

وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري (دراسة مقارنة)

رسالة مقدمة الى
كلية القانون بجامعة بابل كجزء من متطلبات درجة الماجستير في
القانون الخاص

من قبل
سماح حسين علي

بإشراف
الاستاذ المساعد الدكتور
ابراهيم اسماعيل ابراهيم

٢٠٠٣ م

١٤٢٣ هـ

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحماً طرياً﴾

وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر لتبتغوا

من فضله ولعلكم تشكرون﴾

صدق الله العظيم

النحل/ آية (٤)

إقرار المشرف

أشهد بان أعداد هذه الرسالة الموسومة "وثيقة التأمين العامة في النقل البحري" والمقدمة من قبل الطالبة (سماح حسين علي) قد تم تحت إشرافي في كلية القانون/ جامعة بابل ، وهي جزء من متطلبات درجة الماجستير في القانون (الخاص).

التوقيع :

الاسم : د. ابراهيم اسماعيل ابراهيم

التاريخ: / /

بناءً على التوصيات المتوفرة، ارشح هذه الرسالة للمناقشة.

التوقيع:

الاسم : د.كاظم عبد الله الشمري

معاون العميد للدراسات العليا والشؤون العلمية

التاريخ: / /

اقرار لجنة المناقشة

نشهد نحن اعضاء لجنة المناقشة اننا قد اطلعنا على هذه الرسالة الموسومة "وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري / دراسة مقارنة" وقد ناقشنا الطالبة (سماح حسين علي) في محتوياتها وكل ما له علاقة بها ونرى انها جديرة بالقبول لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص.

رئيس اللجنة :

التوقيع :

الاسم : عزيز كاظم جبر

عضو:

التوقيع:

الاسم : لطيف جبر كوماني

المرتبة العلمية: استاذ مساعد

المرتبة العلمية: استاذ مساعد

عضو :

عضو (المشرف) :

التوقيع :

التوقيع :

الاسم : علي عزيز كاظم عزيز سلمان

الاسم : ابراهيم اسماعيل ابراهيم

المرتبة العلمية: استاذ مساعد

المرتبة العلمية: استاذ مساعد

صدق من قبل مجلس كلية القانون بجامعة بابل

التوقيع

الاستاذ المساعد الدكتور

علي زعلان نعمة

عميد الكلية

الاهداء

الى نبض الحياة.....

والدي الغالي

الى بحر الحنان.....

والدتي الحبيبة

الى احبائي.....

اخوتي واخواتي

الاعزاء

اعزهم وحفظم الله لي جميعاً

سماح

شكر وتقدير

بعد ان تم انجاز هذا البحث بعون الله (سبحانه وتعالى) لايسعني الا ان اتقدم باسمى آيات الشكر والعرفان الى استاذ الفاضل الدكتور (ابراهيم اسماعيل ابراهيم) لما قدمه لي من رعاية ابوية تدل على سعة فكره ورحابة صدره، والتي كان لها الاثر في اخراج الرسالة بهذا المظهر، فلقد كان لي وبحق مربياً فاضلاً ومرشداً ناصحاً.

كما لايفوتني ان اتقدم بالشكر الجزيل مع يقيني بأن كل عبارات الشكر لاتفي ولو بجزء يسير مما احاطني به اساتذتي الافاضل منذ دراستي في مرحلة البكلوريوس ودراستي في مرحلة الماجستير.

واشكر الاستاذ الدكتور عبد الخالق رؤوف خليل الامين العام للاتحاد العام العربي للتأمين في القاهرة، لمدته لي يد العون من خلال ارساله المصادر والبحوث الحديثة الخاصة ببحثي فضلاً عن اجابته لجميع ما استفسرت عنه من مواضيع تخص بحثي.

كما اتقدم بالشكر الى موظفي وموظفات شركة التأمين الوطنية / قسم التأمين البحري لما قدموه لي من اجوبة عن كل استفساراتي الخاصة بالبحث ، وكذلك اتقدم بخالص الامتنان والعرفان الى موظفات مكتبة شركة التأمين الوطنية لما يسروه لي من بحوث ومصادر عربية واجنبية تخص التأمين البحري ، وهما الست سعاد محمد (ام عمر) والست سميرة.

كما اتقدم بجزيل الشكر الى موظفات مكتبة جامعة بابل في كلية القانون وجامعة بغداد وكلية صدام للحقوق ومكتبة المعهد القضائي والمكتبة المركزية في بغداد والى جميع زملائي وزميلاتي الذين ساعدوني ولو بالكلمة الطيبة وعبارات التشجيع.

الباحثة

المحتويات

الصفحة	الموضوع
	المقدمة
	تمهيد : نبذة تاريخية عن التأمين البحري ووثائق التأمين البحري...
	الفصل الاول : مفهوم وثيقة التأمين العائمة.....
	المبحث الاول: التعريف بالوثيقة العائمة وتحديد طبيعتها القانونية .
	المطلب الاول : التعريف بالوثيقة العائمة
	اولاً : الوثيقة العائمة لغة
	ثانياً : الوثيقة العائمة فقهاً
	ثالثاً : موقف التشريعات من التعريف بالوثيقة العائمة
	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة
	اولاً: الوثيقة العائمة وعد بالتأمين
	ثانياً: الوثيقة العائمة عقد نهائي
	ثالثاً : الوثيقة العائمة عقد معلق على شرط واقف
	المبحث الثاني : انواع الوثيقة العائمة
	المطلب الاول : الوثيقة العائمة المقفلة
	اولاً : التعريف بالوثيقة العائمة المقفلة
	ثانياً : مزايا الوثيقة العائمة المقفلة
	المطلب الثاني : الوثيقة العائمة المفتوحة
	اولاً : التعريف بالوثيقة العائمة المفتوحة
	ثانياً : مزايا الوثيقة العائمة المفتوحة
	المبحث الثالث : مقارنة الوثيقة العائمة بوثيقة التأمين الاعتيادية والغطاء المفتوح
	المطلب الاول : مقارنة الوثيقة العائمة بوثيقة التأمين الاعتيادية ...
	اولاً : من حيث التحديد
	ثانياً : من حيث عدد الشحنات المغطاة
	ثالثاً : من حيث قسط التأمين
	المطلب الثاني : مقارنة الوثيقة العائمة بالغطاء المفتوح
	اولاً : من حيث مبلغ التأمين الاجمالي وسعر التأمين

	ثانياً : من حيث التكليف القانوني
	ثالثاً : من حيث طريقة تداولهما
	الفصل الثاني : اجراءات وشروط اصدار وثيقة التأمين العائمة
	المبحث الاول : اجراءات اصدار وثيقة التأمين العائمة
	المطلب الاول : طلب التأمين
	المطلب الثاني : مفكرة التغطية المؤقتة
	المطلب الثالث : وثيقة التأمين
	المطلب الرابع : ملحق وثيقة التأمين العائمة
	المبحث الثاني : شروط اصدار وثيقة التأمين العائمة
	المطلب الاول : شرط التراكم
	اولاً : التعريف بالتراكم وبيان انواعه
	ثانياً: الاسباب التي تؤدي الى التراكم
	ثالثاً : مسؤولية شركة التأمين في حالة التراكم
	المطلب الثاني : شرط تحديد الحد الاعلى للمبلغ المؤمن به
	المطلب الثالث: شرط تصنيف السفن
	المطلب الرابع : شرط المرور بمناطق جغرافية معينة
	المطلب الخامس : شرط الالغاء
	اولاً : الغاء الاخطار البحرية
	ثانياً : اخطار الحرب
	الفصل الثالث : اثار وثيقة التأمين العائمة
	المبحث الاول : التزامات المؤمن له
	المطلب الاول : التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين
	اولاً : قسط التأمين في وثيقة التأمين العائمة المقفلة
	ثانياً قسط التأمين في وثيقة التأمين العائمة المفتوحة
	المطلب الثاني : التزام المؤمن له بتقديم الاقرار الخاص بالشحنات المؤمن عليها
	اولاً : مفهوم الاقرار واهميته
	ثانياً : وقت تقديم الاقرار
	أ- القاعدة العامة لوقت تقديم الاقرار
	ب- القاعدة الخاصة لوقت تقديم الاقرار
	ثالثاً : موقف التشريعات من وقت تقديم الاقرار

	الاتجاه الاول : موقف التشريع العراقي والمصري والسوري
	أ- الاقرار الخاص بالشحنة التي تتم لحساب المؤمن له
	ب- الاقرار الخاص بالشحنة التي تتم لحساب الغير
	الاتجاه الثاني : موقف التشريع الانكليزي
	رابعاً : جزاء مخالفة المؤمن له لالتزامه بتقديم الاقرار
	المطلب الثالث: التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن ...
	المبحث الثاني : التزامات المؤمن في الوثيقة العائمة
	المطلب الاول : التزام المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات ..
	اولاً : الاسباب الموجبة لالتزام المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات
	ثانياً : جزاء اخلال المؤمن بالتزامه
	المطلب الثاني : اركان التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له
	اولاً : تحقق الخطر
	ثانياً : تضرر البضائع المؤمن عليها
	ثالثاً : العلاقة السببية بين الخطر والضرر
	المطلب الثالث : اساس احتساب مبلغ التأمين في الوثيقة العامة
	الخاتمة
	قائمة المصادر والمراجع
	ملخص الرسالة باللغة الانكليزية

المقدمة

١- يعد البحر الوسيلة الرئيسة في نقل البضائع (الاشياء) من مكان الى آخر ، بوصفه حلقة الوصل بين المجتمعات البشرية عبر مختلف القارات في العالم^(١) وذلك لما للنقل والملاحة البحرية الدور الاساس في اتساع عمليات الاستيراد والتصدير التي تتم بين الدول.

وعلى الرغم من التطور الذي شهده العالم اليوم في وسائل النقل المختلفة البرية منها والجوية يظل النقل البحري هو الاكثر شيوعاً واستعمالاً ، اذ أنَّ ما ينقل من بضائع عبر البحر تحتل مركز الصدارة بالنسبة للبضائع التي تنتقل عن طريق البر او الجو. ويعود ذلك الى ان التضاريس الطبيعية قد تكون الحائل دون وصول وسائل النقل البرية والبضائع التي تحملها الى الاماكن التي ينوي نقلها اليها لاسيما بالنسبة للمسافات البعيدة. وفيما يخص النقل الجوي فنجد انه وبالرغم من اعتباره وبحق الوسيلة الاسرع في نقل البضائع، إلا ان النقل البحري هو الافضل، وذلك لأمكانية نقل كميات كبيرة من مختلف البضائع وباسعار اقل فيما لو تم نقل البضائع جواً^(٢).

٢- وعلى الرغم من اهمية النقل والملاحة البحرية في عمليات الاستيراد والتصدير لكن الذي يُلاحظ ان احتمالية تعرض البضائع المنقولة بحراً تكون اكبر، فقد تتعرض البضاعة لخطر غرق السفينة الناقلة، ومن ثم غرق البضاعة او ربما تتعرض هذه البضاعة للرطوبة او السرقة لاسيما ان البضاعة تكون بعيدة عن نظر اصحابها، او اياً من الاخطار الاخرى. هذا الامر دفع الباحثين والمختصين في مجال النقل البحري الى ايجاد وسيلة يستطيعون من خلالها ان يوفروا الحماية لتلك البضائع لذلك وجدوا ضالتهم في عقد التأمين البحري الذي يعد كنظام قانوني نظاماً حديثاً نسبياً، تطور مع

(١) Ripert (George's): Droit Maritime, Paris, ١٩٥٠, P: ٢.

(٢) د. نبيل محمد الخناق، خضر الياس البنا : التأمين البحري ، مطبعة مؤسسة المعاهد الفنية، بغداد، ١٩٨٦، ص٩.

فيليب لوسبي : الخسارة الجزئية (اجسام، بضائع) ، الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، الاتحاد العام العربي للتأمين ، القاهرة، مصر، ١٩٩٦، ص٧٧-٧٨.

تطور النقل البحري، على الرغم من ان هذا النظام له جذوره في ممارسات الشعوب القديمة.

٣- وبسبب اهمية عقد التأمين البحري فإن التجار من المستوردين والمصدرين وكذلك المؤسسات التجارية عمدت الى توسيع اعمالها التجارية معتمدين في ذلك على ما سيحصلون عليه من مبالغ تأمين عند تعرض بضائعهم للخطر المؤمن منه. اذ لولا التأمين البحري لأصاب عملية التجارة الدولية التلكؤ وعدم الاستمرارية. ولقامت هذه العملية على أسس غير قانونية الا وهي أسس والمقامرة، لذلك نجد ان التأمين البحري قد وفر الحماية والطمأنينة للتجار والمؤسسات التجارية في وقت واحد. وهذا مايفسر لنا الارتباط الوثيق بين التجارة الدولية وبين عقد التأمين البحري، اذ انه كلما توسعت هذه التجارة كلما زادت اهمية عقد التأمين البحري^(١). وعلى هذا الاساس ، نجد أنَّ المصارف التي تقوم بفتح الاعتماد المستندي الخاص بالبضائع تطالب التجار فاتحي الاعتماد أن يقدموا لها ما يثبت ان البضائع قد تم التأمين عليها من قبل شركة تأمين متخصصة^(٢)، وذلك من خلال مطالبتهم بوثيقة تأمين والتي تعتبر الشكل المعبر لعقد التأمين البحري، وكذلك الوسيلة اللازمة لاثباته.

٤- وعرفت شركات التأمين البحرية انواعاً مختلفة من وثائق التأمين البحري -بضائع-^(٣) ولكل من هذه الوثائق ما يميزها عن غيرها بناءً على الخصائص التي تتميز بها. ومن هذه الوثائق وثيقة التأمين العائمة التي ستكون موضوع دراستنا.

هذه الوثيقة التي دعت اليها حاجة التجار الذين اعتادوا عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع، وعلى اوقاتٍ متقاربة وبكميات كبيرة، مما جعل وثيقة التأمين العائمة هي السبيل الذي يستطيعون فيه تحقيق الاستمرارية في عملياتهم التجارية، بعدما اضحت وثيقة التأمين الاعتيادية العقبة التي تحول من دون ان تتم العمليات التجارية بالسرعة المطلوبة، اذ انها تتطلب اتفاقاً جديداً عن كل شحنة يروم المؤمن له التأمين عليها. بينما نجد ان التأمين وفقاً لوثيقة التأمين العائمة لايتطلب سوى وثيقة تأمين واحدة يُغطى بمقتضاها جميع شحنات المؤمن له المستقبلية لذلك تعد وثيقة التأمين العائمة وبحق وثيقة الاختصار في الجهد والنفقات والوقت.

٥- ولاهمية وثيقة التأمين العائمة في البيوع البحرية وكذلك لشركات التأمين الوطنية، فاننا حاولنا أن نبين ماهية واحكام هذه الوثيقة التي تعدّ خروجاً عن القواعد العامة المعروفة في مجال التأمين البحري، اذ نجد ان قسط التأمين قد يتم دفعة في بعض

(١) د. رزق الله انطاكي، نهاد السباعي: موسوعة الحقوق التجارية، ج٦، سوريا، مطبعة جامعة دمشق، ١٩٦١، ص٦٦.

(٢) فخري غنيوسي ، التأمين البحري (بضائع) ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، بغداد، العراق، العدد الاول، ١٩٩١، ص٣٧.

(٣) يقصد بالبضائع حسب قانون بيع البضائع الانكليزي لسنة ١٨٩٣ حسب م٦٢ "كل الاشياء المادية ما عدا الاشياء المتعلقة في الذمة والنقود". نقلاً عن احمد سامي المرهومي : المصلحة التأمينية وتطبيقاتها في التأمين البحري ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية حقوق صدام، ٢٠٠٠، ص٩٦.

الاحيان مقدماً قبل اصدار هذه الوثيقة، ومن ناحية اخرى نجد ان المؤمن ملزم بالتأمين على اي شحنة مستقبلية تكون للمؤمن له مصلحة في التأمين عليها على الرغم من انه يكون غير ملّم بنوع هذه الشحنة او كميتها او طبيعتها ، ولا حتى واسطة النقل التي تنقل بواسطتها البضاعة ولا طريق الرحلة الذي تسلكه هذه

الواسطة .

لذلك لابد من معرفة ماهية وثيقة التأمين العائمة من خلال التعريف بهذه الوثيقة وبيان اهم ما طرح من تعاريف فقهية، وموقف التشريعات من التعريف بالوثيقة العائمة، وكذلك لابد من معرفة الطبيعة القانونية لها واهم ما طرح من آراء فقهية وقانونية في سبيل تحديد هذه الطبيعة القانونية. وماهي انواع وثيقة التأمين العائمة وما هي خصائص ومميزات كل نوع منها؟ وماهي اوجه الاختلاف بين وثيقة التأمين العائمة والوثيقة الاعتيادية وكذلك اوجه الشبه والاختلاف بين الوثيقة العائمة وعقد الغطاء المفتوح. واذا كان موضوعنا هو دراسة وثيقة التأمين العائمة فلا بد اذن ان نبين الاجراءات التي تتخذها شركة التأمين في اصدار هذه الوثيقة، ولقد أثّرنا ان نبين اجراءات اصدار وثائق التأمين البحري- بضائع- التي تصدرها شركة التأمين الوطنية على الرغم من ان وثيقة التأمين العائمة غير شائعة الاستعمال من قبل تلك الشركة.

٦- ولابد من التعرف على الشروط التي يجب ان تتوافر عند اصدار وثيقة التأمين العائمة، اذ ان هناك جملة من الشروط التي وضعتها جمعية مكنتبي التأمين في لندن وهذه الشروط هي : شرط التراكم، شرط وضع حد اعلى لمبلغ التأمين، شرط المرور بمناطق جغرافية معينة، وشرط تصنيف السفن، وشرط الالغاء وشرط احتساب مبلغ التأمين، وشرط دفع قسط التأمين^(١) مقدماً والتعرف على الاسباب التي من اجلها تم وضع مثل هذه الشروط، ولمصلحة من وضعت هذه الشروط اساساً، وماهو جزاء مخالفة المؤمن له لهذه الشروط، أتؤدي هذه المخالفة الى فسخ عقد التأمين البحري ام ان هناك جزاء قد فُرض لمخالفة هذه الشروط؟.

٧- وبما ان وثيقة التأمين العائمة هي عبارة عن الشكل المعبر لعقد التأمين البحري، لذلك فمن الطبيعي ان يرتب هذا العقد التزامات لكل من طرفية (المؤمن له والمؤمن) ، فلا بد اذن من التعرف على اهم الالتزامات التي تقع على عاتق كل من المؤمن له والمؤمن، وما يرتبه القانون من جزاء في حالة مخالفة المؤمن له او المؤمن لالتزاماتها.

٨- ومن اجل إبراز احكام ومبادئ وثيقة التأمين العائمة، فلقد حاولنا ان نجري مقارنة بين القوانين التي عالجت موضوع التأمين البحري عن طريق وثيقة التأمين العائمة، وكانت هذه المقارنة بين مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ وقانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وقانون التجارة السوري رقم ٨٦

(١) سيتم توضيح هذه الشروط في الفصل الثاني من الرسالة.

لسنة ١٩٥٠ وقانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ . إذ أن كلاً من هذه القوانين قد نهج منهجاً مختلفاً في معالجته لوثيقة التأمين العائمة. وان اعتمادنا على مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ عند المقارنة على الرغم من أنه مازال مجرد مشروع لم يُقر لحد الان، لان مشروع القانون البحري لسنة ١٩٨٧ لم يبين احكام ومبادئ التأمين البحري بل أحال هذا الامر الى قانون التجارة البحري العثماني النافذ المفعول في العراق، والذي يتميز بالركاكة وعدم الشمول لجميع مسائل التأمين البحري واحكامه. ومن المواضيع التي لم يعالجها مسألة التأمين بوثيقة عائمة، وفيما يخص القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ فانه لم يتناول من التامين سوى المبادئ العامة منه اذ انه لم يفصل في احكامه.

٩- وعلى الرغم من صعوبة هذا الموضوع وقصور الدراسات القانونية عن دراسته الدراسة المعمقة وعدم شمول احكامه، حاولنا ان نذل هذه الصعوبات وذلك من خلال الإستعانة بالمصادر والمؤلفات العربية والاجنبية منها من اجل الاحاطة بما طرحه الفقه من آراء لتحديد طبيعة هذه الوثيقة ، ووضع بعض المقترحات لأستثمار العمل بها على الوجه التام.

وقد حاولنا فضلاً عن ذلك الاستعانة بالبحوث المقدمة لشركة التأمين الوطنية وعقد اللقاءات مع المختصين من العاملين فيها في مجال التأمين البحري – بضائع-. وكذلك الاستعانة بالبحوث الحديثة في المجالات المتخصصة في مجال التأمين ، وكان للاتصال بالاتحاد العام العربي للتأمين الدور الفعال في اغناء موضوع الرسالة، ذلك من خلال ارسالهم لنا البحوث الحديثة المتعلقة بموضوع الدراسة، والإجابة عن بعض الاسئلة التي لم نستطع الحصول على الاجابة عنها في المصادر. وعلى هذا الاساس حاولنا ان نبين اهم الحلول فيما يخص بعض المشاكل في التأمين عن طريقة الوثيقة العائمة.

١٠- اما عن خطة البحث التي اتبعناها في هذه الرسالة فهي تتكون من ثلاثة فصول يسبقها تمهيد حاولنا ان نقدم من خلاله نبذة عن تاريخ التأمين البحري ووثائق التأمين البحري.

اما الفصل الاول فانه يتكون من ثلاثة مباحث لبيان مفهوم وثيقة التأمين العائمة، فالمبحث الاول كان مخصصاً للتعريف بالوثيقة العائمة وتحديد طبيعتها القانونية. اما المبحث الثاني كان مخصصاً لبيان انواع وثيقة التأمين العائمة ومزايا كل نوع. وسنحاول ان نعقد في المبحث الثالث مقارنة بين الوثيقة العائمة والوثيقة الاعتيادية في مطلب والوثيقة العائمة والغطاء المفتوح في مطلب ثاني.

والفصل الثاني يتكون من مبحثين يتضمن المبحث الاول اجراءات اصدار وثيقة التأمين العائمة والمراحل التي تمر بها هذه الوثيقة ابتداءً من استمارة طلب التأمين وانتهاءً باصدار ملحق الوثيقة العائمة التي نصت عليها التشريعات، وذلك من خلال اربعة مطالب. اما المبحث الثاني فانه كان مخصصاً لتحديد الشروط التي لا بد من توافرها لاصدار وثيقة التأمين العائمة، يتألف هذا المبحث من خمسة مطالب .

والفصل الثالث والاخير فقد تناول فيه اثار وثيقة التأمين العائمة من خلال مبحثين، يتضمن المبحث الاول اهم الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له، وهي التزامه بدفع

قسط التأمين والتزامه بتقديم الاقرار للمؤمن والمحافظة حقوق المؤمن له وذلك عبر ثلاث مطالب . اما المبحث الثاني فقد تضمن عرضاً لألتزامات المؤمن وهي التزامه بقبول التأمين على جميع الشحنات المستقبلية للمؤمن له، وكذلك التزامه بدفع مبلغ التأمين واركان هذا الالتزام، واساس احتساب مبلغ التأمين بالنسبة للوثيقة العائمة، وذلك من خلال ثلاثة مطالب ايضاً.

وانهينا البحث بخاتمة اوضحنا فيها اهم الاستنتاجات والمقترحات التي نأمل الاخذ بها.

التمهيد

يقوم التأمين وبصورة عامة وعلى مختلف انواعه على مبدأ التعاون، ذلك المبدأ الذي عرّفته المجتمعات القديمة ، والذي كان وكما يبدو الوسيلة التي يلجأ اليها افراد المجتمع الواحد من اجل درء الاخطار التي لحقت باحد افراده من خلال إسهام الآخرين بتحمل الضرر عن طريق التعاون والتضامن^(١). إذ أنّ مبدأ التعاون يُعدّ الاساس الفني الذي يقوم عليه التأمين، وأنّ المؤمن يقوم بتنظيم تعاون مجموعة الافراد المعرضين لأخطار متماثلة وذلك بالمقاصة بين هذه الاخطار، ويتم هذا عن طريق جدول الإحصاء. لذلك نجد ان هناك من يذهب الى القول أنّ التعاون هو أساس التأمين فبأنقضاء التعاون ينتفي التأمين^(٢).

وبهذا نجد أنّ التعاون او (عملية توزيع عبء الخطر) على مجموع الافراد قد ظهر قبل ظهور التأمين كمؤسسة منظمة متخصصة في تحمل اخطار البحر بصورة فنية وعلمية وعملية تقوم على أسس قانونية محددة^(٣).

واذا كان التأمين وعلى مختلف أنواعه يقوم على الاساس نفسه إلا أن التأمين البحري يعدّ سابقاً في الظهور على باقي انواع التأمين. فالتأمين البحري -الذي هو عبارة عن ضرب من ضروب التأمينات بوجه عام، ووسيلة من وسائل إدارة

(١) انظر د.كاظم الشربتي: التأمين نظرية وتطبيق، مقدمة عامة، ج ١، ط ٥، بغداد، مطبعة الارشاد، ١٩٧٤، ص ٧٤.

د.خميس خضر: عقد التأمين في القانون المدني، ط ١، بدون ذكر مكان وسنة الطبع ، ص ٩؛ د. غريب الجمال : التأمين في الشريعة الاسلامية والقانون ، القاهرة، دار الفكر العربي، ١٩٧٥، ص ٦٦.
د. عبد الودود يحيى: التأمين على الحياة، ط ١، القاهرة، مكتبة القاهرة الحديثة، ١٩٦٤، ص ٣.

(٢) عبد علي رضا : رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرر، رسالة ماجستير قدمت الى كلية القانون والسياسة بجامعة بغداد، ١٩٨٢، ص ٦١٥.

(٣) د.كامل عباس الحلواني: الخطر والتأمين ، القاهرة، دار المعارف بمصر، ١٩٦٥، ص ١٤.

الخطر من خلال العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن تضرر الرسالة البحرية بسبب تحقق احد الاخطار المؤمن منها مقابل جعل قسط- يلتزم المؤمن له يدفعه المؤمن-^(١)، يعدُّ من اقدم انواع التأمين ويرجع ذلك لارتباطه بعملية النقل البحري ، وهذا لايعني ان عملية النقل البحري اقدم من النقل البري، ولكن كل ما هناك أنّ النقل البحري تكون أحتمالية نسبة وقوع الخطر فيه اكبر مما في النقل البري^(٢).

ونلاحظ أنّه الى وقتنا هذا لا يُعرف تاريخ نشوء التأمين البحري، ولا مكان ظهوره على درجة كبيرة من الدقة.

ولكن الرأي الغالب أنّ التأمين البحري بفكرته البسيطة كان معروفاً في العصور القديمة، وإنّ أول ظهور له كان في مسلة حمورابي عام (٢٢٥٠) قبل الميلاد، بعد ان استحوذت فكرة الخطر البحري على الكثير من المفكرين الذين حاولوا ايجاد وسيلة للتخلص من الاضرار التي يمكن ان تلحق بالفرد عند اصابة ذمته المالية بالخطر^(٣).

ويلحظ أنّ فكرة التأمين البحري مستوحاة من عقد القرض (الذي يكون على السفينة او على البضاعة)، ويقوم القرض على قيام شخص بتقديم قرض للمجهز (بالنسبة للسفينة) او للشاحن (بالنسبة للبضاعة) بمبلغ من النقود ويقوم الأخير (المجهز/ الشاحن) برد ما تم دفعه من مبالغ القرض للمقرض في حالة وصول السفينة او البضاعة من دون ضرر او تلف مع فائدة معينة تُحدّد على وفق الاتفاق المسبق ما بين الطرفين. وفي حالة تعرض السفينة او البضاعة للخطر فإن المقرض (المجهز، الشاحن) يعفى من رد ما اخذه من مبلغ القرض. وعند المقابلة ما بين العقدين (عقد القرض بنوعيه وعقد التأمين البحري المعروف اليوم)، نجد ان المقرض يقوم مقام المؤمن، والمبلغ الذي تم دفعه الى المقرض هو بمثابة تعويض التأمين. اما ما يحصل عليه المقرض من فائدة فهو بمثابة قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن^(١).

(١) د.محمد كامل امين ملش: محاضرات عن مبادئ التشريع البحري العربي الموحد للامة العربية، القاهرة، ١٩٥٧، ص ١٦٤.

د. احمد حسين خليل: الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، مصدر سابق، ص ١٠.
عرّف قانون التأمين البحري الإنكليزي لسنة ١٩٠٦ عقد التأمين البحري م ١ بأنه "عقد يتعهد بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة والمدى المتفق عليها عن الخسائر البحرية".
اما قانون التجارة البحري العثماني فقد عرفه في م ١٧٥ منه أنه "مقولة بحرية تتضمن التعهد باعطاء التضمين تماماً الى المضمون في معاملة الضمان الذي يأخذه الضامن عن مقدار ضائعات واضرار يمكن وقوعها بسبب نائلة بحرية على اشياء يحترز عليها من ان تصادف خطر سفر بحري".
(٢) د.محمود سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، القاهرة، الناشر للطباعة والنشر، ١٩٦٦، ص ٣٠.

(٣) د.محمود سمير الشرقاوي: مصدر سبق ذكره، ص ٣٣.
احمد محمد الصباغ : التأمين الإسلامي تاريخاً وفكراً وتطبيقاً ، مجلة الرائد العربي، عدد ٧٢، السنة الثامنة عشرة ، الربع الثالث، ٢٠٠١، ص ١٠. د.ثروت علي عبد الرحيم: الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، القاهرة، مطبعة عالم الكتب، ١٩٦٦، ص ١٠.

(١) باسل محمود ابو الشيخ : نبذة في التأمين البحري، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، بغداد، العراق، ، عدد ٣، سنة ١٩٩١، ص ١٥.

وبسبب الإتصال التجاري الذي كان يربط بين الجماعات القديمة، انتقلت فكرة القرض البحري من البابليين الى الفينيقيين والهنود والإغريق والرومان بعد ذلك^(٢). وإذا كان هناك جانباً من الفقه الفرنسي يرى أنَّ من غير الصحيح البحث عن اصل التأمين في المجتمعات البدائية. اذ ان التأمين وبصورة عامة جاء نتيجة للتطور في الظروف الاقتصادية والاجتماعية في التجارة، والتجارة البحرية بصورة خاصة، لأن التأمين لم يكن من وضع مشرع او فقيه بل هو نظام حديث نسبياً^(٣). ومع أنَّ هذا الرأي قد أنكر وجود التأمين في المجتمعات القديمة بوصف التأمين كنظام قانوني لم يكن من وضع تشريع او فقيه معين، ولكن هذا لا يعني أن هذا النظام المتكامل لم تكن له جذور تاريخية نشأ عنها او فكرة معينة، قد استقى مبادئه منها. فالتأمين البحري المعروف لدينا اليوم يرتبط بفكرة القرض البحري التي عرفتھا المجتمعات القديمة. الا ان التأمين كعملية لتوزيع عبء الخطر تعود الى نهاية القرن الثاني عشر، إذ مارسه جماعة اللومباردين سكنة المدن الشمالية في إيطاليا المعروفة باللومبارد، ثم عُرف في فلورنسا وجنوا، حينما كانت المدن المذكورة مركزاً للتجارة ثم للتأمين البحري، وبذلك يعدُّ اللومبارديون أول من أُنْ من أمن على البضائع^(٤).

- التأمين البحري في إنكلترا

أدى نزوح اللومبارديون في القرنين الثالث عشر والرابع عشر من موطنهم الأصلي (المدن الشمالية الإيطالية) إلى إنكلترا إلى شيوع فكرة التأمين البحري فيها، وادى الى جعلها من الدول العريقة في مجال التأمين البحري وانواع التأمين الاخرى. ولقد استمرت ممارسات أعمال التأمين في إنكلترا من دون ان يحكمها قانون او ينظمها نظام، حتى عام (١٦٠١) الذي شهد صدور قانون اليزابيث الذي يعدُّ أول قانون للتأمين بمعناه الحالي، والذي كان للفيلسوف الانكليزي الشهير (فرانيس بيكون) دور في وضع احكامه^(٥).

وكان التأمين البحري وحتى منتصف القرن السادس عشر يمارسه التجار الى جانب أعمالهم الاخرى، ومن ثم كانوا في حاجة الى مصدر يمدھم بالمعلومات اللازمة عن السفن وتحركاتها وشحناتها، وما يصيبها من خسارة. ولقد وجدوا ما ييغونه في مقهى (ادوارد لويدز) عام (١٦٨٨)^(٦).

فلقد كان التجار يجتمعون في هذا المقهى لاجراء معاملات التأمين البحري، وبشكل فردي، إذ يكتتب كل منهم لحسابه وعلى مسؤوليته الخاصة^(٧).

علي بن السيد عبد الرحمن الهاشمي: موقف الشريعة الاسلامية في التأمين بمختلف انواعه، بحث منشور في مجلة التأمين العربي، القاهرة، عدد ٤٢، السنة الثانية عشرة، ١٩٩٤، ص ٢٣.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي: مصدر سابق، ص ٣٣.

(٣) د. عبد المنعم البدر اوي: التأمين، فن التأمين، عقد التأمين، تأمين الاشخاص، القاهرة، مكتبة سيد عبد الله وهبة، ١٩٦٣، ص ٩.

د. نزيه محمد الصادق: عقد التأمين، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٧٤، ص ٨. نقلاً عن عبد علي رضا: مصدر سابق، ص ٦.

(٤) د. بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً، ط ١، بغداد، مطبعة الزهراء، ١٩٧٢، ص ٤.

(٥) د. بديع احمد السيفي: مصدر سابق، ص ٤.

(٦) د. ثروت علي عبد الرحيم: مصدر سابق، ص ١٨-١٩.

(٧) المصدر نفسه.

ولقد ظهرت بعد هيئة اللويدز عدة شركات وهيئات مختلفة للتأمين أهمها (شركة لندن للتأمين) و(شركة البورصة الملكية للتأمين)^(١)، وفي عام (١٧٤٥) م صدر في أنكلترا قانون خاص للتأمين البحري يُنظّم بموجبه أسس ابرام العقود من حيث توافر المصلحة التأمينية لدى المؤمن له في اجراء التأمين.

وفي عام ١٩٠٦ صدر قانون خاص بالتأمين هو قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦، والذي امتاز بدقة الصياغة واحتوائه للكثير من القواعد والأسس، التي تتصفا بإمكانية مواكبتها للتطورات المتلاحقة في مجال النقل البحري^(٢).

-التأمين البحري في فرنسا :

فلقد وضعت في القرن السادس عشر في روان في فرنسا مجموعة من العادات، والتي كانت تعرف باسم (مرشد البحر) وهذه العادات ما هي الا مجموعة من القواعد التي تناولت التأمين البحري بشكل مفصل. وشهد عام (١٦٨١) صدور قانون فرنسي تناول مسألة التأمين البحري، الذي استقى معظم أحكامه من مرشد البحر ، ومن ثم انتقلت نصوص هذا القانون الى القانون البحري الفرنسي لسنة ١٨٠٧، الذي انتقل فيما بعد الى اغلب التشريعات البحرية العربية^(٣).

-التأمين البحري في العراق

إنَّ قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ قد نظم احكام التأمين البحري بصورة عامة (اي التأمين على السفن والتأمين على البضائع المنقولة بحراً) في المواد (١٧٥-٢٤٠). وذلك في الفصل الحادي عشر من هذا القانون، الذي يعدُّ اول القوانين المنظمة للتأمين البحري، والذي مازال معمولاً به في العراق على الرغم مما يعتريه من ركافة في الاسلوب وعدم دقة الصياغة، وهذا بدوره ادى الى عدم مواكبته التطورات التي يشهدها عالم النقل البحري في وقتنا الحالي.

وصدر بعد هذا القانون قانون شركات التأمين رقم ٧٤ لسنة ١٩٣٦، الذي يتكون من (١٢) مادة.

ونجد ان المشرّع في هذا القانون قد الزم شركة التأمين بايداع مبالغ معينة لدى المصارف، من اجل ان تقوم الاخيرة بالوفاء بدلاً من شركة التأمين في حالة تنصل الشركة عن التزامها بتعويض المؤمن له عن الاضرار التي لحقت، بسبب تعرض الرحلة البحرية للخطر المؤمن منه.

وكما صدر نظام شركات التأمين رقم ٢٥ لسنة ١٩٣٦ في مواده (الخمس) والذي حاول فيه ان ينظم اعمال الوكالة والشروط التي يجب ان تتوافر في الوكيل.

(١) د.بديع احمد السيفي: المصدر السابق، ص ٥.

(٢) د.عاصم سليمان: التأمين، ج ١، العراق، مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٧٢، ص ٢٥٣.

(٣) باسل محمود ابو الشيخ : نبذة في التأمين البحري، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، مصدر سابق، ص ٣٣.

وبعد ذلك صدر القانون المدني رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ حيث تناول عقد التأمين في الفصل الثالث من الباب الرابع من المواد (٩٨٣-١٠٠٧) ، ولقد تميز هذا القانون بادراجته احكام عامة لعقد التأمين اي انه لم يعالج التأمين البحري بصورة خاصة^(١). ومن ثم صدر قانون الشركات ووكلاء التأمين رقم ٤٩ لسنة ١٩٦٠ الذي الغى بمقتضاه كلاً من قانون رقم ٧٤ لسنة ١٩٣٦ ونظام وكلاء التأمين رقم ٢٥ لسنة ١٩٣٦. ولقد تم تعديل هذا القانون (قانون رقم ٤٩ لسنة ١٩٦٠) بقانون رقم ١٣٦ لسنة ١٩٦٥^(٢).

وفي عام ١٩٥٨ وضع مشروع القانون البحري العراقي الذي تناول موضوع التأمين البحري، ولكنه مازال مشروعاً غير معمول به، وفي عام ١٩٧٤ وضع مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ والذي لم يعمل به ايضاً. أما عن قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ الذي تناول بعض احكام التأمين وليس كل احكامه وبذلك لا يكون كافياً لتطبيقه على عملية التأمين البحري.

وعلى الرغم من ان المشرع العراقي قد تناول مسألة التأمين البحري في التنظيم القانوني وعبر ما اصدره من مشاريع، الا أنَّ الواقع العملي لشركات التأمين الوطنية يشير الى أنَّ اعمال التأمين كانت في السابق تمارس من قبل شركات اجنبية^(٣) ، وكانت البداية الحقيقية لاعمال التأمين التي تمارسها شركات التأمين الوطنية هي سنة ١٩٥٠، إذ أسست شركة التأمين الوطنية العراقية بموجب القانون رقم ٥٦ لسنة ١٩٥٠^(٤).

وقبل ان ننهي حديثنا عن تاريخ التأمين البحري ونشأته وتنظيمه في قوانين الدول. لابد ان نتعرف على موقف الشريعة الاسلامية السماح من التأمين البحري وفي هذا الصدد لابد من القول أنَّ الشريعة الاسلامية لم تتناول مسألة التأمين البحري، لأنه لا يوجد نص قرآني او حديث نبوي شريف تطرق الى هذه المسألة. الا أنَّ الفقه قد تناول مسألة التأمين البحري بصورة خاصة والتأمين بشكل عام بشيء من التفصيل. وكان اول من تناول مسألة التأمين البحري العلامة ابن عابدين في القرن التاسع عشر^(٥).

كان عقد التأمين محل خلاف ما بين الفقهاء فمنهم من ذهب الى فساد هذا العقد وعدم صحته^(٦). ونجد على العكس من ذلك أنَّ جانباً من الفقه الاسلامي قد ذهب الى

(١) د. مصطفى رجب : التأمين في العراق وتطوره ومستقبله ، بغداد، مطبعة الازهر، ١٩٦٧، ص ٢٢.

(٢) عدنان احمد ولي العزاوي : عقد اعادة التأمين، دراسة قانونية مقارنة، مصدر سابق، ص ٦٣.
(٣) إذ أنَّ اعمال التأمين كانت تمارسها شركات ووكالات تأمين انكليزية وهندية وفرنسية واسترالية. بديع احمد السيفي : مصدر سابق، ص ٢١.

(٤) عدنان ولي : مصدر سابق، ص ٦٣.
(٥) إذ ذهب الامام محمد بن عابدين الى أنَّ عقد التأمين البحري هو عقد معاوضة فاسد لا يلزم الضمان به، لانه التزام بما لا يلتزم به، اذا عقد في دار الاسلام. اما اذا عقد في دار الحرب فالعقد لا حكم له ويحل للمسلم اخذ البذل رخاء لا اقتضاءاً.

علي بن السيد عبد الرحيم الهاشمي: موقف الشريعة الاسلامية من التأمين بمختلف انواعه ، بحث منشور في مجلة التأمين العربي ، مصدر سابق، ص ٢٥.

(٦) إذ ذهب الاحناف الى أنه ما دام عقداً مستحدثاً والعقود جاءت على سبيل الحصر في الشريعة الاسلامية، فانه عقد محرم فالاصل في الاشياء الحظر الا ما ورد دليل على جوازه .

د. احمد السعيد شرف الدين: عقد التأمين وعقود ضمان الاستثمار (واقعها الحالي وحكمها الشرعي)، القاهرة، مطبعة حسان، ١٩٨٢، ص ٨٨.

د. منير محمود الوترى: الزامية التأمين على ضوء النظريات الفقهية، ط ١، بغداد، مطبعة الجاحظ، ١٩٨٨، ص ٣١.

صحة عقد التأمين^(١)، مادام بعيد عن المقامرة والرهان^(٢)، إذ أنَّ التأمين لا يخرج عن مبدأ التعاون والمساعدة الذي دعت اليه الشريعة السمحاء.

ونحن نميل الى الإتجاه الثاني، ذلك أنَّ عقد التأمين على الرغم من عدم تناول القرآن والسنة له لايعني انه عقد باطل لانه وبحق يعدُّ وسيلة من الوسائل الفعالة في حماية الافراد من الاخطار، من الممكن ان تلحق بضائعهم.

أما عن تأريخ وثائق التأمين البحري، فانه يمكن القول أنَّ سوق التأمين البحري قد عرّف العديد من وثائق التأمين البحري.

وان اقدم وثيقة تأمين بحري عُثِرَ عليها هي وثيقة ايطالية مؤرخة في (١٣٤٧/١٠/٢٣)، وقد تضمنت هذه الوثيقة التأمين على السفينة سانتا كلارا (Santa Clara) خلال رحلتها من ميناء جنو بايطاليا الى ماجوركا (Majorcarca)، ومن بين الشروط الواردة في تلك الوثيقة، شرط يقضي بان انحراف السفينة عن خط السير المعتاد يجعل الوثيقة باطلة^(٣).

أما عن اول وثيقة تأمين بحري عُرفت في فرنسا، فهي وثيقة صادرة في عام (١٥٨٤) وموجودة في ارشيف الغرفة التجارية في مرسيليا، وهي وثيقة تأمين على بضاعة مشحونة على السفينة (St.Itary) من مرسيليا الى ميناء طرابلس. ونجد أنَّ شركات التأمين في فرنسا وضعت وثيقتين نموذجيتين^(١). الاولى كانت نموذج للتأمين على السفن سنة ١٩٤١ والتي عُُدلت في سنة ١٩٤٩.

أما الوثيقة الثانية فقد كانت خاصة بالتأمين على البضائع المنقولة بحراً والتي وضعت عام ١٩٤٤ ولقد عُُدلت ايضاً عام ١٩٤٧. ويمكن القول أنَّ كلاً من هاتين الوثيقتين كانتا مصحوبتين بالشروط الاضافية التي من الممكن ادراجها في الوثيقة^(٢).

أما عن اقدم وثيقة تأمين بحري مكتوبة باللغة الانكليزية فهي التي عُثِرَ عليها عام (١٩٢١) ضمن محفوظات مكتب استعلامات الحكومة الهندية، ويرجع تأريخ هذه الوثيقة الى عام (١٦٥٧)^(٣)، وتتضمن بضاعة بقيمة (٤٠٠) جنيه استرليني مشحونة على السفينة

(١) ذهب الحنابلة المالكية الى صحة عقد التأمين وحجتهم في ذلك ان الاصل في الاشياء الاباحة، وذلك لأن الدين الاسلامي دين يسر ورفع مشقة، وليس دين عسر.

د.عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، عمان، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٩، ص ٣٢٠.

(٢) إذ أنَّ التأمين البحري يختلف عن الرهان والمقامرة من حيث المفهوم، ومن حيث الاثر، إذ أنَّ التأمين يسعى إلى حماية الاشخاص من الاخطار التي يمكن ان تلحقهم في المستقبل، ومن ناحية اخرى أن علاقة المؤمن بمجموع المؤمن لهم علاقة جماعية شاملة وليست علاقة فردية.

عمر عبد الله كامل: التأمين من وجه نظر الاقتصاد ومدى شرعيته اسلامياً، بحث منشور في مجلة التأمين العربي، عدد ٤٨، لسنة ١٩٩٦، ص ١١.

(٣) بديع احمد السيفي: مصدر سابق، ص ١٣٣.

(١) د.محمود سمير الشرقاوي: مصدر سابق، ص ٣٨-٣٩.

(٢) باسل محمود ابو الشيخ: نبذة في التأمين البحري، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، مصدر سابق، ص ٣٤.

(٣) د.بديع احمد السيفي: مصدر سابق، ص ١٣٣.

(three brothers) الاخوة الثلاثة في الرحلة من باننام الى لندن وبمقابل تأمين قدره (٥٠%)^(٤).

ولقد كان المؤمنون في انكلترا يستخدمون وثيقة تأمين موحدة للسفن والبضائع يرمز لها بالرمز (S.G) والتي تعني سفن وبضائع (Ship and Good) التي استقرت في صياغتها الحالية منذ عام (١٧٧٩)، وتعرف باسم (وثيقة اللويدز) مع ان استعمالها لم يكن قاصراً على اعضاء اللويدز وكل ما يميز الوثيقة التي يستخدمها اعضاء اللويدز هو شعار على شكل هلب مركب على هامشها، وعبارة تفيد ان الوثيقة لايقعها سوى أعضاء اللويدز، وكل من يُرَوَّر هذا الشعار يتعرض الى عقوبة جنائية ، بمقتضى قانون اللويدز الصادر عام ١٨٧١^(٥).

ولقد تعرضت صياغة هذه الوثيقة لنقد شديد لاسيما من قبل القضاة، اذ ان القاضي (لورد مسنفيلد) قد وصفها أنها اداة غريبة. أما القاضي (لاورنس) فلقد وصفها أنها وثيقة جاءت بعبارات فيها الكثير من المرونة ، ومع ذلك فهناك من يعارض تعديلها، لأن كل عبارة منها قد حُدد مدلولاتها القانونية بالاحكام القضائية العديدة التي صدرت في المنازعات، التي اثارها التأمين ، كما انها اكتسبت من طول الاستعمال علم المشتغلين بالتأمين البحري بالمقصود بها^(١).

وبسبب عدم مواكبة النموذج الاول (نموذج S and G) الذي تم وضعه من قبل اللويدز ، إذ كان قاصراً على مواكبة التطور في مجال النقل البحري فإنَّ الباحثين في مجال التأمين البحري قاموا بوضع نموذج آخر لهذه الوثيقة من قبل مجمع مكنتبي التأمين في لندن (Institute of London underwriters) الذي وضع نموذجاً لوثيقة التأمين على البضائع (Gargo) واخر للتأمين على السفن (Ships).

ولم يكن هذا النموذج سوى وثيقة مبسطة لوثيقة (S.G) القديمة مع شرط عدم ضمان الاستيلاء والحجز (F.C.S) الى وثيقة التأمين على السفن. اما وثيقة التأمين على البضائع فقد أضيف اليها شرط عدم ضمان الاضطرابات والشغب والاضطرابات الاهلية (SRCC) فضلاً عن الى شرط المخدرات^(٢).

وفي عام (١٨٥٠) طرأ على نموذج وثيقة اللويدز تغيير شكلي^(٣) ، اي ان مضمون الوثيقة لم يتغير وكل ما هناك ان الوثيقة قد تغيرت من حيث اسلوب وعبرة المقدمة. ولم يكن هذا التغيير الاخير الذي تعرضت له وثيقة اللويدز بل أن الانتقادات بدأت تعلق من جديد حول لغة الوثيقة، والتعديلات التي كانت تلغي بعضها البعض، وشمول الوثيقة لأخطار تمت للواقع بأي صلة.

(٤) حسين النبهاني ، محاضرات في التأمين البحري، منشورات شركة التأمين الوطنية ، بغداد، مطبعة الازهر، ١٩٦٧، ص ٦٥.

(٥) د.ثروت علي عبد الرحيم: مصدر سابق، ص ٢٠.

(١) د.ثروت علي عبد الرحيم: مصدر سابق، ص ٢٠.

(٢) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٦٥.

(٣) لقد كانت الوثيقة تبدأ بعبارة ((بأسم الله، امين،.....)) واصبحت بعد ذلك تبدأ بعبارة ((من المعروف....)).

د.جمال الحكيم : عقود التأمين بين الناحيتين التأمينية والقانونية ، ج ١، دار المعارف ، مصر، ١٩٦٥.

هذا الأمر أدى الى أن يقوم مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة بالدعوة من اجل التوصل إلى وثيقة عالمية للتأمين البحري، يسودها العدالة والبساطة في سبيل مواكبة التطور في مجال التجارة الدولية العالمية.

وعلى الرغم من رفض بعض الجهات لهذه الدعوة في إيجاد نموذج جديد لوثيقة اللويدز، بحجة أنها سوف تحتاج الى الكثير من القضايا حتى تجعل الوثيقة واضحة للمتعاملين فيها من حيث القصد والمعنى.

الا ان التغيير قد حصل حيث تم الاتفاق على اعتماد أنموذج جديد عام ١٩٨٢ أنسم بالبساطة وسهولة الفهم، مما أدى الى انتشار هذه الوثيقة عالمياً^(١).

واصبح عقد التأمين البحري يتم في ضوء:

- ١- شروط المجمع للتأمين على السفن (مدة).
- ٢- شروط المجمع للتأمين على البضائع ((أ)).
- ٣- شروط المجمع للتأمين على البضائع ((ب)).
- ٤- شروط المجمع للتأمين على البضائع ((ج))^(٢).

وتستعمل كثير من الدول وثيقة التأمين البحري الانكليزية التي ترجمتها معظم الدول الى لغتها من اجل تسهيل معرفة نصوصها من قبل المؤمن لهم.

وفي العراق يُنم استعمال وثيقة اللويدز مثل بقية دول العالم ، وتكون هذه الوثيقة ملحقةً بمجموعة شروط التأمين الصادرة عن مجمع التأمين في لندن.

ويبدو ان الوثائق النموذجية المستعملة في العالم اليوم هي ثلاث وثائق وهي: الوثيقة الانكليزية الصادرة من قبل مجمع لندن لمكتتبي التأمين البحري (وهي المستعملة في العراق).

والوثيقة الامريكية الصادرة من مجمع مكتتبي التأمين الانكليزي في عام ١٩٤٨ ، وهذه الوثيقة تتشابه مع الوثيقة الانكليزية ولا تختلف عنها الا في ترتيب الشروط الواردة فيها وايراد بعض الشروط في صلب الوثيقة. أمّا في الوثيقة الانكليزية فنجد ان الشروط تكون منفصلة عن الوثيقة وملحقة بها. اما الوثيقة الثالثة فهي وثيقة التأمين البحري الفرنسية^(٣).

وفيما يخص تاريخ ظهور وثيقة التأمين العائمة، فيمكن القول أنها قد ظهرت في القرن السادس عشر في اسبانيا^(٤).

ونرى ان ظهور هذه الوثيقة في اسبانيا كان له اسبابه، فمن المعروف ان هذه الدولة من الدول البحرية العريقة بسبب موقعها الجغرافي • إذ أنها تعدُّ شبه جزيرة محاطة

(١) احمد حسين خليل: الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، مصدر سابق، ص ٢٦.

(٢) د.منى محمد عمار و د.علي السيد الديب: التأمين البحري ، القاهرة، مطبعة التعليم المفتوح، دون ذكر سنة الطبع، ص ٩١.

دليل الشروط المعهدية (بضائع) الجديدة: المؤسسة العامة للتأمين ، شركة التأمين الوطنية ، قسم التخطيط والمتابعة والابحاث : ترجمة د.شهاب احمد العنبيكي ، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٠.

(٣) د.بديع احمد السيفي : مصدر سابق، ص ١٣٤-١٣٥.

(٤) د.احمد حسني : البيوع البحرية ، دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية (سيف فوب) ، ط ٢، القاهرة، مطبعة اطلس ، ١٩٨٣، ص ٢٩٩.

بالمياه من جهاتها الثلاث، لذلك نجدها قد نشطت في عملية النقل البحري ، إذ أنَّ البضائع كانت تنقل الى داخل وخارج تلك الدولة بحراً. وكان التجار من المصدرين والمستوردين في حاجة الى تأمين بضائعهم، ومن الطبيعي ان الوثيقة الاعتيادية لاتسد حاجة التجار الذين اعتادوا اعمال التجارة بصورة مستمرة ومعتادة ، بل قد تكون عائقاً امام هؤلاء التجار وامام اعمالهم التجارية، لذلك وجد كل من المؤمن والمؤمن له ضالته في الوثيقة العائمة.

الفصل الاول

مفهوم وثيقة التأمين العائمة

يعدُّ عقد التأمين البحري من العقود البحرية المهمة إذ أنه ينشئ علاقات قانونية على قدر كبير من الاهمية بين اطرافه ، ويرتب أثراً قانونية خطيرة. لذلك كان من الضروري ان يتم تثبيت مندرجات هذا العقد وفحوى ماتم الاتفاق عليه عن طريق الكتابة، إذ لا بد ان يكون عقد التأمين مكتوباً ومنظماً على وفق الطريقة المتعارف عليها شأنه في ذلك شأن معظم العقود البحرية. ويمكن أن ينظم عقد التأمين البحري بصورة رسمية وغير رسمية، وهذا ما أشارت اليه م(١٧٦) من قانون التجارة البحرية العثماني التي نصّت "ينظم عقد الضمان (السيفورتا) بصورة رسمية او فيما بين الطرفين فقط".

- وقد قرر القانون المصري كتابة عقد التأمين في م(١/٢٤١) لغرض الاثبات^(١):
- إلا أنَّ عدم كتابة عقد التأمين لايعني أنَّه يعدُّ عقداً باطلاً ، ولكن من الصعوبة أثباته واثبات ماتم الاتفاق عليه من قبل اطرافه لو نشب نزاع في بند من بنوده، لذلك نجد أنَّ قانون التأمين الانكليزي لسنة ١٩٠٦ قد اشار الى اهمية الكتابة لعقد التأمين في الاثبات. فالمادة (٢٢) من هذا القانون نصت على " بمقتضى نصوص اي قانون فان عقد التأمين البحري لا يؤخذ به كدليل اثبات مالم تحتويه وثيقة تأمين بحري....".
 - ويسمى المحرر المثبت لعقد التأمين بوثيقة التأمين والتي تكون على شكل محرر مطبوع من قبل المؤمن (شركة التأمين)، تُبيِّن فيه الشروط لتي يقبل المؤمن التعاقد

^(١) إذ نصت م(١/٢٤١) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على "لايثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات الا بالكتابة".

بمقتضاها والتزام كل من المتعاقدين للآخر، ويترك فراغ للعناصر المتغيرة في كل عقد ، كأسم المؤمن له والمحل المؤمن ، وقسط التأمين ومدة التأمين ويملاً هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة.

في مجال التأمين البحري ونجد ان هناك الكثير من وثائق التأمين البحري، وتعدّ الوثيقة العائمة واحدة من هذه الوثائق الشائعة الاستعمال والتي ستكون محور بحثنا. وسنحاول في هذا الفصل ان نبين مفهوم الوثيقة العائمة من خلال التعريف بهذه الوثيقة، وبيان أنواعها وخصائص ومزايا كل نوع، ومن ثم نعقد مقارنة بين الوثيقة العائمة ووثيقة التأمين الإعتيادية والغطاء المفتوح، بوصفهما الأكثر شيوعاً واستعمالاً من قبل المستوردين والمصدرين في اسواق التأمين البحري.

لذلك سوف نتناول هذه الموضوعات في المباحث الثلاثة الآتية:

المبحث الاول : التعريف بالوثيقة العائمة وتحديد طبيعتها القانونية.

المبحث الثاني : انواع وثيقة التأمين العائمة ومزاياها.

المبحث الثالث : مقارنة الوثيقة العائمة مع الوثيقة الاعتيادية والغطاء المفتوح.

المبحث الاول

التعريف بالوثيقة العائمة

وتحديد طبيعتها القانونية

بدايةً لابدّ من توضيح المقصود بالوثيقة العائمة من خلال التعريف بها، ومن ثم لابد من بيان طبيعتها القانونية عبر استعراض أهم الآراء الفقهية التي حاولت تكيفها التكيف القانوني الصحيح وذلك من خلال المطلبين الاتيين:

المطلب الاول

التعريف بالوثيقة العائمة

سنحاول في هذا المطلب ان نبين التعريف اللغوي للوثيقة العائمة ومن ثم بيان اهم التعاريف الفقهية المطروحة في هذا المجال، وبيان موقف التشريعات المختلفة التي حاولت وضع تعريف قانوني مناسب لهذه الوثيقة.

اولاً: الوثيقة العائمة لغةً

الوثيقة (لغةً) مأخوذة من فعل – وثق – (وَثِقَ ، يَثِقُ ، ثِقَةً ، ووَثَقاً وموثقاً) بفعلان: أُنْتُمِنَه فهو (واثق).

وذاك (موثق به) و(تواثق) القوم تعاهدوا ، و (استوثق) منه : أَخَذَ منه الوثيقة. (واثقةً وثاقاً ومواثقة) عاهده^(١).

وقد تأتي من وثائق ، فالوثيقة ما يعتمد عليه، او الاحكام في الامر (وكل ما كُتِب فأتخذ حجةً او شاهداً ، مثل وثيقة زواج ووثيقة سياسية او وثيقة تاريخية^(٢)).

والميثاق هو العهد والجمع (المواثيق، الميثاق ، الميثاق، الموثق) (فالميثاق والمواثقة) قد تأتي بمعنى المعاهدة.

ومنه قوله تعالى "واذا اخذ ميثاقكم"^(٣) بمعنى أخذ منكم العهد. ويقال اخذ بالوثيقة في امره اي بالثقة . و (تَوَثَّقَ) في امره مثله و(وثق) الشيء (توثيقاً) فهو موثق.

و(وثقة) ايضاً قال له إنه ثقة ، و (استوثق) منه، اخذ منه الوثيقة^(٤). وإذا أردنا ان نطبق المعنى اللغوي للوثيقة على موضوع بحثنا فيمكن القول أن الوثيقة هي المحرر الذي يقوم على الثقة ومبدأ حسن النية، والذي يعد حجة على موقعيه والغير. وتثبت في هذا المحرر البيانات الواجب ادراجها والخاصة بموضوع التأمين. وهذه البيانات التي يقدمها المؤمن له، يجب ان تكون على درجة عالية من الصحة والدقة في الوقت نفسه، إذ أن الثقة تلعب دوراً مهماً فيما يدرج من بيانات، ومدى صحة المعلومات، ومن ثم فان فحوى الوثيقة وما تتضمنه من بيانات وشروط وتعديلات تعد حجة على موقعيها ويتمسك بها كل من له حق.

(١) فؤاد اللبناني : منجد الطلاب ، ط٢٢، بيروت، دار المشرق، بدون ذكر سنة الطبع، ص ٩٠.

(٢) جبران مسعود: معجم الرائد، المجلد الثاني، ط٤، لبنان، مطبعة العلوم، ١٩٨١، ص ١٥٩٢.

(٣) اية ٦٣ / سورة البقرة.

(٤) محمد بكر الرازي : مختار الصحاح ، ط١، بيروت ، دار الكتاب العربي، ١٩٦٧، ص ٧٩.

أما لفظة (عائمة) فتعني (لغة) مؤنث عام (عام، يعوم، عوماً) في الماء اي سَبَحَ فهو (عائم) وعامت السفينة في الماء اي سارت واعامت النجوم اي جرت. و(عَوَم) السفينة اي اسبحها في البحر^(٣). ويقال ايضاً انها مأخوذة من عائم اي السابح و (عَوَم تعويماً) اي جعل السفينة تسبح في الماء والسفينة الغريق رفعها الى سطح الماء^(٤). وقد تأتي من فعل (عام، يعوم، عائم) بمعنى عائم في الماء، سبح او سار فيه (عام الولد في البركة) و(عامت السفينة في البحر) و(عام على الماء اي طفا عليه) (عامت الخشبة على الماء). وجسر عائم، عَوَم، يُعَوَم – تُعَوِّمُ : جعله يعوم^(٥).

ونرى أنَّ لفظة عائمة التي تطلق على هذا النوع من الوثائق لا تعني أنَّ وثيقة التأمين تكون طافيةً او سابحةً، بل أنَّ لفظة عائمة تعني غير محددة المعالم كما هو الحال في الجسم العائم او الطافي، إذ أنَّ مقدار البضائع او مدة التأمين تكون غير محددة عند التعاقد.

ثانياً: الوثيقة العائمة فقهاً^(١)

عُرِّفت الوثيقة العائمة تعريفات فقهية عديدة، إذ أنَّ الفقهاء حاولوا ايجاد تعريف يحددوا من خلاله مفهوم هذه الوثيقة. وسنحاول ان نبين بعض التعريفات الفقهية التي وضعها الفقهاء، فهناك من يرى ان الوثيقة العائمة هي "العقد الذي يكون موضوعه التأمين خلال مدة معينة على ارساليات متعددة خاصة بالمؤمن له"^(٢). او هي^(٣) "وثيقة تغطي جميع الشحنات التي تنتقل لحساب تاجر معين على ان يقوم التاجر باخطار المؤمن بتفاصيل كل شحنة"^(٤).

ويؤخذ على هذه التعريفات أنها قد اشارت الى ان المؤمن يقع على كاهله مسؤولية تغطية البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له، ولكن الصحيح أنَّ المؤمن يغطي كل ما

(٣) جبران مسعود: معجم الرائد، مصدر سابق، ص ١٠٥٩.

(٤) فؤاد اللبناني : منجد الطلاب، مصدر سابق، ص ٥٠٦.

(٥) لجنة اللغويين العرب: المعجم العربي الاساسي، تونس، بدون ذكر اسم المطبعة، سنة ١٩٨٩، ص ٧٨٩.

(١) يبدو أنَّ هناك من يفضل تسمية الوثيقة العائمة بالوثيقة الشائعة كنايةً عن الاستعمال الشائع لهذه الوثيقة في سوق التأمين العالمية.

د. منى محمد عمار، د. علي السيد الديب: مصدر سابق، ص ٨٧.

(٢) د. جمال الحكيم : التأمين من الناحية القانونية والتأمينية، مصدر سابق، ص ٣١٢.

(٣) د. عبد العزيز فهمي هيكال : مقدمة في التأمين ، بدون ذكر مكان الطبع ، ١٩٦٨، ص ٢١٥.

(٤) وهناك من ذهب ايضاً الى ان الوثيقة العائمة تكون لحساب المؤمن له فقط اذ عرف الوثيقة العائمة بأنها "وثيقة التأمين التي تصدر لحساب المؤمن لهم الذين لديهم حركات بضائع كبيرة بحيث يصعب حصرها مسبقاً، لذلك يتم الاتفاق مع احدى هيئات التأمين على تغطية جميع شحنات بضائعهم بوثيقة واحدة وليس بوثائق مستقلة على ان يقوموا باخطار المؤمن بتفاصيل كل شحنة بمجرد علمهم بها".

د. عاصم سليمان: التأمين ، مقدمة في التأمين، ج ١، العراق، مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٧٢، ص ٢٣٣.

يشحنه المؤمن له من بضائع سواء لحسابه الخاص او لحساب غيره، أو كل ما يصل اليه من بضائع، وذلك خلال المدة المتفق عليها في العقد^(١).

بينما نجد أنَّ جانباً من الفقه قد عرّف الوثيقة العائمة بأنها "الوثيقة التي تحتوي على بيانات خاصة عن موضوع التأمين وبوجه الخصوص عن مبلغ التأمين الاجمالي لشحنات يتوقع نقلها ويراد التأمين عليها"^(٢). او هي "الوثيقة التي تستخدم للتأمين على البضائع غير محددة او غير معلومة المقدار اذ انها تصف الشحنات بتعابير عامة مقابل دفع مبلغ تأمين اجمالي من قبل المؤمن له"^(٣).

ويؤخذ على هذين التعريفين أنَّهما يشيران إلى أنَّ التأمين في الوثيقة العائمة يكون في حدود مبلغ اجمالي يدفع من قبل المؤمن له، ولكن في الحقيقة أنه لا يشترط ان يكون اصدار الوثيقة مرتبطاً بدفع هذا المبلغ الاجمالي، اذ انه يمكن ان يقوم المؤمن بتغطية الشحنات المستقلة التي تكون لحساب المؤمن له او لحساب الغير، من بدون ان يكون هناك مبلغ تأمين اجمالي، اذ يطلق على وثيقة التأمين في هذه الحالة اسم وثيقة عائمة مفتوحة^(٤). لذلك نجد أنَّ هناك جانباً من الفقه حاول أنَّ يعطي تعريفاً شاملاً للوثيقة العائمة، إذ عرّف بانها "الوثيقة التي تقوم بتغطية جميع شحنات المؤمن له بشرط ان يشعر المؤمن بتفاصيل كل شحنة حال علمه بشحنها من قبل المجهز (اذا كان المؤمن له مستورد للبضاعة) او قيامه هو بشحنها (في حالة كون المؤمن له مصدر للبضاعة)"^(٥).

ثالثاً: موقف التشريعات من تعريف وثيقة التأمين العائمة

تناولت قوانين التجارة البحرية المختلفة وثيقة التأمين العائمة التي تمت معالجتها وبياناتها بنصوص صريحة فيها، وعلى الرغم من أنَّ تلك القوانين اتفقت من حيث مضمون او فكرة الوثيقة العائمة على وصف تلك الوثيقة يؤمن من خلالها على الشحنات المستقبلية التي قد تكون لحساب المؤمن له او لحساب الغير. إلا أنَّها اختلفت من حيث التسمية القانونية لهذه الوثيقة، اذ نجد بعضها يطلق على هذه الوثيقة اسم الوثيقة العائمة (كقانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ ومشروع قانون التجارة العراقي لسنة ١٩٥٨) وهذه هي التسمية الشائعة، ويقصد بالعائمة أن الاشياء المؤمن عليها تكون غير معينة في وثيقة التأمين. أمّا البعض الاخر فيطلق عليها اسم الوثيقة غير الثابتة (كالقانون السوري واللبناني والاردني والليبي) وذلك لان الاشياء المؤمن عليها وقسط التأمين لا تكون ثابتة اذ يمكن ان تزداد عدد الشحنات التي يمكن ان يؤمن عنها بمرور الوقت.

(١) د.محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري الليبي، القاهرة، المكتب العصري الحديث، ١٩٧٠، ص ٢٤٤.

(٢) د.صلاح الدين طلبة: مقدمة التأمين، ج ٢، بغداد، دار المعارف، ١٩٦٣، ص ١٤٤.

(٣) Robert P. Grime, B. A. B. C : Shipping law , London , ١٩٧٨ , P. ٢٤٣.

وانظر في نفس المعنى ، د.جمال الحكيم ، التأمين البحري، (دراسة علمية ، عملية ، قانونية)، القاهرة : مكتبة النهضة العربية، ١٩٥٥، ص ٢٤٣.

(٤) تعدّ الوثيقة العائمة المفتوحة احد نوعي الوثيقة العائمة والتي سوف يتم ذكرها لاحقاً.

(٥) د.نبيل محمد الخناق، د.خضر الياس البنا: مصدر سابق، ص ١٧٠.

اما البعض الاخر من القوانين فيطلق عليها اسم وثيقة الاشتراك (كالقانون المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والقانون الاماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١)، على اعتبار ان المؤمن له يعدُّ بمثابة مشترك لدى المؤمن (شركة التأمين)^(١).

أما مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ فيطلق عليها اسم الوثيقة المفتوحة ، وسنحاول ان نستعرض موقف التشريع العراقي والمصري وموقف التشريع السوري والتشريع الانكليزي وبعض التشريعات العربية في الفقرات الأربع الآتية:

أ- موقف القانون العراقي والقانون المصري

إنَّ مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ لم يتناول مسألة التأمين البحري ، وأحال هذه المسألة الى قانون التجارة البحرية العثماني المؤرخ في ٦/ ربيع الثاني/ ١٢٦٣، إذ أشارت (م ٢٧٤/ ف ١) من المشروع الى "يلغى قانون التجارة البحري العثماني المؤرخ في ٦ / ربيع الاول/ ١٢٨٠هـ وتعديله باستثناء الفصل الحادي عشر الخاص بكيفية الضمان (السيقورتا) لحين تنظيم احكام التأمين البحري بقانون".

وَعِنْدَ الرجوع إلى قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٢٦٣م نجده لم يتناول مسألة التأمين على البضائع عن طريق الوثيقة العائمة بأي نص من نصوصه، بل انه لم يتطرق الى التأمين بوساطة الوثائق المحددة بمدة والتي تعدُّ الوثيقة العائمة من ابرز اشكالها الا في مادة واحدة^(١)، وهي م ٢٠٨ التي نصت "اذا كان الضمان لوقت معين ، يتخلص الضامن عند ختام ذلك الوقت عينة ويمكن للمضمون له حينئذ ان يضمن بضائعه مجدداً عن اخطار يمكن وقوعها في المستقبل".

ويلحظ على هذا النص الركاقة في الصياغة والاسلوب، وانه لم يتطرق الى الاحكام التي تفصل في استخدام هذا النوع من الوثائق. لذلك نجد انه لا بد ان يتم بيان احكام هذه الوثيقة عند صدور قانون خاص بالتجارة البحرية يتناول مسألة التأمين البحري.

وعلى الرغم من ذلك نجد أنَّ مشروع قانون التجارة البحرية العراقي لسنة ١٩٧٤ قد تناول مسألة التأمين عن طريق الوثيقة العائمة، أو كما عبر عنها المشروع بالوثيقة المفتوحة.

ويلحظ على مشروع قانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤^(١)، أنه لم يورد تعريفاً للوثيقة العائمة (المفتوحة).

(١) د.مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري ، ط٣، القاهرة، الدار الجامعية للطباعة، ص ٢٤٤.

د. عبد القادر حسين العطير: مصدر سابق ، ص ٦٤١.

(١) خالص نافع امين : التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بغداد ، ١٩٨٣، ص ٦٥.

(١) إنَّ مشروع قانون التجارة البحرية العراقي لسنة ١٩٥٨ قد اشار الى وثيقة التأمين العائمة في المادة ٢٩٣ منه، إذ نصت ف ١ من هذه المادة على "في تأمينات البضائع المحدودة بوثائق تأمين مسماة "عائمة" او بوثائق "اشتراك" يجب على المؤمن له ان يقدم في مدة قيام وثيقة التأمين بياناً يلتزم المؤمن بقبول جميع المراسلات المشحونة لحسابه ولحساب غيره من الاشخاص الذين عهدوا اليه بالتأمين عليها بقدر ما تتناولها الوثائق بشرط ان يكون هو نفسه ذا مصلحة في الرسالة" ومن خلال نص هذه المادة لا نجد تعريفاً لهذه الوثيقة.

إذ اشارت م ٣٤٧ منه الى " ١- اذا ابرم التأمين بوثيقة مفتوحة وجب ان يشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة واقساط التأمين، اما البضائع المؤمن عليها والرحلات ، السفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة".

ونجد من خلال نص هذه المادة أنَّ المشرع العراقي لم يورد تعريفاً للوثيقة العائمة ، إلا أنَّه قد بين احكام هذه الوثيقة من حيث الاتفاق على شروط التأمين والحد الاعلى لكل شحنة، والاقساط التي يلتزم المؤمن له بدفعها، وكذلك اسم السفينة ومقدار الشحنات التي نقلها يتم تقينها لاحقاً عن طريق ملاحق.

وفيما يخص القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فقد نصت م ٣٩٣ منه على وثيقة التأمين العائمة او كما عبر عنها القانون المصري بوثيقة الاشتراك، اذ نصت هذه المادة على "اذا ابرم التأمين بوثيقة اشتراك وجب ان تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة واقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها ، اما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة".

وكما يبدو أنَّ نص م ٣٩٣ من القانون البحري المصري جاء متشابهاً مع نص م ٣٤٧ من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ ، ومن هنا نجد ان المشرع المصري هو الاخر لم يضع تعريفاً لوثيقة التأمين العائمة.

ب- موقف التشريع السوري

نصت م (٣٠٨) من قانون التجارة البحري السوري رقم ٨٦ لسنة ١٩٥٠ على الوثيقة العائمة او كما عبر عنها القانون السوري بأسم الوثيقة غير الثابتة ، اذ اشارت تلك المادة في ف ١ على "اذا كانت عقود ضمان البضائع مثبتة بوثائق غير ثابتة اي بوثائق اشتراك فيلتزم المضمون ان يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكل الشحنات الموثوقة لحسابه او لحساب غيره من الاشخاص الذين عهدوا اليه في ضمان بضائعهم بقدر ما يتناولها الضمان".

ف نجد من خلال نص هذه المادة ، أنَّ المشرع السوري لم يورد هو الاخر تعريفاً للوثيقة العائمة بل انه حتى لم يوضح المقصود منها، وكل الذي اشار اليه هو ان المؤمن له ملتزم بالتصريح عن الشحنات المستقبلية.

ج- موقف القانون الانكليزي

استخدم في بريطانيا سابقاً مصطلح الوثيقة المفتوحة (open policy)، تعبيراً عن الوثيقة التي لا يمكن ان يحدد من خلالها قيمة البضاعة المؤمن عليها من قبل شركة التأمين ، والتي تترك للتحديد لاحقاً عن طريق ما يقدم من اقرار من قبل المؤمن له . الا انه

استعويض فيما بعد عن هذه التسمية بتسمية اخرى تعرف في بريطانيا بأسم الوثيقة العائمة (Floating Policy)^(١).

ولقد عالج قانون التأمين البحري لسنة ١٩٠٦ الوثيقة العائمة في م(٢٩): إذ عرفت المادة (٢٩/اولاً) من ذلك القانون الوثيقة العائمة بأنها "١- وثيقة تصف شروط التأمين بصورة عامة وتترك اسم السفينة الناقلة وتفاصيل اخرى لتعين بتصريحة لاحقة"^(٢). ويبدو أنَّ المقصود بشروط التأمين التي يتفق عليها طرفا عقد التأمين المؤمن له والمؤمن، هي مبلغ التأمين ومدته والاقساط التي تدفع من قبل المؤمن له للمؤمن والتي تحدد على وفق مقدار البضاعة التي تعين لاحقاً. ونجد بمقتضى الوثيقة العائمة أنَّه لا يتم تحديد اسم السفينة ومقدار البضاعة وغيرها من المعلومات الاخرى التي يرد ذكرها عن طريق التصريحات التي يقدمها من له مصلحة في التأمين على البضاعة.

ومن خلال نص المادة (٢٩ / اولاً) ، من قانون التأمين الانكليزي يفهم^(١) أنَّ هذه المادة قد شملت نوعي الوثيقة العائمة (المقفلة / والمفتوحة)^(٢). وهذا يعبر عن دقة الصياغة في اسلوب القانون الانكليزي من خلال تعريفه للوثيقة العائمة.

د- موقف بعض التشريعات العربية

إنَّ موقف قوانين التجارة البحرية العربية من الوثيقة العائمة لا يختلف عن موقف مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤، إذ ان تلك القوانين لم تورد تعريفاً للوثيقة العائمة.

وفيما يخص القانون المغربي في اخر تعديلاته لسنة ١٩٩٥ نجده قد اشار الى وثيقة التأمين العائمة في م(٣٦٨)، إذ نصت (ف١) من تلك المادة على التأمينات على البضائع المبرمة بوساطة العقد المسمى "عقداً مفتوحاً" او "عقد اشتراك" "ويكون المؤمن له ملزماً ان يصرح بجميع الارساليات الموجهة لحسابه او لحساب الغير الذين اسندوا اليه وكالة صحيحة، ليقوم بابرام التأمين وذلك خلال مدة سريان العقد وما دامت هذه الارساليات منطبقة عليه فاذا لم يمثل لهذا الالتزام اصبحت كل مطالبة غير مقبولة بقوة القانون".

أما القانون البحري الاماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١ وقانون البحري اليمني رقم ١٥ لسنة ١٩٩٤، فانه جاء بنصوص مشابهة لمشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ والقانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠^(٣).

(١) Huch A. Muuins : Marine insurance Digest, Cornell Maritime Press, Cambridge, Maryland, ١٩٥٩, P.١٧٦.

(٢) (١/٢٩) "A floating Policy is a policy which describes The insurance in general terms, and Leaves the name of ship or ships and other particular to be fined by subsequent declaration".

(١) د.بديع احمد السيفي: مصدر سابق، ص ١٩٤.

(٢) ان وثيقة التأمين العائمة تنقسم الى نوعين مقفلة ومفتوحة وهذا ما سنلاحظه لاحقاً.

اما قانون التجارة البحري الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ ، وقانون التجارة البحري الليبي لسنة ١٩٥٣ وقانون التجارة البحري اللبناني لسنة ١٩٤٧ فقد جاءت نصوصه مطابقة للقانون البحري السوري . أذ ان هذه القوانين قد وضعت التزام المؤمن له بالتصريح عن جميع الشحنات المستقبلية، ولم تورد تعريفاً للوثيقة العائمة^(١). ومما تجدر الاشارة اليه ، أنَّ قانون التجارة البحري^(٢) التونسي قد وضع تعريفاً لوثيقة التأمين العائمة (وان لم يكن شاملاً) او كما عبر عنه القانون التونسي بعقود التأمين السائر او بالاشتراك، إذ نصت م ٣٥٤ على "عقد التأمين السائر يثبت حصول اتفاق المؤمن له والمؤمن على شرط التأمين وخاصة على مدته وعلى المبلغ المؤمن به ومقدار معاليم التأمين اما ضبط البضائع المؤمن عليها وبيان السفرات واسم السفينة او السفن وبقية التفاصيل فيترك امره للتصريحات التي تحدد فيما بعد بمناسبة كل عملية وسق". ومن خلال ماتم طرحه من تعاريف فقهية وقانونية ، يمكن ان نعرف وثيقة التأمين العائمة بأنها : وثيقة تأمين بضائع للتأمين التلقائي على جميع الشحنات المستقبلية التي تشحن لحساب المؤمن له او لحساب الغير، ما دامت هناك مصلحة للمؤمن له في التأمين على تلك البضائع من دون ان يتم تحديد نوع البضائع او واسطة النقل ، او طريق الرحلة والتي تستخدم من قبل كبار التجار من المستوردين والمصدرين.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة

إنَّ الميزات التي تتمتع بها وثيقة التأمين العائمة والتي اختلفت عن باقي وثائق التأمين البحري – بضائع- ادت بدورها الى اختلاف كل من الفقه والقضاء في تحديد طبيعتها القانونية . وسنحاول في هذا المطلب التطرق والتعرف على اهم ما طرحه الفقه والقضاء من آراء، والذين حاولوا بدورهم التوصل الى الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة، لترجيح ما ينطبق على الوثيقة العائمة، وذلك عبر الفقرات الثلاث الآتية:

(٢) أنظر نص م(٤١٩) من القانون الاماراتي ، نص م(٤١٤) من القانون اليمني.

(١) انظر نص م(٣١١) من القانون الاردني و م(٣١١) من القانون الليبي و م(٣٠٨) من القانون اللبناني.

(٢) قانون رقم ١٣ لسنة ١٩٦٢.

أولاً: وثيقة التأمين العائمة هي وعد بالتعاقد

الوعد بالتعاقد إما ان يكون ملزماً لجانب واحد عندما يصدر الوعد من الواعد، او ان يصدر من جانبيين عندما يكون كل واحد فيهما واعداً وموعوداً له. ومن المعروف أنَّ الحاجة تظهر للوعد الملزم لجانبيين عندما يكون هناك ما يحول دون ابرام العقد، لذلك يتم ارجاء العقد النهائي في المستقبل.^(١) وعلى هذا الاساس، نجد ان هناك من الشراح^(٢) من ذهب الى القول: ان وثيقة التأمين العائمة هي وعد بالتعاقد (بالتأمين) وليست عقداً نهائياً. اذ ان المؤمن له يعد المؤمن أن يؤمن على جميع شحناته لدى المؤمن نفسه، وهذا الاخير يعد المؤمن له بقبول التأمين على هذه الشحنات.

ويؤسسون رأيهم هذا على ان وثيقة التأمين العائمة لا تتضمن تحديداً دقيقاً للبضائع المؤمن عليها، ومن ناحية اخرى أنها لا تتضمن تعهد من المؤمن على التأمين على جميع الشحنات المستقبلية بصورة جازمة.

ومما تجدر ملاحظته ان المشرع العراقي قد تناول مسألة الوعد بالتعاقد في م ٩١ من القانون المدني رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١، إذ نصت تلك المادة على "١- الاتفاق الابتدائي الذي يتعهد بموجبه كلا المتعاقدين او احدهما بابرام عقد معين في المستقبل لا يكون صحيحاً الا اذا حُدِّت المسائل الجوهرية للعقد المراد ابرامه والمدة التي يجب ان يبرم فيها. ٢- فاذا اشترط القانون للعقد استيفاء شكل معين فهذا الشكل يجب مراعاته ايضاً في الاتفاق الابتدائي الذي يتضمن وعداً بابرام هذا العقد".

لذلك يجب ان تتوافر في الوعد بالتعاقد (الاتفاق الابتدائي) الشروط الاتية:

١ - الاتفاق على جميع المسائل الجوهرية.

اذ لا بد من الاتفاق على جميع المسائل الجوهرية ذلك، لأنَّ وظيفة الوعد بالتعاقد هو من اجل التمهيد للعقد النهائي، وبذلك لا يحتاج الامر بعد ذلك الى الاتفاق مجدداً من اجل ان يتم العقد النهائي.^(١)

٢ - شرط المدة

يعدّ شرط المدة من الشروط الاساس في الوعد بالتعاقد، ذلك حتى لا يبقى الواعد ملتزماً بوعده دون مدة محددة.

(١) عبد القادر الفار: مصادر الالتزام، مصادر الحق الشخصي في القانون المدني، عمان، مكتب دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٨، ص ٥١.

اسماعيل غانم: النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، القاهرة، مكتب عبد الله وهبة، ١٩٦٦، ص ١٣٧، ص ١٣٩.

(٢) د. مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، ط ٣، الدار الجامعية للطباعة والنشر، ص ٤٢٤. خالص نافع امين: مصدر سابق، ص ٦٦.

(١) د. عبد المجيد الحكيم: الموجز في القانون المدني، ج ١، مصادر الالتزام، ط ٥، بغداد، مطبعة النديم، ١٩٧٧، ص ٥٨.

وتعيين المدة يمكن ان يكون صريحاً ويمكن ان يكون ضمناً كما لو تم استخلاص المدة من ظروف التعاقد، كأن يقتصر ابرام العقد الموعد به بعقد آخر محدد المدة او ان العقد الموعد به لايمكن تنفيذه مجدداً اذا مرت مدة معينة او ميعاد معين^(٢).

٣- شرط الشكالية

يقضي هذا الشرط انه اذا اشترط القانون شكلاً معين لاتمام العقد لابد من مراعاة ما اشترطه القانون^(١).

ثانياً : الوثيقة العائمة عقد نهائي

ذهب القضاء^(٢) ويسانده الفقه في ذلك الى القول أنّ وثيقة التأمين العائمة هي عقد نهائي وليست مجرد وعد بالتعاقد كما ذهب اليه اصحاب الرأي الاول، الذين وصفوها بانها مجرد وعد بالتعاقد.

إذ أنّ اصحاب هذا الرأي يذهبون الى القول أنّ الوثيقة العائمة هي عقد نهائي كبقية عقود التأمين البحري ، وقد انتقد اصحاب هذا الرأي الحجة التي استند اليها الرأي الاول الذي يرى في الوثيقة العائمة مجرد وعد بالتأمين، بحجة انها لا تتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها عند التعاقد، هذا من ناحية. أمّا من الناحية الاخرى فإن الوثيقة العائمة لا تشتمل على تعهد صادر بصورة قطعية من قبل المؤمن (شركة التأمين). ويردون على الحجة الاولى بالقول أنّه ما دامت هذه البضائع قابلة للتحديد او التعيين، فلا يوجد ما يسوّغ وصفها بانها مجرد وعد بالتأمين إذ أن البضائع المؤمن عليها يتم تحديدها بواقعة الشحن.

أما فيما يخص الاقرار الذي يلتزم المؤمن له بتقديمه للمؤمن -شركة التأمين- بحصول الشحن، فليس هو الذي يتحقق به تحديد البضاعة، إذ أنّ كل ما يقصد من تقديم الاقرار هو تمكين المؤمن من حساب قسط التأمين، على وفق مقدار البضاعة المشحونة وطبيعتها^(٣).

والواقع أنّ عدم تعيين المحل -الشيء المؤمن عليه- عند التعاقد لا يؤدي بالضرورة الى جعل العقد المبرم مجرد وعد بالتأمين ما دام بالامكان تعيينه في المستقبل ، اذ ان من شروط المحل هي :

١- ان يكون موجوداً او ممكن الوجود.

(٢) د.اسماعيل غانم: مصدر سابق، ص ١٤١.

(١) د.عبد القادر الفار: مصدر سابق، ص ٥٢.

(٢) نقض فرنسي: ٥ نوفمبر/ ١٩٥١ D. M. F. ١٢٩ / ١٩٥٢، اشار اليه د.مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٨١-٤٨٢. وخالص نافع امين: مصدر سابق، ص ٦٧.

(٣) د.فياض عبيد: البيوع البحرية والاعتماد المستندي في البيوع البحرية ، ج ١، بدون ذكر مكان الطبع، ١٩٧٠، ص ١٤٠.

د.مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٨٢.

٢- ان يكون معيناً او قابلاً للتعيين.

٣- ان يكون قابلاً للتعامل فيه او مشروعاً^(١).

من هذا نجد انه لا يشترط في المحل ان يكون معيناً عند التعاقد، ولكن بشرط ان يكون بالامكان تعيينه في المستقبل ، وبذلك يمكن القول أنَّ الوثيقة العائمة هي عقد وليست مجرد وعد بالتعاقد. وسنرى أنَّ هذا العقد هو عقد معلق على شرط واقف. أمَّا الحجة الثانية وهي أنَّ المؤمن (شركة التأمين) لا يمكن أن يقبل التأمين على هذه الشحنات بصورة جازمة^(٢)، فيمكن الرد على هذا القول أنَّ المؤمن او وكلاءه يكونون ملزمين بقبول على التأمين على جميع الشحنات التي تعود للمؤمن له، والتي تكون له مصلحة في التأمين عليها إذ لا يكون له حق رفض التأمين عليها.

ثالثاً: الوثيقة العائمة عقد معلق على شرط واقف

ان نشوء الالتزام او تخلفه قد يكون معلقاً على تحقق شرط واقف، فاذا ما تحقق الشرط تم انعقاد العقد وترتبت الالتزامات في ذمة طرفي العقد، ولكن إذا تخلف الشرط فإنَّ العقد لا يظهر الى الوجود ويعد بمثابة العدم^(٣). لذلك فأن هناك من يرى في الوثيقة العائمة عقد معلق على شرط واقف^(١).

والشرط الواقف في وثيقة التأمين العائمة هو وجود شحنات في المستقبل تشحن لحساب المؤمن له او شحنات يشحنها هو - المؤمن له - لحساب الغير، ما دامت هناك مصلحة للمؤمن له في التأمين عليها.

ويجب على المؤمن له ان يقدم الاقرارات^(٢) الخاصة بتلك الشحنات وفقاً للوقت المحدد في الوثيقة العائمة.

وبناءً على ذلك لا يجوز للمؤمن له ان يقوم بتقديم الاقرار الخاص بشحنة معينة، (او يمتنع) عن تقديم الاقرارات الخاصة بشحنة اخرى تكون نسبة احتمالية تحقق الخطر فيها وتعرضها للضرر اكبر، بل عليه ان يخطر شركة التأمين (المؤمن) عن جميع تلك الشحنات ومن دون استثناء. إذ أن تقديم الاقرار او الامتناع على تقديمه اذا كان متوقفاً على

(١) د.عبد المجيد الحكيم : مصادر الالتزام ، مصدر سابق، ص ١٨١. ود. صلاح الدين الناهي: الوجيز في النظرية العامة ، مصادر الالتزام ، بدون ذكر سنة الطبع، ١٩٥٠ ، ص ٨٣.

(٢) فياض عبيد: المصدر السابق، ص ١٤١.

(٣) د.عبد المجيد الحكيم: الموجز في شرح القانون المدني ، ج ٢، احكام الالتزام ، ط ٣، بغداد، دار الطباعة للنشر، ١٩٧٧، ص ١٨٣-١٨٤. عبد الحي حجازي: النظرية العامة للالتزام ، ج ١، الالتزام في ذاته، القاهرة، مطبعة النهضة ، ١٩٥٤، ص ١٧٩. د.ياسين محمد الجبوري : الوجيز في شرح القانون المدني الاردني ، ج ٢، ط ٢، اثار الحقوق الشخصية ، احكام الالتزام ، الاردن ، مركز حماد للطباعة ، ١٩٩٧، ٣٠٦. د.عبد القادر الفار: احكام الالتزام ، اثار الحق في القانون المدني ، عمان ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٥، ص ١٣٦. د.منذر الفضل : النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقوانين المدنية الوضعية ، عمان ، مكتبة دار الثقافة للنشر والطباعة ، ١٩٩٥، ص ١٥٦-١٥٧.

(١) مصطفى كمال طه : الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٨٢.

(٢) يقصد بالاقرارات هي مجموعة البيانات التي يلتزم المؤمن له تقديمها لشركة التأمين عندما يصل اليه العلم بكمية البضاعة ونوعها وواسطة النقل وطريق الرحلة البحرية، وهذا ما سوف نوضحه في الفصل الثالث من الرسالة.

ارادة ومشينة المؤمن له ، سوف يجعل الالتزام معلقاً على شرط ارادي^(٣) محض، باعتبار أنَّ المدين بتقديم الاقرارات هو المؤمن له.

ونرى ان قيام المؤمن له بتقديم الاقرار عن كل الشحنات المستقبلية يعتمد في الدرجة الاساس على مبدأ حسن النية^(١)، الذي يعدّ من المبادئ الاساس في عقود التأمين البحري.

ويبدو ان اهمية هذا المبدأ يتضح في وثيقة التأمين العائمة لاسيما وان المؤمن يعتمد في الاصل على حسن نية المؤمن له في تقديم الاقرار عن شحنة ، يكون ملزماً بالتأمين عليها وعلى الرغم من انه يجهل كمية ونوع البضاعة.

لذلك يمكن القول ان لوثيقة التأمين العائمة طبيعة خاصة تتميز بها، اذ ان هذه الطبيعة تجعل مركز المؤمن قلقاً وهذا خلاف طبيعة عقد التأمين الذي يكون عليه مركز المؤمن له، على اساس ان عقد التأمين البحري هو من عقود الاذعان^(٢).

ويرجع سبب هذا القلق الى ان المؤمن يعتمد على المؤمن له في تقديم جميع الإقرارات، إذ قد يكون المؤمن له هو السبيل الاساس لمعرفة المؤمن بالشحنات المشمولة بالتغطية التأمينية.

^(٣) الشرط الارادي : هو الشرط الذي يكون تحققه او تخلفه متروكاً لمشينة احد الطرفين المتعاقدين من دون الاخر. وهذا الشرط إما أن يكون ارادياً بسيطاً في حالة ما اذا كان تحقق او تخلف الشرط متروكاً لمشينة الدائن. وإما ان يكون هذا الشرط شرط ارادياً محض وذلك اذا كان تحقق او تخلف الشرط متروكاً لمشينة المدين . د.عبد الحي حجازي : مصدر سابق ، ص ١٩٠ . د.منذر الفضل : مصدر سابق، ص ١٥٩-١٦٠ .

د.انور سلطان : احكام الالتزام ، الموجز في النظرية العامة للالتزام. دراسة قانونية مقارنة بين القانونين المصري والليبي ، بيروت ، دار النهضة العربية ، ١٩٨٠ ، ص ٢٠٨ .

^(١) احمد حسين خليل : الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، مصدر سابق، ص ١١-١٢ . طعن صادر عن محكمة النقض المصرية عن جلسة ١٩٨١/٥/٢٥ : "يعتبر مبدأ حسن النية من المبادئ الاساسية في عقد التأمين اذ ان المؤمن له يجب ان يكون صادقاً في كل ما يدل من معلومات او بيانات خاصة بالشئ المراد التأمين عليه وتوفر مبدأ حسن النية من المبادئ الاساسية سواء عند انعقاد العقد او اثناء تنفيذه او ان اخفاء حقيقة ما يجعل من عقد التأمين باطلاً".

سعيد احمد شعله: قضاء النقض في التأمين، الاسكندرية، منشأة المعارف، ١٩٩٧، ص ٢٩٥ .
^(٢) يقصد بعقد الاذعان "بانه العقد الذي لا يحول دون قيامه انه يجيء القبول من احد طرفيه اذعائاً لارادة الطرف الاخر وذلك بان يرتضي التسليم بمشروع عقد وضعه الطرف الاخر مسبقاً ولا يقبل مناقشة شروطه".

ديعقوب يوسف صرخوة: الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، ج ١، ط ١، الكويت ، ١٩٨٥ ، ص ٣١٥ .

وجاء في قرار محكمة التمييز ما يؤكد هذا المبدأ إذ نصت في قرار لها "عقد التأمين من عقود الاذعان التي يقوم بها المؤمن بطباعة نماذج للعقد يضع فيها شروطه التي لا يقبل بها نقاشاً وما على المؤمن له سوى القبول والتسليم باعتباره الطرف الضعيف المذعن الذي لا يملك الا القبول او الرفض" . قرار صادر عن محكمة التمييز الاردنية رقم ٥٣١ لسنة ١٩٩٨ . انظر امين محمد احمد : التأمين والقضاء في قرارات محكمة التمييز، عمان ، ٢٠٠١ ، ص ٤٤٧ .

ومن خلال ماتم طرحه من آراء لتحديد الطبيعة القانونية لوثيقة التأمين العائمة نرى أنَّ وثيقة التأمين العائمة هي عقد من العقود المستمرة^(١) والمعلقة على شرط واقف. فالاستمرارية متأتية من ناحيتين : الاولى هي أنَّ وثيقة التأمين العائمة تعد الشكل المعبر عن عقد التأمين البحري الذي يعد بدوره من العقود المستمرة، إذ أنَّ كلاً من طرفي عقد التأمين البحري ملتزم امام الطرف الاخر بما تم الاتفاق عليه طوال نفاذ العقد. ومن ناحية اخرى، نجد ان التزام المؤمن لاينتهي بالتأمين على شحنة معينة، بل ان المؤمن ملتزم بالتأمين على جميع الشحنات المستقبلية التي يكون للمؤمن له مصلحة بالتأمين عليه، لحين انتهاء المدة المحددة في وثيقة التأمين العائمة، ولايبرأ المؤمن عندما يؤمن على شحنة معينة من دون شحنة اخرى. اما كون التزامات طرفي عقد التأمين معلقة على شرط واقف، فانه وكما اشرنا سابقاً الى ان المؤمن له لن يحصل على التغطية التأمينية لأي شحنة، مالم يقدم الاقرار عنها ضمن المدة المحددة في الوثيقة. وأنَّ المؤمن حتى اذا علم أن هناك شحنة لم يخطر المؤمن له عنها ، فانه لن يستطيع إلا المطالبة بالفسخ مع التعويض ، إذ لا يستطيع المطالبة بالتأمين عليها، وبذلك يكون التزام المؤمن بالتأمين على الشحنة معلقاً على تقديم الاقرار ايضاً.

المبحث الثاني

انواع وثيقة التأمين العائمة

تنقسم وثيقة التأمين العائمة الى نوعين : فهي إما ان تكون وثيقة عائمة مغلقة ، وإما ان تكون وثيقة تأمين عائمة مفتوحة. وفي الواقع اذا نظرنا في القوانين التي عالجت هذا النوع من الوثائق، لانجد مثل هذا التقسيم الثنائي للوثيقة – وثيقة عائمة مغلقة او مفتوحة – إذ أنَّ الكلام عن الوثيقة العائمة جاء عاماً من دون تقسيم. لذلك يمكن القول ، أنَّ هذا التقسيم الثنائي للوثيقة العائمة اوجده الواقع العملي لشركات التأمين في مجال النقل البحري. وعلى الرغم من أوجه الشبه بين نوعي وثيقة التأمين العائمة من حيث خضوعها للشروط والقيود نفسها التي لا بد من توافرها في كلا النوعين^(١)، إلا أنَّ هناك بعض اوجه الاختلاف التي لا بد من ذكرها.

^(١) إنَّ أيَّ عقدٍ إما ان يكون فوريَّ التنفيذ، ويقصد به العقد الذي لا يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه، وإما ان يكون مستمراً او ما يسمى بالعقد الزمني ، ونقصد به العقد الذي يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه، اذ بمرور الزمن يتم تحديد الشيء المعقود عليه (اي محل الالتزام). د.عبد القادر الفار: مصدر سابق، ص ٣٥-٣٦.

وسنتناول في هذا المبحث نوعي الوثيقة العائمة في مطلبين، مبينين من خلالهما التعريف بهما، وبيان مزايا كل نوع من هذه الوثيقة بالنسبة الى المؤمن له والمؤمن.

المطلب الاول

الوثيقة العائمة المقفلة

سنتناول في هذا المطلب التعريف بالوثيقة العائمة المقفلة، واهم الخصائص التي يقوم عليها هذا النوع من الوثيقة العائمة والمزايا التي يتمتع بها طرفا وثيقة التأمين العائمة المقفلة (المؤمن له والمؤمن) ، وذلك من خلال الفقرتين الاتيتين:

اولاً : التعريف بالوثيقة العائمة المقفلة^(١)

لقد عُرِفَت وثيقة التأمين العائمة المقفلة بتعاريف متعددة ومن هذه التعاريف: "هي الوثيقة التي يكون نفاذها مرهون ببقاء المبلغ المؤمن به، وحتى ما استنفذ هذا المبلغ فإن الوثيقة تنتهي بانتهائه وتصدر هذه الوثيقة بمبلغ اجمالي يتحدد بناءً على حاجة المؤمن له ويقوم بدوره بأشعار المؤمن عن كل شحنة ترده وينتقص مبلغها من اجمالي المبلغ المؤمن به ويصدر المؤمن لقاء كل شحنة شهادة تأمين بتفاصيلها ويستمر المبلغ في التناقص الى ان يصل الى الصفر وعندئذ ينتهي مفعول الوثيقة"^(٢).

كما عرفت بأنّها "الوثيقة التي يحدد فيها مسبقاً نوع البضائع ومبلغ التأمين ومواصفات الرحلة وعند تمام اية شحنة يقوم المؤمن له بأشعار هيئة التأمين لتقوم بأصدار اشعار بذلك يحتسب بموجبه القسط الواجب على تلك الشحنة اما بموجب التسعيرة المتفق عليها عند التعاقد او بموجب الاسعار السائدة انذاك وذلك حسب الاتفاق المسبق بين الطرفين وباستمرار الشحنات ينزل مبالغها من مجموع الوثيقة المقفلة هذه لحين اكمال مبلغها وتعتبر منتهية ليصدر بدلاً لها وهكذا"^(٣).

وعرفت ايضاً بأنها "الوثيقة التي يحدد المؤمن له بمقتضاها مبلغ التأمين ويدفع للمؤمن القسط المقابل لهذا المبلغ عند علمه ببدء الرحلة بالنسبة لاي شحنة من شحناته يخطر هيئة التأمين بها ويذكر قيمة مبلغ التأمين الخاص بتلك الشحنة وينزل هذا المبلغ من

(١) د.بديع احمد السيفي : مصدر سابق، ص١١٧.

(٢) يقصد بالعائمة المقفلة اي أنّ التأمين يكون لمدة غير محددة بزمان معين ، ويقصد بالمقفلة ان يحدد فيها مبلغ تأمين اجمالي لكافة الشحنات العائدة للمؤمن له.

دراسات في المعرفة التأمينية (انوع وثائق التأمين البحري ، بضائع) : قسم الدراسات والبحوث، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين ، بغداد، العراق ، ٣٠ / اذار / ١٩٩٠، ص٣١.

(٣) د.موريس منصور : دراسات في التأمين ، ط١، بغداد، مطبعة المعارف، ١٩٧٨.

(٣) د. عاصم سليمان: مصدر سابق، ص٢٣٣.

مبلغ تأمين الوثيقة وهكذا الى ان يصبح مجموع المبالغ المؤمن بها عن الشحنات المختلفة معادلاً لمبلغ التأمين في الوثيقة وينتهي بذلك مفعول الوثيقة^(٤).

وعرفت ايضاً "في هذا النوع من الوثائق يحدد مبلغ اجمالي لجميع الشحنات المراد نقلها وبموجب الشروط المتفق عليها بين المؤمن والمؤمن له، ويدفع القسط المقابل او نسبة معينة من القسط مقدماً . ويلتزم المؤمن له باسعار المؤمن بتفاصيل كل شحنة تدخل في نطاق الوثيقة العائمة حتى ولو بعد وصول البضاعة او بعد تحقق الخطر على شرط توفر حسن النية، وعلى ضوء هذا الاشعار يقوم المؤمن بطرح مبلغ التأمين من مبلغ التأمين الاجمالي وهكذا في كل شحنة حتى ينفذ هذا المبلغ وعندها تنتهي الوثيقة"^(١).

لذلك يمكن ان نعرف الوثيقة العائمة المقفلة بانها "احدى نوعي الوثيقة العائمة ، والتي يرتبط نفاذها بوجود المبلغ الاجمالي (او نسبة منه) والمدفوع من قبل المؤمن له للمؤمن مقدماً، والذي بنفاذه ينتهي مفعول هذا النوع من الوثيقة العائمة".

كما أنها عرفت تعاريف اخرى متعددة لكنها تنصرف الى المعنى نفسه، من هذا يمكن استخلاص الخصائص التي تتميز بها الوثيقة بالخصائص الاتية:

١ - ليس للوثيقة العائمة المقفلة مدة معينة فهي مستمرة الى حين انتهاء مبلغ التأمين الاجمالي المثبت في الوثيقة ، والذي اتفق عليه الطرفان^(٢).

إذ أن فعالية الوثيقة العائمة المقفلة مرهونة ببقاء المبلغ الاجمالي المتفق عليه ما بين الطرفين (المؤمن له والمؤمن) ، اذ ان المؤمن له عندما يقدم الاقرار الخاص بكل شحنة للمؤمن (شركة التأمين) تقوم الاخيرة باستئزال مبلغ التأمين الخاص بهذه الشحنة من مبلغ التأمين الاجمالي، وهكذا الحال بالنسبة لكل شحنة يتم التأمين فيها لصالح المؤمن له. وبذلك ينتهي العمل بالوثيقة العائمة المقفلة.

وفي الواقع انه لا توجد مشكلة فيما لو كان مجموع المبالغ المؤمن بها على الشحنات المختلفة، معادلاً لمبلغ التأمين الاجمالي المثبت في الوثيقة.

ولكن قد يحدث أن يكون مجموع المبالغ المؤمن بها على الشحنات العائدة للمؤمن له والتي قدم الاقرارات الخاصة بها غير متساوية مع المجموع الاجمالي المتفق عليه ، زيادة او نقصاناً فما الحكم في هذه الحالة؟.

يمكن القول أن هذا الامر يجعلنا امام فرضيتين:

الفرضية الاولى :

إذا كان مبلغ التأمين الاجمالي اكثر من مجموع المبالغ المؤمن بها على الشحنات. في هذه الحالة يلتزم المؤمن (شركة التأمين) برد الفرق ما بين مبلغ التأمين الاجمالي الذي دفعه المؤمن له ومجموع المبالغ المؤمن بها على الشحنات^(١).

(٤) د. احمد جاد عبد الرحمن : التأمين ، القاهرة ، دار الهنا للطباعة، بدون ذكر سنة الطبع ، ص ٩٠.
(١) فخري غنوسي : التأمين البحري (بضائع) ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين ، مصدر سابق، ص ٣٨.

(٢) د.بديع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٥.

(١) د. احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق ، ص ٨٨.

و.د.بديع احمد السيفي: مصدر سابق، ص ١٩٥.

د.عبد العزيز فهمي هيكل : مصدر سابق ، ص ٣٤.

الفرضية الثانية :

إذا تبين ان مجموع المبالغ المؤمن بها على الشحنات اكثر من المبلغ الاجمالي للتأمين، في هذه الحالة فان المؤمن له ملتزم بدفع الفرق الى المؤمن من أجل التأمين على الشحنة العائدة له^(٢)، ويتم بعد ذلك اصدار وثيقة مكملة بالمبلغ الزائد من اجل تغطية الشحنة^(٣).

٢- ان اصدار الوثيقة العائمة المقفلة مرتبط بوجود مبلغ التأمين الاجمالي المتفق عليه ما بين الطرفين والمثبت في الوثيقة. وقد يتساءل البعض أيلتزم المؤمن له بدفع المبلغ الاجمالي المتفق عليه دفعة واحدة أم ان بامكانه دفع قسم منه عند الاصدار؟. في الواقع ان ذلك يعود الى الاتفاق المبرم ما بين المؤمن له والمؤمن، فمن الممكن ان يقوم المؤمن له بدفع القسط المقابل للمبلغ الاجمالي ، او ان يقوم بدفع جانب من القسط مقدماً^(٤).

ويبدو لنا أنه من الممكن ان يتم دفع جانب من المبلغ الاجمالي ما دام قد تم الاتفاق بين الطرفين، ولاسيما اذا كانت شركة التأمين واثقة من القدرة المالية للمؤمن له.

٣- إن عملية تصفية الحساب بين المؤمن والمؤمن له والخاصة بالشحنات التي يتم التأمين عليها من قبل المؤمن تتم في نهاية عقد التأمين ، او مرة كل ثلاثة اشهر او كل ستة اشهر، إذ أنه ومن خلال هذه العملية يتم معرفة قسط التأمين المطلوب^(٥).

٤- ان قسط التأمين في وثيقة التأمين العائمة المقفلة يدفع مقدماً قبل اصدار الوثيقة^(٦).

٥- إن ما يقدمه المؤمن له من بيانات خاصة عن كل شحنة ، والتي تسمى بالتصريحات للمؤمن، والتي يقوم الأخير بتثبيت مبالغها على ظهر الوثيقة، ويقوم كذلك بتثبيت مبلغ التأمين الاجمالي المتبقى من خلال طرح المبلغين، ومن ثم يتم اصدار ملحق (تصريحة) عن كل شحنة او شهادة تأمين^(٧).

ثانياً : مزايا الوثيقة العائمة المقفلة

إن للوثيقة العائمة المقفلة مزايا عديدة بالنسبة لطرفي عقد التأمين (المؤمن له والمؤمن) وتتمثل بالاتي:

أ- مزايا الوثيقة العائمة بالنسبة للمؤمن له:

(٢) د. احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق ، ص ٨٨.
(٣) د. نبيل الخفاف و د. محمد الياس : مصدر سابق ، ص ١٧١ ، د. بديع احمد السيفي ، مصدر سابق ، ص ١٩٥ . خالص نافع امين : مصدر سابق ، ص ٦٤.
(٤) د. بديع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٤.
(٥) د. رزق الله انطاكي ، نهاد السباعي : الحقوق التجارية البحرية ، سوريا ، مطبعة الجامعة السورية ، ١٩٥٠ ، ص ٣١٥.

(٦) AIB, Kunz, C. I.I Arb, on Marine Insurance : Paperprepared seminar of the Swiss Reinsurance Company , P: ١٤٠.

(٧) د. نبيل الخناق و د. محمد الياس البنا، مصدر سابق ، ص ١٧١.

١- إنَّ المؤمن له يحصل بموجب هذا النوع من الوثيقة العائمة على تغطية قانونية كاملة لجميع شحناته، الى ان يتم استنفاد مبلغ التأمين الاجمالي المثبت في الوثيقة^(٤).

٢- توفير الجهد والنفقات إذ أنَّ المؤمن له بمقتضى هذا النوع من الوثيقة يعفى من ابرام وثيقة مستقلة خاصة بكل شحنة بحرية يقوم باستيرادها او تصديرها، اذ يكتفي المؤمن له بأرسال إخطار للمؤمن يتضمن نوع البضاعة ومقدارها خلال مدة العقد.

٣- قد يتأخر المؤمن له في ظروف معينة في إخطار شركة التأمين عن البيانات الخاصة بالبضائع المشحونة لصالحها ، او قد يتعرض للنسيان او السهو الا انه بالرغم من ذلك يحصل على التغطية من قبل شركة التأمين، فيما لو كان حسن النية في عدم إخطاره شركة التأمين بتلك البيانات^(١).

٤- استفادة المؤمن له من خلال حصوله على سعر تأمين ثابت^(٢) ، فمن المعروف أنَّ أسعار التأمين في اسواق التأمين البحري تتسم بعدم الثبات والزيادة المستمرة^(٣)، لذلك نجد ان سعر التأمين يكون واحداً بالنسبة لكل الشحنات سواء أكان هذا السعر هو سعر التأمين على البضائع عند اصدار الوثيقة ، أم سعر تأمين يتم الاتفاق عليه مابين الطرفين ، ويكون سارياً على جميع الشحنات المنوي نقلها^(٤). وبذلك يضمن المؤمن له غطاءً قانونياً وسعر تأمين ثابت في الوقت نفسه، ويعدُّ سعر التأمين منخفضاً بمرور الوقت على اصدار الوثيقة، بسبب الاختصار في العمليات التي تجريها شركة التأمين الخاصة باصدار الوثائق بكل شحنة، فيما لو لم يكن التأمين قد تم بالوثائق العائمة، وبالتالي يؤدي هذا الى التقليل من المصاريف الادارية التي تنعكس بدورها على تخفيض نسبة القسط^(٥).

واستثناءً من المبدأ السابق -ثبوت اسعاء التأمين- نجد أنَّ بعض شركات التأمين تتفق مع المؤمن له على ان اسعار التأمين المثبتة في العقد، يمكن ان تتغير بين مدة واخرى. فينص الاتفاق مثلاً على ان الاسعار المتفق عليها في الوثيقة تسري على جميع الشحنات التي تتم قبل ان تمضي مدة (٣) اشهر على تأريخ صدور الوثيقة^(١).

ونجد بالرغم من ذلك أنَّ الاصل هو ثبات اسعار التأمين في الوثيقة العائمة بنوعيتها - المقللة والمفتوحة - وهذه ميزة تتميز فيها الوثيقة العائمة في التأمين البحري.

(٤) د.منى محمد عمار ود.علي السيد الديب: مصدر سابق ، ص٨٩. حسين النبهاني : الوثيقة العائمة، منشورات شركة التأمين الوطنية : مصدر سابق، ص٤٦.

(١) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين، مصدر سابق، ص٤٦.

(٢) منى محمد عمار و د.علي السيد الديب : مصدر سابق ، ص٨٩.

(٣) د.جمال الحكيم: التأمين البحري ، دراسة علمية عملية قانونية، مصدر سابق، ص١٤٣.

(٤) د.احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق ، ص٨٩.

(٥) د.نبيل محمد الخناق ، ود.محمد الياس البنا: مصدر سابق ، ص١٧١.

(١) د.احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق، ص٨٨.

وهذا ما نجده في قطرنا إذ إنّ أسعار التأمين تكون ثابتة في هذه الوثائق بالنسبة للتأمين المعقود بين شركة التأمين والمؤمن له، منذ ان صدرت تعريفه التأمين البحري والتي طبقت منذ الاول من نيسان من عام ١٩٦٥ في العراق^(٢).

ب- مزايا الوثيقة العائمة المقفلة بالنسبة للمؤمن

١- مثلما أنّ الوثيقة العائمة المقفلة توفر للمؤمن له الجهد والنفقات فانها ايضاً توفر الكثير من الجهد والنفقات للمؤمن ، وتجنبه الكثير من الاعمال الروتينية، فلا يصدر بذلك وثيقة تأمين خاصة بكل شحنة^(٣).

٢- ان شركة التأمين سوف تحصل على مورد مستمر ومضمون في الوقت نفسه^(٤)، إذ أن صفة الاستمرارية متأتية من استمرار تعامل العميل – المؤمن له- مع شركة التأمين نفسها.

فالمؤمن يكون ملتزماً امام المؤمن له بالتأمين على جميع الشحنات التي يقوم الاخير باستيرادها او تصديرها، وكذلك يكون مسؤولاً عن تأمين جميع الشحنات التي تشحن لحساب المؤمن له الذي تعاقد معه –المؤمن-.

أما صفة الضمان فانها وكما يبدو متأتية من أنّ شركة التأمين قد حصلت على مبلغ التأمين او جانب كبير منه مقدماً عند اصدار الوثيقة، لذلك سوف تضمن عدم تأثر المؤمن لهم من دفع الاقساط الخاصة بالتأمين على الشحنات ، إذ أنّ شركة التأمين سوف تحسب قسط التأمين بكل شحنة عندما يقدم المؤمن له الاقرار الخاص لتلك الشحنة، ومن ثم يقوم شركة التأمين باقتطاعه من المبلغ المدفوع من قبل المؤمن له، وهكذا الحالة بالنسبة لكل شحنة حتى يتم استنفاد مبلغ التأمين الاجمالي.

٣- تحقق للمؤمن قانون الاعداد الكبير^(١) : اذ ان المؤمن يؤمن على عدة شحنات مرة واحدة، وهذا يحقق شيئاً من التوازن الزمني للاخطار المعرضة لها عدة شحنات لاسيما لمؤمن له واحد^(٢). فوجود العدد الكافي من الوحدات المعرضة للخطر يعد من اهم العوامل التي يجب ان تتوافر في الخطر حتى يقترب الاحتمال التقديري مع الاحتمال الفعلي المحقق^(٣).

المطلب الثاني

وثيقة التأمين العائمة المفتوحة^(٤)

(٢) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين ، مصدر سابق ، ص ٤٦.

(٣) د.بديع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٥.

(٤) د.بديع احمد السيفي : المصدر نفسه، ص ١٩٥.

(١) ان قانون الاعداد الكبيرة ليس قانوناً بالمعنى الحسابي ، وانما يعد وسيلة من اجل الحصول على اقرب احتمال لوقوع الخطر للشحنات المعرضة لذات الخطر.

(٢) منى عمار و د.علي السيد الديب: مصدر سابق، ص ٨٩.

(٣) محمد مصطفى : الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، مصدر سابق، ص ١٢٦. د.كاظم الشربتي ، مصدر سابق، ص ٢٧٠-٢٧١.

(٤) ومما يجدر ملاحظته ان كلمة عائمة (كما ذكرنا سابقاً) تعني عدم وجود مدة زمنية محددة لهذه الوثيقة في الغالب أما كلمة (مفتوحة) فتعني أنّ مفعول هذه الوثيقة لا يكون مرتبطاً بوجود مبلغ تأمين اجمالي كما في الوثيقة العائمة المقفلة.

تعدّ الوثيقة العائمة المفتوحة النوع الثاني للوثيقة العائمة، وسنحاول في هذا المطلب ايضاً انه نستعرض اهم ما طرح من تعاريف لهذا النوع من الوثيقة العائمة وابرار اوجه الاختلاف عن النوع الاول من هذه الوثيقة (الوثيقة العائمة المقفلة). ومن ثم سوف نبين مزايا هذا النوع من الوثيقة العائمة في الفقرتين الاتيتين:

اولاً: التعريف بالوثيقة العائمة المفتوحة

هناك من عرف الوثيقة العائمة المفتوحة بانها "الوثيقة التي لا يخضع نفاذها على بقاء المبلغ المؤمن به وانما يمكن ان يحدد بفترة زمنية معينة او ان لا تخضع لتحديد زمني"^(٥).

وقد عُرِفَت ايضاً بانها "الوثيقة التي من خلالها لا يحدد مبلغ اجمالي للتأمين فتغطي الوثيقة كل شحنات المؤمن له والتي يُقدّم الاشعار اي التصريحات عنها ويدفع القسط الذي يترتب على كل شحنة وهذه الوثيقة يمكن ان تكون محددة بفترة زمنية تكون في الغالب عاماً واحداً كما يمكن ان تكون غير محددة المدة"^(١).

وقد عُرِفَت بأنها "الوثيقة التي يحدد فيها نوع البضاعة ومواصفات الرحلة وتكون فترة التغطية فيها اطول من الوثيقة العائمة المقفلة ولا يتم تحديد مبلغ تأمين اجمالي حيث يتفق طرفي عقد التأمين على تقديم المؤمن له بيانات اولية عن الشحنة ومقدارها ودفع القسط الخاص بكل شحنة"^(٢).

وكما عُرِفَت ايضاً بأنها "الوثيقة التي لا يكون هنالك مبلغ تأمين محدد في الوثيقة بل ان الاتفاق يشمل جميع الشحنات التي تكون خاصة بالعميل والتي تتم في حدود جغرافية معلومة وتكون من نوع او انواع معينة من البضائع"^(٣).

لذلك يمكن ان نعرف هنا النوع من الوثيقة العائمة، بأنها الوثيقة التي يمكن ان تغطي جميع الشحنات التي تدخل ضمن نطاق التغطية التأمينية ومن دون دفع مبلغ اجمالي للمؤمن مقدماً ، وانما يتم دفع المبلغ الخاص بكل شحنة على جهة، ويرتبط بذلك مفعول هذه الوثيقة بالمدة المقررة في عقد التأمين اي في الوثيقة العائمة نفسها.

من خلال هذه التعريفات يمكن ان نستخلص الفرق ما بين الوثيقة العائمة المقفلة والمفتوحة من ناحيتين:

- الناحية الاولى:

ان الوثيقة العائمة المفتوحة لاتصدر بناءً على مبلغ تأمين اجمالي يتم الاتفاق عليه ما بين طرفي الوثيقة، إذ أنّ التزام المؤمن (شركة التأمين) بالتأمين على البضائع او الشحنات العائدة للمؤمن له لا يكون مقترناً بوجود المبلغ الاجمالي، فكما ذكرنا سابقاً ان

قسم الدراسات والبحوث : بحث منشور في مجلة التأمين ، مصدر سابق، ص ٣٢ .

(٥) د.موريس منصور : مصدر سابق، ص ٤٤٣ .

(١) د.بدیع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٧ .

(٢) خالص نافع امين : مصدر سابق ، ص ٦٧ .

(٣) د.احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق، ص ٩٠ .

الوثيقة العائمة المقفلة يكون نفاذها مقترناً بوجود المبلغ الاجمالي، فمتى ما استنفذ الاخير انتهى العمل بالوثيقة العائمة المقفلة.

بينما لانجد في الوثيقة العائمة المفتوحة مبلغ تأمين اجمالي كما في الوثيقة العائمة المقفلة، إذ أن مدة التأمين لاتقترن بوجود مبلغ تأمين اجمالي. لذلك فان مدة التأمين إما ان تكون محددة او غير محددة، اي ان المدة تكون مفتوحة من دون تحديد. وفي الحالة الاولى اي اذ كانت المدة محددة فانها غالباً ما تكون مدتها (١٢) شهراً^(١).

- الناحية الثانية

يختلف نوعا الوثيقة ايضاً من حيث قسط التأمين ، اذ نجد في الوثيقة العائمة المقفلة ان شركة التأمين تستقطع قسط التأمين من المبلغ الذي يقوم المؤمن له بدفعه عند اصدار الوثيقة ، ويتحدد المبلغ المستقطع من المبلغ الاجمالي في ضوء ما يقدمه الاخير من بيانات خاصة بكل شحنة في الاقرار المقدم من قبله.

بينما نجد في الوثيقة العائمة المفتوحة أن المؤمن له يدفع القسط الخاص عن كل شحنة على جهة^(٢).

وفيما عدا هذين الاختلافين ، نجد ان الاحكام التي قررتها القوانين التي عالجت الوثيقة العائمة جاءت واحدة ومن دون تفريق بين نوعي الوثيقة.

وكما ذكرنا أن كلا النوعين يخضعان الى الشروط والقيود نفسها وذلك من حيث الحد الاعلى لمبلغ تأمين كل شحنة والحد الاعلى لمبلغ التأمين للبضائع التي تكون في ميناء الشحن، وايضاً وضع حدود جغرافية معينة وتحديد موانئ الشحن والتفريغ وطرق تقدير مبلغ التأمين^(٣).

ثانياً : مزايا الوثيقة العائمة المفتوحة

انّ للوثيقة العائمة المفتوحة مزايا بالنسبة لكل من طرفي عقد التأمين المؤمن له والمؤمن.

أ- مزايا الوثيقة العائمة المفتوحة للمؤمن له .

ان هذا النوع من الوثيقة العائمة يسهل التعامل ما بين طرفي عقد التأمين، اذ أن المؤمن له لن يضطر الى دفع مبلغ اجمالي وانما سوف يدفع قسط التأمين الخاص بكل شحنة على حدة، كما ذكرنا سابقاً^(١).

وعلى هذا فان المؤمن له سوف يحصل ايضاً وكما في الوثيقة العائمة المقفلة على غطاء قانون لجميع شحناته وبسعر تأمين ثابت، خلال سريان العمل بالوثيقة العائمة المفتوحة.

(١) د.بديع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٧.

نبيل محمد الخناق ود.محمد الياس البنا: مصدر سابق، ص ١٧٢.

(٢) د.احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق، ص ٩٠.

(٣) د.بديع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٥. د.احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق ، ص ٨٨.

(٤) د.احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق ، ص ٩١.

ب- مزايا الوثيقة العائمة المفتوحة بالنسبة للمؤمن

من خلال ماتم طرحه عن كل ما يتعلق بالوثيقة العائمة المفتوحة يمكن ان نستنتج اهم مزية، وهي ان تعامل المؤمن له مع شركة التأمين سوف يكون اطول في الوثيقة العائمة المفتوحة، اذ انه اما ان يكون محدداً سنة كاملة، واما ان يكون غير مُحدد المدة. وفي الحالة الاخيرة نجد ان المؤمن (شركة التأمين) سوف تضمن التعامل ذا المدى الطويل مع ذات العميل ، وهذا بالطبع يمثل مردوداً مالياً مستمراً تحصل عليه شركة التأمين.

المبحث الثالث

مقارنة الوثيقة العائمة مع

الوثيقة الاعتيادية والغطاء المفتوح

بعد ان اصبح التأمين على البضائع من الوسائل الفعالة التي يتم اللجوء اليها من اجل درء الاخطار التي قد تلحق بالبضائع المنقولة بحراً، وتسبب الخسائر المالية لأصحاب هذه البضائع ، نجد ان اسواق التأمين العالمية قد عرفت انواع مختلفة من وثائق التأمين التي تعدّ بمثابة الشكل المعبر عن عقد التأمين البحري المبرم ما بين المؤمن لهم والمؤمنين (شركات التأمين).

ولابد من القول أنّ لكل من هذه الوثائق شروطاً وخصائص تتميز بها عن الوثائق الاخرى ، لذلك نجد ان بعض المؤمنين يفضلون بعض هذه الوثائق على غيرها وذلك حسب ما يتناسب او يتلاءم مع متطلباتهم واحتياجاتهم.

وسنحاول في هذا المبحث اجراء مقارنة بين الوثيقة العائمة ووثيقة التأمين الاعتيادية والغطاء المفتوح، من اجل ابراز خصائص واثاق التأمين العائمة. وذلك لأعتبار وثيقة التأمين الاعتيادية والغطاء المفتوح من اهم ما يستعمل في التأمين على البضائع المنقولة بحراً .

أما فيما يخص باقي وثائق التأمين الاخرى المستعملة في اسواق التأمين البحري والتي سوف يتم ذكرها لاحقاً، فنجد ان البعض منها يشابه في جوانب متعددة الوثائق التي سوف تجري المقارنة بشأنها، لذلك سيتم ذكرها فقط منعاً للتكرار، أما البعض الآخر فإنها غير شائعة الاستعمال في اسواق التأمين ولاسيما في اسواق التأمين العراقية (مثل الوثيقة المجدة).

ومن الوثائق المستعملة في اسواق التأمين هي :

- ١- وثيقة التأمين الاعتيادية.
- ٢- الغطاء المفتوح (open cover)^(١)
- ٣- الوثيقة العائمة.
- ٤- الوثيقة العامة: هي الوثيقة التي تصدر لشمول اخطار متعددة تختلف من حيث مصدرها وطبيعتها والتي يخشى حدوثها على اموال مختلفة ومتعددة، ويمكن عدّ هذه الوثيقة من الوثائق الزمنية ويستوفي بمقتضاها قسط التأمين الاجمالي الذي يشمل كافة الاخطار المؤمن عليها.^(٢)
- ٥- القسيمة المفتوحة (open Slip)^(٣)
"وهي غطاء مفتوح لمدة معينة ومبلغ تأمين اجمالي معين".
- ٦- الوثيقة الاجمالية (Block policy)^(٤)
وهي وثيقة تأمين بضائع خاصة بالشحنات الصغيرة والمتشابهة والتي يؤمن بمقتضاها على الشحنات التي يتم نقلها داخلياً ، وتكون مدتها في الغالب (اثني عشر شهراً) وفيها يتم تحديد مبلغ تأمين اجمالي ، يتم عن طريقه تحديد مبلغ او تعيين حد اعلى لكل شحنة. وفي بعض الاحيان تتضمن الوثيقة شرطاً يتم بمقتضاه تخفيض مبالغ التأمين بمقدار التعويض الذي يتقرر دفعه. كما قد يضاف شرط يسمى (Reinstatement clause) والذي يتضمن اعادة مبلغ التأمين الى حالته في مقابل دفع قسط يحتسب للفترة من تاريخ التعويض الى تاريخ انتهاء مفعول الوثيقة الاجمالية.
- ٧- الوثائق المجلدة (Book Policies)^(٥)

(١) سيتم توضيح مفهوم كل من الوثيقة الاعتيادية والغطاء المفتوح لاحقاً.

(٢) د. بهاء بهيج شكري : النظرية العامة للتأمين ، ط ١ ، (بدون ذكر مكان الطبع ، ١٩٦٠) ، ص ٢٠٤-٢٠٥.

(٣) ان القسيمة المفتوحة تشبه كثيراً الغطاء المفتوح باستثناء مبلغ التأمين الاجمالي الذي يدفع مسبقاً .
د. بديع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٩.

(٤) تشبه الوثيقة الاجمالية الوثيقة العائمة من عدة نواحي، منها ذكر مبلغ تأمين اجمالي، ولكنها تختلف عنها في اشتراط ان تكون البضائع متشابهة ولمسافات قصيرة، وهذا غير موجود، في الوثيقة العائمة،
د. حسين النبهاني منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق ، ص ٧٨.

(٥) لقد عُرف هذا النوع من الوثائق في الولايات المتحدة الامريكية كنتيجة لتوسع التجارة الخارجية، وازديادها المفاجئ خلال القرن العشرين اثر التطور الصناعي في ذلك الوقت، وقد ادى ذلك الى ازدياد وتنوع الشحنات المتبادلة ما بين الدول .

وترتب على ذلك تنوع وثائق الشحنة المفتوحة ، فمن المعروف ان هذه الوثائق تُعمل حسب طلب المؤمن له وحسب الشروط التي يتطلبها من جهة اخرى. وقد ادت هذه الى كثرة الشروط الواردة في هذه العقود، واختلافها من وثيقة الى اخرى.

لذلك نجد ان رجال التأمين البحري ولاسيما في الولايات المتحدة الامريكية اهتموا بمطالب التجار والتجارة الخارجية فدرسوا وثائق التأمين المفتوحة ، وكذلك الشروط التي ترد بها واعادوا تنظيم كل هذا بوضوح وبترتيب منطقي من النادر ان يوجد مثله في وثائق التأمين الاعتيادية للبضائع.

المطلب الاول

مقارنة الوثيقة العائمة بالوثيقة الاعتيادية

تعدّ الوثيقة الاعتيادية من اكثر وثائق التأمين البحري شيوعاً، فبمقتضى هذه الوثيقة يضمن المؤمن مالاّ معيناً من خطر او اخطار معينة تشترك في ظروف نشوئها^(٢) اذ تعدّ وثيقة التأمين الاعتيادية وثيقة الشحنة الواحدة التي يجري التأمين فيها على بضائع معينة لرحلة معينة واحدة على واسطة نقل معينة منذ البداية ، اي منذ بداية التعاقد مع المؤمن (شركة التأمين).

وينتهي مفعول هذه الوثيقة وفقاً لقواعد الانتهاء المثبتة في شروط التأمين ، في الوثيقة ذاتها او عند وصول البضاعة الى اماكن ايداع البضائع العائدة للمؤمن له^(١).

وبناءً على ذلك نجد انه بمقتضى هذه الوثيقة يتم تحديد اسم السفينة الناقلة للبضاعة المؤمن عليها ، وكذلك طبيعة وكمية البضاعة وطريق الرحلة الذي تسلكه ، والدولة المصدرة والمستوردة للبضاعة مسبقاً.

وبذلك يمكن القول ان الوثيقة الاعتيادية تختلف عن وثيقة التأمين العائمة في نواحي عديدة يمكن ايرادها بالاتي:

أولاً : من حيث التحديد القيمي

يمكن ان تصنف وثائق التأمين البحري (بضائع) على نوعين وثائق تأمين محددة القيمة ووثائق تأمين غير محددة القيمة.

وتعدّ الوثيقة الاعتيادية محددة القيمة ، لانه يتم تثبيت مبلغ البضاعة بالتحديد، ولذلك نجد انه في حالة تعرض الشحنة الى خسارة لا يتم اعادة تقدير القيمة بل يتم التعويض على ضوء التحديد المثبت في اصل العقد، والذي يكون بمثابة اعتراف من المؤمن بان المبلغ المؤمن به يمثل القيمة الفعلية للشيء المؤمن عليه بشكل غير قابل لاثبات العكس^(٢).

وبذلك وضعت كتيبات مجلدة يحتوي كل منها الشروط المتعارف عليها للوثائق المفتوحة، فضلاً عن الشروط الشارحة والمنظمة للتعامل بالوثيقة، واطلقت على هذه الكتيبات بالوثائق (المجلدة). وقد قام مجمع مكنتبي التأمين البحري الامريكي بمراجعة هذه الوثائق المجلدة واعتمادها، واصبحت قابلة للتعامل بها في سوق التأمين البحري الامريكي .

د.سلامة عبد الله : مصدر سابق ، ص ١٩٠.

- ويبدو ان هذه الوثيقة غير مستخدمة بكثرة او يندر استعمالها في اسواق التأمين ما عدا في سوق التأمين الامريكي.

(٢) د.بهاء بهيج شكري : مصدر سابق ، ص ٢٠٤.

(١) د.بديع احمد السيفي: مصدر سابق ، ص ١٩٣.

قسم الابحاث والدراسات : دراسات في المعرفة التأمينية (انواع وثائق التأمين البحري – بضائع، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، العدد الثالث ، اذار ، ١٩٩٠ ، ص ٣٢.

(٢) د.عاصم سليمان : مصدر سابق ، ص ٢٣٤. د.موريس منصور : مصدر سابق ، ص ٢٥٠.

ولقد اشار قانون التأمين البحري الانكليزي^(٣) لسنة ١٩٠٦ في م ٢٧ منه الى الوثيقة المحددة القيمة، اذ نصت على "الوثيقة القيمية هي التي تعين القيمة المتفق عليها لمحل التأمين".

اما فيما يخص الوثيقة العائمة، فشركة التأمين (المؤمن) لا تستطيع ان تتوصل الى معرفة مقدار البضاعة التي تُشحن لصالح المؤمن له او البضاعة التي يشحنها هو، سواء من حيث الكمية او من حيث النوعية، ومن ثم لا يمكن التوصل الى معرفة مبلغ التأمين الخاص بتلك البضاعة، إذ أنَّ مقدار الشحنة لا يتم معرفته الا بعد وصول الاقرار^(١) من المؤمن له، من ثم يتم التوصل لمعرفة مقدار قسط التأمين الخاص بتلك الشحنة او البضائع. واذا كانت الوثيقة التي لا يعتنُّ مقدار البضاعة المؤمن عليها تعدُّ وثيقة غير قيمية، وهذا ما اشارت اليه م(٢٨) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ عند تحديد مفهوم الوثيقة غير القيمية، التي نصت على ما يلي: "تعتبر الوثيقة التي لاتعين قيمة محل التأمين وثيقة غير قيمية، الا انها وبحدود المبلغ المؤمن به تترك القيمة التأمينية للتأكد منها بعد ذلك وذلك بعدم اعطاء تصريح بالقيمة الا بعد الاشعار بالخسارة او الوصول فقط".

واذا كان من الصحيح القول بان وثيقة التأمين العائمة لا يتم تحديد قيمة محل التأمين اي لا يتم تحديد اياً من البيانات اللازمة في معرفة نوع او كمية البضاعة عند اصدار هذه الوثيقة، لكن هذا لا يعني ان تكون هذه الوثيقة وثيقة غير قيمية بل ان المؤمن له عندما يقدم الاقرار الخاص بكل شحنة في الوقت المتفق عليه، فان قيمة محل التأمين سوف تحدد ومن ثم تكون هذه الوثيقة وثيقة قيمية. وما يؤيد قولنا هذا نص (ف ٤ / م ٢٩) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦، والتي نصت "مالم تنص الوثيقة بغير ذلك فان عدم اعطاء تصريح بالقيمة الا بعد الاشعار بالخسارة او الوصول فان حكم هذه التصريحة بالنسبة لمحل التأمين تكون كوثيقة غير قيمية (Unvalued Policy)". اي ان تقديم الاقرار قبل حصول الخسارة او قبل وصولها الى ميناء الوصول. يعني ان وثيقة التأمين العائمة، تعدُّ بمثابة وثيقة قيمية، وذلك عند الاخذ بالمفهوم المعاكس لنص (ف ٤ / م ٢٩) من قانون التأمين البحري الانكليزي. أمّا عند تقديم الاقرار بعد الخسارة او بعد الوصول فان هذا يجعل من الوثيقة العائمة بالنسبة لتلك الشحنة وثيقة غير قيمية، طبقاً لنص القانون الانكليزي. وهذا الامر يجعل وثيقة التأمين العائمة تتصف بسمة الازدواجية من حيث التحديد القيمي، فهي وثيقة قيمية بالنسبة للشحنات التي يقدم الاقرار عنها قبل الخسارة او

^(٣) ويلحظ ان قانون التجارة البحري العثماني والقانون المدني العراقي ومشروع القانون البحري لسنة ١٩٧٤ والقوانين محل المقارنة (القانون المصري والسوري) لم تضع مفهوماً محدداً للوثيقة المحددة القيمة باستثناء القانون الانكليزي لسنة ١٩٠٦ الذي وضع مفهوم الوثيقة المحددة القيمة.

^(١) ومما يجدر ملاحظته أن القيمة المثبتة في الاقرار تمثل القيمة الحقيقية للبضاعة، وبذلك تختلف عما يسمى بالقيمة المقبولة والتي تعدُّ بمثابة قيمة مؤقتة للشيء المؤمن عليه وقت التعاقد. إذ قد يتعذر على المؤمن له تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه بالضبط، ولذلك جرى العمل على ان يقوم المؤمن له بتقويم الشيء وبقبل المؤمن هذا التقويم، ويجوز للمؤمن دائماً إقامة الدليل على ان القيمة المقبولة اعلى من القيمة الحقيقية للشيء. اما فيما يخص للقيمة المثبتة في الاقرار الذي يقدمه المؤمن له في الوثيقة العائمة، يمكن عدّها قيمة نهائية للشيء محل التأمين من خلال وجود ما يؤيد تلك القيمة من قوائم الشراء والشحن وغيرها من المستندات.

د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٧٦-٤٧٧.

الوصول ، لكنها تعدّ وثيقة غير قيمة بالنسبة لمحل التأمين للشحنة التي يقدم عنها الاقرار بعد تحقق الخسارة او وصول البضاعة.

ثانياً : من حيث تعدد الشحنات

وثائق التأمين البحري قد تكون لرحلة واحدة للتأمين على شحنة واحدة او قد تكون للتأمين على شحنات متعددة^(١)، وهذا ما نصت عليه م(٣٤٢) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤، التي نصت "يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة او بوثيقة مفتوحة".

ولقد جاء نص هذه المادة موافقاً مع نص م(٣٨٧) من قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠^(٢).

ولانجد نصاً مماثلاً في قانون التجارة البحرية العثماني والسوري والانكليزي لسنة ١٩٠٦، لذلك يمكن القول أنّ الوثيقة الاعتيادية هي من وثائق الشحنة الواحدة، إذ أنه بمقتضى الوثيقة الاعتيادية يتم التأمين على شحنة معينة . أما الوثيقة العائمة فإنها تعدّ من وثائق تعدد الشحنات سواءً أكانت شحنات مختلفة الانواع ام من النوع نفسه، فهي لاتضمن الاخطار التي قد تلحق بشحنة معينة فقط بل لجميع الشحنات التي تعود للمؤمن له^(٣).

ومما يترتب على ذلك ان الوثيقة العائمة وبسبب ضمانها لشحنات متعددة، فانها تعدّ من الوثائق طويلة الاجل، اذ ان مفعول هذه الوثيقة لا ينتهي بتاريخ معين او محدد (وهو تاريخ وصول البضاعة الى ميناء الوصول) كما هو الحال بالنسبة للوثيقة الاعتيادية بل نجد ان الوثيقة العائمة تظل نافذة الى حين انتهاء المبلغ الاجمالي المدفوع من قبل المؤمن له، او بانتهاء مدة التأمين المتفق عليها في الوثيقة العائمة. والغالب ان تكون هذه المدة طويلة الاجل.

ثالثاً : من حيث قسط التأمين^(٣)

قسط التأمين هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن (شركة التأمين) مقابل تحمل الاخير تبعة الخطر المؤمن منه^(٣).

ويعدّ قسط التأمين بمثابة ثمن الامان الذي يحصل عليه المؤمن له من شركة التأمين في حالة تعرض البضائع للخطر. لذلك يمكن القول أنّ قسط التأمين بمثابة الثمن في عقدي

(١) حسن النجفي: البيوع البحري، بغداد، مطابع دار الشعب، ١٩٧٣، ص١٩٣.

(٢) انظر نص م(٤١٤) من القانون البحري الاماراتي ، م (٤٠٦) من قانون البحري اليمني.

(٣) د.منى محمد عمار، د.علي السيد الديب: مصدر سابق، ص٨٧.

(٢) يسمى المبلغ النقدي الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن القسط في حالة كون المؤمن شركة التأمين، لكن اذا كان المؤمن جمعية للتأمين التبادلي او التعاوني فان ما يدفع في هذه الحالة يسمى اشتراكاً (Cotisation).

د.محمد حسن قاسم: محاضرات في عقد التأمين ، بيروت ، الدار الجامعية للطباعة والنشر، ١٩٩٩ ، ص١٣٦.

(٣) د.البشير زهرة: التأمين البحري، دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين ، تونس، دار بو سعيد للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٧٥، ص٧٥.

البيع والايجار فوجود القسط تتأكد خصيصة عقد التأمين في كونه عقد معاوضة، ومن ثمّ ينشئ التزاماً متبادلاً ما بين طرفيه (المؤمن والمؤمن له). فمتى ما انعدم قسط التأمين انعدم عقد التأمين وذلك بسبب اعتباره -اي القسط- بمثابة محل التزام المؤمن له، اذ انه عنصر اساس في عقد التأمين يعادل الخطر من حيث الاهمية ان لم يزد عنه^(١). لذلك نجد وبحق (انه لا تأمين بلا خطر فلا تأمين كذلك بلا قسط)^(٢).

وهذا امر طبيعي اذ كيف نطالب المؤمن بتغطية الاخطار على البضاعة مالم يوجد مقابل لتلك التغطية.

اذ ينبغي على المؤمن الوفاء بالتزاماته اي دفع مبلغ التأمين عما لحق المؤمن له من خسارة من مجموع الاقساط التي يقوم بتجميعها من المؤمن له، وبغير ذلك لا يمكن الوفاء بهذه الالتزامات.

لذلك نجد أنّ هناك من يذهب الى القول (بأن عقد التأمين يعتبر عقداً باطلاً فيما لو لم يكن هناك قسط تأمين كما هو الحال في عقد البيع اذ يعتبر باطلاً ايضاً لو لم يتفق طرفاه على الثمن)^(٣).

ويمكن ان نضيف ايضاً ان عقد التأمين بما انه يتكون او يقوم على ثلاثة اركان (هي الخطر ومبلغ التأمين والقسط)^(٤) فانه وابتغاء القسط ينتفي التأمين كما هو الحال في حالة ما اذا انتفى الخطر في عقد التأمين اذ يعتبر التأمين باطلاً ايضاً. ومما تجدر الاشارة اليه ان قسط التأمين^(٥) قد يدفع من قبل المؤمن له مرة واحدة

فيسمى بالقسط الواحد او ان يدفع على شكل دفعات (سنوية او نصف او ربع سنوية او ان يدفع شهرياً)^(١).

ومن هذا كله نجد ان قسط التأمين في الوثيقة العائمة يختلف عنه في الوثيقة الاعتيادية للتأمين. اذ ان قسط التأمين لا يمكن تحديده عند ابرام الوثيقة العائمة بل ان هذا القسط يتوقف على تحديد مقداره معايير متعددة، منها طبيعة البضاعة التي تشحن لصالح المؤمن له وكذلك كمية او مقدار هذه البضاعة المشحونة خلال الفترة المحددة.

(١) د. محمد حسن قاسم: المصدر السابق، ص ١٣٥.

(٢) د. عبد الحي حجازي: عقد التأمين، (بدون ذكر مكان او سنة الطبع)، ص ١٥٢.

(٣) اشارة الى ذلك د. محمد حسن قاسم: مصدر سابق، ص ١٣٥.

(٤) د. عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، ج ٧، عقود الغرر والتأمين، ص ١١٤٣.

(٥) ان القسط الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن يتكون من عنصرين جوهريين هما : القسط الصافي وأعباء القسط او علاواته.

فالقسط الصافي : هو المبلغ الذي يقابل الخطر وبذلك يغطيه تماماً من دون زيادة او نقصان، ويتخذ لحساب القسط الصافي اساس من وحدة قيمية ووحدة زمنية. والقسط الصافي (او ما يعرف بالقسط النظري) يتحدد بواسطة قواعد الاحصاء.

أما أعباء القسط او علاواته فهي التي يجب ان يسهم المؤمن له في تحملها، وتكون من مجموع القسط الصافي وأعباء القسط التجاري الذي يلتزم بدفعه المؤمن له.

وتقوم شركة التأمين هنا بتقدير القسط الصافي ومن ثم تجري عليه عملية اضافة مبلغ يعادل المقدار الحقيقي للعلاوة. د. عبد الحي حجازي : عقد التأمين، مصدر سابق، ص ١٥٣، ص ١٦٢.

د. محمد حسن قاسم: مصدر سابق، ص ١٣٦.

د. عبد الرزاق السنهوري : مصدر سابق، ص ١١٤٧.

(١) د. محمد حسن قاسم : مصدر سابق، ص ١٣٦.

لذلك نجد ان القسط يتحدد وفق ما يُقدّم المؤمن له من معلومات عن طبيعة ونوعية وكمية البضاعة المشحونة من خلال الاقرار المقدّم من قبله – (المؤمن له).
أما في الوثيقة الاعتيادية فنجد ان قيمة البضاعة تقدر بحسب السعر السائد في ميناء الشحن مع جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها الى السفينة والاجرة المكتسبة، مهما كان الطارئ، وكذلك يتم تحديد قسط التأمين الخاص بتلك الشحنة وما يمكن ان يتأمل من الربح، هذا في حالة مالم يتم تحديد قيمة البضائع في عقد التأمين^(٢).
ومن ناحية اخرى نجد ان الوثيقة العائمة (المقفلة) لاتصدر الا بوجود مبلغ تأمين اجمالي يلتزم المؤمن له بتسديد قسط التأمين بنسبة المبلغ الاجمالي مقدماً، ويكون هذا المبلغ خاضعاً للتسوية عند انتهاء عملية الشحن^(٣).
بينما لانجد مثل هذا في الوثيقة الاعتيادية.

المطلب الثاني

مقارنة الوثيقة العائمة بالغطاء المفتوح

الغطاء المفتوح هو عبارة عن اتفاق يتم بين شركة التأمين والمؤمن له، وتتعهد شركة التأمين من خلاله بقبول التأمين على جميع الشحنات التي تدخل في نطاق التغطية المفتوحة ، وذلك خلال مدة التعاقد التي هي عبارة عن سنة كاملة، اي ان الغطاء المفتوح عبارة عن عقدٍ لمدة من الزمن تكون في الغالب (١٢) شهراً^(١).
ويكثر استعمال الغطاء المفتوح ايضاً في التأمين على الشحنات المتعددة من قبل التجار والمستوردين^(٢). ويخضع الغطاء المفتوح الى شروط مجمع مكنتبي التأمين الخاصة به والمسماة (Institute standard Conditions for open Cover) وهذه الشروط هي^(٣):

١- ان الغطاء المفتوح يغطي البضاعة بحدود السفرات والشروط المتفق عليها بين (المؤمن – المؤمن له) ، ولكن لابد من توافر الشرطين الاتيين: فالشرط الاول هو ان

(٢) د. مصطفى كمال طه : مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٤٢-٢٤٣.
د. عادل علي المقدادي : القانون البحري (السفينة – اشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، البيوع البحرية، التأمين البحري)، عمان ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ١٩٩٩ ، ص ٢٦٢ ، ٢٦٣.

(٣) د. بهاء بهيج شكري: مصدر سابق، ص ٢٠٤.

(١) د. منى محمد عمار و د. علي السيد الديب : مصدر سابق ، ص ٨٩.

(٢) Chorely and Giles: Shipping law , London, ١٩٨٠, P: ٣٨٨.

(٣) د. بديع احمد السيفي : مصدر سابق، ص ١٩٨-١٩٩.

- تكون هذه البضائع للمؤمن له حصراً، والشرط الثاني ان لا يكون قد تم التأمين على تلك البضائع العائدة للمؤمن له لدى شركة تأمين اخرى.
- ٢- ان تلك البضائع تكون مشمولة بالتغطية وضمن نطاق الغطاء المفتوح، حتى وان اصبحت تلك البضائع بالخسارة او الضرر قبل الشحن او قبل ارسال البضاعة الى الباطنة.
- ٣- يمكن نقل ملكية الغطاء المفتوح الى اشخاص اخرين في حالة تصرف المؤمن له بالاموال المؤمن عليها بالبيع او غيرها من التصرفات الناقلة للملكية مثلاً .
- ٤- على المؤمن له ان يقدم التصريحات الخاصة بكل شحنة سواء وصلت الى الجهة النهائية ام لم تصل. ومن ناحية اخرى نجد ان المؤمن (شركة التأمين) تلتزم ووفقاً للغطاء المفتوح بقبول التأمين على جميع الشحنات، وبحدود المبلغ المتفق عليه لكل شحنة ، ويبقى التزام الطرفين (المؤمن له والمؤمن) الى وقت انتهاء مدة العقد.
- ٥- في حالة وقوع خسارة او ضرر في مكان واحد قبل الشحن فان مسؤولية المؤمن عن كل حادث او عدة حوادث ناشئة عن سبب واحد سوف لا تتعدى المبلغ المتفق عليه، ولا تعد بحكم الشحنة الواحدة بالمعنى الوارد هنا الكمية المشحونة بواسطة النقل النهرية والبرية.
- ٦- يجب ان يتم تحديد الحد الاعلى لمبلغ الغطاء المصرح بشكل لا يكون فيه شركة التأمين مسؤولة عن التأمين الا ضمن الحد الاعلى لمبلغ التأمين، لغرض حماية المؤمن لانه في هذا النوع من التعاقد لا يحدد فيه اجمالي مبلغ التأمين.
- ٧- ان اساس تقدير مبلغ التأمين عند وقوع الخسارة او وصول البضاعة قبل ارسال البيانات اللازمة هو (كلفة البضاعة + مصاريف شحنها + نسبة مئوية متفق عليها).
- ويتضح من الكلام السابق ، ان هناك اوجه شبه كثيرة ما بين الغطاء المفتوح والوثيقة العائمة . وفي الوقت نفسه نجد ان هناك اوجه اختلاف ما بين الاثنين.
- ومن اوجه الشبه بينهما :
- ١- او وثيقة التأمين العائمة والغطاء المفتوح يتم التأمين من خلالهما على شحنات مستقبلية وبصورة تلقائية ، بمجرد الشروع بشحن البضائع.
 - ٢- ان هناك شروطاً يتم الاتفاق عليها مسبقاً، وهذه الشروط تكون ملزمة لطرفي عقد التأمين البحري، ولا يجوز مخالفة هذه الشروط.
 - ٣- ان التفاصيل الخاصة بكل شحنة يتم التصريح بها لاحقاً، مثل كمية البضاعة، نوعها، طبيعتها، وكذلك خط سير الرحلة (ميناء الشحن والتفريغ) وواسطة النقل.
 - ٤- ان كلاً منهما يحددان الحد الاعلى المسموح به للتراكم لكل شحنة، و الحد الاعلى للشحنة المسموح بنقلها على واسطة نقل واحدة^(١).

(١) رفعت عزت الفارسي: بحث مقدم الى شركة التأمين الوطنية، التأمين البحري (بضائع)، ١٩٨١، ص ٤٢.

د.منى عمار وعلي السيد الديب: مصدر سابق ، ص ٩٠.

Havold A.Turner, A. C. I.I: The Principles of Marine Insurance , London, England, P:١٦.

أوجه الاختلاف بين الوثيقة العائمة والغطاء المفتوح:

أولاً: اختلافهما من حيث مبلغ التأمين الاجمالي واسعار

التأمين البحري

في الغطاء المفتوح نجد أنَّ مدة التأمين لا تكون مقترنة بوجود مبلغ التأمين الاجمالي ، كما هو الحال في الوثيقة العائمة المقفلة، إذ أنَّ المؤمن له لا يلتزم بدفع مبلغ اجمالي ، بل نجد ان مدة التأمين تكون محددة لمدة سنة واحدة. فالمؤمن له يكون غير ملتزم بدفع مبلغ تأمين اجمالي مقدماً كما هو الحال بالنسبة للوثيقة العائمة المقفلة ، وبذلك يشبه الغطاء المفتوح وثيقة التأمين العائمة المفتوحة، التي يضطر فيها المؤمن له الى دفع مبلغ تأمين اجمالي مقدماً، وتكون مدة التأمين فيها سنة او اكثر.

ومن ناحية اخرى ، نجد أنَّ سعر التأمين في الغطاء المفتوح يكون غير ثابت او غير محدد، مثلما عليه الحال في الوثيقة العائمة. إذ ان الغطاء المفتوح يتيح للمؤمن تعديل اسعار التأمين من وقت لآخر حتى تتماشى مع الاسعار السائدة في الاسواق، بدلاً من استخدام سعر موحد خلال فترة سريان الوثيقة^(١).

ثانياً : اختلاف الوثيقة العائمة عن الغطاء المفتوح من

حيث التكييف القانوني

في البدء لابد من القول ان الفقه قد اختلف في تحديد الطبيعة القانونية للغطاء المفتوح.

اذ أنَّ هناك من لا يرى في الغطاء المفتوح عقداً قانونياً ، ويترتب على ذلك انه يكون من اللازم اصدار وثائق التأمين الخاصة بكل شحنة، عندما يتم اكمال عملية شحن البضائع، واستلام البيانات النهائية.

ويذهب هذا الرأي ايضاً الى القول بان الالتزامات التي تترتب على الغطاء المفتوح هي التزامات ادبية، اذ ان المؤمن له يلتزم ادبياً عن تأمين كل الشحنات التي^(٢) تخضع لشروط العقد، على الرغم من الخسارة قد تكون لحقت بالشحنة قبل وصول البيانات النهائية اللازمة لاصدار الوثيقة.

وفي الوقت نفسه يكون المؤمن ملتزماً ادبياً ايضاً عن التأمين على جميع الشحنات العائدة للمؤمن له، والتي تدخل ضمن نطاق التغطية.

ولا يمكن في اي حال من الاحوال التأمين على بعض الشحنات من دون الاخرى لدى مؤمن اخر، مالم يكن هناك اتفاق سابقاً^(٣).

بينما نجد ان هناك من يرى ان الغطاء المفتوح هو عقد قانوني كما هو الحال في الوثيقة العائمة.

(١) د.منى محمد عمار ود.علي السيد الديب : مصدر سابق ، ص ٩٠.

(٢) د.جمال الحكيم: التأمين البحري، دراسة علمية عملية قانونية، مصدر سابق، ص ٣٤٠.

(٣) د.جمال الحكيم : التأمين البحري ، دراسة علمية عملية قانونية ، مصدر سابق ، ص ٣٤٠-٣٤١.

وفي هذه الحالة فإنّ الالتزامات التي تترتب على الغطاء المفتوح هي التزامات قانونية ، وليست التزامات ادبية، كما اشار الرأي الاول على وصف ان المؤمن (شركة التأمين) هو شخص معنوي، ومن ثم فانه يمارس اعمال التأمين على وفق أسس فنية معينة بعيدة عن الالتزامات الادبية^(٢).

أمّا عن التكييف القانوني للغطاء المفتوح ، فانه يمكن القول انّ الغطاء المفتوح هو عقد طويل الاجل، وليس وثيقة تأمين ، إذ أنّ الغطاء المفتوح لوحده لا يمكن ان تكون له قيمة قانونية، مالم تصدر وثيقة تأمين خاصة بكل شحنة. بينما نجد ان الوثيقة العائمة تعدّ كأى وثيقة تأمين فردية^(٣).

ثالثاً: اختلافهما من حيث كيفية تداولهما

من النتائج المهمة التي تترتب على اعتبار الوثيقة العائمة وثيقة تأمين وجعل الغطاء المفتوح عقد طويل الاجل، وليس وثيقة تأمين، هي عدم قابلية نقل الحقوق والالتزامات التي يتضمنها هذا العقد (الغطاء المفتوح) الى الغير بالطرق التي تنتقل فيها باقي وثائق التأمين، ومن ضمنها وثيقة التأمين العائمة اي عن طريق التظهير^(١) والمناولة اليدوية.

ويترتب على عدم امكانية نقل الحقوق والالتزامات الخاصة بالغطاء المفتوح عن طريق التظهير ان حامل الغطاء المفتوح لا يكون له اي حق امام المؤمن (شركة التأمين)^(٢).

اذ يمكن ان تنتقل وثيقة التأمين العائمة عن طريق التظهير في حالة كون الوثيقة اذنية او (للامر) وذلك من خلال قيام المظهر (المؤمن له المتعاقد، بوضع كتابه معينة تفيد نقل جميع الحقوق والالتزامات المترتبة على ظهر الوثيقة، من دون ان تكون هناك ضرورة لقبول او اعلان شركة التأمين بذلك. ويكون المظهر (المؤمن له) مسؤولاً عن ضمان تلك الحقوق والالتزامات للمظهر له، وهذا لايعني ان التظهير هو الوسيلة الوحيدة لانتقال الوثيقة، اذ يمكن ان تنتقل عن طريق حوالة الحق، فيما لو كانت اسمية او عن طريق المناولة اليدوية في حالة كون الوثيقة لحاملها. ولم يرد نص في قانون التجارة البحري العثماني والمعمول به في العراق يشير الى الكيفية التي تنتقل فيها وثيقة التأمين البحري .

(٢) خالص نافع امين : مصدر سابق ، ص ٧٠.

(٣) د. جمال الحكيم : التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية ، مصدر سابق، ص ٣٤٣.

د. ديبع احمد السيفي : مصدر سابق ، ص ١٩٧.

د. منى محمد عمار و د. محمد سيد الديب: مصدر سابق، ص ٨٩.

(١) يُعرّف التظهير بأنه "اجراء مبسط يكون بشكل كتابة معينة توضع على ظهر السند التجاري ، ويكون نافذاً في حق الجميع من دون حاجة الى قبول المحال عليه او اعلانه اليه، كما ان المحيل (المظهر) ضامناً لوجود الحق وادائه قبل المحال له (المظهر اليه) . د. فوزي محمد سامي، د. فائق محمود الشماخ: القانون التجاري، الاوراق التجارية، بغداد، ١٩٩٢، ص ١١٩.

(٢) خالص نافع امين : مصدر سابق ، ص ٧٠.

أما قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ . فإنه اشار الى طريقة اصدار وانتقال وثيقة التأمين في المادة (١/٣٤٣) حين نصت هذه المادة على "تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له او لامره او لحاملها".

ولقد جاء نص م(٢٩٨) من قانون التجارة البحرية السوري بحكم القانون المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ نفسه.

بينما نجد أنَّ قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ قد اشار الى كيفية انتقال الوثائق في م٥٠ / ف٣ منه. والذي اشار وبصرامة الى الكيفية التي تنتقل فيها وثائق التأمين البحري ، ومن ضمنها وثيقة التأمين العائمة، إذ ورد في تلك المادة^(١) (٣- ان وثيقة التأمين البحري يمكن ان تحول او تظهر بتظهيره عليها او بأية طريقة اخرى جرى العمل بها".

ولكن هل يمكن ان يتمسك حامل وثيقة التأمين العائمة بقاعدة تطهير وثيقة التأمين من الدفع الشخصية؟.

لقد اختلف الفقهاء في هذه المسألة فمنهم من ذهب الى القول أنَّ إعمال مبدأ او قاعدة تطهير الدفع على وثيقة التأمين من الامور الغير ممكنة، ويعللون هذا الحكم بان قاعدة تطهير الدفع من المبادئ التي ينفرد بها السند التجاري دون سواه ، ومن ثم فان شركة التأمين تستطيع أنَّ تتمسك امام حامل وثيقة التأمين البحري بالدفع التي كان من الممكن ان تتمسك بها بإتجاه من ابرم وثيقة التأمين البحري.

بينما نجد أنَّ الجانب الاخر من الفقه يرى ان التمسك بقاعدة التطهير من الدفع ممكن، حالة حال اي سند تجاري^(٢).

ويتضح من هذا الرأي بأن وثيقة التأمين يمكن ان تنقل بالتظهير كما هو الحال بالنسبة لاي سند تجاري مثل الصك، السفتجة ، لذا فانه يمكن التمسك بقاعدة تطهير الدفع بالنسبة لوثيقة التأمين ايضاً.

ولم يتعرض قانون التجارة البحري العثماني الى مسألة قاعدة تطهير الوثيقة من الدفع ، بينما نجد ان قانون التجارة البحري المصري لسنة ١٩٩٠ قد بين في م(٣/٣٤٣) الى ان للمؤمن الحق في الاحتجاج بالدفع التي كان من الممكن الاحتجاج بها تجاه المتعاقد الاول "٣- وللمؤمن ان يحتج في مواجهته بالدفع التي يجوز له توجيهها الى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره او لحاملها".

وهذا النص جاء موافقاً لنص م (٢٩٩) من قانون التجارة البحرية السوري^(١). وهذا ما نصت عليه م٥٠ / ف٢ من قانون التأمين البحري الانكليزي لعام ١٩٠٦ إذ اشارت الى "٢- اذا ماتم التظهير تنتقل الى المحال اليه وله ان يدعي باسمه بالحقوق

^(١)(٣/٥٠) " A marine Policy may be assigned by endorsement thereon or in other customary manner".

^(٢) د. هشام فرعون: القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق ، ط٣، (مطبعة ابن خلدون / دمشق/ ١٩٩٥) ، ص٢١٧/٢٨٦.

^(١) وانظر نص م (٢/٧٣٢) من القانون الاماراتي وم(٢/٣٠٩) من القانون اليمني.

المرتتبة على الوثيقة. وان للمدعى عليه ان يدفع بكافة الدفع التي كان يستطيع ان يدفع بها تجاه ادعاءات الشخص الذي اجرى التأمين".

واذا كان موقف الفقه والقانون من قاعدة التطهير من الدفع يتسم بشيء من القسوة، لاسيما أن تمسك (شركة التأمين) بدفع كان من الممكن ان تتمسك بها باتجاه المؤمن له السابق والذي تؤدي الى الحاق الضرر بالمؤمن له الجديد، الذي تم تطهير الوثيقة له من دون ان يتأكد من موقف المؤمن له المتعاقد، لاسيما وان عملية البيع البحري تتسم بالسرعة.

ان هذا الموقف من قاعدة تطهير الدفع على الرغم من قسوته الا أن فيه شيء من العدالة ، وذلك حتى لا يستطيع المؤمن له السابق التهرب من المخالفات التي يكون قد ارتكبها والتي قد تؤدي الى عدم قدرته بالمطالبة بمبلغ التعويض عند تضرر البضاعة، وذلك من خلال تطهير الوثيقة الى شخص آخر . ومن ناحية فإن عدم الأخذ بقاعدة تطهير الدفع لايعني ضياع حق المؤمن له الجديد، اذ انه يستطيع الرجوع على المؤمن له السابق (المظهر) بما لحقه من اضرار.

ويلحظ أن بعض شركات التأمين تقوم بعملية دمج او اشتراك ما بين الوثيقة العائمة والغطاء المفتوح، من خلال الاستفادة من المزايا التي تقدمها الوثيقة العائمة والغطاء المفتوح على حد سواء، ومن أجل تلافي بعض العيوب او الانتقادات التي يمكن ان توجه اليهما معاً.

وبذلك يتم اصدار وثيقة موحدة تجمع ما بين الوثيقة العائمة والغطاء المفتوح، الذي يكون قابلاً للتجديد السنوي، بمجرد اعلان المؤمن له رغبته في تجديد الغطاء المفتوح. بينما نجد ان الوثيقة العائمة لا تكون قابلة للتجديد السنوي، اذ انها تنتهي بمجرد انتهاء المدة المحددة في العقد او استنفاد المبلغ الاجمالي المتفق عليه.

ومن ناحية اخرى ، يمكن تلافي عيب عقد الغطاء المفتوح الذي يؤدي الى ابرام عقد تأمين عن كل شحنة يصل عنها الاقرار للمؤمن من قبل المؤمن له، وذلك عن طريق اصدار شهادة تأمين او ملحق^(١)، بدلاً من إبرام عقد تأمين بمناسبة كل شحنة^(٢).

(١) Harold Athulaend: op cit., P. ١٧, ١٨.

حسن النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية ، مصدر سابق ، ص ٤٣.
(٢) نجد في الغطاء المفتوح أن شركة التأمين الوطنية عندما يصلها العلم باي شحنة من الشحنات عن طريق المؤمن له او عن طريق من يمثله ، فانها تقوم بتسليمه استمارة طلب تأمين عن كل شحنة يبلغ عنها يثبت فيها المؤمن له المعلومات الخاصة بالشحنة. أما في الوثيقة العائمة فان شركة التأمين تصدر ملحقاً او شهادة تأمين لاثبات ان الشحنة مؤمن عليها من قبلها، اي انها لاتسلمه استمارة طلب تأمين كما هو في الغطاء المفتوح. لقاءات شخصية مع شركة التأمين البحري ، قسم التأمين البحري.

الفصل الثاني

اجراءات وشروط اصدار وثيقة التأمين العائمة

وثيقة التأمين العائمة كأى وثيقة تأمين بحري (بضائع) لابد ان يقوم طرفا عقد التأمين (المؤمن والمؤمن له) باتخاذ مجموعة من الاجراءات اللازمة من اجل ان تظهر هذه الوثيقة بشكلها النهائي، اثبات هذا العقد.

لذلك نجد أن وثيقة التأمين العائمة تمر الى حد كبير بالمراحل نفسها التي تمر بها وثائق التأمين البحري الاخرى ، ولاسيما الغطاء المفتوح الذي تستخدمه شركة التأمين الوطنية في العراق، ويشبه الى حد كبير من حيث اجراءات الاصدار وثيقة التأمين العائمة ، لا سيما وان الشحنات التي يقوم الغطاء المفتوح بالتأمين عليها، هي شحنات مستقبلية ، هي الاخرى عبارة عن بضائع لايعرف المؤمن (شركة التأمين) نوعها او قيمتها او مقدارها. وبالرغم من ذلك يكون ملزماً بالتأمين عليها، الا في حالة علم المؤمن باي شحنة فانه سوف يقوم باصدار شهادة تأمين (ملحق ترخيص) في حالة الوثيقة العائمة. أما بالنسبة للغطاء المفتوح فان المؤمن يقوم باصدار وثيقة تأمين اعتيادية (كما ذكرنا سابقاً).

ومن هذا المنطلق سوف نحاول ان نبين اجراءات اصدار وثيقة التأمين العائمة بالاستعانة بالاجراءات التي تتخذها شركة التأمين الوطنية بالنسبة للغطاء المفتوح. لذلك سوف نقسم هذا الفصل على مبحثين :

نخصص المبحث الاول لتوضيح الاجراءات المتخذة في سبيل اصدار وثيقة التأمين العائمة في مطالب اربعة ، اما المبحث الثاني فسيتم التطرق فيه الى الشروط الواجب توافرها عند اصدار الوثيقة العائمة، وسيكون ذلك من خلال مطالب خمسة .

المبحث الاول : اجراءات اصدار وثيقة التأمين العائمة.

المبحث الثاني : شروط اصدار وثيقة التأمين العائمة.

المبحث الاول

اجراءات اصدار وثيقة التأمين العائمة

بسبب الاهمية التي يتمتع بها عقد التأمين البحري وطبيعته الخاصة ، فإن عملية ابرام هذا العقد تتطلب المرور بمراحل معينة، وتعدّ هذه المراحل ضرورية لإنشاء هذا العقد، هذا من ناحية ومن ناحية اخرى لأجل اثبات ما يتم الاتفاق عليه.

ومما تجدر ملاحظته أنّ المراحل التي يمر بها عقد التأمين البحري تكون في الغالب متشابهة في جميع دول العالم، وذلك من خلال خضوعها للأسس القانونية والفنية نفسها، إلا أننا نجدتها تختلف في شكيلات ابرام العقد وتعدد مراحلها باختلاف الدول وباختلاف الأسلوب الذي تتبعه شركة التأمين في كل دولة من دول العالم.

ويبدو أن هذا الاختلاف يرجع الى اختلاف الانظمة المحلية من جهة ، وطبيعة هيئة التأمين التي تقوم باجراء عمليات التأمين من جهة اخرى. فعقد التأمين البحري لايقوم فقط على اسس قانونية من اجل اتمام اصداره، ولكنه يقوم ايضاً على أسس فنية، وان الاخيرة تلعب دوراً مهماً من اجل اصدار عقد التأمين، واصدار الشكل المعبر ، وهي وثيقة التأمين التي تصدر للتعبير عن عقد التأمين البحري.

وكما يبدو أنّ الاسس والقواعد التي تعتمدها شركات التأمين والتي ورثتها عن العرف التجاري البحري وعن تقاليد جماعة اللويدز في لندن، تلعب دوراً مهماً في اصدار وثيقة التأمين البحري^(١). وان عدم تطرق المشرّع العراقي في قوانين التجارة الى مسألة الشروط والبيانات التي يجب ان تتضمنها وثيقة التأمين البحري – بضائع- يعني ان المشرّع قد ترك مسألة تنظيم وثيقة التأمين وما يجب ان تحتويه الوثيقة من بيانات وشروط الى العرف، واعطى المتعاقدين الحرية في احتواء وثيقة التأمين الشروط التي تلائمهم^(٢). وعلى اية حالة يجب ان لا يتم اغفال البيانات الوارد ذكرها في قانون التجارة البحري العثماني والتي وردت في م ١٧٦ منه ، ولاسيما وان هذا القانون مازال ساري المفعول لحد الان . اما شروط التأمين، فنجد ان شركة التأمين تعتمد في اصدارها لوثائق التأمين البحري على شروط جمعية مكنتبي التأمين البحري الصادرة في لندن^(٣).

لذلك نجد ان العمل في العراق يجري على اعتماد شروط جمعية مكنتبي التأمين البحري في لندن.

(١) د.عاصم سليمان: مصدر سابق، ص ٢٨٣-٢٨٤.

(٢) صاحب حسون شلاش : الاعتماد المستندي من الناحية القانونية ، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة بغداد/ كلية القانون والسياسة ، ١٩٧٢ ، ص ٢٢٦.

(٣) خالص نافع امين : التزامات المشتري في البيع سيف، رسالة دكتوراه مقدمة الى جامعة بغداد/ كلية القانون، لسنة ١٩٩٧، ص ١٢٧.

وثيقة التأمين العائمة بوصفها الشكل المعبر لعقد التأمين البحري ما بين طرفي عقد التأمين، وتمر بمراحل تتشابه الى حد ما مع المراحل التي تمر فيها وثائق التأمين البحري الاخرى. ولكنها تختلف عنها في اجراءات اصدارها.

واذا كانت اي وثيقة تأمين بحري -بضائع- تمر بثلاث مراحل^(٣) تبدأ بتقديم استمارة طلب التأمين الى شركة التأمين ومن ثم اصدار مذكرة تغطية مؤقتة وتنتهي باصدار وثيقة التأمين النهائية ، فانه وفقاً للوثيقة العائمة، فإن الاجراء الاخير من اجراءات اصدار وثيقة التأمين العائمة هو اصدار ملحق (شهادة تأمين) خاصة بكل شحنة يقوم المؤمن له بتقديم اقراره عنها.

وسنتناول هذه الاجراءات من خلال اربعة مطالب مع بيان ماهو متخذ من اجراءات من قبل شركات التأمين لأصدار وثائق التأمين البحري (بضائع) بصورة عامة.

المطلب الاول

طلب التأمين

ان استلام طالب التأمين^(١) (سواء كان شخصاً طبيعياً ام معنوياً) استمارة طلب التأمين من المؤمن (المتمثل بشركة التأمين) تعدّ من المراحل الاولى التي يمر بها عقد التأمين واصدار الشكل المعبر عنه، وهو وثيقة التأمين البحري (سواء كانت الوثيقة عائمة او اي نوع من انواع الوثائق الاخرى).

فطلب التأمين هو عبارة عن استمارة إنموجية مطبوعة، يعدّها مسبقاً المؤمن (شركة التأمين) نفسه تحتوي على مجموعة من الاسئلة يلتزم طالب التأمين الراغب بالتأمين لدى تلك الشركة بالاجابة عنها، إلا ان اجابته يجب ان تكون على درجة من الدقة والامانة والصدق انطلاقاً من مبدأ منتهى حسن النية^(٢).

والسبب الذي يدفع المؤمن بالتأكيد على طالب التأمين او السمسار البحري^(٣)، بالاجابة عن ما طرح عليه من اسئلة واستفسارات بصدق وامانة، هو ان المؤمن

(٣) "يتم عقد التأمين على ثلاث مراحل"، قرار صادر عن محكمة التمييز الاردنية رقم (١٩٨٦/٣٨٧).

امين محمد احمد : مصدر سابق ، ص ١٩٩.

(١) في مرحلة طلب التأمين يسمى الشخص الذي يرغب بالتأمين على بضائعه باسم طالب التأمين، ذلك لان طلبه لم يصدر عنه قبول او رفض، ولكن بعد ان يصدر قبول المؤمن (شركة التأمين) يسمى المؤمن له.

شهاب احمد العنبيكي : منشورات التأمين البحري (بضائع) ، القسم الفني ، ١٩٨٤ ، ص ٣.

(٢) د. بديع احمد السيفي : محاضرات في القانون البحري ، ط ٢ ، بغداد ، مطبعة الزهراء ، ١٩٧١ ، ص ٢٨.

د. مورييس منصور : مصدر سابق ، ص ٣٢.

(٣) اذا كان التأمين قد تم عن طريق سمسار بحري فعلى الاخير ان يدلي بجميع البيانات والمعلومات الخاصة عن طالب التأمين ، سواء أكان يعرف هذه البيانات شخصياً ام المعلومات التي حصل عليها

لايستطيع ان يقدر الخطر والسعر المناسب لبضائع تبعد مسافات بعيدة عن المؤمن الذي ينوي طالب التأمين التأمين على بضائعه لديه^(١).

ويجوز ان يكون طلب التأمين باي صورة كانت سواء أكان بوسيلة الهاتف ام البريد او عن طريق المقابلة الشخصية، ولكن شركات التأمين (المتاملة بالمؤمن) دأبت على طبع نماذج معينة تحمل اسم استمارة طلب التأمين^(٢).
واياً كان شكل استمارة طلب التأمين فانها تتكون عادةً من جزئين :
الجزء الاول ، هو عبارة عن مجموعة من الاسئلة والاستفسارات المطروحة على طالب التأمين.

اما الجزء الثاني، فهو الجزء الخاص بالأقرار على صحة المعلومات المقدمة من طالب التأمين ذاته او من وكيله الذي اسند اليه مهمة ابرام عقد التأمين. وفيما يخص الجزء الاول، وهو وكما قلنا، مخصص للاسئلة فنجدته مقسم بدوره الى عدة اقسام^(٣):

القسم الاول : يتكون من عدة اسئلة مخصصة لاعطاء صورة واضحة عن شخص طالب التأمين لديها ولمصلحة من يقوم بالتأمين على البضائع ، وان هذه الاسئلة وضعت من اجل معرفة المؤثر المعنوي^(٤) في شخص طالب التأمين ، وفيما لو كان من شأن هذا المؤثر زيادة احتمالية وقوع الخطر ام لا.

ومن هذه الاسئلة هي (اسم طالب التأمين وعنوانه ومكان ممارسة عمله ان وجد. وفي حالة اذا ماتم تقديم الطلب بالنيابة وجب ذكر اسم النائب وعنوانه وعلاقة طالب التأمين بالبضائع المراد التأمين عليها، وفيما اذا كان مالكاً او وكيلاً بالعمولة او وكيلاً تجارياً ، كذلك اسئلة تخص تأريخ تعامل طالب التأمين، وهل سبق له التعامل مع الشركة المؤمنة نفسها ام لا ، وهل سبق وان تم رفض طلبه واسباب الرفض^(١)).

٢- القسم الثاني : فانه يتعلق بالبيانات الخاصة بالخطر المطلوب التأمين عليه، وهل تشمل التغطية خطر الحرب ام لايشمل .

من قبل طالب التأمين الذي اوكله في التأمين على بضائعه . ابراهيم علي عبد ربه : مصدر سابق ، ص ١٤٥ . ومما يجدر ملاحظته ان المصرف يعد في العراق بمثابة السمسار البحري او الوسيط في اتمام التأمين.

(١) احمد حسين خليل : الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، مصدر سابق ، ص ١١ .

(٢) بديع احمد السيفي : التأمين علماً وعملاً ، مصدر سابق ، ص ٧٣ .

(٣) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين : مصدر سابق ، ص ٤٣ .

(٤) مورييس منصور : مصدر سابق ، ص ٣٢ .

(٤) لابد من التنويه والتأكيد في الوقت نفسه على المؤثر المعنوي الذي يشمل سلوك وتصرفات المؤمن له والمتصلين به والعاملين معه ومستخدميه ، اذ ان هذا العامل يؤخذ بنظر الاعتبار من قبل شركة التأمين في تحديد حدة الخطر اذ ان درجة المؤثر المعنوي وحدته تزداد فيما لو كان طالب التأمين معروف بالتعامل الذي لايقوم على مبدأ حسن النية، مثل الغش والخداع بالمعلومات المقدمة او التعامل، والتي تتنافى مع مبدأ حسن النية ، اذ ان بعض المؤمن لهم يعدون وثيقة التأمين التي يحصلون عليها، عبارة عن وسيلة لاستثمار الاموال. وبهذا نجد ان المؤمن قد يرفض طلب التأمين او يقبله، لكن بسعر مرتفع فيما لو لم يكن طالب التأمين على درجة من الصدق والامانة.

بديع احمد السيفي: الخطر التأميني وجوانبه القانونية والفنية ، مجلة التأمين العربي، القاهرة، عدد ٦٠ ، سنة ١٧ ، مارس ١٩٩٩ ، ص ٣٠-٣١ .

ذياب مهداوي: الخطر ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، بغداد، العراق، عدد الاول ، ١٩٩١ ، ص ٣٤ .

(١) بهاء شكري بهيج : مصدر سابق، ص ١٨٢-١٨٣ .

٣- القسم الثالث : وهذا القسم خاص بالبيانات المتعلقة بشروط التأمين^(٢).

ومن المعروف في الوثيقة العائمة أنَّ طالب التأمين لا يستطيع ان يُكوّن فكرة او يقدّم بيانات عن شحنات مستقبلية سواء تشحن من قبله او تشحن من قبل الغير لمصلحته. لذلك يمكن القول أنَّ طلب التأمين في وثائق التأمين العائمة يشتمل على بيانات خاصة بطلب التأمين والخطر المراد التأمين عليه، كذلك شروط اصدار الوثيقة، فضلاً عن نوع الوثيقة العائمة المراد التأمين بواسطتها (مقفلة او مفتوحة) ، ومدة التغطية ومبلغ التأمين وتأريخ دفع الاقساط.

أمّا الجزء الثاني، فهو الجزء الخاص بإقرار طالب التأمين، اذ على الاخير أن يقدم اقراره بصيغة المعلومات المقدمة للمؤمن، وانه لم يُخفِ اياً من المعلومات او البيانات التي من شأنها التأثير في قبول او رفض شركة التأمين للطلب المقدم من قبله^(٣).

ثم تُذيل استمارة طلب التأمين بتوقيع طالب التأمين لكي تكون الاستمارة حجةً في المستقبل ، بوصفها تمثل الايجاب ، ولتسهيل إثبات هذ الايجاب وإثبات تأريخه^(٤). ومن ناحية اخرى نجد أنَّ المؤمن (شركة التأمين) يحق له الاحتجاج بجميع هذه البيانات ، بوصفها جزء من الوثيقة التي تصدر بناءً على طلب التأمين. وهذا ما اشارت اليه م٨٩ من (قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦) "عندما يكون هناك وثيقة تأمين اصولية وذات طابع فأنه يمكن الاستناد على التذكرة او استمارة طلب التأمين او استمارة التغطية كدليل سابق في اية اجراءات قضائية".

وقد يتساءل البعض عن القيمة القانونية لاستمارة طلب التأمين، وهل ان تسلم المؤمن لهذه الاستمارة بعد الاجابة عن الاسئلة والاستفسارات من قبل طالب التأمين يعني أن عقد التأمين اصبح نهائياً؟

يمكن القول أنَّ مجرد توقيع طالب التأمين على استمارة طلب التأمين بعد الاجابة عن الاسئلة الموجودة فيها، لايعني ذلك التزاماً نهائياً من قبله باتجاه المؤمن، بل انه يجوز له الرجوع في طلبه في اي وقت كان . اذ ان طلب التأمين عبارة عن وسيلة استعلامية لطرفيه (المؤمن له والمؤمن). اما عن توقيعه فكما تمت الاشارة سابقاً ، الى ان التوقيع على استمارة طلب التأمين من قبل طالب التأمين يعني اقرار طالب التأمين بصحة المعلومات المقدمة للمؤمن^(٥).

(٢) خالص نافع امين : التأمين على البضائع المقفولة بحراً ، رسالة ماجستير ، مصدر سابق ، ص ٥١.

(٣) مورييس منصور : مصدر سابق ، ص ٥١.

(٤) د.مورييس منصور : مصدر سابق، ص ٣٣.

(٥) د.مورييس منصور : مصدر سابق ، ص ٣٤.

عبد القادر حسين العطير : مصدر سابق ، ص ٦١٩.

خالص نافع امين : التأمين على البضائع المنقولة بحراً، مصدر سابق ، ص ٥٣.

ولكن إذا كان توقيع طالب التأمين عبارة عن إيجابٍ مستمرٍ أو إيجابٍ محددٍ لمدة معينة في هذه الحالة، نجد أنَّ طالب التأمين لايجوز له الرجوع في إيجابه الى ان يصدر قبول من المؤمن في الحالة الاولى اذا كان الايجاب مستمراً، او لحين انتهاء المدة المتفق عليها ولم يصدر قبول او رفض المؤمن في الحالة الثانية (اذا كان الايجاب لمدة معينة)^(١).

اما عن المؤمن (شركة التأمين) فنجد انها لا تلتزم بالتأمين على البضاعة مالم يصدر قبول منها، وهذا القبول يكون بالتوقيع على موافقتها على طلب التأمين. وهذا ما اشارت اليه م ٢١ من قانون التأمين البحري لسنة ١٩٠٦ "يعتبر عند التأمين تاماً عند قبول طلب التأمين المؤمن له من قبل المؤمن سواء صدرت الوثيقة ام لا". وقد يحدث في بعض الاحيان ان تستلم شركة التأمين استمارة طلب التأمين وعلى وفق ما تترأيه تقدم عرضاً افضل لطالب التأمين فهنا نكون امام ايجاب جديد من المؤمن وهذا الايجاب ، لابد ان يقترن بقبول من قبل الطرف الاخر (طالب التأمين) من اجل ان ينعقد العقد.

فالايجاب والقبول كما عرفته م(١/٧٧) من القانون المدني العراقي بانه (الايجاب والقبول كل لفظين مستعملين عرفاً لانشاء العقد واي لفظ صدر اولاً فهو ايجاب والثاني قبول) كما ان م(٧٣) من القانون المدني العراقي نصت على "ان العقد هو ارتباط الايجاب الصادر من احد العاقدين بقبول الاخر على وجه يثبت اثره في المعقود عليه" ، من هذا نجد ان هذا الايجاب الجديد لابد ان يقترن بقبول الطرف الاخر سواء أكانت الموافقة صريحة ام ضمنية، أي أن تكون من خلال استلام طالب التأمين لوثيقة التأمين^(٢).

وان شركة التأمين عندما تستلم استمارة طلب التأمين فانها تقوم بدراسته ، والغرض من هذه الدراسة هو :

- ١- التأكد من سلامة وصحة ودقة ما قدم طالب التأمين من بيانات او معلومات.
- ٢- التأكد من امكانية منح الغطاء او الاحجام عن منحه في حالة ما اذا كانت رغبة طالب التأمين تتعارض مع الاسس الفنية التي تعتمدها شركة التأمين.^(١)
- ٣- قيام شركة التأمين بدراسة استمارة طلب التأمين بصورة جيدة من اجل النظر في مسألة التراكم للشحنات الكبيرة التي قد تتعرض للسرقة او التلف او الحرق، والذي

(١) عبد القادر حسين العطير : مصدر سابق ، ص ٦١٩.

(٢) رفعت عزت الفارسي : التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، بحث مقدم الى شركة التأمين الوطنية ، مصدر سابق ، ص ٥٠.

(١) د.عاصم سليمان : مصدر سابق، ص ٢٨٩.

يؤدي بدوره الى تراكم مسؤولية شركة التأمين، ومن ثم يلحق شركة التأمين اضراراً مالية كبيرة ، اذ ان وثيقة التأمين العائمة وكما هو معروف لاتؤمن شحنة معينة، وانما يتم بمقتضاها التأمين على شحنات عديدة وكبيرة في وقت واحد. لذلك نجد ان تراكم هذه الشحنات يؤدي الى الحاق الضرر بالمؤمن^(٢).

ويكشف الواقع العملي لشركات التأمين الوطنية مسألتين مهمتين:

المسألة الاولى : وهي التي تتعلق بالنماذج التي تقدمها شركة التأمين

الوطنية ، وفي الحقيقة نجد ان هناك إنموذجين وهما :

١ - إنموذج وثيقة تأمين اعتيادية.

٢ - إنموذج غطاء مفتوح .

إذ ان هذا الواقع العملي يدل على أنه لا يوجد هناك إنموذجاً لوثيقة تأمين عائمة^(٣).

ويبدو أن شركة التأمين قد اختطت لنفسها مساراً لم تحاول الخروج عنه، بالرغم من التطورات التي جرت في ميادين التأمين البحري. وأن اقتصار التأمين على شحنات متعددة على وفق غطاء مفتوح يرجع الى أن أكثر المتعاملين لدى شركة التأمين، هم مؤسسات وشركات حكومية، ومن ثم فإن استعمال الغطاء المفتوح يكون افضل لشركة التأمين الوطنية من هذه الناحية، لاسيما وان الاخير - الغطاء المفتوح- قابل للتجديد السنوي.

ولكن الذي يلحظ أن العالم في يومنا هذا يشهد حالة من الحركة المستمرة في مجالات الاستيراد والتصدير، لذلك نجد ان الوثيقة العائمة هي الافضل بوصف ان الوثيقة العائمة هي وثيقة اختصار في الوقت والنفقات، اذ لاداعي لان يتم اصدار وثيقة تأمين خاصة بكل شحنة، كما هو الحال بالنسبة للغطاء المفتوح .

المسألة الثانية: ورود عبارة "ان استلام شركة التأمين الوطنية لهذه

الاستمارة لايعني قبولها اجراء التأمين".

ويبدو ان سبب وجود هذه العبارة لكي لايفسر استلام شركة التأمين لطلب التأمين حدوث توافق ضمني بين الايجاب والقبول، اي ان شركة التأمين قد قبلت التأمين، بل من اجل تمكن شركة التأمين من دراسة هذا الطلب، ومن ثمّ اما قبوله او رفضه او تعديله خلال مدة معقولة^(١).

ونجد ان قانون التجارة البحري العثماني كان خالياً من تحديد هذه المدة المعقولة، التي تتخذها شركة التأمين لدراسة طلب التأمين الذي يقدمه طالب التأمين، وبذلك نجد ان هذه المدة المعقولة تعد من المسائل التقديرية والتي من الصعب تحديدها،

(٢) د.بديع احمد السيفي : محاضرات في التأمين البحري، مصدر سابق ، ص ٨٥.

(٣) خالص نافع امين: التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، رسالة ماجستير ، مصدر سابق ، ص ٦٤.

(١) رفعت عزت الفارسي : التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، بحث مقدم الى شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٥٠.

لاسيما وأنّ شركة التأمين الوطنية هي كذلك لم تحدد مدة دراسة طلب التأمين ، ولم تضع معياراً يتم من خلاله تحديد مصطلح المدة المعقولة.

ونرى أنّ هذا الامر منتقد، اذ أن عدم صدور موافقة او رفض من شركة التأمين الوطنية بعد مضي مدة طويلة من تقديم طلب التأمين ، او بعبارة اخرى بعد مضي المدة المعقولة وبعد تحقق الخطر المؤمن منه، يعني ان شركة التأمين الوطنية تكون مسؤولة عن دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، على الرغم من ان الرفض او الموافقة لم تصدر من شركة التأمين.

وعلى الرغم من أنّ قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ والقوانين العربية الاخرى، كالقانون المصري والسوري ، لم تحدد هذه المدة ايضاً على عكس قانون الموجبات والعقود اللبناني الذي حدد مدة دراسة طلب التأمين بمدة (١٥) يوماً من تأريخ تسلم طلب التأمين في م(٩٨٤) منه. اذ أن تلك المادة قد اشارت الى ان مدة دراسة طلب التأمين هي (١٥) يوم، فاذا ما انقضت هذه المدة من دون ان يصدر المؤمن قبولاً او رفضاً، فانه يحق لطالب التأمين المطالبة بالعتل والضرر الذي لحقه من جراء التأخر في ابداء الموافقة او الرفض لطلب التأمين.

واذا كانت شركة التأمين الوطنية مسؤولة عن تغطية الخطر حتى قبل صدور الموافقة او الرفض، لكن ماهو الحكم لو ان عملية دراسة طلب التأمين قد استغرقت وقتاً طويلاً ، وبعد ذلك رفضت شركة التأمين طلب التأمين واعلمت طالب التأمين بالرفض. هذا الامر دفع طالب التأمين الى شركة تأمين اخرى للتأمين على البضاعة نفسها، وتحقيق الخطر المؤمن منه خلال فترة المفاوضة مع الشركة الثانية؟ ان هذا سوف يؤدي بالطبع الى تضرر طالب التأمين فهو لا يستطيع الرجوع الى شركة التأمين الاولى التي رفضت الطلب، حتى لو اثبت ان دراسة طلب التأمين قد تجاوزت المدة المعقولة، ذلك أنّ تحقق الخطر لم يقع اثناء دراسة طلب التأمين، ولايستطيع في الوقت نفسه مطالبة شركة التأمين الثانية بمبلغ التأمين ، لان وقوع الخطر كان في وقت المفاوضة.

المطلب الثاني

مذكرة التغطية المؤقتة

المرحلة الثانية من مراحل اصدار وثيقة التأمين العائمة، هي مرحلة اصدار مذكرة التغطية المؤقتة.

فمذكرة التغطية المؤقتة : هي عبارة عن مرحلة تتوسط مرحلة طلب التأمين، واصدار وثيقة التأمين العائمة في حالة قبول شركة التأمين لطلب التأمين الذي يقدمه طالب التأمين.

وأن اصدار الوثيقة العائمة يحتاج الى ترتيب وتنظيم معين ، إذ أن هذه الوثيقة تغطي شحنات عديدة لفترة زمنية طويلة^(١).

وعندما تستلم شركة التأمين طلب التأمين ، فانها إما ان ترفض هذا الطلب او ان تقبله بعد دراسة مستفيضة للتأكد من صحة مندرجاته. وهذه الدراسة قد تستغرق وقتاً طويلاً مما يوجب اصدار مذكرة تغطية مؤقتة.

ففي الحالة الاولى، وهي حالة رفض طلب التأمين فانه لا توجد اية مشكلة، فعند اعلام شركة التأمين لطالب التأمين بقرار رفضها فإن الاخير يستطيع ان يلجأ الى شركة تأمين اخرى.

ولكن في الحالة الثانية، وهي حالة قبول طلب التأمين فان شركة التأمين تقوم باصدار مذكرة تغطية مؤقتة لحين اصدار الوثيقة النهائية^(٢). ويبدو ان مذكرة (اصدار التغطية) يجب ان يدرج فيها الشروط المقررة من قبل مجمع التأمين في لندن، ولاسيما (شروط تصنيف السفن، وشروط الالغاء، وشروط التراكم، وشروط تحديد الحد الاعلى للشحنة الواحد، وشروط المرور في مناطق جغرافية معينة) والتي سوف يتم ذكرها في المبحث الثاني من هذا الفصل^(٣)، ونجد ان المذكرة المؤقتة في هذه الحالة تتميز بالاتي:

١- انها تعدّ بمثابة الوثيقة النهائية من حيث القيمة القانونية إذ أن كلاً من طرفي التعاقد يستطيع مطالبة الطرف الاخر بالالتزامات المترتبة على عقد التأمين، إذ يلتزم المؤمن له بتسديد قسط التأمين، والمؤمن يلتزم بالتعويض في حالة وقوع الخطر المؤمن منه.

٢- ان الوثيقة التي تصدر بناءً على المذكرة المؤقتة تنسم بالاثار الرجعي اذ ان احكامها تسري من وقت وصول المذكرة المؤقتة للمؤمن له^(٢).
وهنا يمكن القول أن المذكرة المؤقتة في هذه الحالة تعتبر بمثابة دليل مؤقت لعقد نهائي^(٣).

(١) د.سلامة عبد الله : التأمين البحري اصوله العلمية العملية ، مصر، شركة مطابع الطائي ، ١٩٦٦ ، ص ١٨١.

(٢) باسم محمد صالح : القانون التجاري، القسم الاول ، النظرية العامة (التاجر ، العقود التجارية، العمليات المصرفية ، القطاع الاشتراكي) ، ط ٢ ، بغداد، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٩٩ ، ص ٢٧٠.

(٣) د.منى محمد عمار ، علي السيد الديب، مصدر سابق، ص ٧٤.

(٢) السنهوري: مصدر سابق، ص ١١٨٣-١١٨٤.

د.احمد شرف الدين : احكام التأمين في القانون والقضاء، ١٩٨٣ ، ص ١٣٨.

(٣) قاسم حسن ثروت : مصدر سابق، ص ١٠٤-١٠٥.

أمّا الحالة الثانية : هي حالة ما اذا لم تكن شركة التأمين قد اصدرت موافقتها او رفضها لطلب التأمين بصورة نهائية وذلك لأنها تحتاج لمدة اطول منه أجل دراسة طلب التأمين، ورغبةً منها في عدم اضاءة فرصة التعاقد مع طالب التأمين من خلال رفض طلبه وعدم اصدار موافقة مدروسة مسبقاً، نجد أنها ترسل الى المؤمن له مذكرة تغطية مؤقتة تعين فيه الخطر المؤمن منه. ولكن هذا الضمان يكون لمدة معينة، فاذا ماصدر رفض لطلب طالب التأمين، فان المذكرة المؤقتة تظل سارية لحين انتهاء الموعد المتفق عليه . إلا أنّ هذا الغطاء الممنوح يكون لقاء قسط التأمين الذي يدفع من قبل المؤمن له. واذا قبلت شركة التأمين طلب التأمين فانها تقوم باصدار وثيقة تأمين نهائية، وتسري هذه الوثيقة من يوم تسلم المؤمن له لوثيقة التأمين العائمة، وليس من يوم تسلمه لمذكرة النغطية وذلك يرجع الى ان المذكرة المؤقتة تعدّ عقداً قائماً بذاته^(١).

ولكنه قد تصدر مذكرة التغطية المؤقتة ولا يتم تحديد كون هذه المذكرة هي مجرد اتفاق مؤقت لعقد نهائي أو انها تعد عقد قائم بحد ذاته ، وقد يؤدي هذا الامر الى قيام نزاع مابين طرفي التعاقد. ولكن نجد البعض قد اشار الى انه في حالة عدم بيان كون المذكرة اتفاقاً قائماً بذاته او عقداً نهائياً، فان هذا الامر يُحلّ من قبل المحاكم المختصة التي يمكن ان تستخلص فيه نية المتعاقدين ، واذا عجزت عن بيان نية المتعاقدين، فإنّ المذكرة تعدّ هذه الحالة بمثابة دليل على التعاقد^(٢).

وهناك من القوانين التي بينت القيمة القانونية لمذكرة التغطية المؤقتة، فقانون التأمين البحري الإنكليزي لسنة ١٩٠٦ قد بيّن القيمة القانونية للمذكرة المؤقتة (اشعار التغطية) ، وذلك بوصفها دليل قانوني لاثبات ما تم الاتفاق عليه عند حصول اي نزاع قانوني ما بين طرفي عقد التأمين البحري.

ويبدو أنّ لمذكرة التغطية المؤقتة القيمة القانونية والمذكورة انفاً، بغض النظر عن جعلها دليل مؤقت لعقد نهائي او جعلها دليل قانوني قائم بذاته.

وهذا ما أشارت اليه م٨٩ من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ إذ نصت على^(٣) "عندما يكون هناك وثيقة تأمين اصولية وذات طابع فانه يمكن الاستناد على التذكرة او استمارة طلب التأمين او اشعار التغطية كدليل سابق في اية اجراءات قضائية".

ولقد اشار القانون البحري المصري ١٩٩٠ في م(٣٤٠) منه الى القيمة القانونية لمذكرة التغطية المؤقتة (الوثيقة المؤقتة) ، عندما جعلها ملزمة لطرفي عقد التأمين عند

(١) احمد شرف الدين : مصدر سابق، ص١٣٨-١٣٩.

قاسم حسن ثروت : المصدر السابق، ص١٠٥.

(٢) احمد شرف الدين : مصدر سابق ، ص١٨٧.

دبهاء بهيج شكري : مصدر سابق ، ص١٨٧، ١٨٦.

(٣) (٨٩) "Where there is a duty stamped policy reference may be made , as here to fore, to the slip or covering note is any legal proceeding".

صدروها، اذ نصت ف(٢) من تلك المادة الى "٢-وتكون الوثيقة المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين الى ان تصدر الوثيقة النهائية". أما قانون التجارة البحري السوري، فقد كان خالياً من الإشارة الى قيمة المذكرة المؤقتة.

اما عن القيمة القانونية لمذكرة التغطية المؤقتة في التشريع العراقي فانه يمكن القول انّ اياً من التشريعات العراقية لم تبين القيمة القانونية للمذكرة المؤقتة^(١)، فلا يوجد نص في قانون التجارة البحري العثماني، ولا في القانون المدني العراقي قد تطرق الى موضوع مذكرة التغطية المؤقتة ، وفيما إذا كان من الممكن جعلها دليل او حجة في حالة قيام نزاع قانوني.

ولكن نجد أنّ هناك من يرى وهو على حق بذلك أنّ المذكرة المؤقتة سواء أصدرت كعقد قائم بذاته أم دليل مؤقت على عقد نهائي ، فانها تقوم مقام وثيقة التأمين. فاذا ما تحقق الخطر المؤمن منه خلال فترة سريان المذكرة المؤقتة ، فان الاخيرة تنتج آثارها القانونية كاملة كما هو الحال في وثيقة التأمين^(٢).

وعلى الرغم من أهمية مذكرة التغطية في التأمين البحري الذي يتسم بالسرعة في اجراءاته، لكننا لا نجد شركات التأمين الوطنية تصدر مذكرة مؤقتة. ويبدو تسويق النهج الذي تتبعه شركة التأمين، هو أنّ اكثر المتعاقدين معها هم من القطاع الاشتراكي، لذلك فانها تعتمد على مبدأ الثقة فيما بين الطرفين . أما إذا كان طالب التأمين هو من القطاع الخاص، فانها تستطيع ان ترفض هذا الطلب إذا كان لايناسبها حتى وان استغرقت عملية دراسة الطلب مدة طويلة^(٣).

المطلب الثالث

اصدار وثيقة التأمين العائمة

وثيقة التأمين -بغض النظر عن نوعها- تعدّ بحق بمثابة الاثبات العملي لعقد التأمين البحري، الذي بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عمّا يلحقه من الخسائر المادية، بسبب تحقق احدى المخاطر البحرية، ويكون ذلك بمقابل دفع قسط التأمين للمؤمن^(١).

واذا كان عقد التأمين البحري في الاصل من العقود الرضائية ، لذا فهو لايشترط ان يكون هناك شكلاً معيناً لانعقاده. الا انه يجب ان يتم كتابة هذا العقد لغرض الاثبات .

(١) د.بهاء بهيج شكري : مصدر سابق، ص١٨٧.

(٢) باسم محمد صالح : مصدر سابق، ص٢٧١.

(٣) خالص نافع امين : التأمين على البضائع المنقولة بحراً : مصدر سابق ، ص٥٩.

(٤) د.مختار محمود الهانسي: مبادئ التأمين من الجوانب النظرية والاسس الرياضية، بيروت ، دار النهضة للطباعة والنشر : بدون ذكر سنة الطبع، ص١٤٧.

ونصّت معظم القوانين الخاصة بالتجارة البحرية على ان تحرر وثيقة التأمين البحري باللغة العربية، ومنها القانون البحري اليمني الذي اشار في م (٣٥٨/٤) منه الى ذلك، أذ نصت ف٤ من تلك المادة على "تكتب وثيقة التأمين باللغة العربية ويجوز ان تضاف اليها احدى اللغات الدولية في التعامل". واذا لم يشر قانون التجارة البحرية العثماني الى ذلك ، فان الواقع العملي لشركة التأمين الوطنية في العراق، قد اتخذ النهج السابق نفسه، وهو اصدار وثائق التأمين البحري – بضائع- باللغة العربية. وذلك من خلال ما تصدره من نماذج لوثائق التأمين البحري والتي تكون مكتوبة باللغة العربية.

أما عن عدد النسخ التي تصدر بها وثائق التأمين البحري –بضائع- فإن قانون التجارة البحرية العثماني، كان خالياً ايضاً من الاشارة الى عدد النسخ التي يجب ان تصدر، وترك ذلك الى العرف الذي تتبعه شركة التأمين الوطنية حالة في ذلك معظم قوانين التجارة البحرية، التي جاءت خالية من النص الى عدد النسخ باستثناء القانون البحري الليبي الذي نص في م (٢٩٨) على ان عقد التأمين البحري يحرر من اصلين (نسختين)، يحتفظ المؤمن باصل ، ويُسلم المؤمن له النسخة الاخرى.

وعند الرجوع الى واقع شركة التأمين الوطنية في العراق نجد ان وثائق التأمين البحري –بضائع- بغض النظر عن نوعها تحرر باربع نسخ يحتفظ المؤمن بنسختين، وتسلم نسخة للمؤمن له والرابعة للمصرف فاتح الاعتماد^(١).

واشار قانون التجارة البحرية العثماني في م١٧٦ منه الى وثيقة التأمين، وبين أنّ اي وثيقة تأمين بحري يجب ان تتضمن جملة من البيانات، اذ نص م١٧٦ منه الى "ينظم عقد الضمان (السيفورتاه) بصورة رسمية او فيما بين الطرفين فقط ولا يترك به محل خالياً ويذكر فيه:

- ١- السنة والشهر واليوم والساعة الذي امضي وخُتم فيه.
- ٢- اسم المضمون له وشهرته ومحل اقامته مع البيانات عنه، ان كان هو صاحب المال او وكيل بالعمولة.
- ٣- جنس البضائع والاشياء المضمونة وثمانها او قيمتها المقدرة ومقدار المبالغ التي جرى ضمانها بها.
- ٤- الاخطار التي تعهد بها الضامن.
- ٥- وقت تأريخ ابتداء هذه الاخطار وانتهائه للضامن.
- ٦- بدل الضمان.
- ٧- اسم الربان واسم السفينة ونوعها.
- ٨- المحل الذي سُحنت فيه البضائع او الذي سوف تشحن منه.
- ٩- الميناء الذي ذهبت او التي سوف تذهب اليه السفينة.

(١) مقابلات شخصية مع شركة التأمين الوطنية.

١٠- الموانئ والارصفة التي تأخذ السفينة منها البضائع وتمر بها او تدخل اليها وتدنو منها.

١١- اذا كانت قد حصلت المقاوله فيما بين الطرفين فانه عند وقوع النزاع يسوى بالتحكيم او بمعرفة مميز في متدرج هذه الشروط.

١٢- جميع الشروط الاخرى التي اتفق عليها الطرفان."

واذا كان الاصل أنَّ وثيقة التأمين تتكون من (ستة اقسام) ، وهي (الديباجة، متن الوثيقة، الجدول، التصديق، الشروط، التحذيرات)^(١)، لكن نجد ان الوثيقة العائمة عند اصدارها تتكون من (خمسة اقسام)، وهي ذات الاقسام المذكورة سابقاً، ما عدا الجدول الذي هو عبارة عن وصف كامل للبضائع المؤمن عليها من حيث نوع البضاعة ومقدارها وطريقة تغليفها وقيمتها، إذ أنَّ هذه البيانات يتم استبيانها لاحقاً، بوساطة الاقرار الذي يقدمه المؤمن له في حالة وصول اية معلومات او بيانات عن البضائع المشمولة بالتغطية.

ومن خلال نص م(٢٩) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ و م(٣٤٧) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ وقانون التجارة البحري المصري في م(٣٩٣) ، نجد ان البيانات التي ترد في وثيقة التأمين العائمة هي :

١- الشروط التي يلتزم بها كل من طرفي عقد التأمين البحري ، ومن هذه الشروط ماتكون شروط عامة لا بد من ادراجها في وثيقة التأمين العائمة، مثل (شرط الالغاء، شرط التراكم ، شرط المرور بمناطق جغرافية معينة.....).

ومنها شروط خاصة كانت نتيجة المفاوضات التي جرت ما بين المؤمن والمؤمن له عند ابرام عقد التأمين البحري.

٢- ان يتم تحديد الحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة تتعرض للخطر للمؤمن منه.

٣- ومن البيانات التي ترد في وثيقة التأمين العائمة ايضاً اقساط التأمين التي يلتزم المؤمن له بدفعها ، ووقت دفع قسط التأمين، إذ أنَّ لهذا البيان من الاهمية في تحديد نوع وثيقة التأمين العائمة (مقفلة / مفتوحة).

اما البيانات التي نصت عليها م(١٧٦) من قانون التجارة البحري العثماني، فانها تدرج في ملحق الوثيقة الذي يصدر بناء على كل شحنة على حدة.

وتحتوي وثيقة التأمين العائمة كما هو الحال بالنسبة لاي وثيقة تأمين على جملة من التحذيرات، فيما لو اخل المؤمن له بتقديم الاقرارات في المدة التي تم الاتفاق عليها ، وكذلك يُحذر من القيام باي عمل قد يؤثر في مصلحة الشركة او الامتناع عن اتخاذ اي اجراء يحول دون اصابة البضاعة بخطر.

(١) بديع احمد السيفي: محاضرات في التأمين البحري ، ص ٢٩٠.

ووثيقة التأمين العائمة تكون هي الاخرى على شكل إنموذج مطبوع مسبقاً من قبل شركة التأمين، يتضمن شروط التأمين وفقاً للوثيقة العائمة، وقد يضيف المتعاقدان (المؤمن-المؤمن له) شروطاً تتعارض مع الشروط المثبتة في وثيقة التأمين ، والتي قد تضاف بوساطة خط اليد او باي طريقة اخرى. وإنَّ الشروط التي ترجح هي الشروط المضافة بوصفها معبرة عن ارادة الطرفين^(١).

ومن ثم تصدق وثيقة التأمين العائمة من خلال توقيع المؤمن (شركة التأمين) او من ينوب عنها على الوثيقة اقراراً منه بموافقته بتغطية الاخطار التي قد تصيب البضائع التي تشحن في المستقبل.

وهذا ما اشارت اليه م(١/٢٤) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ إذ نصت على "١-يلزم توقيع وثيقة التأمين البحري من قبل المؤمن او من ينوب عنه". ووثيقة التأمين العائمة تشترك مع وثائق التأمين البحري الاخرى في انها تسري من تاريخ ابرامها، وبذلك تنتج اثارها من حيث بدأ الزام الطرفين المتعاقدين بتنفيذ ما تعهدا القيام به، إلا اذا كان هناك اتفاق الى أن سريان الوثيقة يبدأ من تاريخ آخر^(٢).

المطلب الرابع

ملحق وثيقة التأمين العائمة (شهادة التأمين)

إنَّ الاوراق والمستندات المطلوبة من اجل فتح اعتماد من قبل المصرف المراسل الذي يدير العملية التجارية، هي وثيقة تأمين تُثبت أنَّ البضاعة قد تم التأمين عليها فمثلاً نجد انه في البيع سيف^(٣) "هو البيع الذي يلتزم البائع بمقتضاه بان يقوم بابرام عقد شحن البضاعة وعقد التأمين عليها مقابل ان يدفع المشتري ثمناً اجمالياً يشمل ثمن البضاعة وقسط التأمين واجرة النقل"^(٤).

^(١) طعن صادر عن محكمة النقض المصري رقم ٥٠٠ سنة ٦٠ ق، جلسة ١٣/٥/١٩٩١، سجل ٤٢ ص ١١٠٣ والذي نص على "متى استعمل المتعاقدان إنموذجاً مطبوعاً للعقد واذن يضاف اليه بخط اليد او بأية وسيلة اخرى شروطاً تتعارض مع الشروط المطبوعة وجب تغليب الشروط المضافة باعتبارها تعبيراً واضحاً عن ارادة المتعاقدين".

د. سعيد احمد شعله : مصدر سابق، ص ١٥٢.

^(٢) طعن صادر عن محكمة النقض المصرية رقم ٤٨ سنة ٣٧ ق، جلسة ١٦/١١/١٩٧١، سجل ٢٢، ع ٣٤، ص ٨٩٥ والذي نص على "الاصل في وثيقة التأمين انه وان كان مفعولها يسري من وقت ابرامها الا انه يجوز ان يتفق المؤمن والمؤمن له على وقت آخر لبدء سريانها وانتاج اثارها".

سعيد احمد شعله : مصدر سابق، ص ١٤٩.

^(٣) عرف المشرع العراقي البيع سيف في م(٣٠١) من قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ بانه "البيع سيف هو البيع الذي يلتزم فيه البائع بابرام عقد نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ والتأمين عليها ضد مخاطر النقل وشحنها على سفينة واداء النفقات والمصروفات اللازمة لذلك واذن يضافها الى الثمن".

^(٤) د. ثروت علي عبد الرحيم: شرح القانون البحري السعودي ، ط ١، مطبعة جامعة الملك سعود، ١٩٨٥، ص ١٩٥.

يجب ان يثبت البائع انه قام بالتأمين على الشحنة المباعة وذلك من خلال تقديمه وثيقة تأمين صادرة من احدى شركات التأمين الى المصرف المراسل، ولكن في التأمين على البضائع عن طريق الوثيقة العائمة لا يمكن للمؤمن له ان يسلم الوثيقة العائمة للمصرف، وذلك لأن هذه الوثيقة قد خصصت في الاصل من اجل التأمين على شحنات مستقبلية متعددة وليس على شحنة معينة. ولهذا السبب نجد ان شركة التأمين تقوم باصدار شهادة تأمين او ملحق (تصريحة) يثبت أن التأمين قد تم على الشحنة^(١)، وهذا ما نصت عليه (ف٣٠٢/١٣) من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ اذ نصت "١٣- ان يرسل الى المشتري دون ابطاء سند شحن نظيف قابل للتداول الى الميناء المعين للتفريغ وقائمة بالبضاعة المباعة وقيمتها ووثيقة التأمين او شهادة تقوم مقامها والوثائق الاخرى التي قد يطلبها المشتري.....".

ومن خلال هذا النص نجد انه لا يشترط ان تكون هناك وثيقة تأمين تثبت التأمين على البضاعة، بل من الممكن ان تصدر شهادة بالتأمين عليها استناداً على وثيقة التأمين العائمة. اذ ان شركة التأمين بمجرد ان تستلم اقراراً من قبل المؤمن له عن البضاعة المشمولة بالتغطية، فانها تقوم بدورها باصدار شهادة تأمين او ملحق متضمن البيانات والمعلومات الخاصة بالشحنة ، من حيث كمية البضاعة ونوعها واسم السفينة وطريق الرحلة. وان شهادة التأمين او الملحق يثبت من خلاله ان الوثيقة العائمة قد طبقت على البضاعة^(٢).

وغالباً ما تصدر شهادة التأمين عندما تكون وثيقة التأمين العائمة مقفلة ، إذ أن شركة التأمين تقوم بتثبيت مبلغ التأمين الخاص بالشحنة المقدم عنها الاقرار، وتقوم باستئزال او تخفيض مبلغ التأمين الاجمالي بقيمة البضائع او الشحنة التي تم تقديم الاقرار عنها. ولكن لا يمنع هذا ان يتم اصدار ملحق خاص بكل شحنة، كما هو الحال بالنسبة لوثيقة التأمين العائمة المفتوحة. ولقد اشار قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ في م٢/٢٩ الى أن الإقرارات المقدمة من قبل المؤمن له إما ان يتم تظهيرها على ظهر وثيقة التأمين العائمة ذاتها، او باي طريقة اخرى "٢- التصريحة اللاحقة او التصريحات يمكن ان يتم تظهيرها على الوثيقة او باية طريقة اخرى". ويتضح من هذا النص أن شركة التأمين لها الخيار في اصدار شهادة التأمين عن كل شحنة، أو أن تقوم باصدار ملحق. ولكن هناك من القوانين وكما يبدو قد حسمت الامر عندما اشارت الى ان المؤمن ملتزم بتقديم ملحق خاص بكل شحنة يتم تقديم الاقرار عنها، إذ نصت م(٣٤٧) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ على أن (.....) أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة

(١) د.حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين ، مصدر سابق، ص٤٧. د.جمال الحكيم: القانون البحري، دراسة علمية عملية قانونية : مصدر سابق ، ص٣٣٩.

- Harold a Turner : op cit – p:١٧.

(٢) احمد حسني : مصدر سابق ، ص٣٤٩.

كل شحنة على حدة)، وهذا النص مطابق لنص م(٣٩٣) من القانون المصري لسنة ١٩٩٠.

ولم يتناول القانون السوري هذه المسألة، ويبدو أن ترك هذا الامر الى العرف الدارج لدى شركة التأمين ذاتها.

ويبدو انه لافرق بين اصدار شهادة التأمين او ملحق وثيقة التأمين، لاسيما وان اللويدز جمعية مكنتبي التأمين في لندن اشارت الى وجوب ادراج الشروط الخاصة بالتأمين في شهادة التأمين وملحق الوثيقة^(١).

وتحرر شهادة التأمين او الملحق أما للأمر او لحامل حتى يكون بإمكان المشتري الرجوع بدعوى مباشرة على المؤمن بمطالبته بالتعويض عند وقوع الخطر المؤمن منه^(٢).

ولقد اختلف الفقه في اشتراط ادراج شروط اصدار^(٣) الوثيقة العائمة في ملحق وثيقة التأمين العائمة. فهناك من يرى عدم ضرورة ادراج هذه الشروط في الوثيقة ، ذلك لان الملحق يعطي للمشتري حقاً مباشراً تجاه المؤمن^(٤).

لكن الرأي الثاني - وهو ما نميل اليه- هو انه يجب ان يشتمل الملحق (التصريحة) على جميع الشروط التي ترد في الوثيقة العائمة، وبذلك سوف لن يكون هناك فرق في الشروط المثبتة في الوثيقة العائمة والملحق (التصريحة) ما دام المشتري يستطيع ان يتعرف على هذه الشروط. لذا نجد انه ليس بإمكان البائع ان يجبر المشتري بقبول ملحق (تصريحة) لا تتضمن سوى اشارة الى ان الملحق قد صدر طبقاً للشروط المثبتة في الوثيقة العائمة. إذ أن له الحق في هذه الحالة في رفض الملحق (تصريحة) اذا لم تكن محتوية على شروط التأمين او انها لا تبين المخاطر التي أمن منها (البائع)، لذلك نجد ان بعض شركات التأمين في الدول تقوم بطبع نماذج من تصريحات تأمين، وموقعة حسب الاصول من قبل شركة التأمين، وتسلم هذه التصريحات الى المؤمن له، الذي يقوم بمليء هذه التصريحات من البيانات الموجودة في التصريح ذاته، ومن ثم يقوم المؤمن له بالتوقيع عليها من اجل اعطاء التصريحة قوتها القانونية.

ويبدو ان لجوء شركات التأمين بوضع هذه الملاحق (التصريحات) هو من اجل ضمان احتواء هذه التصريحات على البيانات والشروط الواجب ادراجها والتي قد يُخطئ المؤمن له في ادراجها^(١).

اما عن القيمة القانونية لملحق الوثيقة العائمة فيمكن القول أن ملحق الوثيقة العائمة يمنح حامله حقاً مباشراً تجاه المؤمن والغير ، لذلك يمكن ان يعدّ بمثابة وثيقة

^(١)Harold a Turner : op , cit, P: ١٧.

^(٢) د.احمد حسني : مصدر سابق ، ص ٣٤٩.

^(٣) اشارت ف٧/٣٠٢ من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ الى ان "ان تكون الشهادة التي تقوم مقام وثيقة التأمين الاصلية صادرة من المؤمن ومشملة على الشروط الاساسية المنصوص عليه في الوثيقة الاصلية بحيث تخول حاملها الحقوق التي تخولها هذه الوثيقة".

^(٤) د.احمد حسني: مصدر سابق ، هامش ١٦٥٥ ، ص ٣٤٩.

^(١) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين ، مصدر سابق، ص ٤٨.

التأمين العائمة^(٢) ذاتها، لاسيما وان هذا الملحق يتضمن جميع الشروط المثبتة في الوثيقة العائمة نفسها. حتى ان ملحق وثيقة التأمين العائمة يمكن ان يغني عن وثيقة التأمين العائمة ذاتها في حالة اذا كان هذا الملحق قد صدر بمناسبة الشحنة العائدة للمشتري^(٣).

المبحث الثاني

شروط اصدار وثيقة التأمين العائمة

إن وثيقة التأمين العائمة تخضع لجملة من الشروط التي قررها معهد جمعية مكنتبي التأمين في لندن، وهذه الشروط في الاصل وجدت من اجل تنظيم استعمال هذه الوثيقة، ومن اجل تقليل حدة خطورة هذا التأمين الذي يضمن شحنات متعددة بوثيقة واحدة، وهي وثيقة التأمين العائمة. لذلك يمكن اجمال هذه الشروط بالاتي:

- ١- شرط التراكم.
 - ٢- شرط تحديد الحد الاعلى للمبلغ المؤمن به.
 - ٣- شرط الالغاء.
 - ٤- شرط استيفاء قسط التأمين او قسط ابتدائي.
 - ٥- شرط تصنيف السفن او البواخر.
 - ٦- شرط المرور بمناطق جغرافية معينة.
 - ٧- شرط كيفية احتساب مبلغ التأمين^(١).
- وتطبق هذه الشروط على وثيقة التأمين العائمة بنوعيتها (العائمة المفتوحة والمقفلة) باستثناء شرط دفع قسط التأمين او قسط ابتدائي مقدماً، والذي لايطبق على الوثيقة العائمة المفتوحة. وتطبق هذه الشروط ايضاً على الغطاء المفتوح عدا الشروط التي لا تتفق وطبيعة هذا الغطاء^(٢).
- وسنحاول ان نبين في هذا المبحث الشروط التي لا بد ان تتوافر في وثيقة التأمين العائمة، عدا شرط استيفاء قسط التأمين ، و شرط كيفية احتساب مبلغ التأمين اللذين سيتم معالجتهما في آثار وثيقة التأمين العائمة.

(٢) حكم محكمة الهافر ١٢، حزيران/ ١٩٢٥ ، روان ١٥ أيار / ١٩٣٠ . اشار اليه د. فياض عبيد : مصدر سابق، ص ١٤٠.

(٣) حكم محكمة مرسيليا التجارية ٢١/ تموز / ١٩٣١، اشار اليه د. فياض عبيد: مصدر سابق، ص ١٤٠.

(٤) د. احمد جاد عبد الرحمن : مصدر سابق، ص ٨٩.

قسم الدراسات والبحوث : دراسات في المعرفة التأمينية ، (انواع وثائق التأمين البحري – بضائع) ، مصدر سابق ، ص ٣٢.

(٥) د. ديبع احمد السيفي : التأمين علماً وعملاً ، مصدر سابق ، ص ١٩٥.

فخري العبوسي : التأمين البحري (بضائع) بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، مصدر سابق، ص ٣٨.

د. نبيل الخناق ود. خضر الياس البنا : مصدر سابق، ص ١٧١-١٧٢.

المطلب الاول

شرط التراكم

ان التوسع في عملية حركة التبادل التجاري العالمي بين الدول المختلفة بسبب تذليل بعض الصعوبات التي كانت تحول من دون عملية التوسع والتطور في حركة النقل بالطرق المختلفة بين الدول، ادى بدوره الى توسع رقعة التجارة الدولية. واذا كان لهذا التوسع آثار ايجابية فان له اثاره السلبية التي لا بد من تلافيها من اجل الاستفادة قدر الامكان من التوسع الحاصل في المجال التجاري والنقل البحري الى اقصى حد ممكن. ومن الآثار السلبية التي عانت منها الدول المتقدمة والدول النامية على حد سواء هي مشكلة تراكم البضائع الناتجة من نعاظم وتزايد حجم الاستيراد في دولة معينة والعراق احدى الدول التي كانت وما تزال تعاني من حالة تراكم البضائع. لذلك نجد أنَّ جمعية مكنتبي التأمين في لندن وضعت هذا الشرط في مجال التأمين البحري، ليتجنب المؤمن مخاطر التأمين بوثائق تأمين على البضائع المحددة بمدة، كما هو الحال بوثيقة التأمين العائمة. ويعبر عن شرط التراكم ايضاً شرط وضع حد اعلى للشحنة على السفينة الواحدة. وهنا كان علينا أولاً ان نبين معنى التراكم من حيث تعريفه، وبيان انواعه، والأسباب التي تؤدي الى ظهوره، ومن ثم نبين مدى مسؤولية شركة التأمين في حالة حدوث مثل هذا التراكم .

اولاً : التعريف بالتراكم وبيان انواعه

يقصد بالتراكم هو تجمع وتكدس البضائع كميات كبيرة وبمبالغ ضخمة على سفينة معينة، او تكدس البضائع على سفن متعددة في وقت واحد وفي ميناء معين (موانئ الشحن والتفريغ) ، او في مخازن او ارصعة الموانئ^(١). ومن خلال هذا التعريف يمكن القول ان التراكم يكون على نوعين :

- تراكم موقعي: وهو تراكم البضائع والاموال في مخازن او ساحات او مستودعات مراكز الاستلام المختلفة في موانئ او مخازن كمركية.
- التراكم غير المعروف : ويقصد به هو تكدس البضائع المشحونة على السفن او البواخر الراسية على ارصعة الدولة المستوردة او في خلجان الموانئ بانتظار اتمام عملية التفريغ لتلك البضائع.

(١) شكر محمد احمد : تراكم البضائع في الموانئ العراقية: مسؤولية شركات التأمين ، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة بغداد- كلية الادارة والاقتصاد ، ١٩٧٨ ، ص ٤٣ .

إذ أنّ تلك السفن تنتظر مدة زمنية اطول من المدة الزمنية المحددة لها وتبقى فيها السفينة راسية في حدود الموانئ المائية من دون ان تجري عملية التفريغ، وهذا يؤدي بدوره الى ان تضطر شركة النقل البحري التي تمتلك تلك السفينة المتأخرة غرامات تأخيرية تتصاعد بمرور الوقت^(٢).

ثانياً : الاسباب التي تؤدي الى التراكم

أن التراكم في البضائع (المستوردة-المصدرة) له عدة اسباب ينتج عنها ، ويمكن توضيحها بالاتي:-

- ١- عدم قدرة موانئ الدولة المستوردة على استقبال السفن او البضائع بكميات كبيرة ودفعة واحدة، مما يؤدي بدوره الى عدم القدرة بتفريغ تلك البضائع في الوقت المحدد، وكنتيجة طبيعية سوف يؤدي هذا الامر الى ازدياد نسبة الضائعات او التلف في البضائع وظهور الغرامة التأخيرية بسبب التأخير في التفريغ.
- ٢- غياب المخازن والمسققات الكافية لخصن البضائع المفرغة في موانئ الاستيراد وحمايتها من الظروف الطبيعية ، والتي تؤدي الى تعرض هذه البضائع للخطر.
- ٣- الافتقار الى الكفاءات الفنية والخبرات الخاصة بعمليات تفريغ وشن البضائع، مما يؤدي الى تأخر شحن البضائع على السفن الناقلة او في موانئ الشحن، وكذلك بسبب البدائية في الوسائل التي تستعمل في تفريغ وشن البضائع^(١).
- ٤- واخيراً يمكن القول ان ازدحام موانئ الشحن قد يعرقل وصول السفن الى تلك الموانئ مما يؤدي الى عرقلة عملية شحن البضائع على تلك السفن.

ثالثاً : مسؤولية شركة التأمين في حالة التراكم

من اجل ان تحد شركة التأمين من ظاهرة التراكم التي تحصل في موانئ الشحن او التفريغ او على ظهر السفن او وسائل النقل المستعملة في عملية نقل البضائع، فانها تقوم بتحديد مسؤوليتها في نطاق معين. وهو مبلغ معين يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد (المؤمن والمؤمن له) ، بحيث لا تتجاوز مسؤولية المؤمن هذا المبلغ^(٢).
فمثلاً يتم الاتفاق بأن مسؤولية المؤمن (شركة التأمين) عند تراكم البضائع في ارسفة الموانئ او في مخازن الكمارك قبل بدء نقل هذه البضائع ، وبعد ان يبدأ التأمين البحري يكون محدداً بمبلغ معين لا يتم تجاوزه وذلك من اجل تجنب الكوارث التي قد تتعرض لها البضائع المتركمة في تلك المستودعات كخطر الحريق او السرقة^(٣).

(٢) علي احمد شهاب : تراكم البضائع في الموانئ ، بحث غير منشور القي على الندوة العربية لاعادة التأمين، بغداد، تشرين الاول، ١٩٧٦، ص ٥.

(١) شكر محمد احمد: مصدر سابق ، ص ٤٣.

(٢) قسم الدراسات والبحوث : بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، مصدر سابق، ص ٣٢.

(٣) بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً ، مصدر سابق، ص ٩٦.

د.نبيل الخناق ، خضر الياس: مصدر سابق، ص ١٧٢.

لذلك نجد ان بعض شركات التأمين تحدد هذا المبلغ، بحيث لا يتجاوز ضعف الحد الاعلى المسموح به لكل شحنة على حدة^(١).

ويرجع سبب ذلك الى :

١- ان تراكم البضائع في مواقع غير مخصصة لحفظها يزيد من احتمالية الحاق الخطر بكل انواعه، سواء أكان بالحرق ام السرقة ام التلف ام بغيره من الاخطار التي تلحق بالبضائع^(٢).

٢- ان شركة التأمين ومن اجل الحفاظ على كيانها، فانها تحدد مسؤوليتها بمبلغ معين يجب ان لا تتجاوزه، لانه في حالة تجاوز هذا المبلغ يعني التأثير المباشر على رأسمال شركة التأمين في حالة ما اذا تعرضت هذه البضائع الى الخطر المؤمن منه.

ولابد من القول ان هذا المبلغ الذي يتفق عليه والذي يجب ان لا تتجاوزه شركة التأمين يعدّ الحد الاعلى لمبلغ التأمين والذي سيتم ذكره.

المطلب الثاني

شرط وضع حد اعلى للمبلغ المؤمن به

يكون من حق المؤمن (شركة التأمين) بمقتضى هذا الشرط ان تضع حداً اعلى للمبلغ المؤمن به.

ويبدو ان هناك من القوانين التي نصت وبصورة صريحة على هذا^(٣) الشرط وضرورة تحديده في الوثيقة العائمة، اي لم تكتف بما اورده جمعية مكنتبي التأمين في لندن من شروط، ذلك لاهمية هذا الشرط للمؤمن. إذ نصت م ٣٤٧ من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ "١- اذا ابرم التأمين وجب ان تشتمل على والحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة". وهذه المادة جاءت موافقة لنص المادة (٣٩٣) من قانون التجارة البحري المصري لسنة ١٩٩٠.

وهناك ثلاثة اسباب تدفع شركة التأمين الى وضع حد اعلى لمبلغ التأمين الخاص بكل شحنة هي :

١- ان شركة التأمين تضع هذا الشرط من اجل ان تتجنب سوء نية المؤمن له. إذ أن المؤمن له في بعض الاحيان وخروجاً منه عن مبدأ منتهى حسن النية الذي يلزمه دائماً بعدم الاضرار بمصلحة المؤمن من خلال ادلائه ببيانات صحيحة، تخص

(١) احمد جاد عبد الرحمن: مصدر سابق، ص ٨٩.

(٢) رعد فوزي : غرامة التأخير في شحن وتفريغ السفينة ، دراسة مقارنة ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون – جامعة بابل، ٢٠٠١، ص ٢.

(٣) صلاح الدين طلبة : مصدر سابق، ص ١٤٤-١٤٥.

الشحنة المشمولة بالتغطية التأمينية. اذ وكما يبدو ان شركات التأمين قد لاحظت ان المؤمن له قد يقوم في بعض الاحيان بالمغالاة في تقدير مبلغ التأمين الخاص بكل شحنة او تصريحه من خلال ادلائه ببيانات غير صحيحة وبذلك يزداد مبلغ التأمين، ومن ثم اذا تعرضت الشحنة للخطر المؤمن منه، فإن شركة التأمين سوف تلتزم اتجاه المؤمن له بتعويضه عما لحقه من خسائر لحقت به، وهذا بدوره يؤدي الى اثراء المؤمن له بغير سبب. ومن ناحية اخرى يؤدي الى زعزعة كيان هيئة التأمين المالي^(١).

٢- يرجع السبب الثاني من وضع حد اعلى لمبلغ التأمين الخاص بكل شحنة (وكما ذكرنا سابقاً) ، في رغبة شركة التأمين من وضع حد لمسؤوليتها في حالة تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه.

٣- ويبدو ان السبب الثالث في وضع هذا الشرط هو من اجل ان تكون شركة التأمين على علم بالحدود التي تحتفظ بها وتقوم بتغطيتها، والحدود التي تقوم باعادة تأمينها لدى شركة تأمين أخرى^(١).

ونعني بأعادة تأمين الشحنة "هو العقد الذي يقوم من خلاله المؤمن (في عقد التأمين الاصيل الذي أبرم بين شركة التأمين والمؤمن له) بالتأمين على جزء من الاخطار التي التزم بالتأمين عليها لدى مؤمن ثاني يطلق عليه اسم (المؤمن المعيد) لقاء مبلغ معين يتفق عليه الطرفان"^(٢).

وقد اشار قانون التجارة البحرية العثماني بصراحة الى عقد اعادة التأمين في م١٩٧ انه ".....غير ان الضامن يسوغ له ان يضمن في كل حال عند ضامن آخر الاشياء التي ضمنها"^(٣).

ونجد ان هذا الشرط قد جاء لمصلحة المؤمن والمؤمن له في وقت واحد، ففيما يخص المؤمن (شركة التأمين) فإن هذا الشرط يجنبه الاثار الخطيرة التي قد تلحقه فيما لو تعرضت اكثر من شحنة لاطار مضمونة من قبله، فانه ومن الطبيعي يلتزم بتعويض المؤمن له عما لحقه من خسائر، وقد يصل مبلغ التعويض الى حد لا يتوقعه، يؤدي الى الاضرار بالكيان المالي لشركة التأمين. إلا انه اذا استطاع ان يضع تنظيمًا معيناً وعلى وفق تخطيط معين، وعلى ضوء قدرته المالية من خلال اعادة تأمين جزء

(١) د. ابراهيم علي عبد ربه ابراهيم: مصدر سابق، ١٩٨٨، ص ٤٥٨.

(٢) لقد اشار د. جمال الحكيم في كتابه "التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية"، ص ٣٤١ الى ان سبب وضع حد اعلى لمبلغ الشحنة الواحدة في الغطاء المفتوح هو من اجل امكانية اعادة تأمين الحدود التي لا تستطيع التأمين عليها. ونرى ان السبب نفسه ينطبق على الوثيقة العائمة، مادام كل من الوثيقة العائمة والغطاء المفتوح يخضعان لشرط وضع الحد الاعلى لمبلغ الشحنة الواحدة.

(٣) احمد شرف الدين: احكام التأمين والقضاء ، مصدر سابق، ص ٨٦.

السنهوري : مصدر سابق، ص ١١٢١.

(٣) ان اول شركة اعادة تأمين تم تأسيسها في العراق بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٠ والذي عُدّل بالقانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦٤.

او كل الاخطار ، فانه سوف يتجنب ما قد يحدث فيما لو تعرضت اكثر من شحنة للخطر المؤمن منه، وهنا سوف تقوم شركة التأمين بتوزيع مسؤولية تعويض الخسائر بينها وبين شركة التأمين المعيدة. ولا يخفى ان هذا الامر يؤدي في الوقت نفسه الى حصول ارباح لشركة التأمين الاصلية حتى لو تحقق الخطر المؤمن منه^(١).

وفيما يخص المؤمن له فان وضع حد اعلى لمبلغ التأمين يكون في مصلحته ايضا، إذ ان شركة التأمين التي تعامل معها وقام بتأمين بضائعه لديها، سوف تقوم هي بابرام عقد اعادة التأمين، وبذلك سوف يتجنب الكثير من النفقات والجهد فيما لو ابرم هو عقد اعادة تأمين بضائعه لدى الشركة المعيدة. ومن ناحية اخرى نجد ان المؤمن له سوف يضمن حصوله على مبلغ التعويض عند تعرض بضاعته للخطر المؤمن منه، على اساس ان هناك شركتان اصبحتا مسؤولة عن تعويض ما لحقه من خسارة^(٢).

ولكن السؤال الذي يمكن ان يُطرح ، ما الحكم لو ان مبلغ الشحنة المضمونة يزيد عن الحد الاعلى لمبلغ التأمين لكل شحنة، هل يستطيع المؤمن ان يتصل عن التزامه فيما لو زاد عن الحد الاعلى؟.

للإجابة عن هذا السؤال نجد ان جانباً من الفقه يذهب الى القول انه اذا افترضنا وقوع مثل هذا الامر، فان المؤمن لا يستطيع ان يتمتع عن ضمان الجزء الباقي من مبلغ التأمين بل تقوم باصدار وثيقة تأمين مستقلة بالمبلغ المتبقي.

ولكننا نفضل الاسلوب المتبع من قبل شركة التأمين الوطنية، إذ اشارت (ف٧) من شروط اصدار عقد الغطاء المفتوح الخاص بوضع الحد الاعلى لقيمة الشحنة الواحدة الى انه "يجوز في حالة ما اذا كان مبلغ الشحنة اكبر من الحد الاقصى لها فانه من الممكن زيادة مبلغ الشحنة الواحدة ولكن بشرط اشعار شركة التأمين تحريراً وقبل فترة معينة".

ويبدو انه لا يوجد ما يمنع اتباع الاسلوب نفسه والمستعمل من قبل شركة التأمين في الوثيقة العائمة.

المطلب الثالث

شرط تصنيف السفن^(١)

(١) نجد ان شركة التأمين اذا قامت بالتأمين على شحنة معينة بنسبة ٧% وتقوم باعادة تأمينها لدى شركة اعادة التأمين بنسبة ٥%، فانها سوف تحصل على عائد بنسبة ٢%. د. هشام فرعون: مصدر سابق، ص ٢٩٤.

(٢) احمد شرف الدين: احكام التأمين في القانون والقضاء، مصدر سابق، ص ٨٥.

(١) لقد وجدت لجنة تأمين البضائع في لندن أنَّ عمر السفينة له دور كبير في احتمالية وقوع الخسارة البحرية التي تلحق السفينة، ومن ثم تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه. لذلك نجد انها قد اوصت بشحن البضائع على سفن تسير على وفق خط ملاحي منتظم. وان هذه السفن تبحر على وفق جدول زمني لرحلاتها للموانئ التي تعمل عليها بانتظام، والذي يوجب صيانة دورية ومنتظمة لهذه السفن، حتى تقوم بخدمتها حسب الجدول المعلن. فضلاً عن ان هذه السفن تدار من قبل طاقم كفوء ومعروف. وبعد ذلك اوصى مجمع مكنتبي التأمين في لندن عام ١٩١٦ بالآخذ بهذا الشرط في الوثائق المفتوحة

تعدُّ واسطة النقل المستعملة في نقل البضائع من الامور المهمة التي تؤخذ بنظر الاعتبار من قبل المؤمن في تحديد حدة الخطر المؤمن منه وامكانية وقوعه وفي تحديد قسط التأمين المناسب.

ولكنه وكما هو معروف ان اسم السفينة يكون غير معروف من قبل شركة التأمين في الوثيقة العائمة، إذ أنَّ اسم السفينة الناقلة للبضاعة المشمولة بالتغطية لا يُعَيَّب الا لاحقاً وفقاً لملاحق (التصريحة) الوثيقة. وهذا مانجده في م ١/٢٩ من قانون التأمين البحري الانكليزي "وثيقة تصف شروط التأمين بصورة عامة وتترك اسم السفينة الناقلة وتفاصيل اخرى لتعين بتصريحة لاحقة". لذلك يجب ان تكون السفينة مصنفة ومسجلة في احد السجلات الدولية. وبهذا نجد ان السفن التي لا بد ان يقوم المؤمن له بشحن بضاعته عليها من اجل عدم خضوعها لجدول الاقساط الاضافية هي^(١):

- ١- السفن التي يكون عمرها دون (١٥) سنة.
- ٢- السفن التي تتجاوز (١٥) سنة ولا تزيد على (٢٥) سنة من العمر فيما لو كانت ذات خطوط ملاحية تجارية منتظمة والتي لا يكون ابحارها ورحلاتها الا وفقاً لجدول معين^(٢).
- ٣- ان تكون السفينة مبنية من الفولاذ^(٣) ويجب ان تسير بقوة محركاتها تلقائياً.
- ٤- ان لا تقل حمولتها الاجمالية عن (١٠٠٠) طن متري مسجل.

(الغطاء المفتوح - الوثيقة العائمة) ، اذ تم تحديد عمر السفينة بان لا يزيد على (١٥ سنة). اما السفن الملاحية التي تسير بخط منتظم فانه يجب ان لا يزيد عمرها على (٢٠) سنة وفي حالة اذا زاد عمر السفينة عن العمر المحدد، فانها تخضع لجدول اقساط اضافية. ولقد تم الاخذ بهذا الشرط بصورة فعلية في عام (١٩١٩). اذ تم اضافة هذا الشرط في الوثائق المفتوحة، والذي ضم السفن المبنية من الحديد والفولاذ وسفن الخط الملاحي المنتظم. ولقد طرأ على هذا الشرط الكثير من التعديلات في الاعوام (١٩٥٦، ١٩٦٨، ١٩٧٢، ١٩٧٨) الى ان صدرت شروط تصنيع السفن لعام ١٩٩٠ الذي الغي بموجبه جدول الاقسام الاضافية وتم اصدار جدول جديد.

بهاء الدين سناريتي: الصعوبات العملية لتطبيق شرط تصنيع السفن وجدول الاقساط الاضافية، رسالة التأمين، عدد ٦، تموز ١٩٩٢، ص ٣٠-٣٣.

ويبدو ان اخر تعديل لشرط تصنيف السفن قد تم من قبل جمعية مكنتبي التأمين لندن عام ٢٠٠١ اذ تم اصدار شروط تصنيف السفن الجديد في (٢٠٠١، ١، ١).

باسل عبود: شرط تصنيف السفن الجديد (٢٠٠١/١/١)، مجلة الرائد العربي، القاهرة، عدد ٧٠، السنة الثامنة عشر، ٢٠٠١، ص ٥٦-٥٧.

(١) المؤسسة العامة للتأمين: شركة التأمين الوطنية القسم الفني، دراسة شرط تصنيف السفن، ١٩٨٢، ص ١.

(٢) شهاب احمد العنكي، التأمين البحري، بضائع، منشورات شركة التأمين الوطنية، القسم الفني، مصدر سابق، ص ٤.

ويبدو ان العمل في شركات التأمين قد اخذ بما هو مقرر في العرف البحري، وهو ان تكون السفن ذات الخطوط الملاحية المنتظمة لا يزيد عمرها من (٢٥) سنة. جمال الحكيم، التأمين البحري دراسة علمية عملية قانونية، مصدر سابق، هامش (٢)، ص ٣٤١.

(٣) تعدُّ السفن المصنوعة من الالمنيوم مشمولة بالتصنيف وفقاً لشروط تصنيف السفن الجديد لعام (٢٠٠١)، باسل عبود، شرط تصنيف السفن الجديد، بحث منشور في مجلة الرائد العربي، مصدر سابق، ص ٥٩.

٥- ان تكون مصنفة من احدى هيئات تصنيف السفن المحدد ذكرها حصراً في شرط تصنيف السفن. ويشترط في هذه الهيئة وفقاً لشروط تصنيف السفن الجديد (٢٠٠١/١/١):.

- أ- ان يكون عضواً او مساهماً في الاتحاد العالمي لمجمعات التصنيف IACS.
ب- ان يكون مجمعاً وطنياً اي مجمع يعمل بصورة محلية في بلد نفس مالك السفينة والتي يجب ان تكون عاملة تحت علم هذا البلد.^(١)

- الجزاء المفروض لشرط تصنيف السفن

قد يتسأل البعض ماهو الاجراء المتخذ من قبل شركة التأمين لو ثبت لها ان السفينة التي تنقل البضاعة غير خاضعة لشروط تصنيف السفن، على الرغم من أنَّ الشروط المثبتة في الوثيقة نفسها قد تضمنت هذا الشرط ونبهت (شركة التأمين) المؤمن له بوجوب ان تكون السفينة الناقلة للبضاعة مصنفة؟.

قد يتصور البعض أنَّ الإجراء المتخذ من قبل شركة التأمين هو الغاء التغطية وعدم تحمل شركة التأمين مسؤولية تعويض المؤمن له في حالة تعرض البضاعة للخطر، لأنه أخل بشرط من شروط العقد.

الا اننا نجد وخلافاً للقواعد العامة من الاخلال بالشروط المثبتة في العقد، أنَّ شركة التأمين سوف تستحصل على اجور اضافية من المؤمن له اي سوف تخضعه إلى جدول الاقساط الاضافية. وهذه الاجور توضع وفقاً لعمر السفينة وصلاحياتها للملاحة البحرية ومقدار تحملها للاخطار البحرية، بغض النظر عن وصول البضاعة المشمولة بالتغطية سالمة ام أنها قد تعرضت للخطر المؤمن منه. وذلك لأن المؤمن له ووفقاً للوثيقة العائمة لا يستطيع ان يرفض التأمين على البضائع بسبب طبيعتها او طريقة شحنها^(١).

ويبدو ان الحكم السابق لا يتم تطبيقه في حالة عدم صلاحية السفينة اصلاً للملاحة البحرية، وكان المؤمن له عالمياً بعدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية وقام بالتواطؤ مع الناقل على استخدام سفينة غير صالحة للملاحة في هذه الحالة ليس من حق المؤمن له مطالبة المؤمن بالتعويض عما لحقه من ضرر، وذلك بسبب تواطئه . ومن ناحية اخرى نجد ان المؤمن له لا يستطيع مطالبة المؤمن بالتعويض فيما لو تنازل عن شرط صلاحية السفينة في العقد الذي ابرم بينه وبين الناقل البحري، وذلك لانه قد حرم المؤمن من مبدأ الحلول في مطالبة الناقل البحري. ويبدو ان كل هذه المسائل هي مسألة وقائع لا بد من اثباتها^(٢). ولكن في حالة اذا ثبت ان الفقدان او الخسارة التي لحقت

^(١) باسل عبود : شرط تصنيف السفن الجديد في (٢٠٠١/١/١) ، بحث منشور في مجلة الرائد العربي ، مصدر سابق، ص ٥٨.

^(٢) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية ، مصدر سابق، ص ٢٤٧.

^(٢) د.علي جمال الدين عوض: القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٦٩، ص ٢٥٤-٢٥٥.

البضاعة المؤمن عليها كان بسبب الناقل او الاشخاص الذين يعملون لديه ولم يكن ذلك بتحريض من قبل المؤمن له فان حقه في التعويض لا يتأثر^(٣).

إنَّ صلاحية السفينة للملاحة عند بدء الرحلة من المسائل المهمة ، والتي اكدت عليها اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ في م(٣) منها والتي نصت على "١- على الناقل قبل الرحلة وعند بدايتها ان يبذل العناية المعقولة في :

أ- وضع السفينة في حالة صلاحيتها للملاحة.

ب- تجهيزها وتموينها بشكل كامل.

ج- تجهيز العنابر وجعلها في حالة صالحة، وكذلك الغرف المبردة والاجزاء الاخرى التي ستوضع فيها البضاعة لنقلها.

اما فيما يتعلق بتسجيل السفينة بواحد من السجلات الدولية المعتمدة في العالم^(١)، فهذا الامر بلاشك ينطبق على جميع انواع وثائق التأمين، وليس على وثيقة التأمين العائمة، لانه لا يمكن ان يقوم المؤمن بالتأمين على بضاعة منقولة على سفينة غير معروفة وغير مسجلة، لان هذا امر يزيد من درجة خطورة تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه. فقد تتعرض للسرقة او الضياع، إذ أنَّ تسجيل السفينة يعني أنَّ المؤمن يستطيع معرفة مالك السفينة وربانها ومن ثم يستطيع معرفة طاقم السفينة، اذ أن الربان او طاقم السفينة يكونوا سبباً في الخسارة، وبذلك فان عدم علم المؤمن لهم بالطاقم والسفينة يعني عدم استطاعة المؤمن الاستفادة من مبدأ الحلول في مطالباتهم بالتعويض^(٢).

ولقد نصت م(٩١) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار الصادر في ١٩٨٢ على "ان لكل دولة الحق في تحديد شروط منح جنسيتها للسفينة والشروط التي يتم بمقتضاها تسجيل تلك السفن".

ولقد اشارت (م١٧/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ الى الجهة المسؤولة عن تسجيل السفن، إذ نصت "تقوم منشأة الموانئ بتسجيل السفن والحقوق العينية المتعلقة بها وتنشيء لهذا الغرض مكتباً لتسجيل السفن. يسمى لاغراض هذا القانون بـ(المكتب)".

(٣) حسن النجفي: مصدر سابق، ص ٢٠٦.

(١) نبيل محمد الخناق، خضر الياس البناء: مصدر سابق، ص ١٧٢.

(٢) د. ابراهيم العتابي : قانون البحار، المبادئ العامة ، الملاحة البحرية والصيد البحري، ج ١، القاهرة، دار الفكر العربي ، ١٩٨٥، ص ٧٩.

المطلب الرابع

المرور في مناطق جغرافية معينة للسفن

التي تنقل البضائع المنقولة بحراً^(١)

من المعروف إنَّ للعوامل الجغرافية أثراً في عملية التأمين بصورة عامة والتأمين البحري بصورة خاصة. إذ ان هناك بعض المناطق الجغرافية التي تتميز عن غيرها من حيث درجة الخطورة وإحتمالية تحققها في تلك المنطقة من دون سواها.

لذلك نجد أنَّ درجة الخطورة التي قد تلحق البضاعة المنقولة بحراً تختلف من طريق مائي لآخر ومن فصل لآخر، فنجد ان التيارات المائية القوية والرياح تصيب بعض البضائع التي تمر بها. فالبضائع التي تمر بجزر الهند الغربية تكون احتمالية تعرضها للخطر اكبر مما لو مرت في ممرات مائية أخرى^(٢).

وبما ان المؤمن (شركة التأمين) ليس لديها العلم المسبق عن الطريق الذي تسلكه السفينة ولا الموانئ التي تمر عليها، لذلك نجد ان المؤمن يعلق التزامه بتعويض المؤمن له في حالة اذا تعرضت للخطر المؤمن منه على عدم المرور في منطقة او مناطق معينة. اذ لو مرت السفينة الناقلة للبضاعة المؤمن عليها وتعرضت للخطر المؤمن منه فان المؤمن لا يلتزم بتعويض المؤمن له^(٣).

ومما تجدر ملاحظته أنَّ شركات التأمين عندما تضع هذا الشرط فانها تحاول على قدر الامكان أن تقلل من الخطورة التي تسببها الوثيقة العائمة، فيما لو لم تستخدم من قبل شركة التأمين الاستخدام الامثل.

لذلك نجد ان مجمع التجارة حدد بعض المناطق التي يجب ان لا تسير فيها السفينة في اوقات معينة من السنة او التي لا تمر فيها مطلقاً. ومن المناطق التي يجب ان لا تمر فيها السفينة في اوقات معينة من السنة :

أ- يحذر من ساحل امريكا الشمالية المطل على المحيط الاطلسي (انهاره او جزره المجاورة له:

- الى الشمال من خط العرض ١٠° - ٥٢° شمالاً والى الغرب من خط طول ٥٠° غرباً.
- الى الجنوب من خط العرض ١٠° - ٥٢° شمالاً ، في المنطقة التي تحيط بها الخطوط المرسومة بين ميناء باتل (Battle) وخليج بستوليت (Pistolet) ورأس راي (Cape

^(١) HUGH. A.Muuins: op, cit, P.١٧٦.

^(٢) د.سلامة عبد الله: مصدر سابق، ص ٢٠١.

^(٣) د.منى محمد عمار ، د.علي السيد الديب: مصدر سابق، ص ٢١٨، ٢١٥.

ray والرأس الشمالي (Cape north) وميناء هاوكسبوري (Hawkesbury) وميناء مالجراف (Mulgrave) وباي كومبر (baiecomeau) وذلك خلال الفترة من (٢١) ديسمبر وحتى (٣٠) من ابريل.

- ب- يحذر من الابحار شحنات الفحم الهندي:
- فيما بين اول مارس وحتى الثلاثين من يونيه.
- فيما بين اول يوليه وحتى الثلاثين من سبتمبر.
- فيما عدا موانئ اسيا والتي لا تتعدى عرب عدن او شرق سنغافورة او تتعدها^(١).
- اما المناطق التي يحذر من المرور فيها مطلقاً اي في جميع اوقات السنة^(٢):
- أ- يحذر من المياه الاقليمية لجرلانند (greeland water) .

ب- يحذر من البحيرات العظمى (St. Lawrence Seaway) الى الغرب من مونتريال^(١).

المطلب الخامس

شرط الالغاء

يعدُّ شرط الغاء التغطية من الشروط التي تدرج في وثيقة التأمين العائمة، على الرغم من أنَّ نفاذ هذه الوثيقة -وكما ذكرنا سابقاً- يكون مرهوناً بعدد الشحنات المشحونة، ومبلغ التأمين الإجمالي المدفوع الى المؤمن (شركة التأمين) في حالة الوثيقة العائمة المقفلة أو بإنهاء المدة المعينة في حالة الوثيقة العائمة المفتوحة، إذ أنه يحق لطرفي التعاقد (المؤمن – المؤمن له) ان يلغي التأمين على تلك البضائع المشمولة اصلاً بالتغطية^(٢).

لأنَّ المؤمن (شركة التأمين) له الحق في ان يلغي التأمين ومن دون اي مسوغ معتمداً على شرط الالغاء المدرج في الوثيقة في اي وقت يشاء، لكنه يعطي للطرف الثاني (المؤمن له) مدة معينة من اجل ان يتدبر امره فيها من خلال لجوئه الى مؤمن آخر.

ونجد في الوقت نفسه أنه من حق المؤمن له ايضاً ان يطلب الغاء التأمين على البضائع التي سيقوم باستيرادها او التي سيقوم بتصديرها^(٣).

(١) د.منى محمد عمار، علي السيد الديب: مصدر سابق، ص ٢١٧.

(٢) لابد من ملاحظة ان هذه المناطق قد اوردناها على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر، اذ ان هناك الكثير من المناطق التي حددها مجمع التجارة لامجال لذكرها.

(١) د.منى محمد عمار وعلي السيد الديب : مصدر سابق، ص ٢١٨.

(٢) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٤٧.

(٣) مورييس منصور : مصدر سابق، ص ٩٦.

ولكننا نعتقد أنَّ الأمر الطبيعي ان لا يصدر شرط الالغاء من قبل المؤمن له، اذ أنَّ المؤمن له يسعى دائماً الى الحصول على تغطية تأمينية لبضائعه من اجل اتقاء الاخطار التي قد تلحق بزمته المالية الخسائر . الا اذا قد تصرف بالبضاعة الى الغير ولم يكن ملزماً بالتأمين على تلك البضاعة اما المؤمن (شركة التأمين) فتسعى دائماً الى الحصول على ثقة العميل من خلال تأمين التغطية المناسبة لبضائعه . إلا أنَّها في الوقت نفسه اذا ما انتبهت بازدياد حدة الخطر، فانها تسعى الى الغاء التأمين . ويبدو ان هذا هو السبب الحقيقي من وجود شرط الالغاء.

إنَّ شرط الالغاء الموضوع في الوثيقة العائمة قد ميز الاخطار البحرية واخطار الحرب، وذلك بان وضع مدة زمنية معينة بانقضائها، يحق لطالب التأمين ان يقوم بالغاء التأمين بعدها.

سنحاول ان نبين ذلك وكالاتي:

أولاً: الغاء الاخطار البحرية

إنَّ لطالب الالغاء حق الغاء التأمين في حالة (الاخطار البحرية) بعد مرور (٣٠ يوماً) من تقديم آخر اشعار كتابي للطرف الاخر بالالغاء^(١)..

ولكن قد يتبادر الى الذهن التساؤل الاتي : ماذا نعني بالاخطار البحرية وهل يشمل الالغاء في الوثيقة العائمة الغاء جميع الشحنات او الغاء شحنة معينة بالذات؟ وفيما يخص التساؤل الاول عن معنى الاخطار البحرية ، نجد ان قانون التأمين البحري الانكليزي في م٣/ الفقرة الاخيرة منه قد وضع تعريفاً للاخطار البحرية، اذ اشار الى ان "الاخطار البحرية تلك النابعة عن الملاحة البحرية والحوادث الطارئة التي قد تتعرض لها وهي اخطار البحر ، الحريق، اخطار الحرب، القرصنة (السلب)، لصوص البحر، الاستيلاء والحجز والايقاف والمنع بأمر السلطات والرمي في البحر وكذلك خيانة الربابنة والملاحين واية اخطار اخرى مماثلة او اخطار تنص عليها وثيقة التأمين عند اصدارها".

اما قانون التجارة البحرية العثماني لعام ١٨٦٣ فقد اشار في م١٩٥ الى الاخطار البحرية إذ نصت تلك المادة على أن "جميع ما تقع من الضائعات والخسائر عن الاشياء المضمونة يعود على الضامن سواء كان ذلك من دواعي النوء او الغرق او الكسر او التنشيب^(١) او الفسخ او ما يقع بالضرورة من ابدال الطريق والسفر وابدال السفينة وتحويلها او القاء البضائع في البحر والحريق والضبط والاعتصاب وتوقيف

(١) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية ، مصدر سابق، ص٤٣. بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً، مصدر سابق، ص١٩٥. انظر:

- Henry Keate : Gu.de to marine insurance , London, ١٩٧٨, P:١٧.

(١) يقصد بالتنشيب هو ارتطام قعر السفينة او جوانبها بصخور البحر وكذلك قذفها الى اليابسة بسبب العوامل الجوية . هشام فرعون، مصدر سابق، ص٢١٧.

السفينة بأمر الدولة و إعلان الحرب او مقابلة الخصم بما فعله من خصومه وغير ذلك من المهالك والمخاطر البحرية".

أما قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فإنه لم يعمد الى اسلوب قانون التجارة البحري العثماني نفسه في التعداد للاخطار البحرية، بل نص في م(٣٤٥) منه على إمكانية التأمين على جميع الاموال العائدة للمؤمن له والتي تكون معرضة للاخطار البحرية من دون تحديد هذه الاخطار ، اذ نصت تلك المادة على (يجوز التأمين على جميع الاموال التي تكون معرضة للاخطار البحرية.....)".

اما قانون التجارة البحري السوري رقم ٨٦ لسنة ١٩٥٢ فقد اتبع النهج ذاته الذي اتبعه قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ الا وهو اسلوب التعداد للاخطار البحرية المضمونة ، وذلك في م٣٢٩ "يتحمل الضامنون كل هلاك وضرر يلحق بالاشياء المضمونة من عاصفة وغرق وتنشيب على البر وتصادم او ارساء جبري وتغير جبري للطريق والسفر والسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة والسرقة وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية". ويمكن ان نستنتج الامور الاتية من م(١٩٥) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣:

- ١- ان المشرع قد عمد الى اتباع اسلوب معظم القوانين البحرية وهو اسلوب تعدادٍ للاخطار البحرية.
- ٢- انه ذكر الاخطار البحرية المضمونة على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر، لانه قد اشار في نهاية المادة الى عبارة "وغير ذلك من المهالك والمخاطر البحرية".
- ٣- ان المادة السابقة الذكر لم تشر الى خطر الجنوح والتصادم البحري على الرغم من اهمية وشيوع وقوع هذين الخطرين.
- لكن نجد ان شروط جمعية مكنتبي التأمين في لندن والتي ترفق مع وثيقة التأمين التي تصدر في شركة التأمين تنص على هذين الخطرين في الشرط الخامس، اذ نصت "وكذلك يدفع التعويض عن اي فقد او ضرر يصيب البضائع المؤمن عليها ويمكن ان يعزى على نحو معقول الى الحريق او الانفجار او اصطدام او تماس السفينة او واسطة النقل مع اي جسم خارجي.....".
- ٤- انّ الاخطار المذكورة في م١٩٥ اشتملت على اخطار بحرية واقعة في البحر ، وكانت ناتجة بسببه كالامواج والغرق، وتسمى هذه الاخطار بأخطار البحار واطار اخرى واقعة في البحر، ولكنها ليست بسببه مثل الحريق والسرقة والاستيلاء بأمر السلطة والسطو وغيرها من الاخطار البحرية^(١).
- ٥- ان التشريعات العراقية تنظر الى الخطر البحري على انه "ذلك الخطر الذي يترتب عليه ضرر يلحق بالسفينة او البضاعة خلال وجودها في البحر ، فالرابطة المكانية

(١) بديع احمد السيفي : التأمين علماً وعملاً ، ص١٢٢، ١٢١.

تكفي لتحديد مفهوم الخطر وعليه فكل ما تتعرض له البضاعة او السفينة من احداث في البحر تعتبر خطراً يتوجب مسؤولية المؤمن^(٢).
ومن ناحية اخرى ، لا يوجد نص في تشريعاتنا ينظم امتداد ضمان المؤمن الى اخطار غير بحرية ولا حتى وجود نص يبين حدود الاخطار غير البحرية المضمونة من قبل المؤمن له^(١).

وسنحاول ان نبين بعض الاخطار البحرية التي لم تذكر في قانون التجارة البحري العثماني لسنة ١٨٦٣ ، ولكنها تكون بالرغم من ذلك مضمونة من قبل شركة التأمين الوطنية، وهما خطر (التصادم والجنوح) وخطر الرمي في البحر، بوصفه مثال للاخطار البحرية المذكورة في م ١٩٥، ومشمولة ايضاً بالتغطية .

١- التصادم البحري: يقصد بالتصادم هو الخطر الذي ينتج عن ارتطام سفينة ما بسفينة اخرى او بمركب اخر وبصورة قهرية مما يؤدي بدوره الى تحقق تلف احدى السفينتين او كلاهما معاً . وان يؤدي هذا التصادم الى تعرض البضاعة للتلف^(٣).
من هنا يجب ان يكون التصادم بين سفينة واخرى او مع مركب اخر، لكن نجد ان هناك من يرى ان التصادم لا يقتصر على ذلك بل ويشمل ايضاً التصادم مع اي جسم عائم اخر حتى وان لم يكن ذلك الجسم سفينة او مركب^(٣).

ويبدو ان هذا الرأي يخالف ماتم ايراده في مشروع القانون البحري لعام ١٩٨٧ والذي اشار في م ١٨٨/ف ١ "اذا وقع تصادم بين سفينتين او اكثر وبين سفينة ومركب للملاحة النهرية فتسوى التعويضات المستحقة من الاضرار التي تلحق بالسفن (المراكب والاشياء والاشخاص الموجودة عليها طبقاً للأحكام الواردة في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم". من هذا نجد ان مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩١٧ قد ركز على الاداة الملاحية المستخدمة والتي سببت التصادم ، بغض النظر عن المكان الذي يحدث فيه التصادم سواء اكان بحري ام نهري^(١).

ومن ناحية اخرى، نجد ان الشرط الخامس من شروط جمعية مكنتبي التأمين في لندن قد ذكر الارتطام بجسم عائم، فضلاً عن ذكره التصادم ، اي انه قد ميز بين الاثنين.
٢- الجنوح : جنوح السفينة، يعني الاحتكاك الذي يحصل ما بين الجسم المتصل بقاع البحر مع قاع السفينة او جوانبها، والذي يؤدي بدوره الى ارتكازها عليه وينتج عليه توقف السفينة عن مواصلة السير والاستمرار برحلتها لمدة من الزمن^(٢).

(٢) د.كمال قاسم ثروت : عقد التأمين ، الوجيز في شرح احكام عقد التأمين ، ج ٣، بغداد، مطبعة الارشاد، ١٩٧٩، ص ٤٨٥، ٤٨٤.

(١) خالص نافع امين : التأمين على البضائع المنقولة بحراً، رسالة ماجستير ، مصدر سابق، ص ١١٠.

(٢) د.ثروت علي عبد الرحيم، الاعفاءات والمسموحات، مصدر سابق، ص ٣٥٧، ٣٦٠.

(٣) د.محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ٣٣٣.

(١) فراس كريم شيعان البيضاني : القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التصادم البحري، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة بابل، كلية القانون، ٢٠٠٠، ص ٩-١٠.

(٢) خالص نافع امين : التأمين على البضائع المنقولة بحراً، مصدر سابق، ص ١٠٠.

- من هنا نجد ان الشروط التي يجب ان تتوافر في الخطر حتى يعدّ جنوحاً هي :
- ١- ان يكون هناك احتكاكاً مابين قاع او جانب السفينة والجسم الذي يكون موجوداً في قاع البحر ، بغض النظر عن كون هذا الجسم عبارة عن صخور او سفينة غارقة في قاع البحر او اي جسم آخر.
 - ٢- ان يكون الاثر المترتب على جنوح السفينة هو توقفها عن مواصلة رحلتها لمدة معينة.
 - ٣- يجب ان يرجع هذا الجنوح الى سبب قهري.
- والملاحظ أنّ المؤمن (شركة التأمين) لايسأل عن الجنوح الناتج عن ظاهرتي المد والجزر ، لانها من الظواهر المعروفة لدى ربان السفينة بحكم خبرته والتي كان من اللازم التنبيه لها وتجنبها^(٣).
- ٣- القاء او رمي البضائع في البحر^(١): يقصد بالرمي هو الاجراء الذي يتخذ من قبل ربان السفينة والذي يقوم بمقتضاه برمي جزء من البضائع المحمولة بالسفينة، وبعض اجهزة السفينة في البحر، وذلك من اجل تخفيف حمولة السفينة لانقاذها وانقاذ بضائع اخرى عليها^(٢).
- وفي م(٢/٢٤٥) من قانون التجارة البحري العثماني قد اشار الى رمي او القاء البضائع في البحر، إذ نصت تلك المادة الى "الاشياء التي تطرح في البحر لاجل السلامة العمومية او لمنفعة السفينة وحمولتها جميعاً".
- اما عن التساؤل الثاني، هو هل ان الالغاء يشمل جميع الشحنات او شحنة معينة؟ فيمكن القول ان شرط الالغاء يمكن ان يطبق على جميع الشحنات كما ويمكن ان يكون الالغاء شاملاً لشحنة معينة وليس جميع الشحنات^(٣).

ثانياً : اخطار الحرب

يقصد بالحرب "هو الصراع المادي ما بين دولتين او اكثر من اجل اعمال المصلحة الوطنية لكل من الدولتين وقد يأخذ هذا الصراع شكل صراح مادي مسلح كالحرب البحرية كما قد يأخذ شكل الحصار البحري والرمي الكيميائي والجرثومي"^(٤).

(٣) د.لطيف جبر كومانلي: القانون البحري (السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، النقل ، البيوع، التأمين) ، ط١، عمان، مطابع الارزن ، ١٩٩٨، ص٢٦٣.

(١) لقد عالجت قواعد يورك و انتروب لعام ١٩٩٤ مسألة رمي البضائع او الشحنة في البحر في القاعدة (١) من القواعد الرقمية التي اقرت من قبل المقيمين في سدني عام ١٩٩٤، إذ نصت هذه القاعدة "لايعتبر رمي الشحنة في البحر عوارية عامة، الا اذا كانت هذه الشحنة منقولة وفقاً للعرف السائد في التجارة البحرية".

(٢) بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً، مصدر سابق، ص١٢٦.

(٣) مقابلات شخصية مع شعبة الاصدار في شركة التأمين الوطنية ٢٠٠٢.

(٤) قسم الدراسات والبحوث : بحث منشور في مجلة رسالة التأمين عدد ١٩٩٠/٣ ، ص٢٤. ويشمل مصطلح الحرب الاعمال العدائية (القتال الذي سبق الاعلان في حالة الحرب رسمياً، والتوقيف ، والضبط، والاعمال

واذا كانت اخطار الحرب مضمونة اصلاً في قانون التجارة البحري العثماني م ١٩٥ منه، فانه قد يحدث ان تستبعد اخطار الحرب بشروط خاصة في الوثيقة أي أنَّ شركة التأمين، وعلى وفق اتفاق مسبق مع المؤمن له بان لايشمل اخطار الحرب، فيما لو وقعت هذه الاخطار فهنا لايسأل المؤمن (شركة التأمين) عن تعويض المؤمن له استناداً الى الشرط المثبت في الوثيقة.

لكن الذي نجده ان وثيقة التأمين بالرغم من انها تضمن اخطار الحرب فان لشركة التأمين حق الغاء هذا الضمان خلال ٤٨ ساعة من وقت ارسال الاشعار بالالغاء الى المؤمن له^(١).

وهذا الامر يجعلنا امام التساؤل الاتي، في مصلحة من يكون شرط الالغاء قد وضع في وثيقة التأمين العائمة؟.

اذ من غير المتصور ان تكون هناك مصلحة للمؤمن له في الغاء التأمين في حالة نشوب حرب معينة او في حالة توقع حدوث حرب في منطقة معينة. اذ ان من مصلحة المؤمن له ان تبقى هذه التغطية قائمة، لانه دائماً يكون راعياً في تجنب الخسائر التي قد تلحق به. ومن ناحية اخرى نجد ان المؤمن له لا يستطيع الغاء اخطار الحرب في حالة فتح اعتماد مستندي من قبل المصرف الذي يلزم المؤمن له دائماً بضمان اخطار الحرب لقاء التزامه بفتح اعتماد مستندي^(٢).

لذلك نجد ان هذا الشرط لمصلحة المؤمن (شركة التأمين)، اذ أنَّها بالرغم من الاتفاق الحاصل بينها والمؤمن له، تقوم بالغاء التأمين في حالة حدوث الحرب او حالة التوتر الدولي، لذا فإن هذا الشرط يؤدي الى زعزعة ثقة المؤمن له بشركات

التأمين التي كانت قد التزمت في بداية التعاقد بضمان اخطار الحرب. لكنها ما لبثت ان تخلت عن التزامها معتمدة في ذلك على شرط الالغاء الذي يعطيها الحق في الغاء التأمين، ومن ناحية اخرى ان شرط الالغاء يشعر المؤمن له بعدم جدوى تأمين مخاطر الحرب مادام المؤمن له حق الغاء هذا الخطر.

لذلك نرى انه ومن اللازم وضع حد لهذا الشرط إما من خلال تعديله او تعديل احكامه او الغاء هذا الشرط وبصورة نهائية.

ومما يجدر ملاحظته ان شركة التأمين تبقى ملتزمة بالتعويض عن الاخطار التي تلحق البضاعة المشحونة في المدة السابقة لانقضاء الـ(٤٨) ساعة الى حين وصولها الى ميناء التفريغ النهائي لتلك الشحنة^(٣).

العسكرية، واية قوى اخرى وكذلك يشمل الثورات والعصيان والتمرد والقرصنة والحرب الاهلية، هشام فرعون : مصدر سابق، هامش رقم ٣٢٣، ص ٣٢٢.

(١) د.حسين النبهاني : الوثيقة العائمة، منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٤٧.

(٢) نبيل ابو الشيخ: سعر اخطار الحرب وشرط الالغاء، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، بغداد، العراق، عدداً، ١٩٩١، ص ١٦.

(٣) د.حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٤٧.

الفصل الثالث

اثار وثيقة التأمين العائمة

يرتب عقد التأمين البحري الذي تعدّ وثيقة التأمين العائمة الشكل المعبر عنه جملةً من الالتزامات تقع على عاتق طرفي عقد التأمين (المؤمن ، المؤمن له) ، لذلك سوف نحاول في هذا الفصل التطرق الى الالتزامات المفروضة على طرفي عقد التأمين والتي نص عليها التشريع.

ولابد من الإشارة إلى أنّ وثيقة التأمين العائمة بوصفها واحدة من وثائق التأمين البحري – بضائع – فانها تخضع لشروط وثيقة التأمين البحري –بضائع- العامة والخاصة^(١)، وبذلك فانها تخضع لشروط جمعية مكنتبي التأمين في لندن^(٢). وسنتناول هذه الاثار في مبحثين : نتناول في المبحث الاول التزامات المؤمن له ونتناول في المبحث الثاني التزامات المؤمن.

المبحث الاول

(١) د.بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً ، مصدر سابق ، ص١٩٧.

نبيل محمد الخناق، خضر الياس البنا: مصدر سابق، ص١٧٢.

ومن هذه الشروط: شرط ابلاغ المؤمن عن تحقق الخطر المؤمن منه وشرط حلول المؤمن في الدعاوى التي تقام ضد الغير المسؤول عن تحقق الخطر.

(٢) إذ أنّ شركة التأمين في العراق تستعمل وثيقة اللويدز وتكون هذه الوثيقة ملحقّة بمجموعة شروط التأمين الصادرة عن جمعية التأمين في لندن.

د.بديع احمد السيفي: المصدر السابق، ص١٣٤.

التزامات المؤمن له

ان المؤمن له ملتزم وفقاً للوثيقة العائمة بجملة من الالتزامات التي نص عليها القانون صراحة، والتي ترتب على الاخلال بها اثاراً معينة. ومما تجدر ملاحظته ان اهم الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له هو التزامه بتقديم الاقرار الخاص بالشحنة المشمولة بالتغطية التأمينية وفقاً للوثيقة العائمة، ولذلك سنحاول التعرف على هذا الالتزام وجزاء الاخلال به، فضلاً عن باقي الالتزامات الاخرى. وسنتناول هذه الالتزامات في ثلاثة مطالب وهي :

- ١- التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين.
- ٢- التزام المؤمن له بتقديم الاقرار.
- ٣- التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن.

المطلب الاول

التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين

يعدّ عقد التأمين البحري من عقود المعاوضة والذي يأخذ كل واحد من طرفي العقد مقابلاً لما يعطي ، إذ نجد أنّ المؤمن يلتزم بتعويض المؤمن له عما اصابه من ضرر جراء تعرّض البضاعة للخطر المؤمن منه، وان قيامه بالتعويض لم يكن بدون مقابل، اذ انه كان مقابل ما أخذه من اقساط التزم المؤمن له بدفعها المؤمن.

فقسط التأمين اذن هو المبلغ الذي يحصل عليه المؤمن نتيجة تحمله تبعة الخطر المؤمن منه، الذي يلتزم المؤمن له بدفعه في الميعاد المحدد في الوثيقة العائمة^(١).

ولقسط التأمين اهمية كبيرة اذ كيف يمكن تصور ان يكون بمقدور المؤمن (شركة التأمين) ان يغطي اخطار متعددة لشحنات مختلفة بدون ان تكون له القدرة المالية في تغطية تلك الاخطار.

فالقسط او الاقساط المتجمعة تعدّ وبحق المقدرة المالية الحقيقية للمؤمن تعينه في التأمين على البضائع، هذا من الجانب الفني . اما من الجانب القانوني فنجد وكما ذكرنا أنّ دفع قسط التأمين من قبل المؤمن له يعني انه قد نفذ ما التزم به وحافز يدفع المؤمن له لان يلتزم بتعويضه عند تحقق الخطر^(٢).

ولقد اشارت م(٩٨٦/أ) من القانون المدني العراقي الى ذلك، إذ نصّت "يلتزم المؤمن له بما يأتي : أ- ان يدفع الاقساط او الدفعة المالية الاخرى في الاجل المتفق عليه".

واشارت م(٥٢) من قانون التأمين البحري الانكليزي الى "ان التزام المؤمن له او وكيله بدفع قسط التأمين ، كالتزام المؤمن باصدار وثيقة التأمين كما ان المؤمن غير ملزم باصدار وثيقة التأمين الا بعد دفع قسط التأمين مالم يجر اتفاق على غير ذلك".

(١) احمد حسين خليل: الرجوع والعواريات في التأمين البحري، مصدر سابق، ص ١٥.

(٢) د.عبد الودود د.يحيى : الموجز في عقد التأمين ، القاهرة ، دار النهضة العربية للطباعة ، ١٩٨٦، ص ٤٩، منير خسرو: منشورات شركة التأمين: مصدر سابق، ص ٢٧.

وإذا كان القانون الانكليزي قد اكد على ان من حق المؤمن المطالبة بدفع قسط التأمين قبل اصداره وثيقة التأمين، إلا ان الواقع العملي بالنسبة لباقي وثائق التأمين —عدا الوثيقة العائمة— يشير الى ان وثائق التأمين البحري عادة تصدر قبل دفع قسط التأمين^(١).

لذلك فان المؤمن له المتعاقد مع شركة التأمين، والذي وقع وثيقة التأمين هو المسؤول امام المؤمن (شركة التأمين) عن دفع قسط التأمين، حتى اذا كان التأمين قد تم لمصلحة شخص غير معين (الاشتراط لمصلحة الغير)، فان المؤمن له المتعاقد يبقى هو المسؤول عن دفع اقساط التأمين^(٢).

وفي حالة اذا ما انتقلت البضاعة المؤمن عليها الى الخلف، فان الاخير يكون مسؤولاً عن دفع قسط التأمين سواء اكان هذا الخلف عاماً او خاصاً^(٣).

ونجد ان القانون نص وبصراحة على وجوب التزام المؤمن له في الوثيقة العائمة بدفع قسط التأمين، إذ اشارت م ٣٤٧ من مشروع قانون التجارة البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ الى "١- اذا ابرم التأمين بوثيقة مفتوحة وجب ان تشمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة واقساط التأمين".

ولقد نص القانون المصري في م ٣٩٣ على ضرورة الاتفاق على اقساط التأمين وكانت معالجته مشابهة لمعالجة المشروع العراقي لسنة ١٩٧٤.

أمّا قانون التأمين البحري الانكليزي لعام ١٩٠٦، فقد نص في م ٢٩ منه الى "١-وثيقة تصف شروط التأمين بصورة عامة.....".

ومن الشروط العامة هو شرط كيفية دفع قسط التأمين، وأيتم دفع هذا القسط بصورة مبلغ تأمين اجمالي يمثل مجموع الشحنات المستقبلية^(٤)، ام يتم دفع قسط التأمين الخاص بكل شحنة على حدة.

لذلك يمكن القول ان قسط التأمين والكيفية التي تم الاتفاق عليه فيها، هو الذي يحدد شكل او نوع وثيقة التأمين العائمة فيما لو كانت وثيقة عائمة مقفلة او وثيقة عائمة مفتوحة.

أ-قسط التأمين في الوثيقة العائمة المقفلة

تتميز وثيقة التأمين العائمة بشروط عدة^(٥) ومنها شرط يلزم المؤمن له بدفع قسط ابتدائي كتأمينات، وهذا القسط يتناسب مع مبلغ التأمين الاجمالي،^(٦) وبعبارة اخرى دفع قسط اجمالي مؤقت يُسدد مقدماً وذلك وفقاً للسعر السائد عند اصدار وثيقة التأمين العائمة.

وعند قيام المؤمن له بتقديم اقراره عن الشحنات التي تدخل ضمن نطاق التغطية فانه —اي المؤمن— يستنزل مبلغ الشحنة من مبلغ التأمين الاجمالي المثبت في الوثيقة العائمة، وهكذا بالنسبة لاي شحنة يبلغ عنها المؤمن له سواء التي تمت لحسابه او لحساب غيره، وبعد ذلك يخضع القسط الاجمالي المدفوع الى تسوية نهائية عند انتهاء جميع الشحنات. اذ ان المؤمن يقوم باعادة حساب القسط على الشحنات التي تم شحنها بصورة فعلية وحسب الاسعار

(١) حسين النبهاني : الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، مصدر سابق، ص ٦١.

(٢) د.مصفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥١٣.

(٣) السنهوري : مصدر سابق ، ص ١٠٢٩.

(٤) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٤٦.

(٥) وهي الشروط التي ذُكرت في المبحث الثاني من الفصل الثاني.

(٦) حسين النبهاني : منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٤٣.

التي تم الاتفاق عليها عند اصدار الوثيقة وليس حسب الاسعار السائدة في اسواق التأمين البحري^(٤).

فاذا ما وجدت شركة التأمين بعد اعادة حساب الاقساط المدفوعة ان المبلغ المدفوع من قبل المؤمن له اكبر من المبلغ الاجمالي المثبت في الوثيقة، فان الشركة تكون ملزمة برد المبلغ الزائد، والعكس صحيح اذا كان ما دفعه فعلاً اقل من المبلغ الاجمالي المثبت في الوثيقة فان المؤمن له ملزم بدفع قسط اضافي^(٥).

ويمكن القول أنَّ الوثيقة العائمة المقفلة تكون بمثابة حساب جارٍ، فعميل المصرف له الحق أنَّ يسحب من حسابه الخاص الى ان يتم استنفاد الرصيد^(٦).

ويمكن ان تضرب مثلاً بسيطاً على قسط التأمين في الوثيقة العائمة المقفلة، فلو ان تاجراً عراقياً اراد ان يؤمن على مجموعة من الشحنات المستقبلية وبمبلغ اجمالي قدره (مليون دينار).

فلو فرضنا ان قسط التأمين كان في الشحنة الاولى بمقدار (ربع مليون دينار)، فان هذا المبلغ يتم استنزاله من مبلغ التأمين الاجمالي فيصبح المتبقي من هذا المبلغ (٧٥٠.٠٠٠ الف دينار) ، وهكذا بالنسبة لباقي الشحنات الى ان يتم انهاء المبلغ الاجمالي.

ب- قسط التأمين في الوثيقة العائمة المفتوحة

لا يوجد شرط دفع قسط اولي او ما يعرف بمبلغ تأمين اجمالي (في الوثيقة العائمة المفتوحة) بالرغم من ان هذا النوع من الوثيقة العائمة يتم بوساطته ايضاً التأمين على شحنات مستقبلية تعود للمؤمن له او لحساب الغير. ويكون ذلك ضمن مدة محددة (تكون في الغالب ١٢ شهراً) او بدون مدة محددة.

ويدفع قسط التأمين في الوثيقة العائمة المفتوحة على انفراد عن كل شحنة يتم التبليغ عنها من قبل المؤمن له وبصورة تتناسب مع الشحنة المبلغ عنها^(٧).

ولابد من القول ان الوثيقة العائمة المفتوحة وكما هو الحال في الوثيقة العائمة المقفلة، يتم تحديد حد اعلى لكل شحنة^(٨) وذلك لمنع حالة التراكم في المسؤولية، ومن اجل اعادة تأمينها في حالة ما اذا كان مبلغ التأمين الخاص بالشحنة اكبر مما تستطيع شركة التأمين تغطيته، لاسيما اذا عرفنا ان المؤمن ملزم بالتغطية على جميع الشحنات التي تعود للمؤمن له او للغير.

ويتم دفع قسط التأمين الى المؤمن (شركة التأمين) او الى وكيله الذي يكون مفوضاً من قبل المؤمن لقبض قسط التأمين^(٩).

أما عن مكان وزمان استلام قسط التأمين فيكون وفقاً للمكان والزمان المتفق عليه في عقد التأمين، وفي حالة عدم ادراج مكان وزمان دفع قسط التأمين فانه يدفع في موطن المدين (المؤمن له) في وقت وجوب الوفاء، وذلك حسب م(٩٨٥) من القانون المدني العراقي التي

(٤) د.منى محمد عمار و د.علي السيد الديب: مصدر سابق، ص ٨٨، ص ٩٠.

(٥) بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً، مصدر سابق، ص ١٩٥.

(٦) هشام فرعون : مصدر سابق، ص ٣٠٤.

(٧) د.نبيل محمد الخناق ، د.خضر الياس البنا: مصدر سابق ، ص ١٧٢.

د.بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً، مصدر سابق، ص ١٩٨.

(٨) د.ابراهيم علي عبد ربه ابراهيم، مصدر سابق، ص ٤٥٩.

(٩) د. السنهوري: مصدر سابق، ص ١٠٢٩.

نصت "أ-ان يدفع قسط التأمين والمصاريف في المكان والزمان المتفق عليها". وهذا ما نص عليه القانون المصري كذلك في م(٣٦١) أما قانون التجارة البحري العثماني فقد نص في المادة (٢/٣٩٦) على "وفي الالتزامات الاخرى يكون الوفاء في موطن المدين وقت الوجوب بالوفاء وفي المكان الذي يوجد فيه محل اعماله اذا كان الالتزام متعلقاً بهذه الاعمال مالم يتفق على غير ذلك".

والواقع العملي للتأمين البحري يكشف لنا انه في بعض الاحيان وبعد اصدار وثيقة التأمين يتوقف المؤمن له عن دفع قسط التأمين ((لا تشمل هذه الحالة وثيقة التأمين العائمة المقفلة اذ ان قسط التأمين يدفع مقدماً كما ذكرنا سابقاً)). لذلك نجد ان المؤمن يقوم بادراج شرط في الوثيقة نفسها، والذي ينص على أن من حق المؤمن ان يوقف سريان التأمين على الشحنة التي توقف المؤمن له عن دفع القسط الخاص بها الى اليوم التالي لدفع قسط التأمين الذي توقف المؤمن له عن دفعه. وعلى الرغم من ان هذا الشرط قد يؤدي الى ضياع حق المؤمن له في المطالبة بمبلغ التأمين عند تعرض البضاعة للخطر خلال مدة التوقف. إلا اننا نجد ان القضاء اخذ بصحة هذا الشرط ، من أجل حمل المؤمن له على دفع قسط التأمين^(١).

والواقع أنَّ المشرع العراقي لم يتناول حكم توقف المؤمن له عن دفع اقساط التأمين لا في القانون المدني ولا في قانون التجارة البحرية العثماني، اذ انه وكما يبدو قد احوال هذه المسألة الى القواعد العامة. والتي طبقاً لها نجد ان المؤمن يستطيع بعد اصدار المؤمن له بدفع قسط التأمين ان يقوم بالغاء عقد التأمين وفسخه. الا أنَّ المؤمن لا يستطيع ان يتحلل من التزامه بتعويض المؤمن له عن الخطر المؤمن منه الا بعد صدور حكم بفسخ عقد التأمين من قبل المحكمة المختصة. فاذا ما تعرضت البضاعة للخطر المؤمن منه خلال مدة التوقف والفسخ فان المؤمن له لا يسقط حقه في المطالبة بالتعويض بل يمكن ان يطالب المؤمن بالتعويض، بشرط ان يقوم المؤمن له بدفع اقساط التأمين التي تم التوقف عن دفعها، وهذا الحكم من الطبيعي ان يكون من مصلحة المؤمن له، الذي يحصل على التعويض بالرغم من توقفه عن دفع اقساط التأمين^(١).

ونرى أنَّ عدم ايراد حكم خاص بتوقف المؤمن له عن دفع قسط التأمين في القانون المدني ولا في قانون التجارة البحري العثماني امر منتقد، اذ انه قد يثير الكثير من النزاعات بين طرفي عقد التأمين . ومن ناحية اخرى لابد ان يعالج هذا الامر بدقة كما فعلت بعض القوانين، التي حددت المدة التي يجب ان يتم فيها اصدار المؤمن له، وكذلك شكل هذا الاعذار والحكم في حالة تعرض البضاعة للخطر المؤمن له خلال مدة الاعذار، وحكم اقساط التأمين التي كان المؤمن له قد دفعها الى المؤمن قبل توقفه عن الدفع، فهل هي من حق المؤمن ام من حق المؤمن له.

وفيما يخص القانون المصري فقد عالج مسألة توقف المؤمن له عن دفع اقساط التأمين في م(٣٦٢) إذ نصت على "١- اذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن ان يوقف التأمين او ان يفسخ العقد، ولا ينتج الايقاف او الفسخ اثره الا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على اصدار المؤمن له بالوفاء واخطاره بايقاف التأمين وفسخه، ويجوز ان يقع الاعذار

(٢) د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٥١٤.

(١) خالص نافع امين: التأمين على البضائع المنقولة بحراً، رسالة ماجستير، مصدر سابق، ص ٧٦.

بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول او ببرقية او تلکس في اخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن، كما يجوز ان يقع الاعذار بالوفاء والاطار بايقاف التأمين او فسخه باجراء واحد". ولم يعالج قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ ، ولا قانون التجارة البحري السوري مسألة توقف المؤمن له عن دفع قسط التأمين. ولكن هل يجوز للمؤمن له ان يدفع جزءاً من قسط التأمين ويمتنع عن دفع الجزء الباقي، او بعبارة اخرى هل يحق للمؤمن له ان يطلب تجزئة قسط التأمين الخاص بالشحنة، ومتى يجوز له ذلك؟.

نجد ان محكمة النقض الفرنسية قد ذهبت الى امكانية تجزئة قسط التأمين، ولكن بشرط ان يكون سبب التجزئة هو انقضاء التأمين وعدم امكانية الاستمرار فيه، بسبب قوة القاهرة حالت دون استمرار سريان عقد التأمين. مثال ذلك، ان يقوم المؤمن له باستيراد بضاعة وبعد ان يبدأ الخطر المؤمن منه يصدر قراراً بحضر استيراد هذه البضاعة، وقد يصدر هذا القرار بعد سريان عقد التأمين البحري.

وحجة القضاء في هذا الحكم -امكانية تجزئة قسط التأمين- هو ان عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين، اي اننا نكون امام التزامات متقابلة فاذا ما انقضى التزام احد الطرفين وهو المؤمن قبل انقضاء العقد بسبب استحالة التنفيذ، لابد اذن ان ينقضي التزام المؤمن له بدفع القسط الخاص بالمدة، التي يتوقف سريان التأمين فيها وذلك بسبب القوة القاهرة التي حالت من دون سريانه، والقول بخلاف ذلك يعني ان المؤمن سوف يثري بغير سبب، لانه يأخذ اقساطاً خاصة بمدة لا يتحمل فيها مسؤولية تعويض المؤمن له عن اي خطر تتعرض لها البضاعة.

وذهب القضاء بناءً على ذلك على صحة الاتفاق المثبت في الوثيقة والذي يقضي بامكانية تجزئة قسط التأمين^(١).

بينما نرى أنَّ هناك من يذهب الى عدم امكانية تجزئة قسط التأمين بل ان المؤمن يستحق القسط كاملاً حتى وان انقضى عقد التأمين^(٢)، والى هذا ذهب قانون التجارة البحري العثماني في م(١٩٦) التي نصت "الضائعات والخسائر التي تقع بسبب تغير الطريق او السفر او السفينة دون ضرورة او بسبب من نفس المضمون له، لا توجب ضرراً على الضمان بل اذا بدأ وقوع الخطر البحري لاجل ذات الضامن يكون قد اكتسب بدل السيكورتا ايضاً".

ويتضح ان الرأي الاول هو الأرجح، فوجود قوة القاهرة تحول دون استمرار المؤمن بتغطية الخطر المؤمن منه، يعني أنَّه لابد من ان يحول دون استمرار المؤمن له في دفع اقساط التأمين المقابلة للمدة التي توقف المؤمن عن تغطيتها، والا لأثرى المؤمن على حساب المؤمن له.

(١) اشار الى ذلك د.لطيف جبر: مصدر سابق، ص ٢٧٦.

مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥١٣.

(٢) خالص نافع امين: التأمين على البضائع المنقولة بحراً، مصدر سابق، ص ٧٥.

المطلب الثاني

التزام المؤمن له بتقديم الاقرار

الخاص بالشحنات المؤمن عليها

يلتزم المؤمن له بتقديم إقرار (إخطار) عن كل شحنة تكون مشمولة بالتغطية التأمينية^(١)، ولقد تقرر هذا الالتزام بنص صريح في القانون، إذ اشارت الى هذا الالتزام كلاً من (ف ٣٤٧/٢) من مشروع قانون التجارة البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ والقانون المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في م(٣٩٤) وقانون التجارة البحري السوري في م (٣٠٨) منه، و م(٣/٢٩) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦^(٢). لذلك لا بد ان نتعرف على هذا الالتزام من خلال التعرف على مفهوم الاقرار وبياناته ، واهميته ، وكذلك معرفة وقت تقديم الاقرار وموقف التشريعات من التزام المؤمن له بتقديم الاقرار، واخيراً لا بد من معرفة جزاء عدم تقديم الاقرار من قبل المؤمن له.

أولاً : مفهوم الإقرار وأهميته:

يقصد بالاقرار : مجموعة البيانات التي يلتزم المؤمن له بتقديمها لشركة التأمين الموضحة لكل ما يؤدي الى ايجاد فكرة عن البضاعة المشحونة والمشمولة بالتغطية التأمينية، من حيث مقدار البضاعة ونوعها وقيمتها وعلاماتها وارقامها واسم السفينة والرحلة التي تقوم بها^(٣).

ومن خلال هذا المفهوم ، يمكن ان نوضح البيانات التي يجب ان يتضمنها الاقرار

وهي:

١ - البضاعة المؤمن عليها

على المؤمن له أن يبين في الاقرار المقدم لشركة التأمين نوع البضاعة ومقدارها ونوعها ، وارقامها والتي ستكون خاضعة للتغطية التأمينية وكل بيان يصف تلك البضاعة بشكل واضح^(١). ولا يخفى على احد الاهمية الخاصة للبيانات الموضحة للبضاعة، إذ أن المؤمن (شركة التأمين) لا يستطيع معرفة البضاعة المراد التأمين عليها عند ابرام عقد التأمين منذ البداية، وبذلك فانه لا يستطيع معرفة طبيعة ونوع البضاعة الا من خلال ما يقدمه المؤمن

(١) د. جمال الحكيم: التأمين البحري ، دراسة علمية عملية قانونية ، مصدر سابق، ص ٣٤٣.

د. ابراهيم علي ابراهيم عبد ربه : مصدر سابق، ص ٤٥٩. انظر:

١٩٨٤، p ٣٠٩، RAOUL Colinvaux : The Law of Insurance , London, Sweet and Maxwell ,

وانظر:

-Lord Chorley of Kendal, M. A. (OXON) and C. T. Bailhache, MA. Britishshipping Law, The Law of Marine Insurance and Average, London , Sterens and Sonslimited , ١٩٦١, p: ٢١٦.

(٢) ومن القوانين التي اشارت الى هذا الالتزام بنص صريح، قانون التجارة البحري الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ في م(٣١١) والقانون اللبناني في م(٣٠٨) والقانون المغربي م(٣٦٨)، والقانون الليبي م(٣١١).

(٣) د. مصطفى كمال طه : الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٨٠.

د. احمد حسني: مصدر سابق ، ص ٣٤٩.

د. علي حسن يونس : اصول القانون البحري ، دار المحامي للطباعة، بدون ذكر تاريخ الطبع، ص ٢٦٨، ٢٦٧.

(١) د. هشام فرعون: مصدر سابق، ص ٢٨٣، د. احمد حسني: مصدر سابق، ص ٣٤٩.

د. بديع احمد السيفي: محاضرات في التأمين البحري، مصدر سابق، ص ٨٧.

له من بيانات عن طريق الاقرار هذا من ناحية، ومن ناحية اخرى نجد ان المؤمن بحاجة الى معرفة قسط التأمين الخاص بتلك الشحنة، إذ وكما ذكرنا سابقاً ان المؤمن يضع حداً أقصى لكل شحنة خاضعة للتغطية التأمينية، إذ قد يكون قسط التأمين الحقيقي للبضاعة اقل او اكبر من الحد الاعلى لكل شحنة خاضعة للتغطية التأمينية^(٢).

ونجد في العراق أنَّ شركات التأمين الوطنية قد وضعت جدولاً تعريفاً لأسعار التأمين البحري لكل نوع من انواع البضائع، لذلك فان بيان نوع البضاعة وطبيعتها يعين المؤمن من وضع السعر المناسب للتأمين. ولقد قررت شركة التأمين انه في حالة اذا لم تكن البضاعة قد اشير اليها في جدول الاسعار التأميني، فان شركة التأمين تقوم بوضع سعر تأميني مناسب لها على وفق أسس فنية معينة توضع من قبل شركة التأمين.

ويساعد معرفة نوع البضاعة وطبيعتها المؤمن في وضع غطاء تأميني مناسب مع طبيعة البضاعة، وان تقوم بتغيير نوعية الغطاء التأميني في حالة اكتشافها ان الغطاء التأميني المطلوب او الذي تم تحديده في الوثيقة لايناسب البضاعة وطبيعتها^(٣).

٢ - طريقة تغليف وتعبئة البضاعة

من الطبيعي ان يكون لكل نوع من البضائع طريقة خاصة في تغليفها وتعبئتها ، تتفق مع طبيعة ونوع البضاعة^(١). ولقد ألزمت شركات التأمين المؤمن له بالقيام بتغليف البضاعة بالطريقة التي تناسبها، ولما للتغليف من اهمية كبيرة في المحافظة على البضائع. فالتغليف الرديء يزيد من احتمال تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه، إمّا التغليف الجيد والذي يلائم طبيعة البضاعة فسوف يقلل والى حد كبير من احتمالية تعرض البضاعة لاي خطر قد يلحق الضرر او الخسارة بالبضاعة^(٢). وفي حالة كون البضاعة المؤمن عليها قد تم تغليفها بصورة لا تتناسب مع طبيعتها فبأمكان شركة التأمين، ان تطلب قسطاً اضافياً او أن ترفض التأمين على تلك البضاعة ولاسيما اذا كانت طريقة التغليف تنبئ عن احتمال وقوع الخطر المؤمن منه بصورة اكيدة او شبه اكيدة.

ولقد لجأت شركات التأمين الوطنية في العراق الى وضع جدول خاص للتغليف، تبين فيه نوعية البضاعة وطريقة التغليف، كأن تشترط ان تكون بضاعة معينة في اكياس، والنوع الآخر من البضائع يكون في صناديق. ويبدو أن وضع مثل هذا الجدول لغرض الحد من النزاع الذي يمكن ان ينشأ بين المؤمن والمؤمن له او ان يُنيه المؤمن له في اتباع الوسيلة الصحيحة للتغليف، حتى لا يدعي ان سبب عدم ملائمة التغليف للبضاعة راجع الى جهله بطريقة التغليف المناسبة. ولكن ان وضع جدولاً خاص لطريقة التغليف امر لا يخلو من الصعوبة اذ من الصعب ان يكون مثل هذا الجدول محيطاً بجميع انواع البضائع، لذلك نجد ان شركات التأمين في هذه الحالة قد تطلب من المؤمن له الحد الأدنى من التغليف يتناسب مع طبيعة البضاعة حتى وان لم يكن التغليف متناسباً بصورة تامة مع البضاعة وطبيعتها^(٣).

(٢) د.صلاح الدين طلبية: مصدر سابق ، ص ١٤٥.

(٣) د.عاصم سليمان: مصدر سابق، ص ٢١٩.

(١) د.عاصم سليمان : مصدر سابق ، ص ٢١٩، د.بديع احمد السيفي، التأمين علماً وعملاً ، مصدر سابق، ص ١٨٨.

(٢) منير خسرو : منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٥٧.

(٣) د.عاصم سليمان: مصدر سابق، ص ٢٩١.

٣ - واسطة النقل

ان الاقرار المقدم من قبل المؤمن له يجب ان يضم اسم واسطة النقل وكل تفصيل يخص تلك الواسطة من اجل ان يتم تحديد سعر التأمين الخاص بالشحنة^(١)، إذ أنّ المؤمن (شركة التأمين) تجهل اسم ونوع واسطة النقل عند اصدارها وثيقة التأمين العائمة، لأنها تعين فيما بعد عن طريق الاقرار الذي يبين فيما اذا كانت تلك الواسطة خاضعة لشروط تصنيف السفن ام لا. اذ وكما ذكرنا سابقاً ان السفينة او الباخرة تكون خاضعة للأسعار الاعتيادية بالنسبة للسفن المصنفة (وهي السفن ذات المواصفات الخاصة التي تفرضها الهيئات الفنية العالمية البحرية المتخصصة من خلال منحها شهادة بذلك او السفن المشمولة بشروط تصنيف السفن لمجمع مكنتبي التأمين البحري في لندن).

واذا كانت السفينة غير مصنفة، فان شركة التأمين سوف تأخذ سعراً اعلى من المؤمن له ، لأن احتمالية تعرض البضاعة للخطر تكون اكبر مما لو كانت السفينة مصنفة^(٢).

٤ - طريق الرحلة البحرية (موانئ الشحن والتفريغ)

ان تحديد الميناء الذي تبدأ منه الرحلة البحرية والميناء الذي تنتهي اليه يعدّ من البيانات المهمة التي تأخذها شركة التأمين بنظر الاعتبار ، لما لتحديد ميناء الشحن والتفريغ من اهمية كبيرة في تحديد سعر التأمين الخاص بتلك الشحنة^(٣).

ومن ناحية اخرى نجد ان شركة التأمين تسعى لمعرفة طريق الرحلة البحرية من اجل معرفة المناطق الجغرافية التي تمر خلالها السفينة الناقلة للبضائع، اذ انها -شركة التأمين- تأخذ اسعار تأمين اعلى عند مرور السفينة في منطقة معينة دون اخرى^(٤).

واذا كانت هناك بعض المناطق الجغرافية التي الزمت شركة التأمين المؤمن له دون المرور بها، فاذا مرت السفينة خلالها فان من حق شركة التأمين ان لاتقوم بتعويض المؤمن له عند تعرض البضاعة للخطر لأخلاله بالتزامه.

٥ - تحديد تاريخ شحن البضاعة

الشحن : هو عملية وضع البضاعة على ظهر السفينة ويحصل ذلك بوساطة الرافعات او الآلات او الانابيب والمضخات وذلك حسب طبيعة البضاعة المراد شحنها^(٥).

وفي وثيقة التأمين العائمة من المهم ان يُعيّن تاريخ شحن البضاعة بوساطة الاقرار المقدم من قبل المؤمن له، وتتجلى اهمية تأريخ الشحن من ناحيتين:

^(١) Rene Rodiere : Droit mari Time, Paris, ١٩٧٧, P: ٤٦٣, ٤٦٤.

^(٢) د. رفعت عزت الفارسي: بحث مقدم الى شركة التأمين الوطنية ، مصدر سابق، ص ٩١، ٩٢.

^(٣) د. رفعت عزت الفارسي: بحث منشور في مجلة التأمين ، لسنة ١٩٩٠، مصدر سابق، ص ٥٠.

^(٤) د. عادل عبد الحميد عز: مبادئ التأمين، القاهرة، دار النهضة العربية للطباعة، ١٩٧١، ص ٨٤.

^(٥) د. علي حسن يونس: العقود البحرية ، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون سنة طبع، ص ٥٦. د. مجيد حميد العنبيكي: قانون النقل العراقي، المبادئ والاحكام، بغداد، مطبعة وزارة العدل، ١٩٨٤، ص ١٦٦، ١٦٧.

الناحية الاولى: ان تاريخ شحن البضاعة هو التاريخ الذي تبدأ فيه مسؤولية شركة التأمين^(٢). أي أن شركة التأمين تكون مسؤولة عن تغطية البضاعة من تأريخ شحن البضاعة، وليس من تاريخ تقديم الاقرار، فالاقرار ما هو الا وسيلة يستطيع المؤمن من خلاله معرفة التاريخ الذي بدأت فيه مسؤوليته^(٣).

الناحية الثانية: التأكد من حسن نية المؤمن له في انه قام بتقديم الاقرار في الوقت المتفق عليه، إذ أن شركة التأمين تلزمه أن يقدم الاقرار، إما من تاريخ الشحن او بعد مرور مدة معينة من تاريخ الشحن.

ويجوز اثبات الشحن بوصفه عملاً مادياً بكل طرق الاثبات في حالة قيام نزاع حول واقعة الشحن او تاريخها، لكن الامر الدارج في عملية النقل والتأمين البحري ان يتم اثبات الشحن عن طريق سند الشحن الذي يُقدم من قبل الناقل الى الشاحن. ولكن الذي قد يحدث ان الناقل قد يسلم الشاحن ايصالاً مؤقتاً يثبت عملية الشحن بدلاً من سند الشحن، ويحدث مثل هذا الامر اذا تأخر الناقل في تسليم سند الشحن والى حين اصدار هذا السند، فان الناقل يسيرجع الايصال المؤقت من الشاحن ويسلمه سند الشحن الذي يثبت واقعة الشحن، والذي يوقع عليه كل من الناقل والشاحن. ولكن عدم احتواء سند الشحن على امضاء الشاحن لايعني انه قد فقد حجيتة في اثبات تاريخ الشحن، اذا كان يحتوي على امضاء الناقل^(١).

وتصدر سندات الشحن إما باسم شخص معين فتسمى سندات اسمية، أو ان تكون سندات اذنية (للامر) او سندات محررة للحامل^(٢).

وهذا ما نصت عليه م(٧٤) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ، اذ اشارت الى "يجوز ان تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين او لأمره او للحامل وتتداول الوثيقة طبقاً لقواعد حوالة الحق اذا كانت اسمية وبالتظهير اذا كانت للامر وبالمناولة او بالتظهير اذا كانت لحاملها".

واذا كان المؤمن قد الزم المؤمن له بتقديم الاقرار فان ذلك يرجع الى اهميته والتي يمكن تلخيصها بالنقاط الاتية:

- ١- إن وثيقة التأمين العائمة (وكما ذكرنا سابقاً) لاتحتوي على تحديد للاشياء او البضائع التي تغطيها الوثيقة، لذلك نجد من المهم ان يعرف المؤمن هذه البضائع ومقدارها وقيمتها، ويتم ذلك عن طريق الاقرار المقدم حتى يتمكن من معرفة مقدار قسط التأمين الخاص بكل شحنة، والذي لايمكن معرفته بشكل محدد عند اصدار وثيقة التأمين العائمة^(٣).
- ٢- ان المؤمن (شركة التأمين) يسعى لمعرفة حدود او مدى الالتزام الذي اخذه على عاتقه، وهو الخطر المراد التأمين عليه لذلك يساعد الاقرار المؤمن من معرفة الظروف المهمة التي يمكن ان تكون مؤثرة في هذا الخطر^(٤). فالمؤمن لا يستطيع معرفة مدى الخطر

(٢) عاصم سليمان: مصدر سابق، ص ٢٩٦.

(٣) علي حسن يونس : اصول القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٢٦٩.

(١) د.علي حسن يونس : العقود البحرية، المصدر السابق، ص ٦٢.

(٢) انظر بالتفصيل : اسيل باقر جاسم: المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون – جامعة بابل، ٢٠٠٢، ص ٣٩، ٤٨.

(٣) د.علي حسن يونس : اصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٦٨.

(٤) د.مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٨٠.

وجسامته الا من خلال ما يقدم له من بيانات البضاعة وطريق الرحلة البحرية. وهذه الظروف إما ان يزداد احتمال وقوع الخطر بوجودها، او انها تؤدي الى زيادة اثاره. وفي حالة عدم استطاعة شركة التأمين معرفة هذا الخطر وحدوده، فانها سوف تكون عاجزة عن تحديد قسط التأمين الخاص بالشحنة المشمولة بالتغطية التأمينية^(١).

٣- يعدّ الزام المؤمن له بتقديم الاقرار للمؤمن على وصف ان هذا الالتزام يعدّ وسيلة لتحقيق غرض مزدوج، وهو درء غش المؤمن له، والتأكد من حسن نيته.

فالاقرار يعدّ وسيلة لدرء غش المؤمن له إذ نجد ان المؤمن قد يخشى قيام المؤمن له بتقديم الاقرارات الخاصة ببعض الشحنات، والتي تكون اكثر عرضة للخطر. اما بالنسبة للشحنات الاخرى والتي يكون المؤمن له قادراً على التأمين عليها لدى مؤمن اخر (شركة تأمين اخرى) بسعر اقل او بشروط افضل، فانه يعتمد على اخفاء واقعة شحن هذه البضائع على المؤمن ، وذلك من خلال عدم تقديمه اقرارٍ عنها، وبهذا سوف تكون وثيقة التأمين العائمة وثيقة مخصصة فقط للتأمين على الشحنات الاكثر تعرضاً للخطر، وهذا يؤدي بدوره الى الحاق الخسارة بالمؤمن^(٢).

ومن ناحية اخرى ، نجد ان الزام المؤمن له بتقديم الاقرار يعدّ وسيلة للتأكد من حسن نيته عند قيامه بتنفيذ ما التزم به بتقديم البيانات الخاصة بجميع الشحنات المشمولة بالتغطية من دون استثناء، أما اذا ثبت أنّ المؤمن له لم يلتزم بتقديم البيانات، فهذا دليل على سوء نيته ، ومن ثمّ يمكن للمؤمن ان يتخذ الاجراء المناسب للرد على سوء نية المؤمن له، وذلك من خلال المطالبة بالجزاء المناسب لعدم تنفيذ ما التزم به المؤمن له.

واذا كان القانون قد الزم المؤمن له بتقديم الاقرار ، فانه لم يحدد الشكل الذي يجب ان يقدم فيه اقرار المؤمن له. لكن الذي درج عليه العمل أنّ الاقرار يمكن ان يكون عن طريق خطاب موصى عليه، او عن طريق التلغراف او بطاقة بريدية او رسالة مسجلة او عن طريق الفاكس. فاي طريقة او وسيلة يمكن ان توصل الى المؤمن العلم بوجود شحنة مشمولة بالتغطية كافية لوصول المعلومات اللازمة لتحقيق الهدف من وراء تقديم الاقرار يمكن استعمالها ، هذا كله اذا لم يتفق الطرفان على وسيلة معينة لتقديم الاقرار.

واذا كان المؤمن له ملتزماً بعمل الاقرار وفقاً للمدة المحددة في الوثيقة العائمة ، فانه ملزم كذلك بتقديم اقرارٍ مطابقٍ للواقع ، اذ قد يحدث ان يقوم المؤمن له بتقديم اقراره الخاص بالشحنة ولكنه مخالف للواقع، او ان يقوم بكتمان بعض المعلومات التي تهم المؤمن.

لذلك نجد ان هناك من يقول بإمكانية بطلان عقد التأمين وهذا البطلان يكون لصالح المؤمن (شركة التأمين) الذي الزمه بتقديم بيانات صحيحة، وان يقدم جميع ما يعرفه من بيانات خاصة بالشحنة انطلاقاً من مبدأ حسن النية لاسيما وان المؤمن لا يستطيع معرفة هذه المعلومات الا من قبل المؤمن له معتمداً على حسن نيته^(٣).

د.برهام محمد عطا الله: دراسات ووثائق في التأمين، (الاسكندرية) ، مؤسسة الثقافة الجامعية، ١٩٨٣، ص ٦٦.

(١) د.عبد الودود يحيى : الموجز في عقد التأمين ، مصدر سابق، ص ١٣٧.

مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٢٥.

(٢) د.مصطفى كمال طه : مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٢٦.

(٣) هشام فرعون: مصدر سابق ، ص ٣٢١.

بينما نجد أنَّ البعض الآخر قد اعترض^(٢) على الرأي السابق الذي يقرر بطلان عقد التأمين، وذلك لان البطلان لا يرد على العقد الذي انعقد صحيحاً، كما هو الحال في عقد التأمين بالوثيقة العائمة. فالعقد الباطل كما هو معروف هو العقد الذي ينشأ مع وجود عيب في ركن من أركانه.

لذلك فإنَّ إخلال المؤمن له بتقديم بيانات صحيحة أو كتمان البيانات يدعو الى الحكم بفسخ عقد التأمين، وليس بابطاله، ويضيفون الى ان الحكم بالبطلان لا يحمل المعنى الاصطلاحي للبطلان ولكنه يكون بمعنى الفسخ على اعتبار أن الفسخ عقوبة مدنية يوقعها القانون كجزاء على تقديم بيانات غير صحيحة أو كتمان اي من تلك البيانات.

ونجد ان القانون المدني العراقي قد وضع حكماً واضحاً وصريحاً لحالة تقديم بيانات غير صحيحة أو كتمان اية معلومة تهم المؤمن، إذ اشارت م ٩٨٧ الى "١- يجوز للمؤمن ان يطلب فسخ العقد اذ تعمد المؤمن له كتمان امر او قدم عن عمد بياناً كاذباً وكان من وراء ذلك ان موضوع الخطر او ثقل اهميته في نظر المؤمن وتصبح الاقساط التي تم دفعها حقاً خالصاً للمؤمن اما الاقساط التي حلت ولم تدفع فيكون له حق المطالبة بها.

٢- وتسري احكام الفقرة السابقة على كل الحالات التي يخل المؤمن له بتعهداته عن غش، اما اذا كان المؤمن له حسن النية فانه يترتب على الفسخ ان يرد المؤمن الاقساط المدفوعة او يرد منها القدر الذي لم يتحمل في مقابله خطراً ما".

ويمكن القول ان المشرع العراقي قد تلاف النقص او العيب الذي اكتنف قانون التجارة البحري العثماني في م(١٩٣) التي لم تميز بين حالتي سوء النية وحسن النية للمؤمن له.

ثانياً : وقت تقديم الاقرار

يمكن ان يخضع وقت تقديم الاقرار الى قاعدتين في الوثيقة العائمة، فهو إما ان يكون خاضعاً للقاعدة العامة لوقت تقديم الاقرار او للقاعدة الخاصة.

أ- القاعدة العامة لوقت تقديم الاقرار

(بطلان عقد التأمين البحري المبرم بعد وقوع الخطر المؤمن منه وعلم المؤمن له).
لقد قرر القانون وبنص صريح بطلان كل عقد تأمين، اذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق بالفعل عند ابرام عقد التأمين البحري وعلم المؤمن له، وهذا ما أشارت اليه (ف٢/٩٨٤) من القانون المدني العراقي التي نصت "يقع عقد التأمين باطلاً اذا تبين ان الخطر المؤمن ضده كان قد زال او قد تحقق في الوقت الذي تم في العقد او كان احد الطرفين على الاقل عالماً بذلك".

أما قانون التجارة البحري العثماني فقد اخذ ايضاً بالحكم نفسه، وقرر عقوبة دفع ضعف قسط التأمين، اذا كان المؤمن له قد علم بتضرر البضاعة عند ابرامه لعقد التأمين او ان المؤمن يدفع ضعف مبلغ التأمين الى المؤمن له في حالة علمه بوصول البضاعة الى محلها قبل توقيع عقد التأمين. إذ اشارت م(٢١٣) الى ذلك الحكم.

لقد اشترط القانون المدني العراقي وقانون التجارة البحري العثماني ان يكون علم المؤمن له او علم المؤمن قد ثبت حقيقة، بينما نجد ان القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠

^(٢) Ripert، ج٣، فقرة ٣٥٧٢، اشار الى ذلك علي حسن يونس، اصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٧٠.

قد افترض العلم بهلاك البضاعة او وصولها سالمة، ولم يشترط العلم حقيقة، إذ نصت م(١/٣٥٠) منه الى "يقع باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الاشياء المؤمن عليها او بعد وصولها اذا اثبت ان نبأ الهلاك او الوصول بلغ قبل ابرام العقد الى مكان توقيع العقد او الى المكان الذي يوجد فيه المؤمن لها والمؤمن".

ولقد اخذ قانون التجارة البحري اليمني (م١/٣٨٠) والاماراتي (١/٣٩٠) بحكم القانون المدني العراقي نفسه الذي اشترط ان يكون حصول العلم قد ثبت حقيقةً. ويرجع اشتراط تلك التشريعات الى عدم علم المؤمن له والمؤمن بهلاك البضاعة أو وصولها سالمة، لأن العلم بذلك يعني انعدام مبدأ الاحتمالية في التأمين^(١). ومن ناحية اخرى ، نجد أنَّ ثبوت علم المؤمن له بهلاك البضاعة والتأمين عليها او قبول المؤمن التأمين على البضاعة بالرغم من وصولها سالمة، يجعلنا امام حالة من التحايل وسوء النية التي تؤدي الى بطلان عقد التأمين^(٢).

ب- القاعدة الخاصة لوقت تقديم الاقرار

اذا كان هلاك البضاعة وعلم المؤمن له بذلك او وصولها سالمة وقبول المؤمن التأمين عليها، يجعل عقد التأمين البحري باطلاً، فإنه ووفقاً للوثيقة العائمة لانجد مثل هذا الحكم. إذ أنه وبناءً على الاحكام الخاصة للوثيقة العائمة، فإنَّ المؤمن ملتزم بالتأمين على البضاعة حتى وان كان الخطر المؤمن منه قد تحقق وادى بدوره الى هلاك البضاعة قبل تقديم الاقرار، وكان المؤمن له عالماً بذلك الهلاك، مادام ان المؤمن له قام بتقديم اقراره عن تلك الشحنة ضمن المدة المحددة في عقد التأمين^(٣).

وقد يتساءل البعض، هل ان هذا الحكم يعدّ استثناءً على القاعدة العامة التي تنص على بطلان كل عقد تأمين قبل او اثناء ابرام عقد التأمين؟.

يمكن القول أنَّ هذا الحكم لا يعدّ استثناءً على القاعدة العامة، لأن اثار عقد التأمين في الوثيقة العائمة لا تقود من وقت تقديم الاقرار ، بل ان اثار الوثيقة العائمة تسري من وقت الشحن وليس من وقت تقديم الاقرار^(٤).

فالإقرار الذي يقدمه المؤمن له لا يعد وعنه كونه وسيلة يُعَلِّم المؤمن له من خلالها المؤمن بالشحنة المراد التأمين عليها.

ثالثاً : موقف التشريعات من وقت تقديم الاقرار

لقد تناولت القوانين الوقت الذي يقوم فيه الاقرار، ولكنها قد اختلفت في تحديد هذا الوقت.

(١) د.عبد العزيز فهمي هيكل: مصدر سابق، ص ١٢.

(٢) د.عبد العزيز فهمي هيكل : مصدر سابق، ص ١٢.

(٣) د.مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٤٢٦.

(٤) د.علي حسن يونس: اصول القانون البحري، مصدر سبق ذكره، ص ٢٦٩.
د.مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، المصدر السابق، ص ٤٢٦.

لذلك يمكن ان القول أنَّ هناك اتجاهان قد اختلفا في تحديد الوقت الذي يجب ان يقدم فيه المؤمن له الاقرار للمؤمن، وعلى هذا الاساس نجد ان مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ ، وكذلك قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وقانون التجارة البحري السوري رقم (٨٦) لسنة ١٩٥٠ تمثل الاتجاه الاول اما الاتجاه الثاني فيمثل قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦. لذلك سنحاول ان نبين كلا الاتجاهين (الاول ، الثاني) من وقت تقديم الاقرار وسبب اختلافهما.

الاتجاه الاول: موقف التشريع العراقي والمصري والسوري

ان مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ والقانون المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والقانون السوري رقم ٨٦ لسنة ١٩٥٠ مثلت الاتجاه الاول والتي ميزت في وقت تقديم الاقرار بين الشحنات التي تشحن لحساب المؤمن له وبين الشحنات التي تتم لحساب الغير، فقد قررت هذه التشريعات حداً زمنياً اقصى يلتزم المؤمن له خلاله بتقديم الاقرار للمؤمن المتمثل بشركة التأمين.

وهذا ما اشار اليه مشروع قانون التجارة العراقي لسنة ١٩٧٤ في م(٣٤٧) التي نصت "٢- يلتزم المؤمن له في الوثيقة المفتوحة بابلاغ المؤمن بالشحنات الاتي ذكرها كما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها:

أ- جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له او تنفيذاً لعقود شراء او بيع تلزمه باجراء التأمين . ويشمل التأمين هذه الشحنات من وقت تعرضها للاخطار المؤمن عليها.
ب- جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يُعهد الى المؤمن له بأجراء التأمين عليها بشرط ان تكون له مصلحة في الشحنة، بوصفه وكيلاً بالعمولة او اميناً على البضائع او غير ذلك. ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الا من وقت ابلاغ المؤمن بها".
أمّا قانون التجارة البحري المصري فقد كان متوافقاً مع مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ من حيث التمييز بين التأمين الذي يتم لحساب المؤمن له والتأمين الذي يتم لحساب الغير.

لكنه اختلف معه في وقت تقديم الاقرار بالنسبة للشحنات التي تم لحساب المؤمن له او تنفيذاً لعقود تلزمه باجراء التأمين عليها. اذ ان مشروع القانون العراقي قد اشار الى ان التأمين يسري على تلك الشحنات من وقت تعرضها للخطر.

بينما نجد أنَّ قانون التجارة البحري المصري قد نص في (٣٩٤/ف أ) الى ".....وتشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط ان يقدم المؤمن له الاخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين".

ويبدو أنَّ القانون المصري كان موقفاً عندما اشار الى ان التأمين التلقائي لايسري على البضائع عند تعرضها للخطر، الا اذ قام المؤمن له بتقديم الاقرار الخاص عن تلك البضائع في المدة المحددة في وثيقة التأمين العائمة. اي أن تقديم الاقرار بعد فوات هذه المدة وتعرض البضاعة للخطر يجعل التأمين التلقائي لايسري عليها.

بينما نجد أنَّ موقف مشروع قانون التجارة العراقي لسنة ١٩٧٤ اشار الى ان التأمين يسري على البضائع من وقت تعرضها للخطر في حالة كون التأمين، قد تم لحساب المؤمن له، امر مننقد. اذ انه قد يؤدي الى دفع المؤمن له الى الغش والاحتيال، فيعتمد الى ابلاغ شركة التأمين بوقوع الخطر عند تعرض البضاعة للخطر المؤمن ضده فقط عند تحقق هذا الخطر، أما اذا وصلت البضاعة سالمة فانه سوف لن يبلغ شركة التأمين وبذلك يتخلص من اقساط

التأمين الخاصة بتلك الشحنة، والتي تطالبه شركة التأمين بدفعها عند ابلاغه اليها بتلك الشحنة: لكن اذا كان الابلاغ عن تلك الشحنة تحدد بمدة معينة كما هو الحال في قانون التجارة البحري المصري^(١) ، فان هذا الامر سوف يدفع المؤمن له بابلاغ شركة التأمين عن تلك الشحنة خلال تلك المدة ، حتى لا يفقد حقه في مبلغ التأمين او ان يتعرض لعقوبة فسخ عقد التأمين البحري.

وفيما يخص قانون التجارة البحري السوري فقد اشار الى ان المؤمن له ملتزم قبل شركة التأمين بان يقدم الاقرار الخاص بالشحنة التي تشحن لحسابه او لحساب غيره من الاشخاص، الذين عهدوا اليه في التأمين على بضائعهم خلال مدة سريان عقد التأمين البحري اي خلال سريان وثيقة التأمين العائمة^(١)، إذ نصت م ٣٠٨/ف ١ على "اذا كانت عقود ضمان البضائع مثبتة بوثائق غير ثابتة اي بوثائق اشترك فيلتزم المضمون ان يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكل الشحنات الموثوقة لحسابه او لحساب غيره من الاشخاص الذين عهدوا اليه في ضمان بضائعهم بقدر ما يتناولها الضمان".

ونجد وبالرغم من ذلك ان شركات التأمين البحري عادة تقوم بتحديد الوقت الذي يجب ان يقدم فيه الاقرار الخاص بالشحنات التي تتم لحساب المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة نفسها كأن تحدد هذا الوقت بـ(٨) ايام من تاريخ علم المؤمن له بشحن البضاعة او (٣) ايام او اي فترة تحددها هي^(٢) ، وفقاً لما تتمتع به شركة التأمين من خبرة ودراية في مجال التأمين البحري بوساطة الوثائق العائمة، حتى وان كانت القوانين البحرية لم تحدد هذه المدة.

أما فيما يخص الحالة الثانية وهي حالة التأمين على البضائع لحساب الغير، فإن القاعدة العامة لوقت تقديم الاقرار (وهي القاعدة التي تقضي ببطلان عقد التأمين البحري بالنسبة للشحنات التي تهلك قبل تقديم الاقرار وعلم المؤمن له" هي التي تطبق وهذا ما اشارت اليه م(٢/٣٤٧) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ وقانون التجارة البحري المصري (م/٣٩٤ ب). وقانون التجارة البحري السوري (م/٢/٣٠٨)، إذ نصت هذه القوانين على ان التأمين البحري لا يسري على هذه الشحنات الا من وقت إخطار (ابلاغ) المؤمن بها، فاذا ما تحققت الكارثة او الخطر البحري على هذه البضائع قبل تقديم الإقرار فانه لا فائدة في هذه الحالة من تقديم الاقرار.

وهذا ما نصت عليه وبصراحة (م/٣/٣٠٨) من القانون السوري "اذا كان المدد المصرح به يختص ببضائع مضمونة لحساب الغير فلا يكون له اي مفعول ان اعطي بعد تحقق النكبة الطارئة".

(١) ومن القوانين التي حددت وبصورة صريحة المدة التي يجب ان يقدم فيها الاقرار بالنسبة للشحنات التي تتم لحساب المؤمن له مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٥٨ إذ نصت (ف/٢م/٢٩٣) على "وتكون الارشاليات المشحونة لحساب المؤمن له مشمولة بالتأمين من سريان مدة الاخطار المؤمن منها حتى بالنسبة للحوادث (الكوارث) المعلومة للمؤمن له قبل ادلائه ببيان المشحونات بشرط ان يكون قد صرح بهذا البيان في خلال الثمانية ايام من تسلمه الاخطارات الخاصة بالارشاليات وتخفيض هذه المدة الى ثلاثة ايام العمل في السفرات التي تجري بين الموانئ العراقية".

اما القانون البحري المغربي في آخر تعديلاته لسنة ١٩٩٥ فلقد حدد تقديم الاقرار بالنسبة للشحنات التي تتم لحساب المؤمن له بـ(٣) ايام، ولا تحسب ضمنها ايام العطل الرسمية، إذ نصت م ٣٦٨ الى "..... ويجب على المؤمن له ان يدلي بتصريحاته على الارشاليات التي ينسحب عليها العقد المذكور سابقاً داخل اجل اقصاه (٣ ايام) لا تحسب ضمنها ايام العطلة ابتداءً من تاريخ تسلمه اعلام بالارسال".

(١) فياض عبيد: مصدر سابق، ص ١٤١.

(٢) علي حسن يونس: اصول القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٢٦٨.

ونجد ان مشروع القانون البحري لسنة ١٩٧٤ والقانون المصري اشترط ان تكون المؤمن له مصلحة في التأمين على الشحنات التي تتم لحساب الغير، كأن يكون وكيلاً بالعمولة او ان يكون اميناً على البضائع او اي صفة اخرى، أو شركة ملاحية خاصة بالنقل مثلاً. ويبدو لنا ان الامين على البضائع المذكور في مشروع القانون العراقي والقانون المصري ماهو الا مثال على التأمين الذي يجريه لمصلحة عملائه المستقلين والذين لا يكونون معينين او معروفين لديه عند اصدار هذه الوثيقة ، لذلك يعرف هذا التأمين انه تأمين لمصلحة من يثبت له الحق فيه ، الذي يعدّ من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير^(١). فلا بد علينا ان نبين في الفقرتين الاتيتين التأمين البحري الذي يتم عن طريق الوكالة بالعمولة والتأمين لمصلحة شخص غير معين (الاشتراط لمصلحة الغير).

أ- الوكالة بالعمولة

لم ينص قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ على احكام الوكالة بالعمولة على الرغم من اهمية هذا الموضوع ، بل اكتفى بايراد ذكر الوكالة بالعمولة ضمن الاعمال التجارية التي ذكرتها (م/٥ف/١٦) ، على الرغم من ان قانون التجارة الملغي رقم ٤٩ لسنة ١٩٧٠ قد عالج موضوع الوكالة بالعمولة في المواد (٢١١-٢٢١). ولقد عرف الوكالة بالعمولة في م ٢١١ منه، إذ نصت تلك المادة على ان الوكالة بالعمولة "عقد يتعهد بمقتضاه الوكيل بان يجري باسمه تصرفاً قانونياً لحساب الموكل". لذلك، يمكن ان نعرف الوكيل بالعمولة بأنه: الشخص الذي يتعاقد مع شخص آخر باسمه الخاص لحساب شخص اخر (الأصيل) مقابل اجر او عمولة معينة^(١). فالوكيل بالعمولة يقوم باجراء التصرفات القانونية مع الغير لمصلحة موكله، وذلك باسمه الشخصي وليس باسم موكله.

من هنا نجد ان الوكالة بالعمولة تجعلنا امام عقدين : الاول العقد الذي يتم ما بين الموكل والوكيل بالعمولة وهو عقد الوكالة بالعمولة، اما العقد الثاني فهو التصرف القانوني الذي يبرمه الوكيل بالعمولة بناءً على اوامر وتوجيهات الموكل، وهذا العقد يجعله ملتزماً امام الغير^(٢).

وفيما يخص عقد التأمين نجد ان العقد الثاني هو عقد التأمين البحري الذي يتم بين المؤمن (شركة التأمين) والوكيل بالعمولة، والذي يتعاقد فيه باسمه الشخصي وليس بأسم موكله، وهذا الامر يميز عقد الوكالة بالعمولة عن الوكالة العادية التي نجد فيها اسم الوكيل (المؤمن له) يظهر في عقد التأمين^(٣).

وبما أنّ الوكيل بالعمولة هو نائب عن موكله ويتعاقد مع الغير باسمه الشخصي^(٤). لذلك فانه من غير المتصور ان ينشأ علاقة مباشرة بين الموكل والغير المتعاقد مع الوكيل

(١) د.حسن علي يونس: اصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٧٠.

(٢) د.مصطفى كمال طه: القانون التجاري، القاهرة، مطبعة اطلس، ١٩٧٧، ص ٦٦.

رحيم راهي ناصر: الوكالة بالعمولة بالنقل البري ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون والسياسة في جامعة بغداد، ١٩٨٣، ص ٢١.

(٣) د.طالب حسن موسى، مبادئ القانون التجاري، ط ١، بغداد، مطبعة الحكومة ، ١٩٧٤، ص ٢٣٢.

(٤) د.علي حسن يونس : القانون التجاري ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، القاهرة ، دار المحامي للطباعة ، ص ١٠٩.

(٤) السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، العقود الواردة على العمل (المقابلة، الوكالة، الرديفة، والحراسة) ، المجلد الثالث، ج ٧، القاهرة ، دار النهضة العربية، ١٩٦٤، ص ٣٧٣.

بالعمولة، ولكن هذا لا يمنع من امكانية رجوع احدهما على الاخر بمقتضى الدعوى غير المباشرة^(٥).

ولقد عدَّ القانون الوكالة بالعمولة من الاعمال التجارية، على وصف ان الوكيل بالعمولة محترف في مزاولة الاعمال التجارية، وهذا ما نصت عليه (م ٣، اولاً) من قانون تنظيم الوكالة التجارية^(١) اذ نصت "اولاً: الوكالة التجارية/كل عمل تجاري يقوم به في العراق شخص بصفة وكيل عن شخص طبيعي او معنوي من خارج العراق سواء أكانت وكالة تجارية ام وكالة بالعمولة ام اية وكالة تجارية اخرى منصوص عليها في القوانين الخاصة بالتجارة والشركات والنقل".

ويجب على الوكيل بالعمولة ان يحترم جميع تعليمات الموكل سواء أكانت هذه التعليمات أمرة والتي يجب ان يقوم باتباعها بدقة متناهية او تعليمات بيانية والتي يكون للوكيل بالعمولة المجال الاوسع في العمل المكلف به^(٢).

ب- التأمين لمصلحة من يثبت له الحق (الاشتراط لمصلحة الغير):

قد تحرر وثيقة التأمين العائمة لمصلحة شخص غير معين، ويتم تداول هذه الوثيقة مع سند الشحن، اذ قد يقوم امين البضاعة بأبرام وثيقة عائمة لحساب عملائه، من اجل ان يقوم بتغطية الشحنات التي تتم لحسابهم والتي يعهدون اليه -أمين البضاعة- بنقلها. وقد تعتمد الشركة الخاصة بالملاحة البحرية ان تعرض على الشاحنين الاستفادة من الوثيقة العائمة التي أبرمتها الشركة، او ان يقوم مصنع معين بالتأمين على البضائع لمصلحة عملائه ويكون هذا نظير مبلغ معين يضاف الى اجرة النقل^(٣).

والتأمين لمصلحة شخص غير معين ما هو الا اشتراط لمصلحة الغير^(٤). والاشتراط لمصلحة الغير هو عقد يبرم بين شخصين، المشتراط والمتعهد لمصلحة شخص ثالث اجنبي عن العقد، يسمى بالمنتفع من دون ان يكون المشتراط فضولياً او وكيلاً عن المنتفع^(١). ولقد أجاز المشرع العراقي حالة الاشتراط لمصلحة الغير في م(١٥٢) من القانون المدني التي نصت "يجوز للشخص ان يتعاقد باسمه الخاص على التزامات يعقدها لمصلحة الغير اذا كان له في تنفيذ هذه الالتزامات مصلحة شخصية مادية كانت او ادبية". ومن خلال هذا النص نجد انه لا بد ان تتوافر الشروط الآتية حتى نكون امام حالة اشتراط لمصلحة الغير:

(٥) د.علي حسن يونس: القانون التجاري وعمليات البنوك، مصدر سابق، ص ١٥٤، ١٥٣.

(١) قانون تنظيم الوكالة التجارية رقم ٥١ لسنة ٢٠٠٠.

(٢) اكثم امين الخولي: الوسيط في القانون التجاري، العقود التجارية، ج ٤، ط ١، ١٩٥٨، القاهرة، مطبعة نهضة مصر، ص ١٩٣.

(٣) د.مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٢٥.

د.هشام فرعون: مصدر سابق، ص ٣٠٥.

د.علي حسن يونس: اصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٧٠.

(٤) د.السنهوري: عقد التأمين، مصدر سابق، ص ١٥٤١. د.رزق الله انطاكي ونهاد السباعي: مصدر سابق، ص ٣٢٢.

(١) د.جعفر الفضلي: مصادر الالتزام، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني (دراسة مقارنة)، ج ١، ١٩٩١، ص ٢٣٠، د.توفيق حسن فرج: النظرية العامة للالتزام، احكام الالتزام، الاسكندرية، المكتب العصري الحديث، ١٩٧٨، ص ٢٧٣.

١ - يجب ان يكون التعاقد باسم المشتري

يجب ان يقوم المؤمن له (المشتري) بالتأمين على تلك الشحنات باسمه، وليس باسم المنتفع، إذ أنَّ الأخير يكون اجنبياً عن التعاقد الذي ابرم ما بين المشتري والمتعهد (المؤمن)، لأنَّ (المنتفع) لو كان طرفاً في العقد فاننا لن نكون امام حالة من اشتراط لمصلحة الغير^(٢).

٢ - يجب ان تنصرف ارادة الطرفين المتعاقدين الى انشاء حق مباشر للمنتفع.

لا يكفي ان يقوم المشتري بالتعاقد باسمه حتى تقوم حالة الاشتراط لمصلحة الغير بل لابد ان تكون ارادة طرفي العقد قد اتجهت الى ايجاد حق مباشر للمنتفع. فاذا لم يقصد طرفي العقد انشاء حق لمصلحة المنتفع، إذ أنَّ المشتري انما اشترط الحق لنفسه^(٣)، فلن تكون امام حالة اشتراط لمصلحة الغير حتى وان عاد التعاقد بشيء من النفع او الفائدة على المنتفع^(١).

٣ - يجب ان تكون للمشتري مصلحة شخصية في تنفيذ الالتزامات المشتري:

إذا كان المشتري قد تعاقد باسمه الخاص مع المتعهد على ايجاد حق للمنتفع، فلا بد ان يكون له مصلحة شخصية من قيام هذا التعاقد، حسب ما نصت اليه م(١٥٢) من القانون المدني العراقي^(٢). اذ قد يحدث في بعض الاحيان ان يقوم شخص بالتأمين على بضائع تعود لشخص آخر، ولكن لا توجد لديه مصلحة شخصية من ابرام هذا العقد، اذ قد يعقده على سبيل الفضالة او الوكالة، لان كلاً منهما ليس له مصلحة شخصية، وهنا لا نكون امام اشتراط لمصلحة الغير، اذ لا يوجد اشخاص ثلاثة (مشتري، متعهد، منتفع)، فصاحب المصلحة الحقيقي هو شخص واحد الا وهو المستفيد الذي يكون في الوقت نفسه المشتري والمؤمن له^(٣).

٤ - يجب ان يكون المنتفع موجوداً او معيناً عند ترتيب اثر العقد

مثلاً يصح الاشتراط لمصلحة الغير ان يكون المنتفع معيناً او موجوداً عند الاشتراط، فانه من الممكن ايضاً ان لا يكون المنتفع موجوداً عند الاشتراط، اي ان يكون المنتفع شخصاً مستقبلياً، مادام بإمكان أن يعين هذا الشخص عند ترتيب اثر العقد. اذ ان الشخص الذي يحمل سند الشحن هو الشخص الذي له الحق في الاستفادة من وثيقة التأمين العائمة بوصفه مالك البضاعة^(٤).

(٢) د.توفيق حسن فرج: مصدر سابق، ص ٢٧٨. د.محمد كامل مرسي: الالتزامات، القاهرة، المطبعة العالمية، ١٩٥٤، ص ٦١٤.

(٣) "اذا كان الحق الذي اشترطه المشتري (المؤمن له) في وثيقة التأمين انما اشترطه لنفسه فلا يكون هناك اشتراط لمصلحة الغير حتى ولو كانت ثمة منفعة تعود منه الى الغير، اما اذا تبين من عقد التأمين ان العاقدين قصدوا تحويل الغير الحق المباشر في منفعة العقد فان القواعد الخاصة بالاشتراط لمصلحة الغير هي التي تطبق". طعن رقم ٩٨٨ سنة ١٩٥٠ ق جلسة ١٩٨٥/١/١، سجل ٣٦، ص ٦٩. د.سعيد احمد شعليل: مصدر سابق، ص ١٥٥.

(١) توفيق حسن فرج: مصدر سابق، ص ٢٧٩، ٢٧٨.

(٢) د.عبد المجيد الحكيم: مصادر الالتزام، مصدر سابق، ص ٣٥٦.

(٣) د.السنهوري: عقد التأمين، مصدر سابق، ص ١٥٤٩.

(٤) رزق الله انطاكي، د.نهاد السباعي: الحقوق التجارية البحرية، مصدر سابق، ص ٣٢٢.

أنَّ المستفيد من الاشتراط عليه ان يبلغ المؤمن (شركة التأمين) برغبته بالانتفاع من الوثيقة العائمة التي ابرمها المشتراط مع شركة التأمين. وابلغ المنتفع عن هذه الرغبة، يعني أن شركة التأمين تستطيع معرفة الشخص المنتفع من عقد التأمين، ومن ثم فانه سوف يتعرف على الشخص الذي يستحق مبلغ التأمين فيما لو تعرضت البضاعة للتلف. ومن ناحية اخرى نجد ان المؤمن لا يستطيع المطالبة بأقساط التأمين التي يلتزم بدفعها الا اذا اعلن المنتفع رغبته في التأمين على البضاعة.

ولكن في حالة عدم اعلان المنتفع عن رغبته بالتأمين فانه لايسري عليه التأمين المعقود، ومن ثمَّ سيبطل الاشتراط لمصلحة الغير من دون ان يبطل عقد التأمين (وثيقة التأمين العائمة)^(١). ويترتب على جعل التأمين لمصلحة شخص غير معين اشتراط لمصلحة الغير العلاقات الثلاث الآتية:

– علاقة المشتراط بالمتعهد

نجد أنَّ العلاقة التي تحكم المشتراط والمتعهد هي علاقة عقدية يحكمها العقد المبرم ما بين الطرفين، فعقد التأمين – الوثيقة العائمة- يعدّ عقداً ملزماً للجانبين، ومن ثمَّ فإنَّ مثل هكذا عقود ترتب حقوقاً والتزامات لكلا الطرفين. فيلتزم المشتراط بأخطار المؤمن بجميع البيانات التي لها شأن في تحديد مدى الخطر، ومن ثمَّ تحديد قسط التأمين. فهذا الالتزام يقع على عاتق المشتراط ولا دخل للمنتفع فيه، اذ أنَّ المنتفع لا يكون معيناً في عند التعاقد وهذا هو الامر الغالب في الاشتراط لمصلحة الغير^(٢). والمشتراط ايضاً يكون مسؤولاً امام المتعهد (المؤمن) عن اخفاء البيانات التي يريد المتعهد معرفتها او عن تقديم بيانات غير صحيحة خاصة بالشحنة^(٣).

ويكون المشتراط ايضاً مسؤولاً امام المتعهد بدفع اقساط التأمين الخاصة بالشحنة، واي اجراء يتخذ من قبل المتعهد بوصفه شركة تأمين، فانه يتخذ ضد المشتراط وليس ضد المنتفع، على وصف أن المشتراط هو الذي تعاقد معها.

ولكن هذا لايمنع من قيام المنتفع بدفع اقساط التأمين على الرغم من انه غير ملزم بذلك، من أجل ان يتلافى حالة وقف سريان التأمين او فسخ عقد التأمين من جراء عدم دفع قسط التأمين^(٤).

وفيما يخص المتعهد (المؤمن) فهو يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين للمنتفع من عقد التأمين، وعليه ان لايمنع عن تنفيذ هذا الالتزام، ويحق للمشتراط ان يطالب المتعهد بان يقوم بتنفيذ التزامه^(١).

ويمكن للمشتراط ان يقوم بالغاء عقد الاشتراط في اي وقت، ولكن بشرط ان يكون هذا قبل إعلان المنتفع رغبته بالاستفادة من عقد التأمين^(٢).

– علاقة المشتراط بالمنتفع

(١) د.علي حسن يونس : اصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٥٠. د.توفيق حسن فرج: مصدر سابق، ص ٢٧٨.

(٢) السنهوري : عقد التأمين ، مصدر سابق، ص ١٥٤٧.

(٣) د.مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤١٤.

(٤) السنهوري : عقد التأمين ، مصدر سابق، ص ١٥٤٨.

د.مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤١٤.

(١) د.عبد المجيد الحكيم: مصادر الالتزام ، مصدر سابق، ص ٣٥٨.

(٢) د.توفيق حسن فرج: مصدر سابق، ص ٢٨١.

لا توجد اية علاقة عقدية بين المشتري والمنفعة عند إبرام عقد التأمين إذ نجد ان المشتري يبرم عقد تأمين مع المتعهد، ويقوم الأخير باصدار وثيقة عائمة، ومن ثم يقوم المشتري بعرضها على العملاء من اجل الاستفادة منها كأن يقوم البائع بعرض هذه الورقة على المشتريين المستقبليين.

ومن غير المتصور ان لا يكون هناك سبب يدفع المشتري للقيام بابرام وثيقة تأمين عائمة لمصلحة المنفعة، فلابد من وجود مثل هذا الدافع، واذا كان الدافع للتعاقد بالنسبة لحالات الاشتراط الاخرى، قد يكون تبرعاً او معاوضة^(٣). فنجد ان سبب اصدار وثيقة عائمة وعرضها على الغير للاستفادة منها، يأتي على سبيل المعاوضة إذ أن أمين النقل او شركة الملاحة عندما تصدر وثيقة عائمة يكون هدفها الاول والاخير هو تسهيل الامر على اصحاب البضائع، من خلال تمكينهم من الاستفادة من التأمين المعقود لقاء مبلغ معين يضاف الى اجرهم^(٤).

- علاقة المتعهد (شركة التأمين) بالمنفعة

تعدُّ العلاقة التي تنشأ ما بين المتعهد والمنفعة من اهم العلاقات التي تظهر في حالة الاشتراط لمصلحة الغير، إذ أن الاشتراط لمصلحة الغير في الحقيقة ماهو الا خروج صريح عن قاعدة نسبية اثر العقود وعدم انصرف اثارها الى الغير. إذ نجد أن المنفعة يستفاد من عقد لم يكن طرفاً فيه.

ولابد من القول أن علاقة المنفعة والمشتري ترتب نتائج معينة من الممكن ايرادها بالنقاط الآتية:

١- إنَّ المنفعة من الوثيقة العائمة سوف يحصل على حق مباشر تجاه المؤمن (المتعهد) من عقد لم يكن طرفاً فيه، وهذا ما نصت عليه صراحةً م(١٥٢) القانون المدني العراقي التي اشارت الى "ويترتب على هذا الاشتراط ان يكسب الغير حقاً مباشراً قبل المتعهد ويستطيع ان يطالبه بوفائه مالم يتفق على خلاف ذلك". لذلك يكون من حق المنفعة ان يطالب المتعهد (المؤمن) بمبلغ التأمين، لما لحقه من ضرر بسبب تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه ومن ناحية اخرى، نجد أنه يحق للمنفعة الاستفادة من التأمينات المقدمة من قبل المتعهد للمشتري، مالم يكن الاتفاق على ان تكون هذه التأمينات للمشتري دون المنفعة^(١).

٢- اشارت م(١٥٢/٢) من القانون المدني العراقي الى أن "وللمتعهد ان يتمسك قبل الغير بالدفوع التي تنشأ عن العقد".

(٣) د.توفيق حسن فرج: مصدر سابق، ص ٢٨٢-٢٨٣.

عبد المجيد الحكيم : مصادر الالتزام ، مصدر سابق، ص ٣٥٩.

(٤) د.مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، مصدر سابق ، ص ٤٢٥.

(١) د.حسن علي دنون: مصادر الالتزام ، بغداد، مطبعة المعارف، ١٩٤٩، ص ٢٠٤.

توفيق حسن فرج : مصدر سابق، ص ٢٨٣.

من هنا نجد أنَّ المتعهد يستطيع ان يتمسك بجميع الدفعات التي يكون مصدرها العقد نفسه الذي انشأ حقاً مباشراً للمنتفع، والتي كان من الممكن أن يتمسك بها تجاه المشتري. فيستطيع أن يدفع ببطالان عقد التأمين عند تقديم المؤمن له بيانات غير صحيحة حول الشحنة المشمولة بالتغطية التأمينية، أو التأخر في تقديم تلك البيانات أو الدفع بعدم تنفيذ التزاماته بتعويض المنتفع من الخسارة التي لحقته بسبب عدم التزام المشتري بتنفيذ التزاماته. ومثلما يحق للمتعهد أن يتمسك بجميع الدفعات التي كان مصدرها عقد التأمين نفسه، والتي كانت موجودة وقت تحقق الخطر، فإنه يستطيع ان يتمسك بالدفعات التي مصدرها العقد نفسه ايضاً. ولكنها تستجد بعد وقوع الخطر، كأن يدفع بسقوط حق المنتفع في التعويض، بسبب عدم تقديم الإخطار عند تعرض البضاعة للخطر في الوقت المحدد في القانون^(١). وإنَّ امكانية تمسك المؤمن بجميع الدفعات تجاه المستفيد، والتي كان بالامكان ان يتمسك بها تجاه المشتري حين انتقال وثيقة التأمين القائمة الى المستفيد لا يعدّ بمثابة تظهير للوثيقة حتى تتحقق امكانية تطبيق قاعدة التطهير من الدفعات، والتي تحول الى عدم قدرة المؤمن التمسك بالدفعات التي كان من الممكن التمسك بها تجاه المستفيد^(٢). ويبدو أنَّ القضاء الفرنسي قد علل مسألة امكانية المؤمن بالتمسك بالدفعات تجاه المستفيد في حالة التأمين لمصلحة شخص غير معين (اشتراط لمصلحة الغير)، بالقول ان المستفيد من الوثيقة لا يعدّ بمثابة شخص ثالث بالنسبة للمؤمن، وانما هو صاحب المصلحة المباشرة من عقد التأمين البحري^(٣).

ويبدو ان هذا الرأي هو الراجح ولاسيما وان المستفيد يتلقى حقاً مباشراً من عقد التأمين البحري، والذي ابرم ما بين المشتري والمتعهد.

٣- انَّ المنتفع من الوثيقة القائمة التي أبرمت ما بين المشتري والمتعهد يتم تعيينه وقت الحادث، والذي يكون حائزاً لسند الشحن الخاص بالبضاعة المشمولة بالتغطية^(٤).

٤- بالرغم من أنَّ عقد التأمين البحري – الوثيقة القائمة – قد أنشأ حقاً مباشراً للمنتفع الا أنه – اي المنتفع – لا يستطيع ان يطالب بفسخ عقد التأمين لأي سبب كان، حتى وان كان بسبب اخلال المتعهد بالتزاماته تجاهه. وهذا امر طبيعي، لأنه لا يمكن ان يكون له حق الفسخ في عقد لم يكن طرفاً فيه، وانما يكون هذا الحق للمشتري الذي تعاقد مع المتعهد. وبالرغم من ذلك نجد ان من حق المنتفع المطالبة بالتعويض دون الفسخ^(٥).

(١) مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤١٤.

د. السنهوري: عقد التأمين، مصدر سابق، ص ١٥٥١.

د. عبد المجيد الحكيم: مصادر الالتزام، مصدر سابق، ص ٣٦٠-٣٦١.

د. توفيق حسن فرج: مصدر سابق، ص ٢٨٣-٢٨٤.

(٢) رزق الله انطاكي ود. نهاد السباعي: الحقوق التجارية البحرية، مصدر سابق، ص ٣٢٢.

(٣) رزق الله انطاكي ود. نهاد السباعي: المصدر نفسه، ص ٣٢٢.

(٤) د. مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤١٤.

(٥) علي حسن ذنون: مصدر سابق، ص ٢٠٤.

توفيق حسن فرج: مصدر سابق، ص ٢٨٣.

ولقد أكد القضاء^(٢) والقانون على ضرورة عمل الاقرار بالنسبة للتأمين لمصلحة شخص غير معين، قبل تحقق الخطر المؤمن منه. ويرجع هذا الموقف الى الاسباب الاتية:

١- عندما يعقد الاشتراط لمصلحة الغير (لمصلحة شخص غير معين) أي شخص مستقبلي، فان المنتفع من الوثيقة العائمة يكون غير معين. وإنّ تقديم الاقرار يعني أنه أصبح وسيلة أو أداة يستطيع المؤمن (المتعهد) من خلاله معرفة شخص المنتفع. وبذلك سوف يعرف الشخص الذي سيتم التأمين على بضائعه، ومن ثم تعويضه عن الخسارة التي تلحقه بسبب تعرض بضائعه للخطر.

٢- المؤمن له (المنتفع) لابد أن يكون معروفاً لدى المتعهد (المؤمن) قبل تحقق الخطر المؤمن منه، فلو فرضنا أنّ المؤمن له تم التعرف عليه وقت تحقق الخطر، لأدى هذا الامر الى اجازة التأمين على المخاطر المحققة وفي الوقت نفسه يؤدي الى نفي صفة الاحتمالية التي يتميز بها التأمين بصورة عامة.

لاسيما وأنّ التأمين على البضائع في حالة الاشتراط لمصلحة الغير يكون من وقت اعلان الرغبة في التأمين، وليس من وقت الشحن، كما هو الحال بالنسبة للتأمين لحساب المؤمن له.

٣- أنّ المؤمن (المتعهد) يلزم المنتفع بتقديم الإقرار الخاص بالشحنة قبل وقوع الخطر المؤمن منه في حالة كون التأمين تم لمصلحة شخص غير معين، من اجل ان يتجنب وعلى قدر الامكان الغش او الخداع الذي ينتج عن سوء نية^(١) المؤمن له (المنتفع)، والذي يعمد الى التحايل على المتعهد عندما لايقوم بتقديم الاقرار الخاص بالشحنة، الا بعد ان تتعرض البضاعة للخطر المؤمن منه.

إذ أنه يمتنع عن تقديم الاقرار الى ان تتعرض البضاعة للخطر، لكن اذا وصلت البضاعة سالمة من دون اي ضرر، فانه لا يقدم الاقرار عنها وبذلك لايسري على تلك البضائع التأمين وفقاً للوثيقة العائمة، وهنا لايقع للمؤمن المطالبة بالاقساط الخاصة بالشحنة، لان التأمين لايسري على البضاعة الا من تاريخ اعلان الرغبة.

أمّا في التأمين على البضائع التي تتم لحساب المؤمن له، فانه وكما ذكرنا سابقاً، أنّ التأمين يسري من وقت الشحن، وليس من وقت اعلان الرغبة. فإذا قدم المؤمن له اقراراً بعد وقوع الخطر وضمن المدة المحددة في العقد، فإن المؤمن لايصيبه اي ضرر جراء ذلك، ولن يتعرض الى الغش او الخداع مادام ملتزماً خلال تلك المدة بالتأمين على البضائع^(٣).

ولابد من الاشارة الى أنّ مساواة الوكالة بالعمولة مع الاشتراط لمصلحة الغير من حيث اخضاعها الى القاعدة العامة للوقت الذي يجب ان يقدم فيه الاقرار مسألة منتقدة. وذلك لان اياً من الاسباب المذكورة سابقاً لا تنطبق على الوكالة بالعمولة. ففيما يخص السبب الاول والثاني فيمكن الرد بالقول ان المؤمن في الوكالة بالعمولة لا يحتاج الى معرفة اسم الوكيل ما دام الوكيل بالعمولة هو الشخص الذي يكون ملتزماً امامه وهو معروف لديه منذ ابرام عقد

(٢) نقض فرنسي ٣٠ نوفمبر ١٩٠٣ ، اشار اليه د.علي حسن يونس : اصول القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٧٠.

(١) د.علي حسن يونس: اصول القانون البحري ، المصدر السابق، ص ٢٧٠.

(٢) د.علي حسن يونس: اصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٧١.

التأمين واصدار الوثيقة العائمة ، لذلك فلا توجد حاجة الى اعلان رغبة الوكيل بالعمولة قبل تحقق الخطر كما هو الحال في حالة الاشتراط لمصلحة الغير.

اما فيما يخص السبب الثالث وهو تلافي حالة الغش والتحايل التي من الممكن ان تصدر عن المؤمن له فيمكن الرد عليها بالاشارة الى ان احتمالية صدور الغش او التحايل من المؤمن له فيمكن ان تحدث ايضاً في حالة التأمين على البضائع لحساب المؤمن له وليس فقط في حالة الاشتراط لمصلحة الغير او التأمين بمقتضى الوكالة بالعمولة.

الاتجاه الثاني : موقف التشريع الانكليزي من وقت تقديم الاقرار

لقد عالج قانون التأمين البحري الانكليزي لعام ١٩٠٦ مسألة وقت تقديم الاقرار بصورة مختلفة عن باقي القوانين التي تناولت مسألة وقت تقديم الاقرار ، والتي قد ميّزت بين حالة التأمين لشحنات تتم لحساب المؤمن له وشحنات تتم لحساب الغير.

إذ نصت تلك القوانين على ان وقت تقديم الاخطار يكون ممكناً حتى ولو وقع الخطر المؤمن منه في حالة التأمين لحساب المؤمن له، ما دام الاخير قد قام بتقديم الاقرار ضمن المدة المحددة في الوثيقة العائمة.

أما التأمين على الشحنات التي تكون لحساب الغير فيجب ان يقدم الاقرار قبل تحقق الخطر ، والا سقط حق المؤمن له بالمطالبة بالتعويض.

اما قانون التأمين البحري الانكليزي فقد اشار الى الوقت الذي يجب ان يقدم فيه الاقرار في م(٣/٢٩) التي نصت "٣- مالم تنص الوثيقة بغير ذلك فانه يلزم ان يقدم التصريحات بانتظام عند الارسال او الشحن ويشترط ان تتضمن الشحنات التي تغطيها الوثيقة العائمة وقيمة البضائع والاموال الاخرى"(١).

يتضح من خلال النص السابق أنّ وقت تقديم الاقرار ، إما ان يقدم عند ارسال البضائع او عند شحنها. وفي حالة اذا تم الاتفاق على وقت آخر يقدم فيه الاقرار ، يمكن ان يقدم الاقرار في ذلك الوقت، حتى وان لم يكن هذا الوقت هو وقت الشحن او الارسال التي نصت عليه م(٣/٢٩) من القانون الانكليزي.

ومن ناحية اخرى، نجد أنّ قانون التأمين البحري الانكليزي لم يفرق بين التأمين المعقود لحساب المؤمن له والتأمين الذي يكون لحساب الغير ، بل ان النص يبدو واضحاً، على ان الوقت المحدد وفقاً للقانون الانكليزي هو واحد الا وهو "وقت شحن او ارسال البضاعة واي وقت يتم الاتفاق عليه في الوثيقة".

وفيما يخص قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ فإنه لم يعالج مسألة تخلف المؤمن له بتقديم الاقرار بشيء من التفصيل، كما فعلت باقي القوانين التي ذكرناها سابقاً، بل نجده اشار في م(٣/٢٩) منه الى ان المؤمن يكون مسؤولاً عن تغطية الخطر المؤمن منه حتى وان لم يكن تقديمه في الوقت المحدد في الوثيقة والمتفق عليه، اي حتى بعد وقوع الخسارة او وصول البضاعة الى مكانها النهائي، مادام المؤمن له كان حسن النية "٣- مالم تنص الوثيقة بغير ذلك فانه يلزم بتقديم الاقرار بانتظام عند الارسال او الشحن ويشترط ان تتضمن جميع

(١) (٢٩/٣) "Unless the policy other wise provides , the declarations must be made in the order of dispatch or Shipment.....".

الشحنات التي تغطيها الوثيقة العائمة وقيمة البضائع والاموال الاخرى التي يلزم ان يصرح عنها بصدق الا ان السهو او الغلط في التصريح يمكن تصحيحها حتى بعد تحقق الخسارة او الوصول شريطة ان يكون السهو او التصريح كان قد جرى بحسن نية".
يتضح من خلال هذا النص أنَّ حالة السهو^(١) او الغلط يمكن تصحيحها اذا كان المؤمن له حسن النية.

ففي القضية الانكليزية^(٢) (Robinson V. Touray) التي بينت ان حالة الغلط لن تؤدي الى تنصل المؤمن عن دفع مبلغ التأمين حال تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه، اذا تتلخص وقائعها في أنَّ السمسار قدَّم معلومات خاطئة عن اسم السفينة الناقلة للبضاعة المنقولة من (Archangel) الى (Great Britain)، إذ أنَّه ذكر في الاقرار المقدم من قبله ان اسم السفينة الناقلة هي سفينة (Tweende Venner and Neptmus)، في حين ان اسم السفينة الناقلة للبضاعة هي سفينة (America)، ولقد حاولت شركة التأمين المؤمنة على تلك البضاعة التنصل عن مسؤوليتها، بحجة أنَّ البضاعة لم تكن مشحونة على السفينة التي جاء ذكرها في الاقرار المقدم من قبل السمسار . ولكن القاضي (Lord Ellenborough) في محكمة (King's Bench) قضى بمسؤولية شركة التأمين على وصف ان الخطأ في تقديم اسم السفينة ، كان بحسن نية طبقاً لنص م(٣/٢٩) من قانون التأمين الانكليزي لسنة ١٩٠٦ .

رابعاً : جزاء مخالفة المؤمن له التزامه بتقديم الاقرار

انَّ ما يؤخذ على وثيقة التأمين العائمة هو الخوف من الغش او الاحتيال الذي من الممكن ان يصدر من قبل المؤمن له، الذي يعتمد الى ابلاغ شركة التأمين بالشحنات التي تعرضت للخطر من اجل الحصول على مبلغ التأمين . ويعتمد في الوقت نفسه الى الاحجام عن الإخطار (الإبلاغ) عن الشحنات التي تصل سالمة، اي من دون ان تتعرض الى الخطر المؤمن منه، ومن اجل تلافي هذا الامر فأنَّ القانون قد وضع للمؤمن له من العقوبات التي بالامكان ان تكون رادعاً له للحيلولة دون قيام حالة الغش والخداع والاحتيال.

نجد ان مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ قد نص على عقوبة عدم تقديم الاقرار من قبل المؤمن في م(٣٤٨) على انه "اذا تعمد المؤمن له مخالفة الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة، جاز للمؤمن ان يطلب فسخ العقد فوراً وان يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع اول مخالفة وان يستوفي على سبيل التعويض الاقساط الخاصة بالشحنات التي لم يبلغ بها".

أما القانون المصري فقد نص على عقوبة تخلف المؤمن له عن تقديم الاقرار في م(٣٩٥) في فقرتين على انه "١- اذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمؤمن ان يطالب بفسخ العقد فوراً مع اداء تعويض يعادل اقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.

^(١) كما في قضية

- (Union Insurance Society of canton V.Wills) (١٩١٦) Chouley and Giles: op cit. P:٣٦٧.

^(٢) Lord Chorley of Kendal and C.T. Bailhache: op . cit , P:٢٤٣.

٢- وإذا ثبت سوء نية المؤمن له جاز للمؤمن ان يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع اول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له".

اما فيما يخص قانون التجارة البحري السوري فانه قد قرر في م(٢/٣٠٨) عقوبة الالغاء، إذ نصت تلك المادة "اذا لم يقم المضمون له بهذا الالتزام فيمكن الغاء العقد بناء على طلب الضامن الذي يحتفظ بالاقساط المدفوعة في كل الاحوال ويحق له دفع الاقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها" من خلال النص السابق نجد ان هذه العقوبات تتمثل بالاتي:

١ - فسخ عقد التأمين:

يقصد بالفسخ انحلال الرابطة التعاقدية في العقد الملزم للجانبين، بعد ان ينشأ هذا العقد بصورة صحيحة، وذلك بسبب اخلال احد الطرفين المتعاقدين بتنفيذ التزامه، ومن ثم إرجاع الطرفين المتعاقدين الى الحالة التي كانا عليها قبل ابرام العقد^(١).

ان عقد التأمين البحري -وثيقة التأمين العائمة- هو عقد ملزم للجانبين، لذلك فان المؤمن يكون له الحق في فسخ عقد التأمين، اذا ما اخل المؤمن له بتنفيذ التزامه بتقديم الاقرار في الوقت المحدد في الوثيقة، طبقاً للمادة ١٧٧ من القانون المدني العراقي التي نصت "في العقود الملزمة للجانبين، اذا لم يوف احد المتعاقدين بما وجب عليه بالعقد جاز للعقد الاخر بعد الاعذار ان يطالب الفسخ مع التعويض ان كان له مقتضى، على انه يجوز للمحكمة ان تنتظر المدين الى اجل، كما يجوز لها ان ترفض طلب الفسخ اذا كان مالم يوف به المدين قليلاً بالنسبة للالتزام في جملته".

ولقد نصت م(٣٤٨) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ و م(١/٣٩٥) من قانون التجارة البحري السوري على ان الفسخ يقع فوراً ومن دون اعذار. ونرى أنَّ فسخ عقد التأمين لعدم قيام المؤمن له بتقديم الاقرار الخاص بالشحنة ومن دون اعذار أمرٌ طبيعي وجائز للمؤمن، حتى وان لم ينص عليه القانون في م(٣٤٨) عراقي وم(١/٣٩٥) مصري، وذلك لانه لا اعذار اذا كان تنفيذ الالتزام مقترناً بمدة محددة ثم مضت تلك المدة من دون ان يقوم المدين بالالتزام (المؤمن له) بتنفيذ التزامه خلال تلك المدة المحددة في العقد.

وهذا ما نصت عليه م(٢٥٨) من القانون المدني العراقي، اذ نصت على "لا ضرورة لاعذار المدين في الحالات الآتية: أ- اذا اصبح تنفيذ الالتزام تنفيذاً عينياً غير ممكن بفعل المدين وعلى الاخص اذا كان محل الالتزام حق عيني او القيام بعمل وكان لابد ان يتم تنفيذه في وقت معين وانقضى هذا الوقت دون ان يتم او كان امتناعاً عن عمل واخل به المدين".

وهذا الحكم (اي لاضرورة للاعذار، منطبق على الوثيقة العائمة، اذ نجد أنَّ المؤمن له ملتزم بتقديم اقراره خلال مدة تم الاتفاق عليها في عقد التأمين، فاذا مرت تلك المدة من دون ان يقدم الاقرار الخاص بالشحنة فان من حق المؤمن ان يطلب الفسخ فوراً دون اعذار. ويحق للمؤمن بناءً على ذلك المطالبة بجميع مبالغ التأمين التي قد دفعها للمؤمن له كتعويض لما لحقه من خسارة بالنسبة للشحنات اللاحقة عن اول مخالفة قام بها المؤمن له. اذ قد يحدث

(١) د. محمد كامل مرسي: مصدر سابق، ص ٦٢٧.
د. علي حسن ذنون: مصدر سابق، ص ٢٥٣.

ان لايعلم المؤمن أن المؤمن له لم يتم بتقديم إقراره الخاص باحدى الشحنات إلا بعد مرور مدة قام المؤمن خلالها بتعويض المؤمن له من خسارة لحقته بشحنة او اكثر.

ولكن الا يعد مطالبة المؤمن له بمبالغ التأمين التي كان قد دفعها للمؤمن له على سبيل التعويض خروجاً عن قاعدة عدم رجعية الاثر بالنسبة للعقود المستمرة، على وصف أن عقد التأمين البحري هو من تلك العقود؟.

الحقيقة لا ترى في مطالبة المؤمن بمبالغ التأمين السابقة التي كان قد دفعها خروجاً من قاعدة عدم رجعة الاثر في العقود المستمرة، وذلك لأن عقد التأمين كان قد انفسخ من اول مخالفة قام بها المؤمن له، وبذلك فانه لا يستحق التعويض لما لحقه بسبب فسخ عقد التأمين.

٢ - المطالبة بالتعويض

اذا كان من حق المؤمن فسخ عقد التأمين فانه وبناءً على ذلك، يكون من حقه ايضاً المطالبة بالتعويض، ولكن التعويض الذي يستطيع المؤمن المطالبة به في الوثيقة العائمة حدده القانون بصورة واضحة وهو عبارة عن ".....جميع الاقساط الخاصة بالشحنات التي لم يبلغ عنها". ان اية شحنة لم يتم المؤمن له بالتبليغ عنها في الوقت المحدد في الوثيقة وعلم بها المؤمن، يحق له ان يطالب بالاقساط الخاصة بتلك الشحنة.

ويمكن ادراج الملاحظات الاتية على الجزاء القانوني الذي قرره القانون :

١- ان مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ قد اشار الى ان للمؤمن الحق في المطالبة في فسخ عقد التأمين البحري مع المطالبة بالمبالغ التي دفعها جراء وقوع الحوادث التالية لاول مخالفة، مع حقه بالمطالبة بالاقساط الخاصة بالشحنات التي لم يبلغ عنها، في حالة ما اذا اثبت ان المؤمن له كان سيء النية في عدم تقديم الاقرار. واثبات سوء النية يتم عادة من تكرار احكامه عن الابلاغ عن الشحنات ، ولكنه لم يبين الحكم في حالة اذا لم يثبت سوء نية المؤمن له او الحالة التي يكون الاحكام عن الابلاغ حسن نية، كما فعل قانون التأمين الانكليزي لسنة ١٩٠٦ الذي بين ان المؤمن يكون مسؤولاً عن تغطية الخطر حتى بعد تحقق الخسارة او وصول البضاعة ما دام كان عدم تقديم الاقرار بحسن نية.

وقد اشار القانون المصري الى ان مجرد مخالفة المؤمن له لالتزامه بتقديم الاقرار في الوقت المتفق عليه، يؤدي الى امكانية قيام المؤمن له بفسخ عقد التأمين والمطالبة بتعويض يعادل اقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر عنها (م١/٣٩٥).

ولكن في حالة اذا تم إثبات سوء نية المؤمن له، فيحق للمؤمن المطالبة باسترداد ما دفعه من مبالغ تعويض للمؤمن له، بالنسبة للشحنات اللاحقة على اول مخالفة للمؤمن له، فضلاً عن العقوبات السابقة في (م١/٣٩٥).

أمّا قانون التجارة البحري السوري فانه لم يشترط التعمد او سوء النية ، بل جاء حكمه عاماً، عندما نص على ان مجرد مخالفة المؤمن له لالتزامه يؤدي الى الحكم بالغاء عقد التأمين، مع احتفاظ المؤمن بالاقساط المدفوعة ، فضلاً عن المطالبة بالاقساط الخاصة بالشحنات غير المصرح بها.

ونرى انه من الراجح التمييز بين حالات ثلاث:

أ- في حالة اغفال المؤمن له التزامه بتقديم الاقرار عن الشحنات المستقبلية في المدة المتفق عليها، وكان اغفاله قد تم بحسن نية، واثبت المؤمن له حسن نيته، فإن المؤمن يكون مسؤولاً عن تغطية الخطر المؤمن ضده ، حتى ولو تم تقديم الاقرار بعد تحقق الخسارة او وصول البضاعة سالمة.

ب- في حالة ما إذا كان عدم تقديم الاقرار قد تم بتعمد وسوء نية، واثبت المؤمن سوء نية المؤمن له في تقديم الاقرار، ففي هذه الحالة يتم تطبيق ما نصت عليه م(٣٤٨) من مشروع القانون العراقي لسنة ١٩٧٤ من عقوبات.

ج- اذا لم يستطيع المؤمن له اثبات حسن نيته في تقديم الاقرار في الوقت المحدد، ولم يستطيع المؤمن اثبات سوء نية المؤمن له في تقديم الاقرار، في هذه الحالة فان المؤمن له يكون ملتزماً بدفع قسط التأمين الخاص بالشحنة التي لم يقدم الاقرار عنها في الوقت المحدد فضلاً عن تعويض مناسب معادل لقسط التأمين الخاص بالشحنة التي اغفل التصريح عنها.

٢- ان العقوبات التي نصت عليها القوانين هي عقوبات جوازية وليست وجوبية، وبذلك يمكن ان يطالب المؤمن له فسخ عقد التأمين عند مخالفة المؤمن له لالتزامه بتقديم الاقرار والمطالبة بدلاً عن ذلك بتعويض مناسب.

إنَّ العقوبات التي نص عليها القانون تتسم بالقسوة والصرامة، ففسخ عقد التأمين واسترداد ماتم دفعه من مبالغ تأمين دفعت للمؤمن له على سبيل التعويض، فضلاً عن المطالبة بأقساط التأمين، كل هذه العقوبات من الطبيعي ان تثقل كاهل المؤمن له. ويبدو أنَّ سبب وضع مثل هكذا عقوبات صارمة لنفي سوء نية المؤمن له المحتملة الذي قد يحاول ان يجعل من وثيقة التأمين العائمة وسيلةً من اجل ان يؤمن على شحنات تكون فيها نسبة احتمال الخطر اكبر من غيرها، وباسعار تأمين ثابتة وبأقساط تأمين مناسبة وتغطية تلقائية.

وفيما يخص الشحنات التي تكون نسبة تعرضها للخطر المؤمن منه اكبر ، فانه يمتنع عن تقديم الاقرار عنها للمؤمن، وذلك من اجل التأمين عليها لدى شركات تأمين اخرى، قد تقدم له عروضاً افضل من الشركة التي تعاقد معها على ابرام وثيقة التأمين العائمة.

المطلب الثالث

التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن

لا تختلف وثيقة التأمين العائمة عن باقي وثائق التأمين البحري من حيث ان المؤمن له ملتزم بالمحافظة على حقوق المؤمن ، وذلك انطلاقاً من مبدأ حسن النية، ذلك المبدأ الذي قد تتجلى أهميته في الوثيقة العائمة.

والتزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن يمكن النظر اليه من جوانب عديدة. فيجب على المؤمن له ان يقوم بتنفيذ كل ما نصت عليه وثيقة التأمين من شروط، وان لايقوم بمخالفتها^(١). فاذا ما كانت الوثيقة العائمة قد دُرَج فيها شرط عدم المرور في مناطق جغرافية معينة فالمؤمن له ملتزم بعدم المرور فيها، ذلك لان هذا الفعل يؤدي الى زيادة احتمالية تحقق الخطر ، وتحقيق الخسارة ، وهذا الامر بدوره يؤدي الى إمكانية مطالبة المؤمن بفسخ عقد التأمين.

ومن ناحية اخرى، نجد أنّ المؤمن له ملتزم ايضاً بان يخطر وباسرع وقت ممكن المؤمن عن اي ضرر لحق بالبضاعة المؤمن عليها نتيجة الخطر المؤمن منه، وذلك من اجل تمكين المؤمن من اتخاذ جميع الوسائل الممكنة لمعرفة الظروف التي وقع خلالها الخطر قبل تغيير معالمها، وكذلك معرفة المسؤول الذي تسبب في وقوع الحادث، لغرض الرجوع اليه واتخاذ الاساليب والتدابير اللازمة من اجل حصر الضرر الذي لحق بالبضاعة قدر الامكان^(٢). ويحصل الاخطار باي وسيلة ممكنة سواء اكان عن طريق خطاب مسجل ام خطاب موصى عليه او برقية او عن طريق المكالمات الهاتفية. ولكن الاثبات عن طريق المحرر الكتابي يكون اسهل في اثبات قيام المؤمن به باخطار المؤمن بتحقيق الخسارة^(٣)، لذلك نجد ان (ف٥) من الشروط الملحقه بوثيقة التأمين في العراق، نصت "في حالة حصول ضرر نشأ عنه مطالبة بمقتضى هذه الوثيقة يجب على المؤمن له ان يقدم فوراً طلباً تحريراً للكشف عن البضائع المتضررة".

ولقد حددّ قانون التجارة البحري العثماني المدة التي يجب ان يقدم المؤمن له الاخطار فيها عند علمه بتحقيق الخطر المؤمن منه في م ٢١٨ منه، إذ نصت تلك المادة على "كل ما يقع من الاخطار الموجبة لترك الاشياء المضمونة او يعدّ من المهالك (الاخطار) البحرية ويعود على الضامنين ويكون المضمون له مجبوراً بان يبلغ خبره رسمياً الى الضامنين في ظرف ثلاثة ايام من وصوله".

اي ان قانون التجارة البحري العثماني قد حدد المدة بـ (٣) ايام من تاريخ وصول الخبر رسمياً الى المؤمن له.

بينما نجد ان شروط جمعية مكنتبي التأمين البحري في لندن اشارت في شرط الملحوظة الى "من الضروري ان يقوم المؤمن له بتقديم اخبار تحريري فوري الى الشركة

(١) د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥١٥.

(٢) د. لطيف جبر كومانتي: مصدر سابق، ص ٢٧٦-٢٧٧. د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥١٥. د. السنهوري: عقود الغرر والتأمين، مصدر سابق، ص ١٣٢.

(٣) د. عبد الودود يحيى: الموجز في عقد التأمين، مصدر سابق، ص ٢١٠.

د. لطيف جبر كومانتي: مصدر سابق، ص .

عند علمه باي ظرف يمكن ان يوسع نطاق هذا التأمين ليشمله وان حق المؤمن له في التعويض بهذا الخصوص يتوقف على تنفيذ هذا الالتزام".

لذلك نجد ان هناك تناقضاً ما بين قانون التجارة البحري العثماني والمعمول به في العراق، وما بين الشروط الملحقة بوثيقة التأمين البحري -بضائع-.

ومن ناحية اخرى، نجد ان قانون التجارة البحري المصري (م١/٣٤٨) قد حدد هذه المدة بـ(٣) ايام من تاريخ وصول علم المؤمن له بتعرض البضاعة للخطر، وهي المدة نفسها المنصوص عليها في قانون التجارة البحري العثماني وقانون التجارة البحري السوري (م٣٠٥).

أما فيما يخص القانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ فإنه لم يحدد هذه المدة. ولم يتطرق قانون التجارة البحري العثماني لجزاء مخالفة المؤمن له لهذا الالتزام، وكذلك لم يشير القانون المدني العراقي بصورة صريحة الى هذا الجزاء، اذ نصت م(٢/٩٨٥) على "يقع باطلاً الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخر في اعلان الحادث المؤمن منه الى السلطات او من تقديم المستندات اذا تبين من الظروف ان التأخر كان لعذر مقبول". اي ان القانون قد اشترط في تلك المادة سقوط حق المؤمن له بالتعويض إذا لم يكن هناك عذراً مشروعاً.

وفيما يخص شرط الملحوظة المذكور سابقاً ، فإنه على وفق هذا الشرط نجد ان حق المؤمن له بالتعويض مرتبط بالإخطار الفوري لشركة التأمين والمقدم من قبل المؤمن له، اي انه من الممكن ان يسقط حق المؤمن له بالتعويض ان لم يخطر شركة التأمين بوقوع الخطر او اتساعه.

بينما نجد ان القانون التجارة البحري المصري في م(١/٣٤٨) قد قرر عقوبة الفسخ في حالة اخلال المؤمن له بهذا الالتزام، اذ نصت تلك المادة "على المؤمن له ان يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ اثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن وذلك خلال ثلاثة ايام عمل من تاريخ العلم بها ، فاذا لم يتم الاخطار في هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد".

وفيما يخص قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ فإنه لم يحدد ايضاً جزاء مخالفة المؤمن له لهذا الالتزام، وكذلك الحال بالنسبة للقانون السوري على الرغم من انه قد اشار في م(٣٠٥) الى هذا الالتزام.

وهناك من يرى^(١) وهو محق في ذلك ان فسخ عقد التأمين في حالة اخلال المؤمن له بالتزامه مرتبط بشروط لابد من توافرها ، وهذه الشروط هي:

- ١- يجب ان لا يكون عدم تقديم الاخطار بسبب قوة القاهرة ، والا فان المؤمن له الحق بمبلغ التأمين.
- ٢- يجب ان يكون المؤمن له حسن النية ولديه عذر مقبول في عدم قيامه بتنفيذ التزامه.
- ٣- يجب ان يكون شرط سقوط الحق مطبوعاً بصورة واضحة وان لا يدرج ضمن الشروط العامة^(٢).

(١) خالص نافع امين : التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، رسالة ماجستير ، مصدر سابق، ص ٨١.

(٢) د.لطيف جبركوماني : مصدر سابق ، ص ٢٧٧.

ويلتزم المؤمن له فضلاً عن ذلك، بالقيام بتخفيف الضرر الذي لحق بالبضاعة على قدر الامكان، ذلك من اجل التقليل من نتائجه السلبية وانقاذ ما يمكن انقاذه من البضائع المعرضة للخطر المؤمن منه^(٣). وهذا مانصت عليه م(٢٢٥) و م(٢٣٧) من قانون التجارة البحري العثماني لسنة ١٨٦٣.

إذ نصت م ٢٥٥ على "اذا غرقت السفينة او ارتطمت بالبرفكرت، فحينئذ يجبر المضمون له بان يصرف جهداً وغيره على تخليص الاشياء التي غرقت بشرط اقتداره على اجراء امر الترك في وقته ومحلّه ويكون له بان يستحصل مصاريف التخليص بقدر قيمة الاشياء المخلصة عندما يؤمن عليها بعد حلفه اليمين".

أمّا م(٢٣٧) فقد نصت على "متى شحنت البضائع في السفينة الاخرى على الوجه المحرر يكون الضامن مجبوراً وضامناً بأن يفي خسائر البضائع المذكورة واضرارها ومصاريف تفريغها واجرة مخازنها ومصاريف تحميلها ثانية مع جميع ما يقع من المصاريف في سبيل تخليصها بقدر المبلغ المضمون".

ويلحظ على قانون التجارة البحري العثماني، انه بالرغم من ذكره لهذا الالتزام في م(٢٢٥)، م(٢٣٧)، الا انه لم يقرر العقوبة المناسبة في حالة اخلال المؤمن له بالتزامه، لذلك فإن وثيقة التأمين على البضائع المنقولة بحراً، والتي تستعمل في العراق قد اشارت الى هذا الجزاء بعد ان ذكرت في ف٣ منها وبنص صريح على وجوب قيام المؤمن له بالتزامه بتخفيف الضرر، إذ نصت "عند حدوث تلف او كارثة يجوز للمؤمن لهم او خلفهم او مستخدميهم او وكلائهم ان يقوموا بأي اجراء قضائي او اتفاق او سفر، بخصوص الحفاظ على تلك البضائع وحمايتها، واستردادها وما اليها كلاً او جزءاً من دون الاخلال بهذا التأمين. وتحمل الشركة الكلف المعقولة لهذه المقاضاة، والاتفاق والسفر، بنسبة المبلغ المؤمن به بموجب الوثيقة الى قيمة تلك البضائع".

ومن خلال هذا النص، نجد ان العمل في شركة التأمين الوطنية يلزم المؤمن له بتخفيف الضرر الذي يلحق بالبضاعة وبنص صريح .

أمّا عن الجزاء المقرر لمخالفة المؤمن له هذا الالتزام فلقد قرر في (ف٦) من الشروط الملحقة بوثيقة التأمين على البضائع المنقولة بحراً والمستعملة في العراق، بأنه "على المؤمن له ووكلاءه في كافة الحالات اتخاذ الاجراءات المعقولة لغرض تجنب او تقليل الضرر،..... وان اي اهمال في هذا الصدد يفقده حقه في التعويض".

اي ان المؤمن له اذا أخل بالتزامه هذا، فان عقوبته تكون سقوط حقه بمبلغ التأمين.

فيما يخص قانون التجارة البحري المصري لسنة ١٩٩٠ فقد نص في م ٣٦٣ على هذا الالتزام، إذ نصت تلك المادة على "على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه ان يبذل كل ما في استطاعته لانقاذ الاشياء المؤمن عليها..... ويكون المؤمن له مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب اهمال تنفيذ هذه الالتزامات".

د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥١٥-٥١٦.

(٣) د. لطيف جبركوماني: مصدر سابق، ص ٢٧٧.

د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥١٦.

ولقد نصَّ قانون التجارة البحري السوري على هذا الالتزام في م(٣٠٥) منه على ".....وعلية ان يلطف بقدر الامكان من تأثير الخطر وان يتخذ كل التدابير الواقية وان يشرف على اعمال انقاذ الاشياء المضمونة او ان يجري هذه الاعمال.....".

اما قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ فقد اشار الى هذا الالتزام في م(٧٨) فيه ، اذ نصت على "٤- ان على المؤمن له ووكلائه في كل الحالات واجب اتخاذ التدابير الضرورية لغرض تقادي او تقليل الخسارة".

ويلحظ أنَّ قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ وقانون التجارة البحري السوري وعلى الرغم من انهما قد نصا وبصورة صريحة على هذا الالتزام، الا انهما لم يحددا العقوبة المناسبة لمخالفة المؤمن له لهذا الالتزام. وهذا يخالف ما ذهب اليه العمل في شركات التأمين الوطنية في العراق وقانون التجارة البحري المصري لسنة ١٩٩٠.

ويلحظ ان عقوبة حرمان المؤمن له من مبلغ التأمين الذي يدفع له كتعويض عما لحقه من خسارة بسبب تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه من العقوبات الصارمة ، والتي لا تتناسب مع جزاء اخلاله بهذا الالتزام إذ أنَّه من غير المعقول أنَّ يؤدي اخلال المؤمن له بتلطيف او تخفيف الضرر الذي لحق بالبضاعة الى حرمان المؤمن له من مبلغ التأمين.

بينما نجد أنَّ قانون التجارة البحري المصري^(١) كان موافقاً عندما قرر ان المؤمن له يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن، لأهماله في تخفيف الضرر او تقليله، بحيث انه لم يسقط حق المؤمن له بالتعويض، كما في وثيقة التأمين البحري -بضائع- المستعملة في شركة التأمين الوطنية في العراق.

ولا يلتزم المؤمن له القيام باعمال قد تكون خارقة للمألوف بشكل يكون خارج قدرته او استطاعته، بل عليه ان يتخذ الاساليب والإمكانات المتوافرة لديه^(٢).

ويلتزم المؤمن له كذلك بالقيام بحفظ حق المؤمن (شركة التأمين) في الرجوع على الغير الذي تسبب في احداث الخطر والحاق الضرر بالبضاعة ، وان لا يحرمه من هذا الحق وذلك من خلال قيامه باي عمل يحول دون رجوع المؤمن على الغير المسؤول^(٣).

ذلك ان مبدأ الرجوع على الغير متسبب الضرر، يعدُّ وبحق من المبادئ الاساس والسائدة في الاعراف الدولية والقوانين المختلفة ، إذ ان هذا المبدأ مرتبط بمبدأ التعويض الذي يلزم شركات التأمين بتعويض المؤمن له، عما اصابه من خسارة بسبب تضرر البضاعة المؤمن عليها.

لذلك يمكن ان يعرف مبدأ رجوع المؤمن على الغير -مبدأ الحلول - بأنه حق المؤمن (شركة التأمين) بالرجوع على متسبب الضرر ويحل محل المؤمن له في حقوقه تجاه متسبب الضرر.

وعلى الرغم من اهمية هذا المبدأ الا اننا لانجد نصاً في قانون التجارة البحري العثماني يعالج هذه المسألة. ألا أنَّ الشرط التاسع من شروط جمعية مكنتبي التأمين البحري

(١) ومن القوانين التي جاءت بنفس حكم القانون المصري القانون الاماراتي (م٢/٣٩١) والقانون البحري اليمني م(٢/٣٨٣).

(٢) د.لطيف جبر كوماني : مصدر سابق، ص ٢٧٧.

د.مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدري سابق، ص ٥١٦.

(٣) احمد حسين خليل ، الرجوع والعواريات في التأمين البحري: مصدر سابق، ص ٣٧.

في لندن الملحق بوثيقة التأمين البحري – بضائع- اشار الى هذا الالتزام نص على "٩-على المؤمن له ووكلائه في كافة الحالات اتخاذ الاجراءات المعقولة لغرض تجنب او تقليل الضرر ، وعليه كذلك التأكد من ان كافة الحقوق تجاه الناقلين والمودعين والاغيار الاخرين قد تمت المحافظة عليها او ممارستها على نحو صحيح".

وكذلك اشارت (ف٦) من الشروط العامة الملحقة بوثيقة التأمين البحري –بضائع- بهذا الالتزام ويتم حلول المؤمن محل المؤمن له بمجرد تحقق الخطر، دون ان يعلق ذلك الحلول ، على دفع التعويض (مبلغ التأمين) للحد من له وذلك وفقاً للعمل الجاري لدى شركة التأمين الوطنية^(١).

أما القانون المصري فقد اشار في م٣٦٣ الى هذا الالتزام اذ نصت على ".....وعليه ان يتخذ جميع الاجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول.....". اما عن الوقت الذي يعد فيه المؤمن من حل محل المؤمن له فهو بمجرد وقوع الخطر من دون أن يعلق رجوع المؤمن على الغير، بدفع مبلغ التأمين. وهذا ما نص عليه شرط الحلول في وثيقة التأمين البحري –بضائع- المصرية "يتنازل المؤمن له عن كافة حقوقه ودعاويه قبل الغير او المستفيد في العوارية العمومية والتي قد تنشأ مستقبلاً بسبب وقوع الخطر المؤمن منه".

وفيما يخص القانون السوري فقد نص في م٣٠٥ على هذا الالتزام اذ نص "على المضمون وان يحفظ كل حق ادعاه على المسؤولين من الغير".

اما قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ فقد اشار في م٧٩ منه الى حق المؤمن بالرجوع على الغير متسبب الضرر وحلوله محل المؤمن له في جميع الحقوق والدعاوى التي تكون له من وقت وقوع الحادث الذي تسبب في احداث الخسارة، اذ نصت م٧٩ على "١- اذا مادفع المؤمن خسارة كلية او جزئية يكون له الحق في اكتساب ما للمؤمن له من مصلحة فيما قد تبقى من الشيء المؤمن عليه كما يحل محل المؤمن له في جميع الحقوق والدعاوى التي تكون له حق وقت وقوع الحادث المسبب للخسارة".

واذا كان للمؤمن (شركة التأمين) الحق في الرجوع على الغير ، فإن هذا الحق مرتبط في القانون الانكليزي لسنة ١٩٠٦ بتوافر شرطين^(١):

- ١- ان تقوم شركة التأمين بتعويض المؤمن له عما اصاب البضاعة المؤمن عليها المؤمن منه، ويمكن اثبات ذلك من خلال وصل المخالصة الذي يسلم الى المؤمن له.
 - ٢- لابد ان تكون هناك دعوى مسؤولية تمكن المؤمن من الرجوع على الغير متسبب الضرر، بغض النظر عن طبيعة هذه الدعوى سواء اكانت دعوى مسؤولية ام تقصيرية.
- ولقد كان القانون السوري متوافقاً مع القانون الانكليزي من حيث وقت الحلول، اذ نص في م٣٦١ على ان حلول المؤمن محل المؤمن له قبل الغير يتم بعد دفع التعويض (مبلغ التأمين) للمؤمن له ، اذ اشارت تلك المادة الى "اذا الزم الضامن بالدفع عن هلاك او ضرر تقع مسؤوليتها على الغير فله ان يمارس حقوق المضمون الذي عرضه وان يرفع دعاويه".

(١) عبد علي جعفر: مصدر سابق، ص١٢٦.

(١) د.محمود شحاة : الرجوع والعواريات في التأمين البحري ، مصدر سابق ، ص١٣١.

ومن ناحية أخرى فإن المؤمن عند رجوعه على الغير لا يجوز ان يطالبه باكثر مما دفعه من مبلغ تأمين. ولكن في حالة اذا كان المؤمن قد حصل على اكثر مما دفعه للمؤمن من الغير بناءً على الدعوى المرفوعة امام القضاء، فان مازاد من مبالغ هي من حق المؤمن له وليس من حق المؤمن. والقول بغير ذلك يعدّ خروجاً عن النظام العام لاسيما وان مبدأ رجوع المؤمن على الغير قد وضع للحيلولة دون حصول حالة الاثراء بلا سبب، اذ أنه مثلما لا يجوز للمؤمن له ان يثري بلا سبب فانه لا يجوز للمؤمن ان يثري على حساب الغير بلا سبب^(١). وهذا ما نصت عليه م(٢/٧٩) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ اذ نصت على "لايتعدى حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له عن قيمة التعويض الذي دفعه الى المؤمن له عن خسارة".

واذا كان المؤمن (شركة التأمين) لا يستحق اكثر من مبلغ التعويض الذي قام بدفعه للمؤمن له، فانه وفي حالة ما اذا تخلى المؤمن له او ترك البضاعة المؤمن عليها للمؤمن، فإنّ المؤمن في هذه الحالة يحتفظ بكامل المبلغ الذي يحصل عليه عند بيع البضاعة، حتى وان كان مبلغ التأمين الذي دفعه المؤمن للمؤمن له اقل من الثمن الذي بيعت به البضاعة. ويعدّ هذا من حق المؤمن إذ أنّ تخلي المؤمن له عن البضاعة للمؤمن مقابل مبلغ التأمين، يعني انتقال ملكية البضاعة للمؤمن^(٢).

وهذه الحالة تختلف عن الحالة الاولى التي لايتخلى فيها المؤمن له عن البضاعة، إذ أنها تبقى ملكاً للمؤمن له، وان مطالبة المؤمن له تكون عن الضرر الذي لحق بالبضاعة. ولا بد ان يقوم المؤمن له باثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة، وذلك من خلال اتصاله بالمؤمن او ممثلي السلطة المختصة^(٣)، من اجل ان يتم اجراء كشف عن البضاعة المؤمن عليها.

والغرض من الكشف هو من اجل ان يتم تحديد الضرر الذي لحق بالبضاعة وتحديد درجة هذا الضرر^(٤).

والكشف على البضائع يتم عن طريق خبير او مندوب تأمين من اجل معاينة الاضرار واثباتها في محضر، مالم تنص وثيقة التأمين على طريقة اخرى يتم فيها الكشف^(٥).

المبحث الثاني

التزامات المؤمن له في الوثيقة العائمة

تقع على المؤمن بوصفه الطرف الاخر في عقد التأمين البحري التزامات لا بد من قيامه بها.

(١) احمد حسين خليل: الرجوع والعواريات في التأمين البحري، مصدر سابق، ص ١٥.

(٢) احمد حسين خليل: الرجوع والعواريات في التأمين البحري، مصدر سابق، ص ١٥.

(٣) لطيف جبر كومانتي : مصدر سابق، ص ٢٧٩.

(٤) منسيب خسرو: منشورات شركة التأمين، مصدر سابق، ص ٥٥.

(٥) لطيف جبر كومانتي : مصدر سابق، ص ٢٧٩.

مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥١٧.

فالملاحظ ان التزام المؤمن بتعويض المؤمن له عما لحقه من خسارة وذلك من خلال دفعه مبلغ التأمين ليس هو الالتزام الوحيد في الوثيقة العائمة، اذ ان الالتزام الاخر الذي يقع عليه هو قبوله التأمين على جميع الشحنات المستقبلية التي تكون للمؤمن له مصلحة في التأمين عليها.

ولذلك سنتطرق الى هذين الالتزامين فضلاً عن التطرق للاساس الذي يتخذ لتحديد مبلغ التأمين في وثيقة التأمين العائمة ، وذلك من خلال ثلاث مطالب: نتناول فيها التزام المؤمن بالتأمين على جميع الشحنات، والالتزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له واساس احتساب مبلغ التأمين في المطلب الثالث.

المطلب الاول

التزام المؤمن بالتأمين على جميع الشحنات

ترتب العقود الملزمة للجانبين مثل عقد التأمين البحري الذي تكون وثيقة التأمين العائمة احد الاشكال المعبرة عنه حقوقاً والتزامات متقابلة ، فالمؤمن له يكون ملتزماً بدفع قسط التأمين وتقديم الاقرار الخاص بكل شحنة داخلية ضمن نطاق التغطية التأمينية للوثيقة العائمة في الفترة المحددة في عقد التأمين او الفترة التي يحددها القانون ويلتزم كذلك بالمحافظة على حقوق المؤمن، اذ ان المؤمن يقع عليه التزام ، وهو قبول التأمين على البضائع التي قُدم الاقرار الخاص عنها من قبل المؤمن له. لذلك لا بد من التعرف على هذا الالتزام من خلال معرفة الاسباب الموجبة لهذا الالتزام، وما هو الجزاء المقرر في حالة مخالفة المؤمن لهذا الالتزام.

اولاً: الاسباب الموجبة للالتزام المؤمن بقبول التأمين

على جميع الشحنات

اكادت التشريعات على وجوب قيام المؤمن بقبول جميع الشحنات التي تكون ضمن الوثيقة العائمة، وهي محقة في هذا الامر، بينما نجد ان القانون الانكليزي لعام ١٩٠٦ لم يرد فيه نص صريح يؤكد هذا الالتزام، وربما اعتمد على الغرض المعروف من انشاء الوثيقة العائمة والتي كان الاصل من انشائها هو التأمين على جميع الشحنات، التي تكون لحساب المؤمن له او لحساب الغير، فلم يجد حاجة الى ذكر هذا الالتزام بنص صريح.

أمّا مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٧٤ فقد نصّ في (م٣٤٧) على هذا الالتزام، اذ اشارت تلك المادة "٢- يلتزم المؤمن له في الوثيقة المقترحة بابلاغ المؤمن بالشحنات الاتي ذكرها كما يلتزم المؤمن التأمين عليها".

ونصت م(٣٩٤)^(١) من قانون التجارة البحري المصري الى هذا الالتزام نفسه وبنص صريح اذ اشارت "٢- يلتزم فيما يلي.... ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها" ولم يرد نص يلزم المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات المستقبلية في القانون السوري.

وقد يتساءل البعض ، لماذا يؤكد المشرع على هذا الالتزام بالرغم من كونه من الامور البديهية، اذ ان مجرد توقيع المؤمن لوثيقة التأمين يعني ان هذا اقرار منه على قبوله التأمين على تلك الشحنات، ومما يؤكد التزامه هذا هو قبوله لاقساط التأمين مقدماً، كما هو الحال في وثيقة التأمين العائمة المقفلة. ولكن يبدو لنا أنَّ الاسباب التي دعت المشرع الى تأكيد هذا الالتزام هي:-

- ١- إنَّ وثيقة التأمين العائمة بنوعيتها (مقفلة ، مفتوحة) لا تقتصر على تغطية شحنة واحدة يؤمن عليها المؤمن (شركة التأمين) وينتهي سريان الوثيقة اما بوصولها سالمة الى ميناء التفريغ (او الى مخازن المؤمن له) او بتعويض المؤمن له عند تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه. بل ان وثيقة التأمين العائمة لا ينتهي مفعولها الا بانتهاء مبلغ التأمين الاجمالي او انتهاء اجل الوثيقة المحدد بالاتفاق ، لذلك نجد أنَّه لا يكفي التأمين على احدى الشحنات المشمولة بالتغطية للقول أنَّ المؤمن قد نفذ ما التزم به، بل يجب عليه ان يؤمن على جميع الشحنات المقدم عنها الاقرار من قبل المؤمن له.
- ٢- حاول المشرع ان ينبه المؤمن أنَّه على وفق الوثيقة العائمة يكون ملزماً بقبول التأمين على جميع الشحنات، سواء اكانت هذه الشحنات لحساب المؤمن له ام لحساب الغير. اذ ان التأمين على شحنات عائدة للمؤمن له لا تكفي لتنفيذ المؤمن التزامه بالتأمين، لاسيما وان الوثيقة العائمة وكما ذكرنا سابقاً ، تستخدم في الغالب من قبل أمناء البضائع أو شركات الملاحة من اجل التأمين لمصلحة شخص غير معين.
- ٣- إنَّ الواقع العملي في مجال التأمين البحري يكشف لنا ان شركات التأمين غالباً ما تشترط على عملائها (المؤمن لهم) عند ابرام عقد التأمين بشكل وثيقة عائمة شرطاً مفاده، عدم قيام المؤمن له بابرام اي عقد تأمين للشحنات التي تشملها وثيقة التأمين العائمة لدى شركات تأمين اخرى^(١) ، رغبة منها في حماية مصالحها، لذلك نجد أنَّ المؤمن له ملزم امام هذا الشرط، بأنَّ يؤمن على تلك الشحنات وان لا يقوم برفض قبول التأمين على ايٍّ منها.
- ٤- إنَّ المؤمن على وفق الوثيقة العائمة يكون ملزماً بالتأمين على جميع الشحنات التي تكون مشمولة بالتغطية التأمينية ، بغض النظر عن طبيعة تلك البضائع أو طريقة شحنها^(٢) ، فلا يجوز أن يرفض المؤمن التأمين عليها. ومن أجل اقامة توازن في عقد التأمين من هذه الناحية فإن القانون يلزم المؤمن له بدفع قسط اضافي اذا تم مخالفة بعض الشروط التي من الممكن ان تزيد من احتمالية وقوع الخطر ولا يسمح له . ان يرفض التأمين على تلك الشحنات على رغم من قيام المؤمن له بمخالفة الشروط التي اتفق عليها مع المؤمن .

(١) انظر نص م(٢/٤١٩) من قانون التجارة البحري الاماراتي.

(٢) هشام فرعون : مصدر سابق، ص ٣٠٢.

(٣) د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٤٨١.

فمثلاً اذا كانت السفينة او الباخرة التي تنقل البضائع المؤمن عليها وفقاً للوثيقة العائمة غير مصنفة، فإن المؤمن يلزم المؤمن له بدفع قساط اضافي، ولا يجوز له رفض التأمين.

٥- إن عقد التأمين بصورة عامة يقوم على مبدأ الإحتمالية لذلك لايجوز للمؤمن ان يمتنع عن التأمين على اي شحنة، حتى وان كانت هناك ظروف طارئة. وان هذه الظروف تلحق بالمؤمن خسارة جسيمة، ذلك لان عقد التأمين في الاصل يحتمل الخسارة والربح في وقت واحد^(١). لذلك كان لابد على المؤمن ان يتخذ الوسائل التي يمكن ان يلجأ اليها في مثل هذه الحالة مثل قيامه باعادة تأمين الشحنات.

ثانياً : جزاء اخلال المؤمن بالتزامه

ان القانون الزم المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات، ولكن اذا رفض المؤمن التأمين على احدى او بعض هذه الشحنات، فما هو الجزاء الذي يمكن ان يتخذ في مثل هذه الحالة؟.

واذا كان المشرع قد نص على التزام المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات التي شحنت لحساب المؤمن له، ولحساب الغير ما دامت هناك مصلحة له (للمؤمن له) فيها، لكنه لم يحدد الجزاء القانوني الذي لابد ان يتخذ في حالة اخلال المؤمن بهذا الالتزام. ويبدو أنه قد احوال هذا الامر الى القواعد العامة التي تقضي ، انه في العقود الملزمة للجانبين اذا اخل احد الطرفين بالتزامه، فانه يحق للطرف الاخر فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض الذي يتناسب مع الضرر الذي الحق بالمؤمن له من جراء هذا الاخلال. ولكن هل من مصلحة المؤمن له المطالبة بفسخ عقد التأمين في الوقت الذي هو فيه قد أطمأن في الحصول على تغطية تأمينية لجميع شحناته المستقبلية من دون استثناء، بعد ان صدر قبول من قبل المؤمن؟ من الطبيعي ان لا يكون طلب الفسخ من مصلحة المؤمن له، لذلك نعتقد انه مثلما وضع القانون عقوبات صارمة على المؤمن له بسبب اخلاله بالتزامه بتقديم الاقرار عن جميع الشحنات، فانه لابد ان يتم وضع حكم صارم يلزم المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات ايضاً وبدون استثناء.

لذلك نرى انه يجوز للمؤمن له في حالة رفض المؤمن قبول التأمين على احدى الشحنات -دون اي مسوغ يذكر- انه يطلب التأمين على هذه الشحنة لدى شركة تأمين اخرى، وعلى نفقة المؤمن الذي تعاقد معه على اصدار وثيقة تأمين عائمة.

وذلك طبقاً للمادة (٢٥٠) من القانون المدني العراقي الذي نصت "يستطيع الدائن بالتنفيذ على نفقة المدين بعد استئذان المحكمة في الحالات غير المستعجلة او بدون اذن المحكمة في الحالات المستعجلة".

أذ ان قسط التأمين الذي سيطلب من المؤمن له من قبل المؤمن الجديد، من الطبيعي ان يكون اعلى من قسط التأمين الذي يُطلب من قبل المؤمن موقع الوثيقة العائمة ذلك لانه سوف لن يراعي مسألة ثبوت اسعار التأمين التي اتفق عليها في الوثيقة العائمة، لان المؤمن

(١) د.عبد القادر الفار: مصادر الالتزام ، مصدر سابق، ص ١٣٠.

الجديد سوف يطالب باسعار التأمين المتداولة في وقت طلب التأمين المقدم من قبل المؤمن له . وبذلك لابد ان يتحمل المؤمن الاول الفرق في قسط التأمين، وبذلك يمكن ان تعدّ هذه الوسيلة وسيلة ضغط على المؤمن ، حتى لا يرفض قبول اية شحنة في المستقبل.

ويمكن أن يتدارك المؤمن له رفض المؤمن قبول التأمين على شحنته، ومن ثم يمكن للمؤمن له ان يطلب فسخ عقد التأمين مع المطالبة بالتعويض او الاستمرار في سريان الوثيقة العائمة ، هذا اذا كانت الشحنة سالمة ولم تتعرض للخطر المؤمن منه. لأنه اذا ما تعرضت الشحنة للخطر في المدة المحصورة بين شحن البضاعة ورفض المؤمن التأمين عليها بعد تقديم الاقرار عنها، فان المؤمن له لن يستطيع التأمين عليها لدى شركة تأمين اخرى بعد ان تعرضت للخطر.

واذا كان اثر التأمين يبدأ من تاريخ شحن البضاعة ، فإن المؤمن يكون مسؤولاً عن التأمين عليها من تاريخ الشحن ومن ثم مسؤولاً عن تعويض المؤمن له لو تعرضت للخطر المؤمن منه.

المطلب الثاني

التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين الى المؤمن له

إن قيام المؤمن بإصدار وثيقة التأمين (ايّاً كان نوع هذه الوثيقة) هو تعهد صريح من قبله بالقيام بتعويض المؤمن له عما اصابه من ضرر، بسبب تعرض البضاعة المؤمن عليها لأي خطر تم التأمين عليه من قبل المؤمن، والذي يؤدي بطبيعة الحال الى فقدان البضاعة نفسها او قيمتها بصورة كلية او جزئية.

وقد عبرت م(٩٨٣) من القانون المدني العراقي عن تعويض المؤمن له اذ نصت على "التأمين عقد به يلتزم المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له والى المستفيد مبلغاً من المال او ايراد مرتباً او اي عوض مالي اخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده وذلك في مقابل اقساط او اي دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

واذا كان الغرض من التعويض هو جبر الضرر^(١)، فإن هذا الغرض لا يطبق في حالة التأمين على البضائع المنقولة بحراً. إذ أن هناك مبلغ معين يتفق عليه مسبقاً، يكون المؤمن ملتزماً بدفعه عند تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه. وبذلك نجد ان هذا الامر يعدّ خروجاً

(١) انظر م(٢٠٧) من القانون المدني العراقي.

عن المبدأ المعروف في التعويض. إلا أنه جائز لاسيما وان المؤمن له قد اصدر موافقته منذ البداية على هذا المبلغ، وبذلك يتم اعادة تقدير قيمة البضاعة عند تحقق الخسارة^(٢).

ويتضح هذا في المادة الاولى من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ التي نصت عند تعريفها لعقد التأمين على "عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له بالطريقة والمدى المتفق عليها عن الخسائر البحرية".

ولقد أشار قانون التجارة البحري العثماني في م ١٧٥ منه إلى أنَّ المؤمن ملتزم بدفع المبلغ المتفق عليه، إذ نصت على ذلك عند تعرضها لعقد التأمين البحري "مقولة بحرية يتضمن التعهد باعطاء التضمين تماماً الى المضمون في معاملة الضمان.....".

ونجد أنَّ البند الخامس من بنود شروط مجمع التأمين في لندن المستعمل في العراق، والذي يرفق مع وثائق التأمين البحري بضائع قرر المبدأ نفسه والذي نصَّ على ".....يتعهد بدفع المبلغ المؤمن به لاي طرد او لاية طرود قد تفقد كلياً.....".

ومن هذا المنطلق نرى ان يستعمل مصطلح مبلغ التأمين بدلاً من مصطلح التعويض، على وصف أنَّ المؤمن يلتزم بدفع المبلغ المتفق عليه ، حتى وان لم يكن هذا المبلغ مُجبراً للضرر.

وهناك من يرى^(١) ان قيام المؤمن بدفع المبلغ المثبت في وثيقة التأمين امر منتقد، اذ ان هذا الامر يؤدي الى قيام المؤمن له متعمداً بالحاق الضرر بالبضاعة المؤمن عليه، او ان يعتمد بالاخلال بالتزامه بتقليل الخسائر التي تلحق بالبضاعة، عندما تنخفض قيمة البضاعة المؤمن عليها. لذلك لا بد من أن يحدد التعويض في حدود الأضرار الحقيقية التي لحقت المؤمن له.

وهناك نقدٌ يوجه لهذا الرأي:

١- ان قيام المؤمن له بالحاق الضرر بالبضاعة عندما تنخفض قيمة البضاعة امر من النادر حدوثه، لاسيما وان البضائع تكون على ظهر السفينة الناقلة لها في وسط البحار وعلى بعد الاف الاميال عن المؤمن له.

٢- ان اقساط التأمين التي تؤخذ من المؤمن له من اجل التأمين على البضاعة ، تتناسب طردياً مع مبلغ التأمين. فكلما كانت الاقساط مرتفعة كان مبلغ التأمين اكبر. ومن ناحية اخرى نجد ان واحد من العناصر التي تؤدي الى ارتفاع قسط التأمين هو قيمة البضاعة ونوعيتها التي تحدد عند شحن البضاعة.

لذلك نرى انه ليس من المنطق او العدل ان يقوم المؤمن له بدفع اقساط تأمين مرتفعة، وعند انخفاض قيمة البضاعة وتعرضها للخطر يقوم المؤمن بدفع تعويض يتناسب مع قيمة البضاعة المنخفضة.

(٢) عبد علي عبد الرضا: مصدر سابق، ص ٣٣. رفعت عزت الفارسي : التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، بحث منشور في مجلة التأمين العربي، مصدر سابق، ص ٥٣. اسراء خضر خليل ابراهيم: التعويض في عقد النقل البحري للأشياء (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية حقوق صدام، ٢٠٠٠، ص ١١٩.

(١) عبد علي عبد الرضا: مصدر سابق، ص ٣٣.

ولذا فإنّه في حالة الهلاك الكلي للبضائع المؤمن عليها من قبل المؤمن، فإن الاخير لا يلتزم بدفع اكثر من مبلغ التأمين المثبت في وثيقة التأمين حتى في حالة اذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة اكبر من مبلغ التأمين ، وذلك لان مبلغ التأمين المثبت في الوثيقة يعدّ الحد الاعلى لمسؤولية او التزام المؤمن.

أمّا في حالة الهلاك الجزئي للبضائع المؤمن عليها، فإنّ المؤمن ملتزم بتغطية هذا الضرر إذغ كان لايجاوز مبلغ التأمين^(١).

وإنّ التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين مرتبط في الواقع بتوافر اركان ثلاثة وهي:

- ١- تحقق الخطر المؤمن منه.
- ٢- تضرر البضاعة المؤمن عليها.
- ٣- العلاقة السببية بين الخطر والضرر.

اولاً : تحقق الخطر المؤمن منه

ان تعرض البضاعة المؤمن عليها بموجب الوثيقة العائمة لخطر ما لايعني ان المؤمن يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، اذ يشترط في الخطر الذي يحول التزام المؤمن السلبي الى ايجابي (دفع مبلغ التأمين) ، ان يكون خطراً مؤمناً منه اي خطراً تم الاتفاق على التأمين عليه من قبل طرفي عقد التأمين (المؤمن – المؤمن له)، لذلك يشترط فيه:

- ١- أن يكون الخطر الذي^(٢) الحق الضرر او التلف بالبضاعة من الاخطار المشمول بالوثيقة العائمة، وبعبارة اخرى ان لا يكون هذا الخطر من الاخطار المستثناة بنص صريح، سواء من خلال اتفاق الطرفين على استبعاده او بنص القانون.
- ٢- ان يتحقق الخطر اثناء سريان الوثيقة.

- ٣- يجب ان لا يكون للمؤمن له او للمستفيد دخل في تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك حتى لا يكون عقد التأمين البحري وسيلة للحصول على الربح المادي من جراء احداث الخطر المؤمن منه والحاق ضرر بالبضاعة، وبعد ذلك يتم الحصول على مبلغ التأمين هذا من ناحية ، ومن ناحية اخرى نجد ان النظام العام لايجيز التأمين ضد الفعل او الخطأ العمدي، لأن في ذلك تشجيع على القيام بالحوادث العميدة^(٣).

ثانياً : تضرر البضائع المؤمن عليها

يمكن تعريف الضرر بانه كل تلف او هلاك او عبء يقع على البضائع المشمولة بالتغطية التأمينية ينشأ بشكل مباشر عن تحقق خطر . ويلتزم المؤمن ضمان نتائجه بموجب شروط العقد والذي يلحق الخساره او الضرر بالمؤمن له.

من خلال هذا التعريف ، نجد ان الضرر الذي يصيب البضاعة المؤمن عليها لابد من ان تتوافر فيه شروط معينة، وهي:

- ١- ان يكون الضرر اصاب البضاعة محل التأمين.

(١) محمود سمير الشرقاوي : القانون البحري الليبي ، مصدر سابق، ص٤٣٨.

(٢) منير خسرو: منشورات شركة التأمين: مصدر سابق، ص٥١.

(٣) السنهوري: مصدر سابق، ص١٢٢٨.

٢- ان ينشأ عن خطر مؤمن منه.

٣- أن يلحق خسارة بالمؤمن له^(٢).

وفيما يخص الشرط الأخير وهو شرط الخسارة، نجد ان الخسارة التي هي عبارة عن انتقاص في الذمة المالية للمؤمن له نتيجة تضرر البضاعة بسبب تحقق الخطر المؤمن منه، وهذه الخسارة ليست على وتيرة واحدة فهي اما ان تكون خسارة جزئية او خسارة كلية.

أ- الخسارة الجزئية

وهي الخسارة المادية التي تنشأ عن تضرر محل التأمين ، ولكن بصورة جزئية مع بقاء الجزء السالم من البضاعة صالح للاستعمال ومحافظة على خواصه الاساس، مثل تعرض شحنة من المكائن والآلات لخطر يؤدي الى تلف بعض هذه الاجهزة من دون ان يؤثر على جميع الشحنة ككل^(١).

ب- الخسارة الكلية / وهي على نوعين

- خسارة كلية حقيقية : ويقصد بها الهلاك او التلف الكلي للمال المؤمن عليه بشكل لايرجى من البضائع اية فائدة تذكر ، او لايمكن الانتفاع منها ، وذلك اما بسبب انعدام محل التأمين، كما لو احترقت البضاعة او غرقت، او ان تنعدم الخصائص الاساسية لتلك البضاعة، مثل ان تفقد البضاعة نوعيتها وصفاتها الاصلية، وبذلك لايمكن استعمالها للغرض الذي اوجدت من اجله مثل تعرض شحنة من الحبوب للتلف بسبب الرطوبة^(٢).

- الخسارة الكلية التقديرية (الحكمية): هي حالة متوسطة بين وصول البضاعة سالمة وبين هلاكها او تعرضها للتلف، مما يؤدي ذلك بدوره الى اضطراب المؤمن له ترك (التخلي)^(٣) عن البضاعة للمؤمن، لذلك نجد ان الاساس الذي يُعتمد لوصف الخسارة حكمية ، هو اصابة البضائع بتلف، وكانت تكاليف اصلاح هذا التلف وتكاليف ايصالها للميناء النهائي تزيد على قيمتها عند الوصول^(١).

ويجب على المؤمن له ان يخطر المؤمن عن رغبته بالتخلي عن البضاعة، من اجل ان تتخذ شركة التأمين الاجراءات اللازمة للمحافظة على ما تبقى من البضاعة واستلامه^(٢).

(٢) منير خسرو: منشورات شركة التأمين الوطنية، مصدر سابق، ص ٥٢.

(١) احمد حسين خليل : الرجوع والعواريات في التأمين البحري، مصدر سابق، ص ٢٢.

(٢) د. السيد ابو الفتوح حفناوي: الاثبات في التأمين البحري ، دراسة مقارنة في عقد التأمين وفي سلامة السفينة للملاحة، ط ١، مصر ، شركة مصر للطباعة والنشر، ص ٥٨٠.

(٣) اشارت م(٣٤٦) عن مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ للحالات التي يجوز التخلي عنها، اذ نصت على "١- يجوز للمؤمن له التخلي عن البضائع للمؤمن في الحالات الاتية:

أ- اذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاث اشهر بعد وصول اخر انباء عنها وبفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الانباء.

ب- اذا اصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تستأنف عمليات نقل البضائع باية طريقة للنقل الى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة اشهر من تاريخ قيام المؤمن له بانذار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة .

ج- اذا بيعت البضائع اثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادي او فقدت او هلكت كلياً او اصابها تلف يعادل ثلاثة ارباع قيمتها على الاقل (في هذه الاحوال اذا كان التأمين مقصوراً على ضمان الاضرار الناشئة عن اخطار معينة فلا يكون التخلي مقبولاً الا اذا كان الضرر ناشئاً عن احد هذه الاخطار.

٢- اذا كان التأمين يشمل اخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال صفة في التخلي عن البضائع في حالة اسر السفينة او الحجز عليها او ايقافها بامر من السلطات العامة اذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال اربعة اشهر من تاريخ قيامه بانذار المؤمن بوقوع الحادث".

(١) منير خسرو: منشورات شركة التأمين: مصدر سابق، ص ٥٤.

(٢) السيد ابو الفتوح حفناوي : مصدر سابق، ص ٥٨٢-٥٨٣.

ويمكن ان ينظر الى الخسارة من منظور آخر وتقسمها الى خسارة خاصة وخاصة عامة.

فالخسارة الخاصة: هي الخسارة التي تقع على عاتق المؤمن له وحده من دون سواه، والتي تصيب البضاعة المؤمن عليها سواء اكانت تلك الاصابة جزئية ام كلية^(٣). اما قانون التجارة البحري العثماني فقد عرف الخسارة الخاصة في م ٢٤٤ منه ، والتي نصت على "الخسائر البحرية الخاصة فهي ما يترتب من الاضرار او ما يقع من مصاريف فوق العادة على اي شيء وهي تعود على صاحب ذلك الشيء فقط". وفيما يخص القانون المصري فانه لم يتطرق الى احكام الخسارة الخاصة بل اكتفى بالاشارة الى شروط الخسارة العامة.

أمّا قانون التأمين البحري الانكليزي فقد عرف الخسارة البحرية الخاصة موضحاً في هذا التعريف المعيار الذي يجب ان يطبق حتى تعد الخسارة خسارة خاصة في م ٦٤ منه، اذ نصت على "الخسارة الخاصة في خسارة جزئية تلحق الشيء المؤمن عليه تنشأ من وقوع حادث مضمون ولا تعد خسارة مشتركة".

اما عن قانون التجارة البحري السوري فقد عرف الخسارة الخاصة في م(٢٥٨)، والتي نصت "الخسائر البحرية الخاصة هي كل الخسائر البحرية التي لا تكتمل فيها الشروط المطلوبة في المواد التالية (الخسارة العامة) . ويتحمل هذه الخسائر صاحب الشيء المضرور. اما الخسائر العامة : هي التضحية الاختيارية التي تبذل في سبيل انقاذ الرحلة البحرية ككل والتي يتحمل قيمتها جميع اطراف الرحلة البحرية^(١).

ولم يورد قانون التجارة البحري العثماني تعريفاً للخسارة العامة ولا الشروط التي يجب ان تتوافر حتى تعد الخسارة عامة.

وهذا عكس مانراه في قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ والذي نص في م ٦٦ التي عرفت الخسارة العامة بانها "١- هي الخسارة التي يكون سببها او تنشأ مباشرة عقب اجراء بعمل في سبيل السلامة العامة وتشمل المصاريف والتصفيات المبذولة لهذا الغرض". وهو نفس ماجاء به القانون المصري والسوري.

ولقد عالجت قواعد بورك و انتروب^(٢) لعام ١٩٩٤ مسألة الخسارة العامة وحددت الشروط التي يجب ان تتوافر فيها.

فقد قضت القاعدة (A) من القواعد الابدجية الاتي "يكون فعل العوارية العامة عندما وفقط عندما تكون هناك تضحية او مصروفات غير عادية يتم تكبدها عمداً وبطريقة معقولة، لضمان السلامة العامة، وبقصد تجنب الاخطار التي تتعرض لها الاموال المشاركة المخاطرة البحرية".

من خلال هذه القاعدة نجد انه لا بد من ان تتوافر شروط معينة حتى تعد الخسارة خسارة عامة ، وهذه القاعدة جاءت مطابقة للمادة (٢/٦٦) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ ، والتي حددت بمقتضاها شروط العوارية العامة وهي:-

(٣) السيد ابو الفتوح حفناوي: المصدر السابق، ص ٥٨٣.

(١) نص م(١/٣٢٩) من القانون المصري، م(٢٥٩) سوري.

(٢) نظم قواعد بورك و انتروب لسنة ١٩٩٤ مجموعتين من القواعد، قواعد ابدجية وقواعد رقمية.

- ١ - تضحية او مصروف غير عادي.
 - ٢ - يتم تحملها عمداً وفي حدود معقولة.
 - ٣ - لضمان السلامة العامة ولا يشترط ان يكون مالك البضاعة والسفينة مختلفين.
 - ٤ - من خطر حقيقي مشترك^(٣).
- ومن ملاحظة هذه الشروط يمكن القول ان الخسارة الخاصة هي الخسارة التي لا تتوافر فيها الشروط المذكورة سابقاً.

ثالثاً: العلاقة السببية بين الخطر والضرر

يكشف الواقع العملي للتأمين البحري أنه قد يحدث ان يشترك اكثر من سبب في احداث الخسارة او الضرر في البضاعة المؤمن عليها، مما يؤدي الى احداث نزاعات بين المؤمن والمؤمن له حول مسؤولية المؤمن في تغطية هذا الخطر الذي اشترك في احدثه اكثر من سبب (خطر) قد يكون بعضها مشمولاً بالتغطية والبعض الاخر غير مشمول بها. لذلك لابد من البحث عن السبب المباشر في احداث الضرر بالبضاعة المؤمن عليها، والذي يكون المؤمن مسؤولاً عن تغطية. وهذا ما اشارت اليه م ٥٥ من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦، والتي نصت على "يسأل المؤمن وفقاً لنصوص هذا القانون عن اي خسارة سببها المباشر خطر مؤمن ضده، ولكنه لايسأل عن اي خسارة لا يكون سببها المباشر خطر مؤمن ضده مالم تقض وثيقة التأمين بغير ذلك".

والبحث عن السبب المباشر ليس بالامر السهل، إذ أنه من الصعوبة ان يتم التوصل لمعرفة السبب المباشر في احداث الضرر، لاسيما اذا كان هناك اكثر من سبب في احداث هذا الضرر.

ونجد ان الفقه قد سعى لتحديد مدلول السبب المباشر من خلال وضع معيار معين لتحديد، او لمعرفة السبب (الخطر) الذي يعدّ المؤمن مسؤولاً عن تغطيته.

لذلك كان هناك مدلولان للسبب المباشر : هما المدلول القديم والمدلول الحديث اللذين سنتناولهما في الفقرتين الاتيتين.

أ- المدلول القديم: السبب المباشر هو السبب الاخير

كان الفقه سابقاً يرى ان السبب (الخطر) الذي يؤدي الى تحقق الخسارة بالبضاعة، هو السبب الاخير من حيث زمن وقوعه. فلو اشترك اكثر من خطر في تحقق الخسارة بالبضاعة، فان الخطر الاخير هو الذي ينظر اليه. فاذا كان من الاخطار المؤمن عنها فان المؤمن يكون مسؤولاً عن تغطيتها، والا فان المؤمن لا يكون مسؤولاً عن تعويض المؤمن له. فاذا كان المؤمن قد أمّن على الاخطار الحربية لشحنة معينة، فانه يعفى من المسؤولية اذا اصطدمت السفينة بالصخور بسبب اطفاء انوار الميناء في حالة الحرب بوصف ان السبب الاخير الذي ادى الى تحقق الخطر، هو اطفاء الانوار، وليس الاخطار الحربية لذلك لا يكون المؤمن مسؤولاً عن تغطية على وصف ان السبب الاخير هو ليس من الاخطار البحرية المضمنة.

(٣) د. بهاد بهيج شكري: مصدر سابق، ص ٢٤٢.

وفي قضية اخرى تتعلق بشحنة من الارز تعرضت للتلف عندما قرضت الجرذان انبوبة تمر خلال الشحنة، مما ادى الى تكوين ثغرة تسرب من خلالها الماء مما ادى الى تلفها وهكذا حكم بمسؤولية المؤمن على وصف ان السبب الاخر هو تسرب الماء وهو من الاخطار المضمنة في الوثيقة^(١).

وفي الواقع عند التمعن في القضيتين السابقتين نلاحظ ان السبب في حدوثهما هو حالة الحرب التي ادت الى اطفاء الانوار في القضية الاولى، والجرذان في القضية الثانية هذا من ناحية.

ومن ناحية اخرى، ان فكرة السبب الاخير تقوم على اساس ان الاخطار تقع بصورة متتالية متتابعة، ولكن الغالب ان هذه الاخطار قد تقع بوقت واحد او تقع في اوقات متقاربة بحيث لا يمكن معرفة السبب الذي ادى الى تضرر البضاعة. لذلك نجد ان الفقه عدل عن مدلول السبب الاخير الى مدلول اخر وهو السبب الفعال^(٢).

ب- المدلول الجديد السبب المباشر هو السبب الفعال

عدل الفقه والقضاء عن فكرة المدلول القديم الذي كان يعدّ السبب المباشر هو السبب الاخير، واتجه الى مدلول اخر وهو ان السبب المباشر هو السبب الفعال او الكافي لاحداث الضرر^(٣).

ويقصد بالسبب الفعال انه السبب الذي لولاه لما وقع الضرر. فمتى كان السبب الفعال مضموناً على وفق وثيقة التأمين ، فإن المؤمن مسؤول عن تغطيته.

لذلك نجد انه وفقاً للمعيار الجديد يجب ان يكون السبب (الخطر) في تحقيق الخسارة هو السبب الفعّال في تضرر البضاعة، حتى وان لم يكن هو السبب الاخير فاذا ما انتشر حريق ناتجاً عن انفجار وادى هذا الحريق الى تضرر البضاعة المؤمن عليها، فان السبب الفعال في هذه الحالة هو الانفجار. وبذلك يكون من حق المؤمن له المطالبة بالتعويض عن تضرر البضاعة مادام خطر الانفجار قد أمن منه^(١).

ولقد استقر العمل في شركات التأمين على المعيار الثاني، الذي يعد المعيار المناسب في تحديد السبب (الخطر) الذي يكون المؤمن مسؤولاً عن تغطيته، ويعتبر اكثر عدالة من المعيار الاول ، اذ انه يضمن حقوق المؤمن له في المطالبة بالتعويض.

- عبء اثبات السبب (الخطر) في تحقق الخسارة

يقصد بعبء الاثبات انه الالتزام الذي يقع على عاتق احد طرفي العقد، لأثبات صحة مايدعي به امام المحكمة في حالة قيام نزاع لأثبات امر معين^(٢). فالاصل أن عبء الاثبات

(١) د.محمود سمير الشرقاوي : مصدر سابق، ص ٣٠٠.

(٢) د.محمود سمير الشرقاوي : مصدر سابق، ص ٣٠١.

(٣) رسالة (Selmer) ، ص ٢، اشار الى ذلك محمود سمير الشرقاوي، ص ٣٤٠.

(١) احمد حسين خليل: الرجوع والعواريات في التأمين البحري، مصدر سابق، ص ١٧.

(٢) قسم الدراسات والبحوث: بحث منشور في مجلة رسالة التأمين ، العدد ٧، سنة ١٩٩٠، مصدر سابق، ص ٩.

يقع على عاتق المؤمن له لاثبات ان الخطر الذي ألحق بالبضاعة الخسارة هو السبب الفعال، فإذا كانت هناك بضاعة ، وهذه البضاعة مؤمن عليها ضد مخاطر معينة، مثل جنوح كسر، غرق، وتبين عند وصول البضاعة ان بعض او كل اجزاء البضاعة تعرضت للخسارة، فان المؤمن لا يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين مالم يقيم المؤمن له الدليل على اثبات ان التلف ناتج عن خطر مؤمن منه.

اما في حالة اذا كان المؤمن له قد أمّن على بضاعة تأميناً شاملاً عن جميع الاخطار ، في هذه الحالة فان المؤمن هو الذي يقع عليه عبء اثبات ان السبب (الخطر) الذي ادى الى تحقق الخسارة بالبضاعة غير مؤمن عليه^(١).

المطلب الثالث

اساس احتساب مبلغ التأمين في الوثيقة العائمة

المبلغ المؤمن به (مبلغ التأمين) يعني هو ذلك المبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه للمؤمن له او للمستفيد بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه^(٢).

ونجد أنّ من الشروط المهمة والاساس في الوثيقة العائمة (بنوعها المفتوحة والمغلقة) هو شرط (كيفية احتساب مبلغ التأمين لكل شحنة) الذي يدرج في وثيقة التأمين العائمة.

ففي وثيقة التأمين العائمة يتم الاتفاق المسبق بين طرفي عقد التأمين (المؤمن – المؤمن له)، على الاساس الذي يتم فيه تحديد مبلغ التأمين^(٣). وذلك يرجع الى سببين:

- ١- ان سبب الاتفاق المسبق على تحديد مبلغ التأمين لدرء الغش الذي يمكن ان يقع المؤمن ضحيته من جراء قيام المؤمن له بالمغالاة في قيمة البضاعة، وذلك عندما يتحقق الخطر المؤمن منه قبل وصول الاقرار الخاصة بالشحنة الى المؤمن (شركة التأمين)^(٤).
- ٢- نجد في وثيقة التأمين الاعتيادية ان مبلغ التأمين يحدد مسبقاً عند تقديم طلب التأمين الخاص بأي شحنة^(٥)، ويرجع ذلك الى ان المؤمن له يكون عالمياً بمقدار الشحنة ونوعيتها، وبذلك يمكن ان نحدد مبلغ التأمين مسبقاً قبل تحقق الخطر. أمّا في الوثيقة العائمة فان المؤمن له لا يستطيع معرفة نوعية او كمية الشحنة او الشحنات التي تتم في المستقبل ، لذلك يتم الاتفاق في هذه الحالة على اساس معين يتم بموجبه بتحديد مبلغ التأمين الخاص بكل شحنة، والذي يكون المؤمن ملتزماً بدفعه الى المؤمن له عند تحقق الخطر.

والاساس الذي يتم الاتفاق عليه قد يكون (C.I.F) + ١٠% او (C and F) + ١٠%.

(١) احمد حسين خليل: الرجوع العواريات في التأمين البحري: مصدر سابق، ص ١٧.

(٢) د.البشير زهرة: مصدر سابق، ص ٧٥.

(٣) د.ابراهيم علي ابراهيم عبد ربه: مصدر سابق، ص ٤٥٨.

(٤) د.احمد جاد عبد الرحمن: مصدر سابق ، ص ٩٠.

(٥) د.عاصم سليمان: مصدر سابق، ص ٢٩٢.

كأن يقال أنَّ أساس احتساب مبلغ التأمين في الوثيقة العائمة هو (C.I.F) + ١٠%^(١).

وهذا الأساس هو عبارة عن مجموع البيانات الآتية:

- ١- قيمة البضاعة حسب قوائم الشراء.
- ٢- مصاريف شحن البضاعة.
- ٣- قيمة النولون اذا كانت من مسؤولية الشاحن.
- ٤- تكاليف التأمين.
- ٥- نسبة مئوية مقابل ارباح تكون من حق المؤمن له يتم الاتفاق عليها مسبقاً بين المؤمن والمؤمن له.

وقد يكون الأساس المتَّبَع لتحديد مبلغ التأمين هو (C and F) + ١٠% ، والذي يكون عبارة عن مجموع البيانات الآتية:

- ١- كلفة البضاعة حسب قوائم الشراء.
- ٢- اجرة شحن البضاعة.
- ٣- ونسبة مئوية من اجل تغطية جزء من الارباح والمصاريف^(٢) . والفرق بين الاساسين ان احتساب مبلغ التأمين على وفق النظام الثاني (C and F) لايشمل تكاليف التأمين. والاساس الثاني هو الاساس المتَّبَع في العراق^(١) بعد صدور قرار البنك المركزي العراقي لسنة ١٩٥٢ رقم (٢٣٣)، الذي اشترط فيه أن يتم استيراد البضائع وأحتساب مبلغ التأمين على اساس (C and F) الذي يمثل قيمة البضاعة واجور شحن البضاعة. لذلك فإنه على وفق قرار المصرف المركزي العراقي يمنع اتباع الاسلوب الاول وهو (C.I.F) ، اذ لايسمح للمستوردين التأمين على بضائعهم داخل العراق، الا لدى شركة التأمين الوطنية، وذلك من اجل تشجيع عمل شركة التأمين الوطنية^(٢).

ولقد اشارت م(٣٠٧) من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ الى البيع بشرط نقل البضاعة من دون التأمين عليها (سي. اند. اف)، إذ نصت تلك المادة على "البيع بشرط نقل البضاعة دون تأمين عليها (سي. اند. اف) هو البيع الذي يلتزم فيه البائع بابرار عقد نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول دون ان يلتزم بابرار عقد التأمين عليها ضد مخاطر النقل".

اما فيما يخص النسبة المئوية، فهي النسبة التي تغطي (المصاريف الاعتيادية اللازمة من اجل ان يقوم المؤمن له بفتح الاعتماد والتخليص والتعقيب). وأنَّ العمل في شركة التأمين الوطنية قد حدد هذه النسبة بـ(١٠%) من قيمة البضاعة^(٣).

(١) د.نبيل محمد الخفاف، د.خضر الياس البنا: مصدر سابق، ص١٧٢.

Henry Keate : op .cit. p:١٧.

(٢) د.بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً ، مصدر سابق، ص١٩٦.

(٣) د.صلاح الناهي: الوجيز في مبائ القانون البحري ، (عمان : مطابع دار الشعب ، ١٩٨٢) ، ص٢٤٨. (اذ وفقاً بهذا الاساس نجد ان البائع في البيع يلتزم بابرار عقد النقل دون ان يلتزم بابرار عقد التأمين في الخارج اذ يلتزم بابرار عقد التأمين داخل العراق).

(٢) د.عاصم سليمان : مصدر سابق، ص٢٧٣.

(٣) د.عاصم سليمان: مصدر سابق، ص٢٩٢.

ومن ناحية أخرى، نجد أنّ تعريف التأمين البحري العراقية اجازت ان تزيد هذه النسبة الى حد (٢٥%) ، وفي الحقيقة أنّ اي نسبة تزيد على (١٠%) هي ليست كلفة بضاعة، بل هي ارباح متوقعة. وهنا تخضع هذه الزيادة الى أسس تأمين البضاعة مع الربح المتوقع عن هذه البضائع^(٤).

اما فيما يخص المادة (٤/٢٩) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ التي نصت على "المالم تنص الوثيقة بغير ذلك فان عدم اعطاء تصريح بالقيمة الا بعد الاشعار بالخسارة او الوصول فان حكم التصريحة بالنسبة لمحل التأمين تكون كوثيقة غير قيمة (Unvalued Policy)".

ونرى أنّ المقصود من هذا النص أنّه في حالة وصول البضاعة الى المكان المقصود والنهائي لها او بعد ان تتعرض للخسارة ، فإن الوثيقة تعدّ وثيقة غير قيمة من حيث الكيفية التي يتم من خلالها احتساب مبلغ التأمين فيها، وذلك في عدم ايراد نص في ذات الوثيقة العامة يشير لغير ذلك.

وبعبارة اخرى ، أنّه من الممكن ان نطبق الاساس السابق في احتساب مبلغ التأمين او ان احتساب قيمة مبلغ التأمين بالطريقة التي تستخدم في حالة الوثائق غير القيمة. أما بالنسبة الى قانون التجارة العثماني فقد اشار الى الاساس الذي يتبع في حالة عدم تحديد مبلغ التأمين في عقد التأمين في وثيقة التأمين. في م ١٨٤ منه ، إذ نصت تلك المادة على "اذا لم تتعين قيمة البضائع والاشياء في عقد الضمان، فيجرى اثباتها حينئذ في قائمة البضائع وسجلاتها واذا لم يوجد فيها قوائم ولا سجلات ايضاً فيجري تقديرها وتقويمها على وفق سعرها الرائج في المحل، والوقت الذي شحنت فيهما مع ما اعطى منها من رسم كمركي^(١)، وباقي المصاريف الواقعة لحين نقلها الى السفينة".

ويتضح من خلال نص هذه المادة، انه يجب ان يتم تحديد مبلغ التأمين من خلال معرفة قيمة البضاعة، وذلك بالرجوع الى قائمة شراء البضاعة والسجلات الخاصة بها. وفي حالة عدم اثبات قيمة البضاعة عن طريق قائمة الشراء والسجلات الخاصة بها، فيتم تقديرها حسب قيمتها وعلى وفق ميناء الشحن، وهذا مبدأ معروف في التأمين البحري الذي يقضي بوجوب الأخذ بقيمة البضاعة في ميناء الشحن وليس قيمتها وقت الحادث. ولم يتطرق القانون المصري الى مسألة تحديد قيمة البضائع بالنسبة للوثائق. أمّا بالنسبة للقانون السوري فقد حدد طريقة تحديد قيمة البضائع في الوثائق غير القيمة في نص م (٣١٤) والتي جاءت مطابقة لنص م (١٨٤) من قانون التجاري البحري العثماني. ولقد اشارت م (٣/١٦) من قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ الى كيفية احتساب القيمة التأمينية اذ نصت على "٣- في التأمين على البضائع والسلع كالامتعة تكون

(٤) بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً، مصدر سابق، ص ١٩٦.

(١) "ان هذا الرسم الزام قانوني على صاحب البضاعة المنقولة سواء وصلت البضاعة تامة او ناقصة، وحيث ان المميز عملة قد تسلم قسماً من بضاعته عيناً واستلم التعويض الذي خصصته شركة التأمين عن البضاعة الضائعة ، فيكون بذلك قد استوفى حقوقه بالبضاعة المنقولة ولزم عليه دفع الرسم الكمركي الكامل على هذه البضاعة".

قرار رقم (١٢٠٦) / حقوقية / ١٩٦٨ في ٢٧ / ١ / ١٩٦٨.

القيمة التأمينية هي كلفة الشراء او الثمن الاصلي للاموال المؤمن عليها يضاف الى ذلك مصاريف الشحن والمصاريف الطارئة للشحن واجور التأمين على جميع ما ذكر".

الخاتمة

من خلال دراستنا لوثيقة التأمين العائمة والمستخدمه في اسواق التأمين البحري المتمثلة بشركات التأمين المتخصصة في مجال التأمين البحري، فاننا توصلنا الى جملة من الاستنتاجات والمقترحات أملين الاخذ بها والمتمثلة بالاتي:

اولاً : النتائج:

١- ان من غير المتصور ان يتم عقد التأمين البحري من دون ان يتم افراغه في وثيقة تأمين اصولية وموقعة من قبل طرفي عقد التأمين البحري (المؤمن له – المؤمن). لذلك دأبت شركات التأمين على طبع نماذج من هذه الوثائق مشتملة على مجموعة من البيانات الخاصة بالبضائع التي ينوى التأمين عليها. وتظهر الحاجة في افراغ عقد التأمين البحري في وثيقة التأمين بغض النظر عن نوع وثيقة التأمين لأجل اثبات مندرجات هذا العقد وما تم التوصل اليه من اتفاق، لذلك فإن الكتابة تلعب دوراً مهماً في عقد التأمين البحري. وبسبب هذه الاهمية فقد نصت الكثير من القوانين على وجوب كتابة عقد التأمين البحري.

٢- إنّ القانون الذي يعالج مسألة التأمين البحري في العراق هو قانون التجارة البحري العثماني لسنة ١٨٦٣، والذي مازال ساري المفعول الى هذا الوقت، بالرغم من التطورات الكثيرة التي حصلت في مجال النقل البحري، والتي عكست على مجال التأمين البحري. إذ أنّ هذا القانون جاء بعبارات ركيكة وصياغة ضعيفة، واتسم بعدم شموله للكثير من المسائل المتعلقة بالتأمين البحري. لذلك فان قانون التجارة البحري العثماني لم يتناول موضوع التأمين بوثيقة تأمين عائمة بل كل ما هناك انه تناول موضوع التأمين المحدد بمدة في م (٢٠٨)، واغفل بذلك مسألة مهمة من مسائل التأمين البحري.

٣- على الرغم من ان التشريعات قد اختلفت في التسمية العامة للوثيقة العائمة، اذ ان بعضها اطلق عليها الوثيقة العائمة، والبعض الاخر اسم وثيقة الاشتراك او الوثيقة غير الثابتة او الوثيقة المفتوحة او التأمين السائر، الا أنّ هذه التشريعات قد اشتركت في وضع الاسس العامة لهذه الوثيقة وهي أنّ التأمين يكون بمقتضاها على مجموعة من الشحنات المستقبلية بوثيقة تأمين واحدة، ولن يضطر بذلك المؤمن والمؤمن له الى الدخول في مفاوضات جديدة لكل عملية تأمين خاصة بشحنات عائدة للمؤمن له، وله مصلحة في التأمين عليها او شحنات عائدة للغير، وبهذا سوف يتم القضاء على الاجراءات الروتينية التي تعدّ اضاعاً في الوقت وزيادة في مصاريف التأمين على البضائع.

٤- يعدّ قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ والقانون التونسي من افضل القوانين التي وضعت تعريفاً لوثيقة التأمين العائمة. أمّا فيما يخص القوانين الاخرى، فإنّها قد اسندت مهمة تعريف هذه الوثيقة الى الفقه، على وصف ان ليس من مهمة القانون وضع تعاريف.

٥- ان لوثيقة التأمين العائمة طبيعة قانونية خاصة تتميز بها عن باقي وثائق التأمين البحري -بضائع- اذ انها ليست مجرد وعد بالتأمين، كما ذهب جانب من الفقه الى ذلك، بل أنّ وثيقة التأمين هي عقد ولكنه معلق على شرط واقف ومستمر في الوقت نفسه، اذ أنّه عقد معلق على شرط واقف، ذلك ان المؤمن لن يكون ملزماً بالتأمين على البضائع التي يكون للمؤمن له مصلحة بالتأمين عليها، مالم يقدّم اقراراً عنها في الوقت المحدد في وثيقة التأمين. ومن ناحية اخرى نجد ان صفة الاستمرارية متأثية من أنّ التزام المؤمن بالتأمين لاينقضي بالتأمين على شحنة معينة، بل أنّه يبقى ملتزماً بالتأمين على جميع الشحنات المستقبلية، حتى ينفذ مبلغ التأمين الاجمالي أو بانتهاء المدة المحددة في وثيقة التأمين العامة.

٦- وتكون وثيقة التأمين العائمة على نوعين: فهي إمّا ان تكون عائمة مقفلة واما ان تكون وثيقة تأمين عائمة مفتوحة. فالنوع الاول مرتبط باصداره بدفع مبلغ تأمين اجمالي مقدماً للمؤمن، أمّا بالنسبة للنوع الثاني فإنّ المؤمن له لن يكون ملزماً بدفع مثل هذا المبلغ، وانما بدفع مبلغ التأمين الخاص بكل شحنة على جهة. ويلحظ أنّ كلا النوعين يخضعان الى الشروط والقيود الموضوعة نفسها من اجل المحافظة على حقوق المؤمن (شركة التأمين).

٧- على الرغم من أهمية وثيقة التأمين العائمة في اسواق التأمين البحرية العالمية وشيوعها الا اننا نجد ان شركة التأمين الوطنية في العراق تجهل والى يومنا هذا اهمية هذه الوثيقة والفائدة العملية التي من الممكن ان تحصل عليها في استعمالها في مجال التأمين البحري على البضائع، اذ أنّ هذه الشركات تقوم باصدار نماذج من وثائق تأمين اعتيادية وعقود غطاء مفتوح فقط.

ويلحظ أنّ وثيقة التأمين الاعتيادية هي وثيقة قاصرة على توافر متطلبات التجارة الدولية التي اخذت بالتوسع بمرور الوقت، اذ بمقتضاها يتم التأمين على شحنة معينة ومعلومة من حيث قيمة هذه البضاعة ونوعها وكميتها، وبذلك ستكون عقبة امام التجارة الدولية اما بالنسبة الى عقد الغطاء المفتوح فانه وعلى الرغم من التأمين يكون بمقتضاه على جميع الشحنات المستقبلية الا ان الغطاء المفتوح يبقى مجرد عقد وليس وثيقة تأمين . ومن النتائج المترتبة على هذا القول ان المؤمن سوف يضطر الى اصدار وثيقة خاصة بكل شحنة يصل اليه العلم بها من قبل المؤمن له، وهذا يعني الدخول في مفاوضات جديدة واهدار في الجهد والنفقات. ومن ناحية اخرى ان عقد الغطاء المفتوح وبوصفه ليس وثيقة تأمين لذلك لايمكن نقله الى الاخرين عن طريق التظهير او المناولة اليدوية على عكس ما هو عليه الحال فيما يخص وثيقة التأمين العائمة التي من الممكن نقلها الى الغير عن طريق التظهير والمناولة اليدوية.

٨- ان وثيقة التأمين العائمة تمر بالاجراءات نفسها التي تمر بها باقي وثائق التأمين البحري - بضائع- من حيث حصول طالب التأمين استمارة طلب التأمين ومن ثم اصدار مذكرة تغطية مؤقتة، وبالتالي اصدار وثيقة التأمين العائمة. ولكن يلحظ ان ما تمتاز به وثيقة التأمين العائمة هو ان المؤمن يقوم باصدار ملحق (تصريحة) او شهادة بالتأمين عن كل شحنة يصل اليه العلم بها، ولهذا الملحق من الاهمية في بيان نوع البضاعة وكميتها ومقدارها وغيرها من المعلومات المتعلقة بالرحلة البحرية.

٩- بالرغم من اهمية المذكرة المؤقتة في اسواق التأمين البحري والتي تفسح المجال للمؤمن من اجل دراسة طلب التأمين، إلا أنَّ سوق التأمين البحري العراقي يخلو من استعمال مثل هذا المستند المهم مما يجعل شركة التأمين ملزمة بتعويض المؤمن له حتى قبل اصدار الموافقة النهائية لطلبه، مما يؤثر وبشكل كبير على الذمة المالية لشركة التأمين. ومن ناحية اخرى نجد ان التشريعات العراقية جاءت خالية من بيان القيمة القانونية لمذكرة التغطية المؤقتة على عكس القوانين التي تناولت التأمين البحري، والتي أشارت الى جعل المذكرة المؤقتة ملزمة للمؤمن (شركة التأمين) في حال اصدارها.

١٠- إنَّ التغطية التلقائية التي يحصل عليها المؤمن له للشحنات المستقبلية وعدم معرفة المؤمن بنوع او كمية البضاعة او طريق الرحلة، وخشية تعرضه -المؤمن- لأي غشٍ او تواطىء من قبل المؤمن له، دفع مجمع مكنتبي التأمين في لندن الى وضع شروط او قيود للحد من الخطورة التي تنجم عن استعمال الوثيقة العائمة. ولكل من هذه الشروط اسباب دفعت المؤمن الى فرضها على المؤمن له وهو ما لحظناه في البحث، وان هذه الاسباب تنطلق من مسألة المحافظة على كيان شركة التأمين المؤمنة التي قد تكون عرضة لسوء نية المؤمن له.

١١- انَّ وثيقة التأمين العائمة توجب التزامات على كل من المؤمن له والمؤمن، والذي يوجبها القانون عليهما، وفي حالة مخالفة اي منهما لهذه الالتزامات، فان امكانية فسخ عقد التأمين البحري تعدّ واردة، لذلك يجب ان يلتزم كل منهما بهذه الالتزامات.

١٢- من اهم الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له هو إلتزامه بتقديم الإقرار الخاص عن كل شحنة يعلم بها وتكون له مصلحة في التأمين عليها. وبسبب اهمية هذا الإلتزام نجد ان القانون قد نص وبشكل صريح عليه، إذ إنَّه ومن خلال الاقرار المتقدم من قبل المؤمن له يستطيع المؤمن ان يحتسب قسط التأمين الخاص بكل شحنة.

١٣- إنَّ قيام المؤمن له بتقديم بيانات غير صحيحة عن الشحنة المؤمن عليها، يُمكن المؤمن المطالبة بفسخ عقد التأمين وذلك حسب نص م(٩٨٧) من القانون المدني العراقي.

١٤- إنَّ مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ وقانون التجارة البحري المصري وقانون التجارة البحري السوري فرق في وقت تقديم الاقرار ما بين التأمين على شحنات تشحن لحساب المؤمن له وشحنات تشحن لحساب الغير، والتي تشمل الوكيل بالعمولة والاشتراط لمصلحة الغير. إذ أنه في حالة كون التأمين قد تم لحساب المؤمن له فان المؤمن ملزم بدفع مبلغ التأمين حتى لو أنَّ المؤمن له كان عالماً بتضرر

- البضاعة عند تقديمه للاقرار، مادام هذا الاقرار قد قُدم خلال المدة المحددة له والمثبتة في الوثيقة العائمة. اما في حالة كون التأمين قد تم لحساب الغير فإنَّ المؤمن لن يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين إلا إذا قدم الاقرار قبل تضرر البضاعة.
- ١٥- إن قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ جاء مختلفاً عن باقي القوانين ، اذ أنه لم يفرق من حيث وقت تقديم الاقرار بين الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له او التي تتم لحساب الغير. ومن ناحية اخرى نجده قد تطرق الى مسألة الخطأ او السهو في تقديم الاقرار، وقرر دفع مبلغ التأمين للمؤمن له في هاتين الحالتين بشرط توافر حسن نية المؤمن له.
- ١٦- اتسمت العقوبات التي فُررت كجزاء لمخالفة المؤمن له في التزامه بتقديم الاقرار بالقسوة والشدة، وذلك لأنها تعدّ في الواقع وسيلة لردع سوء نية المؤمن له المحتملة، ومحاولة الاحجام عن الابلاغ او الاخطار عن اية شحنة في حالة وصولها سالمة، وقيامه بالاخطار عن الشحنات التي تكون احتمالية وقوع الخطر فيها اكبر مما يؤدي الى تضرر الذمة المالية للمؤمن.
- ١٧- ويعد التزام المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن (شركة التأمين) من الالتزامات المهمة، والتي تشترك فيها وثيقة التأمين مع غيرها من وثائق التأمين البحري - بضائع- الاخرى.
- ١٨- أمّا فيما يخص المؤمن (شركة التأمين) فإنَّ الالتزام التقليدي الذي يقع عليه هو التزامه بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له. الا انَّ هذا الالتزام لايمكن ان يتحقق ما لم تتوافر فيه اركان ثلاثة هي (تحقق الخطر، تضرر البضاعة، السبب المباشر بين الخطر والضرر الذي لحق بالبضاعة). ومما يؤخذ على القوانين انها لم تعالج مسألة تنصل قيام المؤمن عن التزامه بدفع مبلغ التأمين في حالة الوثيقة العائمة، ومن ناحية اخرى نجد ان مجمع مكنتبي التأمين في لندن قد حددت الاساس الذي يمكن من خلاله احتساب مبلغ التأمين بالنسبة للوثيقة العائمة، وهذا الاساس اما ان يكون (C and F) او (C.I.F) ويعد الاساس الاول (C and F) هو المتبع في شركات التأمين العراقية.
- ١٩- ومن خلال هذه الاستنتاجات السابقة يمكن القول ان وثيقة التأمين العائمة تعدّ وبحق خروجاً عن المبادئ العامة المعروفة في مجال التأمين البحري ويرجع ذلك لسببين : السبب الاول هو ان المؤمن يكون مسؤولاً عن تقديم التغطية التأمينية لبضائع لايعلم عنها شيئاً عند اصداره للوثيقة، والثاني: يرجع الى ان المؤمن يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين للمؤمن له على الرغم من علم الاخير بتحقق الخطر بالنسبة للبضاعة التي قُدم عنها الاقرار.

ثانياً : المقترحات:

وفي نهاية المطاف لابد من تقديم بعض المقترحات عسى ان يأخذ بها المختصون في مجال التأمين البحري:

١- المطالبة بالغاء قانون التجارة البحري العثماني لسنة ١٨٦٣، إذ أنَّ هذا القانون اصبح ومنذ وقت ليس بالقصير عاجزاً عن مواكبة ما استجد من تطورات في مجال النقل والتأمين البحري خاصة، وقرار الفصل الخاص بالتأمين البحري لمشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ كبديل للواقع الحالي الذي وصل اليه التأمين البحري في العراق، اذ ان التأمين البحري في العراق تحكمه مجموعة من القوانين، وهي قانون التجارة البحري العثماني لسنة ١٨٦٣ والقانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ وقانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤، فضلاً عن شروط جمعية التأمين البحري الصادرة في لندن والمرفقة بوثيقة التأمين البحري (بضائع). لذلك لابد من وجود قانون موحد يحكم موضوع التأمين البحري، وذلك لأهمية هذا الموضوع وعلاقته بالتجارة الدولية لاسيما وان العراق من الدول التي اعتادت عمليات الاستيراد والتصدير.

٢- دعوة شركة التأمين الوطنية في العراق الى اصدار مذكرة التغطية المؤقتة على وصف ان هذا المستند من المستندات المهمة في مجال التأمين البحري، وبذلك سوف يتم المحافظة على حقوق كل من المؤمن له والمؤمن، اذ ان اصدار مثل هذا المستند يُمكن شركة التأمين بدراسة طلب التأمين لمدة أطول، ويحافظ على حقوق المؤمن له من خلال حصوله على التأمين خلال مدة دراسة طلب التأمين قبل اصدار الموافقة النهائية من قبل المؤمن.

٣- المطالبة بالغاء شرط الالغاء الذي يعد أحد شروط اصدار وثيقة التأمين العائمة، والذي يقضي بالغاء العمل بالوثيقة، عندما ترغب شركة التأمين بذلك او تعديل احكامه ، لأنَّ هذا الشرط قد يؤدي الى زعزعة ثقة المؤمن له بالمؤمن.

٤- من الافضل في حالة اقرار مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ عدم اخضاع التأمين الذي يجريه الوكيل بالعمولة الى القاعدة العامة في التأمين، بل اخضاعه للقاعدة الخاصة، والتي تنص على ان المؤمن يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين حتى وان كان المؤمن له عالماً بوقوع الخطر المؤمن منه، مادام الاقرار قد قُدم خلال المدة المحددة في وثيقة التأمين، ذلك لانه لا يوجد سبب لاختصاعه للقاعدة العامة، لاسيما وان المؤمن له (الموكل) من الممكن معرفته من خلال عقد الوكالة بالعمولة.

٥- من المحبذ اضافة فقرة اخرى الى المادة (٣٤٨) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ عند اقرار الفصل الخاص بالتأمين تعالج مسألة تخلف المؤمن له عن تقديم الاقرار في الوقت المحدد، الذي كان سبب تخلفه بحسن نية وحالة عدم اثبات

حسن نية المؤمن له، إذ تنص هذه الفقرة على " ١ -في حالة مخالفة المؤمن له لالتزامه بتقديم الاقرار فان المؤمن يكون مسؤولاً عن دفع مبلغ التأمين عند تضرر البضاعة اذا اثبت المؤمن له حسن نيته وفي حالة عدم اثباته حسن النية فان التأمين يظل مستمراً ايضاً بشرط دفع تعويض للمؤمن عن مخالفته لهذا الالتزام".

وتكون الفقرة الثانية هي ما نصت عليه م(٣٤٨) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤، والتي عالجت مسألة سوء النية والتعمد في الاخلال بالالتزام بتقديم الاقرار والتي ذكرت سابقاً في البحث.

٦- ضرورة اضافة مادة الى مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤ تعالج مسألة تنصل المؤمن عن التزامه بالتأمين على جميع الشحنات المستقبلية، اذ ان اغفال المشرع لهذه المسألة المهمة يعدُّ من الامور الخطيرة التي يجب الانتباه اليها، لذلك نقترح ان تطبق المادة (٢٥٠) من القانون المدني العراقي في هذه الحالة والتي تنص على "يستطيع الدائن بالتنفيذ على نفقة المدين بعد استئذان المحكمة في الحالات غير المستعجلة او بدون اذن المحكمة في الحالات المستعجلة".

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : القرآن الكريم.

ثانياً : المصادر باللغة العربية.

أ- المعاجم اللغوية

- ١- جبران مسعود: معجم الرائد، المجلد الثاني، ط٤، لبنان، مطبعة العلوم، ١٩٨١.
- ٢- فؤاد اللباني : منجد الطلاب ، ط٢٢، بيروت، دار المشرق، بدون ذكر سنة الطبع.
- ٣- محمد بكر الرازي: مختار الصحاح، ط١، بيروت، دار الكتاب العربي، ١٩٦٧.
- ٤- لجنة اللغويين العرب: المعجم العربي الاساسي، تونس، ١٩٨٩.

ب- الكتب

- ١- د.ابراهيم علي ابراهيم عبد ربه: مبادئ التأمين: بيروت، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، ١٩٨٨.
- ٢- د.ابراهيم العتابي : قانون البحار، المبادئ العامة، الملاحة البحرية والصيد البحري، ج١، القاهرة، دار الفكر العربي، ١٩٨٥.
- ٣- د.ابو الفتوح الحفناوي: الاثبات في التأمين البحري ، دراسة مقارنة في عقد التأمين وفي صلاحية السفينة للملاحة، ط١، شركة الاسكندرية للطباعة والنشر. بدون ذكر سنة الطبع.
- ٤- احمد السعيد شرف الدين: احكام التأمين في القانون والقضاء، بدون ذكر مكان الطبع، ١٩٨٣.
- ٥- احمد السعيد شرف الدين: عقود التأمين وعقود ضمان الاستثمار (واقعها الحالي وحكمها الشرعي)، القاهرة، مطبعة حسان، ١٩٨٢.
- ٦- احمد جاد عبد الرحمن : التأمين ، القاهرة، مطبعة دار الهنا للطباعة، بدون ذكر سنة الطبع.
- ٧- د.احمد حسني: البيوع البحرية، دراسة العقود التجارية البحرية الدولية (سيف وفوب) ، ط٢، القاهرة ، مطبعة اطلس، ١٩٨٣.
- ٨- د.اسماعيل غانم: النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، القاهرة، مكتبة عبد الله وهبة، ١٩٦٦.
- ٩- أكثم امين الخولي: الوسيط في القانون التجاري، ج٤، العقود التجارية، ط١، القاهرة، مطبعة نهضة مصر، ١٩٥٨.
- ١٠- د.البشير زهرة: التأمين البري، دراسة تحليلية وشرح لعقود التأمين، تونس، دار بو سلامة للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٧٥.
- ١١- الرجوع والعواريات في التأمين البحري: الاتحاد العام العربي للتأمين والامانة العامة، القاهرة، ١٩٩٦.
- ١٢- د.امين محمد احمد: التأمين والقضاء في قرارات محكمة التمييز، عمان ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الدار العلمية الدولية، ٢٠٠١.

- ١٣- د.انور سلطان: احكام الالتزام، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، دراسة قانونية مقارنة بين القانونين المصري والليبي، بيروت، دار النهضة العربية ١٩٨٠.
- ١٤- د.باسم محمد صالح: القانون التجاري، القسم الاول، النظرية العامة (التاجر، العقود التجارية، العمليات المصرفية، القطاع الاشتراكي)، ط١، بغداد، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٩٩.
- ١٥- د.بديع احمد السيفي: التأمين علماً وعملاً، ط١، بغداد، مطبعة الزهراء، ١٩٧٢.
- ١٦- د.بديع احمد السيفي: محاضرات في التأمين البحري، ط٢، بغداد، مطبعة الزهراء، ١٩٧١.
- ١٧- د.برهام محمد عطا الله: دراسات ووثائق في التأمين ، الاسكندرية، مؤسسة الثقافة الجامعية ، ١٩٨٣.
- ١٨- د.بهاء بهيج شكري، النظرية العامة للتأمين، ط١، بدون ذكر مكان الطبع، ١٩٦٠.
- ١٩- د.توفيق حسن فرج: النظرية العامة للالتزام، احكام الالتزام، الاسكندرية، المكتب العصري الحديث، ١٩٧٨.
- ٢٠- د.ثروت علي عبد الرحيم: الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، القاهرة، مطبعة عالم الكتب، ١٩٦٦.
- ٢١- د.ثروت علي عبد الرحيم: شرح القانون البحري السعودي، ط١، مطبعة جامعة الملك سعود، ١٩٨٥.
- ٢٢- د.جعفر الفضلي : مصادر الالتزام، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، دراسة مقارنة، ط١، ١٩٩١.
- ٢٣- د.جمال الحكيم: التأمين البحري، دراسة علمية وعملية وقانونية، القاهرة، مكتبة النهضة العربية، ١٩٥٥.
- ٢٤- د.جمال الحكيم : عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية ، ج١، مصر، دار المعارف، ١٩٦٥.
- ٢٥- د.حسن النجفي: البيوع البحرية، بغداد، مطابع الشعب، ١٩٧٣.
- ٢٦- د.حسن علي ذنون: مصادر الالتزام، بغداد، مطبعة المعارف، ١٩٤٩.
- ٢٧- د.خميس خضر: عقد التأمين في القانون المدني، ط١، بدون ذكر مكان او سنة الطبع.
- ٢٨- د.رزق الله انطاكي، ونهاد السباعي: الحقوق التجارية ، سوريا، مطبعة الجامعة السورية، ١٩٥٠.
- ٢٩- د.رزق الله انطاكي ، نهاد السباعي: موسوعة الحقوق التجارية، اعمال التأمين، ج٦، دمشق، مطبعة جامعة دمشق، ١٩٦٣.
- ٣٠- د.سعيد احمد شعلة: قضاء النقص في التأمين، الاسكندرية ، منشأة المعارف ، ١٩٩٧.
- ٣١- د.سلامة عبد الله: التأمين البحري، اصوله العلمية والعملية، مصر، شركة مطابع الطائي، ١٩٦٦.
- ٣٢- د.صلاح الدين الناهي: الوجيز في النظرية العامة، مصادر الالتزام ، بدون ذكر مكان الطبع، ١٩٥٠.

- ٣٣- د.صلاح الدين الناهي: الوجيز في مبادئ القانون البحري، عمان ، مطابع دار الشعب، ١٩٨٢.
- ٣٤- د.صلاح الدين طلبة: مقدمة التأمين، ج٢، بغداد، دار المعارف، ١٩٦٣.
- ٣٥- د.طالب حسن موسى: مبادئ القانون التجاري، ط١، بغداد، مطبعة الحكومة، ١٩٧٤.
- ٣٦- د.عادل عبد الحميد عز: مبادئ التأمين، القاهرة، دار النهضة العربية للطباعة ، ١٩٧١.
- ٣٧- د.عادل علي المقدادي: السفينة، اشخاص الملاحة، النقل البحري، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٩.
- ٣٨- د.عاصم سليمان: التأمين، ج١، العراق ، مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٧٤.
- ٣٩- د.عبد الحي حجازي: عقد التأمين، بدون ذكر مكان او سنة الطبع.
- ٤٠- د.عبد الحي حجازي: النظرية العامة للالتزام، الالتزام في ذاته، ج١، القاهرة، مطبعة النهضة، ١٩٥٤.
- ٤١- د.عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني، العقود الواردة على العمل (المقاوله، الوكالة، الوديعة ، الحراسة) ، المجلد السابع، ج٧، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٦٤.
- ٤٢- د.عبد الرزاق السنهوري : الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الثاني، ج٧، عقود الغرر وعقد التأمين، ١٩٦٤.
- ٤٣- د.عبد العزيز فهمي هيك: مقدمة في التأمين، بدون ذكر مكان الطبع، ١٩٦٨.
- ٤٤- د.عبد القادر الفار: احكام الالتزام ، اثار الحق في القانون المدني، عمان، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٥.
- ٤٥- د.عبد القادر الفار: مصادر الالتزام، الحق الشخصي في القانون المدني، عمان، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٨.
- ٤٦- د.عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحري ، دراسة مقارنة ، عمان ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٩.
- ٤٧- د.عبد المنعم البدر اوي: التأمين ، فن التأمين ، عقد التأمين ، تأمين الاشخاص، القاهرة، مكتبة سيد عبد الله وهبة، ١٩٦٣.
- ٤٨- د.عبد المجيد الحكيم: الموجز في شرح القانون المدني، احكام الالتزام، ج٢، ط٣، بغداد، دار الطباعة للنشر، ١٩٧٧.
- ٤٩- د.عبد المجيد الحكيم: الموجز في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام ، ج١، ط٥، بغداد، مطبعة النديم، ١٩٧٧.
- ٥٠- د.عبد الودود يحيى: التأمين على الحياة، ط١، القاهرة، مكتبة القاهرة الحديثة، ١٩٦٤.
- ٥١- د.عبد الودود يحيى: الموجز في عقد التأمين، القاهرة، دار النهضة العربية للطباعة، ١٩٨٦.
- ٥٢- د.علي حسن يونس، اصول القانون البحري، دار المحامي للطباعة ، بدون ذكر تأريخ الطبع.
- ٥٣- د.علي حسن يونس، العقود البحرية، القاهرة، دار الفكر العربي، بدون تأريخ الطبع.

- ٥٤- د. علي حسن يونس: القانون التجاري، العقود التجارية وعمليات البنوك، القاهرة، دار المحامي للطباعة، بدون ذكر سنة الطبع.
- ٥٥- د. علي عوض: القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية.
- ٥٦- د. غريب الجمال: التأمين في الشريعة الإسلامية والقانون، القاهرة، دار الفكر العربي، ١٩٧٥.
- ٥٧- د. فوزي محمد سامي، دفائق محمود الشماخ: القانون التجاري والاوراق التجارية، بغداد، ١٩٩٢.
- ٥٨- د. فياض عبيد: البيوع البحرية والاعتماد المستندي في البيوع البحرية، ج ١، بدون ذكر مكان الطبع، ١٩٧٠.
- ٥٩- د. كاظم الشربتي: التأمين نظرية وتطبيق، مقدمة عامة، ج ١، ط ٥، بغداد، مطبعة الارشاد، ١٩٧٤.
- ٦٠- د. كمال عباس الحلواني: الخطر والتأمين، القاهرة، مطبعة المعرفة، ١٩٦٥.
- ٦١- د. كمال قاسم ثروت: عقد التأمين، الوجيز في شرح احكام عقد التأمين، ج ٣، بغداد، مطبعة الارشاد، ١٩٧٩.
- ٦٢- د. لطيف جبر كومانى: القانون البحري (السفينة، اشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، ط ٢، عمان، مطابع الارز، ١٩٩٨.
- ٦٣- د. مجيد حميد العنكي: قانون النقل العراقي، المبادئ والاحكام، بغداد، مطبعة وزارة العدل، ١٩٨٤.
- ٦٤- محاضرات في التأمين البحري: منشورات شركة التأمين الوطنية، بغداد، مطبعة الازهر، ١٩٦٧.
- ٦٥- د. محمد حسن قاسم: محاضرات في عقد التأمين، بيروت، الدار الجامعية للطباعة والنشر، ١٩٩٩.
- ٦٦- محمد كامل امين ملش: محاضرات عن مبادئ التشريع البحري العربي الموحد للامة العربية، القاهرة، ١٩٥٧.
- ٦٧- محمد كامل مرسى: الالتزامات، القاهرة، المطبعة العالمية، ١٩٥٤.
- ٦٨- د. محمود سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، القاهرة، الناشر للطباعة والنشر، ١٩٦٦.
- ٦٩- د. محمود سمير الشرقاوي: القانون البحري الليبي، القاهرة، المكتب العصري الحديث، ١٩٧٠.
- ٧٠- د. مختار محمود الهانسي: مبادئ التأمين من الجوانب النظرية والاسس الرياضية، بيروت، دار النهضة للطباعة والنشر، بدون ذكر سنة الطبع.
- ٧١- د. مصطفى كمال طه: القانون التجاري، القاهرة، مطبعة اطلس، ١٩٧٧.
- ٧٢- د. مصطفى كمال طه: الوجيز في القانون البحري، القاهرة، المكتب العصري الحديث للطباعة والنشر، سنة ١٩٧١.
- ٧٣- د. مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، بدون ذكر سنة الطبع.

- ٧٤- د. منى محمد عمار وعلي السيد الديب: التأمين البحري، القاهرة، مطبعة التعليم المفتوح، بدون ذكر سنة الطبع.
- ٧٥- د. منذر الفضل: النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني، دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقوانين المدنية الوضعية، مكتب دار الثقافة للنشر والطباعة، ١٩٩٥.
- ٧٦- د. منير محمود الوتري: الزامية التأمين على ضوء النظريات الفقهية، ط١، بغداد، مطبعة الجاحظ، ١٩٨٨.
- ٧٧- د. مورييس منصور: دراسات في التأمين، ط١، بغداد، مطبعة المعارف، ١٩٧٨.
- ٧٨- نبيل محمد الخناق، خضر الياس البنا: التأمين البحري، مطبعة مؤسسة المعاهد الفنية، ١٩٨٦.
- ٧٩- د. هشام فرعون: القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، ط٣، دمشق، مطبعة ابن خلدون، ١٩٩٥.
- ٨٠- د. ياسين محمد الجبوري: الوجيز في شرح القانون المدني الاردني، اثار الحقوق الشخصية، احكام الالتزام، ج٢، ط٢، الاردن، مركز حماة للطباعة، ١٩٩٧.
- ٨١- يعقوب يوسف صرخو: الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، ج١، ط١، الكويت، ١٩٨٥.
- ج- الرسائل الجامعية
- ١- احمد سامي المرهوني: المصلحة التأمينية وتطبيقاتها في التأمين البحري، رسالة ماجستير مقدمة لكلية حقوق صدام، ٢٠٠٠.
 - ٢- أسراء خضر خليل ابراهيم: التعويض في عقد النقل البحري للاشياء (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة لحقوق صدام، ٢٠٠٠.
 - ٣- أسيل باقر جاسم: المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري للبضائع. رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون، جامعة بابل، ٢٠٠٢.
 - ٤- خالص نافع امين: التأمين على البضائع المنقولة بحراً، رسالة ماجستير مقدمة لكلية القانون والسياسية، جامعة بغداد، ١٩٨٣.
 - ٥- خالص نافع امين: التزامات المشتري في البيع سيف، رسالة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون والسياسية، جامعة بغداد، ١٩٩٧.
 - ٦- رحيم راهي ناصر: الوكالة بالعمولة بالنقل البحري، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون والسياسية، جامعة بغداد، ١٩٨٣.
 - ٧- رغد فوزي: غرامة التأخير في شحن وتفريغ السفينة، دراسة مقارنة، مقدمة الى كلية القانون، جامعة بابل، ٢٠٠١.
 - ٨- شكر محمد احمد: تراكم البضائع في الموانئ العراقية، مسؤولية شركات التأمين، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الادارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٧٨.
 - ٩- عبد علي رضا جعفر: رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرر، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون والسياسة، ١٩٨٣.
 - ١٠- عدنان احمد ولي العزاوي: عقد اعادة التأمين، دراسة قانونية مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة لكلية القانون والسياسة، ١٩٨٢.

١١- فراس كريم شيعان البيضاني: القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التصادم البحري، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة بابل، كلية القانون، ٢٠٠٠.

١٢- صاحب حسون شلاش: الاعتماد المستندي من الناحية القانونية، رسالة ماجستير، مقدمة الى جامعة بغداد، كلية القانون والسياسية، ١٩٧٢.

د- البحوث والمقالات

- ١- المجلة الحقوقية : قرار رقم (١٢٠٦) في ٢٧ / ١١ / ١٩٦٨ م.
- ٢- احمد محمد الصباغ: التأمين الاسلامي تأريخاً وفكراً وتطبيقاً، بحث منشور في مجلة الرائد العربي، عدد ٧٢، السنة الثامنة عشرة، الربع الثالث، ٢٠٠١.
- ٣- باسل عبود: شرط تصنيف السفن الجديد ١/١/٢٠٠١، بحث منشور في مجلة الرائد العربي، عدد ٧٢، السنة الثامنة عشر، الربع الاول، ٢٠٠١.
- ٤- باسل محمد ابو الشيخ: نبذة في التأمين البحري، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، العدد الثالث، تشرين الاول، ١٩٩١.
- ٥- بديع احمد السيفي: الخطر التأميني وجوانبه القانونية والنفسية ، بحث منشور في مجلة التأمين العربي، العدد ٦٠، السنة السابعة عشر، مارس، ١٩٩٩.
- ٦- بهاء الدين سفارتي: الصعوبات العملية لتطبيق شرط تصنيف السفن وجدول الاقساط الاضافية، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين ، العدد السادس، ١٩٩٢.
- ٧- ذياب مهداوي: الخطر، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، العدد الاول، ١٩٩١.
- ٨- رفعت عزت الفارسي: التأمين البحري – بضائع- ، بحث منشور في مجلة التأمين البحري، العدد السابع عشر، ربيع، ١٩٩٨.
- ٩- فري عنبوسي: التأمين البحري (بضائع) ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، العدد الاول، ١٩٩١.
- ١٠- قسم الابحاث والدراسات: دراسات في المعرفة التأمينية (انواع وثائق التأمين البحري / بضائع) ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين، العدد الثالث، اذار، ١٩٩٠.
- ١١- قسم الابحاث والدراسات: عبء الاثبات ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين ، العدد السابع ، تموز ، ١٩٩٠.
- ١٢- علي بن السيد عبد الرحمن الهاشمي: موقف الشريعة الاسلامية من التأمين بمختلف انواعه، بحث منشور في مجلة التأمين العربي، عدد ٤٢، السنة الثانية عشرة، ١٩٩٤.
- ١٣- عمر عبد الله كامل: التأمين من وجهة نظر الاقتصاد ومدى شرعيته اسلامياً، بحث منشور في مجلة التأمين العربي، عدد ٤٨، السنة الرابعة عشر، ١٩٩٦.
- ١٤- نبيل ابو الشيخ: سعر تأمين اخطار الحرب وشرط الالغاء ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين ، العدد الاول، ١٩٩١.

١٥-مجلة الاحكام العدلية ، العدد الرابع، سنة ١٩٧٩، قرار رقم (١٠١٩) مدينة اولى، ١٩٧٩/١١/١٧.

هـ- الاتفاقيات الدولية

- ١- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار الصادر في سنة ١٩٨٢.
- ٢- اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤.
- ٣- قواعد يورك و انتروب لعام ١٩٩٤.
- ز- بحوث مقدمة لشركة التأمين الوطنية
- ١- المؤسسة العامة للتأمين : شركة التأمين الوطنية، القسم الفني، دراسة شرط تصنيف السفن، ١٩٨٢.
- ٢- رفعت عزت الفارسي: التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، بحث مقدم الى شركة التأمين الوطنية، ١٩٨٢.
- ٣- دليل الشروط المعهدية (بضائع) الجديدة: المؤسسة العامة للتأمين ، شركة التأمين الوطنية، قسم التخطيط والمتابعة والابحاث: ترجمة د.شهاب احمد العنبيكي، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٠.
- ٤- شهاب احمد العنبيكي: منشورات شركة التأمين الوطنية البحري (بضائع) ، القسم الفني، ١٩٨٤.
- ٥- علي احمد شهاب: تراكم البضائع في الموانئ، بحث غير منشور القي على الندوة العربية لاعادة التأمين ، بغداد، تشرين الاول، ١٩٧٦.

ح- القوانين

- ١- قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣
- ٢- قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦
- ٣- قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧
- ٤- قانون التجارة البحرية السوري رقم ٨٦ لسنة ١٩٥٠
- ٥- قانون التجارة البحرية الليبي ١٩٥٣
- ٦- مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٥٨
- ٧- قانون التجارة البحرية التونسي رقم ١٣ لسنة ١٩٦٢
- ٨- قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢
- ٩- مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٤
- ١٠- قانون التجارة البحرية الاماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١
- ١١- قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣
- ١٢- قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤
- ١٣- مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧
- ١٤- قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠
- ١٥- قانون التجارة البحرية اليمني رقم ١٥ لسنة ١٩٩٤
- ١٩- قانون التجارة البحرية المغربي في اخر تعديلاته لسنة ١٩٩٥

٢٠- قانون تنظيم الوكالة التجارية العراقي رقم ٥١ لسنة ٢٠٠٠.

ثالثاً : المصادر باللغة الاجنبية

- ١- AIB, Kunz, C.I.I, Arb: On marine Insurance, paper prepared, Seminar of the swiss Reinsurance company, ١٩٥٣.
- ٢- Chorley and Giles: Shipping law, London, ١٩٨٠.
- ٣- Chorley of Kndal, M. A. (oxon) and C.T.B. Ailhache , MA: British Shipping laws, The law of marine Insurance and Average, , London, ١٩٦١.
- ٤- HARO/ D. A. Turner A, C. I. I: The principles of MARINE Insurance, London, ١٩٧٥.
- ٥- Henry KEate: Guide to marine insurance London, ١٩٧٨.
- ٦- HUGH Amullins: Marine Insurance DIGEST, London, ١٩٥٩.
- ٧- RAOUL COLINUAUT: The law of insurance , London, ١٩٨٤.
- ٨- Rene RODIERE: Droit Maritime, Paris, ١٩٧٧.
- ٩- Ripert (Georges) : Droit maritime, Paris, ١٩٥٠.
- ١٠- ROBERT. R. GRIME, B. A. B. C. I: Shipping law, London, ١٩٧٨.

Summary

- *Marine insurance policies may be made for a voyage or for period of time, the floating policies are from the second types which are used for the insurance of goods. They are not specific but describe the risk is also described in general terms. The vessel in which the goods are to be carried may be named.*
- *Floating policies are very largely used by merchants at the present day in order to cover all such properly as the merchant expects to have at risk, to a certain specified amount, within stated limits of space and of time.*
- *There are two kinds of the floating policy: the close floating policy and the open floating policy.*
- *The conditions must be available to issue the floating policy are the accumulations, the geographical limits of such shipments, the cancellation of the insurance, A common basis of valuation which either be (c. i.f) or (c and F), the premium paid forward.*
- *The underwriter on the one hand undertakes to insure all shipments at agreed rates, the merchant on the other hand undertakes to “declare” all such shipments to the underwriter.*
- *The policy in cooperates a valuation formula to cover cases in which also may occur before the merchant has made his declaration of the particular shipment.*

