

الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً

المدرس المساعد
رحيم راهي ناصر
رئاسة جامعة المثنى

الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً

المدرس المساعد
رحيم راهي ناصر
رئاسة جامعة المثني

المقدمة:

لا بد لنا قبل الدخول في موضوع الخطر في التأمين البحري وتحديدًا ضمن نطاق التأمين على البضائع المنقولة بحراً من تمهيد لذلك وبالقدر الضروري لتقديم فكرة عامة أولية عن هذا الموضوع، انطلاقاً من كون بحثنا هو حصيلة تمخضت عن ذلك النشاط العام في ميدان النقل البحري.

وبديهي أن هناك علاقة أكيدة وترايط وثيق بين هذا الجزء وبين موضوع التأمين في النقل البحري للبضائع.

وعليه فإننا سنتطرق في الفقرتين التاليتين إلى أهمية موضوع البحث بالفقرة الأولى ونعقبه وضمن الفقرة الثانية بلمحة تاريخية عن التأمين البحري وما رافقه من تطور على الصعيد العملي وانعكاس ذلك على أهمية دراسة المخاطر البحرية.

أولاً: أهمية الموضوع

يحتل النقل أهمية بالغة في حياة المجتمعات والدول لما يلعبه من دور أساسي في حركة الأشخاص وتداول الأشياء.

وينقسم النقل بحسب طريقة تنفيذه إلى نقل بري وجوي وبحري.^(١)

وقد تميز نقل البضائع بحراً بأهمية خاصة على المستوى العالمي بالنظر لما يوفره هذا الأسلوب في النقل من مزايا وفوائد كثيرة ساعدت في انتعاش التجارة وتبادل السلع وتسهيل الحصول على الموارد الطبيعية من مصادرها وإيصالها إلى الدول الصناعية لتلبية حاجة الصناعة والمتطلبات الاقتصادية المختلفة.

وقد استفادت شركات النقل البحري من المزايا التي توفرها المحيطات والبحار والممرات المائية من وسيلة أقل كلفة، تزامن ذلك مع التطور الهائل في مجال صناعة السفن، حتى غدت تلك السفن تحمل مئات الآلاف من الأطنان وتجوب عباب البحار نحو شواطئ الوصول وهذه المميزات لانجدها في بقية أنواع النقل الأخرى.

وبطبيعة الحال أن نقل هذا الكم الهائل من البضائع والمسافات الطويلة التي تقطعها السفن قد يتسبب في الكثير من المخاطر تتعرض لها البضائع وهي في عرض البحر. وهذه المخاطر ناجمة عن الطبيعة أو بفعل الإنسان.

وأمام هذه الحوادث والمخاطر استعان الإنسان بالتأمين على البضائع المنقولة

عن طريق البحر.^(٢) وبطبيعة الحال فإن تمكين أطراف العلاقة القانونية من معرفة مالهم وما عليهم يساهم الى حد كبير في تنشيط الحركة التجارية وتوفير بيئة عملية مشجعة تتوافر فيها عوامل الثقة والاطمئنان وتحقيق الأرباح لكل الأطراف مما يدفع بالشركات والأفراد منتجين او مستوردين الى الركون إلى هذه الوسيلة الرخيصة نسبياً.

ثانياً: التطور التاريخي للتأمين البحري على البضائع

ارتبطت نشأة التأمين البحري على البضائع بالنشاط التجاري والمتمثل باستخدام البحر كوسيلة للنقل. باعتبارها من أقدم الوسائل التي عرفها الإنسان والتي تمتد إلى عصور موهلة بالقدم.

فالتأمين على البضائع إذن لم ينشأ منفصلاً بذاته بل كان وليداً للحاجة الملحة التي دفعت بالتجار لتلافي الأضرار الناجمة عن الكوارث التي تتعرض لها السفن. فالرغبة في تجنب الخسارة وضياع الأموال والحفاظ على البضاعة وتأمين وصولها سالمة، دفعهم للاجتهاد والبحث عن وسيلة ناجحة تقلل من الأضرار وتخفف من الخسارة. فكان التأمين بأبسط صوره الوسيلة المثلى لتحقيق هذه الغاية.

وقد تباينت الآراء والمواقف أراء تاريخ ومكان نشأة التأمين البحري وتعددت بتعدد آراء الكتاب والفقهاء. إلا إن الراجح بأن التأمين البحري أول أنواع التأمين عرفته الشعوب بصيغته البسيطة المتمثل (بعقد القرض على السفينة)^(٣). بينما يرى البعض انه نتيجة للأخطار المتكررة والكبيرة التي نتجت عن عملية النقل بالبحر في فترة القرون الوسطى حيث ظهر عقد التأمين كعقد مستقل غير مرتبط (بعقد القرض على السفينة فظهر سمسرة متخصصون في بداية الربع الأول من القرن الرابع عشر الميلادي وخصوصاً في موانئ البحر المتوسط ساعدوا في توفير عنصر الأمان للتجار الراغبين في نقل بضائعهم بحراً.^(٤)

في حين اعتبر بعض الكتاب إن بداية القرن السادس عشر شهدت ظهور التأمين البحري بالصيغة التي هو عليها الآن.^(٥)

وفي العراق تطور التأمين البحري على البضائع بشكل مضطرب تماشياً مع التطور العالمي في هذا الميدان، حيث نلاحظ صدور العديد من القوانين واللوائح المنظمة لعمل هذا القطاع الحيوي أبرزها القانون رقم (٥٦) لسنة ١٩٥٠ والذي تأسست بموجبه شركة التأمين الوطنية.^(٦)

وتعد شركة التأمين الوطنية الجهة الرئيسية التي تمارس أنواع متعددة من التأمين وقد ساهمت إلى حد كبير في أعمال التأمين وإصدار وثائق تأمين مختلفة تتضمن الشروط المنظمة للعلاقات القانونية وتحديد التزامات أطراف العقد بما فيها الأقساط الواجب دفعها من قبل المؤمن لهم بما يتناسب وحجم الأخطار المحتملة من

خلال العمليات الإحصائية التي تفضي إلى تحديد احتمالية الخطر ومقدار القسط المدفوع بهدف توزيع الخسائر الناجمة عن تحقق الأخطار على أكبر عدد ممكن من المؤمن لهم.

ولم يقتصر الاهتمام في العراق على تأسيس شركة التأمين (قطاع عام) بل إن قانون التجارة العراقي ذو الرقم (١٤٩) لسنة ١٩٧٠ قد أورد أحكاماً تتعلق بالبيع البحرية امتازت بتبنيها ومواكبتها لتطور هذا النوع من التأمين في دول العالم. أما التشريعات في العراق فقد اقتصررت على الأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣، والذي عالج موضوع التأمين البحري. أما قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ فقد تطرق إلى البيع البحرية وأبرزها البيع بشرط نقل البضاعة والتأمين عليها من قبل البائع أو ما يعرف دولياً بالبيع (سيف).^(٧)

ومما تقدم تتضح أهمية تحديد مفهوم الخطر والاحاطة بالشروط اللازمة لتحقيقه كونه محلاً ومحوراً أساسياً لعمليات التأمين البحري وهذا ما سنتطرق له في المبحث الأول من هذه الدراسة موزعين هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول سمات الخطر والشروط اللازمة لتحقيقه وفي المطلب الثاني سنلقي الضوء على الأوضاع المشابهة للخطر في النقل البحري للبضائع. أما المبحث الثاني سيُكرس إلى تحديد تلك الأخطار المضمونة في مطلبين، الأول للأخطار البحرية المضمونة أما الأخطار غير البحرية المضمونة فسنفرد لها المطلب الأخير. مختتمين بحثنا بخلاصة (خاتمة) نشير فيها إلى المحاور المهمة التي سنتوصل إليها.

المبحث الأول

مفهوم الخطر

يكتسب تحديد مفهوم الخطر أهمية بالغة للاحاطة بجوانب البحث لأن ذلك يساعدنا على بيان الإطار القانوني وتشخيص مضمون الواقعة التي تتسبب في إحداث الضرر بالبضاعة.

وان تحديد المفهوم يقتضي التعرف على سمات الخطر (مميزاته) والاحاطة بتلك الشروط اللازمة لوصفه بهذا الوصف كونه محلاً ومحوراً أساسياً لعمليات التأمين البحري.

موزعين هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول سمات الخطر وشروطه وفي المطلب الثاني سنلقي الضوء على الأوضاع المشابهة للخطر.

المطلب الأول: سنتناول في هذا المطلب سمات الخطر والشروط اللازمة لتحقيقه وذلك

ضمن الفرعين التاليين:

الفرع الأول: سمات الخطر

قبل بيان أهم سمات الخطر لابد من الإشارة الى بعض التعاريف التي سيقى في تعريف الخطر حيث يعرفه البعض بأنه (احتمال وقوع حدث تنتج عنه خسارة مادية)^(٨).

بينما يرى البعض بأن الخطر في معناه القانوني هو (حادثة غير محققة الوقوع سواء بحد ذاتها او بمحض إرادة المؤمن له)^(٩).

بينما يعرفه آخرون باعتباره (عنصر رئيسياً من عناصر التأمين وبأنه حادث غير محقق الوقوع ولا يتوقف على محض إرادة الطرفين)^(١٠).

ومن خلال التعاريف المتقدمة يمكننا الاستنتاج بأن هنالك معيارين أساسيين هما:

١. غير محقق الوقوع.

٢. عدم استحالة التحقق مستقبلاً.

وتأسيساً على ما تقدم فإن سوق تعريف جامع مانع للخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً يستلزم توافر المعيارين آنفي الذكر.

وارتباطهما بطبيعة هذا النوع من الخطر الناجم من فعل البحر وبالتالي يمكن إيراد التعريف الآتي وهو (حادثة غير محققة الوقوع ناتجة عن الرحلة البحرية حقيقة او حكماً من شأنها لو وقعت تجعل تعويض المؤمن له او المستفيد مستحق الأداء)^(١١). اما بالنسبة لأهم سمات الخطر فهي:

١. **يجب ان يكون مشروعاً:** لما كان الخطر في عقد التأمين يمثل على الرأي الراجح، المعقود عليه (المحل)^(١٢) فهو واستناداً لهذا الوصف لابد ان يكون غير ممنوع قانوناً ولا مخالفاً للنظام العام والآداب ومعلوم ان عدم مشروعية المحل تتسبب في بطلان العقد (م ١٣٠ - فقرة ١) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١). وعليه فلا يجوز التأمين ضد الضرائب والرسوم او التأمين على البضائع المهربة الممنوعة دولياً.

٢. **غير محقق الحدوث:** يعتبر عقد التأمين من العقود الاحتمالية حيث تنهض مسؤولية المؤمن تجاه المؤمن له عند حدوث الخطر وصفة الاحتمال ليس ضروريا ان تنصب على الشئ نفسه او بالظروف المحيطة به. وعلى ذلك يصح التأمين على خطر الوفاة هذا شرط تحققه خلال مدة زمنية معينة^(١٣).

٣. **يجب ان يكون الخطر مستقبلياً:** ويفهم هذا من منطوق المادة (٩٨٤) من القانون المدني الفقرة (٢) منها التي تشير الى انه (ويقع عقد التأمين باطلا اذا تبين ان الخطر المؤمن ضده كان قد زال او كان قد تحقق في الوقت الذي تم فيه العقد وكان احد الطرفين على الأقل عالماً بذلك).

ويلاحظ ان النص المتقدم قد تضمن شرطين لو تحقق أي منهما أدى إلى بطلان عقد التأمين الأول علم احد الطرفين على الأقل بذلك اذ يترتب على علم المؤمن وبصول البضاعة الى مخازن المرسل إليه سالمة ويستمر في توقيع العقد. يُعد العقد باطلا بسبب وجود سوء نية وكونه اثرأ على حساب الغير دون سبب، والحال يحصل فيما لو علم المؤمن له بحدوث الخطر ولم يخبر المؤمن بذلك واستمر في إتمام إجراءات التعاقد.

وقد اشرنا بأن هذين الشرطين (علم احد الطرفين، تحقق الخطر) يحتلان القاعدة العامة في عقد التأمين، ولكن يرد على هذه القاعدة استثناء في نطاق النقل البحري أولتها طبيعة هذا النقل وما يحيط به من أخطار جمة تتسم بها الرحلة البحرية الطويلة والفترة الزمنية التي تستغرقها عملية وصول الأخبار عن سلامة الشحنة او هلاكها.

وهذا الواقع العملي قد حتم الأخذ بمبدأ (الخطر الظني) الذي أخذت به معظم تشريعات العالم (المواد (٣٦٥) و(٣٦٦) و(٣٦٧) من القانون التجاري الفرنسي) و(القاعدة الأولى من قواعد تفسير وثيقة التأمين الملحقة بالجدول الأول من قانون (١٩٠٦). والمادة (٢٠٧) من القانون البحري المصري لسنة (١٨٨٣).

ولا بد من الإشارة إلى هذه الاعتبارات التي دفعت للأخذ بمبدأ (الخطر الظني) وتتمثل بالمسافات البعيدة التي تفصل بين البضاعة ومكان المتعاقدين حيث لا يكون بمقدور هما التعرف عن مدى تعرض البضاعة للخطر او ان الخطر قد زال عنها ووصلت سالمة الى ميناء الوصول وقد أورد العديد من الكتاب تعريف (الخطر الظني) ولعل أقربها للواقع وأكثرها دقة ما أورده السيد منذر نعمان رفعت بأنه (الخطر الذي يوجد في ذهن المتعاقدين دون شرط وجوده من الناحية العملية).^(١٤)

ومما تقدم يتضح بأن صفة الخطر ووقوعه مستقبلا تجد لها استثناء في ميدان التأمين البحري. وهو عكس ما نراه في ميادين التأمين الأخرى كالتأمين ضد خطر الحريق او التأمين على الحياة.^(١٥)

٤. الخطر غير الإرادي : كما أسلفنا من خلال استعراض تعريف الخطر أتضح بأنه لا يتوقف على محض إرادة الطرفين، وهذا هو المبدأ العام في التأمين بوجه عام، بيد إننا نلاحظ تحمل المؤمن بتكاليف الخسارة المشتركة (العمومية) الناتجة عن عمل إرادي لتلافي الهلاك الكلي وفق شروط خاصة.^(١٦)

وهذا الأمر تقتضيه طبيعة النقل البحري وظروف الرحلة وما يكتنفها من حوادث ومخاطر تلجأ الناقل او الربان الى رمي البضاعة في البحر حفاظاً على الأرواح او التقليل من الخسائر الفعلية.^(١٧)

الفرع الثاني: الشروط اللازمة لتحقيق الخطر

بعد ان بينا فيما سبق ذكره في الفرع الأول من هذا المبحث تعريف الخطر في نطاق التأمين على البضائع التي تنقل بحراً، إضافة الى تحديد سمات (خصائص) الخطر، فإن تحديد عناصر الواقعة توجب دون شك استكمال سمات تلك الواقعة وشروطها ومن ثم الدقة في تكييف ووصف تلك الواقعة القانونية، والتي يركز عليها القرار القضائي. وعليه فإننا سنعرض بالنقاط التالية أهم الشروط الواجب توافرها لتحقيق الخطر مدار البحث:

١. ان يكون الخطر موزعاً: ويقصد بتوزيع الخطر عدم كونه ذا طبيعة عامة تصيب مجموعة من الأشياء بوقت واحد.^(١٨)
- ان فكرة توزيع المخاطر مبنية على أسس فنية مؤداها توزيع المخاطر او المقاصة على ضوء الأحداث وما أسفرت عنه من نتائج.^(١٩)
- وبعبارة أخرى يبني المؤمن حساباته الفنية على مقدار الأقساط المتحصلة والتي تمثل مساهمة المؤمن لهم لتغطية مبالغ التعويضات عن الأخطار التي تحدث من خلال عملية التوزيع للمخاطر مستنداً على قواعد الإحصاء في توزيعها.^(٢٠)
٢. يجب ان يكون الخطر متواتراً: والمقصود بهذا الشرط صفة الدورية والانتظام في الوقوع، وبعبارة أدق ان صفة الدورية والانتظام لا تعني حتمية وقوع الخطر على حالات معينة بالذات وإنما توقع حدوثه بوجه عام، ان توقع وقوع الخطر بالكيفية المتقدمة يمكن شركات التأمين للوصول الى حسابات مبنية على أسس إحصائية تركز الى خاصية التواتر والانتظام في وقوع الحوادث المؤمن ضدها.^(٢١)
٣. يجب ان يكون الخطر متجانساً: ومعنى التجانس هو التقارب والتشابه في المخاطر من ناحية الصفة والطبيعة حيث تركز عملية التأمين بوجه عام والتأمين البحري على البضائع بوجه خاص، على ادراج طائفة من المخاطر تلنقي مع بعضها البعض وتتجانس لتمكين شركات التأمين من تحديد قيمة كل خطر فيما لو وقع ومن ثم تحديد الأقساط المطلوبة لخلق التوازن حيث تقوم شركات التأمين البحري بجدولة المخاطر البحرية وضمها بطوائف متشابهة من إمكانية الحدوث ودرجة الخطورة وعلى ضوء ذلك يحدد القسط التأميني، والاستعداد للتعويض عند تحقق الخطر، وهو ما ينعكس بالوقت نفسه على المتعاقد الآخر (المؤمن) ويجنبه ازدواج التأمين الذي يكلفه أقساط إضافية.^(٢٢)

المطلب الثاني: الأوضاع المشابهة للخطر في النقل البحري للبضائع

هنالك العديد من الحوادث التي تطرأ على الرحلة البحرية نتيجة لأخطار متعددة المصادر نتيجة لوجود السفن في البحر، منها ما يصيب بدن السفينة ويؤدي الى تحطمها جزئياً او كلياً بسبب التصادم الذي يحصل بين السفن والمراكب العائمة وهذا

ما يعرف (بالتصادم البحري) وقد نظمته قواعد خاصة^(٢٣) وهناك حالة أخرى متعارف عليها في نطاق النقل البحري تعرف (بالمساعدة البحرية) وهي المعونة التي تقدمها سفينة معينة لسفينة أخرى في حالة خطر لإنقاذ الأشخاص أو الأشياء، وقد تتعرض الأشياء (البضاعة المنقولة بحراً) الى أخطار معينة تتسبب في حصول الهلاك الجزئي أو الكلي وهو ما يعرف بالخسارة العامة (الخسارة العمومية)، ولما كان البحث ينصب تحديداً على الخطر الذي يهدد البضاعة المنقولة بحراً فإننا سنتجنب الخوض في النوعين السابقين من الأوضاع. مقتصرين على النوع الثالث من الحوادث المشابهة للخطر البحري، وهو ما سنتطرق اليه ضمن ثلاثة فروع نتناول بالأول تعريفها والشروط اللازمة لتحقيقها وفي الفرع الثاني أنواعها أما الفرع الأخير فيحدد الى التطرق لكيفية إجراء التسوية بين المعنيين بالرسالة البحرية.

الفرع الأول: تعريف الخسارة العامة والشروط اللازمة لتحقيقها

اهتمت معاهدة (يورك وانفرس) الدولية بصيغتها المعدلة عام ١٩٥٠ بشكل خاص في وضع الاحكام العامة التي تحكم موضوع الخسارة العامة (العمومية) من حيث التعريف وتحديد المفهوم وكيفية احتساب وتحديد الاضرار على ذوي العلاقة بالرحلة البحرية (تسوية الخسارة) وقد جاء تعريف الخسارة العامة ضمن القاعدة الاولى من المعاهدة المذكورة (القاعدة A) بانه (تعتبر خسارة عمومية عندما تبذل تضحية أو تنفق مصروفات بقصد، أو بطريقة معقولة لغرض السلامة العامة، وبغية المحافظة على السفينة وما عليها اثناء قيامها في مخاطرة بحرية عامة).^(٢٤) اما المادة (٢٠٩) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٩٧ فقد اوردت تعريفاً محدداً على النحو الاتي (تعتبر خسارة عامة كل تضحية أو مصاريف غير اعتيادية بذلت أو انفقت قصداً من اجل السلامة المشتركة لدريء خطر يهدد أو يعتقد الربان لاسباب معقولة انه يهدد السفينة أو شحناتها وجميع الاموال المشتركة في الرحلة البحرية).

ويستفاد من التعريف المتقدم ان هنالك شروطاً لاعتبار الخسارة عامة وهي ثلاثة:

١. ان تكون الخسارة ناتجة عن تضحية اختيارية من جانب الربان، وهذا الشرط يقضي بان يكون قرار التضحية بجزء من الشحنة أو جميعها أو صرف نفقات استثنائية ان يكون (ارادياً) وبطريقة معقولة.

وقد تضمنت قواعد يورك وانفرس هذا الشرط باعتبارها من القواعد الراسخة في مجال النقل البحري، اما اذا كانت الخسارة (غير اختيارية) ناتجة بفعل قوة قاهرة مثلاً كما لو تسببت الرياح الشديدة بدخول مياه كثيرة الى عنابر السفينة المشحونة

بالبضاعة، فإن هذه الخسارة لا تعتبر عامة ويتحملها من دون سواء^(٢٥).
أما بالنسبة لخطأ الغير وتسبب في أحداث الضرر كما في حالة التصادم فإن ذلك لا يعد خسارة عامة وبإمكان المضرور الرجوع بدعوى على من ارتكب الخطأ.
ويلاحظ بهذا الصدد أن أغلب التقنيات البحرية تشير إلى تحديد بعض الإجراءات التي يلزم بها الربان قبل الإقدام على التضحية الاختيارية ومن هذه الإجراءات ما تضمنته أحكام قانون التجارة الفرنسي رقم ٦٧/٥٢٢ الصادر - في ٣ تموز، ومنها أخذ رأي التجار إذا كانوا موجودين مع بضائعهم في السفينة إضافة إلى إخبار أول ميناء يصله بأسباب الحادث والإجراءات التي اتخذها ودوافع قيامه بها مع تحديد زمان ومكان الحادث، وقد تضمنت أحكام قانون التجارة البحرية العثماني لسنة (١٨٦٣) الإشارة إلى بعض من الإجراءات وما يشترط على الربان القيام به لاعتبار الخسارة عامة، حيث نصت المادة (٢٥٢) منه (إذا اضطر الربان إلى طرح مقدار من وسق سفينة أو أن يقطع صواريه وغمته أو يترك (باطراته) أو أن يتخذ تدابيراً من التدابير التي هي فوق العادة لأجل السلامة العامة من النؤ أو من مطاردة الأعداء وكان يوجد في السفينة ممن لهم علاقة في الشحن فيأخذ رأيهم ورأي المتقدمين بين الملاحين في ذلك وإذا حصل اختلاف في الآراء فيرجح حينئذ رأيه ورأي المتقدمين من الملاحين، ويتثبت بإجراء المقتضى على ذلك الموجب). ويلاحظ أن هذه النصوص واشترطاتها أصبحت عديمة الجدوى من الناحية العملية في الوقت الحاضر لسببين الأول لم يعد التجار متواجدين على ظهر السفينة مع بضائعهم. أما السبب الثاني فيتمثل بتطور عمليات الشحن وأساليب رص البضاعة مما يتعذر توفر عنصر المناورة والاختيار في رمي البضاعة التي يقع الاختيار عليها.

ونعتقد أن إصدار تشريعات بالعراق وخصوصاً في حالة انتشار مشروع قانون التجارة البحرية العراقية لسنة (١٩٨٧) من سبائته وإدخاله حيز التنفيذ بصيغة تشريع فإن الضرورة تقتضي إلغاء بعض الإجراءات والمحددات، والاستفادة من الأحكام المستقرة والتي أخذت بها الدول ذات الباع الطويل في مضمارة التجارة البحرية.

الفرع الثاني: أنواع الخسارة

من خلال معطيات التقنيات البحرية وخصوصاً ما تضمنته قواعد يورك وانفرس ويمكن تقسيم الخسارة العامة إلى نوعين:

أولاً: الخسائر العينية.

أ- الأضرار اللاحقة بالسفينة : ويعتبر رمي البضاعة في البحر من أخطر صور هذه الحالة التي كانت شائعة في الزمن القديم حيث يقرر الربان بأنه لا يمكن تفادي الخطر الحال إلا بالتضحية بجزء من البضاعة المشحونة أو جميعها لانقاذ الرسالة

البحرية كاملة (البضاعة والسفينة)، وتوجب المادة (٢٤٦) من قانون التجارة البحرية المصري النافذ ان يبدأ الربان برمي البضاعة الأكثر ثقلاً والأقل ثمناً^(٢٦) وهناك حالتين لا تعد التضحية فيهما عن طريق رمي البضاعة في البحر خسارة عامة وهما:

- شحن البضاعة على ظهر السفينة لان الشحن بهذه الطريقة يعد من اخطاء الربان.
- في حالة عدم تثبيت البضاعة التي القيت في البحر في سند الشحن فلا يجوز الاحتجاج بشمولها بالخسارة العامة.

بقي علينا هنا الاشارة الى الاستثناء الذي اورده المشرع العراقي في السماح بشحن البضاعة على سطح السفينة في الحالات الواردة ضمن نص المادة (١٣٥) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ والتي تنص على انه (يجب شحن الشئ في الاماكن المخصصة له في السفينة غير انه يجوز شحنه على سطحها في الحالات التالية:

- أ. الاتفاق الصريح المثبت كتابة في سند الشحن او أي وثيقة تثبت عقد النقل.
 - ب. اذا كانت طبيعة الشئ تتطلب نقله على سطح السفينة.
 - ج. اذا تم النقل وفقاً لنص قانوني.
- ب- الاضرار اللاحقة في السفينة : يستفاد من احكام قواعد يورك وانفرس المعدلة لعام ١٩٥٠ بان الاضرار الناجمة عن الجنوح العمد الى الساحل من اجل السلامة العامة يعد خسارة عامة، غير ان جنوح السفينة عمداً على الساحل لا يعد خسارة عامة اذا ثبت انها ستجنح حتماً على الساحل او تصطدم بالصخور حتى ولو لم يتخذ هذا الاجراء^(٢٧).
- وقد يضطر الربان لزيادة سرعة السفينة بشكل غير اعتيادي لتلافي احد الاخطار مما يتسبب في تلف بعض الاتها. وان اصلاح هذه الاضرار خسارة عامة لانها ترتبت من اجل ضمان السلامة العامة.

ثانياً: خسائر النفقات

الأصل ان مجهز السفينة (الناقل) مسؤول عن النفقات والمصاريف اللازمة لاتمام الرحلة البحرية، وهذه النفقات الاعتيادية لا يشترك فيها الشاحنون باعتبارها مصاريف اعتيادية تفرضها التزامات عقد النقل ومثلها نفقات الوقوف في احدى الموانئ المقررة ضمن السير الاعتيادي، اما النفقات التي تترتب على اللجوء الى احد الموانئ وما يتبع ذلك من مصاريف مختلفة مثل مصاريف الدخول او الخروج والارشاد اضافة الى المصاريف التي تدفع لتفريغ البضاعة للتخفيف من وزنها ثم اعادة تحميلها ورسها في العنابر فهي جميعاً تعد ضمن الخسارة العامة، لانها ناجمة نتيجة اضطرار الربان لتلافي خطر معين ومن اجل السلامة العامة للرحلة

البحرية. (٢٨)

الفرع الثالث: الأساس القانوني للخسارة العامة وكيفية تسويتها

ان تسوية خساره العامه في نطاق التأمين على البضائع المنقولة بحرا من الناحية العملية وفقا للشرط السابع من شروط (مجمع مكنتبي التأمين في لندن) ويتضمن هذا الشرط الحكم التالي: (تدفع الخساره العموميه ومصاريف الإنقاذ وفقا للشروط الأجنبية أو لأحكام قواعد يورك انتورب اذا كانت منسجمة مع عقد النقل). (٢٩) ويتضح من حكم الشرط المذكور بان اطراف عقد النقل (الشاحن والناقل) هم المعنيون بالدرجة الاولى بتحديد هذه التسوية ومقدار مساهمة كل طرف بالخسارة العامة وحصول الاتفاق على ذلك لا يثير أي صعوبة وبعبارة اخرى ان القضية تسوى فيما بين اطراف عقد النقل.

اما اذا لم تحصل التسوية بهذه الطريقة فيتم اللجوء الى الخبراء المتخصصين حيث يقدمون خبرتهم استنادا الى قواعد يورك - انتورب.

وتأسيسا على ما تقدم فإننا سنتناول الموضوع ضمن الفقرتين التاليتين، نبحث بالأولى الاساس القانوني لتعويض الخسارة العامة اما الثانية سنخصصها الى كيفية تسوية الخسارة العامة.

اولا: الاساس القانوني لتعويض الخسارة العامة

ارجع بعض فقهاء القانون التجاري البحري الاساس القانوني الى نظرية الاثراء بلا سبب. (٣٠)

ومقتضى نظرية الإثراء بلا سبب (وهي من صنع الفقه والقضاء الفرنسيين) وجود افتقار في جانب واثراء في جانب اخر وهو مما لا ينطبق مع الحال عند حصول الخسارة العامة اذ لا يعد عدم التعرض للخسارة الكلية او الجزئية بمثابة إثراء .
واذا كانت نظرية الإثراء بلا سبب لا تصلح أساسا لتفسير الاشتراك بين أطراف الرسالة البحرية (المجهز ،الناقل، الشاحن) لعدم صمودها امام الانتقادات الشديدة التي وجهت اليها. (٣١)

فقد تبنت بعض الآراء الفقهية فكرة (المصالح المشتركة) او اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين في الوقوف متضامنين متحدين امام مخاطر البحر التي تختلف في كثرتها وشدتها من من تلك المخاطر في النقل البري. (٣٢)

اما الاتجاه السائد حاليا فانه يؤسس مبدأ الخسارة العامة على اساس (الاشتراك الضني) في المصالح بين المجهز والناقل والشاحنين حيث تتجلى الفكرة عند تعرض الرسالة البحرية للخطر وبحكم طبيعة مخاطر البحر فان الجميع سيتضرر في حالة عدم قيام الربان بالتضحية الاختيارية من اجل السلامة العامة (سلامة مصالح الجميع) الذين يشتركون بهذه الرحلة. (٣٣)

من هنا يتبين إن التأصيل آنف الذكر (الاشتراك في المصالح) هو أكثر ملائمة لتحديد الأساس القانوني لمبدأ التعويض في الخسارة العامة، وإن الدفع باتجاهه وتعزيزه من خلال التشريعات الحديثة يساهم في زيادة الاعتماد على النقل البحري كوسيلة مناسبة للتجارة الدولية يشجع المستثمرين من المجهزين والناقلين على الدخول في هذا الميدان.

ثانياً : تسوية الخسارة العامة

من الضروري الإشارة إلى إن قواعد يورك وانفرس هي السائدة عملياً في مجال تسوية الخسائر البحرية المشتركة بما تضمنته من أحكام عريضة في مجال نقل البضائع عن طريق البحر. حيث أصبحت هذه الاتفاقية واتفاقية (يورك وانتورب) المكمل لها ثمرة، استقر عليه العرف البحري وفي العراق وكما اشرنا سابقاً فإن قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ على الرغم من قدم تشريعه واستخدامه لعبارات غير مألوفة في التعامل نسبياً إلا إن (المبادئ التي تضمنتها لا تختلف في حقيقتها عما تضمنته اتفاقية يورك وانفرس عام ١٩٥٠ والتي هي امتداد لاتفاقية لاهاي سنة ١٩٢٤ حيث إن تلك الاتفاقية تضمنت قواعد مفصلة فيما يخص الخسارة العمومية تتفق مع ماورد في قانون التجارة البحرية العثماني.^(٣٤)

وتأكيداً على ما أسلفنا ذكره، فإن أحكام قواعد اتفاقية يورك وانفرس لعام ١٩٥٠ لها الصدارة في تحديد قيمة الخسارة بالنسبة للبضائع الهالكة حيث تشير القاعدة (XVI) منها إلى أن الاحتساب يستند على أساس سعر السوق في اليوم الذي ينتهي في التفريغ، ومادامنا قد سلمنا بعدم وجود اختلاف جوهري بين أحكام قانون التجارة البحرية النافذ في العراق وبين قواعد اتفاقية يورك وانفرس، إضافة إلى كون القواعد الأخيرة وبسبب شمول أحكامها للنشاط التجاري الدولي تكون واجبة التطبيق في حالة غياب النص في القانون المحلي.

وبالرجوع إلى الأساس المعتمدة في قانون التجارة البحرية العثماني يتبين بأن الخسارة العامة تنوزع على البضاعة والسفينة والاجرة علماً أن البضاعة تشترك في الخسارة سواء اكانت البضاعة المضحاة أم البضاعة المنقذة وبكامل ثمنها الذي يقدر بقيمتها عند التفريغ مخصصاً منها اجرة النقل والمصاريف التي انفقت من أجل التفريغ والبيع، وأن السبب في استبعاد اجرة النقل من المساهمة في الخسارة العامة كون المجهز سيشترك في تحمل عبأ الخسارة وسيكون ذلك مقدار ما كان سيبصيه من الاجرة فيما لو سارت الرحلة بدون هذه الحادثة أما بالنسبة لاجور التفريغ وبيع البضاعة فلا مبرر لاشتراكها في الخسارة العامة.^(٣٥)

أما بالنسبة لاشتراك السفينة والاجرة فقد استقرت التقنيات البحرية على الأخذ بمبدأ اشراك نصف السفينة ونصف الاجرة في الخسارة.^(٣٦)

وتحقيقاً للعدالة والانصاف وتجنباً للانتقادات الموجهة للمنهج غير المتكامل في توزيع الضرر على الجميع فقد تبني الموقعون على تعديل قواعد يورك وانفرس لسنة ١٩٥٠ والخذ بفكرة تحمل جميع المساهمين بمن فيهم مالك السفينة (المجهز) بكامل قيمتها وليس بنصفها في المساهمة والاشتراك وتحمل اعباء الخسارة العامة نتيجة لحدوث الهلاك الكلي او الجزئي للبضائع المنقولة او تضرر اجزاء من السفينة او وجود نفقات صرفها الربان من اجل سلامة الرسالة البحرية وانسجاماً مع هذا المبدأ نصت القاعدة (XV11)^(٣٧) على ان (الاشتراك في الخسارة العمومية يتم على اساس القيم الفعلية الصافية في جهة الوصول على ان يضاف الى هذه القيم قيمة الخسارة التي اعتبرت عامة من الشحنة التي منها تمت التضحية على ان يخصم من اجرة الشحن واموال الرحلة الاخرى المستحقين لصاحب السفينة والنفقات واجرة البحارة التي كان يجب ان تنفق في سبيل الحصول على اجرة الشحن الممثل بجزء من الرحلة من يوم حدوث الخسارة العامة كما يخصم ايضا القيم السابقة جميع النفقات المنصرفة نتيجة حادث الخسارة العامة ماعدا تلك التي تحسب عادة ضمن الخسارة العامة، وحقائب المسافرين وأمتعتهم غير المشحونة بعقد شحن لا تشترك في دفع الخسارة العامة.

المبحث الثاني

الأخطار المضمنة

من الواضح ان التأمين البحري ينصب على ضمان الخطر البحري، وان الخطر في نطاق التأمين على البضائع المنقولة بحراً يمثل حادثة غير محققة الوقوع من شأنها لو وقعت تلزم المؤمن بتعويض الضرر الذي يصيب البضاعة. فالأخطار البحرية اذن هي تلك الأخطار التي تنتج عن الحوادث البحرية والتي تملئها طبيعة عقد التأمين الذي يتجلى في وثيقة التأمين والتي تعد من اهم سندات (وثائق) هذا العقد.

وقد يتعدى اتفاق طرفي عقد التأمين ليمتد وحسب هذا الاتفاق الى شمول اخطار خارج الرحلة البحرية حيث يجوز ان يشمل التأمين على البضاعة الأخطار التي تلحق البضاعة قبل شحنها في السفينة او تفريغها ومرورها بطريق او بواسطة نقل اخرى (برية او نهريّة) الى مستودعات المرسل اليه. واذا كان التأمين - وكما تقدم - يشمل الاخطار البحرية (ضمن نطاق الرحلة البحرية) والاطار غير البحرية وحسب اتفاق الطرفين. فهناك استثناءات تعفي المؤمن من الضمان (دفع مبلغ التعويض) في حالات محددة.

وتأسيساً على ما تقدم فاننا سنلقي الضوء في هذا المبحث وضمن المطلوب

الاول على الاخطار البحرية المضمونة، ثم نخرج على تلك الاخطار غير البحرية التي يضمنها المؤمن ضمن المطلب الثاني. اما المطلب الثالث فسيكون من نصيب الاخطار المستثناة من الضمان.

المطلب الأول: الأخطار البحرية المضمونة

تعد وثائق التأمين الاساس الذي يعول عليه في تحديد هذه الاخطار وقد تضمن التشريعات البحرية للعديد من الدول احكاما اجازت ضمان تلك الاخطار بشكل اساسي.^(٣٨)

فالاطار البحرية المضمونة والتي تنصب عليها احكام القوانين البحرية تدرج في وثيقة التأمين الموقعة من المؤمن والمؤمن له او من يمثلانها كما هو الحال في وثيقة التأمين المعمول بها في العراق (والمطابقة لشروط جمعية مكنتبي التأمين البحري في لندن) وهي تمثل الاخطار البحرية التي تسببها الحوادث البحرية التي اضفت طابعاً مميزاً للنقل البحري، وقد افرزت في حقيقة الامر قواعد واحكاماً لتحديد مسؤولية عناصر الرحلة البحرية، وفي هذا السياق فاننا سنتطرق الى اهم تلك الحوادث، والتي تتسبب في الاخطار البحرية المضمونة ضمن الفرعين التاليين. حيث سنلقي الضوء بالفرع الاول على التصادم البحري، وفي الفرع الثاني على المساعدة والانقاذ البحري.^(٣٩)

الفرع الاول: التصادم البحري

اولاً : تعريف التصادم البحري وشروطه: يُعد التصادم من الحوادث التي تتسبب بدرجة اساسية في الحاق الاضرار بالسفينة بسبب قوة الارتطام التي تحدث مع الجسم العائم سواء كان سفينة او مركباً بغض النظر عن المياه الموجودة فيها. وقد لا يقتصر الضرر على جسم السفينة بل يمتد الى البضاعة احياناً ويؤدي الى تلفها.

وقد اشارت معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠ من خلال المادة الاولى (بان التصادم هو الذي يحصل بين سفينتين بحريتين او بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي يحصل فيها التصادم).

يستفاد من التعريف المذكور ان هنالك ثلاثة شروط يجب توافرها لاعتبار التصادم تصادماً بحرياً، ويمكن بيانها على النحو الآتي:

١. الشرط الأول: يتمثل بضرورة حصول التصادم بين منشأتين عائمتين. اما التصادم الذي يحصل بين السفينة وحاجز ثابت او اجزاء من الميناء او صخور بحرية فلا يعد تصادماً بحرياً.

وهناك حالة قد تحصل تتمثل بارتطام اكثر من سفينتين عائمتين في المياه. فاذا كان الخطأ من السفينة الاولى التي صدمت الثانية ودفعتها نحو سفينة ثالثة تضررت من هذه الحادثة فان لمالك السفينة الاخيرة الحق في اقامة دعوى (التصادم على

(الاولى). (٤٠)

وتسري قواعد التصادم على تصادم بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز لان كل سفينة تستقل بذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها لدى مؤمنين مختلفين، وبالتالي فان اقامة دعوى التصادم تحصل من قبل المؤمنين المختلفين لتسوية الحالة واتمام اجراءات التعويض واستلامه كما لو كانت السفينتان مملوكتين لأكثر من مجهز. (٤١)

٢. ووجب نص معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ (معاهدة بروكسل) ان تكون احدى المنشأتين العائمتين سفينة بحرية بالمعنى القانوني للسفينة. (٤٢)

ولا يهم بعد ذلك ان تكون هذه السفينة خاصة بنقل البضائع (تجارية) او سفينة صيد او نزهة ولا يؤثر في كونها هي الصادمة او المصدومة. (٤٣)

اما مكان وقوع التصادم فلا يعد شرطاً، اذ يعتبر تصادماً بحرياً حتى اذا وقع بين سفينة ومركب عائم في المياه الداخلية وهذا ما نصت عليه صراحة المعاهدة المذكورة.

٣. **حصول ارتطام مادي:** ويشترط لاعتبار الحادث تصادماً بحرياً نطبق عليه الاحكام الواردة في معاهدة بروكسل المشار اليها ان تحصل عملية (احتكاك فعلية) وارتطام مادي بين المنشأتين العائمتين. حيث لا تعد الاضرار اللاحقة بالسفينة اذا كانت ناشئة عن حركة الامواج الهائلة التي احدثتها سفينة مارة بالقرب من السفينة المتضررة دون ان يحصل التماس او احتكاك.

ثانيا : أنواع التصادم وأحكامه

تعتمد انواع التصادم حسب اسباب تحققه، كما ان احكام المسؤولية عن التعويض متغيرة حسب نوع التصادم وعلى النحو الاتي:

١. **التصادم القهري:** وهو التصادم الذي يتحتم وقوعه بسبب لا دخل لارادة احد من ربانتي السفينتين المتصادمتين فيه. وبعبارة اخرى فهو حادث قهري يحصل على سبيل المثال بسبب انعدام الرؤية لكثافة الضباب او لوجود امر من السلطات العامة. باطفاء الانوار الخارجية وانعدام الرؤية ليلاً كما يحصل في حالة الحرب.

الامر الذي يؤدي لارتطام مادي بين السفينتين يتسبب في حدوث اضرار، وتطبق احكام المسؤولية التقصيرية السائدة في مثل هذه الاحوال.

٢. **التصادم بسبب خطأ فردي:** ويحصل التصادم بسبب خطأ ربان احد السفينتين العائمتين او اخطاء طاقمه (المسؤول عنهم قانوناً) ويتمثل هذا الخطأ تحديدا بعدم اتباع قواعد السير البحرية المتعارف عليها دولياً، مثل عدم اتباع قاعدة السير على اليمين عند مقابلة سفينة اخرى سائرة تجاهه. او اهمال انارة الاضواء الخارجية ليلاً او السير بسرعة شديدة عند وجود ضباب في الجو.

وعند حصول ضرر للسفينة المصدومة يحق لمالكها اقامة الدعوى للمطالبة

بالاضرار واثبات حصول الضرر وتحديد متسببه مسألة وقائع يمكن اثباتها بالتقرير البحري او بوجود شهود، ويستلزم ان يكون خطأ ربان السفينة الصادمة هو السبب المباشر للاصطدام.^(٤٤)

ويكون مجهز السفينة مسؤولاً عن خطأ المرشد حتى في حالة الارشاد الإجباري والذي يتولى فيها المرشد تزويد الربان بالمعلومات الضرورية وخط السير الصحيح وطبيعي ان الربان مسؤول عن القيادة والادارة والمناورة وان المرشد يظل مسؤولاً عن خطئه.^(٤٥)

٣. التصادم بسبب خطأ مشترك: والمقصود به حدوث واقعة الاصطدام نتيجة خطأ مشترك صادر من ربان احدى السفينتين اقترن بسبب حدوث خطر بحري. وتقضي قواعد المسؤولية التقصيرية الى تقسيم الضرر ومن ثم التعويض على اساس نسبة الخطأ الصادر من الشخص وعليه فان الربان الذي يتسبب بخطئه بصدم سفينة اخرى يجب ان يتحمل الاضرار بنسبة ذلك الخطأ، والمسألة مسألة وقائع متروكة لمحكمة الموضوع.

٤. التصادم بسبب مشتبه به: وهي الحالة التي يقع فيها التصادم دون معرفة اسباب وقوعه حيث يشتبه ان يكون بخطأ من احد الربانين للسفينتين او خطر بحري اقترن بخطأ شخصي اخر.

اما حكم معاهدة التصادم (المشار اليها) وهو المطبق في نطاق النقل البحري الدولي. يشير الى توحيد الحكم في حالة التصادم (القهري) والتصادم المذكور (والذي لا تعرف اسبابه).

حيث نصت المادة (٢) من المعاهدة على انه (يتحمل من اصابه الضرر في الحالتين المتقدمتين دون مطالبة الاخر بالتعويض). وتجدر الاشارة الى ان نطاق تطبيق معاهدة بروكسل ١٩١٠ وحسبما يفيد نص المادة (١٢) منها بأن احكامه تطبق على جميع اصحاب الشأن عندما تكون السفينة المعنية تابعة لدولة متعاقدة او ان تكون السفينتين تابعتين لدول مختلفة. اما اذا اتحدت جنسية السفينتين (لدولة واحدة) ولو وقع الحادث في اعالي البحار، فإن قانون جنسية السفينة هو واجب التطبيق.

الفرع الثاني: المساعدة والإنقاذ البحري

أولاً: تعريف المساعدة والإنقاذ وخصائصهما

١. تعريف المساعدة والإنقاذ البحري: أوردت المادة (١) من معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ وصفا للمساعدة والإنقاذ البحري والشروط اللازمة لتحقيقها بنصها (تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الاشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب وكذلك على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون

أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها).

ويمكن اعتماد التعريف الآتي للمساعدة والإنقاذ البحري بأنها (عبارة عن المعونة التي تتم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي تحصل فيها).^(٤٦)

٢. **خصائص الإنقاذ البحري:** من خلال نص المادة الأولى من معاهدة التصادم الدولية يمكن تحديد خصائص الإنقاذ البحري من خلال استعراض العنصرين الأساسيين التاليين:

أ- العنصر الأول يتمثل بوجود إحدى المنشأتين العائمتين سفينة بحرية بوصفها القانوني سواء أكانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة أبحاث. والسفينة بهذا الوصف أما أن تكون هي المبادرة لإنقاذ السفينة الأخرى أو المركب البحري أو تلك التي تكون محلاً للإنقاذ من الخطر البحري. ولا يقتصر الإنقاذ على ذات السفينة بل يتعداه ليشمل البضاعة المشحونة على ظهرها أو الأشخاص الذين يستقلونها كما يشمل تعبير الإنقاذ تخليص ملحقاتها كالصواري والأشرعة والأجزاء الأخرى المرتبطة بها بينما لا يشمل تعبير الإنقاذ انتشال الحطام الذي لا يعد سفينة بالمعنى القانوني.

ونعتقد إن عملية الإنقاذ البحري ومن خلال مفهوم المادة الأولى – سالف الذكر – يجب أن تتضمن عملاً مادياً صرفاً، وعلى ذلك لا يعتبر إعطاء معلومات عن خط الملاحة إنقاذاً بحرياً، ومثل ذلك المساعدة في الدلالة وتجنب بعض الصخور أو الابتعاد عن الخلجان. حتى ولو أدى ذلك إلى إنقاذ السفينة فعلياً.^(٤٧)

ب- ويشترط توافر حالة الخطر الجدي الذي تتعرض إليه السفينة أو المركب البحري. وهذا الخطر يجب أن يكون خطراً جدياً يتسبب في هلاك السفينة بما فيها من البضائع والأشخاص.

وينطبق وصف الإنقاذ البحري على الإجابة على التساؤل الآتي:

هل أن السفينة كانت ستغرق لولا المساعدة أو الإنقاذ الذي قامت به السفينة الأخرى؟

فاذا كانت الإجابة بالإيجاب توصف العملية بالإنقاذ البحري أما اذا كانت الإجابة سلباً فلا يصح اعتبار ذلك من قبيل الإنقاذ البحري.

بيد أن هذا الخطر يجب أن يكون حالاً على وشك الوقوع فالسفينة التي تتلف محركاتها في عرض البحر لا تكون معرضة لخطر حال (وشيك الوقوع لأنه يمكن إصلاح العطل بواسطة الفنيين المتخصصين المتواجدين على ظهرها).

علماً أن تحديد وقت الإنقاذ البحري يعتبر من الوقائع التي للمحكمة سلطة واسعة في تقديرها.

ثانياً: مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري وشروط استحقاقها
سنتطرق في هذه الفقرة إلى الأساس القانوني لمكافأة المساعدة ومن ثم نشير إلى الشروط الواجب توافرها لاستحقاق السفينة المنقذة لهذه المكافأة على النحو الآتي:
١. الأساس القانوني للمكافأة: أشارت المادة الثانية من معاهدة بروكسل إلى المكافأة بنصها على أن (كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتي نتيجة مفيدة يعطي الحق في اجر عادل).

يتضح بأن حكم النص المتقدم هو السائد في مجال الملاحة البحرية ويعتبر من القواعد التي أوجدها العرف البحري واستقر عليها التعامل. ولدى البحث عن الأساس القانوني أي تأصيل هذه القاعدة وتحديد المبدأ الذي تركز عليه، نجد أن البعض يرجعها إلى قواعد الفضالة في نطاق القانون المدني (م ١٨٨ من القانون المدني المصري) ويفسر الأستاذ د. مصطفى كمال طه ذلك بالقول بأن الفضولي يعد نائباً عن رب العمل حتى في حالة عدم تحقق النتيجة وإن الفضولي لا يستحق سوى النفقات الضرورية وتعويض الضرر الذي لحقه.^(٤٨)

٢. شروط الاستحقاق: من خلال نص المادة الثانية من معاهدة بروكسل لسنة (١٩١٠) يمكن تحديد الشروط اللازم توافرها لغرض استحقاق السفينة المنقذة للمكافأة وهي أربعة شروط:

أ. أن تسفر عملية الإنقاذ نتيجة مفيدة: معنى ذلك تحقق نتيجة ملموسة (مادية) وهي نجاح السفينة المنقذة في تخليص وإنقاذ السفينة المهددة بالخطر بما تحمله من أشخاص وبضائع وإيصالها إلى مكان آمن يمكن تصليحها وإعادة تأهيلها أو تفريغ حمولتها.

بيد أن عملية الإنقاذ إذا تمخضت عن إنقاذ جزئي فإن المنقذ يستطيع المطالبة بالمصروفات التي أنفقها لإنقاذ بعض البضائع أو بعض ملحقات السفينة.^(٤٩)

ب. اشتراط الوصف القانوني للإنقاذ: لكي يستحق الأشخاص (ربان السفينة والطاقم) أو المجهز حسب مقتضى الحال مبلغ المكافأة ينبغي توافر الوصف القانوني لعملية الإنقاذ. فلا بد من وجود منشأتين عائمتين ووجود خطر يهدد أحدهما وتحقق النتيجة المفيدة لعملية الإنقاذ.

وعليه فلا تعتبر العملية إنقاذاً (بالوصف القانوني) فيما لو قامت سفينة بقطر سفينة أخرى في ظروف عادية خالية من الخطر (الوشيك) حيث تستحق السفينة في هذه الحالة أجره عادية وليس مكافأة إنقاذ.

ج. أن يشمل إنقاذ الأشخاص إضافة للأموال: تضمنت الفقرة (١) من المادة التاسعة من معاهدة بروكسل. (بأن المنقذ لا يستحق المكافأة في حالة اقتصر الإنقاذ على الأشخاص في السفينة المهددة بل لابد من إنقاذ الأموال

والأشخاص لاستحقاق تلك المكافأة).

وتحليل ذلك إن الأرواح البشرية وحياة الأشخاص لا يمكن تقويمها بالمال ونعتقد إن النص على الاستحقاق بموجب هذا الشرط يجانب المنطق القانوني وطبيعة الأشياء ولا ينسجم مع القيم الإنسانية كون الإنسان أغلى واعز من المال. وأمام هذا النقد يصبح النص المتقدم معيباً وينبغي من خلال اتفاق الدول المتحضرة على إدراج نص يتضمن استحقاق المكافأة في حالة إنقاذ الأشخاص دون البضاعة على قاعدة (إن إنقاذ الأرواح أولى من إنقاذ المال).

د. أن لا يندرج الإنقاذ ضمن الحالات المستثناة وهي:

١. حالة صدور رفض صريح من السفينة المغاثة وهذا المفهوم نجده في نص المادة (٣) من المعاهدة- والذي يشير إلى عدم استحقاق السفينة المنقذة للمكافأة عند إفصاح ربان السفينة أو من يمثله عن إرادته بعدم طلبه للإنقاذ.

يلاحظ أن هذا النص تحديداً إلى تلك الفئة التي تمتن أعمال الإنقاذ. وتتخذ من الظروف الجوية السيئة موسماً لاصطياد المكافأة عن الإنقاذ البحري.^(٥٠)

ونعتقد بان النص على هذا الاستثناء أمراً يتماشى مع سلطة الربان على سفينة وإدارتها وتقديره للأخطار التي تهدده فيما إذا كانت تستلزم طلب المساعدة أم لا.

٢. ويشمل هذا الاستثناء حالة ما إذا كانت السفينة المغيثة هي السبب في الخطر الذي يستوجب الإنقاذ وحسب ما تضمنته الفقرة الأخيرة من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل. والأكثر من ذلك فإن القواعد العامة في التعويض تلزم من تسبب في خطأه بتعويض من أصابه الضرر لا مكافأته عن فعله الضار.

٣. وجود اتفاق سابق على العمل: وهذا الأمر يتفق مع روح نصوص المعاهدة والتي تقضي بأن الإنقاذ البحري يجب أن يتضمن عملاً مادياً (فعلياً) يؤدي إلى إنقاذ السفينة من خطر يهددها وبالتالي فإن المرشد ورجال الطاقم الآخرين وهم يعملون بموجب عقد سابق لا يستحقون (مكافأة الإنقاذ) فيما لو أسفرت جهودهم ومهارتهم في إنقاذ السفينة من الخطر المهدق بها.

وبعد استعراضنا لهذه الشروط والاستثناءات الواردة عليه، لابد من الإشارة إلى كيفية تقدير المكافأة. وضروف ذلك التقدير واحتمال شبهة الاستغلال وخصوصاً عند تحديد مقدار المكافأة قبل بدء عملية الإنقاذ.

وقد اشارت الفقرة (الثانية) من المادة السابعة من المعاهدة الى ذلك بقولها (كل اتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضي إبطاله أو تعديله بناء على طلب احد الطرفين اذ رأى القاضي ان الشروط المتفق عليها غير عادلة. وفي جميع الأحوال اذا ثبت بأن رضاء احد الطرفين قد افسد بالتدليس أو التستر أو ان قيمة الأجر مبالغ فيها زيادة أو نقصاً بحيث لا يتناسب مع الخدمة المؤداة فانه يجوز للقاضي أن يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب

صاحب المصلحة في ذلك).

وواضح ان النص المتقدم يشير الى ان تحقق رضا الطرفين وقبولهما دون الاعتراض على مبلغ المكافأة زيادة او نقصا يمثل اتفاقا صحيحا واجب التطبيق ويلزم صاحب السفينة المغاثة بدفع المكافأة كاملة.

المطلب الثاني : الأخطار غير البحرية المضمونة

الأصل في التأمين البحري شمول أحكامه للأخطار البحرية الناشئة بفعل البحر وهي متعددة ومتنوعة كما أسلفنا. كالغرق والتصادم والخسارة العمومية وغيرها من الأخطار.

ويلاحظ إن وثيقة التأمين التقليدية التي استقر عليها التعامل من زمن طويل (وثيقة لويدز) رسمت حدودا لنطاق تغطية التأمين للأخطار البحرية فقط. ولأجل مسايرة التطور في عمليات التصدير والاستيراد ونقل البضائع بين الدول ومرور البضاعة بأكثر من طريق (براً أو جواً). وبعد ظهور بعض أنواع البيوع البحرية. استلزم الأمر بطبيعة الحال سد النقص في الوثيقة التقليدية وذلك بتبني معهد مكنتبي التأمين بتوسيع نطاق ضمان الأخطار ليشمل الأخطار غير البحرية. وسنبين ذلك في الفرعين التاليين نتناول في الأول الأساس القانوني لضمان الأخطار غير البحرية وفي الفرع الثاني سنتطرق إلى الشرط الجديد المضاف على الوثيقة التقليدية وهو شرط من المخزن إلى المخزن.

الفرع الاول: الأساس القانوني لضمان الأخطار غير البحرية

إن التطور الحاصل في ميادين التجارة والتعامل الدولي على الصعيد التجاري دفع بالمؤمن لهم لتفادي الخسائر والتخفيف من آثارها بالاتفاق مع المؤمنين لضمان البضائع المنقولة أساسا عن طريق البحر شمول التأمين لتلك البضاعة لدى نقلها، لاستكمال عملية النقل، عن طريق البر أو الجو وقد تتطلب العملية استخدام الممرات النهرية لإيصالها إلى مخازن المرسل إليه.

وقد دفعت هذه التطورات المؤمنين إلى مواكبة هذا الاتجاه وتوسيع ضمان نتائج (أضرار) الأخطار البحرية على جميع الحوادث القهرية الأخرى فيما عدا الاتفاق على استبعاد بعض الأخطار فهناك امتداد للتأمين البحري (بالمعنى الضيق) إلى العمليات التابعة أو المكملة للنقل البحري وقد أخذت وثيقة التأمين الفرنسية في مادتها الأولى والتي شملت الأخطار غير البحرية.^(٥١)

إن تحقيق مصلحة طرفي عقد التأمين وتعزيز مبدأ الاطمئنان والأمان في مجال التجارة البحرية وما يكملها من استخدام وسائل نقل أخرى تقتضيها ضرورة إيصال البضاعة الى مكان الوصول بسلام ومرورها في بيئة بحرية أو جوية أو دخولها في ممرات مائية أخرى. كل ذلك يقتضي إن يحكم عقد النقل (بتعدد وسائله)

أحكام قانونية واحدة.

واتفاق أطراف عقد التأمين البحري على امتداد ضمان التأمين ليشمل اخطار خارج نطاق البحر.

ولكنها اخطار مرتبطة بعملية النقل عموماً لذات البضاعة. وان مصدر الضمان في هذه الحالة وهو الاتفاق على امتداد التأمين الى تلك الاخطار غير البحرية. اما الاساس القانوني لهذا الامتداد فيتمثل (بفكرة التبعية)^(٥٢) التي تفسر اللجوء الى امتداد التأمين البحري لمسايرة مقتضيات العمل وتقوية ركائز التجارة الدولية.

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

وعلى ذلك فان اعتماد فكرة التبعية اساساً لتفسير امتداد احكام التأمين البحري لجميع مراحل عملية النقل، يصلح باعتقادنا- عند غياب النص القانوني.

وبعد وجود اتفاق صريح في الوثيقة- مسوغاً قانونياً يلزم المؤمن بتحمل جميع الاخطار التي تحصل في الاجزاء التمهيدية او التكميلية لنقل البضاعة بحراً بضمان تلك الاخطار على اساس تطبيق حكم ومقتضى (نظرية التبعية) (ان الفرع يتبع الاصل) او الجزء يتبع الكل في الحكم وهذا ما استقرت عليه قواعد القانون المدني في العراق.^(٥٣)

الفرع الثاني: شرط من المخزن إلى المخزن

يتضمن شرط من المخزن الى المخزن وحسب شروط مجمع لندن لمكتبي التأمين ان احكام التأمين البحري تمتد لتشمل جميع الأخطار ابتداءً من مخزن المرسل او المجهز ثم تحميل البضاعة على ظهر السفينة والى كل المراحل التي يتطلبها النقل بكافة مراحلها سواء كان في بيئة برية او جوية وحتى تفريغها في مخازن المرسل اليه ولا يعني هذا الشرط التأمين ضد اخطار غير موجودة اصلاً في الوثيقة وإنما يشير في حقيقة الامر الى تحديد زمان ومكان سريان احكام التأمين البحري وبفس الحدود والشروط المثبتة.

فالزمان مدة الرحلة البحرية مع مدة وصول البضاعة وشحنها على ظهر السفينة.

والمكان جميع مراحل النقل التي تضمنته احكام التأمين البحري لغاية الوصول والتفريغ في الميناء المقصود ويبقى السريان مدة ستين يوماً. وبعبارة اخرى ان شرط من المخزن للمخزن لا يوسع من دائرة المخاطر

المنبئة في وثيقة التأمين من حيث الشروط والمدى. بل يختص تحديداً بزمان ومكان امتداد الضمان وفقاً لاحكام التأمين البحري.^(٥٤) وينتهي هذا الغطاء في الاحوال التالية:

١. خزن البضاعة في مخزن يعود للمؤمن له في المكان المعين بالوثيقة (البلد المحدد) او أي مخزن يختاره المؤمن له بما في ذلك مخازن الكمارك ومن ثم توزيعها وحسب ظروف اعماله التجارية.

٢. انقضاء مدة (٦٠ يوماً) تبدأ من تاريخ تفريغ البضاعة في ميناء الوصول.

ويمكن اجمال شرط من المخزن الى المخزن بما يلي :

١. انه يتعلق بتحديد زمان الخطر حيث يشار اليها بوثيقة التأمين بعبارة (يبدأ التأمين من مخزن المجهز في مدينة ----- الخ) او (تبدأ الاخطار في مخزن المرسل في مدينة ----- الخ).

٢. من حيث تحديد وثائق السريان فان وثائق التأمين المعتمدة حالياً في مجال النقل البحري والمتضمنة هذا الشرط تشير الى ان التأمين لا يقتصر على الرحلة البحرية فقط وانما تشمل التغطية جميع الاخطار خلال مراحل نقل البضاعة من مخازن المرسل او (المجهز) واستمراراً بشحنها على ظهر السفينة وانتهاء الى مخازن المرسل اليه أي ان التغطية تشمل جميع مراحل النقل السابقة والمكملة للرحلة البحرية.

وفي هذا السياق نعتقد بأن تطور التجارة الدولية واتساع نطاقها قد فرض على المشرعين الوطنيين ادراج احكام خاصة بالبيوع البحرية تنسجم مع متطلبات هذا الشرط (من المخزن الى المخزن) وهذا ما اخذ به المشرع العراقي في قانون التجارة النافذ رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.^(٥٥)

حيث نصت المادة (٣٠١) منه بأن (البيع – سيف – هو البيع الذي يلزم فيه البائع بابرام عقد نقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ والتأمين عليها ضد مخاطر النقل وبشحنها على السفينة واداء النفقات والمصروفات اللازمة لذلك و اضافتها الى الثمن).

يستفاد من النص المتقدم وكذلك الفقرة (سادسا من المادة (٣٠٢) اللاحقة مايلي.^(٥٦)

١) ان المشرع العراقي قد الزم البائع في البيع (سيف) ابرام عقد لنقل البضاعة بحراً من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ المتفق عليه.

٢) التأمين على البضاعة بوثيقة تأمين قابلة للتداول يستفيد منها مالك البضاعة وفي أي يد تكون تلك البضاعة.

٣) التأمين على البضاعة يشمل جميع مخاطر النقل البحري والاجزاء الممهدة له والمكملة للرحلة البحرية.

فالزمان وفق الحكم المذكور يشمل جميع المخاطر ابتداء من ميناء الشحن في البلد المتفق عليه مروراً بشحن البضاعة على متن السفينة وانتهاءً بوصولها الى ميناء التفريغ المتفق عليه.

اما المكان فيشمل جميع مراحل (النقل) الرحلة البحرية. وبالتالي امتداد احكام التأمين البحري على البضاعة وفقاً لهذا النوع من البيوع وتغطيتها للمخاطر المتفق عليها من حيث الزمان والمكان.

وان ما يعزز الرأي المتقدم رغبة المجهزين بإيصال البضاعة سالمة الى المشتري مما يدفعهم للتأمين عليها تجنباً للاضرار التي قد تلحق بها بدءاً من تفريغها في مخازن التجهيز وانتهاءً بمكان التفريغ المتفق عليه. بما في ذلك مخازن الكمارك في الموانئ المشمولة بالتغطية التأمينية والتي يقوم (المشتري) التاجر بتوزيعها الى المتعاملين معه الذين يقومون باستلام البضاعة والاسراع بتوزيعها وتحقيق الارباح.

المطلب الثالث: الأخطار المستثناة من الضمان

بينما فيما سلف ان المؤمن يلتزم بتغطية جميع الاخطار البحرية عدا ما يتفق على استبعادها. ذلك لان القانون لم يحدد الاخطار البحرية على سبيل الحصر وانما اورد امثلة عليها وبإمكان المؤمن والمؤمن له الاتفاق على استبعاد بعض الاخطار من ضمان التأمين بينما تضمنت اغلب القوانين المنظمة لاحكام التأمين البحري مجموعة من الاخطار المستثناة من التغطية التأمينية.^(٥٧)

ومن هذه القوانين قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ والتي لاتزال احكامه نافذة في التأمين البحري كما ان وثيقة التأمين الخاصة بشركات التأمين في لندن (اللويذر) اوردت الاستثناءات ذاتها تماشياً مع القانون. وسوف نتناول الاخطار المستثناة في فروع ثلاثة، نشير بالاول الى اخطاء الربان او البحارة وفي الفرع الثاني نلقي الضوء على خطأ المؤمن له. اما الفرع الاخير فيكون من حصة العيب الذاتي في البضاعة.

الفرع الأول: أخطاء الربان أو البحارة

يرى البعض ان مصطلح اخطاء الربان او البحارة مقصور على نطاق القانون البحري وان اصل هذا المصطلح (Baraterie) كلمة فرنسية قديمة معناها الغش او الكذب ويفيد هذا المعنى الى تقصير الربان او البحارة في اداء واجباتهم بقصد الاثراء على حساب مالك السفينة.^(٥٨)

وقد تضمنت المادة (١٩٨) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة (١٨٦٣) والتي تطبق احكامها في العراق حالياً على نفس المصطلح ويتبين ذلك من خلال النص على انه (الضامن غير مسؤول عن (باراتارية) ربان السفينة وملاحها- أي حيلهم وفسادهم - وباقي فهمهم - كبيع السفينة او نقص البضائع بدعوى انها اصببت

بكارثة مالم تكن قد حصلت المقولة بعكس ذلك.^(٥٩) ويتضح من مفهوم النص المتقدم بأن المؤمن لايسأل عن أي غش او خيانة او فعل عمدي ينتج عنه تلف او هلاك جزئي او كلي يحصل للبضاعة المشحونة (المؤمن عليها).

بيد ان ذلك لا يعني عدم امتداد غطاء التأمين ليشمل الافعال غير العمدية كالاهمال في عمل طاقم السفينة. انسجاماً مع احكام القواعد العامة بالمسؤولية وذلك لاختلاف طبيعة الفعل الصادر من هؤلاء.

أي ان هناك - في واقع الامر - فرقاً بين الغش الصادر من الطاقم وبين التقصير الناجم عن قلة الخبرة والدراية في اصول المهنة. ولا شك في ان الحيازة المادية للبضاعة لدى الناقل او ممثله الربان تحملها المسؤولية عن كل غش او خطأ صادر منهما.^(٦٠)

وقد يصدر خطأ من الغير (عدا المؤمن والمؤمن له) وتعتبر الاخطاء الصادرة من الغير بمثابة القوة القاهرة ونفس الحكم يصح بالنسبة للاضرار الناتجة عن خطأ سفينة اخرى.^(٦١)

وإذا كانت القاعدة العامة المقررة قانوناً تتمثل باستبعاد خطأ الربان او البحارة الا ان هنالك استثناء منها ورد بالشرط الاخير من المادة (١٩٨) انفة الذكر (مالم تكن قد حصلت المقولة بعكس ذلك).

وبالتالي فان الاستبعاد ليس قاعدة أمره (من النظام العام) مما يجوز الاتفاق على مخالفتها عن طريق الاتفاق بين الطرفين على شمول التأمين لأخطاء طاقم السفينة.

الفرع الثاني: خطأ المؤمن له

تنص المادة (١٩٧) من قانون التجارة البحرية العثماني على ان (نزول الاسعار وتناقص المقدار والضائعات بسبب رداءة جنس الاشياء المضمونة وهبوطها مع ما يقع من الخسائر الناشئة عن اسباب اصحاب الاشياء، ومستأجري السفينة وشاحنيها، جميع ذلك لا يوجب ضرراً ولا خسارة على الضامن).

ويستفاد من النص ان المؤمن غير مسؤول عن تعويض الضرر الناشئ عن الاخطار التي يتسبب - المؤمن له (مالك البضاعة).^(٦٢) في حصولها ويتمثل خطأ المؤمن له بصورة جلية في عدم قيامه بتغليف البضاعة بمواد تتناسب مع جنسها. وان عدم القيام بالتغليف يؤدي الى سهولة تعرض البضاعة للتلف والفساد او هلاكها كلياً.

وقد يخطأ مالك البضاعة المؤمن عليها في وضعها في اوعية غير مناسبة تؤدي الى تلفها او فسادها، كما لو كانت البضاعة من النوع القابل للكسر (كالزجاج او السوائل) التي يستلزم وضعها في اوعية خاصة تمنع من كسرها او تبخرها او تسربها

داخل عنابر السفينة.

أما وثيقة التأمين على البضائع المنقولة بحراً المعمول بها في العراق تضمنت من جملة فقراتها استثناء بعض الاخطار من الضمان وهي:

أ. خطأ المؤمن له او مصدر البضاعة او المرسل اليه او العاملين لديهم او خلفائهم.

ب. عدم كفاية التغليف او سوء حالته.

ج. التأخير في تصدير او وصول الاشياء المؤمن عليها و فرق السعر الاشياء المؤمن عليها و فرق السعر واية مصاريف متعلقة بالحجر الصحي او الاوقات المعينة لتفريغ ومصاريف التخزين وكافة المصاريف الاخرى الا اذا كانت نتيجة احد الاخطار التي تغطيها الوثيقة).

وقد أشارت المادة (١٩٣) من التقنين البحري المصري الى حكم مؤداه عدم مسؤولية المؤمن عن أي تلف او هلاك ينتج بفعل المؤونة، وذلك لان التأمين عقد احتمالي يقوم على احتمالية تحقق الخطر المؤمن ضده من عدمه. الأمر الذي لا يصح قانوناً السماح للمؤمن له بالتسبب في احداث خطر يعطيه الحق في التعويض.^(٦٣)

واذا كان خطأ المؤمن له المتعمد غير مضمون. فان ذلك لا يمنع من حصول الاتفاق بين أطراف العلاقة القانونية في عقد التأمين من ادراج شرط في الوثيقة لضمان المسؤولية عن الإهمال وعن كل ضرر ناتج عن فعل غير عمدي صادر من المؤمن له او تابعيه لعدم مخالفة هذا الاتفاق للنظام العام _ عدم مخالفته لقاعدة امره).^(٦٤)

الفرع الثالث: العيب الذاتي في البضاعة

يقصد بالعيب الذاتي: التلف الذي يصيب البضاعة المؤمن عليها نتيجة لتكوينها الذاتي ويؤدي إلى عدم مقاومتها للاحوال الطبيعية خلال الرحلة البحرية. فالعيب الذاتي للشئ المؤمن عليه هو (كل عيب داخلي ينشأ عن الطبيعة الخاصة للبضاعة دونما تدخل من الناقل او اهمال منه كما في حالة احتراق الفحم ذاتياً لتكدسه او حالة تخمر البضاعة وفسادها او تعفنها).^(٦٥)

والعيب الذاتي من الاخطار المستبعدة من الضمان التأميني وفقاً لاحكام المادة (١٩٧) من قانون التجارة البحرية إضافة إلى ما تضمنته وثيقة التأمين على البضائع المنقولة بحراً والمعمول بها حالياً في العراق.

حيث ورد ضمن حقل الاستثناءات (الفقرة الثانية) ماييلي:

(العيب الذاتي للشئ المؤمن عليه والدود والهوام والحشرات والاجراءات الصحية او التطهير واثر الجو وزيادة حموضة السوائل المعبأة في براميل او صهاريج

إلا إذا ثبت بان العيب ناتج عن احد الاخطار التي تغطيها الوثيقة). وتتضمن شروط مجمع لندن لمكتتبي التأمين ذلك حيث ورد بالشرط السادس بان التأمين لا يسري على الأضرار الناتجة عن العيب الذاتي او طبيعة الشئ المؤمن عليه. ويلاحظ إن وثائق التأمين الانكليزية والفرنسية لم تكن بحاجة إلى اشتراط عدم الضمان هذا لوجود النص القانوني في كليهما على هذا الاستثناء.

كما هو الحال في القانون المصري،^(٦٦) حيث إن استبعاد التأمين على العيب الذاتي للشئ المؤمن عليه أمر مقرر في جميع التشريعات. ذلك لان التأمين يغطي الاخطار الناشئة عن عوامل خارجية.^(٦٧)

ويمكن الاستنتاج مما تقدم بان المؤمن لا يضمن تعويض مالك البضاعة المنقولة بحرا عند حصول تلف او نقص فيها بسبب عدم مقاومتها للظروف الطبيعية ودون تدخل أي عامل خارجي يساعد او يساهم في احداث التلف.

بينما يتحمل المؤمن المسؤولية عن تعويض مالك البضاعة عن الأضرار الناجمة بسبب جنوح السفينة نتيجة عاصفة هوجاء حصلت بالبحر أدت إلى تكسر كمية من الزجاج المشحون في السفينة.

وفي هذا الصدد تجدر الإشارة إلى إن القاعدة العامة التي تعفي المؤمنين من مسؤولية ضمان الأضرار الناجمة عن العيب الذاتي يسري في حالة كون هؤلاء لا يعلمون بطبيعة هذا العيب أما اذا حصل علمهم بهذا العيب فان بإمكانهم الاتفاق على قسط تأمين خاص اضافي بسبب ارتفاع نسبة الخطر في هذه الحالة وحسب المعادلة الإحصائية التي تحكم أعمال التأمين وحسب الطابع الفني الذي يتصف به التأمين.

وعند استيفاء الاقساط (الخاصة) الاضافية نتيجة طبيعة البضاعة يضمن المؤمن له مقابل هذه الاضافة تعويضه عن أي ضرر ناتج عن الاخطاء التي تحصل في الرحلة البحرية سواء اكانت خارجية ام ناتجة عن طبيعة تكوين الشئ المؤمن عليه.

وينطلق هذا التصور من إن استثناء ضمان الأضرار الناجمة عن العيب في الشئ ليس من النظام العام ويجوز الاتفاق صراحة على استبعاده. ونعتقد بان هذا الاتفاق يمثل استثناء من القاعدة ولا مندوحة في ذلك.^(٦٨)

خاتمة البحث:

اتضح لنا من خلال التعرف على ماهية وخصائص الخطر في عقد التأمين على البضائع المنقولة بحرا. بان عنصر الخطر يمثل المعقود عليه (محل العقد). فهو من جانب المؤمن له يمثل رغبته في التخفيف من اثاره الضارة فيما لو حدثت (لانه – أي الخطر – حادثة غير محققة الحدوث). ويقوم بتنفيذ التزامه الاساسي ابتداء بدفع الاقساط.

الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً م.م. رحيم راهي ناصر

وبالمقابل يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التعويض (تنفيذ التزامه بالعقد) عند تحقق الحادثة (الخطر المؤمن ضده).

وهذا الوصف هو القاعدة العامة في عقد التأمين بوجه عام والتأمين البحري على وجه الخصوص. تجانبها في الوصف حالة مختلفة تمثل ولا ريب استثناء منها أوجبتها ظروف النقل البحري وما يكتنف الرحلة البحرية من ظروف وصعوبات جمة فرضت امراً واقعاً على طرفي عقد التأمين البحري للركون والتسليم. بما يعرف (بالخطر الظني الذي ليس له في حقيقة الأمر وجود إلا بذهن المتعاقدين).

وقد اشر عقد التأمين على البضائع التي تنقل بواسطة السفينة وفقاً للوصف القانوني لها، اصالة هذا النشاط وجذوره الضاربة بالقدم باعتباره امتداداً تاريخياً لهذا النوع من النقل الذي استعان به الانسان لتحقيق التبادل التجاري للسلع والبضائع كجزء اساسي من النشاط الانساني لاشباع الحاجات الاقتصادية للأفراد والجماعات والدول. ومن نافلة القول لا بد إن يرافق هذا النشاط احكاماً وقواعداً تكون مقياساً للحقوق وفيصلاً لما ينجم من تقاطع فيما بين مصالح الاطراف الذين يتعاطون هذا النشاط.

وقد تجسدت تلك الاحكام وهذه القواعد، وبحكم الصيغة الدولية للنقل البحري بالعديد من الاتفاقيات والمعاهدات التي صارت المعين الرئيسي للقانون البحري وكل ما يرتبط بحقوق السفينة ومجهزها والناقل والربان والطاقم والبضاعة المنقولة وكيفية التأمين عليها وحقوق كل من المؤمن لهم والمؤمنين.

حيث لاحظنا اهمية معاهدة يورك وانفرس لسنة ١٩٥٠ إضافة إلى التقنيات البحرية للدول التي تميزت بنشاطها البحري قديماً مثل بريطانيا وفرنسا ومصر. وكيف واكبت هذه التقنيات التطورات في مجال النقل البحري وما رافقه من تطوير بناء السفن وازدياد حمولتها وتنوع صناعاتها باتجاه التخصص لنقل مختلف البضائع وتبعاً لاختلاف طبيعتها.

وعلى ضوء ذلك فإن الامل يحدوننا بان تواكب تشريعاتنا وتساير هذا التطور الهائل في ميدان النقل البحري وما يتصل به من القواعد القانونية التي تحكم التأمين على البضائع التي تنقلها السفن. والتي تجد لها فسحة ضيقة في التقنين البحري العثماني لسنة ١٨٦٣. تكاد لا تغني ولا تلبي الحاجة في كثير من الاحيان.

ولعل تفعيل واقرار مشروع القانون البحري الذي اكتملت صياغته منذ عام ١٩٨٧ يعد الحل الامثل لتلافي النقص في التشريع البحري العراقي سيما وان أحكام قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ قد تركزت على معالجة زاوية من هذا النشاط ولم يحيط بالجوانب الاخرى التي تحدد الاطار الرصين للنشاط البحري والمتضمن القواعد والاحكام المنضمة للعلاقات القانونية لاشخاص الرحلة البحرية

الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً م.م رحيم راهي ناصر

ومن ضمنهم المؤمن لهم (اصحاب البضائع) والشركات التي تمتهن صناعة التأمين البحري.

هوامش البحث

- (١) انظر- استاذنا- د. اكرم ياملكي- العقود التجارية- عقد النقل مطبعة العاني- ١٩٧٢- ص ٤ وما بعدها.
- (٢) انظر- د. سعدي ابو جيب- التأمين بين الخطر والاباحة- دار الفكر المعاصر- بيروت- سنة ١٩٨٣- ص ١١.
- (٣) للمزيد د. مجيد حميد العنبيكي- القانون البحري العراقي- بيت الحكمة الطبعة الاولى ٢٠٠٢- ص ٣٣٦.
- (٤) انظر- د. محمد شرعان- الخطر في عقد التأمين- منشأة المعارف بالاسكندرية- ١٩٨٤- ص ٢٩.
- (٥) انظر- د. كامل عباس الحلواني- الخطر والتأمين- دار المعارف بمصر- ١٩٦٥- ص ١٦.
- (٦) انظر- السيد- خالص نافع امين- التأمين على البضائع المنقولة بحرا- رسالة ماجستير- جامعة بغداد- كلية الانون- عام ١٩٨٣- ص ١٧ وما بعدها.
- (٧) المواد من (٣٠٦-٣٠١) من القانون المذكور.
- (٨) د. كامل عباس الحلواني- مصدر سابق ذكره- ص ٢.
- (٩) السيد مورييس منصور- دراسات في التأمين ط١- مطبعة المعارف- بغداد- ١٩٧٨- ص ٥٨.
- (١٠) د. محمود سمير الشرقاوي- الخطر في التأمين البحري- الدار القومية للطباعة والنشر- القاهرة- ١٩٦٦- ص ٥.
- (١١) ويرى السيد ابو الفتوح الحفناوي بان الخطر عنصر اساسي في التأمين ويعرف الخطر بانه (حدث غير محقق الوقوع الذي لا يتوقف وقوعه على محض ارادة طرفي عقد التأمين فهو بذلك احتمالي لا يمكن ان يكون مؤكد الوقوع كما لا يجوز ان يكون تحققه مستحيلا). د. الحفناوي- الاثبات في التأمين البحري- دراسة مقارنة ط١- اولي- بلا سن- شركة الاسكندرية للطباعة- ص ٦٠٨.
- (١٢) استاذنا- د. باسم محمد صالح- القانون التجاري- مطبعة زيدون (١٩٨٠-١٩٨١)- ص ١٢.
- (١٣) انظر السيد مورييس منصور- مصدر سابق- ص ٥٩ وما بعدها.
- (١٤) السيد منذر نعمان رفعت- الخطر الظني في التأمين البحري- مجلة رسالة التأمين ع ١٠ و ١١ حزيران- ١٩٧٠- ص ٥٨.
- (١٥) انظر- د. كامل عباس الحلواني- مصدر سابق ذكره- ص ٢ وما بعدها.
- (١٦) انظر- د. كامل عباس الحلواني- مصدر سابق ذكره- ص ٢ وما بعدها.
- (١٧) اخذت وثيقة التأمين البحري في العراق بمبدأ (الخطر الظني).
- (١٨) انظر- د. محمود سمير الشرقاوي- مصدر سابق- ص ٦١.
- (١٩) انظر- د. عدنان احمد ولي- عقد اعادة التأمين- دراسة قانونية مقارنة- رسالة دكتوراه- جامعة بغداد ط١- مطبعة المعارف- ١٩٨٢- ص ٧.
- (٢٠) انظر- مورييس منصور- مصدر سابق- ص ٦ وما بعدها.
- (٢١) انظر- د. محمود سمير الشرقاوي- مصدر سابق- ص ٥١.
- (٢٢) انظر- نفس المصدر السابق- ص ٦٠.
- (٢٣) نظمت معاهدة بروكسل الصادرة في ٢٣ سبتمبر عام ١٩١٠ احكام التصادم البحري.
- (٢٤) نقلا عن السيد خالص نافع امين- رسالة ماجستير- مصدر سابق ص ١٣٢.
- (٢٥) انظر- د. مصطفى كمال طه- الوجيز في القانون البحري- المكتب المصري الحديث- سنة ١٩٧١- ص ٢٤.
- (٢٦) انظر- د. مصطفى كمال طه- مصدر سابق- ص ٤٣٢.
- (٢٧) انظر- د. مصطفى كمال طه- مصدر سابق- ص ٣٣٤.
- (٢٨) انظر- د. مجيد حميد العنبيكي- مصدر سابق- ص ٣٢٤.
- (٢٩) انظر- السيد خالص نافع امين- مصدر سابق- ص ١٣٨.
- (٣٠) انظر- د. مصطفى كمال طه- مصدر سابق ذكره- ص ٤٢١.
- (٣١) انظر- د. مجيد حميد العنبيكي- مصدر سابق ذكره- ص ٣٢٦.
- (٣٢) انظر- د. مصطفى كمال طه- مصدر سابق ذكره- ص ٤٢١.
- (٣٣) انظر- د. مجيد حميد العنبيكي- مصدر سابق- ص ٣٢٦.
- (٣٤) القرار التمييزي رقم ٨٧٠ / حقوقية ثالثة / ١٩٧٠ في ١٩٧٠ / ٨ / ٦ في ١٩٧٠ / ٨ / ٦- النشرة القضائية.

- (٣٥) انظر-السيد خالص نافع امين-مصدر سابق-ص١٤٣.
- (٣٦) القانون التجاري البحري المصري لسنة(١٨٨٣)م (٢٣٧) قانون التجارة البحرية العثماني لسنة(١٨٦٣)م (٢٤).
- (٣٧) نقل نص القاعدة-من رسالة الماجستير-السيد خالص نافع امين-مصدر سابق-ص١٤٣.
- (٣٨) من هذه القوانين-قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ وقانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٨٨٣ وتعديلاته). قانون التجارة البحرية الفرنسي الصادر عام ١٩٦٧.
- (٣٩) (ان الاخطار التي يسأل المؤمن عن نتائجها لا يمكن حصرها، حتى بات من الصحيح ان تعدد الاخطار التي لا يغطيها التأمين البحري بدلا من تلك التي يغطيها). انظر د. محمود سمير الشرقاوي-الخطر في التأمين البحري-الار القومية للطباعة والنشر-القاهرة سنة ١٩٦٦ ص٣١٩.
- (٤٠) انظر د. علي البارودي-مبادئ القانون البحري-منشأة المعارف الاسكندرية-بلا سنة طبع ص٢٧٠.
- (٤١) انظر د. مصطفى كمال طه-مصدر سابق ذكره ص٣٨٤.
- (٤٢) تعريف السفينة(بأنها المنشأة التي تقوم او تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد د. مصطفى كمال طه- مصدر سابق ذكره ص٣٣.
- (٤٣) انظر د. علي البارودي-مصدر سابق ذكره ص٢٧١.
- (٤٤) انظر د. علي البارودي-مصدر سابق ذكره ص٢٧٤.
- (٤٥) انظر د. مصطفى كمال طه-مصدر سابق ذكره ص٣٨٧.
- (٤٦) انظر د. مصطفى كمال طه-مصدر سابق ذكره ص٤٠١.
- (٤٧) انظر د. مصطفى كمال طه-مصدر سابق ذكره ص٤٠٢.
- (٤٨) انظر د. مصطفى كمال طه-مصدر سابق ذكره ص٤٠٥.
- (٤٩) انظر د. علي البارودي-مصدر سابق ذكره ص٢٨٨.
- (٥٠) انظر د. علي البارودي-مصدر سابق ص٢١٠.
- (٥١) انظر د. محمود سمير الشرقاوي-مصدر سابق ذكره ص٢٠٠.
- (٥٢) انظر د. سمير محمود الشرقاوي- مصدر سابق ذكره ص٢٠١.
- (٥٣) المادة(١٥٩) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
- (٥٤) انظر د. محمود سمير الشرقاوي-مصدر سابق ص٢٢٨.
- (٥٥) نشر هذا القانون في جريدة الوقائع العراقية بالعدد (٢٩٨٧) في ١٩٨٤\٤\٢. ودخل حيز التنفيذ بعد مرور ست اشهر من نشره، حسب المادة (٣٣٣) منه.
- (٥٦) تضمنت المادة (٣٠٢) من قانون التجارة رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤. ثلاثة عشرة فقرة تمثل التزامات البائع تجاه المشتري. في البيع (سيف).
- (٥٧) قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦ وقانون التجارة الفرنسي لسنة ١٩٦٧. والقانون البحري المصري لسنة ١٨٨٣.
- (٥٨) انظر د. محمود سمير الشرقاوي-مصدر سابق ذكره ص٣٥٩.
- (٥٩) المادة (١٩٥) من القانون المذكور.
- (٦٠) انظر-اسيل باقر جاسم-المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري-رسالة ماجستير-جامعة بابل-كلية القانون-عام ٢٠٠٢ م. ص٧٥ وما بعدها.
- (٦١) انظر د. محمود سمير الشرقاوي-مصدر سابق ذكره ص٣٧٤.
- (٦٢) ومن باب اولى فان الفعل العمدي الصادر من (المؤمن له) او المستفيد غير مشمول بالضمان. لان النظام العام لا يجيز التأمين ضد الفعل او الخطأ العمدي كون ذلك يساهم في قيام الحوادث العمدية.
- (٦٣) انظر-سماع علي حسين-وثيقة التأمين العامة في النقل البحري-رسالة ماجستير-جامعة بابل-كلية القانون-٢٠٠٣ ص١٦٧.
- (٦٤) انظر د. مصطفى كمال طه-مصدر سابق ذكره ص٤٩٨.
- (٦٥) نفس المصدر أعلاه ص٤٩٨.
- (٦٦) انظر-أسيل باقر جاسم- مصدر سابق ذكره- ص١٣٧.
- (٦٧) المادة (١٩٤) من التقنين البحري المصري-لسنة١٨٨٣

- (٦٨) انظر د. سعد واصف المحامي-التأمين من مسؤولية دراسة في عقد النقل البري- رسالة دكتوراه-جامعة الاهرة- كلية الحقوق- سنة ١٩٥٨ ص ٣١١ وما بعدها.
(٦٩) المادة (١٩٧) من التقنين البحري العثماني النافذ بالعراق.

قائمة المصادر والمراجع

أ. الكتب:

- (١) د. أكرم ياملكي - العقود التجارية - عقد النقل- مطبعة العاني سنة ١٩٧٢.
- (٢) د. باسم محمد صالح - القانون التجاري - النظرية العامة - مطبعة جامعة بغداد - سنة ١٩٨٧.
- (٣) د. كامل عباس الحلواني - الخطر والتأمين - دار المعارف بمصر - سنة ١٩٦٥.
- (٤) د. مجيد حميد العنبيكي - القانون البحري العراقي - مطبعة بيت الحكمة - ط ١ - بغداد - سنة ٢٠٠٢.
- (٥) د. مصطفى كمال طه - الوجيز في القانون البحري - المكتب المصري للطباعة والنشر - سنة ١٩٧١.
- (٦) د. محمد شرعان - الخطر في عقد التأمين - منشأة المعارف بالإسكندرية - سنة ١٩٨٤.
- (٧) د. محمود سمير الشرفاوي - الخطر في التأمين البحري - الدار القومية للطباعة والنشر - القاهرة - سنة ١٩٦٦.
- (٨) السيد مورييس منصور - دراسات في التأمين - ط ١ - مطبعة المعارف - عام ١٩٧٩.
- (٩) السيد ابو الفتوح الحفناوي - الإثبات في التأمين البحري - دراسة مقارنة - ط ١ - شركة الإسكندرية للطباعة والنشر - بلا سنة طبع.
- (١٠) سعدي ابو جيب - التأمين بين الخطر والإباحة - دار الفكر المعاصر - بيروت - سنة ١٩٨٣.

ب. رسائل الدكتوراه والماجستير:

- (١) أسيل باقر جاسم - المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري للبضائع - رسالة ماجستير - جامعة بابل - كلية القانون - سنة ٢٠٠٢.
- (٢) خالص نافع امين - التأمين على البضائع المنقولة بحرا - رسالة ماجستير - بغداد - سنة ١٩٨٣.
- (٣) د. سعد واصف المحامي - التأمين من المسؤولية - دراسة في عقد النقل البري - رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة - كلية الحقوق - سنة ١٩٥٨.
- (٤) سماح علي حسين - وثيقة التأمين العائمة (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير - جامعة بابل - كلية القانون - سنة ٢٠٠٣.
- (٥) د. عدنان احمد ولي - عقد إعادة التأمين - دراسة قانونية مقارنة - رسالة دكتوراه - جامعة بغداد - الطبعة الأولى - مطبعة المعارف - سنة ١٩٨٢.

القوانين

- (١) القانون البحري العثماني لسنة ١٨٦٣.
- (٢) القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
- (٣) قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.
- (٤) قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.