته كالغرق والجنوح، أما غير ذلك فلا يُعتبر خطراً بحرياً⁽³⁾، إذ أُعتبر الخطر البحريّ هو الخطر الذي يحدث في البحر وعلى البحر⁽⁴⁾.

وعليه فإنّ مصطلح الخطر في التأمين البحريّ له عدة معاني وفقاً للزاوية التي يُنظر إليها فقد عرّف الخطر في التأمين البحريّ بأنه هو " الخطر الذي يمكن أن

(1) بهجت، قايد محمد، الوسيط في شرح التجارة الخارجية، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، 2004، ص401.

(2) بوكلاب، سهام، ضمان الخطر البحريّ، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 46، 2016، ص472.

(3) نظور، أحلام، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحريّ، مجلة الدراسات الحقوقية، جامعة سعيدة الدكتور مولاي الطاهر، مجلد 7، العدد 3، 2020، ص722.

(4) كمال، مصطفى، القانون البحريّ، دار المطبوعات الجامعية، 2000، ص495.

يحدث في الملاحة البحرية⁽¹⁾، في حين يرى البعض بأنه "الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه"⁽²⁾.

ويلاحظ الباحث أنّ التعريفين السابقين يشمان الحوادث البحرية كافة التي من الممكن لسفينة أو حمولتها أن تتعرض لها. ويعرف الباحث الخطر البحري بأنه الخطر الذي يهدد السفن وتلحق الضرر بها.

2.1.2 أنواع الخطر البحري

بالرجوع إلى نص المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني⁽³⁾ والمادة (210) من قانون التجارة البحرية العثماني والتي جاءت لتعداد بعض أنواع الأخطار البحرية التي يشملها التأمين البحري، يتضح لنا جلياً أنّ المشرع بالإضافة إلى ذكره وتعداده لبعض أنواع أخطار البحر، كالعاصفة والغرق والجنوح، فإنه جاء على ذكر بعض أنواع الأخطار التي يكون محلها المكاني فقط هو البحر كالتصادم البحري والإنفجار والنهب والأضرار التي يسببها البحارة بقصد السرقة، وهذه الأخطار هي التي تُعرف بالأخطار التي تحدث على البحر، فالمشرع الأردني هنا لن يتطرق إلى التفرقة بين هذين النوعين من الأخطار، وإنما جاء على ذكرهما على سبيل المثال فقط، فلم يحدد المعيار الذي من خلاله تتم التفرقة بين هذين النوعين من الأخطار أو حتى المعيار الذي يمكن إعماله لتحديد الخطر البحري بصفة عامة، وقد قسم المشرع الأردني أنواع الخطر البحري في الباب السابع تحت عنوان في الأخطار البحرية من المادة (236-295) من قانون التجارة البحرية والتي تمثلت بالتصادم، الإسعاف والإنقاذ، الخسائر البحرية (العوار)، وعليه سيقوم

(1) المقدادي، عادل علي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1998، ص267.

(2) كمال، طه مصطفى، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، 2005، ص83.

(3) قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

الباحث بتوضيح الخطر الظني، والخطر عن الأخبار السارة والسيئة في القانون الأردني العراقي؛ وذلك من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الاول : الخطر الظني

الفرع الثاني: الخطر عن الأنباء السارة أو السيئة

1.2.1.2 الخطر الظني

يُعرف الخطر الظني بأنه الخطر الذي تحقق من الناحية الواقعية دون أن يعلم طرفاً عقد التأمين ذلك، فيكون الخطر إحصائياً في ذهنهم فقط، وليس من الناحية الفعلية⁽¹⁾.

وبعد الخطر الظني استثناءً على القواعد العامة، حيث يشترط في عنصر الخطر أن يكون غير محقق الوقوع من الناحية الفعلية كما تم الإشارة سابقاً، وأن يكون مستقبلاً، فإذا تبين أن الخطر سبق أن تحقق أو زال قبل إبرام العقد عُد العقد باطلاً لتخلف الخطر موضوع التأمين، وعلى الرغم من أن القانون المدني الأردني وقانون التجارة الأردني جاء خالياً من نص صريح يقرر بطلان عقد التأمين من الخطر الظني سواء البري أو البحري، إلا إن البطلان في هذا العقد تطبيقاً للقواعد العامة⁽²⁾.

ويتمثل هذا الخطر في حال كان المتعاقدان أو أحدهما على الأقل متوهماً لإحتمالية وقوع الخطر في المستقبل، في حين أنه وقع فعلياً في الماضي، كأن المؤمن له بالتأمين على سفينة أو بضاعة سبق أن هلكت أو وصلت سالمة قبل إبرامه التأمين، وكان يُعتقد لحظة توقيعه للعقد أنها ما زالت معرضة للأخطار ويشترط لإعتبار الخطر ظنياً أن لا يكون أحد المتعاقدين أو كلاهما عالماً بواقعة تحقق الخطر أو زواله وقت إبرامه للعقد، فإذا تبين ذلك فإننا نكون إزاء حادثة سبق أن تحققت أو زالت قبل التأمين ولا تصلح أن تكون محلاً له⁽³⁾.

(1) المهدي، نزيه محمد الصادق، عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص44.

(2) القرعان، شروق منذر طاهر، الخطر الظني ومدى صلته بالالتزام بالإعلان عن بيانات الخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الكرك، 2016، ص18.

(3) المرجع أعلاه، ص15.

ويعرّف الخطر الظنّي أنه " الخطر الذي سبق أن تحقق أو زال قبل إبرام عقد التأمين دون علم أحد المتعاقدين بذلك، حيث يُظنّ أن تحققه أو زواله ما زال أمراً مستقبلياً"⁽¹⁾.

وقد عالج المشرع الأردني هذه الحالة من خلال الفقرة الأولى من نص المادة (321) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي جاء فيها ما يلي: " كل عقد تأمينٍ أنشئ بعد هلاك الأشياء المؤمنة أو بعد وصولها يكون باطلاً إذا ثبت أن الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغَ أما إلى مكان وجود المؤمن له قبل إصدار الأمر بالتأمين وإما إلى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه المؤمن..."، ومن خلال نص المادة السابق نجد أن المشرع الأردني اعتبر أن عقد التأمين يبرم بعد هلاك الشيء المؤمن عليه باطلاً، إذا أثبت المؤمن أن نبأ الهلاك وصل إلى المؤمن له قبل إبرام العقد أجاز التأمين من الخطر الظنّي.

كما نصت المادة (210) من قانون التجارة البحرية العثماني الصادر في 10 ذي الحجة 1863 على ان :- "إذا وقع الضمان بعد أن تُلفت البضائع المسوّقة وضاعت أو وصلت إلى المحل المشروط وعلم المضمون بأنها تُلفت أو ضاعت أو أن الضامن لا يعلم بأنها وصلت محلها أو حصل الظن الغالب بأنه يمكن أن يتصل بالمضمون له علم عن ضياعها وتلفها أو للضامن بأنها قد وصلت محلها قبل أن يضعها امضاءهما على العقد فيكون الضمان المذكور حينئذٍ لاغياً".

ويلاحظ الباحث أن المشرع العراقي أشار بشكل صريح إلى لفظ الخطر الظنّي من خلال نص المادة 210 في حين أن قانون التجارة البحرية جاء خالياً من نص صريح عن الخطر الظنّي.

كما يلاحظ الباحث من خلال المادة 210 السابقة الذكر أعلاه جواز التأمين من الخطر الظنّي في ظل القانون العراقي ، كما يلاحظ أيضاً أن لهذا الجواز ينبغي أن تكونَ مشروطاً بأن لا يقع أي من طرفي العقد ضحية للغش أو التدليس، إذ يبطل عقد التأمين إذا ثبت أن نبأ وقوع الخطر أو وصول البضاعة بعلم المؤمن أو المؤمن

(1) عبد المجيد، رضا عبد الحليم، مدى جواز التأمين من الخطر الظنّي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص18.

له قبل إبرام عقد التأمين البحريّ ، وبمفهوم المخالفة، فإنّ العقد يُعد صحيحاً وناظراً إن تمّ بعد وقوع الخطر المؤمن منه أو وصول السفينة سالمة دون أي ضرر مادام لم يُثبت وصول نأباً ووقوع الخطر أو الوصول للسفينة إلى المؤمن أو المؤمن له قبل إبرام العقد.

2.2.1.2 الخطر عن الأنباء السارة أو السيئة

يوجد إلى جانب الخطر الظني ما يسمّى بالتأمين على الأخبار الحسنة أو السيئة وفي هذا النوع من التأمين نجد المؤمن والمؤمن له يدخلان في إعتبارهما مكاناً تُحقق أو زوال الخطر قبل توقيع عقد التأمين، ومع ذلك يبرمان عقد التأمين، بشرط إلا يثبت أن أيهما كان على علم بهلاك أو وصول الأشياء المؤمن عليها⁽¹⁾.

لم يعالج المشرع الأردنيّ هذا النوع من التأمين حيث أنه لم يشر بنص صريح إلى التأمين من الأخبار الجيدة والسيئة، في حين أن المشرع العراقيّ أجاز هذا النوع من الأخطار في المادة 212 من قانون التجارة البحرية العثماني على أن: "إذا جرى الضمان على حالتي الخبر الجيد أو الرديء ، فلا يعتبر حينئذ الحكم الوارد في المواد السابقة، ولا يُفسخ العقد المذكور مالم يُثبت بأن للمضمون له علمٌ بضياح تلك الأشياء المضمونة أو وصل الخبر للضامن عن وصول السفينة إلى محلها قبل توقيع العقد".

يتضح من النص القانوني أعلاه ، أن أحد الأطراف بإمكانه إبطال عقد التأمين متى ما ثبت العلم الشخصي للطرف الاخر بتحقق أو زوال الخطر المراد التأمين منه قبل إبرام العقد ، وعليه فبإمكان المؤمن إثبات أن المؤمن له باعتباره المدعي كان يعلم قبل إبرام العقد بهلاك البضاعة المؤمن عليها من الأخطار البحرية، إما إذا كان المؤمن له المدعي فعليه إثبات علم المؤمن له أن البضاعة المؤمن عليها قد وصلت سالمة⁽²⁾. ولكي يكون احتمال تحقق الخطر عند التأمين أمراً في إعتقاد طرفي عقد

(1) المختار، عطار، الخطر البحريّ في القانون البحريّ المغربي والمقارن، ص56.

(2) كمال، مصطفى، القانون البحريّ ، دار المطبوعات الجامعية، 2000، ص495

التأمين، يجب أن لا يُثبت ان أياً من أطراف العقد العلم بوقوع الخطر سواءً بتحقيقه أو بوصول البضاعة إلى المحل المتفق عليه ، وإلا تنتفي احتمالية الخطر⁽¹⁾.
وخلاصة القول أن المشرع العراقي قد أجازَ التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة في نطاق التأمين البحريّ، على عكس المشرع الأردني الذي لم يتطرق إلى هذا النوع من التأمين.

2.2 شروط الخطر البحريّ

درجَ الفقه على وجوب توافر ثلاثة شروط في الخطر البحريّ حتى يقبل تغطيته بعقد التأمين⁽²⁾، والتي تتمثل بأن يكون الخطر المؤمن منه حادثاً احتمالية، وألا يتوقف تحققه على إرادة إحد طرفي العقد، وأن يكون مشروعاً، وذلك عملاً بالقواعد العامة، إذ يُشترط في محل العقد أن يكون موجوداً أو قابلاً للوجود في المستقبل، وأن يكون معيناً أو قابلاً للتعين وأن يكون مشروعاً، إلا أن هنالك العديد من الشروط التي تختص بخطر التأمين البحري بشكل خاص، وعليه لتوضيح شروط الخطر البحريّ العامة والخاصة سيقوم الباحث بتقسيم هذا المبحث إلى المطالبين الآتيين:

المطلب الأول: الشروط العامة.

المطلب الثاني: الشروط الخاصة.

1.2.2 الشروط العامة

سوف يقومُ الباحث بدراسة شروط التأمين البحري مستنداً إلى القواعد العامة بشكلٍ عام موضحاً قيمة هذا العنصر إضافةً لما يتمتع به من خصوصية في الخطر التأمين البحريّ وذلك من خلال الفرعين الآتيين:

(1) المهدي، نزيه، عقد التأمين، ص 45 .

(2) السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، 1218.

1.1.2.2 توافر الإحتمالية في الخطر المؤمن منه

يُعتبر شرط إحتمالية حدوث الخطر في التأمين البحري، العنصرُ الجوهرِي فيه، بمعنى أن يكون الخطر المؤمن منه مُحتمل الوقوع وغير مُؤكد⁽¹⁾، لأنه في حال كان الخطر محقق الوقوع فإنه يترتب عليه بُطلان العملية التأمينية، وهو ما نصت عليه المادة (322) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي نصت "يكون التأمين الذي يعقده عميل باطلاً إذا كان بإمكان العميل أن يعلم بالنبأ ويكون باطلاً إذا كان الموكل عالماً" وفي نفس الإتجاه سارت محكمة التمييز الأردنيّة حيث أقرت ذلك في قرارها من القواعد العامة في التأمين أن المخاطر التي يجري التأمين عليها هي المخاطر الإحتمالية ولكنها غير أكيدة أو محققة الوقوع⁽²⁾.

وعليه ليكون الخطر قابلاً للتأمين يجب أن يكون غير محقق الوقوع، إذ أن هدفَ التأمين ومنه البحري؛ هو ضمان التعويض ضد الحوادث التي يمكن أن تقع، أي يُحتمل أن تقع كما يُحتمل إلا تقع، لأن الخطر إذا كان مُؤكد الوقوع فإنه لا يصلح أن يكون محلاً للتأمين، لأن التأكيد يتنافى مع الإحتمال⁽³⁾.

وبقصد بالإحتمالية أن يكون الخطر مُحتمل الوقوع "لا مُؤكد ولا مستحيل" وذلك لأن الإحتمال "عدم التأكد"⁽⁴⁾. هو العنصرُ الأساسي في مفهوم الخطر القابل للتأمين⁽⁵⁾.

وعليه يجب أن يحتوي الخطر على صفة الإحتمال، ولهذه الصفة وجهان: أنه قد يقع أو لا يقع أبداً، مثل حدوث عاصفة في البحر، وقد يكون خطراً محقق الوقوع

(1) داوود، خالد سعد الدين، عنصر الخطر وما يترتب عليه من إلتزامات وجزاء الإخلال في عقد التأمين، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنيّة، 1990، ص74.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنيّة رقم 474، بتاريخ 2009/11/13 منشور في موقع عدالة.

(3) العدوان، أشرف اسماعيل، الخطر في التأمين البحري: دراسة في القانون الأردني، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنيّة، 1999، ص77.

(4) محمد، أية سالم، تغير الخطر في عقد التأمين والآثار المترتبة عليه، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2019، ص25.

(5) سلام، أسامة عزمي، موسى، شقيري نوري، ص31.

لكنّ تاريخ وقوعه غير معروفٍ ولا محدد، فيُحتمل أن يُحدث في أي وقت (1)، وعليه يُعتبر الخطر حادثاً إحتمالي؛ لأن هذا التقرير يشمل الحوادث التي يُمكن أن تقع، ويُمكن ألا تقع، مثل خطر الحريق أو السرقة.

لا يكفي أن يكون الخطرُ المُراد التأمين منه احتمالياً، بل لا بدّ أن يكونَ لا إرادياً، بمعنى أنه غيرُ مُتعلقٍ بمحضِ إرادة أحد المتعاقدين، وعلى الأخص المؤمن له، فالخطر لا يتسم بالطابع الإحتمالي إذا كانَ تحققه متروكاً لإرادة المؤمن أو المؤمن له الأمر الذي يجعلُ من عقد التأمين باطلاً لانعدام محله (2)، وقد تكونُ إستحالة وقوع الخطرِ نسبية كما لو أمّن شخصاً على منزله من السرقة فتعرضَ هذا المنزل للحريق، أو إذا أمّن شخصاً على منزله ضدّ الحريق فإنهار المنزل بفعل زلزال، ففي مثل هذه الحالات يستحيلُ وقوع الخطر لأنّ الشيء المؤمن عليه قد تعرضَ لخطرٍ آخر غير الخطر المؤمن منه أدى إلى هلاك الشيء المؤمن عليه، ومن ثمّ ينتهي التأمين، ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة، أما المؤمن منه أدى إلى هلاك الشيء المؤمن عليه ومن ثمّ ينتهي التأمين، ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة أمّا المؤمن له فتبرأ ذمته من الأقساط غير المدفوعة (3)، وعليه لتوافر الإحتتمالية يجبُ توافر مجموعةٍ من الشروط والتي تتمثلُ بمايلي:

أولاً: أن يكون الخطر أمراً ممكناً في المستقبل وليس مستحيلاً.

لم يعد خطراً يجوز تغطيته بعقد التأمين. لذلك يجبُ في الحادث المؤمن منه ألا يكونَ مؤكداً، في الوقت نفسه، يجب ألا يكون مستحيلاً، وقد تكون إستحالة تحقق الخطر في المستقبل إستحالةً مطلقة، ويقصدُ بالإستحالة المطلقة أن الخطر المؤمن

(1) بن دخان، رتبية، الخطر في التأمين، بحث منشور في مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الأخوة منتوري قسنطينة، 2016، ص11.

(2) داود، إسراء صالح، التأمين من الخطر الظني، مجلة الرافدين للحقوق مجلد8، 2007، ص202.

(3) السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ص1219.

منه لا يُمكن أن يقعَ بحكم قوانين الطبيعة في كُلِّ وقت وفي كُلِّ مكان، كالتأمين من خطر سقوط القمر على الأرض، أو التأمين على القمر من خطر الحريق⁽¹⁾.

وقد تكونُ إستحالةً نسبية، فيُقصد بها أن الحادث في حد ذاته من الممكن حدوثه، ولكن، في الظروف التي تحيطُ به يستحيل وقوعه لسببٍ أو لآخر، وقد تكونُ قبلَ إبرام العقد، أو بعد إبرامه، وتتمثل صورها فيما يلي:

الصورة الأولى: إذا هلكَ الشيء المؤمن عليه قبلَ إبرام العقد، كما لو أمّن رسام على لوحاته ثم احترقت قبلَ إنعقاد عقد التأمين، أو كما لو أمّن شخصٌ على منزله ضدَّ الحريق، ثم إنهدمَ قبلَ إنعقادِ العقد⁽²⁾.

الصورة الثانية: إذا تحققَ الخطر المؤمن منه قبلَ إنعقاد عقد التأمين، كما لو أمّن شخصٌ على حياة شخصٍ آخر من أخطار رحلة سفر، في وقتٍ يكونُ ذلكَ الشخص قد توفيَ في رحلته قبلَ إبرام عقد التأمين⁽³⁾.

الصورة الثالثة: إذا أصبحَ من المؤكد أن الأشياء المؤمن عليها لن تكونَ عرضةً للخطر المؤمن منه في حالاتٍ معينة، أي أنه تيقنَ إستحالة تحقق الخطر المؤمن منه قبلَ إنعقاد العقد، كما لو أمّن تاجرٌ على بضاعته المنقولة ضدَّ السرقة خلال رحلةٍ معينة، ثم إتضحَ أن البضاعة كانت قد وصلت سليمةً إلى المكان المحدد قبلَ إبرام العقد⁽⁴⁾.

وعليه يُعدُّ إستحالة حدوث الخطر المؤمن منه إستحالةً نسبية قد تكون بعلم المتعاقدين، أو دونَ علمهما، أو علم أحدهما دون الآخر، فإذا كان طرفا العقد يعلمان بإستحالة حدوث الخطر، هنا لا يعدو عقد التأمين إلا ضرباً من ضروب المقامرة، وهو ما يطلقُ عليه الخطر الظني، وهو الذي تحققَ فعلاً وقتَ إبرام العقد، ولكن من غير

(1) الفقي، السباعي محمد، ومحمود جمال الدين وفهد صقر بن عيد، أحكام التأمين، وبيانات الخطر، دار زين الحقوقية، بيروت، 2000، ص4.

(2) محمد، أية سالم، تغير الخطر في عقد التأمين والآثار المترتبة عليه، ص26.

(3) الجازوي، سالمة فرج، الخطر في عقد التأمين البحري، ص5.

(4) الشطناوي، بيل فرحان، التأمين من الخطر الظني البحري "بين الحظر والإباحة" المؤتمر السنوي الثاني والعشرون، 2014، ص535.

علم المتعاقدين أو أحدهما، أو هو الذي يكون في ذهن الطرفين دون أن يشترط وجوده من الناحية المادية.⁽¹⁾

ثانياً: أن يكون الخطر معيناً

أن تقسيم الخطر إلى خطر معين وخطر غير معين يكون بالإستناد إلى المحل الذي سيقع عليه الخطر نفسه، إذ يكون الخطر معيناً إذا تحقق محل هذا الخطر - شخصاً كان أو شيئاً - معيناً وقت التأمين⁽²⁾.

فيجب أن يتفق المتعاقدان على الخطر أو الأخطار التي يعطيها التأمين، ويتم تعيين الخطر بتعيين طبيعته كالحريق أو السرقة أو الصواعق، كما يجب تعيين الشيء إذا كنا بصدد التأمين على الأضرار كالمنازل أو المحلات التجارية أو البضائع أو السيارات أو تعيين الشخص إذا كان التأمين تأميناً على الأشخاص مثل التأمين على الحياة⁽³⁾.

وقد يتعين الخطر بتعين سببه إذا كان هذا السبب محدداً، مثل التأمين على الحريق إذا كان سببه انفجار أنابيب الغاز، كما قد يكون الخطر معيناً بصفة عامة، ويستثنى الطرفان منه حالة أو عدة حالات خاصة وعندها يجب أن تُعين هذه الحالات تعييناً دقيقاً وواضحاً مانعاً لأي لبس⁽⁴⁾.

2.1.2.2 أن يكون الخطر مستقلاً عن إرادة أطراف العقد (غير إرادي)

لا يكفي أن يكون الخطر المراد التأمين منه احتمالياً، بل لا بد أن يكون لا إرادياً، بمعنى أنه غير متعلق بمحض إرادة أحد المتعاقدين، وعلى الأخص المؤمن له، فالخطر لا يتسم بالطابع الإحتمالي إذا كان تحققه متروكاً لإرادة المؤمن أو المؤمن له

(1) العطير، التأمين البري في التشريع، ص 136.

(2) حكيم، جمال، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف، مصر، الطبعة الثانية، 1999، ص 48.

(3) الصغير، عثمان شكري، الالتزام بالإعلان عن تفاقم الخطر في عقد التأمين: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، المفرق، 2011، ص 21.

(4) العطير، التأمين البري في التشريع، ص 134.

الأمر الذي يجعل من عقد التأمين باطلاً لانعدام محله⁽¹⁾، ومعنى ذلك أن يكونَ الخطر غير متوقَّفَ على محض إرادة أحد الطرفين حتى يحق لأطراف عقد التأمين تعديل العقد، فالعنصر الأساسي في الخطر هو عنصر الإحتمال أو عدم التأكد أو الشك فإذا إنتفى هذا العنصر إنتفى الخطر، وبإنتفاء الخطر تنتفي الحاجة إلى وجود التأمين لانعدام محله، وعلى ذلك إذا تعلق وقوع الخطر بإرادة أحد طرفي عقد التأمين إنتفى عنصر الإحتمال لأن تُحقق الخطر يصُبح رهناً بمشيئة أحد الطرفين، فإن تعلق وقوع الخطر بمشيئة المؤمن فإنه يعمل على عدم وقوعه حتى لا يدفع مقابل التأمين، وهو أمرٌ نادرٌ في الواقع العملي، أما إذا تعلق وقوع الخطر بإرادة المؤمن له وهو الأعمُّ الأغلب، فإنه يلجأ إلى العمل على وقوع الحدث حتى يقبضُ مقابل التأمين وهو أمرٌ مُناقض للنظام العام⁽²⁾.

وعليه فإن وقوع الخطر يجبُ ألا يكونَ معلقاً على إرادة أحد طرفي عقد التأمين بل يجبُ أن يتدخل فيه عامل الصدفة، يُنجم عن حادثاً تصادفي أو عرضي سواءً أكان هذا العامل ناجماً بفعل الطبيعة أو المصادفة أو فعل الغير، فإذا أمن شخصٌ على السفينة من الحريق وتعمد إحراقها لا يستحق مبلغ التأمين، أو أمن على البضائع من العواصف والأمطار وخرج رغم علمه بحالة الطقس ووجود عواصف، عندها فإنه لا يستحق مبلغ التأمين لأن الخطر لم يتحقق نتيجة الصدفة، كما لا يجوز للمؤمن له أن يؤمن على مسؤوليته ثم يتعمد إلحاق الضرر بالغير⁽³⁾.

(1) داود، إسراء صالح (2007) التأمين من الخطر الظني، مجلة الرافدين للحقوق مجلد8، ص202.

(2) العدوان، اشرف إسماعيل، الخطر في التأمين البحري، ص114.

(3) الصغير، عثمان شكري، الالتزام بالإعلان عن تفاقم الخطر في عقد التأمين: دراسة مقارنة، ص22.

3.1.2.2 أن يكون الخطر البحري مشروعاً

كما يشترط في الخطر أن يكون محتملاً فإنه يشترط أيضاً أن يكون الخطر مشروعاً أي غير مخالفٍ للقانون وللنظام العام⁽¹⁾، وهو وضعٌ طبيعيٌ بإعتبار أن الخطر يُمثلُ رُكْنَ المحل في عقد التأمين، ولما كانَ عقد التأمين يخضع لأحكام القانون المدني فإنَّ هذا الأخير يتطلب ألا يكونَ محلُّ العقد ممنوعاً بنص في القانون أو مخالفاً للنظام العام؛ وهو ما أشارَ إليه القانون المدني الأردني⁽²⁾ في (المادة ٨٨/4) والتي أشارت إلى " على أي شيء آخر ليس ممنوعاً بنص في القانون أو مخالفاً للنظام العام أو الآداب".

ولذا جاء نص المادة (921) من القانون المدني الأردني يمنع أن يكونَ محل التأمين مما يتعارض مع دين الدولة الرسمي أو النظام العام. إضافةً إلى أن محل العقد وسببه يتداخلان لتحديد دائرة الأخطار التي يمكن التأمين ضدها، بمعنى أن محل العقد وسببه يجب ألا يخالفا النظام العام، فالمادة 165/2 من القانون المدني الأردني تنص على أنه " يجب أن يكون السبب موجوداً وصحيحاً ومباحاً وغير مخالف للنظام العام".

وهو أيضاً ما أكدته محكمة التمييز الأردنية في إحدى قراراتها عندما قضت بأنه يستفاد من المادة (927) من القانون وما أجمع عليه الفقه والقضاء أن محل عقد التأمين هو الخطر⁽³⁾، يُضاف إلى ذلك أن القانون ينص صراحةً على أن العقد لا يصح إذا لم تكن فيه منفعة مشروعاً لعاقديه، ويفترض في العقود وجود هذه المنفعة المشروعة ما لم يتم الدليل على غير ذلك⁽⁴⁾.

(1) المصاروة، هيثم حامد، المنتقى في شرح عقد التأمين، دار إثراء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2010، ص52، عبد المجيد، رضا عبد الحليم، مدى جواز التأمين من الخطر الظني، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015، ص16.

(2) قانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.

(3) قرار محكمة التمييز رقم 2009/317 (هيئة خماسية) تاريخ 2009/9/24 منشورات عدالة.

(4) المادة 166 من القانون المدني الأردني.

كما أشارت محكمة التمييز الأردنية في قرارها، ومن خلال هذا القرار لمحكمة التمييز يتضح لنا أن "عدم التأكد من وقوع الخطر لا يكون مطلقاً بل تكون لحظة وقوع الخطر غير معلومة مسبقاً وغير مؤكدة وغير مستحيلة لأنه لا يوجد فائدة من التأمين ضد الخطر المؤكد الوقوع، إضافةً أنه لا يحق لشركات التأمين أن تقوم بالتأمين على خطر مُستحيل الوقوع أو الحدوث ويكون مشروعاً حيث أن هذا سيُخرج عقد التأمين من إحدى المبادئ الرئيسية فيه مبدأ مُنتهى حُسن النية سابق الذكر ويدخل في باب من أبواب الإحتيال"⁽¹⁾

وعلى ذلك فمشروعية الخطر الذي يُشكل محل عقد التأمين هي أساس جوهرية لهذا المحل، فقد يجمع محل عقد التأمين (الخطر) عناصره الأخرى من حيث أنه حادثٌ مستقبلي إحتمالي غير محقق الوقوع ولا يعتمدُ في وقوعه على إرادة أي من طرفيه، ومع ذلك يكون غير مشروع أي مخالف للقانون أو النظام العام، وبالتالي يُبطل العقد، وهذا يعني أن المشروعية مطلوبة في الخطر محل التأمين بجميع أنواعه، تأمين الأضرار وتأمين الأشخاص إنطلاقاً من عمومية المنفعة المشروعة الواردة في النص والتي تستوعب نشاط المؤمن له بكافة أنواعه⁽²⁾.

وتأسيساً على الإعتبرات السابقة يرى الباحث أنه لا يجوز للشخص أن يؤمن نفسه ضد خطئه العمدي أي أنه لا يجوز التأمين إذا تعلق تحقق الخطر بمشيئة أحد طرفي عقد التأمين لما في ذلك من مخالفة للقانون والنظام العام، ولما في ذلك من تشجيع على الإضرار بالناس اعتماداً على الغطاء التأميني، وهو أمر يضر بمصالح المجتمع ككل ومن ثم مخالفاً للنظام العام.

(1) انظر تمييز حقوق أردني رقم 474 / 2006 (هيئة خماسية) تاريخ 2006/11/3، منشورات مركز عدالة.

(2) القرعان، شروق منذر طاهر، الخطر الظني ومدى صلته بالالتزام بالإعلان عن بيانات الخطر في التأمين البحري، ص 11.

2.2.2 الشروط الخاصة

يشترك كلُّ خطرٍ يُراد تأمينه في الشروط السابقة جميعها، فإذا تخلف أحدُها عندئذٍ لا يصلحُ بعدها الخطر لأن يكون قابلاً للتغطية التأمينية، إذ أن الأصل إذا ما اجتمع في الخطر الشروط السابقة (العامة) يكون الخطر قابلاً للتأمين البحري، إلا أن هنالك مجموعةً من الشروط الخاصة التي يجب توافرها في الخطر المضمون ليكون قابلاً للتأمين البحري والتي سيُتم مناقشتها من خلال هذا المطلب وذلك من خلال الفرعين الآتيين:

1.2.2.2 أن يكون الخطر ناشئاً عن البحر

يُعدُّ الخطر الناشئ عن البحر هو الأساس في مجال الخطر البحري، فمن الطبيعي أن يكون البحر هو المُتسبب الرئيس للضرر، أو أن يقع الضرر أثناء وجود الأموال المؤمن عليها في البحر إذ لا يكفي وجود الأشياء المؤمن عليها في البحر حتى تُعد الأخطار التي تهددها أخطاراً بحرية، بل يجب أن تكون هذه الأخطار ناشئةً عن البحر، إذ أن الضرر الذي يُمكن اعتباره ناتجاً عن أخطار البحر يجب أن يكون البحر أو ماء البحر هو المُسبب الرئيسي له، فإذا تعرضت شحنة من القمح للتلف بفعل الفئران فإن هذا لا يعد من أخطار البحر، ذلك أن البحر أو السفينة في البحر لم يكن المُسبب والمؤدي إلى حدوث هذا الضرر ولكن إذا تضرر القمح نتيجة تسرب مياه البحر إلى داخل السفينة من خلال فتحةٍ أحدثتها الفئران، فإن هذا يعد ناتجاً عن أخطار البحر⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى نص المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني⁽²⁾ والتي جاءت لبيان أنواع الأخطار البحرية التي يشملها التأمين البحري، نجد أن المُشرع الأردني أشار إلى العاصفة والغرق والجنوح والتي تعتبر من الأخطار البحرية، فإنه مع ذكر بعض أنواع الأخطار التي يكون محلها المكاني فقط هو البحر كالتصادم البحري والإنفجار والنهب والأضرار التي

(1) العدوان، أشرف إسماعيل، الخطر في التأمين البحري، ص 122.

(2) قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

يسببها البحارة بقصد السرقة، وهذه الأخطار هي ما تعرف بالأخطار التي تحدث على البحر، وعليه يشترط لكي نكون أمام خطرٍ بحريٍّ، أن يكون الخطر ناشئاً عن البحر، أيّ أنّ يكون البحر هو المُتسبب الرئيس للضرر، أو أنّ يقع الضرر أثناء وجود الأموال المؤمن عليها في البحر⁽¹⁾، إذ أخذ المشرع الأردنيّ بمعيّار الرحلة البحريّة أو العملية البحريّة؛ وهو معيار يتم بالشمولية والمرونة والتي من شأنها توسيع الأخطار المضمونة بحرياً، فهي لا تشمل فقط الأخطار الحاصلة خلال الرحلة البحريّة، بل أنها تمتد إلى كل الأخطار الحاصلة أثناء أيّ عملية بحرية كالعلاقات التمهيديّة والتبعية مثل الشحن والتفريغ والإرشاد والقطر والإصلاح⁽²⁾.

وتأسيساً على ما سبق فإنّ مُصطلح الخطر البحريّ يرتبط بشكلٍ كبيرٍ في الأخطار التي تربطها بالبحر صلةً مكانية، دون أن تكون لها علاقةً سببية وبمعنى آخر هي الأخطار التي إذا صرفنا النظر عن وجود السفينة في البحر كان من الممكن أن تتحقق على البر⁽³⁾.

وجاء موقف القضاء الأردنيّ موافقٍ لما أخذ به المشرع الذي لم يفرّق بين أخطار البحر والأخطار التي تحدث على البحر، إذ قررت محكمة التمييز وذلك بعد أن ذكرت الأخطار المنصوص عليها في المادة 332 بأن المخاطر التي عيّنها عقد التأمين البحريّ المبرم بين الطرفين وهو المبرز ولا تُخرج عن طبيعة مخاطر البحار المذكورة في المادة 332 المشار إليها وإن كانت أكثر تفصيلاً..⁽⁴⁾.

(1) الجازوي، سالمه فرج، الخطر في عقد التأمين البحريّ : دراسة في القانون الليبي، ص4.
(2) المادة 296 من قانون التجارة البحريّة الأردنيّ رقم 30 لسنة 1972.
(3) الكيلاني، عبد الكريم، المخاطر المؤمنة والمستثناة في التأمين البحريّ على البضائع، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، الأردن، 1999، ص34.
(4) تمييز حقوق رقم 550/86 رقم القرار سنة 12/5/1986 مجلة المحامين الأردنيين، ص1234.

2.2.2.2 أن يكون الخطر غير عادي أو ناشئاً عن صعوبات ملاحية

أن يكون الخطر غير عادي أو ناشئاً عن صعوبات ملاحية، أي يجب أن تكون الأخطار ناشئة عن ظروف غير عادية فالرياح أو الأمواج العادية هي في البحر لكنها لا تعد من قبيل أخطار البحر، وعليه فإن لم تكن الحركة غير العادية للرياح والأمواج أو صعوبات الملاحة قد أسهمت في إحداث الضرر لا يكون ناشئاً عن أخطار البحر، إذ أن الضرر الناشئ عن دخول ماء البحر ليس بالضرورة أن يشكل خطراً من أخطار البحر، إذ أشار البعض إلى أن ذلك لا يكفي إذ يجب أن تكون هناك ظروفاً خاصة كأموج البحر القوية أدت أو ساعدت على دخوله حتى نكون أمام أخطار البحر⁽¹⁾.

ولا يكفي أن يكون الخطر ناشئاً عن البحر، بل يجب أن يكون غير عادي أو ناشئاً عن صعوبات ملاحية، فرغم أن الفعل العادي للرياح والأمواج هو من البحر إلا أنه ليس خطراً، وبالرجوع إلى نص المادة 332 بحري أردني نجدها تتضمن أمثلة لأخطار البحر كالعاصفة والغرق والتشيب على البحر (الجنوح)، إلا أنه لم يشير إلى الصعوبات والأخطار والصعوبات الملاحية؛ ويقصد بالصعوبات الملاحية المتعلقة، بالصعوبات في تطبيق القواعد الفنية الملاحية الخاصة، والتي تؤثر في قيادة السفينة وتسييرها وتوجيهها، ومنها السير وقت الضباب، وإتجاه التيارات البحرية أثناء سير السفينة⁽²⁾.

وعليه يجب أن تكون الأخطار البحرية ناجمة عن مياه البحر والرياح والجليد، وما ينجم عنها كالجنوح أو الغرق أو الحريق أو التصادم، كما يتضح أن المخاطر يجب أن تنجم عن أمور خارج سيطرة الإنسان، وغير

(1) زكريا، بكوش، الخطر في التأمين البحري: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، اربد، 2012، ص34.

(2) الخناق، نبيل محمد، والبناء، خضر الياس، التأمين البحري، دار التقني للطباعة والنشر، البصرة، 1986، ص100.

متوقعة الحدوث⁽¹⁾، إذ أنّ الأخطار البحريّة بحسب الأصل هي ما يكون البحر مكاناً لتحقيقها وذلك من خلال ما يجري من أخطار تتعلق بالملاحة، وهي أخطار يلتزم المؤمن البحريّ بضمان ما يترتب عليها من نتائج، مع إستثناء للأخطار التي ينص القانون أو الإتفاق على إستبعادها من غطاء التأمين، فكلّما كان المؤمن عليه معرضاً للخطر أثناء الرحلة البحريّة، إذ أنّ التأمين عليه من هذا الخطر بحرياً وخاضعاً لأحكام التأمين البحريّ، ولا عبرة بنوع الضرر، ولا بطبيعة المال المؤمن عليه سواءً أكانت بضاعةً أو سفينةً أو مركبةً نهريّة أو أيّ مالاً آخر، ومتى كان التأمين بحرياً أمكن أن يمتدّ بطريقة تبعية وعلى سبيل الإستثناء إلى بعض المخاطر التي قد تنشأ في المرحلة التي تسبق أو تلي الجزء البحر⁽²⁾.

ومن هنا فإنه يُمكن القول أنه ليس كل ما يحدث في البحر يعتبر خطراً، ولا كل خطرٍ يُعتبر من أخطار البحر، إلا أن كل ما يحدث خلال الرحلة البحريّة من أخطار يُعتبر خطراً بحرياً، سواءً في ذلك الأخطار التي يحدثها البحر أو الأخطار التي تحدث على البحر⁽³⁾.

(1) محمد، أية سالم، تغيير الخطر في عقد التأمين والآثار المترتبة عليه، ص26.

(2) الجازوي، سالمه فرج، الخطر في عقد التأمين البحريّ، ص4.

(3) زكريا، بكوش، الخطر في التأمين البحريّ، ص36.

الفصل الثالث

نطاق الأخطار المشمولة والمستثناة في عقد التأمين البحري

يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع أو مجموعات من التغطيات والتي تتطابق مع الشروط الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين في لندن⁽¹⁾ والتي تتمثل بما يلي:

أولاً: الأخطار المؤمنة بموجب الشروط (ج وأ).

ثانياً: الأخطار المؤمنة بموجب الشروط (ب).

ثالثاً: الأخطار المؤمنة بموجب الشروط (أ): وتشمل جميع الأخطار المؤمنة بموجب الشرطين (ج) و(ب) مضافاً إليها كافة الأخطار الاخرى التي لم يتم إستثناؤها صراحةً في بند الإستثناءات أو في أي مكان آخر من عقد التأمين، ومن جهة أشار القانون البحري إلى مجموعة من الأخطار والتي إستثناها من التأمين البحري⁽²⁾ ، وعليه ومن خلال هذا الفصل سيتم البحث في هذا الجانب وفق التقسيم الآتي:

(1) حسين، علي سعيد، عقود قانون التجارة البحريّة، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط1، القاهرة، 2017، ص39.

(2) وتتمثل بما يلي:

1. فقدان أو الضرر الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها والذي يعزى سببه بصورة معقولة إلى الحريق أو الانفجار.
2. جنوح السفينة أو المركب أو ارتطامها بالقاع أو غرقها أو إنقلابها.
3. انقلاب الناقل البرية أو خروجها عن خط السكة الحديدية.
4. اصطدام أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء.
5. تفريغ الحمولة في أحد موانئ الإغاثة. ب- فقدان أو التلف الذي يصيب البضائع المؤمن عليها بسبب: 1- التضحية بالخسارة المشتركة (العامة) العوارية العامة. 2- رمي البضاعة في البحر. 2- يشتمل هذا التأمين الخسارة المشتركة (العامة) ومصاريف الإنقاذ التي تسويتها وتحديدها وفقاً لعقد النقل و/أو أحكام القانون والممارسة السائدة والتي يتم تكبدها لتجنب أو محاولة تلافي خسارة من أي سبب عدا ما تم إخضاعه للإستثناء صراحة في هذه الشروط أو أي مكان آخر من عقد التأمين. 3- يمدد هذا التأمين ليعوض المؤمن له عن نصيبه في المسؤولية المترتبة طبقاً لأحكام شروط التصادم الناجم عن خطأ مشترك «الوارد في عقد النقل» كما لو كان الأمر يتعلق بخسارة مغطاة بموجب أحكام هذه الشروط على أخطار الشركة التي يكون لها الحق عندئذ في الدفاع عن المؤمن له ضد هذه المطالبة على نفقتها الخاصة.

المبحث الأول: نطاق الأخطار المشمولة بعقد التأمين البحري.
المبحث الثاني: نطاق الأخطار المستبعدة من عقد التأمين البحري.

1.3 نطاق الأخطار المشمولة في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحري

إذا كان النقل البحري الداخلي لا يُثير تنازعا في القوانين، فإن النقل البحري العالمي وهو الأكثر إنتشاراً يُثير تنازعا في القوانين، الأمر الذي يُشكل مصدر قلقاً للشاحنين والناقلين، ويُضفي طابعاً من عدم الاستقرار، مما يؤثر سلباً على هذا القطاع الحيوي، لذلك بُدلت منذ القديم الجهود الدولية لتفاديهِ عن طريق عقد إتفاقيات دولية تتضمن قواعد موضوعية موحدة، أو بوضع شروط عامة أو عقود نموذجية لتنظيمه⁽¹⁾. لذلك فإن التأمين في الوقت الحاضر لم يعد نوعاً من المُقاومة يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن بل أضحي نظاماً يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الأضرار على من يتعرضون للمخاطر، ولم يقف الأمر عند توزيع المخاطر على المستأمنين داخل كل شركة تشتغل بالتأمين، بل وجدت الشركات في نظام إعادة التأمين ما يسمح لها بتوزيع المخاطر فيما بينها، ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلي، بل يمتد إلى النطاق الدولي حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين⁽²⁾.

والأخطار البحرية المشمولة والتي تنصب عليها أحكام القوانين البحرية يتم إدراجها في وثيقة التأمين الموقعة من المؤمن والمؤمن له أو من يمثلانها كما هو الحال في وثيقة التأمين المعمول بها في العراق "والمطابقة لشروط جمعية مكنتبي التأمين البحري في لندن"، وهي تمثل الأخطار البحرية التي تسببها الحوادث البحرية

(1) حسين، علي سعيد، عقود قانون التجارة البحرية، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط1، القاهرة، 2017، ص39.

(2) المقدادي، عادل علي، القانون البحري، ص123.

التي أضفت طابعاً مميزاً للنقل البحريّ، وقد أفرزت في حقيقة الأمر أحكاماً لتحديد مسؤولية عناصر الرحلة البحريّة⁽¹⁾.

وقد نظمّ المشرعين العراقي والاردني كل من الأخطار البحريّة التي تكون موضوعاً للمسؤولية في عقد التأمين البحريّ، ويلتزم المؤمن بالتعويض عنها، وهذه الأخطار هي على النحو الآتي:

المطلب الأول: خطر التصادم والتلوث البحريّ في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحري.

المطلب الثاني: نقل البضائع ونقل الأشخاص في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحري.

1.1.3 خطر التصادم والتلوث البحريّ في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحري

عرفت البشرية التجارة البحريّة، من العصور القديمة، إذ ما زالت التجارة البحريّة تُشكل العامود الفقري للاقتصاد الوطني والعالمي، ونظراً لكثرة الإشكاليات القانونية التي يُثيرها النقل البحريّ العالمي الأمر الذي يُشكل مصدر قلق، وعائق أمام تطور التجارة الدولية، وعليه ومن خلال هذا المطلب سيقوم الباحث بتسليط الضوء على نوعين من الأخطار البحريّة وهي خطر التصادم والتلوث البحريّ وذلك من خلال الفرعين الآتيين:

1.1.1.3 خطر التصادم في عقد التأمين البحري

يُعد موضوع التصادم البحريّ من أهم أنواع الخطر البحريّ، والذي يتضمن أنه إذا إصطدمت السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بجرم عائم أو ثابت، فإنّ المجهز المسؤول عن هذا التصادم ليس بحاجة إلى أن يعقد تأميناً خاصاً منفصلاً على مسؤوليته، إذ أن مؤمن السفينة يكون مسؤولاً عن التعويضات التي يلتزم بها المستأمن

(1) بن هزيم، محمد أحمد، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحريّ للبضائع في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة والقانون المقارن، رسالة ماجستير، الإسكندرية، مصر، 2010، ص8.

تجاه الغير بسبب التصادم بشرطٍ صريحٍ في الوثيقة أو بحكم القانون⁽¹⁾، إذ إرتبطت معاهدات السلامة الدولية بأكثر حادّ تصادمًا شهدته التاريخ، وهو اصطدام سفينة تيتانك بجبل الثلج في شمال المحيط الأطلنطي الأمر الذي أدى إلى غرق السفينة عام 1912 وفقد ما يقارب 1055 شخص⁽²⁾.

وجاءت إتفاقية بروكسل عام (1910م) الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحريّ لتعالج الإشكاليات القانونية التي يُعاني منها قطاع النقل البحريّ الدولي، وعَرّف تلك المعاهدة خطر التصادم في المادة الثالثة منها تحديداً بأنه: "التصادم الذي يحصلُ بين سفينتين أو بين سفينةٍ ومركب ملاحاً بحريةً داخليةً بغض النظر عن مكان التصادم". وعلى ذلك فإن المعاهدة إعتبرت وجود سفينة واحدة في التصادم كافي لإعتباره تصادمًا بحري، فالتصادم البحريّ يُعتبر قائماً طالما وجدت سفينةً واحدة على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة وهذا ما أخذ به القانون البحريّ الفرنسي رقم 545 لسنة 1967م، وأخذت به أغلب التشريعات العربية⁽³⁾، والتي يبدو إنها في الطريق لتوحيد الحكم في هذه المسألة، علاوةً على إن بعض القوانين البحريّة مثل القانون البحريّ المصري والإماراتي قد وسع أكثر من نطاق تطبيق أحكام التصادم البحريّ عندما أعتبرَ العائمت المقيدة بمرسى ثابت بحكم السفينة البحريّة أو مركب ملاحاً داخلية بحسب الأحوال⁽⁴⁾.

(1) المرزوقي. محمد عبد الرحمن، مسؤولية الناقل البحريّ في نقل المواد الخطرة، رسالة ماجستير، الإمارات، جامعة الإمارات، 2018، ص 35 .

(2) الحمادي، يعقوب، التصادم البحريّ، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2012، ص 47.

(3) انظر المادة (236) من قانون التجارة البحريّة الأردنيّ، والمادة (233) من القانون البحريّ السوري، والمادة (292) من القانون البحريّ العماني، والمادة (223) من القانون البحريّ الكويتي، والمادة (187) من القانون البحريّ القطري.

(4) المادة 292 من القانون البحريّ المصري رقم (8) لسنة 1948، والمادة 318 من القانون البحريّ الإماراتي رقم 26 لسنة 1981.

والسفينة البحريّة كما عرّفها مشروع القانون البحريّ العراقي⁽¹⁾ في المادة (11) منه الفقرة أولاً بأنها: "كل منشأة تعمل أو تكون مُعدة للعمل في الملاحة البحريّة وتسير بوسائلها الذاتية"، كما عرّفها قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995 في المادة الأولى منه الفقرة عاشراً على إن "السفينة هي الوحدة العائمة التي تعد أولاً أو تُخصص للملاحة البحريّة على وجه الخصوص" وعلى ذلك لا بدّ من وجود عدة عناصر لتكون أماً سفينة، وقد جاء في حكم لمحكمة تمييز دبي بأنه: "...إن الحفار المحجوز عليه تحفظاً في ميناء دبي عبارة عن منشأة نصف عائمة ليس له وسيلة ذاتية للسير في ميناء دبي الجاف ويحتاج إلى القطر للسير في البحار، فإنّه لا يُعد سفينة"، وعليه فإن التصادم البحريّ هو إرتطام أو إحتكاك سفينة بسفينة أخرى أو بوحدة عائمة أخرى تُسبب إضراراً أو خسائر لواحدة أو أكثر من السفن أو الوحدات المتصادمة⁽²⁾. يبدو إنّ هذا التعريف لم يُحدد مكان وقوع الإرتطام أو الإحتكاك بل تركّ المسألة مُطلقة، ومع ذلك لا ينطبق معنى التصادم إذا إرتطمت السفينة بالصخور أو الأرصفة أو المنشآت الثابتة.

وعليه فإنّ التصادم الناشئ عن سببٍ قهريّ يُلزم المؤمن بتعويض الأضرار الناجمة عنه، سواء كان التصادم بين السفينة المؤمن عليها وسفينة أخرى، أو إرتطامها بشيء ثابت أو متحركٍ عائِم، وعندها يقوم المؤمن بتعويض الضرر الناشئ عن وقوع هذا الخطر ما لم يتفق الطرفان في عقد التأمين على تغطية نسبة معينة من هذه المسؤولية طبقاً لأحكام شروط التصادم الناجم عن خطأً مُشترك والوارد في عقد النقل كما لو كان ضرراً مُعطى بوثيقة التأمين، على أن يُخطر المؤمن له المؤمن بوقوع الحادث حتى يتّمكن من الدفاع عنه⁽³⁾.

وهذا ما أكدته محكمة إستئناف البصرة الإتحادية والتي لم تشترط أن يكون خطر التصادم بين سفينتين لذي أكدت فيه على أنه: "...كما لاحظت المحكمة من

(1) مشروع القانون البحريّ العراقي لعام 2008. لم يقر من قبل البرلمان العراقي.

(2) الشواربي، عبد الحميد، قانون التجارة البحريّة، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، (2003)، ص 549.

(3) انظر: شروط معهد لندن للتأمين على البضائع نموذج (أ).

خلال الإفادات المدونة أنه لم يتم تدوين أقوال الممثل القانوني للشركة العامة لموانئ العراق وسؤاله عن مسؤولية طاقم الباخرة الأجنبية منذ دخولها المياه الإقليمية العراقية وحتى رسوها في الرصيف المخصص لها، وبيان عما إذا كانت قيادة الباخرة عند دخولها إلى المياه الإقليمية العراقية تصبح بمسؤولية الدليل البحريّ وربان المرفأ وتتوقف مسؤولية كابتن الباخرة لحين وضعها في الرصيف المخصص لها والحالة كذلك عند مغادرتها الميناء..... ومن خلال ما تقدم تجدُ هذه المحكمة هناك نواقص تحقيقية وعدم وجود ما يستوجب التدخل التمييزي ورد طلب التدخل التمييزي مع ضرورة التتويه لقاضي تحقيق أم قصر أنه وبعد الكشف مجدداً تحديد عما إذا كانت الدعوى تخلو من العنصر الجزائي وبالتالي تتعدّد المسؤولية المدنية واتباع الإجراءات المنصوص عليها قانوناً، في الحجز الاحتياطي وأن هناك تقصير جنائي من جهة كابتن السفينة على ضوء ذلك، وصدور القرار بالإتفاق استناداً لأحكام المادة (265/264) الأصولية في 2020/8/9⁽¹⁾

كما نظمت المواد (236) لغاية (247) من قانون التجارة البحريّ الأردنيّ الأحكام الخاصة بشأن التصادم البحريّ، حيثُ أكدت المادة (236) من القانون الأردنيّ على وجوب التعويض في حال حصل هذا التصادم وذلك بنصها بأنه: " إذا وقع تصادم بين السفن البحريّة أو بين السفن البحريّة وسفن الملاحة الداخلية فإنّ التعويض عن الضرر اللاحق بالسفن وما على متنها من أشياء وأشخاص يُدفع وفقاً لأحكام التالية ولا عبرة للمياه التي حدثت فيها التصادم".

وبقتصر تطبيق الأحكام البحريّة الخاصة بالتصادم على المسؤولية الناشئة عن ذلك التصادم، فلا تسري قواعد التصادم على التصادم الذي يقع بين سفينة الإرشاد والسفينة التي إستعانت بها، كما لا تسري على التصادم الذي يحصل بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، إذ أن هذا النوع من التصادم يدخل في نطاق المسؤولية العقدية نظراً للرابطة العقدية التي تربط السفينة البحريّة وسفينة الإرشاد، وبين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة وعليه لا يخضع هذا النوع من التصادم لغطاء المسؤولية عن

(1) مجلس القضاء الأعلى، محكمة استئناف البصرة الاتحادية، بصفحتها التمييزية، العدد 156/ت.ج.2/2020، تاريخ القرار 2020/8/2020.

التصادم في وثائق التأمين البحري بل يجوز تغطيته بوثيقة خاصة من قبل أحد نوادي الحماية والتعويض⁽¹⁾.

كما أشارت معاهدة بروكسل لعام 1910 من خلال المادة الأولى منها إلى أنه: "بأن التصادم هو الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل فيها التصادم"، ويستفاد من التعريف السابق أن هناك ثلاث شروط يجب توافرها لاعتبار التصادم تصادماً بحرياً، ويمكن بيانها على النحو الآتي:

الشرط الأول: يتمثل بضرورة حصول التصادم بين منشأتين عائمتين، أما التصادم الذي يحصل بين السفينة وحاجز ثابت أو أجزاء من الميناء أو صخور بحرية فلا يُعد تصادماً بحرياً. وهناك حالة قد تحصل تتمثل بارتطام أكثر من سفينتين عائمتين في المياه، فإذا كان الخطأ من السفينة الأولى التي صدمت الثانية ودفعتها نحو سفينة ثالثة تضررت من هذه الحادثة فإن لمالك السفينة الأخيرة الحق في إقامة دعوى (التصادم على الأولى)⁽²⁾.

وتسري قواعد التصادم على تصادم بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز لأن كل سفينة تستقل بذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها مؤمنين مختلفين، وبالتالي فإن إقامة دعوى التصادم تحصل من قبل المؤمنين المختلفين لتسوية الحالة وإتمام إجراءات التعويض واستلامه كما لو كانت السفينتان مملوكتين لأكثر من مجهز⁽³⁾.

الشرط الثاني: أوجب نص معاهدة التصادم لسنة 1910 (معاهدة بروكسل) أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين سفينة بحرية بالمعنى القانوني للسفينة⁽⁴⁾. ولا يهم بعد ذلك أن تكون هذه السفينة خاصة بنقل البضائع (تجارية) أو سفينة صيد أو نزهة ولا يؤثر في كونها هي الصادمة أو المصدومة، ولا يعد مكان وقوع التصادم شرطاً إذ يعتبر

(1) شكري، بهاء بهيج، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، ص 236.

(2) البارودي، علي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 270.

(3) طه، مصطفى كمال، عقد التأمين، ص 384.

(4) المقدادي، عادل علي، القانون البحري، ص 341.

تصادماً بحرياً حتى إذا وقع بين سفينة ومركب عائم في المياه الداخلية وهذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل⁽¹⁾.

الشرط الثالث: حصول إرتطام مادي: ويشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً تنطبق عليه الأحكام الواردة في معاهدة بروكسل أن تحصل عملية (إحتكاك فعلية) وإرتطام مادي بين المنشأتين العائمتين، حيث لا تعد الأضرار اللاحقة بالسفينة إذا كانت ناشئة عن حركة الأمواج الهائلة التي أحدثتها سفينة مارة بالقرب من السفينة المتضررة دون أن يحصل التماس أو إحتكاك⁽²⁾.

ولا يوجد نوعٌ واحد للتصادم البحريّ، بل تعتمد أنواع التصادم حسب أسباب تحققه، كما أن أحكام المسؤولية عن التعويض متغيرة حسب نوع التصادم، ويمكن إستعراض هذه الأنواع على النحو الآتي:

أولاً: التصادم القهري: وهو التصادم الذي يتحتم وقوعه بسبب لا دخل لإرادة أحد من رباني السفينتين المتصادمتين فيه، وبعبارة أخرى فهو حادث قهري يحصل على سبيل المثال بسبب إنعدام الرؤية لكثافة الضباب أو لوجود أمر من السلطات العامة بإطفاء الأنوار الخارجية، وإنعدام الرؤية ليلاً كما يحصل في حالة الحرب، الأمر الذي يؤدي إلى إرتطام مادي بين السفينتين يتسبب في حدوث أضرار وتطبق أحكام المسؤولية التقصيرية السائدة في مثل هذه الأحوال على عقد التأمين البحري⁽³⁾.

ثانياً: التصادم بسبب خطأ فردي: ويحصل التصادم بسبب خطأ ربان أحد السفينتين العائمتين أو أخطاء طاقمه (المسؤول عنهم قانوناً) ويتمثل هذا الخطأ تحديداً بعدم اتباع قواعد السير البحريّة المتعارف عليها دولياً، مثل عدم اتباع قاعدة السير على اليمين عند مقابلة سفينة أخرى سائرة أو إهمال إنارة الأضواء الخارجية ليلاً أو السير بسرعة شديدة عند وجود ضباب في الجو، وعند حصول هذا التصادم يحق لمالك

(1) بن هزيم، محمد أحمد، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحريّ للبضائع في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة والقانون المقارن، ص54.

(2) المهتار، بسام عاطف، معاهدة بروكسل وتعديلاتها: التوحيد لبعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، 61 وما بعدها،

(3) حسين، علي سعيد، عقود قانون التجارة البحريّة، ص43.

السفينة المصدومة المتضررة إقامة الدعوى للمطالبة بالأضرار وإثبات حصول الضرر وتحديد متسبب الحادث عبر إثباتها بالتقرير البحريّ أو عبر الاستعانة بالشهود، ويستلزم أن يكون خطأ ريان السفينة الصادمة هو السبب المباشر للاصطدام⁽¹⁾.

ويكون مُجهز السفينة مسؤولاً عن خطأ المرشد حتى في حالة الإرشاد الإجباري والذي يتولى فيها المرشد تزويد الريان بالمعلومات الضرورية وخط السير الصحيح، وطبيعي أن الريان مسؤول عن القيادة والإدارة والمناورة، وإنّ المرشد يظل مسؤولاً عن خطأه⁽²⁾.

وتقضي معاهدة بروكسل لسنة 1910 في المادة الثالثة منها بأنه إذا وقع التصادم نتيجة خطأ إحدى السفينتين وجب تعويض الضرر على من ارتكب الخطأ، كما نصت أغلب التشريعات العربية، إذ أشار قانون التجارة البحريّة العثماني فقد جاء في متن المادة(249) منه على حكم مشابه إلى حد ما مع نص إتفاقية بروكسل وإن اختلف التعبير، ونصت المادة (249) على انه: "... أما إذا وقع ذلك التصادم بسبب تقصير أحد رياني السفينتين فتعطى حينئذ الخسارة الحاصلة من قبل الريان الذي هو أصل السبب....". ولذا يرى الباحث أنه على المشرع العراقيّ وضع تشريع قانون بحري قادر على مواجهة التطورات الحاصلة في مجال التجارة البحريّة لا سيما أن العراق يعد من أقدم الدول العربية التي لديها قانون تجاري بحري الذي تم إلغاؤه والإعتماد على قانون التجارة البحريّة العثماني.

ثالثاً: التصادم بسبب مشتبه به: وهي الحالة التي يقع فيها التصادم دون معرفة أسباب وقوعه حيث يشتبه أن يكون بخطأ من أحد الريانين للسفينتين أو خطر بحري اقترن بخطأ شخصي آخر، وفي هذا يشير حكم معاهدة التصادم وهو المطبق في نطاق النقل البحريّ الدولي إلى توحيد الحكم في حالة التصادم (القهري) والتصادم الذي لا تُعرف أسبابه، حيث نصت المادة (2) من معاهدة بروكسل على أنه: "يتحمل من أصابه الضرر في الحالتين المتقدمتين دون مطالبة الآخر بالتعويض" وتجدر الإشارة إلى أن نطاق تطبيق معاهدة بروكسل 1910 وحسبما يفيد نص المادة (12) منها بأن أحكامه تطبق على جميع أصحاب الشأن عندما تكون السفينة المعنية تابعة

(1) البارودي، علي، مبادئ القانون البحريّ، 274.

(2) طه، مصطفى كامل، عقد التامين، ص378.

لدولة متعاقدة أو أنّ تكون السفينتين تابعتين لدولٍ مُختلفة، أما إذا إتحدت جنسية السفينتين لدولةٍ واحدةٍ ولو وقع الحادث في أعالي البحار فإن قانون جنسية السفينة هو واجب التطبيق"⁽¹⁾.

رابعاً: التصادم بسبب خطأ مشترك: والمقصود به حدوث واقعة الإصطدام نتيجة خطأ مُشترك صادر من ريان إحدى السفينتين إقترن بسبب حدوث خطر بحري، وتقضي قواعد المسؤولية التقصيرية إلى تقسيم الضرر ومن ثم التعويض على أساس نسبة الخطأ الصادر من الشخص، وعليه فإن الريان الذي يتسبب بخطأه بصدم سفينة أخرى يجب أن يتحمل بنسبة ذلك الخطأ، والمسألة مسألة وقائع متروكة لمحكمة الموضوع⁽²⁾.

وفي هذا المجال أشارت معاهدة بروكسل لسنة (1910) في المادة (4) الفقرة أولاً) منها على أنه: "إذا كان الخطأ مُشترك تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة الأخطاء التي إرتكبها"، وهذه المادة هي تطبيق للمبادئ العامة في المسؤولية، وفي حال كانت الظروف لا تسمح بتحديد نسبة الخطأ أو إنّ الأخطاء كانت متساوية فتقسم المسؤولية بالتساوي⁽³⁾.

ويُخرج من نطاق الخطر في مجال التصادم والذي يكونُ ناجماً عن قوةٍ قاهرةٍ وعدم مسؤولية كل من ريان السفينتين تكون واقعةً من النوع الذي لا يُمكن توقعه ولا يُمكن تلافيه أو تجنبه، أما إذا كان من الممكن توقعه فلا يُعد الحادث قهرياً، كما لو

(1) بن هزيم، محمد أحمد، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحريّ للبضائع في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة والقانون المقارن، ص90.

(2) ناصر، رحيم زاهي، التأمين ضد المخاطر على البضائع المنقولة بحراً، مجلة الكلية الإسلامية الجامعية، العراق، المجلد3، العدد8، 2019، ص210.

(3) وهذا ما أشارت له المادة (239) من مشروع قانون القانون البحريّ العراقي لسنة 1987، وكذلك المادة (297) من القانون البحريّ المصري والمادة (226) من قانون التجارة البحريّة الكويتي والمادة(238) من قانون التجارة البحريّة الأردنيّ.

حصلَ الحادث بسبب تيار عادي ينطلق في وقت ثابت أو هبوب رياح أعلنت عنها الأرصاد الجوية أو بسبب ظلام الليل⁽¹⁾.

2.1.1.3 خطر التلوث البحريّ

من خلال هذا الفرع سنقوم ببحث خطر التلوث البحريّ من خلال بيان مفهوم اللغوي له وكذلك الاصطلاح، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: مفهوم التلوث في اللغة

جاء مُصطلح التلوث في لسان العرب: " مادة لوث " : إن التلوث يعني التلطّخ، يقال تلوث الطين بالنتن والحصى بالرمل، ولوّث ثيابه بالطين أي لَطَّخَهَا، ولوّث الماء أي كدّره، وتلوث الماء أو الهواء ونحوه يعني خالطته موادّ غريبة⁽²⁾.
أما المُعجم الوسيط فقد حدّد مفهوم التلوث بأنه " أن تلوث التربة أو الماء أو الهواء يعني خالطته موادّ غريبة ضارة"، ويرى البعض من علماء اللغة التلوث لغّةً، يعني عدم النقاء وإختلاط الشيء بغيره بما يتنافر معه ويفسده⁽³⁾.

ثانياً: مفهوم التلوث البحريّ

يعرّف التلوث البحريّ بأنه "إحداث تلف أو فساد لنوعية المياه، مما يؤدي إلى حدوث خلل في نظامها الأيكولوجي بصورة أو بأخرى، مما يُقلل من قدرتها على أداء دورها الطبيعي، بل تصبح خسارة مؤذية عند إستعمالها، أو تفقد الكثير من قيمتها الاقتصادية، وبصفة خاصة مواردها من الأسماك والأحياء المائية"⁽⁴⁾.

(1) العزاوي، محمد باسل، وصالح، ساهر محفوظ، مشاكل ترجمة القصد في بوليصة التأمين البحريّ من الإنجليزية إلى العربية، بحث منشور، أدب الرفادين، المجلد 38، العدد52، 2008، ص22.

(2) ابن منظور، محمد بن مكرم (1982) : لسان العرب، الجزء الثالث، القاهرة ، المطبعة الكبرى ، ص409

(3) مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط، الجزء الثاني، 878.

(4) الفيل، علي عدنان (1986)، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية (دراسة مقارنة)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط 1، ص 13 .

ومن جهة أخرى عُرِفَ التلوثُ البحريُّ بأنه: "كلُّ تغيّرٍ في الخواص الطبيعية البيولوجية أو الكيميائية للمياه يترتب عليه، أو يُحتمل أن يترتب عليه، عدم صلاحية مياه البحر للاستعمالات المخصصة له"⁽¹⁾.

ويرى جانبٌ من الفقه أن التلوثَ البحريَّ هو "إدخال الإنسان بصفة مباشرة أو غير مباشرة للمواد الضارة بالبيئة البحريَّة وذلك بالشكل الذي يؤدي إلى تغيير الخواص الطبيعية بها، ويترتب عليه إضرارٌ لصحة الإنسان ورفاهيته وباقي الكائنات الحية"⁽²⁾.
ومن جهةٍ أخرى عرّف التلوثَ البحريَّ هو "إدخال مواد طاقة في البيئة البحريَّة بواسطة الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر، وما يترتب على ذلك من آثار ضارة بالمواد الحية أو مخاطر على صحة الإنسان والحيوان وتقليل النشاطات البحريَّة بما فيها الصيد، وتدهور نوعية المياه البحريَّة والحد من إستخدامها على الوجه الأكمل"⁽³⁾.
ومن جانب الفقه الفرنسي تم تعريف التلوث البحريِّ بأنه "كل نشاطٍ من جانب الإنسان يؤدي إلى تغيير في البيئة البحريَّة والحياة البحريَّة وكل ما بها من مواد حية ويؤثر في المنافع البحريَّة. وبناء على ذلك يشمل هذا النوع من التلوث الأضرار الناشئة عن تنمية السواحل والشواطئ واستغلال مصادر البترول والغاز، كما يشمل التخلص من الصرف الصحي والنفايات الصناعية ونفايات البترول عن النفايات المشعة"⁽⁴⁾.

ويبني بعض الشُّراح تعريف التلوث البحريِّ بأنه " تعبير يشمل دون أن يقتصر بالضرورة على إدخال الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشرة، لمواد أو طاقة في البيئة البحريَّة، على نحو يلحق الآثار الضارة بالموارد الحية، أو المخاطر بالصحة الإنسانية

(1) أبو الخير، أحمد عطية(1995) الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحريَّة والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، ص:16.

(2) عامر، صلاح الدين(1996) القانون الدولي للبيئة، القاهرة: دار النهضة العربية، ص96.

(3) أحمد، عصام محمد عبد الماجد(2002) التلوث "المخاطر والحلول"، الناشر/المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، ص107.

(4) مشار له لدى: أبو الخير، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحريَّة والمحافظة عليها من التلوث، ص18.

والتأثير على نوعية استخدام ماء البحر وإضعاف خواصها بما يلي ذلك استخدام الموانئ"⁽¹⁾.

وقد عرفت مجموعة خبراء الأمم المتحدة العلمية (GESAMP) التلوث البحري بأنه "إدخال الإنسان بشكل مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقات معينة إلى البيئة البحرية الذي ينتج عنه آثار ضارة للكائنات الحية البحرية وصحة الإنسان، وتعرقل النشاطات البيولوجية للكائنات البحرية بالإضافة إلى الصيد وإضعاف جودة المياه البحرية"⁽²⁾.

أما المشرع الأردني فلم يتطرق إلى تعريف التلوث البحري بشكل خاص، ولكنه عرف التلوث بشكل عام في المادة الأولى من قانون حماية البيئة بأنه " أي تغيير في عناصر البيئة مما قد يؤدي بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى الإضرار بالبيئة أو يؤثر سلباً على عناصرها أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية أو ما يخل بالتوازن الطبيعي"⁽³⁾ وعليه شمل هذا التعريف التلوث البحري بأنه أي تغيير في عناصر البيئة البحرية مما قد يؤدي بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى الإضرار بالبيئة أو يؤثر سلباً على عناصرها أو يؤثر على ممارسة الإنسان وصحته والموارد البحرية.

أما المشرع العراقي فقد عرف تلوث البيئة بأنه "وجود أي من الملوثات المؤثرة في البيئة بكمية أو تركيز أو صفة غير طبيعية تؤدي بطريق"⁽⁴⁾ مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالإنسان أو الكائنات الحية الأخرى أو المكونات اللاحياتية التي توجد

(1) الشبيب، أسفار شهاب(1990) المياه والملوثات المجرية، ط1، الدار الوطنية للنشر والتوزيع، بغداد، ص28.

(2) أبو الخير، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، ص20.

(3) قانون البيئة الأردني رقم 52 لسنة 2006.

(4) حسونة، محمد علي(2006) مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي المصدر، مجلة مصر المعاصرة، 33مصر، مجلد 104، العدد 511، ص306.

فيها"، ولم يخرج عن هذا المفهوم تعريف التلوث الوارد في المادة (1) من قانون وزارة البيئة رقم (37) لسنة 2008 والذي جاءَ بشكلٍ شبه متطابقٍ مع التعريف السابق⁽¹⁾. وعلى الرغم من أن الوثيقة النموذجية للتأمين البحريّ إستثنت التلوث من نطاق التأمين من المسؤولية، غير أنّ الطابع الدولي للتلوث البحريّ والأضرار الجسيمة التي تنتج عنه وإتساع رُفعتها بحيث لا تقتصر على شخصٍ معين أو دولةٍ معينة، وقصور التقنين الوطني، ومعالجة نتائجه، دفعت المجتمع الدولي إلى وضع القواعد التي تحكم المسؤولية المدنية عن هذا النوع من التلوث وتحديد الجهة المسؤولة مدنياً عنه، وإيجاد وسيلة لتعويض الخسائر الناجمة عنه، وأبرمت الكثير من المعاهدات بهذا الشأن لتقرير التعويض عن المسؤولية المدنية للتلوث البحريّ، ولم يقتصر أمر معالجة المسؤولية من التلوث البحريّ على المعاهدات الدولية، بل أن عدداً من مُجهزي ناقلات البترول عقدوا اتفاقاً فيما بينهم سنة 1979م، حيثُ عُرفَ باتفاق توفالوب وكذلك إتفاق آخر عقد بين عدد من الشركات البترولية سنة 1971م، عُرفَ باتفاق كريستال وذلك من أجل وضع قواعد لتعويض الأضرار الناشئة عن التلوث البحريّ، وقد إستمر العملُ بهذين الإتفاقيتين إلى التاريخ الذي وضعت فيه المعاهدتان الدوليتان حيز التنفيذ⁽²⁾.

ومن خلال إستعراض التعريفات السابقة يجدُ الباحث بأن تلوثُ البيئة البحريّة يتمثل بكل ما يفسد خصائصها أو يُغير من طبيعتها، إذ يُطلق مصطلح التلوث على البيئة البحريّة عندما يتغير تركيب المحتوى المائي أو ظروفه بشكل مباشر أو غير مباشر نتيجةً للفاعليات البشرية حيث يُصبح أقل ملاءمةً للاستخدام في أي من مجالات التي يمكن أن يُستخدم فيها الماء الطبيعي غير الملوّث.

2.1.3 نقل البضائع ونقل الأشخاص في التنظيم القانوني بعقد التأمين البحري

عَرَفَت إتفاقية روتردام لعام 2009 البضائع بأنها: "ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أياً كان نوعها وهي تشمل مواد الرُزم وأي مُعداتٍ وحاوياتٍ لا يوفرها الناقل أو لا تُوفر نيابة عنه"، أما إتفاقية هامبورغ فقد

(1) أنظر نص الفقرة (7) من المادة (2) من قانون حماية وتحسين البيئة العراقي.

(2) شكري، بهاء بهيج، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، ص 241.

عرّفت البضائع بأنها "الحيوانات الحية، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاويات أو منصة نقالة أو أداة نقل مُماثلة أو مُغلقة، تشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذ قدمها الشاحن".

كما نصت معاهدة روتردام على نقل البضائع في الفصل الرابع وذلك من المادة 11⁽¹⁾ إلى المادة 16 وتتلخص هذه الالتزامات في نقل البضاعة إلى مكان المقصد ثم تسليمها إلى المرسل إليه، وذلك بأن يقوم الناقل بتسليم البضاعة وتحميلها ومناولتها، وتستيفها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بعناية وتفريغها بعناية وتسليمها على نحو ملائم إلا إذا إتفق الطرفان في العقد على الشاحن أو المستندي أو المرسل إليه للقيام بذلك، وبذلك يتعين على الناقل البحريّ إستلام البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني لعقد النقل البحريّ وتبدأ إلتزامات الناقل البحريّ إستلام البضائع من الشاحن، وتعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمني للنقل البحريّ وتبدأ إلتزامات الناقل ومسؤولياته بمجرد إستلامه البضاعة.

وعليه تقع عميلة الشحن على عاتق مسؤولية الناقل البحريّ ومن هنا فقد جاء موقف المشرع الأردنيّ متوافقاً مع الواقع العملي للنقل البحريّ الذي يشير إلى أن الناقل هو من يتولى القيام بعمليات الشحن باعتبارها عملاً فنياً متخصصاً يتطلب خبرةً ودرايةً معينة للقيام به وإتقانه وهو ما لا يتوفر للشاحن، فمع توسع التجارة والتبادل التجاري ووسائط النقل برا وبحرا وجواً⁽²⁾.

وعليه تشتمل الأخطار البحريّة في التأمين البحريّ على نقل البضائع ونقل الأشخاص، حيث نصت المادة (330) من قانون التجارة البحريّة الأردنيّ على أنه: "يعتبر التأمين ذا طابع بحري بمُجرد عقده على مركب يُنعت بالسفينة وان يُكن هذا المركب لا يتعاطى الملاحة البحريّة، ويشمل التأمين على السفينة في وقت ترميمها

(1) إذ تنص المادة 11 على انه يقوم الناقل رهناً بأحكام هذه المادة وفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه، كما نصت المادة 13 على "يقوم الناقل بتسليم البضائع ومناولتها وتحميلها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

(2) البارودي، علي، مبادئ القانون البحريّ، ص241،

وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وعموماً في أي موضع كان ضمن نطاق الملاحه المنصوص عليه في الوثيقة".

وكذلك نصت المادة (331) من ذات القانون على أنه: "يبقى لتأمين البضائع طابع التأمين البحري وأن أستخدمت للنقل البري أو النهري على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل". فيكون المؤمن مسؤولاً عن التعويض في التأمين من خطر الهلاك الكلي للبضاعة أو الهلاك الجزئي أو التلف للبضاعة، أو التأخير في شحنها أو وصولها، وهو ما ورد في المادة (258) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي جاء فيها: " الخسائر البحرية هي كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار أو هلاك وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة."، وكذلك في عقد نقل الأشخاص سواء في تأخيرهم في المغادرة أو الوصول أو تعرضهم للخطر أثناء السفر

وكذلك يكون وفق قانون التجارة البحرية الأردني المؤمن مسؤولاً عن ضمان الأضرار الناجمة عن قطر السفينة، وذلك وفق ما ورد في المادة (235) من قانون التجارة البحرية أنه: " إذا قطرت سفينة وكانت تتصرف بوسائلها الدافعة فإن ربانها مسؤولاً تجاه كل شخص ثالث عن خطأ ربان السفينة القاطرة ما لم يثبت أن هذه لم تكن بإدارته. غير أن مسؤوليته هذه تبقى له حق الادعاء على ربان السفينة القاطرة إذا ثبت أن هذا الربان قد ارتكب خطأ شخصياً".

وهذا الأمر يقودنا للحديث عن الخسائر البحرية والتي عالجتها أحكام المعاهدات الدولية المبرمة بشأن الخسارة البحرية العمومية، وخاصة قواعد(بورك إنتويرب)، والتي عرفتها الخسارة البحرية العمومية بأنها: "الخسارة التي تؤدي إلى مطالبة باقي أطراف الإرسالية البحرية بالمساهمة فيها لأنهم استفادوا منها وكذلك هي كل تضحية أو مصروفات غير إعتيادية يقررها الربان أو تُنفق عن قصد وبكيفية

معقولة من إجـل السلامة العامة لاتقاء خطر داهـم يُهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها"⁽¹⁾.

وقد عرفتها قواعد (بيورك إنتويرب 1994) الخسارة البحريّة بأنّها: "التضحية التي تُتّم أو المصاريف التي تُنفق بصفة إستثنائية وإختيارية ومعقولة في سبيل السلامة بقصد تجنب خطر تتعرض له الأموال التي تشترك في مخاطرة بحرية". ووفقاً لهذه القواعد فإنّ التضحية بالبضاعة أو بأجزاء من السفينة أو دفع النقود تكون خسائر بحرية إذا توافرت العناصر التالية:

- 1- حصول هذه التضحية أثناء الرحلة البحريّة.
 - 2- أنّ يكون هدفها إنقاذ الإرسالية البحريّة (وسائل ملاحه أو حمولة).
 - 3- أن تكون في معرض حدوث خطرٍ بحري يهدد تلك الإرسالية.
 - 4- أنّ الهدف حماية المصلحة العامة للمصالح الممتلئة فيها.
 - 5- حصول نتيجة مفيدة، متمثلةً بإنقاذ الحمولة أو جزء منها أو وسيلة الملاحه أي تحقق فائدة لأصحاب المصالح المتمثلة في تلك الإرسالية.
- وعليه يلاحظ الباحث أنّ تعريف الخسارة البحريّة العمومية مر بعدة تطورات حتى إستقر على وضعه الحديث في قواعد (بيورك إنتويرب 1994). وبذلك فإنّ الضرر أو الهلاك أو النفقات الاستثنائية أو غير المألوفة والمبدولة في سبيل السلامة العامة للإرسالية البحريّة يتحملها جميع أصحاب المصالح الممتلئة في تلك الإرسالية ويُعبر عنها بالمساهمة في الخسارة البحريّة العمومية⁽²⁾.

ويقتضي نظام الخسارة البحريّة العمومية أنّ لكل صاحب مصلحةٍ ممثلة في الرحلة البحريّة الذي ضحى بماله في سبيل حفظ الإرسالية البحريّة مُطالبه أصحاب المصالح

(1) وهذا ما نصت عليه المادة (262) من قانون التجارة البحريّ الأردني والتي جاء فيها: "الخسائر البحريّة المشتركة هي ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية عن هلاك أقدم عليه الريان قصداً للمنفعة المشتركة ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك فيما خلا الحالات المنصوص عليها في المادة ٢٦٦ وهذا شأن.....".

(2) عبد الرحيم، ثروت، الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحريّ، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1996، ص 41.

الآخرين بالمساهمة معه في تحمّل الضرر الذي أصابه إذ للمجهز الحق بالرجوع على أصحاب هذه المصالح في تحمّل الضرر إذا أصيبت سفينته، أو بذلّ الريان نفقاتٍ إستثنائية لتأمين سلامة الرحلة البحريّة، كما لأصحاب المصالح الآخرين الحق ذاته على المُجهز حال الضرر بمصالحهم الممثلة في تلك الرحلة⁽¹⁾.

ورغمّ ثبوت حق الرجوع بين تلك الأطراف، لكن ما هو الأساس القانوني لهذا الرجوع؟، حيث لم تحدد نصوص قوانين التجارة البحريّة في أعضاء المنظومة الدولية بصورة صريحة الأساس القانوني لهذه المطالبة، ورجوع أصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحريّة على بعضهم حال حصول الضرر، وكذلك الحال في المعاهدات الدولية المبرمة بشأن قواعد وأحكام الخسارة البحريّة العمومية، وهذا الوضع أدى إلى بروز الاختلاف الفقهي حول تحديد ما هو الأساس القانوني للخسارة البحريّة العمومية؟ وقد إنحصرت الاختلافات الفقهية على خمسة مذاهب، هي على النحو الآتي:

الأول: مذهبُ العقد: إنّ فكرة العقد أو المشاركة بين أصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحريّة على جبر الضرر الناجم عن حدوث الخسارة البحريّة العمومية، تقوم على حصول إتفاق فيما بين أصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحريّة على المشاركة والمساهمة في تعويض الضرر اللاحق بصاحب المصلحة الممثلة في تلك الإرسالية⁽²⁾.

ومقتضى ذلك إبرام إتفاق أطراف المُجهز وأصحاب المصالح العمومية في الرحلة البحريّة موضوعه المساهمة بتعويض من لحقه ضرر منهم، كلّ حسب قيمة أمواله بالنسبة المحددة قانوناً لعناصر المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة⁽³⁾. وسنذكر من قال بهذا الأساس أنّ قوانين التجارة البحريّة على الأغلب تنصّ على كيفية تسوية الخسارة البحريّة العمومية، إذ تتم وفق الإتفاق الخاص بين أصحاب العلاقة و أصحاب

(1) بن هزيم، محمد أحمد، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحريّ للبضائع في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة والقانون المقارن، ص103.

(2) حسين، علي سعيد، عقود قانون التجارة البحريّة، ص49.

(3) الحمادي، يعقوب، التصادم البحريّ، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2012، ص47.

المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية، وفي حال عدم وجود مثل هذا الإتفاق فتُطبق أحكام القانون في موضوع عقود النقل البحري والخسارة البحرية العمومية⁽¹⁾.

ويبدو أنّ مذهبُ العقد أو المشاركة بين أصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية لا يصلح أساساً قانونياً للخسارة البحرية العمومية وذلك لأنّ القانون قد حدد معالم تسوية الخسارة البحرية العمومية، ببيان القيمة التي تدخل على أساسها عناصر الرحلة البحرية في المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة، وفق إطار لا يجوز مخالفته، كما حدّد إطار المسؤولية والحد الأدنى لتحمل التعويض بشكل لا يجوز تجاوزه، ورسم نطاق شروط الاعفاء من المسؤولية لكل صاحب مصلحة ممثلة في تلك الإرسالية⁽²⁾.

الثاني: مذهب الكسب بلا سبب: إن مضمون مذهب الكسب بلا سبب يقصد به تحقق منفعة مادية أو معنوية دون سبب قانوني على حساب المفقّر، ويتعين ردّ هذه المنفعة لمن إفتقر في حدود ما لحقه من خسارة، ويعني ذلك أنّ هناك كسباً من جهة وإفتقاراً من جهة أخرى، ويكون هذا الكسب إما إيجابياً يتحقق بمنفعة بسبب فعل من المُفقّر، وأما سلبياً كتجنب المكتسب لخسارة محققة⁽³⁾.

لكن يوجّه لهذا الرأي النقد، على عدم صلاحيته للخسارة البحرية العمومية من ناحيتين، أولها: أنّ ترتب على التضحية بالبضاعة أو بأجزاء من السفينة، أو دفع النقود، خسارة وإفتقار، فلا يُقابل ذلك كسباً في الجانب الآخر، كون عدم التعرّض للهلاك لا يعدّ كسباً، وثانيها: إنّ تطبيق نظام الخسارة البحرية العمومية على النقل البحريّ فحسب ولا مجال لتطبيقه على النقل البري، حيث رفض القضاء الفرنسي تطبيقه على النقل البري، كون ميدانه ينحصر بالنقل البحريّ⁽⁴⁾.

(1) نص قانون التجارة البحريّ الأردنيّ في المادة (٢٥٩) منه على أنه: "تسوى الخسائر البحرية في حالة عدم وجود اتفاق خاص بين أصحاب العلاقة كلهم بمقتضى الأحكام التالية :
(2) انظر على سبيل المثال المواد (272) من قانون التجارة البحرية الأردنيّ والقاعدة (17) من قواعد يورك إنتويرب 1994.

(3) البارودي، علي، مبادئ القانون البحريّ، ص 288.

(4) الحمادي، يعقوب، التصادم البحريّ، ص 129.

الثالث: مذهب الوكالة الضمنية: يقوم هذا الأساس على أنّ الخسارة البحريّة العمومية تطبيقاً لإتفاقٍ ضمني بين أصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحريّة (المجّهز والشاحنين) يشتركون بموجبه على تحمّل المخاطر التي تتعرض لها الإرسالية البحريّة، ويُعتبر الريان ممثلاً قانونياً لهم، وله بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم العمومية⁽¹⁾.

لكن وجه لهذا المذهب الكثير من الإنتقادات بأنّه لا يصلح كأساس قانوني للخسارة البحريّة العمومية لأنّه ما إلا تطبيقاً للقواعد العامة، حيث أخضع تسوية الخسارة البحريّة العمومية من حيث مشتملاتها ونسب التوزيع والمساهمة فيها، لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين، وهي قاعدة عامة سواء تمت الاستشارة من قبل الريان أم لا⁽²⁾.

كما أنّ القول بهذا الأساس فيه تضحيةً بذاتية القانون البحريّ المتأتية من نظرية الخسارة البحريّة العمومية، ونظام تسويتها، وتخضع لقواعد خاصة لا مثيل لها في القانون المدني والتجاري الأمر الذي يجعل الريان عندما يقوم بما يؤدي للخسارة البحريّة العمومية مستمداً هذه الصلاحية من قواعد النظام البحريّ لا من الوكالة الضمنية⁽³⁾.

الرابع: مذهب الفضالة: ذهب رأيي إلى القول بصلاحية الفضالة كأساس قانوني للخسارة البحريّة العمومية، كون الريان يتصرف في شأن التضحية بالبضاعة أو بأجزاء من السفينة أو دفع النقود كفضولي يُراعى مصالح الشاحنين، على إعتبار أنّه يعمد في هذه التضحية أو دفع النقود لإتقاذ الإرسالية البحريّة لمصلحة أصحاب المصالح الممثلة فيها⁽⁴⁾.

(1) حسين، علي سعيد، عقود قانون التجارة البحريّة، ص 98.

(2) الشرقاوي، سمير محمود، الخطر في التأمين البحريّ، ص 200

(3) البارودي، علي، مبادئ القانون البحريّ، ص 243.

(4) عبد الله، سلامة، عمر، عصام الدين، التأمين البحريّ، القاهرة، دار النهضة، ط3، 2010، ص 23.

لكن يُعيب بعض الفقه⁽¹⁾ على هذا الرأي بعدم صلاحيته كأساس قانوني للخسارة البحريّة العمومية، لأنّ شروط الفضالة لا تتوافر في الخسارة البحريّة العمومية، ولأنّ نظام الفضالة ظهر بعد نظام الخسارة البحريّة العمومية بكثير ولا يصلح اللاحق لتفسير السابق.

وعليه يجدُّ الباحث أنّ مذهب الفضالة لا يصلح كأساس قانوني للخسارة البحريّة كون الرهان يقومُ به في الرحلة البحريّة تنفيذاً لإلتزام قانوني فرضته قواعد القانون البحريّ، ولا يقومُ به كفضولي لمصلحة عاجلة لصاحب العمل، كما أنّ مقتضيات حدوث الخسارة البحريّة العمومية في الإرسالية البحريّة ونظام المساهمة في تلك الخسارة توجب تصرف الرهان المتمثل بالتضحية أو دفع النقود.

الخامس: مذهب النظام البحريّ الأصيل: يرى أنصارُ هذا المذهب أنّ الأساس القانوني للخسارة البحريّة العمومية هو نظام بحري أصيل لا محلّ لردّه إلى أنظمة القانون المدني كون نظرية الخسارة البحريّة العمومية تستمدُّ أصولها وأحكامها من ظروف الملاحة البحريّة وجسامة المخاطر التي تصادف الرحلة البحريّة⁽²⁾.

وبدعم ذلك أنّ عقد النقل البحريّ يُنشئ بين أطرافه رابطة تعاونية أساسها إنقاذ المصالح الممثلة في الإرسالية والإشتراك في المخاطر والظروف التي يجتازونها، كما تستمدُّ نظرية الخسارة البحريّة العمومية سندها من الفوائد العملية التي يُحققها نظامها وقواعد تسويتها⁽³⁾. وبنفس الوقت يؤيد هذا الرأي دور نظام الخسارة البحريّة العمومية وكيفية تسويتها، والذي ينفرد به القانون البحريّ عن سائر فروع القانون الأخرى، بالشكل المبرر لذاتية القانون البحريّ، الأمر الذي يمكن القول أنّ النظام البحريّ

(1) البارودي، علي، مبادئ القانون البحريّ، ص 243. وانظر كذلك: كومانى، لطيف جبر، القانون البحريّ، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 387.

(2) الحمادي، يعقوب، التصادم البحريّ، ص 43.

(3) حسين، علي سعيد، عقود قانون التجارة البحريّة، ص 112.

الأصيل هو الأساس القانوني للخسارة البحرية العمومية، ونظام تسويتها يستمد من قانون التجارة البحرية وقواعد أنتويرب 1994⁽¹⁾.

والجديرُ ذكره هنا، أن الأصل في التأمين البحريّ شمول أحكامه للأخطار البحرية الناشئة بفعل البحر وهي متعددة ومتنوعة كما أسلفنا. كالغرق و التصادم والخسارة العمومية وغيرها من الأخطار. ويُلاحظ إن وثيقة التأمين التقليدية التي إستقر عليها التعامل من زمن طويل (وثيقة لويدز) رسمت حدوداً لنطاق تغطية التأمين للأخطار البحرية فقط⁽²⁾.

ولأجل مسايرة التطور في عمليات التصدير والاستيراد ونقل البضائع بين الدول ومرور البضاعة بأكثر من طريق (براً أو جواً). وبعد ظهور بعض أنواع البيوع البحرية. إستلزم الأمر بطبيعة الحال سد النقص في الوثيقة التقليدية وذلك بتبني معهد مكنتبي التأمين بتوسيع نطاق ضمان الأخطار ليشمل الأخطار غير البحرية.

وقد دفعت هذه التطورات المؤمنين إلى مواكبة هذا الاتجاه وتوسيع ضمان نتائج (أضرار) الأخطار البحرية على جميع الحوادث القهرية الأخرى فيما عدا الإتفاق على إستبعاد بعض الأخطار فهناك إمتداد للتأمين البحريّ (بالمعنى الضيق) إلى العمليات التابعة أو المكملة للنقل البحريّ وقد أخذت وثيقة التأمين الفرنسية في مادتها الأولى والتي شملت الأخطار غير البحرية⁽³⁾، ولكنها إخطاراً مرتبطةً بعملية النقل عموماً لذات البضاعة. وأن مصدر الضمان في هذه الحالة وهو الإتفاق على إمتداد

(1) عبد الرحيم، ثروت، ذاتية القانوني البحريّ، بحث منشور، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، البصرة، 1998، ص 65.

(2) في انجلترا كان المؤمنون يستخدمون وثيقة تأمين موحدة للسفن والبضائع يرمز لها (S.G) التي تعني سفن وبضائع (Ship and Good) التي استقرت في صياغتها منذ عام 1779، وتعرف باسم وثيقة اللويدز مع أن استعمالها لم يكن قاصراً على أعضاء اللويدز وكل ما يميز الوثيقة التي يستخدمها أعضاء اللويدز هو شعار على شكل هلب مركب على هامشها، وقد تعرضت صياغة هذه الوثيقة لنقد شديد لا سيما من قبل القضاة، إذ أن القاضي (لورد مسنفليد) قد وصفها أنها أداة غريبة، ويجب تعديلها، للمزيد انظر <https://lahodod.blogspot> موعد الزيارة 2022/1/6.

(3) الشراوي، محمود سمير، الخطر في التأمين البحريّ، ص 200.

التأمين إلى تلك الأخطار غير البحريّة. أما الأساس القانوني لهذا الإمتداد فيتمثل (بفكرة التبعية)⁽¹⁾. التي تفسر اللجوء إلى إمتداد التأمين البحريّ لمسايرة مقتضيات العمل وتقوية ركائز التجارة الدولية

الأمر الذي حدى بالمؤمنين البحريين بقبول وضع شرط التأمين في وثائقهم بفعل المنافسة الشديدة والمتصاعدة بين شركات التأمين التي تخوض هذا الكم الهائل من نشاطات التأمين في مجال النقل البحريّ إضافةً إلى تحقيق الفائدة العملية من ضمان عملية النقل بوثيقة واحدة.

وعلى ذلك فإنّ اعتماد فكرة التبعية أساساً لتفسير إمتداد أحكام التأمين البحريّ للجميع مراحل عملية النقل، يصلح على الأغلب عند غياب النص القانوني. وبعد وجود إتفاق صريح في الوثيقة ومسوغاً قانونياً يُلزم المؤمن بتحمل جميع الأخطار التي تُحصل في الأجزاء التمهيدية أو التكميلية لنقل البضاعة بحراً بضمان تلك الأخطار على أساس تطبيق حكم ومقتضى (نظرية التبعية) (أنّ الفرع يتبع الأصل) أو الجزء يتبع الكل في الحكم وهذا ما إستقرت عليه قواعد القانون المدني في العراق⁽²⁾.

وتأسيساً على ما سبق يجد الباحث الخطر البحريّ الناجم عن نقل البضاعة والأشخاص من أكثر الأخطار البحريّة حدوثاً، وأنّ مسؤولية الناقل البحريّ في نقل البضائع لها طابع خاص، وأنّ أطراف عقد النقل سواء البضاعة كانت أم الأشخاص هم الناقل البحريّ والشاحن والمرسل إليه، وأنّ ما يُؤخذ على المشرع الأردنيّ والعراقي في هذا الجانب أنّهم لم يعالجوا موضوع التأخير في تسليم البضائع، أي الوقت المحدد الذي يتفق فيه كل من الشاحن والناقل في سند الشحن بتسليم البضائع وبسبب هذا التأخير قد يتضرر الشاحن كإتخفاظ قيمة البضائع مما يشكل خطورةً على الأخير.

2.3 طبيعة الأخطار المستثناة من التأمين البحريّ

يلتزم المؤمن بتغطية جميع الأخطار البحريّة عدا ما يتم الإتفاق على إستبعادها. ذلك لأنّ القانون لم يُحدد الأخطار البحريّة على سبيل الحصر وإنّما أورد

(1) البارودي، علي، مبادئ القانون البحريّ، ص246

(2) المادة (159) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.

أمثلة عليها وبإمكان المؤمن والمؤمن له الإتفاق على إستبعاد بعض الأخطار من ضمان التأمين، وفي المقابل نجد أن هناك الكثير من القوانين المنظمة لأحكام التأمين البحريّ تضمنت مجموعة من الأخطار المستثناة من التغطية التأمينية⁽¹⁾.

ومن هذه القوانين قانون التجارة البحريّة العثماني لسنة 1863 والتي لاتزال أحكامه نافذة في التأمين البحريّ في العراق كما أنّ وثيقة التأمين الخاصة بشركات التأمين في لندن (اللويذر) أوردت الاستثناءات ذاتها تماشياً مع القانون. كما إستبعد المشرع الأردني من نطاق التغطية التأمينية التي يوفرها التأمين البحريّ عدة أخطار لا يضمن المؤمن البحريّ نتائجها الضارة، وذلك لعدة إعتبارات، وهذه الأخطار المُستثناة، قد وردت في القانون على سبيلِ الحصر، فهي إستثناءً من الضمان، فلا يجوزُ التوسّع في تفسيرها أو القياس عليها⁽²⁾، ومع ذلك يبقى لطرفي التأمين الإتفاق على إستبعاد أخطار غير الأخطار المُستبعدة والمذكورة في القانون.

والأخطار المُستبعدة قانوناً هي: أخطاء المؤمن له أو ممثلوه العمدية، وأخطاؤهم غير المُغتفرة، وغش الربان وخداعه في تأمين السفينة، والعيّب الذاتي للشيء المؤمن عليه، والأخطار الحربية، وسوف نبحثُ هذه الأخطار على النحو الآتي:

1.2.3 خطا المؤمن العمدية وغش الربان

يَتَنافى الخطأ العمديّ مع الأساس الفني الذي يقومُ عليه نظام التأمين، فنجدُ أن الاعترافات القانونية والأخلاقية إستقرت إلى القول بعدم جواز تأمين الخطأ العمدي، وذلك لأن توقف تحقق الخطر على محض إرادة المؤمن له تعني إستحالة حساب إحتتمالات تحقق هذا الخطر على نحوٍ لا يستقيم معه أساساً التأمين منه⁽³⁾.

ويرتب الخطأ العمدي آثاراً متعددة بالنسبة لأطراف العقد أو بالنسبة للغير سواء كان ذلك في مرحلة إنعقاد العقد، أم في مرحلة تنفيذ العقد، فالقاعدة العامة تنصُ على

(1) قانون التأمين البحريّ الانكليزي لسنة 1906 وقانون التجارة الفرنسي لسنة 1967. والقانون البحري المصري لسنة 1883.

(2) الوردي، سليم علي، إدارة الخطر والتأمين، بغداد، منشورات مصباح كمال، 1999، ص 62.

(3) الأهواني، حسام الدين (2007)، المبادئ العامة للتأمين، القاهرة: (د.ن)، ص 47.

أنه إذا قام المؤمن له بإحداث الخطر المؤمن منه بشكلٍ عمدي من أجل الحصول على مبلغ التأمين فإنه يترتب على ذلك حرمانه منه، وإعفاء المؤمن من مسؤوليته، وبخلاف ذلك يبقى خطأ المؤمن له مشمولاً بالتأمين مادام أنه خطأً غير عمدي⁽¹⁾.

وسيقوم الباحث من خلال المطلب ببيان نوعين من الأخطار المستثناة من الخطر البحريّ وهما أخطاء وغش الريان وخطأ المؤمن له العمدي وذلك من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول : أخطاء وغش الريان

الفرع الثاني: خطأ المؤمن له العمدي أو ممثليه

1.1.2.3 أخطاء وغش الريان

نصت المادة (339) من قانون التجارة البحريّ الأردنيّ على أنه: "شذوذاً عما قيل عن تأمين الأضرار التي يسببها البحارة قصداً، وخلافاً لذلك يعفى المؤمنون:
1- من أعمال الغش والخداع التي يقترفها الريان ومن الحوادث كافةً على أنواعها الناتجة عن خرق الحصار وعن التهريب وعن التجارة الممنوعة أو السرية ما لم يغيّر الريان بدون رضی مجهز السفينة أو ممثله ويُستبدل بآخر غير الريان الثاني"

كما تضمنت المادة (١٩٨) من قانون التجارة البحريّة العثماني لسنة (1863) والتي تطبق أحكامها في العراق حالياً على نفس المصطلح ويتبين ذلك من خلال النص على إنه "الضامن غير مسؤول عن (باراتارية) ريان السفينة وملاحيها - أي حيلهم وفسادهم - وباقي فهمهم - كبيع السفينة أو نقص البضائع بدعوى إنها إصيبت بكارثة مالم تكن قد حصلت المقابلة بعكس ذلك"⁽²⁾.

فمصطلح إخطاء الريان أو البحارة مقصور على نطاق القانون البحريّ وإنّ أصل هذا المصطلح (Baraterie) كلمة فرنسية قديمة معناها الغش أو الكذب ويفيد

(1) شرف الدين، أحمد (1991)، أحكام التأمين، القاهرة: مطبعة نادي القضاة، ط3، ص120.

(2) المادة (195) من القانون المذكور.

هذا المعنى إلى تقصير الريان أو البحارة في أداء واجباتهم بقصد الإثراء على حساب مالك السفينة⁽¹⁾.

كما يتضح من مفهوم النصوص المتقدمة بأن المؤمن لا يُسأل عن أي غشٍ أو خيانةٍ أو فعلٍ عمدي ينتج عنه تلف أو هلاكٍ جزئي أو كلي يحصل للبضاعة المشحونة (المؤمن عليها). بيد أن ذلك لا يعني عدم إمتداد غطاء التأمين ليشمل الأفعال غير العمدية كالإهمال في عمل طاقم السفينة انسجاماً مع أحكام القواعد العامة بالمسؤولية وذلك لإختلاف طبيعة الفعل الصادر من هؤلاء⁽²⁾.

أي أن هنالك - في واقع الأمر - فرقاً بين الغش الصادر من الطاقم وبين التقصير الناجم عن قلة الخبرة والدراية في أصول المهنة. ولا شك في أن الحيابة المادية للبضاعة لدى الناقل أو ممثل الريان تحملها المسؤولية عن كل غش أو خطأ صادر منهما⁽³⁾. وقد يصدر خطأً من الغير (عدا المؤمن والمؤمن له) وتعتبر الأخطاء الصادرة من الغير بمثابة القوة القاهرة، ونفس الحكم يصح بالنسبة للأضرار الناتجة عن خطأ سفينة أخرى⁽⁴⁾.

وإذا كانت القاعدة العامة المقررة قانوناً تتمثل بإستبعاد خطأ الريان أو البحارة إلا أن هنالك إستثناءً منها ورد بالشرط الأخير من المادة (١٩٨) من قانون التجارة البحريّة العثماني بأنه: "مالم تكن قد حصلت المقاوله بعكس ذلك". وبالتالي فإن الإستبعاد ليس قاعدةً آمرة (من النظام العام) مما يجوز الإتفاق على مخالفتها عن طريق الإتفاق بين الطرفين على شمول التأمين لأخطاء طاقم السفينة.

(1) الشرقاوي، محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1996، ط2، ص309.

(2) قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906 وقانون التجارة الفرنسي لسنة 1967. والقانون البحر المصري لسنة 1883.

(3) جاسم، اسيل باقر، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري رسالة ماجستير، جامعة بابل، كلية القانون، 2002م، ص75 وما بعدها.

(4) الشرقاوي، محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، ص374.

2.1.2.3 خطأ المؤمن له العمدي أو ممثليه

يُعدّ المؤمن غير مسؤولٍ عن أية أضرارٍ ناتجة عن خطأ عمدي من المؤمن له أو ممثليه، إذ أن التأمين على الأفعال العمدية غير جائز لمخالفتها النظام العام، والسند القانوني، إذ أنّ في إجازة التأمين على الأفعال العمدية إثراء للمؤمن له على حساب الغير، وقد إستنتى المشرع الأردنيّ أفعال المؤمن له العمدي من التأمين، إذ نصت المادة (338) من قانون التجارة البحريّة الأردنيّ على أنّه: "المؤمن غير مسؤولٍ عن الهلاك والضرر الصادرين عن أفعال مقصودة أو غير حرية بالمعذرة إرتكبتها المؤمن له أو ممثله. وكل إتفاق مُخالف يُعتبر باطلاً"، كما تنص المادة (197) من قانون التجارة البحريّة العثماني على ان "تزلو الأسعار وتناقص المقدار والضائعات بسبب رداءة جنس الأشياء المضمونة وهبوطها مع ما يقع من الخسائر الناشئة عن أسباب أصحاب الأشياء، ومستأجري السفينة وشاحنيها، جميع ذلك لا يوجب ضرراً ولا خسارةً على الضامن".

ويستفاد من النصوص السابقة أن المؤمن غير مسؤولٍ عن تعويض الضرر الناشئ عن الأخطار التي يتسبب - المؤمن له (مالك البضاعة) ⁽¹⁾. في حصولها ويتمثل خطأ المؤمن له بصورة جلية في عدم قيامه بتغليف البضاعة بمواد تتناسب مع جنسها. وأنّ عدم القيام بالتغليف يؤدي إلى سهولة تعرض البضاعة للتلف والفساد أو هلاكها كلياً.

وهنا لابد من التمييز بين الغش والخطأ العمدي: فالفرق بين الغش والخطأ العمدي لم يكن محط إتفاقٍ بين الفقهاء، فمنهم من إعتبر أن الغش يحتل أعلى مراتب الخطأ العمدي، وأستشهدوا في ذلك في مجال العقد بأنّه إذا لم يقم أحد الطرفين بتنفيذ ما تم الإتفاق عليه في العقد بقصد الإضرار بالطرف الآخر فيكون ما أرتكبه خطأً عمدياً، أما إذا قام مرتكب المخالفة باستخدام وسائل إحتيالية لخداع الطرف الآخر وحمله على الإعتقاد بأن الطرف المُخدع قد نفذَ العقد بشكلٍ صحيح، وبالتالي يتقبل الضرر طائعاً

(1) ومن باب أولى فان الفعل العمدي الصادر من (المؤمن له) أو المستفيد غير مشمول بالضمان. لان النظام العام لا يجيز التأمين ضد الفعل أو الخطأ العمدي كون تلك يساهم في قيام الحوادث العمدية.

وتعود المنافع والفائدة على الطرف المخالف فيكون ما أرتكبه غشاً⁽¹⁾، لكن في المقابل ذهب إتجاه آخر إلى القول بأن الخطأ العمدي والغش مصطلحان متساويان من حيث الحكم والأثر، ولهذا فإن التشريعات التي تستخدم مصطلح الغش تعني بذلك الخطأ العمدي وهو الرأي الراجح⁽²⁾.

فالمُشرع العراقي يقرر في المادة (193) من قانون التجارة البحريّة العثماني لسنة 1863 المطبق في العراق حالات الإخلال فينص على أنه: "الأشياء التي يلزم بيانها في عقد المقاوله (القونتراتو) من قبل المضمون إذا سكّت عنها أو أخبر عنها خلافاً للحقيقة....."، كما أن المُشرع العراقي يقرر أن كل من السكون أو الإخبار غير الصحيح عن المعلومات يشكل مخالفة تستوجب البطلان ويقرر البطلان حتى لو لم يحصل الخطر بالدرجة التي يُظن وقوعها أي حتى لو كان الخطر الحاصل أقل من المتوقع وقوعه نتيجة الإفادة أو السكوت، لا بدّ حتى لو حصل آخر غير ذلك الخطر المظنون، ويُلاحظ أنّ هذا النص لم يبين طبيعة الأشياء التي يلزم بيانها كما تنص نفس المادة على أنه: "...سواء لم يحصل خطر بقدر الدرجة التي يُظن وقوعها من هذا السكون أو الإفادة أو حصل عن ذلك خطر غير ذلك الخطر المظنون.....".

وعند العودة إلى القواعد العامة لعقد التأمين في القانون المدني العراقي نجد أن المادة (987) قد نصت على حال الإخلال بهذا الإلتزام والتي تشكل غشاً بالمعنى القانوني وجاءَ فيها على أنه: "1- يجوز للمؤمن أن يطلب فسخ العقد إذا تعمّد المؤمن له كتمان أمر أو قدم عن عمد بياناً كاذباً وكان من وراء ذلك أن يغير موضوع الخطر أو تقل أهميته في نظر المؤمن....."، ثم قررت الفقرة الثانية من ذات المادة على ما يأتي: "وتسري أحكام الفقرة السابقة على كل الحالات التي يخل فيها المؤمن بتعهداته عن غش....."، ويُستفاد من النصوص السابقة أن حالات الإخلال بهذا الإلتزام ومنها إخفاء البيانات وقد يكون ذلك عن عمد وبشكل مقصود وبسوء نية وقد يكون عن حسن نية بسبب السهو ودون قصد منه.

(1) أبو السعود، رمضان، مصادر وأحكام الإلتزام: دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص300.

(2) لطفي، محمد حسام، الأحكام العامة لعقد التأمين، القاهرة، (د.ن)، ط3، ص128.

وهذا ما أكدت عليه محكمة التمييز العراقية في أحد أحكامها الذي جاء فيه:
" ... يحصلُ الغش من قبل المؤمن له في هذه الحالة في حالة معرفته بأن البضاعة قد
هلكت وعقد التأمين رغم ذلك مخفياً على المؤمن هذا الشيء ودفع المؤمن التعويض
إلى المؤمن له نتيجة ما أخفاه المؤمن له عنه من معلومات...." (1).

ومن التأمينات البحرية التي تدخل ضمن نطاق الغش في التأمين الغش بطريق
التأمين البحري الزائد، فقد يرتكب المؤمن له بقصد الحصول على تعويض غير
مستحق أو بطريقة غير مشروعة هو ما يسمى بالتأمين البحري الزائد، أي محاولة
المؤمن له الحصول على تعويض في قيمة الشيء المؤمن عليه بسوء نية، وذلك
بفرض هلاك الشيء المؤمن له عليه هلاكاً كلياً، وتتحقق هذه الحالة في المغالاة في
التأمين البحري وفي إبرام عقود عدة يتجاوز مبلغها قيمة الشيء المؤمن عليه، أما
بخصوص المغالاة بسوء نية فإن المؤمن لا يعقد التأمين بمبلغ أكبر من القيمة الحقيقية
للأموال المؤمنة وقت وقوع الحادث (2).

وتتمثل المغالاة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه، وتجاوز مبلغ التأمين لقيمة الشيء
المؤمن عليه تمثل مغالاة حقيقية واقعية، بيد أنه يوجد مغالاة تكون في صورة مغالاة
شخصية تنتج عن تجاوز مبلغ التأمين لقيمة المصلحة التي تكون للمؤمن له على
الشيء المؤمن عليه، ولكن هي في الواقع لا تتجاوز قيمة الشيء نفسه مثال ذلك قيام
شخص شريك في سفينة معينة يملك نصفها ويقوم بالتأمين على كامل السفينة لا على
نصفها الذي يملكه (3).

وقد أشار المشرع العراقي في المادة (202) من قانون التجارة البحرية الثماني بأنه:
"إذا جرى عقد الضمان على مبلغ يزيد على قيمة الأشياء الموسومة في السفينة وتحقق

(1) محكمة التمييز العراقي، حكم تجاري، رقم الحكم 334/أضرار بضاعة، 1999، تاريخ اصدار
الحكم: 1998/9/12.

(2) الشرقاوي، محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، ص 376.

(3) شرف الدين، أحمد، أحكام التأمين في القانون والقضاء، الكويت، جامعة الكويت، 1983،
ص 110.

بأن ذلك كانَ عن حيلة من المضمون له ودسيسةً منه فيكونُ حينئذٍ العقد المنظم له كأن لم يكن.....".

وفي هذا قضت محكمة التمييز العراقية بأنه: "...تشدد المشرع العراقي حيال إرتكاب المؤمن له الحيلة والدسيسة فجعل من العقد باطلاً، وكان لم يكن فلا ينتج أي أثر ولا يُرتب إلتزام على طرفيه، وما تراه وتؤيده المحكمة أن ما ذهب إليه المشرع العراقي محل نظرٍ حيّ أنه من الأنفع أن يترك أمره إلى المؤمن ويقرر بطلان العقد أو إستمراره بنفسه بناءً على مصالحه وأستفادته من العقد، فعقد التأمين عقد يخرج على القواعد العامة في أغلب الأحيان ويخضع لحسابات معينة يقدر فيها المؤمن مصالحه، وربما يكون البطلان المقرّر بحكم القانون من صالح المؤمن له خصوصاً في حالة عدم حصول الخطر فسيعود المتعاقدان إلى الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد وعلى المؤمن إرجاع الأقساط التي دفعت إلى المستأمن وسيكون له، بمقتضى القواعد العامة المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر لذلك كان الأجدر بالمشرع أن يجعل الأمر متروكاً لتقدير المؤمن ويعطيه حق قابلية العقد للإبطال...." (1).

أما المشرع الأردني فلم يورد تعريفاً محدداً للخطأ العمدي، وكذلك لم يُعرف لفظ الغش، وإن بدا واضحاً أن الغش ما هو إلا خطأ عمدي لازمه سوء نية صاحبه، لكن يوجد إتجاهين في هذا الشأن، وهما على النحو الآتي:

الاتجاه الأول: يرى أن المشرع الأردني لم يجعل الخطأ العمدي مرادف للخطأ التدليسي (الغش) مثلما إستقر عليه الفقه الفرنسي، لأن التدليس هو إيقاع المتعاقد في غلط يدفعه إلى التعاقد وهو أحد عيوب الإرادة التي تمكن من وقع فيها من طلب فسح

(1) محكمة التمييز العراقية، حكم تجاري، رقم الحكم 987/ عقود تأمين والمطالبة بالتعويض، 2009، تاريخ اصدار الحكم: 28/9/2009.

العقد وفقاً لما تقرره المادة (143) من القانون المدني الأردني⁽¹⁾، في حين أن الخطأ العمدي يقع بعد تكوين العقد أي في مرحلة التنفيذ، ولا يتصور قبله⁽²⁾.

وتأكيداً لذلك نجد أن القضاء الأردني اعتبر الجرائم العمدية هي إحدى تطبيقات الخطأ العمدي الذي يخرج عن التأمين، وتطرق إلى تعريف الجرائم العمدية من خلال أحد قرارات محكمة التمييز الأردنية بأنها: " هي الجرائم التي يبرّد فيها الفاعل العمل والنتيجة معاً بحيث أنّ إرادته تتجه في آنٍ واحد إلى الفعل الذي قام به والنتيجة التي ترتبت عليه"⁽³⁾.

وبذلك نجد أن القضاء الأردني لم يتوسع في نطاق الخطأ العمدي، فأستبعد النتائج غير الإرادية لفعل المؤمن له، وأعتبر أن الخطأ العمدي لا يكون إلا بالقدر الذي يتطابق فيه الضرر مع الضرر المراد، فكل ضرر جاوز ما أرادة المؤمن له يخرج من دائرة الخطأ العمدي ويدخل في دائرة الخطأ الذي يجوز التأمين منه⁽⁴⁾.

لكن ما يؤخذ على هذا الإتجاه أنه إذا قلنا أن الخطأ العمدي هو جريمة عمدية فهذا الأمر يأخذنا إلى مدلول الجريمة العمدية في الفقه الجنائي، وبهذا يتطلب إشتراط وجود ظرف سبق الإصرار، وسبق الإصرار الذي يُعرف بأنه الإقدام على ارتكاب الجريمة بعد تفكير هادئ وتروي لا يشوبه أي اضطراب أو إنفعال، وسبق الإصرار ليس مرادفاً للقصد، وإنما هو إحدى درجات القصد الذي يتدرج من قصد الانفعال إلى القصد العادي الذي يتسم بالتفكير السريع إلى سبق الإصرار الذي يتمثل بالعزم

(1) جاء نص المادة (143) على النحو التالي: "التغريب هو أن يخدع أحد العاقدين الآخر بوسائل احتيالية قولية أو فعلية تحمله على الرضا بما لم يكن ليرضى به بغيرها".

(2) السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، القاهرة، دار النهضة العربية، 1961، ص142

(3) حكم محكمة التمييز الأردنية رقم (٨٥/١٠٢) المنشور في مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة 1985، ص1211، حيث جاء نص الحكم كما يلي: "أن مخالفة المؤمن له لعقد التأمين والجرم المسند إليه لا يشكل جريمة قصدية بالمعنى المحدد في قانون العقوبات.

(4) أبو نصير، مالك حمد ومحمد خير محمود العدوان، الخطأ العمدي للمؤمن له كسبب لإعفاء المؤمن من مسؤوليته في القانون الأردني: دراسة مقارنة، بحث منشور المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، المجلد4، العدد1، 2009، ص158.

والتفكير الهادئ على ارتكاب الجريمة، وينبغي الإشارة إلى أنه متى توافر ظرف سبق الإصرار فإن ذلك يؤدي إلى تشديد العقوبة على مرتكبي الفعل، ولا يتصور تطبيق ذلك في مجال التأمين في حال حدوث الخطأ العمدي في عقد التأمين⁽¹⁾.

الاتجاه الثاني: فقد رأى هذا الاتجاه أن المشرع الأردني جعل الخطأ العمدي، والغش مصطلحان متساويان من حيث الحكم والأثر، وأنه استخدم مصطلح الغش بمعنى الخطأ العمدي، وهذا مستخلص من نص المادة (358) من القانون المدني الأردني، والتي أشارت إلى أنه: "1 - إذا كان المطلوب من المدين هو المحافظ على الشيء أو القيام بإدارته أو توكي الحيطرة في تنفيذ التزامه فانه يكون قد وفي بالالتزام إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله الشخص العادي ولو لم يتحقق الغرض المقصود. هذا ما لم ينص القانون أو الإتفاق على غير ذلك. 2 - وفي كل حالاً يبقى المدين مسؤولاً عما يأتيه من غشٍ أو خطأً جسيم".

فهذا الإتجاه يرى أن هناك مساواة بين الخطأ الجسيم والغش في الحكم، فإذا كان الخطأ الجسيم هو خطأ غير عمدي مساوياً للغش فمن باب أولى أن يكون هناك مساواة بين الغش والخطأ العمدي من حيث الحكم، وبالتالي فإن استخدام مصطلح الغش يعني الخطأ العمدي والعكس صحيح، ولكون المشرع الأردني لم يضع تعريفاً محدد للخطأ العمدي، وبذلك لم يتحدد هل أنه أخذ بالمفهوم الواسع للخطأ العمدي أم بالمفهوم الضيق⁽²⁾، إلا أن البعض يرى أنه أخذ بالمفهوم الواسع للخطأ العمدي (الغش) حيث يكفي بإتجاه إرادة الفاعل نحو إحداث الفعل، ولا يشترط إتجاه الإرادة نحو إحداث الضرر، لأن الفاعل إذا كان قد توقع أن فعله سوف يؤدي إلى إحداث الضرر بالغير، فلم يعطي ذلك أي اهتمام ومضى في تنفيذ فعله فإن ما قام به يعتبر

(1) أشرف الدين، أحمد، أحكام التأمين في القانون والقضاء، ص 111-112.

(2) خاطر، نوري، تحديد فكرة الخطأ الجسيم في المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة، مجلة المنارة، جامعة آل البيت، مجلد7، عدد3، 1980، ص 57.

خطأً عمدياً، كما أنه لوحظ اشتراط توافر نية إحداث الضرر والإيذاء أمراً غير مجدي، لأن ذلك يتطلب التعمق في نفسية الفاعل وهو أمر بالغ الصعوبة⁽¹⁾.

وعلى ذلك تعود العلة من إستبعاد خطأ المؤمن له من التأمين لأن الخطر يجب أن يكون احتمالياً وهذا يقتضي عدم توقفه على محض إرادة أحد طرفي عقد التأمين وخصوصاً المؤمن له، كما أن احتمالية الخطر لا تنتفي إلا بالخطأ العمدي للمؤمن له دون أخطائه غير العمدية، وكل ذلك يؤدي إلى نتيجتين، هما⁽²⁾:

- 1- بطلان عقود التأمين ومنها البحري المبرمة لتغطية خطأ المؤمن له العمدي.
- 2- حرمان المؤمن له من مبلغ التأمين إذا حقق عمداً الخطر المؤمن منه والنتيجة الثانية يُعتبر خطراً مستبعداً قانوناً.

وقد يُخطأ مالك البضاعة المؤمن عليها في وضعها في أوعية غير مناسبة تؤدي إلى تلفها أو فسادها، كما لو كانت البضاعة من النوع القابل للكسر (كالزجاج أو السوائل) التي يستلزم وضعها في أوعية خاصة تمنع من كسرها أو تبخرها أو تسربها داخل عنابر السفينة. أما وثيقة التأمين على البضائع المنقولة بحراً المعمول بها في العراق تضمنت من جملة فقراتها استثناء بعض الأخطار من الضمان وهي⁽³⁾:

أ- خطأ المؤمن له أو مصدر البضاعة أو المرسل إليه أو العاملين لديهم أو خلفائهم.

ب- عدم كفاية التغليف أو سوء حالته.

ج - التأخير في تصدير أو وصول الأشياء المؤمن عليها وفرق سعر الأشياء المؤمن عليها وفرق السعر وأية مصاريف متعلقة بالحجر الصحي أو الأوقات المعينة لتفريغ ومصاريف التخزين وكافة المصاريف الاخرى إلا إذا كانت نتيجة أحد الأخطار التي تغطيها الوثيقة⁽⁴⁾.

(1) العطير، عبد القادر، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، ص 143، وانظر كذلك:

خاطر، نوري، فكرة الخطأ الجسيم في المسؤولية المدنية، ص 85.

(2) لطفي، محمد حسام، الأحكام العامة لعقد التأمين، ص 129.

(3) أنظر الملاحق وثيقه التأمين الصادره من شركه التأمين الوطني في العراق

(4) شرف الدين، أحمد، أحكام التأمين، 112.

وعلى ذلك، هناك شبه إجماع لدى الفقهاء على عدم جواز التأمين من الخطأ العمدي، وفي ذلك أدلة كثيرة ومبررات منها، عدم جواز الاتفاق على عدم مسؤولية المؤمن له أو من يمثله عن الأخطاء المقصودة وذلك يظهر من خلال تعريف الخطر فهو حادث مستقبلي غير متوقع الحدوث ولا يتوقف حدوثه على إرادة أحد أطراف العقد⁽¹⁾.

كما يرى آخرون أن تأمين الخطأ العمدي يتعارض مع فكرة الخطر وذلك لأن من الشروط الواجب توافرها في الخطر المراد التأمين منه أن يكون احتمالياً، أي أن يكون للعامل الأجنبي دور في وقوع الخطر كفعل الغير أو فعل الطبيعة، أما إذا كان وقوع الخطر متوقف على محض إرادة أحد الطرفين فلا يكون أي معنى للتأمين، وتنتفي صفة الإحتمالية عن الحادث المؤمن منه، لأنه يصبح وقوعه مؤكداً، ولهذا ينتفي أحد الشروط الواجب توافرها في الخطر، وهو أن يكون الخطر احتمالياً أي أنه قد يقع وقد لا يقع، وبما أنه إنتقت صفة الإحتمال عن الحادث المؤمن منه، فإن التأمين وقتها يصبح غير جائز ما دام أن وقوع الحادث متوقف على إرادة أحد الطرفين⁽²⁾.

كما أن عقد تأمين الخطأ العمدي يتعارض مع النظام العام والأخلاق لأنه يؤدي في حال تغطيته في تأمين المسؤولية إلى تشجيع الأفراد على الإعتداء على حقوق الغير دون أن يكون لديهم أي خوف من المسؤولية التي قد تنجم عن أفعالهم، ودون الخوف من تحملهم الأضرار التي تقع نتيجة أفعالهم العمدية، لأن لديهم قناعة بأن هناك من سيقوم بتغطية قيمة الأضرار التي وقعت رغم تعمد إيقاع المؤمن له لها⁽³⁾.

ومن خلال ما سبق يرى الباحث بأن الخطأ العمدي يحتل قمة هرم تدرج الأخطاء، فهو أشد درجات الخطأ، ويكشف عن إرادة ونية خبيثة من قبل مرتكب الفعل

(1) نور، أحمد جمال الدين، الخطر كمحل في عقد التأمين البحري، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية، 2014، ص86.

(2) لطفي، محمد حسام، الأحكام العامة لعقد التأمين، ص136؛ و الشرفاوي، محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، ص54؛ وانظر كذلك: المهيرات، علا عبد الحفيظ، ص43.

(3) القيام، خالد، شرح عقد التأمين في القانون المدني الأردني، الجزء الأول، النظرية العامة للتأمين وعقد التأمين، عمان، دار الثقافة للتوزيع والنشر، 1999، ص81.

في إحداث الضرر، ومرتكب الفعل بهذا الشكل يُخالف مبدأ حسن النية الواجب مراعاته وقت إبرام العقد وتنفيذه، وأنه على الرغم من الاختلافات في الأخذ بمصطلح الغش بمعنى الخطأ العمدي، لذلك فإنه من باب أولى أن يكون هناك مساواة بين الغش والخطأ العمدي من حيث الحكم، وبالتالي فإن استخدام مصطلح الغش يعني بذلك الخطأ العمدي.

كما يرى الباحث أنه في التأمين البحري لا يجوز أن يؤمن شخص على بضاعة ثم يسرقها أو يتلفها للحصول على ثمنها بغرض الإثراء.

2.2.3 العيب الذاتي في البضاعة والخطر الحربي

العيب الذاتي للبضاعة يعتبر سبباً قانونياً للإعفاء من المسؤولية، نص على هذا السبب في الإتفاقيات الدولية والقانون البحري الأردني، ويتعلق هذا العيب الذاتي في مسألة الإثبات الذي يقع عبئه على عاتق الناقل البحري الذي يستعمل في سبيل ذلك كافة الوسائل المتاحة، ويختلف في الحلول التي أوجدها كل من الفقه والقضاء في حال اشتراكه مع خطأ الناقل البحري، وسيقوم الباحث من خلال هذا المطلب تسليط الضوء على نوعين آخرين من الأخطار المستثناة من الخطر البحري، والتي لا يترتب عليها التأمين وذلك من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الاول : العيب الذاتي في البضاعة

الفرع الثاني : الأخطار الحربية

1.2.2.3 العيب الذاتي في البضاعة

نصت المادة (340) من قانون التجارة البحري الأردني على أنه: " لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المؤمن على عاتق المؤمن إلا إذا اشترط العكس ما لم يكن التأمين على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور تجهزها أن يقدره ولا أن يمنعه".

والعيبُ الذاتي في البضاعة من الأخطار المُستبعدة من الضمان التأميني وفقاً لأحكام المادة (197) من قانون التجارة البحريّة العثماني إضافةً إلى ما تضمنته وثيقة التأمين على البضائع المنقولة بحراً والمعمول بها حالياً في العراق. حيث وردَ ضمن حقل الاستثناءات (الفقرة الثانية) ما يلي⁽¹⁾: "العيبُ الذاتي للشيء المؤمن عليه والدود والهوام والحشرات والاجراءات الصحية أو التطهير واثر الجو وزيادة حموضة السوائل المعبأة في براميل أو صهاريج إلا اذا ثبت بأن العيب ناتج عن الحد الأخطار التي تغطيها الوثيقة". وتتضمن شروط مجمع لندن لمكْتتبي التأمين ذلك حيث ورد بالشرط السادس بأن "التأمين لا يسري على الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي أو طبيعة الشيء المؤمن عليه". ويلاحظ إنَّ وثائق التأمين الانكليزية والفرنسية لم تكن بحاجة إلى اشتراط عدم الضمان هذا لوجود النص القانوني في كليهما على هذا الاستثناء⁽²⁾. وتعرّف القواعد العامة اللاتينية والأنجلوساكسونية العيبُ الذاتي للبضاعة على أنه ليس فقط ذلك التطور الطبيعي للضرر الذي كان موجود في البضاعة أثناء شحنها، وإنما ذلك الغير العادي والغير الظاهر في البضاعة العادية والسليمة أثناء عملية الشحن"⁽³⁾

ويقصد بالعيب الذاتي بأنه: "التلف الذي يصيب البضاعة المؤمن عليها نتيجة لتكوينها الذاتي ويؤدي إلى عدم مقاومتها للأحوال الطبيعية خلال الرحلة البحريّة". فالعيبُ الذاتي للشيء المؤمن عليه هو "كل عيبٍ داخلي ينشأ عن الطبيعة الخاصة للبضاعة دونما تدخلٍ من الناقل أو إهمالٍ منه كما في حالة إحتراق الفحم ذاتياً لتكده أو حالة تخمُّر البضاعة وفسادها أو تعفنها"⁽⁴⁾.

(1) انظر الملاحق وثيقه التأمين الصادره من شركه التأمين الوطني في العراق.

(2) حمدي، كمال، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2002، ص193.

(3) سعيد، دالع، العيب الذاتي للبضاعة وعجز الطريق، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2019، ص224.

(4) طه، مصطفى كمال، عقد التامين، ص498.

ويمكن الإستنتاجُ مما تقدمَ بأن المؤمن لا يضمن تعويض مالك البضاعة المنقولة بحراً عند حصول تلف أو نقص فيها بسبب عدم مقاومتها للظروف الطبيعية ودون تدخل أي عاملٍ خارجي يُساعد أو يُساهم في إحداث التلف. بينما يتحمل المؤمن المسؤولية عن تعويض مالك البضاعة عن الأضرار الناجمة بسبب جنوح السفينة نتيجة عاصفة هوجاء حصلت بالبحر أدت إلى تكسر كمية من الزجاج المشحون في السفينة. وفي هذا الصدد تجدر الإشارة إلى أنّ القاعدة العامة التي تُعفي المؤمن من مسؤولية ضمان الأضرار الناجمة عن العيب الذاتي يسري في حالة كون هؤلاء لا يعلمون بطبيعة هذا العيب أمّا إذا حصل علمهم بهذا العيب فبإمكانهم الإتفاق على قسط تامينٍ خاصٍ إضافي بسبب إرتفاع نسبة الخطر في هذه الحالة وحسب المعادلة الإحصائية التي تحكم أعمال التامين وحسب الطابع الفني الذي يتصف به التامين⁽¹⁾.

وعند إستيفاء الأقساط (الخاصة) الإضافية نتيجة طبيعة البضاعة يضمن المؤمن له مقابل هذه الاضافة تعويضه عن أي ضررٍ ناتجٍ عن الاخطاء التي تحصل في الرحلة البحريّة سواء أكانت خارجية أم ناتجة عن طبيعة تكوين الشيء المؤمن عليه. وينطلق هذا التصور من أن إستثناء ضمان الأضرار الناجمة عن العيب في الشيء ليس من النظام العام ويجوز الإتفاق صراحة على إستبعاده⁽²⁾.

ويبرر عدم ضمان المؤمن للضرر الناتج عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه بأن هذا الضرر ناتج عن عيب داخلي في الشيء المؤمن عليه، والمؤمن لا يضمن إلا الأضرار الناتجة عن عوامل خارجية للشيء المؤمن عليه او أجنبية عنه، بمعنى أنه لا يضمن سوى الأضرار التي تحدث للشيء المؤمن عليه نتيجة الأخطار المؤمن ضد نتائجها ولا يضمن الأضرار المترتبة على طبيعة الشيء ذاته⁽³⁾.

(1) العطير، عبد القادر حسين، قانون التجارة البحريّة: دراسة مقارنة، دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمان، 1999، 591 وما بعدها.

(2) المحامي، سعد واصف، التامين من مسؤولية دراسة في عقد النقل البري، رسالة دكتوراه، جامعة الازهر، كلية الحقوق، 1958، ص 311 وما بعدها.

(3) المقدادي، عادل علي، القانون البحريّ، ص 246 وما بعدها.

2.2.2.3 الأخطار الحربية

عُرّف الخطر الحربي بأنه كل "حادث ناشئ عن العمليات الحربية سواء كان وقوعه قد تمّ قبل إعلان الحرب أو أثناء قيام حالة الحرب، أو بعد انتهائها مادام الضرر كان نتيجة مباشرة لهذه العمليات"⁽¹⁾، ويرى البعض أن الخطر الحربي هو الحرب الأهلية أو الحرب الخارجية التي تعني قيام حرب بين دولة المؤمن له وبين دولة أجنبية، وكذلك الأعمال العدائية التي ينصرف معناها لا إلى مجرد قيام حالة حرب بل لا بد من وجود عمليات تخريب⁽²⁾.

وقد كانت أخطار الحرب قديماً من المخاطر التي يضمنها المؤمن بالنظر لكثرة الحروب في السابق وطول مدتها، وعندما أخذت هذه الحروب تقلّ بسبب تطور المجتمعات وتعاونها تمّ إستبعاد مخاطر الحروب من ضمان المؤمن في التأمين البحريّ مقابل تخفيض أقساط التأمين، إذ اعتبر البعض الحرب الأهلية والذخائر الحربية وأعمال التخريب والإرهاب، تعد من قبيل الخطر البحريّ.⁽³⁾

وتشترك في شرط إستثناء أخطار الحرب: جميع الشروط (أ)، (ب)، (ج) الواردة في اتفاقية لندن، وينص هذا الشرط على ما يلي: أ- لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال فقدان أو الضرر أو المصاريف الناجمة عن الحرب أو الحروب الأهلية أو الثورة أو العصيان أو التمرد أو المنازعات المدنية الناشئة عنها أو أية أعمال عدائية ترتكبها قوة معادية أو ترتكب ضدها. ب- عمليات الإستيلاء أو الحجز أو القبض أو الإيقاف أو المنع (باستثناء القرصنة وما ينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج فهي مغطاة في الشروط (أ) .. فقط. ج- الإلغام أو الطوربيد أو غيرها من أدوات الحرب المهملة. علماً بأنّه من الممكن وهذا هو السائد غالباً إلغاء هذا الشرط وتغطية

(1) المنشاوي، عبد الحميد، قانون التجارة الحربية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2005، ص 289.

(2) صرخوه، يعقوب يوسف، التأمين البحريّ في القانون الكويتي، جامعة الكويت، الكويت، 1993، ص 146.

(3) لطفي، محمد حسام، الأحكام العامة لعقد التأمين، ص 136.

الحرب في مقابل قسط اضافي يتم احتسابه على أساس أسعار عالمية تضعها لجنة مكنتبي التأمين ضد أخطار الحروب والإضطرابات في لندن.

وكذلك شرط استثناء أخطار الأضطرابات: وتشارك فيه أيضاً جميع الشروط (أ) و(ب) و (ج) وينص على ما يلي: "لا يشمل هذا التأمين بأي حال من الأحوال الفقدان أو الضرر أو المصاريف التي يسببها المضررون عن العمل أو العمّال الممنوعين من دخول أماكن العمل أو الاشخاص الذين يساهمون في اضطرابات عمالية أو الشغب أو الإضطرابات الأهلية. - الناجمة عن الإضطرابات أو منع الدخول إلى أماكن العمل أو الاضطرابات العمالية أو الشغب أو الاضطرابات الأهلية. - التي يسببها أي إرهابي أو أي شخص يتصرف بدافع سياسي. كما أنه من الممكن بناءً على طلب المؤمن له إلغاء هذا الاستثناء وتغطيته مقابل قسط إضافي يتم تحديده على أساس الأسعار العالمية التي تضعها لجنة مكنتبي التأمين ضد اخطار الحرب والاضطرابات، وقد جرت العادة عند تغطية أخطار الحرب والاضطرابات جمع السعرين معا ليصبحان سعراً واحداً يغطي إخطارهما معاً، وعلى ذلك فقد نظمت التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية الأخطار التي يشملها التأمين⁽¹⁾.

وقد تناولت المادة (332) من قانون التجارة البحريّة الأردني ما يلي: "تحمل المؤمنون مخاطر كل هلاكٍ وضررٍ يلحقُ بالأشياء المؤمنة من عاصفةٍ وغرقٍ وتنشيب على البر وتصادمٍ وإرساءٍ جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقه وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحريّة. وليست مخاطر الحرب الأهلية أو الخارجية على عاتق المؤمن. وإذا حصل إتفاقٌ مخالف فيكون المؤمن مسؤولاً عن كل الأضرار والهلكات التي تلحق بالأشياء المؤمنة من أعمال عدائية وأعمال تارية وتوقيف وضبط وإرهاق من أية حكومةٍ كانت صديقة أم عدوة معترفاً بها أم غير معترف، وعموماً من كل الطوارئ والأعمال الحربية الجبرية على مؤمني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي".

(1) العطير، عبد القادر حسين، قانون التجارة البحريّة، ص592.

ويتضح من نص المادة المذكورة أن المؤمن لا يضمن مخاطر الحرب أياً كان نوعها أهلية داخلية أو أجنبية، إلا أن المشرع يُجيز الإتفاق على ضمان المؤمن لهذه الأخطار ويجب أن يثبت ذلك في وثيقة التأمين كتابية، وفي هذه الحالة يسأل المؤمن عن جميع مخاطر الحرب في مقابل زيادة قسط التأمين.

وقد أوردت المادة (332) من قانون التجارة البحرية الأردني تعداداً لبعض الحالات التي يُعتبر من الأعمال الحربية، إذ أنها كقاعدة عامة لا تقع مخاطرها على المؤمن، ولكن في حالة الإتفاق على ضمانها يتحمل المؤمن الأضرار الناجمة عنها، ومن هذه المخاطر كما ورد في المادة المذكورة اعلاه الأعمال العدائية والأعمال التآرية والتوقيف والإرهاق سواء كان من حكومة صديقة أم عدوة معترفاً بها أو لا، ونجد أن المشرع البحري الأردني من خلال تعديده للأخطار الحربية التي يُمكن الإتفاق على تغطيتها بالتأمين أنها جاءت على سبيل المثال لا الحصر وذلك لعموم النص الوارد في نهايته، إذ جاء فيها بأن الإتفاق يُمكن أن يشمل عموم كل الطوارئ الأخطار الحربية، وعلى ذلك يدخل ضمن أخطار الحرب الذي يجوز الإتفاق على تغطية نتائجها بالتأمين إصابة السفينة بقذيفة بلغم أو التجائها إلى الميناء أو تغيير خط سيرها خشية وقوعها في الأسر ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه للسفينة.

وقد جاءت التشريعات البحرية العربية الأخرى بالنص على إستبعاد الأخطار الحربية بالنص على إستبعاد الأخطار الحربية بالنص على إستبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن للأخطار البحرية⁽¹⁾. أما المشرع العراقي فلم يشر قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863 إلى الأخطار الحربية، ويرى الباحث أن هذا القانون والذي ما زال معمولاً به إلى الآن، إلا أنه يشوبه الكثير من النقص والقصور، وركاكة في الأسلوب وعدم دقة صياغة، ومن وجهة نظر الباحث أن التأمين والنقل البحري لم يحظى بأهمية كبيرة من قبل المشرع العراقي.

(1) انظر في استبعاد الأخطار الحربية المادة (244) من القانون البحري القطري رقم (15) لسنة 1980، والمادة (343) في القانون البحري العُماني رقم 35 لسنة 1981، والمادة (337) من نظام المحاكم التجارية السعودي لسنة 2020، والمادة (332) من القانون البحري الليبي رقم (62) لسنة 1976، والمادة (2/3) من مشروع قانون النقل البحري السوداني لسنة 2008.

الخاتمة

وفي نهاية هذه الدراسة والموسومة " نطاق الخطر في التأمين البحري " والتي تم من خلالها تناول تحديد ماهية التأمين البحري بتعريفه وبيان نشأته وتطوره وفوائده، وبيئاً أيضاً مبادئه، وأنواعه وأهميته، كما بيّنا أيضاً المقصود بالخطر في التأمين البحري من خلال بيان تعريفه وأنواعه أيضاً، وكيف نظّمه المشرع الأردني والعراقي، وتناولنا أيضاً تحديد نطاق الخطر في القانونيين الأردني والعراقي والإتفاقيات الدولية، ومنها بيّنا نطاق الأخطار المشمولة بعقد التأمين البحري كخطر التصادم والتلوث البحري وكذلك نقل البضائع ونقل الأشخاص، وبيّنا كذلك نطاق الأخطار المستثناة من التأمين البحري، واستناداً على ما سبق توصل الباحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات التي يمكن إجمالها على النحو الآتي:

أولاً: النتائج

1. أن الخطر البحري هو الحادث الذي تتعرض له السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية، إذ كانت الفكرة القديمة تتصرف إلى أن الخطر البحري هو الخطر الناشئ عن البحر ذاته كالغرق والجنوح، أما غير ذلك لا يعتبر خطراً بحرياً.

2. يُعد الخطر من أهم عناصر عقد التأمين، فهو العنصر الذي يحدد منه محل إلزام كل من المؤمن والمؤمن له، حيث أن إصطلاح الخطر في التأمين البحري أوسع في معناه من إصطلاح الخطر البحري والأخطار البحرية الأخرى التي تحدث للأموال المؤمن عليها في أثناء وجودها في البحر والتي تنشأ مباشرة عن البحر، كما يشمل كذلك الأخطار التي تحدث للأشياء المؤمن عليها في أثناء وجودها في غير نطاق البحر، إذ يشملها التأمين البحري وفقاً لنظرية إمتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية وهي أخطار لا يربطها بالبحر رابطة سببية أو رابطة مكانية.

3. تبين لنا أن المشرع الأردني قد وضع نطاقاً دقيقاً للخطر المؤمن عليه سواء كان ذلك من حيث موضوعه وبتحديد الأخطار المغطاة والمستبعدة، على خلاف المشرع العراقي الذي يعتمد على القانون العثماني الذي ينقصه الكثير.

4. جواز التأمين من الخطر الظني في ظل القانون العراقي، كما يُلاحظ أيضاً أن هذه الإجازة ينبغي أن تكون مشروطة بأن لا يقع أي من طرفي العقد ضحية الغش أو التدليس.
5. أنه يبطل عقد التأمين البحري إذا ثبت أن نبأ وقوع الخطر أو وصول البضاعة بعلم المؤمن أو المؤمن له قبل إبرام عقد التأمين البحري، وبمفهوم المخالفة، فإن العقد يُعد صحيحاً وناظراً إن تم بعد وقوع الخطر المؤمن منه أو وصول السفينة سالمة دون أي ضررٍ مادام لم يثبت وصول نبأ وقوع الخطر أو الوصول للسفينة إلى المؤمن أو المؤمن له قبل إبرام العقد.
6. إن المشرع الأردني لم يتطرق إلى التفرقة بين أنواع الأخطار وإنما جاء على ذكرهما على سبيل المثال فقط، فلم يحدد المعيار الذي من خلاله تتم التفرقة بين هذين النوعين من الأخطار أو حتى المعيار الذي يمكن إعماله لتحديد الخطر البحري بصفة عامة.
7. قسّم المشرع الأردني أنواع الخطر البحري في الباب السابع تحت عنوان في الأخطار البحرية من المادة (236-295) من قانون التجارة البحرية والتي تمثلت بالتصادم، الإسعاف والإنقاذ، الخسائر البحرية (العوار).
8. يُعد قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863 هو القانون الذي ما زال معمول به إلى الآن في العراق إلا أنه يشوبه الكثير من النقص والقصور، وركاكة في الأسلوب وعدم دقة صياغته ومفرداته وكلماته غير مفهومه نظراً لأنه تُرجم من العثماني إلى اللغة العربية حرفياً.
9. لا تعتبر النفقات النقدية المبذولة لتأمين السلامة العامة للمصالح المُمثلة في الإرسالية البحرية كخسائر بحرية مُشتركة فحسب، بل تدخل في هذا النطاق إذا بُذلت من قبل الريان أو من يقوم مقامه في الإرسالية البحرية لمنع التلوث البحري عندها تدخل تلك المصروفات في هيكل التسوية وتعدّ خسائر بحرية مُشتركة.

ثانياً: التوصيات

1. ندعو المُشرع العراقيّ إلى سنّ قانونٍ جديدٍ للتجارة البحريّة يتناسب مع الحياة التجارية التي يعيشها هذا النشاط، وأن يأخذ بالحسبان الطبيعة الخاصة للتجارة البحريّة وأن يتضمّن فصلاً خاصاً بالتأمين يراعي فيه التطورات الحاصلة في مجاله.
2. يوصي الباحث بتعديل المادة (298) من قانون التجارة البحريّة الأردنيّ، لوضع معيار عام للأخطار المؤمنة بحيث يسأل المؤمن عن الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري إذا كان الخطر مما يشمله التأمين.
3. ندعو كافة الدول ومن بينها العراق الى الإنضمام إلى إتفاقية بروكسل لسنة 1952م الخاصة بتوحيد الإختصاص للتصادم البحريّ، نظراً لأن العراق إنظّم إلى إتفاقية هامبورغ.
4. نوصي المُشرع الأردنيّ بتصحيح الخطأ الصياغي الوارد في نص المادة (277) من قانون التجارة البحريّة الأردنيّ رقم (12) لسنة 1972م بأن المُعتبر هو السعر الرائج في ميناء التفريغ وليس ميناء الشحن لينسجم مع نص المادة (279) منه وتحقيق العدالة ومنع الإثراء لأحدٍ على حساب الآخر، وشمول النفقات المبذولة لمنع التلوث البحريّ ضمن المجموعة الدائنة.
5. نوصي المُشرع العراقيّ والأردنيّ بإيجاد نص يجرم فيه الغش في كل المراحل وبجميع أشكاله وان يتضمّن هذا النص إلزام المؤمن بالإعلام لمعالجة الإخلال بسوء النية (الغش) وجعل عقوبة له تتناسب مع طبيعته.
6. نقترح أن يكون هناك عُرفاً قضائية خاصة في المحاكم التجارية العراقية تنتظر القضايا البحريّة وتوليها الإهتمام والعناية المطلوبة وأن تصادق الحكومة العراقية على جميع المعاهدات الدولية البحريّة الغير مُصادق عليها.
7. يوصي الباحث بإيجاد نوعٍ من التكتل بين شركات التأمين الوطنية (الأردنيّة والعراقية) مثل تكتل (مكتبي اللويدز) لتتمكن وبواسطته شركات التأمين من تأمين الأخطار البحريّة الكبرى دون اللجوء إلى شركات التأمين الأجنبية.

8. يرى الباحثُ ضرورةَ تفعيل وإقرار مشروع القانون البحريّ الذي إكتملت صياغتهُ منذ عام 1987 كونه يعد الحل الامثل لتلافي النقص في التشريع البحريّ العراقي سيما وان أحكام قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 قد تركزت على معالجة زاويةً من هذا النشاط ولم يُحيط بالجوانب الاخرى التي تحدّد الإطار الرصين للنشاط البحريّ والمتضمن القواعد والأحكام المنظمة للعلاقات القانونية لأشخاص الرحلة البحريّة ومن ضمنهم المؤمن لهم (أصحاب البضائع) والشركات التي تمتهنُ صناعة التأمين البحريّ.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- أبو السعود، رمضان، (2003)، مصادر وأحكام الالتزام: دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
- أبو عرابي، غازي خالد، (2016)، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية (دراسة مقارنة)، ط2، دون دار نشر، عمان.
- الأهواني، حسام الدين، (2007)، المبادئ العامة للتأمين، القاهرة.
- البارودي، علي، (1999)، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- بهاء بهيج شكري، (2011)، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الثاني عمان دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- بهجت، قايد محمد، (2004)، الوسيط في شرح التجارة الخارجية، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة.
- جلال، وفاء، (2004)، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- الحامد، عمر حامد، (1997)، في التأمين البحري، الطبعة الأولى، بدون دار نشر.
- حسن، ايمان فتحي، (2014)، التأمين البحري، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية.
- الحكيم، عبد الهادي سيد محمد تقي، (2003)، عقد التأمين (حقيقته، مشروعيته) دراسة مقارنة، بيروت، منشورات الحلبي.
- الحمادي، يعقوب، (2012)، التصادم البحري، الطبعة الأولى، الإسكندرية، منشأة المعارف.
- حميدة، جميلة (2012)، الوجيز في عقد التأمين، الجزائر، دار الخلدونية
- خضر، الحبيب، (2008)، تفاقم الخطر في التأمين البري، دار الكتب القانونية، تونس.
- الخناق، نبيل محمد، (1986)، وخضر الياس البناء، التأمين البحري، دار التقني للطباعة والنشر.
- الرازي، محمد بن أبي بكر، (1996)، مختار الصحاح، مكتبة لبنان، بيروت.

ريجدا، جورج، (2006)، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، دار المريخ، الإسكندرية.

السنهوري، عبد الرزاق (2000)، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر، عقود المقامرة، والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، الجزء السابع، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية.

السنهوري، عبد الرزاق، (1961)، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، القاهرة، دار النهضة العربية.

شرف الدين، أحمد (1991)، أحكام التأمين، القاهرة: مطبعة نادي القضاة، ط3.

الشرقاوي، محمد سمير، (1966)، الخطر في التأمين البحري، القاهرة، دار القومية للطباعة والنشر.

شكري، بهاء بهيج، (2011)، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الأول، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

الشواربي، عبد الحميد، (2003)، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية.

طه، مصطفى كمال ووائل أنور بندق، (2005)، عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة.

عادي، سمير صادق، (2010)، التأمين من الحريق، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

عبد الله، سلامة، عمر، عصام الدين، (2010)، التأمين البحري، القاهرة، دار النهضة، ط3.

عبد ربه، إبراهيم علي إبراهيم، (2006)، مبادئ التأمين، الدار الجامعية، الإسكندرية.

العطير، عبد القادر، (2015)، التأمين البري في التشريع، الطبعة الأولى الاصدار الرابع عمان دار الثقافة للنشر والتوزيع.

علي، راقية عبد الجبار، (2012)، التأمين والكفالة في القانون البحريني والقوانين العربية، جامعة العلوم التطبيقية، مملكة البحرين، مؤسسة فخراوي للدراسات والنشر، مملكة البحرين.

الفقهي، محمد السيد، (2011)، القانون البحريّ (السّفينة، أشخاص، الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.

الفاقي، السباعي محمد، ومحمود جمال الدين وفهد صقر بن عيد، (2000)، أحكام التأمين، وبيانات الخطر، دار زين الحقوقية، بيروت.

الفيل، علي عدنان، (1986)، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية (دراسة مقارنة)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط 1.

قايد، بهجت عبد الله، (1984)، القانون البحريّ، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة.

القيام، خالد (1999)، شرح عقد التأمين في القانون المدني الأردنيّ، الجزء الأول، النظرية العامة للتأمين وعقد التأمين، عمان، دار الثقافة للتوزيع والنشر.

كمال، طه مصطفى، (2005)، التأمين البحريّ، دار الفكر الجامعي.

كمال، مصطفى، (2000)، القانون البحريّ، دار المطبوعات الجامعية.

كوماني، لطيف جابر، القانون البحريّ، الأصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

الكيلاي، محمود، (2006)، المبادئ الأساسية للتأمين، الاتحاد العام للشركات التأمين.

الكيلاي، محمود، (2009)، الموسوعة التجارية والمصرفية، عقود التأمين من الناحية القانونية، دار الثقافة للنشر، عمان.

لطي، محمد حسام، الأحكام العامة لعقد التأمين، القاهرة، (د.ن)، ط3.

المصاروة، هيثم حامد، (2010)، المنتقى في شرح عقد التأمين، دار إثراء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان.

مصطفى كامل طه ووائل انور بندق، (2005)، التأمين البحريّ، مصر دار الفكر الجامعي.

معلوف، لويس، (2009)، المنجد في اللغة، المطبعة الكاثوليكية، بيروت.

المقدادي، عادل علي، (1998)، القانون البحريّ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى.

موسى، طالب حسن، (2012)، قانون البحريّ ، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.

المهتار، بسام عاطف، (2012)، معاهدة بروكسل وتعديلاتها: التوحيد لبعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.

واصف، سعد(1963)، شرح قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان، القاهرة، المطبعة العالمية.

الوردي، سليم علي، (1999)، إدارة الخطر والتأمين، بغداد، منشورات مصباح كمال. ثانياً: الرسائل الجامعية

أبو الخير، أحمد عطية، (1995)، الألتزام الدولي بحماية البيئة البحريّة والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنوفية.

إمام، محمد أمام محمد، (2009)، الخطر البحريّ وأحكام التأمين عليه: دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، أم درمان، السودان.

بن هزيم، محمد أحمد، (2010)، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحريّ للبضائع في قانون دولة الإمارات العربية المتحدة والقانون المقارن، رسالة ماجستير، الإسكندرية، مصر.

بني خالد، محمد أحمد خضر، (2010)، المصلحة في عقد التأمين: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، المفرق.

جاسم، اسيل باقر، (2002م)، المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحريّ، رسالة ماجستير، جامعة بابل، كلية القانون.

زكريا، بكوش، (2012)، الخطر في التأمين البحريّ : دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، اربد.

صبرينة، يعقوبي، (2017)، عقد التأمين البحريّ، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، الجزائر.

عبد الرحيم، ثروت، (1996)، الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحريّ، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة.

العدوان، أشرف اسماعيل، (1999)، **الخطر في التأمين البحريّ : دراسة في القانون الأردنيّ**، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنيّة.

القرعان، شروق منذر طاهر، (2016)، **الخطر الظني ومدى صلته بالالتزام بالإعلان عن بيانات الخطر في التأمين البحريّ**، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، الكرك.

محمد، أية سالم (2019) **تغير الخطر في عقد التأمين والآثار المترتبة عليه**، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان.

معزوزي، وليد، العايب و داد، (2014)، **التأمين البحريّ في ظل القانون البحريّ الجزائري**، رسالة ماجستير، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي.

النعيمات، موسى، (2006)، **النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية**، رسالة دكتوراه منشورة، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

ثالثاً: المجلات والأبحاث

أبو نصير، مالك حمد والعدوان، محمد خير محمود، (2009)، **الخطأ العمدي للمؤمن له كسبب لإعفاء المؤمن من مسؤوليته في القانون الأردنيّ: دراسة مقارنة**، بحث منشور **المجلة الأردنيّة في القانون والعلوم السياسية**، المجلد 4، العدد 1.

بن دخان، رتيبة، (2016)، **الخطر في التأمين**، بحث منشور في **مجلة العلوم الإنسانيّة**، جامعة الأخوة منتوري قسنطينة.

بوكلاب، سهام، (2016)، **ضمان الخطر البحريّ**، **مجلة العلوم الإنسانيّة**، عدد 46. الجازوي، سالمه فرج، (2017)، **الخطر في عقد التأمين البحريّ : دراسة في القانون الليبي**، **مجلة العلوم والدراسات الإنسانيّة**، جامعة بنغازي، العدد 31.

حسونة، محمد علي، (2006)، **مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي المصدر**، **مجلة مصر المعاصرة**، 33 مصر، مجلد 104، العدد 511.

حسين، علي سعيد، (2017)، **عقود قانون التجارة البحريّة**، **المركز القومي للإصدارات القانونيّة**، ط1، القاهرة.

حسين، فايز، (2006)، التطور التاريخي لظاهرة التأمين، المؤتمر السنوي لكلية الحقوق بجامعة بيروت العلمية "الجديد في مجال التأمين والضمان في العالم العربي"، الجزء الأول، بيروت.

خاطر، نوري، (1980)، تحديد فكرة الخطأ الجسيم في المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة، مجلة المنارة، جامعة آل البيت، مجلد7، عدد3.

داود، إسراء صالح، (2007)، التأمين من الخطر الظني، مجلة الرافدين للحقوق مجلد8.

صديقي، محمد نجاة الله، (1990)، التأمين في الاقتصاد الإسلامي، مركز النشر العلمي، لجامعة الملك عبد العزيز، ط1، المملكة العربية السعودية.

عبد الرحيم، ثروت، (1998)، ذاتية القانوني البحري، بحث منشور، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، البصرة.

عبد المجيد، رضا عبد الحليم، (2001)، مدى جواز التأمين من الخطر الظني، دراسة مقارنة، كلية الحقوق، جامعة المنوفية.

العدوان، اشرف إسماعيل، (2014)، مدى توافق المشرع الأردني في تنظيم التزام المؤمن له في تقديم بيانات الخطر، بحث منشور في مجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، المجلد 6، العدد2.

العزاوي، محمد باسل، وصالح، ساهر محفوظ، (2008)، مشاكل ترجمة القصد في بوليصة التأمين البحري من الإنجليزية إلى العربية، بحث منشور، أدب الرافدين، المجلد 38، العدد52.

المختار، عطار، (1984)، الخطر البحري في القانون البحري المغربي والمقارن، المجلة المغربية للاقتصاد والقانون المقارن، جامعة القاضي عياض، العدد3.

ناصر، رحيم زاهي، (2019)، التأمين ضد المخاطر على البضائع المنقولة بحراً، مجلة الكلية الإسلامية الجامعية، العراق، المجلد3، العدد8.

نطور، أحلام، (2020)، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات الحقوقية، جامعة سعيدة الدكتور مولاي الطاهر، مجلد 7، العدد 3.

رابعاً: القوانين

- القانون البحريّ المصري رقم (8) لسنة ١990.
- قانون التأمين البحريّ الانكليزي لسنة 1906
- قانون التجارة البحريّة الأردنيّ رقم (12) لسنة 1972.
- قانون التجارة البحريّة العثماني لسنة 1863.
- قانون التجارة الفرنسي لسنة 1967.
- القانون المدني الأردنيّ رقم 43 لسنة 1967
- القانون المدني العراقيّ رقم (40) لسنة 1951.

الملاحق



شركة التأمين الوطنية العامة

العدد: ٤ / ٩ / ٢٦٩
التاريخ: ٢٠١٨ / ١ / ٧

تأمين السفن والطيران واعادة التأمين /
شعبة السفن .

شركة العامة لموانئ العراق /
شؤون البحرية /
بين والمقاطعة /
برة .

م/ تجديد تأمين

طبية :-

سارة الى كتابكم ذي العدد ٣٣٤٧٤/١/٣/١ والمورخ في ٢٠١٧/١٢/٢٤ والمتضمن موافقتكم على تجديد
تأمين على وثيقة (هيكل ومكانن) للقطع البحرية عدد (٣٩) وللفترة من ٢٠١٧/١٢/٢٥ ولغاية ٢٠١٨/١٢/٢٤
جى تاكيد الموافقة على ما يلي :-

- كل الشروط والاحكام والاستثناءات كما في الوثيقة المنتهية مع التعديلات التالية :-
- القسط السنوي الكلي : ٢١٨٣٢٥٨/- دولار (فقط مليونان ومائة وثلاثة وثمانون الفا ومائتان
وثماتية وخمسون دولارا لاغير) وكما في الجدول المرفق .
- حذف زورق المسبار .
- حذف الزيادة في اجمالي الخسارة المهذرة .
- الخسارة المهذرة كما في الجدول المرفق .
- شرط كل القطع البحرية تصنيفها وفئة الصيانة مع سجل التسجيل العراقي .
- الشروط على اساس شروط الوقت المعهدة هيكل 280 C.L. ٨٣/١٠/١ وكما في الوثيقة المنتهية .
- القطع البحرية من (١ الى ٦) عدم المسؤولية عن اي مطابفة فيما يتعلق بالخسارة الجزئية الا اذا كانت
بسبب (الحريق ، البرق ، الانفجار ، التاريف ، الجنوح ، او الضرر المتحقق بسبب الاصطدام مع باخرة
او سفينة او اي جسم او عارض كما في الوثيقة المنتهية .
- القطع البحرية من (٧ الى ٣٩) شروط كاملة وكما في الوثيقة المنتهية .
- تسمية ٣ قطع بحرية يتم الاتفاق عليها من قبل المعدين ليتم الكشف عليها ويتضمن الكشف ما يلي :-
 - ١ . كشف تقييم خطر غرفة المحرك والمكانن وغرفة الوقود .
 - ٢ . كشف الحالة للقطعة البحرية .
 - ٣ . كشف لتقييم الطاقم والادارة .
 - ٤ . الكشف يتم من قبل شركة (Braemar) ويتم الالتزام بكل التوصيات ضمن جدول زمني
الموصى به وسيساهم المعيد بتحمل ٥٠% من اجور الكشف .
- عدم وجود مطالبة بتعويض لغاية تاريخ تاكيدكم على الموافقة على ما جاء اعلاه .
- حذف الخسارة القصوى ٣٠٠٠٠٠٠٠/- لزورق المسبار مع عدم تنازل المعيد عن كل الحقوق والدفوعات
بالتكامل فيما يخص زورق المسبار .
- عدم الالتزام بالشروط والتعهدات اعلاه سوف يسبب ان من حق المعيد الغاء العقد .
- يخضع هذا التأمين للقانون والممارسة الانكليزية .
- راجين تاكيد موافقتكم بالسرعة الممكنة ليتسنى لنا تزويدكم بوثائق التجديد ... مع التقدير
المرفق /جدول القطع البحرية عدد(٣٩)

ع/ المدير العام

احلام كاظم عبد النبي

٢٠١٨/١/٧



جدول ملحق بوثيقة التأمين المرقمة جي / ٢٠١٦/١٤/٩٠١/ (هيكل ومكانن)

الشروط (هيكل ومكانن)

القسم الاول - شروط المحدودة

١. شروط تأمين السفن المعهدة (هيكل) المؤرخة في ١٩٨٣/١٠/١ CL280 مع عدم المسؤولية عن اي مطالبة فيما يتعلق بالخسارة و/او الضرر الجزئي التي تلحق بالسفينة مالم يحدث بسبب (الحريق ، البرق ، انفجار ، التاريف ، الجنوح ، والضرر المتسبب بالتصادم مع باخرة او ناقلة او اي عوارض اخرى .
٢. حذف الشرط 2.1 ويجري الاتفاق صراحة انه بإمكان البواخر الشروع بعملياتها وما يلحقها من اعمال تفريغ وتحميل في البحر من والى الباخرة اخرى او منشأة في عرض البحر .
٣. حذف شرط ١.٤ والمتعلق بتغيير هيئة تصنيف السفينة المؤمن عليها وتم استبداله بـ :
التصنيف وفئة ادرجة الصيانة .
ب-السفن الغير مصنفة
ب-السفن الغير مصنفة التي لديها شهادات تجارية و / او سلامة صالحة وتمتثل بمتطلبات الاعتماد والترخيص الخاصة بالحكومة المحلية العراقية .
• بند ٨ تم حذفه بالكامل والمتعلق بالمسؤوليات الناجمة عن الاصطدام .
• الخسارة المهددة كما في الجدول المرفق لكل حادث باستثناء الخسارة الكنية او الخسارة الكلية الحكومية للسفينة المؤمن عليها .
• حذف الشرط (٢٦) واستبداله بالشرط المعهدي لاستثناء التلوث الاشعاعي والكيميائي - البيولوجي - الكيميائي الحيوي- والاسلحة الكهرومغناطيسية- شرط CL370 في ٢٠٠٣/١١/١٠ .
• استثناء اخطار القرصنة (السرقه المصحوبة بغتف تحت الاكراه من قبل اشخاص من خارج الباخرة) وخيانة الربان او الطاقم والاضرار المتعددة للاستخدام مع شروط الوقت المعهدة هيكل CL280 1/10/1983JH2005-46 والمؤرخة في ٢٠٠٥/١٠/١٧ وكما مرفق .
• استثناء الحرب بالكامل .
• استثناء الارهاب بالكامل .
• على الرغم من اي محتوى مناقض هنا فانه قد لوحظ واتفق بان الاضرار الناتجة عن الخسارة العامة لحد (١٠٠٠٠٠/-) دولار يدفع بالكامل وبدون الرجوع الى البضاعة و/او المستأجرين و/او مصالح المساهمين الاخرى وبدون تطبيق الخسارة المهددة للوثيقة او اي مصالح اخرى مشتركة ، مصاريف خبير التسوية لن تكون من ضمن المبلغ اعلاه .
• الخسارة العامة الاتقاد ومصاريف الاتقاد يتم تسويتها طبقاً لقانون Yourk /Antwerp عام ١٩٧٤ عدل في ١٩٩٠ او ١٩٩٤ حسب خيار المؤمن له .
• شرط تاجير المعدات .
• شرط عدم مسؤولية الملاح .
• شرط ازالة الاجزاء .
• كل باخرة يتم تأمينها بشكل مستقل .
• شمول المؤمن المشترك والمؤمنين عليهم الاضافيين والتنازل والتخلي من الحلول التي دالّن اخر والمرتهنين المستفيدين وبموجب اشعار التخلي فيما يتعلق باعلاه وبشرط خسارة المستفيد حسب الشروط التي بالامكان ان تكون مطلوية او متفق عليها .
• اقرار الاعتراف بالتاريخ الالكتروني للهيكل البحري في ١٩٩٨/٨/١١ .
• شرط استثناء الاسلحة الالكترونية والمغناطيسية والكيميائية والبيولوجية والبيوكيميائية والتلوث الاشعاعي المعهدي CL.370 في ٢٠٠٣/١١/١٠ .
• الشرط المعهدي لاستثناء الهجوم الالكتروني CL 380 في ٢٠٠٣/١١/١٠ .
• بند القيود القانونية للمقاطعة الاقتصادية والاستثناء JH2010/009 .
• الغاء الاسترجاعات فقط .
• مع مراعاة احكام بند السيطرة على المطالبات كما هو مرفق .
• الحدود الملاحية : المياه الاقليمية العراقية .



جدول ملحق بوثيقة التأمين المرقمة جي / ٩٠١ / ٤ / ١٦ / ٢٠١٦ (هيكل ومكانن)

الشروط (هيكل ومكانن)

القسم الثاني - شروط كاملة

١. شروط بنود المجمع الزمنية (هيكل) المؤرخة في ١٠/١٠/١٩٨٣ CL280 .
٢. حذف الشرط 2.1 ويجري الاتفاق صراحة انه بإمكان البواخر الشروع بعملياتها وما يلحقها من اعمال تفريغ وتحميل في البحر من وإلى الباخرة اخرى او منشأة في عرض البحر .
٣. حذف شرط ١.٤ والمتعلق بتغيير هيئة تصنيف السفينة المؤمن عليها وتم استبداله ب :
السفن المصنفة تصنيف السفينة وفئة الصيانة.

السفن الغير مصنفة :-

- السفن الغير مصنفة التي لديها شهادات تجارية و / او سلامة صالحة وتمتثل بمتطلبات الاعتماد والترخيص الخاصة بالحكومة المحلية العراقية .
- بند ٨ تم حذفه بالكامل والمتعلق بالمسؤوليات الناجمة عن الاصطدام .
- الخسارة المهذرة كما في الجدول المرفق لكل حادث باستثناء الخسارة الكلية او الخسارة الكلية الحكيمة للسفينة المؤمن عليها
- حذف الشرط (٢٦) واستبداله بالشرط المعهدي لاستثناء التلوث الإشعاعي والكيميائي - البيولوجي - الكيميائي الحيوي - والاسلحة الكهرومغناطيسية - شرط CL370 في ١٠/١١/٢٠٠٣ .
- استثناء الخطر القرصنة (السرقة المصحوبة بعنف تحت الاكراه من قبل اشخاص من خارج الباخرة) وخيانة الربان او الطاقم والاضرار المتعمد للاستخدام مع شروط الوقت المعهدية هيكل CL280 1/10/1983JH2005-46 والمؤرخة في ١٠/١٧/٢٠٠٥ وكما مرفق .
- استثناء الحرب بالكامل .
- استثناء الارهاب بالكامل .
- شرط الاخطار الاضافية المعهدي - هيكل CL 294 ٨٣/١٠/١٠ .
- على الرشم من اي محتوى مناقض هنا فانه قد لوحظ واتفق بان الاضرار الناتجة عن الخسارة العامة لحد (١٠٠٠٠٠٠٠) دولار يدفع بالكامل وبدون الرجوع الى البضاعة و/او المستأجرين و/او مصالح المساهمين الاخرى وبدون تطبيق الخسارة المهذرة للوثيقة او اي مصالح اخرى مشتركة , مصاريف خبير التسوية لن تكون من ضمن المبلغ اعلاه .
- الخسارة العامة الانتقائ ومصاريف الانتقاد يتم تسويتها طبقاً لقانون Yourk /Antwerp عام ١٩٢٤ عدل في ١٩٩٠ او ١٩٩٤ حسب خيار المؤمن له .
- بند تاجير المعدات .
- بند عدم مسؤولية الملاح .
- بند ازالة الاجزاء .
- كل باخرة يتم تأمينها بشكل مستقل .
- شمول المؤمن المشترك والمؤمنين عليهم الاضافيين والانتقال والتخلي من الحطول الى دائن اخر والمرتهنين المستفيدين وبموجب اشعار التخلي فيما يتعلق باعلاه وبشرط خسارة المستفيد حسب الشروط التي بالامكان ان تكون مطلوبة او متفق عليها .
- اقرار الاعتراف بالتاريخ الالكتروني للهيكل البحري في ١١/٨/١٩٩٨ .
- بند استثناء الاسلحة الالكترونية ومغناطيسية والكيميائية والبيولوجية والبيوكيميائية والتلوث الاشعاعي المعهدي CL.370 ١٠/١١/٢٠٠٣ .
- البند المعهدي لاستثناء الهجوم الالكتروني CL 380 ١٠/١١/٢٠٠٣ .
- بند القيود القانونية للمقاطعة الانتسابية والاستثناء JH2010/009 .
- الغاء الاسترجاعات فقط .
- مع مراعاة احكام بند السيطرة على المطالبات كما هو مرفق .
- الحدود الملاحية : المياه الإقليمية العراقية .
- تخضع وثيقة اعادة التأمين وتفسر وفقاً لقانون الجلترا وويلز ويوافق كل طرف ان يتقدم الى الاختصاص الحصري والاختصاص الحصري لمحاكم الجلترا وويلز .