

١٩٩٢



المكتبة القانونية

التأمين البحري الضمان البحري

الدكتور مصطفى كمال طه



مطار الجامعة

التأمين البحري
الضمان البحري

التأمين البحري الضمنان البحري

الدكتور مصطفى كمال طه

أستاذ القانون التجاري والقانون البحري

في جامعة الإسكندرية وبيروت العربية

عميد كليتي الحقوق في جامعة

الإسكندرية وبيروت العربية سابقاً

١٩٩٢



دار الجامعة

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

١ - أهمية القانون البحري:

يشغل التأمين البحري مركزاً بالغ الأهمية في القانون البحري. فمن القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها ابتغاء الأمن والضمان، حتى أضحت كل العلاقات القانونية البحرية تسوّى في نهاية الأمر بين المؤمنين. بل إن بعض الحوادث البحرية كالتصادم والمساعدة البحرية التي تقع بين سفن مملوكة لمالك واحد تسوّى بين المؤمنين كما لو كانت كل سفينة مملوكة لمالك مختلف.

وليس من المغالاة القول بأن التأمين البحري هو سبب نمو التجارة البحرية وازدهارها إذ جذب إليها رؤوس الأموال التي ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر لولا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين لأصحاب السفن والبضائع. وبفضل هذه الطمأنينة أخذت البنوك تفتح الاعتمادات المستندية لتمويل المبادلات الدولية بضمّان البضائع المنقولة بطريق البحر، نظراً لما يقدّمه التأمين على البضائع من ضمان فعّال للبنك ضد مخاطر النقل البحري.

هذا إلى أن التأمين البحري له طابعه المميّز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى.

ومن هنا كانت دراسة التأمين البحري دراسة متعمقة مقارنة أمراً لا تخفى أهميته لا من الناحية الفقهية فحسب، بل من الناحية العملية التطبيقية كذلك.

ويلاحظ أننا نفضل استعمال اصطلاح «التأمين» لذيوع استخدامه في مصر والبلاد العربية الأخرى، بدلاً من اصطلاح «الضمان» الذي يأخذ به القانون اللبناني. ولا بد من الإشارة هنا إلى أن اختلاف وتعدد المصطلحات القانونية في البلاد العربية قد يؤدي إلى الخلط واللبس وسوء الفهم، ويزيد من هوة الخلاف بين التشريعات. ولا مبرر مطلقاً لاختلاف المصطلحات القانونية في بلاد تتكلم لغة واحدة. ومن أجل ذلك كانت الحاجة ماسة إلى توحيد المصطلحات القانونية المختلفة في البلاد العربية.

٢ - تاريخ التأمين البحري:

والتأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين، إذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد، نظراً للمخاطر الجسيمة التي تكتنف الملاحة البحرية.

ويرجع التأمين البحري في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة Bottomry - Foenus Nauticum الذي عرفت الشعوب القديمة. ويتحصل هذا النظام في أن شخصاً يقرض مجهّز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود، حتى إذا انتهت الرحلة البحرية بسلام استوفي المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة. أما إذا لم تنجح الرحلة، ولم تصل السفينة والبضائع أعفي المقرض من ردّ ما اقترضه. وتعرفه المادة ٢٨٢ من قانون التجارة البحرية اللبناني بما يأتي: «عقد الاستقراض الجزافي هو عقد يقرض به مبلغ بضمانة السفينة أو الحمولة على أن يضيع القرض على المقرض إذا هلكت الأشياء المخصصة بالدين بحادثة بحرية قاهرة وأن يرد له القرض مع الفائدة البحرية أي الفائدة المتفق عليها ولو تخطى مقدارها الحد القانوني إذا وصلت هذه الأشياء سالمة».

ويقترَب قرض المخاطرة الجسيمة كثيراً من التأمين. فالمقرض يقوم في الواقع بدور المؤمن، إذ هو يدفع تعويض التأمين مقدماً في صورة قرض ثم يستوفيه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الاقساط إذا نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر. أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقرض (ولا يلزم بدفع فائدة عنه)، مثله في ذلك مثل المستأمن الذي يحصل من المؤمن على تعويض الخسارة التي لحقت به.

وبذلك أدى القرض البحري وظيفة التأمين من أخطار الرحلة البحرية. ولا يفترق القرض عن التأمين في هذا الصدد إلا في أن المؤمن لا يدفع تعويض التأمين إلا إذا تحقق الخطر، بينما يدفع المقرض مبلغ القرض مقدماً وإن كان يستوفيه عند عدم تحقق الخطر. كما أن القسط في عقد التأمين يجب دفعه سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق ما دام الشيء المؤمن عليه قد تعرّض للخطر، بينما لا تدفع الفائدة في عقد القرض إلا عند عدم تحقق الخطر.

ولم يميّز التأمين البحري عن قرض المخاطرة الجسيمة ولم يبرز كنظام مستقل عنه إلا في بداية القرن الرابع عشر حين ازدهرت التجارة البحرية في المدن التي تقع في شمال إيطاليا وبخاصة جنوا وفلورنسا على يد سكّانها المعروفين باللومبارد. وذلك بأن حلّ مبلغ التأمين محل مبلغ القرض وصار لا يدفع إلا عند تحقق الخطر، وحلّ قسط التأمين محل الفائدة في عقد القرض وصار يدفع في كل الأحوال وليس فقط في حالة سلامة الوصول.

وكان يعاصر اللومبارد تجّار مدن الهانزا التي تقع في شمال ألمانيا وعلى رأسها هامبورج ولوبيك، وقد مارسوا التأمين البحري في نفس الوقت الذي كان يمارسه فيه اللومبارد.

وبسبب الحروب والغزوات التي اجتاحت إيطاليا الشمالية نزح عدد كبير من التجّار اللومبارد إلى إنجلترا حيث استوطنوا ومارسوا التأمين البحري لا سيما

في لندن التي لا يزال أحد شوارعها يعرف باسم شارع اللومبارد. وفي سنة ١٦٨٧ افتتح ادوار لويد مقهى اللويدز Lloyd's الشهير في لندن ليلتقي فيه المشتغلون بالأعمال البحرية من شحن البضائع وبيع السفن والتأمين البحري. وتطوّر هذا المقهى. حتى صار مؤسسة اللويدز أهم مركز للتأمين البحري في العالم. وتتألف جماعة اللويدز من مكنتبي التأمين (المؤمنين) Underwriters، ومن سمسرة التأمين Brokers. وفي سنة ١٨٧١ صدر قانون اعتبرت اللويدز بمقتضاه هيئة ذات شخصية قانونية. واللويدز ليست شركة تمارس التأمين، ولكنها جماعة يقوم نظامها على أساس المسئولية الشخصية لكل من المكنتبين. كما أن لجماعة اللويدز وكلاء في أنحاء العالم لجمع المعلومات عن السفن وشحناتها وما يصيبها من خسارة. ولا يمكن التعامل مع أعضاء اللويدز إلا عن طريق سمسرة اللويدز الذين يعتبرون بمثابة وكلاء عن المستأمنين.

٣ - تطوّر فكرة التأمين :

كان التأمين في صورته الأولى يتولاه المؤمنون الأفراد، وكان بالنسبة إليهم نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عائق المستأمن إلى عائق المؤمن. فإذا تحقّق الخطر لحقت المؤمن الخسارة. أمّا إذا لم يتحقّق أصاب المؤمن مغنماً كبيراً.

بيد أن هذه الفكرة تغيّرت في العصر الحديث بقيام شركات التأمين التي تبرم عدداً كبيراً من العقود، وحلّت محلها فكرة أخرى هي توزيع الخطر. فإذا كان التأمين قد ظلّ من الوجهة القانونية وبالنسبة إلى المستأمن عقداً احتمالياً، فإنه لم يعد كذلك من الوجهة الاقتصادية وبالنسبة إلى المؤمن الذي يقدر بفضل الإحصاءات وحساب الاحتمالات عدد المخاطر التي يتعرّض لتغطيتها سنوياً، ويقدر تبعاً التعويضات التي يلتزم بدفعها. ويضيف إليها مبلغاً يمثل النفقات العامة والربح وما يلزم لتكوين احتياطي لمواجهة تجاوز عدد المخاطر. ثم يقوم بتوزيع مجموع هذا المبلغ على المخاطر المختلفة في صورة قسط التأمين الذي يدفعه المستأمن.

ومن هذا يتبين كيف أن التأمين في الوقت الحاضر لم يعد نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن، بل أصبح نظاماً يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الأضرار على من يستهدفون للمخاطر.

ولم يقف الأمر عند توزيع المخاطر على المستأمنين داخل كل شركة تشتغل بالتأمين، بل وجدت الشركات في نظام إعادة التأمين ما يسمح لها بتوزيع المخاطر فيما بينها. ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلي، بل يمتد إلى النطاق الدولي حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين. ويلاحظ في هذا الصدد الدور الخاص لشركات إعادة التأمين الانجليزية التي يمتد نشاطها إلى العالم البحري ويعد عنصراً هاماً لتحسين ميزان المدفوعات الانجليزي.

٤ - مصادر قواعد التأمين البحري - النصوص القانونية :

لم تتضمن قنصلية البحر ولا قواعد أوليرون أية إشارة إلى التأمين البحري، لأن التأمين كان مجهولاً في القرنين الثاني عشر والثالث عشر. ومن أقدم النصوص التي عالجت التأمين البحري وتناولته بالتنظيم قانون برشلونة سنة ١٤٥٣ وقانون جنوا سنة ١٤٩٨. ومجموعة العادات البحرية المعروفة باسم «مرشد البحر Guidon de la mer» التي وضعت في روان بفرنسا في نهاية القرن السادس عشر.

ثم صدر الأمر الملكي الفرنسي الخاص بالبحرية سنة ١٦٨١، فاستقى أحكامه في التأمين البحري من مرشد البحر. وانتقلت نصوص هذا الأمر إلى التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧ (الباب العاشر من الكتاب الثاني المواد من ٣٣٢ إلى ٣٩٦)، ومنه إلى التقنين البحري المصري سنة ١٨٨٣ (الفصل الحادي عشر في المواد من ١٩٣ إلى ٢٣٤).

وقد كانت النصوص الفرنسية محل تعديل جوهري بالقانون الصادر سنة ١٨٨٥. ثم صدر في فرنسا قانون جديد بشأن التأمين البحري في ٣ يوليو

١٩٦٧، وأكمل بمرسوم صدر في ٩ يناير ١٩٦٨، ثم قُننت النصوص التشريعية واللائحية المتعلقة بالتأمين بالمرسومين رقمي ٦٦٦ و٦٦٧ في ١٦ يولييه ١٩٧٦. أما النصوص المصرية فلم يطرأ عليها أدنى تعديل حتى صدر قانون التجارة البحرية المصري الجديد بالقانون رقم ٨ في ٢٢ ابريل سنة ١٩٩٠ الذي أفرد الباب الخامس منه للتأمين البحري.

وقد كان القانون المعمول به في لبنان هو قانون التجارة العثماني الصادر سنة ١٨٥٠ وهو مستمد من التقنين التجاري الفرنسي الصادر سنة ١٨٠٧. ثم صدر قانون التجارة البحرية اللبناني في ١٨ شباط سنة ١٩٤٧. وهو يتناول التأمين البحري في الباب التاسع تحت عنوان «في الضمان» في المواد من ٢٩٣ إلى ٣٨٠. وقد وضع قانون الموجبات والعقود اللبناني أحكاماً لعقد التأمين بوجه عام في المواد ٩٥٠ وما يليها. ولا تسري هذه الأحكام على التأمين البحري، إذ أن المادة ٩٥٢ من هذا القانون تنص صراحة على أن «تبقى الضمانات البحرية خاضعة لقانون التجارة وللقوانين المختصة بها».

ويلاحظ أن المادة ٢٩٤ من التقنين البحري اللبناني قد نصّت على أن «جميع أحكام هذا الباب (الباب التاسع) التي لم يصرح على وجه خاص بأنها مرعية الإجراء على الرغم من كل اتفاق مخالف أو بأن عدم رعايتها موجب للبطلان لا تكون إلاّ بمثابة تأويل لمشيئة المتعاقدين ويجوز مخالفتها بمقتضى نص صريح».

ويخلص من ذلك أن الأحكام القانونية المتعلقة بالتأمين البحري هي تفسيرية مكمّلة لإرادة المتعاقدين في الأصل بحيث يجوز الاتفاق على مخالفتها. وذلك فيما عدا الأحكام التي نص صراحة على أنها مرعية الإجراء على الرغم من كل اتفاق مخالف أو بأن عدم رعايتها موجب للبطلان، إذ تعدّ هذه الأحكام الأخيرة أحكاماً أمرة تتعلق بالنظام العام، كالأحكام الخاصة ببطلان التأمين بسبب الكتمان أو تقديم بيانات غير صحيحة أو بطلان التأمين المعقود بعد هلاك

الاشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها أو التأمين على الشيء بأكثر من قيمته الحقيقية عن غش.

هذا، وقد صدر قانون التأمين البحري الانجليزي سنة ١٩٠٦ Marine Insurance Act (M.I.A) مقنناً المبادئ التي استقرَّ عليها العرف وأرساها القضاء في أحكامه. ولهذا القانون أهميته البالغة من حيث أنه يتضمن أحكاماً تفصيلية للتأمين البحري من جهة، ومن حيث تأثيره في انجلترا وغيرها من الدول من جهة أخرى.

٥ - وثائق التأمين النموذجية :

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحري تفسيرية في معظمها، كما سبق القول، فقد هيأ ذلك السبيل لاستبعادها وإحلال قواعد أخرى أكثر ملاءمة محلها تضمّنتها وثائق التأمين، بحيث أصبحت هذه الوثائق مصدراً هاماً لاستقاء أحكام التأمين البحري يفوق النصوص القانونية. وتتضمن وثائق التأمين الشروط العامة التي يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها وشروطاً خاصة يتفق عليها المتعاقدان عند التعاقد.

وقد وضع المؤمنون في فرنسا وثيقتين نموذجيتين للتأمين تناولهما كثير من التعديل، الأولى خاصة بالتأمين على السفن، والثانية خاصة بالتأمين على البضائع، وكل وثيقة منها مصحوبة بالشروط الإضافية التي يمكن أن تدرج في الوثيقة. ولما صدر في فرنسا قانون التأمين البحري الجديد في ٣ يوليو ١٩٦٧ المكمل بالمرسوم الصادر في ١٩ يناير ١٩٦٨ صدرت ثلاث وثائق نموذجية جديدة إحداها خاصة بالتأمين على السفن ١٩٦٨، والثانية خاصة بسفن الصيد ١٩٦٩، والثالثة خاصة بالتأمين على البضائع ١٩٦٨. وجددت الوثيقة على السفن سنة ١٩٧٢ و ١٩٧٩، والوثيقة على سفن الصيد ١٩٧٤ والوثيقة على البضائع ١٩٧٨.

ويستخدم المؤمنون في إنجلترا وثيقة اللويدز الشهيرة Lloyd's policy التي ترجع إلى سنة ١٧٧٩. وتصحب هذه الوثيقة شروط كثيرة تعدّل من أحكامها أو تضيف إليها، وبخاصة شروط المجمع Institute Clauses التي يصدرها مجمع مكنتبي التأمين بلندن Institute of London Underwriters الذي تأسس سنة ١٨٨٤ لحماية مصالح مكنتبي التأمين (المؤمنين). وهو يقوم بمراجعة هذه الشروط مراجعة دورية لتلاءم مع تطور التأمين البحري. وقد ألحقت وثيقة اللويدز بقانون التأمين البحري الانجليزي عند صدوره سنة ١٩٠٦ وكذلك قواعد تفسير هذه الوثيقة. وانتشرت وثيقة اللويدز للتأمين البحري انتشاراً واسعاً في الدول المختلفة واتخذت نموذجاً للوثائق في بلاد أخرى.

أما في مصر ولبنان ومعظم البلاد العربية فتستخدم شركات التأمين وثيقة للتأمين البحري لا تختلف في جوهرها عن وثيقة اللويدز الانجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن. ومن هذا يتبين أن العمل في مصر ولبنان يسير وفقاً للشروط المعمول بها في سوق التأمين البحري الانجليزي، رغم أن نصوص التقنين البحري المصري واللبناني ترجع في أصلها إلى القانون الفرنسي. وقد آن الأوان لوضع وثيقة تأمين بحري جديدة على ضوء الدراسة المقارنة لتشريعات التأمين الحديثة ووثائق التأمين في البلاد التي ازدهر فيها التأمين البحري. ولعل من الخير وضع وثيقة عربية للتأمين البحري تعد بمثابة عقد نموذجي ترتضيه شركات وهيئات التأمين في البلاد العربية.

ويلاحظ أنه لا توجد حتى الآن اتفاقيات دولية بتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالتأمين البحري في الدول المختلفة للقضاء على التنازع بين القوانين وتهيئة جو من الثقة والطمأنينة للمعاملات. بل إنه لا توجد وثيقة نموذجية دولية للتأمين البحري، وإن كانت وثيقة اللويدز وشروط مجمع مكنتبي التأمين بلندن تلاقى قبولاً في كثير من البلاد.

٦ - تقسيم :

ونتناول التأمين بالدراسة في فصول خمسة على الوجه الآتي :

الفصل الاول - عقد التأمين .

الفصل الثاني - الأموال المؤمن عليها .

الفصل الثالث - الأخطار المؤمن منها .

الفصل الرابع - التزامات المستأمن .

الفصل الخامس - التزامات المؤمن .

ويلاحظ أننا لن نعرض في هذه الدراسة للأحكام التفصيلية، بل نعني بإبراز الأصول والأسس العامة التي يقوم عليها التأمين البحري وتمييزه عن أنواع التأمين الأخرى .

الفصل الأول عقد التأمين البحري

٧ - نتكلّم عن عقد التأمين البحري من حيث تعريفه وخصائصه الجوهرية، وأطرافه، وإثباته.

الفرع الأول تعريف العقد وخصائصه الجوهرية

٨ - تعريف العقد:

تعرّف المادة ٣٤٠ من التقنين البحري المصري الجديد التأمين البحري على الوجه الآتي: «تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية».

وتعرّف المادة ٢٩٣ من التقنين البحري اللبناني التأمين البحري بقولها: «الضمان البحري هو عقد يرضى بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة».

ويمكننا تعريف عقد التأمين البحري بأنه عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ عن خطر بحري مقابل قسط معين.

ويبرز هذا التعريف عنصر الخطر البحري باعتباره العنصر الجوهرية الذي يخلع على التأمين البحري طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة به التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى.

والذي يميز التأمين البحري عن التأمين البري هو طبيعة الخطر الذي يكون سبباً في الضرر، وليس في طبيعة الضرر أو المال المعرض للخطر. فالتأمين البحري هو الذي يغطي الخطر البحري. ويقصد بالخطر البحري الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية بما في ذلك بعض العمليات الممهدة أو التابعة لها.

على أن في طبيعة المال المعرض للخطر ما يعين على تحديد طبيعة الخطر ذاته. فإذا كانت السفن التي تقوم بالملاحة البحرية والبضائع التي تنقل بحراً هي وحدها التي يمكن أن تكون محلاً للتأمين البحري نظراً لتعرضها للأخطار البحرية على خلاف المراكب النهرية، فليس ثمة ما يمنع من أن يقوم المركب النهرى بنقل بحري محض، وحينئذ يمكن أن تكون البضاعة المشحونة على ظهره بقصد نقلها نقلاً بحرياً محلاً للتأمين البحري.

٩ - خصائص العقد الجوهريّة:

يختص عقد التأمين البحري ببعض الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود. فهو عقد رضائي، وعقد إذعان، ومن عقود حسن النية، وعقد احتمالي، وعقد تعويض، وعقد تجاري.

١٠ - (١) التأمين البحري عقد رضائي :

عقد التأمين البحري عقد رضائي ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمستأمن التعبير عن إرادتين متطابقتين. وإذا كانت المادة ٢٩٥ بحري لبناني (م ٣٤١ بحري مصري) تشترط أن يكون العقد مكتوباً، إلا أن هذه الكتابة ليست مشروطة لانعقاد بل للإثبات.

وإذا كان التراضي كافياً لانعقاد عقد التأمين، فإنه يصح مع ذلك للطرفين الاتفاق على جعل الكتابة لازمة لانعقاد، كأن يتفق على أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة التأمين.

١١ - (٢) التأمين البحري عقد إذعان :

ولا يبرم عقد التأمين في الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطه بل إن شركات التأمين وهي قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة، ولا يملك هؤلاء الآخرون إلا قبولها دون أية مناقشة. ولهذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة. ويعتبر القانون اللبناني عقد التأمين (عقد الضمان) من عقود الإذعان ويسمّيها «عقود الموافقة» (م ١٧٢ فقرة ٢ موجبات وعقود). ولا يستثنى من ذلك إلا بعض الصور التي يكون فيها المستأمن هيئة كبيرة تناقش شروط العقد مع المؤمن كما لو كان العقد يتم بين شركة تأمين وشركة من شركات البترول.

وإذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان، فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون في القواعد العامة. ويقرّر القانون المصري أحكاماً خاصة بعقد الإذعان خرج فيها على القواعد العامة التي تحكم سائر العقود. فإذا تضمّن عقد التأمين شروطاً تعسفية جاز للقاضي أن يعدّل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المدّعن (المستأمن) منها وذلك وفقاً لما تقضي به

العدالة (م ١٤٩ مدني مصري). وإذا كان الشك يفسّر لمصلحة المدين، فإنه لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة في عقد التأمين ضاراً بمصلحة المستأمن دائماً كان أو مديناً (م ١٥١ مدني مصري). وقد جرى القضاء في معظم البلاد على تفسير عقد التأمين في مصلحة المستأمن باعتباره الطرف المدّعى.

١٢ - (٣) التأمين من عقود حسن النية :

عقد التأمين مبني على حسن النية المطلق upon the utmost good faith. وقد نصّت على ذلك صراحة المادة ١٧ من قانون التأمين البحري الانجليزي. ولا يعني ذلك أن عقد التأمين يجب تفسيره تفسيراً ضيقاً حرفياً كما ذهب البعض، إذ أن عقد التأمين كغيره من العقود يجب تفسيره وفقاً للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ، مع الاستهداء في ذلك بطبيعة التعامل وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجاري في المعاملات (م ١٠٥ مدني مصري). كما أنه يجب تنفيذه طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية (م ١٤٨ فقرة ١ مدني مصري).

ومع ذلك فإن لحسن النية معنى خاصاً في عقد التأمين، فهو يقوم على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه وخلال تنفيذه. وينبغي على هذا الاعتبار التزام المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن

الخطر المؤمن منه، وكل كتمان منه في هذا الشأن يبطل العقد (م ٢٩٧ بحري لبناني، م ٣٤٧ بحري مصري). كما يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل ما من شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها أو زيادتها وأن يخطر المؤمن بما يجد من حوادث أثناء تنفيذ العقد، وأن يتخذ كل التدابير المناسبة لمنع تحقق الخطر أو للحد من آثاره الضارة عند تحققه أو للمحافظة على حقوقه قبل الغير إذا وقع الحادث بفعله.

١٣ - (٤) التأمين البحري عقد احتمالي :

العقد الاحتمالي أو عقد الغرر هو العقد الذي لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين أن يحدّد عند إبرامه مقدار ما يأخذ ومقدار ما يعطي لتوقف تحديد هذا المقدار على أمر مستقبل غير محقّق الوقوع (م ١٧٠ فقرة ٢ موجبات وعقود).

ولا شك في أن عقد التأمين عقد احتمالي بالنسبة إلى طرفيه من الوجهة القانونية، وإن لم يكن كذلك من الوجهة الاقتصادية بالنسبة إلى المؤمن كما أسلفنا. إذ هو يرد على أمر غير محقّق هو احتمال تحقّق الخطر المؤمن منه. فلا يعرف على وجه التحديد وقت إبرام العقد ما إذا كانت العملية ستسفر عن كسب أو خسارة. فإذا تحقّق الخطر ولما يدفع المستأمن إلّا قسطاً يسيراً فإنه يحصل على مبلغ التأمين كاملاً وهو لا يتناسب البتّة مع ما دفعه من أقساط، وبذلك تكون الصفقة رابحة بالنسبة إليه وخاسرة بالنسبة إلى المؤمن. أمّا إذا حصل العكس وتحلّف الخطر فإن المستأمن لا يحصل على مقابل ما دفعه من أقساط، وتكون الصفقة خاسرة بالنسبة إليه رابحة بالنسبة إلى المؤمن.

ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقّق هو احتمال تحقّق الخطر، فإن هذا الخطر يصبح ركناً من أركان العقد لا قيام له بدونه، وتبعاً يجب أن يكون المال المؤمن عليه معرضاً للخطر. فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقّق أو زال قبل التأمين فإن العقد يكون باطلاً لانعدام محله وموضوعه. وفي ذلك تقول المادة ٣١٨ فقرة ١ بحري لبناني: «كل عقد ضمان أنشئ بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها يكون باطلاً».

١٤ - (٥) التأمين البحري عقد تعويض:

ينقسم التأمين بوجه عام من حيث الموضوع إلى تأمين أضرار من جهة وتأمين أشخاص من جهة أخرى. ويقصد بتأمين الأضرار تعويض المستأمن عن الأضرار التي تحيق بذمته المالية من جراء هلاك الشيء أو تلفه. أما تأمين الأشخاص فإن موضوعه هو شخص المستأمن ذاته حيث يتم التأمين من الأخطار التي تهدد الشخص في وجوده أو في سلامته، ويقصد به أداء مبلغ من المال عند وقوع الحادث أو تحقق الخطر المؤمن منه بصرف النظر عن الضرر.

والتأمين البحري هو تأمين أضرار. ومن خصائص عقد تأمين الأضرار أنه عقد تعويض Contrat indemnitaire بمعنى أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر، لا أن يبيء له شيئاً للإثراء والكسب. وفي ذلك تنص المادة ٣٢٢ بحري لبناني: «يتحتم أن يكون الضمان البحري عقد تعويض على الرغم من كل اتفاق مخالف. ولا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ».

وهذه الخصيصة هي أهم خصائص عقد التأمين البحري، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان، ولو لم يكن الأمر كذلك، لاستطاع المستأمن أن يعمل على تحقق الخطر. أما تأمين الأشخاص فليس عقداً من عقود التعويض.

وتترتب على مبدأ التعويض في التأمين البحري النتائج الآتية:

١ - لا يجوز التأمين على الشيء الواحد وعن ذات الخطر لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشيء، حتى لا يجني المستأمن من هذه العقود المتعددة نفعاً يفوق الضرر اللاحق به (م ٣٥٢ بحري مصري، ٣٢٣ بحري لبناني).

٢ - لا يجوز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد على قيمته الحقيقية (م ٣٤٩ بحري مصري، ٣٢٤ بحري لبناني).

٣ - ولما كان الهدف من التأمين البحري هو تعويض الضرر دون الإثراء والكسب فإنه لا يجوز للمستأمن أن يجمع بين مبلغ التأمين وبين مبلغ التعويض الذي يلتزم به المسئول عن إحداث الضرر.

٤ - إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين إلى المستأمن، فإنه يحلّ حلاً قانونياً في حقوق المستأمن ودعاواه تجاه غير المسئول.

هذا عدا نتائج أخرى سنعرض لها أثناء دراستنا.

١٥ - (٦) التأمين البحري عقد تجاري:

تعتبر المادة الثانية من التقنين التجاري المصري عملاً تجارياً: «كل عقد تأمين من الأخطار وجميع العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية». كما أن التقنين التجاري اللبناني يعتبر عملاً تجارياً: «مشروع الضمان ذي الاقساط المحددة» (م ٦)، وكذلك «سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية» (م ٧).

ويخلص من ذلك أن عقد التأمين البحري يعتبر تجارياً بالنسبة للمؤمن، وذلك فيما عدا جماعات التأمين التبادلي إذ يعد التأمين بالنسبة إليها عملاً مدنياً لانتهاء قصد الربح. أما بالنسبة للمستأمن فإن التأمين يعد عملاً تجارياً إذا صدر من تاجر لحاجات تجارته تطبيقاً لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية. أما إذا صدر من غير تاجر ولم يكن تابعاً لعمل تجاري كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة أو على أمتعة مسافر ارتفعت عن العقد صفته التجارية.

الفرع الثاني أطراف العقد

١٦ - طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة والمستأمن من جهة أخرى. والغالب ألا يبرم العقد بينهما مباشرة، بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سمسارة التأمين البحري. وهذا السمسار إما أن يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المستأمن أو لحسابهما معاً. وقد سبق بيان أن جماعة اللويدز تضم بجانب مكنتبي التأمين، سمسارة للتأمين يعتبرون بمثابة وكلاء عن المستأمنين. ويلاحظ أن نظام اللويدز يتميز بالمسؤولية الفردية Individual liability، بمعنى أن التأمين لا يعقد مع جماعة اللويدز بل مع أفراد منهم هم المكنتبون Underwriters. كما أن عمليات التأمين لا تتم مباشرة بين المستأمن والمكنتبين بل بواسطة السمسارة المشتركين أيضاً في جماعة اللويدز. هذا ويعتبر المشرع اللبناني سمسار التأمين وكيلاً عن المستأمن (م ٢٩٥ بحري لبناني)، فيكون مسؤولاً تجاه المستأمن عن الأخطاء التي قد يرتكبها في تنفيذ وکالته.

المبحث الأول المؤمن

١٧ - المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين. ولما كان التأمين يعقد عن مبالغ طائلة ويواجه أخطاراً جسيمة، فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة

لا يقوى عليها الأفراد. ومن ثم فإن التأمين لا تمارسه اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة، وقد تأخذ شكل جماعة تأمين تبادلى.

١٨ - شركات التأمين بأقساط محدّدة :

تقوم هذه الشركات بتعويض المستأمن في حالة وقوع الحادث أو تحقّق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط محدّدة يؤدّيها المستأمن للشركة. وهذه هي الصورة التي يتخذها التأمين عادة في العمل.

والواقع أن المؤمن هنا وهو الشركة مجرد وسيط يجمع الأقساط من المستأمنين لكي يستخدمها في تعويض الأضرار التي تحيق بهم، وأن المستأمنين يتعاونون في تحمل أثر الحادث أو الكارثة التي تحلّ بأحدهم، وما المؤمن إلا مدير لهذا التعاون القائم بين المستأمنين، وهو يملك ما يفيض من الأقساط بعد دفع التعويضات فيحقق بذلك الربح.

١٩ - الرقابة على شركات التأمين في مصر :

إزاء انتشار شركات التأمين في مصر واحتكاكها لعمليات التأمين من الناحية الواقعية، فقد اتجه المشرع المصري إلى تنظيم هيئات التأمين والرقابة عليها حماية للمستأمنين وصيانة للاذخار القومي.

فصدر القانون رقم ٩٢ لسنة ١٩٣٩ الخاص بالإشراف والرقابة على هيئات التأمين. وقد أخضع هذا القانون لأحكامه جميع هيئات التأمين المصرية والأجنبية، فيما عدا هيئات التأمين البحري وهيئات إعادة التأمين «لأن هذا النوع من التأمينات بما يميّزه من ظروف وقواعد خاصة يحتاج إلى تشريع مستقل».

ثم جاء القانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٥٠ الخاص بالإشراف والرقابة على هيئات التأمين وتكوين الأموال فأخضع لأحكامه الهيئات التي تزاوّل التأمين البحري وكذلك هيئات إعادة التأمين، إذ لم ير المشرع محلاً لاستمرار استثنائها من أحكام الرقابة خصوصاً وأن هذا النوع من التأمين قد ازدادت أهميته في مصر بإطراد النمو في حركة التجارة الخارجية.

ثم صدر القانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٥١ بتمصير هيئات التأمين. وقد نص على أنه لا يجوز تسجيل أية هيئة تأمين في مصر إلا إذا اتخذت شكل شركة مساهمة مصرية، وأن تكون أسهمها جميعاً مصرية ومملوكة لمصريين وأن يكون جميع أعضاء مجلس إدارة الهيئة والمسؤولين عن الإدارة فيها من المصريين. وقد منحت هيئات التأمين الأجنبية مهلة لا تتجاوز خمس سنوات لاستيفاء هذه الشروط.

وفي عهد الوحدة بين مصر وسوريا صدر القانون رقم ١٩٥ لسنة ١٩٥٩ الخاص بهيئات التأمين شاملاً لكل ما يتعلّق بالإشراف والرقابة عليها. ثم ألغي هذا القانون وحلّ محله قانون جديد سنة ١٩٨١.

٢٠ - تأميم شركات التأمين في مصر:

وفي ٢٠ يوليو سنة ١٩٦١ صدر القانون رقم ١١٧ لسنة ١٩٦١ بتأميم جميع شركات التأمين والبنوك وعدد كبير من الشركات الهامة مع احتفاظ الشركات المؤمّنة بشكلها القانوني السابق. ولم يكن تأميم شركات التأمين في مصر أمراً جديداً، فقد سبقتنا إليه الدول حتى دول الاقتصاد الحر كفرنسا. فقد صدر في ١٥ ابريل سنة ١٩٤٦ قانون يؤمّم أهم شركات التأمين في فرنسا. ولما انتهجت مصر سياسة الانفتاح الاقتصادي أنشئ عدد كبير من شركات التأمين التي يشارك فيها رأس المال الخاص مع رأس المال العام.

٢١ - الرقابة على شركات التأمين في لبنان :

بدأت الحاجة ماسة في لبنان إلى وضع نظام للرقابة على شركات التأمين أسوة بغيرها من الدول، فصدر قانون بتاريخ ٢٦ كانون الثاني سنة ١٩٥٥، معدّل بتاريخ ٣ شباط سنة ١٩٥٦ يختص بشركات الضمان (التأمين). بيد أن التجربة دلّت على وجوب دعم الرقابة مما تطلّب إصدار قانون تنظيم هيئات الضمان بالمرسوم رقم ٩٨١٢ بتاريخ ٤ أيار سنة ١٩٦٨.

وينظّم هذا القانون انشاء وعمل جميع هيئات التأمين على اختلاف أنواعها اللبنانية والأجنبية العاملة في لبنان. ويفرض عليها إنشاء احتياطي في حساب معين وتوظيف نسب معينة من أموالها في لبنان. وينشئ مجلساً وطنياً للضمان من صلاحياته إبداء الرأي في الترخيص للشركات بالعمل أو سحب الترخيص وبعض نواحي تكوين الاحتياطي وتوظيف الأموال وتقديم المقترحات بشأن سير أعمال هيئات الضمان والشروط العامة للعقود وتدابير تخفيف حدّة الأخطار وتنظيم الرقابة. وينشئ القانون لجنة تابعة لوزارة الاقتصاد الوطني لمراقبة هيئات الضمان مؤلّفة على الأقل من ثلاثة مراقبين محلّفين يؤخذون بالتعاقد أحدهم خبير في رياضيات التأمين.

٢٢ - جمعيات التأمين التبادلي :

يقصد بجمعيات التأمين التبادلي كل جماعة تضم أشخاصاً معرّضين لأخطار متماثلة يتعهّدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقّق الخطر من مجموع الاشتراكات المدفوعة منهم.

ويلاحظ الفارق الجوهرى بين التأمين بأقساط محدّدة والتأمين التبادلي. ففي الأول يتميّز المؤمن عن المستأمن. أما في الثاني فيقوم كل عضو مشترك في الجمعية بدور المؤمن والمستأمن، فهم مؤمنون لأنفسهم دون وسيط آخر بينهم.

ومن جهة أخرى فإن كل عضو في الجمعية لا يقوم بدفع قسط محدد، بل يدفع عند بداية السنة المالية «المقدم» من الاشتراك ويتحدد على ضوء معدلات الاشتراكات المدفوعة في السنوات السابقة، ثم يدفع العضو بعدئذ سواء عند نهاية السنة أو بعدها ما يفي بالاشتراك الكامل وهو يتحدد على أساس قيمة مجموع المطالبات المستحقة عن كل سنة مالية على حدة.

وقد لاقى هذا النوع من الجمعيات انتشاراً كبيراً في مجال التأمين البحري في إنجلترا وبخاصة بالنسبة لملاك السفن. ففي إنجلترا ينتظم معظم ملاك السفن في جمعيات للتأمين التبادلي تعرف هناك باسم «نوادي الحماية والتعويض Protection and Indemnity Clubs» (P. & I.C.)، وتغطي الأخطار التي لا تغطيها شركات التأمين عادة كالمسؤوليات فيما يتعلق بالأشخاص والبضائع. فهي تضمن مسؤوليات ملاك السفن تجاه أفراد الطاقم بسبب الوفاة أو الإصابة أو المرض أو الإنزال إلى البر والأجور والتعويضات المستحقة للطاقم في حالة غرق السفينة أو هلاكها، ومسؤوليات ملاك السفن تجاه الأشخاص الذين يوجدون على ظهرها. كما تضمن المطالبات المتعلقة بالبضائع، ومساهمة السفينة في الخسائر المشتركة، والأضرار الناشئة عن تصادم أو خطأ في الملاحة. والنادي تديره لجنة من ملاك السفن، وتسوى جميع المنازعات عن طريق التحكيم.

ولا توجد في مصر نواذٍ للحماية والتعويض، ولكن ملاك السفن المصريين انضموا إلى النوادي الانجليزية لتغطية المخاطر التي يتعرضون لها.

المبحث الثاني المستأمن

٢٣ - المصلحة في التأمين :

يشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأمن مصلحة مشروعة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه. ولولا هذه

المصلحة لما فقد المستأمن شيئاً في حالة وقوع الخطر المؤمّن منه، ولاثرى من جرّاء الحادث، ولأصبح التأمين نوعاً من المقامرة أو الرهان. وفي ذلك تقول المادة ٣١٠ بحري لبناني: «كل شخص صاحب علاقة (أي مصلحة) «Toute Personne Intéressée يمكنه أن يعقد ضماناً». كما تنص المادة ٣٤٥ من القانون البحري المصري الجديد على أنه «لا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر». ويستفاد من هذين النصين أن المستأمن يجب أن تكون له مصلحة في التأمين وفي عدم حصول الخطر.

والغالب أن يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا للسفينة أو مالكا للبضاعة. وقد يكون شخصاً آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة أو البضائع كالدائن المرتهن أو الدائن الممتاز.

ويجوز للوكيل بالعمولة أن يؤمّن على البضائع المعهودة إليه. وإذا كان الوكيل بالعمولة يرم التأمين لحساب المالك، فلا صعوبة في الأمر. أما إذا كان التأمين لحسابه الخاص، فلا يصح أن يكون إلا في حدود مصلحته، ولا يتحقّق ذلك إلا إذا كان الحادث يستتبع مسؤوليته، وحينئذ يأخذ التأمين طابع التأمين من المسؤولية.

٢٤ - التأمين من الدائنين:

لا شك في أن للدائن أن يؤمّن على السفينة باسم مدينه المجهز. وفي هذه الحالة يدفع مبلغ التأمين للمجهز لا للدائن، ويفيد منه جميع الدائنين. إنما محل التساؤل هو هل يجوز للدائن أن يؤمّن على السفينة لحسابه الخاص ضماناً لاستيفاء دينه في حالة هلاكها؟ فقد لا يؤمّن المجهز على السفينة، ويرى الدائن في إغفال التأمين خطراً يهدّد حقه في حالة هلاكها. فهل يجوز للدائن أن يؤمّن

عليها في حدود قيمة دينه حتى إذا هلكت السفينة حصل على تعويض التأمين بعد أن يتنازل عن الدين للمؤمن؟

إذا تعلّق الأمر بدائن ذي حق عيني على السفينة كدائن مرتهن لها أو دائن ممتاز عليها فإن له من غير شك أن يؤمن عليها، إذ أن حقه في الرهن أو الامتياز ينقضي بهلاك السفينة، ومن ثم تكون له مصلحة في التأمين عليها.

أما إذا تعلّق الأمر بدائن عادي للمجهز فالمسألة مثار خلاف. فقليل إن حق الدائن العادي لا ينصبّ على السفينة ذاتها ومن ثم يمتنع عليه التأمين عليها. ولكن الرأي الراجح فقهاً يسمح للدائن العادي أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص قياساً على حالة الدائن المرتهن والدائن الممتاز، ولأن حق الدائن العادي وإن كان لا يرد على السفينة إلا أن السفينة تعتبر عنصراً هاماً من عناصر ذمة مدينه المجهز يضار ولا شك بفقده، مما يجعل له مصلحة غير مباشرة في المحافظة عليها.

ويجب التفريق هنا بين نوعين من التأمين: قيام الدائن بالتأمين على السفينة على الوجه المتقدم، وقيامه بالتأمين على دينه قبل المجهز. فالنوع الأول يعتبر تأميناً بحرياً تسري عليه قواعد هذا التأمين، لأن الدائن لا يحصل على تعويض التأمين إلا إذا تحقّق الخطر البحري وهلكت السفينة. أما النوع الثاني فهو تأمين من الإعسار Assurance de solvabilité يقع على الدين ذاته لا على السفينة، ويحصل الدائن على تعويض التأمين إذا أعسر المدين أياً كان سبب هذا الإعسار، ولا علاقة بين وجود الدين ووجود السفينة، فإذا هلكت السفينة أمكن للدائن أن يتقذ على أموال المجهز الأخرى. ولذلك فإن هذا النوع من التأمين لا يعتبر تأميناً بحرياً.

٢٥ - التأمين لمصلحة شخص غير معين :

التأمين لمصلحة شخص غير معين - Assurance pour compte de qui il appartiendra

- To Whom it may or shall appertain

هو الذي يعقده شخص باسمه الخاص لمصلحة شخص آخر لا يظهر اسمه في العقد، على خلاف الأمر في التأمين بوكيل عادي حيث يظهر اسم المستأمن في العقد.

ويجب التمييز بين التأمين بوساطة وكيل بالعمولة والتأمين لمصلحة شخص غير معين. فالوكيل بالعمولة وإن كان يعقد التأمين باسمه الخاص إلا أنه يتعامل في الحقيقة لمصلحة شخص معين هو الموكل الأصيل. أما في التأمين لمصلحة شخص غي معين فليس هناك موكل وإنما يعقد المشتري التأمين لحساب الشخص الذي تكون له مصلحة في التأمين وقت الحادث، وهذا الشخص غير معروف وقت العقد ولكنه يعرف فيما بعد.

والتأمين لمصلحة شخص غير معين نادر في التأمين على السفينة، لأن المؤمن يعرف دائماً اسم مالك السفينة فليس ثمة ما يدعو إلى إخفاء اسمه. أما في التأمين على البضائع فكثيراً ما يرم التأمين لمصلحة شخص غير معين لتحقيق أغراض مختلفة. فالبضاعة المشحونة قد تكون محلاً لبيع متعاقبة أثناء نقلها بوساطة سند الشحن بحيث يستحيل أن يعرف وقت عقد التأمين من يكون مالكا للبضاعة وقت تحقق الخطر ووقوع الحادث، ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وترفق بسند الشحن وتتداول معه دون حاجة للتنازل عن الوثيقة عند كل انتقال لسند الشحن أو الكمبيالة المستندية.

على أن فائدة هذا النوع من التأمين إنما تظهر بوجه خاص فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة أو العائمة Polices flottantes أو وثائق الاشتراك

Polices d'abonnements التي تبرم لتغطية البضائع التي ترسل خلال فترة محدّدة (سنة شهور أو سنة مثلاً)، إذ يسمح للتاجر أن يشترط مقدماً لمصلحة من يشترون منه البضائع، كما يسمح لأمين النقل أن يغطي لحساب عملائه كل الرسائل التي يعهدون إليه بنقلها، ولشركة الملاحة أن تعرض على شاحنيها الإفادة من الوثيقة القائمة التي أبرمتها نظير رسم إضافي.

٢٦ - الطبيعة القانونية للتأمين لمصلحة شخص غير معين :

ينبغي تحليل العملية للوصول إلى طبيعتها القانونية. فموقع الوثيقة يقوم من تلقاء نفسه ويتعاقد لمصلحة الغير. وقد يقال لذلك إنه فضولي. ولكن هذا التحليل غير دقيق، لأن العملية إذا كان فضالة، فإنها لا تعدو بعد إجازة ربّ العمل (ربّ المال) أن تكون تأميناً معقوداً بوكيل، إذ الإجازة اللاحقة كالإذن السابق، وكما تقول المادة ١٥٤ موجبات وعقود: «حين يميز رب المال صراحة أو ضمناً عمل الفضولي تكون الحقوق والموجبات بين الفريقين خاضعة لأحكام الوكالة منذ بدء العمل»، ولا محل للوكالة عن شخص غير معين. كما أن الفضولي يعتبر نائباً عن شخص معروف، أما في التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن موقع الوثيقة لا يعرف الشخص الذي يتعاقد لمصلحته.

والحقيقة أننا أمام عقد يبرمه شخص يعمل بقصد إفادة الغير من العملية. وهذه العملية القانونية هي الاشتراط لمصلحة الغير. بقيت صعوبة خاصة وهي أن المستفيد من العقد ليس محددًا وقت العقد. ولكن هذا الاعتراض مردود عليه بأنه من الثابت أن المستفيد من الاشتراط لمصلحة الغير قد يكون شخصاً غير معين متى كان تعيينه ممكناً وقت أن ينتج العقد أثره.

وقد أجاز المشرع اللبناني صراحة التأمين لمصلحة شخص غير معين، واعتبره بمثابة تعاقد لمصلحة الغير (م ٣٠٩ فقرة ١ بحري لبناني).

٢٧ - التزامات موقع الوثيقة :

موقع وثيقة التأمين طرف في عقد التأمين . فهو الذي يلتزم وحده تجاه المؤمن بدفع الأقساط (م ٣٠٩ فقرة ٢ بحري لبناني) ؛ وليس للمؤمن أية دعوى على الغير المستفيد لإجباره على الدفع .

ولموقع الوثيقة في الأصل أن يطالب المستفيد بمبلغ القسط . ولكن الرجوع يتوقف أساساً على العلاقات العقدية التي تربط المستأمن بالمستفيد . ففي البيع «سيف» يدفع المشتري المستفيد من التأمين قسط التأمين باعتباره عنصراً من العناصر التي يشملها الثمن .

وموقع الوثيقة هو الملزم بتقديم بيانات دقيقة وصحيحة عن الخطر المؤمن منه . كما يلتزم بالأخطار عن التغييرات الطارئة على المخاطر، وأن يعمل على إنقاذ الأشياء المؤمن عليها على الأقل إذا لم يعرف المستفيد وقت الحادث .

٢٨ - حق المستفيد :

للمستفيد من التأمين حق خاص مباشر تجاه المؤمن ، فيستطيع أن يطالبه مباشرة بدفع مبلغ التأمين باسمه الخاص . . فهو، وإن لم يتعاقد بنفسه، إلا أنه هو المستأمن الحقيقي . وهذه هي النتيجة الهامة للاشتراط لمصلحة الغير، إذ ينشئ العقد حقوق لمصلحة غير لم يكن طرفاً فيه .

والمستفيد من التأمين هو من له مصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت وقوع الحادث . وغالباً ما يكون المستفيد مالكا للشيء المؤمن عليه، ويثبت حق الملكية بحيازة سند الشحن . وقد يكون المستفيد دائناً مرتبهاً كما هو

الشأن في البنك الذي أقرض لضمان البضائع وأصبح حائزاً بمقتضى سند الشحن.

وإذا كان المستفيد يكتسب حقّه مباشرة من الاشتراط لمصلحة الغير، إلا أن هذا الحق قابل للنقض، فيجوز لموقع الوثيقة المشترط في الأصل أن ينقض المشاركة قبل أن يعلن المستفيد إلى المؤمن رغبته في الإفادة منها. وقبول المستفيد للتأمين يمكن إثباته بكافة الطرق، ولكنه يثبت عملاً بتقديم وثيقة التأمين.

وقد تطلب بعض الفقهاء أن يعلن اسم المستفيد للمؤمن قبل الحادث. ولكن هذا الحل غير مقبول، لأن حق المستفيد ينشأ من العقد وليس من القبول، وتسمح بعض التشريعات صراحة بالكشف عن اسم المستفيد المستأمن بعد الحادث (م ٨٦ من قانون التأمين البحري الانجليزي ١٩٠٦)، ويأخذ القضاء الفرنسي بذات الحكم (نقض فرنسي ١١ فبراير ١٩٦٨ - دالوز ١٩٦٨ - ١ - ٣٢٧).

ولما كان قبول المستفيد يثبت عملاً بتقديم الوثيقة كما سلف، فإن وثيقة التأمين لمصلحة الغير تكون عادة لحاملها. وللمستفيد أن يطالب بفائدة التأمين ولو لم تنتقل إليه الوثيقة، لأن مطالبة تثبت قبوله، والمستفيد هو حائز سند الشحن وليس حائز الوثيقة (نقض فرنسي ٥ مارس ١٨٨٨ - دالوز ١٨٨٨ - ١ - ٣٦٥).

٢٩ - الدفع التي يحتج بها المؤمن :

المستفيد الذي يطالب المؤمن بالتعويض، إنما يستعمل حقاً خاصاً به، ولكنه يستمد هذا الحق من العقد المبرم بين الموقع والمؤمن. ومن ثم يجب أن يكون هذا العقد صحيحاً. وتفريعاً على ذلك يجوز للمؤمن أن يدفع تجاه

المستفيد ببطالان التأمين بسبب إخفاء الموقع بيانات متعلقة بالخطر المؤمن منه أو تقديمه بيانات غير صحيحة، أو بسبب وجود تأمين سابق يغطي كل الخطر.

ومتى كان العقد صحيحاً، فلا يجوز للمؤمن أن يحتج على المستفيد بأي دفع شخصي قد يكون له تجاه الموقع. فليس للمؤمن أن يتمسك بالمقاصة بين التعويض والأقساط المستحقة على الموقع.

على أن بعض الفقه والقضاء يسمح بمقاصة الأقساط مع التعويض تأسيساً على اعتبارات العدالة (ليون كان وريوج ٦ رقم ١٤٣٧). وهذا الرأي ينطوي على إنكار الحق الخاص للمستفيد. ويجب عدم التسليم بالمقاصة إلا إذا كان المستفيد قد تحمّل شخصياً الالتزام بدفع الأقساط، أو إذا كان الموقع دائناً للمستفيد المستأمن بمقدار الأقساط، فيستعمل المؤمن حينئذ حق مدينه. والغالب عند عدم دفع الأقساط أن يكون ثمة محل لفسخ التأمين فينهار الحق الخاص للمستفيد.

٣٠ - التأمين في البيوع البحرية:

البيع البحري هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر، وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين كبيرين هما:

١ - البيوع عند الوصول، وهي البيوع التي يتم فيها التسليم ونقل ملكية البضاعة إلى المشتري في ميناء الوصول. بمعنى أن البائع هو الذي يتحمّل مخاطر النقل البحري بحيث يبرأ المشتري من التزامه بدفع الثمن في حالة هلاك البضاعة خلال الطريق. ومن ثم فإن البائع في هذه البيوع صاحب المصلحة في إبرام عقد التأمين البحري لحسابه الخاص. على أن هذه البيوع نادرة في العمل اليوم.

٢ - البيوع عند القيام، وهي البيوع الذائعة في التجارة البحرية في الوقت الحاضر، ويتم فيها التسليم ونقل الملكية في ميناء القيام أو الشحن. بمعنى أن المشتري هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري ويلتزم بدفع الثمن أياً كان مصير البضاعة. وتشمل البيوع لدى القيام البيع «سيف» والبيع «فوب».

(أ) ففي البيع «سيف C.I.F.» يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل البحري وإبرام عقد التأمين البحري على البضاعة المباعة من مخاطر النقل البحري نظير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع Cost وقسط التأمين Insur- ance وأجرة النقل Freight. وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقة التأمين، ويصبح صاحب المصلحة في التأمين.

(ب) أما في البيع «فوب F.O.B.» فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري Free On Board. ويقع عبء القيام بإبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضاعة في هذه الدالة على عاتق المشتري.

الفرع الثالث إثبات العقد - وثيقة التأمين

٣١ - ضرورة الإثبات الكتابي :

إذا كانت القاعدة العامة للإثبات في العقود التجارية هي قاعدة حرية الإثبات، بحيث يجوز إثبات هذه العقود بجميع طرق الإثبات، إلا أن المشرع خرج على هذه القاعدة فيما يتعلق بعقد التأمين البحري، فأوجب أن يكون عقد التأمين البحري ثابتاً بالكتابة، وكذلك كل ما يطرأ عليه من تعديلات (م ٣٤١ فقرة ١ بحري مصري، ٢٩٥ فقرة ١ بحري لبناني).

على أن الكتابة ليست شرطاً لصحة عقد التأمين يترتب على إغفالها البطلان، بل هي شرط للإثبات فحسب، بحيث يجوز إثبات العقد عند تخلفها بما يقوم مقام الكتابة من إقرار أو يمين (محكمة التمييز المدنية الأولى، قرار رقم ٣٠ تاريخ ١٥/٥/١٩٧٢ مجموعة حاتم ج ١٢٧ ص ٥٤ رقم ٢). ولكن لا يجوز إثبات عقد التأمين بشهادة الشهود والقرائن.

والحكمة من اشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين أن عقد التأمين يتضمن شروطاً متعددة معقدة، وقد يستغرق تنفيذه وقتاً طويلاً، وقد تمتد آثاره إلى غير طرفيه، مما يقتضي إثباته بالكتابة حسماً لكل نزاع محتمل حول العقد وآثاره.

على أن الكتابة لا تشترط إلا لإثبات عقد التأمين ذاته. أما الوقائع اللاحقة للعقد فلا يمكن أن تتطلب إثباتاً كتابياً مهيئاً بالنسبة إليها، بل تخضع لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية. وهذا هو الحكم في الوفاء بالأقساط الذي يمكن أن يثبت بكافة الطرق.

٣٢ - وثيقة التأمين :

ويسمى المحرّر المثبت لعقد التأمين بوثيقة التأمين. وهي تتخذ في العمل شكل محرّر مطبوع تبين فيه الشروط العامة التي يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها والتزامات كل من المتعاقدين للآخر، ويترك فراغ للعناصر المتغيرة في كل عقد كاسم المستأمن، والمال المؤمن عليه، والخطر المؤمن منه، ومدة التأمين، وقسط التأمين. ويملا هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة.

وقد يضاف إلى الوثيقة أحياناً شروط خاصة تكتب باليد أو بالآلة الكتابة تكمل الشروط المطبوعة أو تعدّلها. وإذا وجد تعارض بينها وجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة، لأن الشروط الأولى أكثر انطباقاً على إرادة المتعاقدين من الثانية.

٣٣ - تنظيم الوثيقة :

وتنظم وثيقة التأمين من نسختين أصليتين تسلم نسخة منها لكل من المتعاقدين (م ٢٩٥ عربي لبناني)، بحيث يتمكن كل متعاقد في إثبات حقه عند الاقتضاء. وقد أجازت المادة ٢٩٥ في فقرتها الأخيرة لكل من المتعاقدين أن يحصل على صورة مطابقة للأصل من وثيقة التأمين غير النسختين الأصليتين.

ويجيز القانون اللبناني توقيع السمسار لحساب المستأمن (م ٢٩٥).

وتصدر الوثيقة عملاً في سند عادي. ويجوز أن تصدر في شكل رسمي على يد

الكاتب العدل (الموثق)، وإن كان هذا الوضع نادر الوقوع لتعارض الرسمية بما تتطلبه من وقت ونفقات مع أساليب التجارة التي تقوم على السرعة والتبسيط.

ويوجب قانون تنظيم هيئات الضمان الصادر في ٤ أيار ١٩٦٨ أن تحرر عقود التأمين المستعملة في لبنان باللغة العربية، وأجاز أن تدرج إلى جانب النص الأجنبي ترجمة عربية، ولوزير الاقتصاد الوطني بعد أخذ رأي مجلس الضمان أن يقرّر استثناء بعض أنواع عقود التأمين من تحريرها باللغة العربية إذا رأى ضرورة لذلك.

٣٤ - ملحق الوثيقة :

يجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة إليها، كالتعديل بالنسبة للمستفيد من التأمين أو في الأخطار أو في باقي شروط العقد. وكل تعديل أو إضافة في عقد التأمين الأصلي يجب أن يكون بالكتابة أيضاً. ويسمى المحرّر الذي يتناول الوثيقة بالتعديل أو بالإضافة ملحق الوثيقة.

٣٥ - المذكرة المؤقتة :

وإذا كان إثبات عقد التأمين يجب أن يكون بالكتابة، فإن هذه الكتابة قد تتخذ شكلاً آخر أبسط من الوثيقة، إذ أن الوثيقة ليست الطريق الوحيد لإثبات العقد.

ويثبت اتفاق الطرفين عادة في العمل بمذكرة مؤقتة يوقع عليها المؤمن Slip و Arrêté d'assurance تتضمن القواعد الأساسية التي يقوم عليها العقد والتزامات كل من الطرفين للآخر. أما وثيقة التأمين فتوقع فيما بعد، وقد لا توقع على الإطلاق. وبمجرد التوقيع على هذه المذكرة ينعقد التأمين ويرتبط الطرفان ويتحمّل المؤمن الخطر (م ٣٤١ فقرة ٢ بحري مصري).

ويجب التمييز بين المذكرة المؤقتة، وطلب التأمين الذي يتقدّم به المستأمن للمؤمن ولا يحمل إلا توقيع المستأمن. فطلب التأمين وحده ليس ملزماً للمؤمن ولا للمستأمن، ولا يتم العقد إلا إذا وقّع طرفاه على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة.

المبحث الأول بيانات وثيقة التأمين

٣٦ - تعدّد كل من المادتين ٣٤٢ بحري مصري و٢٩٥ فقرة ٢ بحري لبناني البيانات التي تذكر في وثيقة التأمين. ولكن هذا التعداد غير مجدٍ لأن الأطراف أحرار في تضمين العقد ما يشاؤون من شروط بشرط ألا تكون مخالفة للنظام العام. وهذه هي بيانات الوثيقة:

(١) تاريخ العقد ومكانه: يبيّن في وثيقة التأمين السنة والشهر واليوم والساعة اللاتي تحرّر فيها. وبيان التاريخ جوهري لمعرفة ما إذا كان الخطر موجوداً أو زال أو تحقّق وقت إبرام العقد. كما تظهر أهميته في حالة تعدد التأمينات على الشيء الواحد، إذ يعتد بالتأمين الأول دون التأمين اللاحق في بعض التشريعات. أما مكان العقد فيفيد في تحديد المحكمة المختصة.

(٢) أسماء المتعاقدين: تنص المادة ٣٢٢ بحري مصري على أن يذكر في الوثيقة اسم كل من المؤمن والمستأمن وموطنه. أما المادة ٢٩٥ فقرة ٢ بحري لبناني فتوجب أن يبيّن في الوثيقة اسم طالب التأمين ومحل إقامته وبيان ما إذا كان التأمين لحسابه أو لحساب غيره.

(٣) الأشياء المؤمن عليها: يبيّن في وثيقة التأمين الأشياء المؤمن عليها. وتعيين الأشياء المؤمن عليها جوهري بحيث أن التمييز بين الوثائق يتم على أساس التمييز بين الأشياء المؤمن عليها.

أ - ففي وثيقة التأمين على السفينة : يجب تعيين السفينة وتحديد ذاتيتها بذكر الاسم والحمولة والجنسية والدرجة والنوع والغرض من الملاحة . وتعين السفينة ضروري لتمكين المؤمن من تقدير بعض الأخطار التي تتعرض لها السفينة وبالتالي من تحديد قسط التأمين . وتقدير المؤمن لهذه الأخطار يستند إلى تصنيف السفن . وتصنف السفن عادة بحسب طبيعة بنائها وأدائها المسيرة وعمرها وجنسيته إلى فئات أو درجات ثلاث : درجة أولى وهي السفن المصنوعة من الحديد أو الصلب ومزوّدة بمحركات ميكانيكية ولا يزيد عمرها على ٢٠ أو ٢٥ سنة . ودرجة ثانية وهي السفن التابعة لبعض البلاد أو التي تنقص حمولتها عن ٥٠٠ طن . ودرجة ثالثة وهي السفن المبنية من الخشب والسفن الشراعية المزوّدة بمحرك مساعد .

ب - وفي وثيقة التأمين على البضائع يجب بيان جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها، ويكفي في هذا الصدد ذكر بيانات سند الشحن في الوثيقة . وقد تعيّن السفينة التي ستشحن فيها البضائع المؤمن عليها . أما الوثائق العائمة أو وثائق الاشتراك فإنها لا تتضمّن تعييناً للسفينة، إنما قد تحدّد نوع أو فئة السفن التي يمكن أن تشحن عليها البضائع أو تستثنى بعض أنواع أو فئات هذه السفن .

(٤) الأخطار المؤمن منها : يبيّن في الوثيقة الأخطار التي يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها . على أنه إذا لم تحدّد الأخطار المؤمن منها في الوثيقة، فإن القانون قد تكفّل ببيان الأخطار التي تقع على عاتق المؤمن .

(٥) مبلغ التأمين : مبلغ التأمين هو التعويض الذي يتعهد به المؤمن في حالة الحادث، وهو يحدّد نطاق المؤمن . ولكن بيانه ليس ضرورياً، فإذا لم يحدّد مبلغ التأمين في العقد، فإن المؤمن يضمن الهلاك أو التلف اللاحق بالشيء المؤمن عليه في حدود قيمته الحقيقية .

أما إذا حدد مبلغ التأمين، وكان المبلغ أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فإن المستأمن يعتبر مؤمناً لنفسه بالفرق، ويوجد في هذه الحالة تأمين جزئي وتطبيق لقاعدة النسبية، كما سيأتي في البيان.

(٦) قسط التأمين: تبين الوثيقة عادة قسط التأمين وزمان ومكان الدفع. على أنه إذا لم تبين قيمة قسط التأمين، فيرجع إلى السعر الجاري للتأمين.

(٧) توقيع المؤمن والمستأمن: وفي العمل توقع الوثيقة من المؤمن ومن السمسار لحساب المستأمن.

٣٨ - ويلاحظ أن هذا التعداد للبيانات التي تدون في وثيقة التأمين ليس حصرياً، بل جاء على سبيل البيان والتمثيل. ومن ثم يجوز أن تضاف إليه شروط أخرى يتفق عليها المتعاقدان، كشرط التحكيم وبمقتضاه يشترط المتعاقدان عرض ما قد ينشأ بينهما من نزاع حول تنفيذ العقد على محكمين. ويسري شرط التحكيم على كل الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين، ولكنه لا ينطبق على الدعوى التي ترفع من المؤمن أو المستأمن على الغير المسئول عن الهلاك أو التلف لأنه لم يكن طرفاً في العقد. وتقضي المادة ٥٧٠ فقرة ٤ مدني مصري ببطالان شرط التحكيم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة لا في صورة اتفاق منفصل عن الشروط العامة.

المبحث الثاني

حجية الوثيقة في الإثبات

٣٩ - وثيقة التأمين حجة بما دون فيها على طرفيها، ولا يجوز إثبات عكس بياناتها إلا بالكتابة وفقاً للقواعد العامة. على أن تاريخ الوثيقة يكون حجة أيضاً على الغير حتى يثبت العكس تطبيقاً للقواعد التجارية.

ومتى تمّ التوقيع على الوثيقة، فإنها تكون وحدها قانون المتعاقدين،
وينتهي ما للمذكرة المؤقتة، التي حلت الوثيقة محلها، من حجية في الإثبات.

ولا يجوز تعديل الوثيقة إلاّ بمحرّر كتابي آخر يسمّى «ملحق الوثيقة».
ويعتبر ملحق الوثيقة متمماً للوثيقة ذاتها، بحيث يعتمد عليهما معاً في إثبات
التأمين.

المبحث الثالث تفسير وثيقة التأمين

٤٠ - يخضع عقد التأمين في تفسيره للقواعد العامة في تفسير العقود. فإذا
كان ثمة محل لتفسير وثيقة التأمين، وجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدين
دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ، مع الاستهداء في ذلك بطبيعة
التعامل، وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين، وفقاً للعرف
الجاري في المعاملات (م ١٥٠ فقرة ٢ مدني مصري، ٣٦٦ موجبات وعقود
لبناني).

وإذا كانت عبارة الوثيقة واضحة، فلا يجوز الانحراف عنها من طريق
تفسيرها للتعرف على إرادة المتعاقدين (م ١٥٠ فقرة ١ مدني مصري).

وإذا كان الشك يفسّر لمصلحة المدين طبقاً للقواعد العامة (م ٣٦٩
موجبات وعقود)، فإنه لا يجوز مع ذلك أن يكون تفسير العبارات الغامضة في
الوثيقة ضاراً بمصلحة الطرف المدّعين وهو المستأمن (م ١٥١ مدني مصري). وفي
انجلترا تفسر الشروط الغامضة في غير صالح من صاغ الوثيقة. ومن ثم فإن
الوثيقة يجب أن تفسر في حالة غموضها لصالح المستأمن طالما أنها من وضع
شركة التأمين.

أما بالنسبة للشروط التي تتناول الأخطار المؤمن منها، فمن المقرر فقهاً وقضاء أن وثيقة التأمين يجب أن تفسر تفسيراً ضيقاً، بمعنى أن التأمين لا يغطي إلا الأخطار المذكورة في الوثيقة والتي اتخذت كأساس لتحديد القسط، فلا يسوغ تفسير الوثيقة بقصد توسيع الأخطار (استئناف بيروت الأول قرار رقم ٤٦٣ تاريخ ١٩٧٠/٥/٢٣). وأيضاً قرار محكمة التمييز رقم ١ تاريخ ١٩٦٣/١/٧ النشرة القضائية ١٩٦٣/٥٥٥).

وإذا كان للشروط المطبوعة في وثيقة التأمين ما للشروط الخطية من قوة إلزامية، فإنه إذا تعارضت الشروط المطبوعة في الوثيقة مع شروطها الخطية وجب إعمال الثانية دون الأولى لأنها أكثر انطباقاً على إرادة المتعاقدين.

وإذا كانت الوثيقة محررة بلغة أجنبية عن الطرفين المتعاقدين أو عن أحدهما، وجب تفسير عباراتها وشروطها بالمعنى الفني والقانوني الذي لهذه العبارات في اللغة المستعملة. فإذا تضمنت وثيقة تأمين محررة باللغة الانجليزية شرطاً يقضي بمسئولية المؤمن عن خيانة الربان والطاقم Barratry فإن المؤمن لا يسأل إلا عن أخطاء الربان العمدية دون أخطائه غير العمدية، فلو أخطأ الربان في رص البضاعة فإن المؤمن لا يضمن الضرر الناشئ عن هذا الخطأ (استئناف مصري مختلط ١٩٣٦/٢/١٩ بـلتان سنة ٤٨ صفحة ١٥٣). وإذا نص في الوثيقة على ما يأتي «Marine risk at Lloyd's conditions» فإن التأمين لا يغطي مخاطر البحر بالمعنى الضيق فحسب، بل يغطي أيضاً الأخطار الموضحة في وثيقة اللويدز ومن بينها خطر الخيانة Barratry (استئناف مصري مختلط ١٩٣٢/٥/١١ بـلتان س ٤٤ ص ٣١٨). وحكم بأن المؤمن لا يسأل عن خطر السرقة الذي يذكر في وثيقة التأمين تحت هذه الحروف (Strikes, Riots and Civil Commotions) S.R.S.C.C. إلا إذا تحقق في الحدود سالفه الذكر، بأن يكون نتيجة لإضراب العمال أو الفتن أو القلاقل الشعبية (استئناف مصري مختلط ١٩٤٦/٥/٢٢ بـلتان س ٥٨ ص ١٩١).

ولما كانت وثائق التأمين البحري المعمول بها في مصر ولبنان مترجمة عن وثيقة اللويدز الانجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الصادرة عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن، فإنه يجب لتحديد مدلول كثير من الشروط التي ترد في وثائق التأمين البحري المصرية واللبنانية وتفسيرها الرجوع إلى آراء الفقه الانجليزي، وما استقر عليه القضاء في انجلترا في تفسير هذه الشروط.

المبحث الرابع انتقال وثيقة التأمين

٤١ - قد تكون وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المستأمن أو لأمره أو لحاملها (م ٣٤٣ فقرة ١ بحري مصري).

وتختلف طرق انتقال الوثيقة وآثار هذا الانتقال باختلاف شكل الوثيقة ذاتها.

٤٢ - وثيقة التأمين الاسمية :

إذا كانت وثيقة التأمين اسمية تحمل اسم المستأمن، وهذا هو الوضع الغالب في التأمين على السفينة حيث يكون شخص المستأمن محل اعتبار خاص لدى المؤمن، وأريد نقل الحقوق الناشئة عنها، فلا مفر من إجراء تعديل في الوثيقة يعتبر في الواقع بمثابة تأمين جديد لا تنازلاً عن التأمين الأصلي، أو اتباع طريق حوالة الحق بإعلان الحوالة للمؤمن أو قبوله لها.

ويعتبر المحال إليه خلفاً للمحيل يصح الاحتجاج في مواجهته بكافة الدفع التي كان يمكن التمسك بها إزاء المستأمن الأصلي. فلو كان العقد باطلاً بسبب إخفاء بعض البيانات، جاز للمؤمن التمسك بالبطلان في مواجهة المحال

إليه. وإذا لم يكن المؤمن قد استوفى أقساط التأمين بعد، أمكنه أن يحتج بالمقاصة إزاء المحال إليه.

على أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين قد تنتقل بحكم القانون دون حاجة لاستيفاء اجراءات حوالة الحق. فإذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر، وعلى المالك الجديد والمستأجر أن يقوم بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المستأمن قبل المؤمن بمقتضى هذا التأمين (م ٣٨٥ بحري مصري جديد وتقابل م ٣٠٣ بحري لبناني).

وتقضي المادة ٤٩ من قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر سنة ١٩٦٧، بأنه في حالة انتقال ملكية السفينة أو تأجيرها عارية غير مجهزة، فإن التأمين يستمر بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر، بشرط أن يخطر المؤمن بذلك في خلال عشرة أيام من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار، وأن يقوم بتنفيذ جميع الالتزامات التي كان يلتزم بها المستأمن تجاه المؤمن بمقتضى العقد. ومع ذلك يجوز للمؤمن أن يفسخ العقد خلال شهر من تاريخ إخطاره بانتقال الملكية أو التأجير. ويظل من انتقلت إليه الملكية أو المستأجر ملزماً قبل المؤمن بدفع الأقساط المستحقة. وتنص المادة ٥٠ من القانون على أن التصرف في أغلبية الحصص في سفينة مملوكة على الشيوع يستتبع تطبيق الأحكام السابقة. وقد أخذت المادة ٣٨٥ من القانون البحري المصري الجديد بذات الأحكام.

٤٣ - وثيقة التأمين للأمر والوثيقة لحاملها:

قد تكون وثيقة التأمين للأمر فتداول بطريق التظهير، أو لحاملها فتداول بطريق التسليم. واستعمال شرط الأمر ذائع في التأمين على البضاعة إذ يكون سند الشحن في العادة للأمر، فترفق وثيقة التأمين للأمر بسند الشحن للأمر والكمبيالة للأمر المسحوبة من بائع البضاعة (الكمبيالة المستندية)، وتداول

المستندات الثلاثة معاً بطريق التطهير. وإذا لم تصل البضاعة أو وصلت تالفة،
أمكن لحامل هذه المستندات أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين.

٤٤ - الدفع التي يحتاج بها على حامل وثيقة التأمين :

وأثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمؤمن أن يحتاج في مواجهة حامل وثيقة
التأمين للأمر أو لحاملها الذي يطالبه بمبلغ التأمين بالدفع التي يمكن الاحتجاج
بها تجاه المستأمن الأصلي؟

ينكر بعض الشراح على المؤمن هذا الحق، ويرى تطبيق قاعدة تطهير
الدفع أو عدم الاحتجاج بالدفع على وثيقة التأمين للأمر أو لحاملها (ليون كان
ورينوج ٦ رقم ١٤٥).

بيد أننا نرى أن للمؤمن الحق في أن يتمسك في مواجهة الحامل بالدفع
التي تكون له قبل المستأمن الأصلي. وذلك لأن قاعدة عدم الاحتجاج بالدفع
على الحامل حسن النية خاصة بالأوراق التجارية وحدها باعتبارها أداة ائتمان،
وليست وثيقة التأمين من قبيل هذه الأوراق، لأنها أداة ضمان لا أداة ائتمان. كما
أن اشتغال الوثيقة على شرط الأمر أو الحامل إنما يقصد به التعديل في الشكل
الذي تحصل به حوالة الحق لا التعديل في أحكامها، لأنه إذا أمكن افتراض أن
المؤمن قد تنازل عن اشتراط رضائه بالحوالة أو إعلانه بها مقدماً لعدم اهتمامه
بشخص المستأمن، فلا يمكن افتراض أن المؤمن قد قصد من اختيار تحرير
الوثيقة بهذا الشكل تنازله عن الدفع التي قد تكون له قبل المستأمن الأصلي.

وقد اعتنق قانون التأمين البحري الانجليزي ١٩٠٦ (م ٥٠) الاتجاه
الثاني وأعطى المؤمن الحق في أن يحتاج على الحامل بالدفع التي يمكنه أن يحتاج
بها على المستأمن. وبذات الحكم أخذ المشرع اللبناني فنصت المادة ٢٩٩ بحري
لبناني على أنه «يحق للضامن أن يتذرّع تجاه حامل وثيقة الضمان، وإن تكن منظّمة
للأمر أو لحاملها بالاعتراضات المختصة بها التي كان في وسعه الاحتجاج بها على

المضمون الأول فيما لو كان التحويل لم يقع». كما اعتنق هذا الاتجاه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد الذي صدر سنة ١٩٩٠ إذ نصت المادة ٣٤٣ فقرة ٣ منه على أن «يكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها».

ومن ثم يجوز للمؤمن أن يدفع تجاه حامل الوثيقة ببطان عقد التأمين بسبب كتمان المستأمن أو تقديمه بيانات غير صحيحة. كما يستطيع أن يدفع تجاه الحامل بالمقاصة بين تعويض التأمين والأقساط المستحقة بمقتضى العقد

وقد اعترض على هذا الحل بأنه ضار بالاثنيان إذ أن المتنازل إليه لن يهتم كثيراً بقبول التأمين الذي يمكن أن يتعرض للبطلان بسبب دفع شخصي خاص بالمستأمن، وأن من الأفضل حماية الحامل على حماية المؤمن، لأن المؤمن يعلم عن طريق قبوله شرط الأمر أو الحامل أنه قد يوجد أمام حامل تحصن تجاهه بحق خاص مباشر.

بيد أن هذه الحجج غير قاطعة. فمما لا شك فيه أن المؤمن على علم بذلك عن طريق إدراج شرط الأمر أو الحامل. ولكن الحامل يعلم أيضاً أنه معرض للبطلان الناشئ عن فعل المستأمن، ومن السهل عليه الرجوع على المستأمن أكثر مما هو ميسور للمؤمن الرجوع على الموقع الأصلي للوثيقة. وإذا كنا نعتد بحسن النية الذي يجب أن يسود عقد التأمين، فإنه يجب أن لا يسمح للمستأمن بأن يجعل العقد المعيب بمأمن من الطعن عليه عن طريق التظهير. والخلاصة أن المؤمن يضمن الغير الحامل كما يضمن المستأمن نفسه، ولكن ذلك لا يلغي أثر التظهير في إنشاء حق مباشر لمصلحة الحامل على المؤمن.

الفصل الثاني الأموال المؤمن عليها

٤٥ - المبدأ:

الأصل أن كل شيء أو مال معرض لأخطار الملاحة يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري . وفي ذلك تقول المادة ٣٤٥ من التقنين البحري المصري الجديد: «يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية» . كما تختتم المادة ٣١٠ بحري تعدادها للأشياء التي يجوز التأمين عليها بقولها: «... وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة» .

ولما كان التأمين البحري هو تأمين من الأضرار التي تصيب الأموال، فإن التأمين على الأشخاص (البخارة والركاب) من الحوادث البدنية لا يعتبر تأميناً بحرياً بل تأميناً برياً من نوع التأمين على الحياة، ولو أنه قد ينشأ عن خطر بحري . وذلك لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأشياء دون الأشخاص .

والتأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المستأمن فقط، فلا يجوز أن يكون التأمين مصدر إثراء للمستأمن، وأن يجعل المستأمن بعد وقوع الحادث في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع

الحادث . وهذه القاعدة تحدّد الأموال التي يجوز التأمين عليها من جهة أولى، وتمنع التأمين على الشيء بمبلغ يزيد على قيمته من جهة ثانية، وتحظر التأمين المتعدد على نفس الشيء بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه من جهة ثالثة .

الفرع الأول تحديد الأموال التي يجوز التأمين عليها

٤٦ - تطور التشريع :

تنص المادة ١٧٦ من التقنين البحري المصري الملغى على أنه يجوز أن يكون التأمين على ما يأتي: جسم السفينة، وأدوات السفينة وأجهزتها، وتجهيزاتها، والمؤونة والمبالغ المقرضة قرضاً بحرياً، والبضائع المشحونة، وجميع ما يقوم بالنقود من الأشياء ويكون معرضاً لأخطار السفر في البحر. ثم نجيء المادة ١٩٠ فقرة ١ من هذا التقنين فتنص على أن «تكون مشاركة التأمين باطلة إذا كانت معمولة على أجهزة البضائع الموجودة على السفينة أو على الربح المأمول حصوله منها أو على أجر البحريين أو على المبالغ المقرضة اقتراضاً بحرياً أو على الأرباح البحرية التي تنتج من المبالغ المقرضة اقتراضاً بحرياً». وسند الشارع في هذا الاستثناء على الأصل العام أن التأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى جبر ما لحق المستأمن من خسارة وافتقار وما نقص من ذمته بفقد المال المؤمن عليه فحسب، ولكنه لا يكفل للمستأمن ما فاتته من ربح وإثراء. فأجرة البضائع مثلاً تضيع على المجهز إذا هلك البضاعة المنقولة، ولو أجزئ التأمين عليها لحصل المجهز على مبلغ لم يكن في ذمته ولحقق كسباً من التأمين.

ولم تسلم فكرة الشارع المصري هذه من النقد. ذلك لأن المقصود بأن التأمين عقد تعويض هو الضرر الذي يلحق المستأمن كاملاً من جرّاء تحقق

الحادث . ولا شك في أن هذا الضرر يشمل ما لحق المستأمن من خسارة وما فاتته من كسب . فلا يكفي أن يحصل المستأمن على قيمة الشيء الهالك ، بل يجب أن يوضع في المركز الذي كان سيشغله فيما لو لم يهلك هذا الشيء . أمّا أن يفيد المستأمن من تحقق الخطر وأن يكون بعد تحقّقه في مركز أحسن من المركز الذي سيكون فيه فيما لو لم يقع الخطر فهذا هو المحظور والممنوع فحسب ، وهذا هو المقصود بأن التأمين عقد تعويض .

ولذلك فإن الشارع الفرنسي عدّل نص المادتين ٣٣٤ و ٣٤٧ من التقنين التجاري الفرنسي المقابلتين للمادتين ١٧٦ و ١٩٠ من التقنين البحري المصري (الملغى) بالقانون الصادر في ١٢ أغسطس ١٨٨٥ ، وأجاز التأمين على أجرة النقل الصافية وأجرة أفراد الطاقم والمبالغ المقرضة قرضاً بحرياً والربح البحري والربح المأمول حصوله من البضاعة المشحونة وبوجه عام «كل الأشياء المقومة بالنقود والمعرضة لأخطار الملاحة» . كما أن المادة ٣ من قانون التأمين البحري الفرنسي الجديد الصادر في ٣ يوليو ١٩٦٧ ، قد نصّت على أن «كل مصلحة مشروعة ، بما في ذلك الربح المأمول ، يجوز أن تكون محلاً للتأمين» . ثم جاء التقنين البحري المصري الجديد ونص في المادة ٣٤٥ على أنه يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية .

هذا وتنص المادة ٣٣٠ من التقنين البحري اللبناني على أن «كل شخص صاحب علاقة (أي مصلحة) يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والأغذية وأجر البحارة وأجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة» .

وينقسم التأمين البحري إلى قسمين كبيرين : التأمين على السفينة - Assurance sur corps, hull Insurance ، والتأمين على البضائع - Assurance sur

facultés و cargo insurance. وبجانب هذين النوعين يوجد نوع ثالث هو التأمين على تعويض التأمين أو إعادة التأمين. وبعد دراسة هذه الأنواع الثلاثة الرئيسية، نستعرض التأمين من المسؤولية والقيم الأخرى القابلة للتأمين.

المبحث الأول التأمين على السفينة

٤٧ - السفينة وملحقاتها:

تأتي السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها. ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط، بل يشمل ملحقاتها أي الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها. ويشمل التأمين على السفينة نفقات التجهيز -Frais d'armement, outfit كأغذية الطاقم والركاب والوقود وأجور رجال الطاقم إذا كان قد دفع لهم جزء من الأجر على الحساب.

^١ وليس من الضروري أن يكون للمنشأة المؤمن عليها الصفة القانونية للسفينة، بل إن أي جسم عائم يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري.

ويجوز التأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء. ويضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق، ومخاطر إنزال السفينة في البحر، والمخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر. ولا شك في أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر هي مخاطر بحرية. ويجب اعتبار المخاطر الخاصة بالإنزال مخاطر بحرية كذلك. أما شمول التأمين البحري للمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد امتداداً لفكرة التأمين البحري وتطبيقاً لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة.

كما أن عقد التأمين المبرم يجب أن يكون له نفس الطابع أياً كانت حالة بناء السفينة .

ويلاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشيء يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها، وهو في نفس الوقت تأمين من المسؤولية يغطي الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم أو حصة السفينة في الخسارة المشتركة .

٤٨ - أجرة السفينة :

بتعرض المجهّز لخطر فقد أجرة السفينة، إذ أن الأجرة لا تستحق في حالة هلاك البضائع (م ١٩٤ و ٢٢١ بحري مصري جديد، ١٨١ بحري لبناني). وتقضي المادة ١٩٠ بحري مصري (ملغى) ببطالان التأمين المعقود على أجرة السفينة، لما ارتآه المشرع المصري من أن التأمين على الأجرة يبيء للمجهّز سبيلاً للإثراء مما يتنافى مع طبيعة التأمين بوصفه عقد تعويض .

ولم يقف المجهزون مكتوفي الأيدي أمام هذا الخطر، بل جروا مع ذلك على التأمين على أجرة النقل على أن يتعهد المؤمن بعدم المطالبة بالبطالان . وتسمى وثيقة التأمين في هذه الحالة بوثيقة الشرف . بيد أن هذا الطريق غير مأمون العاقبة محفوف بالخطر، إذ يتعرض المجهز لخطر سوء نية المؤمن . ولذلك لجأ المجهزون إلى طريق آخر هو الاشتراط في عقد النقل على أن تكون الأجرة مستحقة مهما طرأ من حوادث . وبمقتضى هذا الشرط يقوم الشاحن بدور المؤمن، إذ هو يلتزم بدفع الأجرة للمجهز مهما كانت الحوادث التي تطرأ للبضاعة في مقابل تخفيض مقدار الأجرة . وللشاحن بدوره أن يؤمن على الأجرة التي يلتزم بدفعها للمجهز في كل الأحوال . وبذلك يتوصّل المجهز إلى التأمين على الأجرة بطريق غير مباشر .

ولما كان حظر التأمين على أجرة السفينة يصدر عن تصوير خاطيء للتأمين بوصفه عقد تعويض، بل إن طبيعة التأمين ذاتها تقضي بتعويض المستأمن عن الضرر الذي يلحقه كاملاً سواء في ذلك ما لحقه من خسارة أو ما فاتته من كسب، فقد عدلت التشريعات الحديثة عن هذا الحظر وأجازت التأمين على أجرة السفينة. أما المشرع اللبناني فيجيز التأمين على أجرة السفينة إذ أن المادة ٣١٠ بحري لبناني تذكر أجرة السفينة بين الأموال التي يجوز التأمين عليها.

ولا يجوز التأمين إلا على الأجرة الصافية، لأن نفقات التجهيز تندرج في التأمين على السفينة كما تقدّم. فلو قام المجهز بالتأمين على الأجرة الإجمالية لحقّق كسباً وإثراء من التأمين. وتحدّد المادة ٣١٢ بحري لبناني الأجرة الصافية جزافاً بـ ١٠٠ في المائة من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين.

ويلاحظ أنه ليس هناك حظر مطلق للتأمين على الأجرة الإجمالية، بل إن المحظور فقط هو الجمع بين التأمين على نفقات التجهيز والأجرة الإجمالية. ومن ثم فإن للمجهز الحرية في التأمين على الأجرة الإجمالية وعدم التأمين على نفقات التجهيز.

والتأمين على أجرة السفينة أمر نادر الوقوع، إذ أن المجهز يفضل عليه شرط الأجرة المكتسبة مهما طرأ من حوادث. أما فيما يتعلّق بالشاحن الذي يلتزم بدفع الأجرة في هذه الحالة، فإن التأمين على البضائع يشمل الأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ (م ٣١٤ بحري لبناني)، أي أنه يؤمن على الأجرة التي يلتزم بدفعها.

المبحث الثاني التأمين على البضائع

٤٩ - يتم التأمين على البضائع إما بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة، وإما بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة اشتراك.

١ - التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة

٥٠ - يجوز التأمين على البضائع أياً كان نوعها، وأياً كانت طريقة نقلها، أي سواء أكانت منقولة بمقتضى سند إبحار أو بمقتضى سند شحن.

ويجب أن يشبه بالبضائع أمتعة المسافرين، والأشياء التي تجمعها السفينة الناقلة خلال رحلة علمية، والأسماك التي توجد على ظهر سفينة صيد.

وقد تستبعد الوثيقة بعض البضائع التي لا يرغب المؤمن في التأمين عليها أو يرغب في تغطيتها بشرط خاص. فقد تستبعد الوثيقة الأشياء الثمينة كأوراق البنكنوت والأوراق المالية والمعادن الثمينة والمجوهرات والحلى الذهبية، والطرود البريدية. ولا يرفض المؤمنون التأمين على هذه البضائع المستبعدة، ولكنهم يتطلبون تصريحاً خاصاً ويحتفظون بالحق في قبولها.

والتأمين على البضائع هو في المبدأ تأمين على البضائع التي تكون محلاً لنقل بحري. ولكن الوثائق توسّع من نطاق تطبيقها بحيث تشمل البضائع التي تكون محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي تابع لنقل بحري تغطيه الوثيقة.

ويقبل المؤمنون بيانات سند الشحن بشرط أن تكون صحيحة، مع الاحتفاظ بأثر التصريح غير الصحيح المقدم عمداً من الشاحن وهو يحرم الشاحن من حق الرجوع على المؤمن.

٥١ - التأمين على الربح المأمول :

لم يكن المشرع المصري (م ١٩٠ بحري ملغى) يميز التأمين على الربح المأمول حصوله من البضاعة، مثله في ذلك مثل التقنين التجاري الفرنسي الصادر سنة ١٨٠٧. وذلك لنفس العلة التي أملت حظر التأمين على أجرة النقل، إذ يتمتع على الشاحن أن يصيب مغنماً من وراء التأمين. وعلى هذا إذا أراد الشاحن التأمين على البضاعة فعليه أن يؤمن عليها بقيمتها في ميناء القيام لا بقيمتها في ميناء الوصول، وتشمل القيمة في ميناء القيام ثمن الشراء وأجرة النقل إذا كان مشروطاً دفعها في جميع الأحوال، ولكن يتمتع عليه أن يضيف إلى هذه القيمة الربح الذي كان يأمل الحصول عليه من بيعها في ميناء الوصول. وقد عدلت التشريعات الحديثة عن هذا الحظر وأجازت التأمين على الربح المأمول، استناداً إلى أنه يجب تعويض المستأمن عن الضرر الذي يلحقه كاملاً. والتعويض الكامل يجب أن يكون معادلاً تماماً للضرر الواقع والربح الفائت طبقاً للقواعد العامة (م ٢٦٠ موجبات وعقود). وهذا ما أخذت به المادة ٣١٠ من التقنين البحري اللبناني.

ورغم إجازة التشريعات الحديثة للتأمين على الربح المأمول، فإن البعض انتقده بأنه تأمين من الأخطار التجارية وليس من الأخطار البحرية. ولكن هذا الانتقاد في غير محله، لأن سبب فقد الربح هو الخطر البحري. فالحسارة ليست راجعة إلى تقلبات السوق التجاري بل إلى مخاطر الملاحة، ومن العدل تعويض الشاحن بطريقة كاملة.

على أن في الأمر صعوبة تكمن في كيفية حساب الربح المأمول. وقد يقال بأن في الإمكان التأمين على البضاعة بحسب قيمتها في ميناء الوصول. ولكن

التي يتأتى معرفة هذه القيمة في الوقت الذي يبرم فيه التأمين؟ كما أنه من المحتمل هبوط أسعار البضاعة فلا يكون ثمة ربح على الإطلاق ويثري المستامن من وراء التأمين. ولحل هذه الصعوبة فإن التشريع اللبناني يحدّد الربح المأمول جزافاً بعشرة في المائة من قيمة البضاعة عند القيام ما لم يرد نص مخالف في عقد التأمين (م ٣١٣ بحري).

٢ - الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك

٥٢ - تعريف:

الأصل أن يتضمّن عقد التأمين تحديداً للأشياء المؤمن عليها على وجه الدقة. وهذا التحديد يسمح بتقدير ما إذا كانت هذه الأشياء معرضة للأخطار وما إذا كان المستامن قد تضرّر من الهلاك أو التلف.

ولكن وثيقة التأمين قد لا تتضمّن تحديداً للأشياء المؤمن عليها فتسمّى الوثيقة العائمة Police Flottante, Floating policy. كما تسمّى وثيقة الاشتراك Police d'abonnement لأن المستامن يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن يدفع قسطاً دورياً يحدّد على أساس ما يشحن. ويطلق عليها المشرع اللبناني اسم «الوثيقة غير الثابتة».

وتعرف الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك بأنها الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستامن خلال فترة محدّدة. كأن يؤمن تاجر في بيروت على كافة البضائع التي يصدرها إلى الاسكندرية أو يستوردها من الاسكندرية خلال سنة في حدود مبلغ معين.

ويلاحظ أن استمرار العقد يتمثل في اصطلاح «وثيقة الاشتراك»، وأن عدم تحديد الأشياء المؤمن عليها يتمثل في تعبير «الوثيقة العائمة».

ويلاحظ أيضاً أن قسط التأمين في الوثيقة العائمة لا يمكن أن يكون محدداً وقت إبرامها، بل هو يتحدد حسب طبيعة ومقدار البضائع التي تشحن لحساب المستأمن خلال الفترة المحددة. ولذلك يلتزم المستأمن بأن يرسل للمؤمن إخطاراً بكل بضاعة تشحن خلال الفترة المحددة ويحدد القسط من واقع الإخطارات المقدمة.

٥٣ - مزايا الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك :

قد يكون من المفيد في كثير من الأحيان أن لا يعقد التأمين بمقتضى وثائق خاصة مستقلة يبرمها المستأمن، كما هي الحال بالنسبة للتجار والصناعيين الذين يلتزمون بشحن كميات من البضائع على دفعات خلال فترة معينة كالسيارات والأجهزة الكهربائية والأدوات المنزلية والحبوب والقمح وغير ذلك. وتلبية لهذه الحاجة ولأجل تغطية مثل هذه العمليات المتتابعة أخذ المؤمنون يستعملون الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك.

والوثيقة العائمة ذائعة عملاً ومستعملة بوجه عام في عمليات التصدير والاستيراد لما تتضمنه من مزايا على الوثائق العادية:

(١) فهي تسمح بالتأمين على البضائع التي تصدر أو تستورد خلال فترة معينة قبل القيام بشحنها ومعرفة نوعها وقدرها وقيمتها.

(٢) وهي تعفي الأطراف من إبرام وثيقة مستقلة خاصة بكل رسالة بحرية، اكتفاء بتقديم إخطار عن كل شحنة من البضائع خلال الفترة المحددة مما يترتب عليه قصد كبير في الوقت والنفقات.

(٣) كما أن المستأمن يحصل على قسط تأمين مخفّض، لأن المؤمن متأكد من الحصول على الأقساط لمدة طويلة، ولأن الوثيقة تتضمن توزيعاً للأخطار على عدد كبير من الشحنات. كما أن هذا الاشتراك يضمن للطرفين ثبات القسط طوال فترة العقد رغم تغير سعر القسط في السوق.

وهذه المزايا كانت سبباً في ذبوع الوثيقة العائمة في التأمين على البضائع.

وغالباً ما تقترن الوثيقة العائمة بشرط التأمين لمصلحة شخص غير معين. وهذا الاقتران كان جزيلاً الفائدة. إذ جرت عادة أمناء النقل وشركات الملاحة الكبرى على عقد وثائق عائمة تشمل كافة البضائع التي يقومون بشحنها خلال فترة معينة لمصلحة شخص غير معين، ثم يعرضون على الشاحنين الإفادة من هذا التأمين نظير مبلغ يضاف إلى أجرة النقل.

٥٤ - بيانات الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك:

تضمنت المادة ٣٩٣ من التقنين البحري المصري الجديد البيانات التي يجب أن تشمل عليها وثيقة الاشتراك، فنصت على أنه «إذا أبرم التأمين بوثيقة اشتراك وجب أن تشمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة».

ويتضمن قانون التأمين البحري الانجليزي ١٩٠٦ القواعد الرئيسية المنطبقة على الوثائق العائمة (م ٢٩).

٥٥ - الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة :

ولما كانت الوثيقة العائمة لا تتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها، فقد يقال بأنها لا تعدو أن تكون مجرد وعد بالتأمين يتعهد المؤمن بمقتضاه بالتأمين اللاحق على البضائع التي يقوم المستأمن بشحنها. بيد أن هذا القول غير صحيح. فالوثيقة العائمة هي عقد تأمين نهائي ملزم لطرفيه بمجرد إبرامه. كل ما هنالك أن محل العقد غير محدد وقت إبرامه ولكنه قابل للتحديد فيما بعد، ويتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعة الشحن ذاتها. وهذه القاعدة الجوهرية قررها القضاء منذ أن عرفت الوثيقة العائمة. فلقد قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢ فبراير ١٨٥٧ (دلو ز ١٨٥٧ - ١ - ٦٧) بأن «واقعة الشحن هي التي تعطي الحياة للتأمين دون حاجة لأي تعبير جديد عن إرادة المتعاقدين». وأضافت في حكم لاحق بتاريخ ٢٩ أبريل ١٨٨٥ (دلو ز ١٨٨٦ - ١ - ٧) إلى العبارة السابقة العبارة التالية: «ويظل التأمين مفتوحاً لمصلحة المستأمن ويتغذى بالشحنات المتعاقبة التي تتم لمصلحته في حدود المبلغ المتفق عليه» (انظر أيضاً نقض فرنسي ٧ فبراير ١٩٠٨ دلو ز ١٩٠٩ - ١ - ٢٦٥، ٥ نوفمبر ١٩٥١ DMF ١٩٥٢ - ١٢٩). وعلى هذا فليس الإخطار الذي يرسله المستأمن للمؤمن بحصول الشحن هو الذي يتحقق به تحديد البضاعة، بل واقعة الشحن.

ومن رأينا أن التزامات كل من المؤمن والمستأمن تنعقد معقدة على شرط موقف هو وجود شحنات في المستقبل. وينتج من هذا أنه ليس للمستأمن أن يخصص هذه الشحنة للوثيقة العائمة أو لا يخصصها، بل يلتزم بأن يخصص جميع الشحنات للوثيقة العائمة حتى لا يصبح الشرط إرادياً محض ينبني عليه بطلان الالتزام.

٥٦ - التخصيص الإجباري للشحنات :

بيد أن الوثيقة العائمة قد تؤدي إلى الغش. ذلك أن جميع البضائع لا تتعرض لنفس الأخطار، ويخشى أن يقتصر المستأمن على أن يخصص للوثيقة

العائمة البضائع التي تتعرض لأخطار جسيمة كأن تكون قابلة للتلف أو مشحونة على سفينة لا تحمل الدرجة الأولى من إحدى هيئات تصنيف السفن. أما البضائع التي تتعرض لأخطار بسيطة أو تشحن على سفن جيدة فلا يقدم إخطاراً للمؤمن عنها ويؤمن عليها لدى مؤمن آخر نظير قسط أقل من قسط الوثيقة العائمة.

ودراً لهذا الغش وحماية للمؤمن، استقر القضاء على أن المستأمن يلزم بأن يخصص للوثيقة العائمة كل الشحنات التي يصدرها أو يستوردها خلال الفترة المحددة في الوثيقة ولا يحق للمؤمن من جهة أخرى أن يرفض بعض البضائع نظراً لطبيعتها أو طريقة شحنها بل يلتزم بقبول البضائع جميعها.

ويستند هذا القضاء على أن المؤمن يلتزم بمقتضى الوثيقة العائمة بضمان كافة الأخطار دون استثناء التي تلحق جميع الشحنات خلال فترة معينة. ولكنه يقصد مقابل ذلك أن يحصل دون استثناء على كافة الأقساط المتعلقة بهذه الشحنات. ومن أجل ذلك يلتزم المستأمن بأن يخصص للوثيقة العائمة كل الشحنات التي يقوم بها خلال مدة الوثيقة وبشروطها. وهذا التبادل هو عنصر ضروري في الوثيقة العائمة التي تتطلب قدراً كبيراً من الثقة المتبادلة بين المؤمن والمستأمن. وإذا لم يخصص المستأمن كافة الشحنات للوثيقة العائمة فإنه يعوق سير العقد. فلا يحق له مثلاً أن يستبعد من الوثيقة العائمة الشحنات التي تبدو له أنها معرضة لمخاطر أقل أو وجد لها تأميناً آخر بشروط أفضل. وهذا الطابع الإلزامي للتخصيص هو الذي يرفع عن العقد طابعه كعقد إرادي محض، بل هو عقد نهائي ينتج آثاره بالتحديد المادي للمحل أي بواقعة الشحن، دون حاجة لأي تدخل جديد من الطرفين.

وقد قنن المشرع البحري اللبناني هذا القضاء فالزم المستأمن بأن يقدم للمؤمن إخطاراً بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير خلال المدة التي يسري فيها التأمين (م ٣٠٨ فقرة ٢ بحري لبناني).

وإذا لم يتم المستأمن بتنفيذ هذا الالتزام، أي إذا لم يصرّح بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير، فيجوز للمؤمن فسخ العقد مع الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة في كل الأحوال، كما يحق له استيفاء الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرّح بها (م ٣٠٨ فقرة ٢ بحري لبناني).

ويأخذ التقنين البحري المصري الجديد بذات الحكم إذ تنص المادة ٣٩٤ منه على أن «يلتزم المستأمن في وثيقة الاشتراك بإخطار المؤمن بجميع الشحنات التي تتم لحسابه أو لحساب الغير ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها». ثم فرّقت المادة بين الشحنات التي تتم لحساب المستأمن والشحنات التي تتم لحساب الغير:

(أ) فالشحنات التي تتم لحساب المستأمن أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، يشملها التأمين تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المستأمن الإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في الوثيقة.

(ب) أما الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المستأمن بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمستأمن مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلاً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها.

وتنص المادة ٣٩٥ بحري مصري جديد على أنه إذا خالف المستأمن الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة، جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فوراً مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها. وإذا ثبت سوء نية المستأمن، جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المستأمن.

٥٧ - إخطار المستأمن :

للمؤمن مصلحة واضحة في معرفة البضاعة التي يغطيها التأمين بمجرد شحنها حتى يتعرف مدى الأخطار التي يتعرض لتحميلها من جهة، وحتى يتمكن من تحديد قسط التأمين من جهة أخرى.

ولذلك يلتزم المستأمن بمقتضى الوثيقة العائمة بتقديم إخطار للمؤمن Déclaration d'aliment يبين فيه اسم السفينة الناقلة والرحلة التي تقوم بها ومقدار البضاعة المشحونة فيها وقيمتها.

والإخطار لا يتحدد به محل عقد التأمين، لأنه محدد من قبل بواقعة الشحن. ولكن المستأمن يخبر المؤمن بهذا المحل بمجرد تحديده، لأن المستأمن تتوافر لديه وسيلة العلم بهذا التحديد في حين أن المؤمن يفتقر إلى ذلك. فالالتزام بالإخطار هو إذن التزام تعاقدي يقع على عاتق المستأمن بأن يحيط المؤمن بالمعلومات المفيدة بشأن محل التأمين.

ويحدد العقد المدة التي يجب أن يقدم الإخطار خلالها. وإذا لم تحدد هذه المدة وجب تقديم الإخطار في أقرب وقت ممكن.

ويلاحظ أن آثار عقد التأمين لا تتوقف في ترتبها على تقديم الإخطار، بل إنها تترتب قبل تقديم الإخطار بمجرد شحن البضاعة وتعرضها للخطر. ولذلك يجوز تقديم الإخطار ولو كان الخطر قد تحقق من قبل، حتى ولو كان المستأمن على علم به، دون أن يعتبر ذلك استثناء يرد على الأصل الذي يقضي ببطالان كل تأمين يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها (م ٣١٨ بحري لبناني، ٣٥٠ بحري مصري).

ومع ذلك إذا كان الإخطار متعلقاً ببضائع مؤمن عليها لحساب الغير، فلا يكون له أي أثر إذا قدم بعد تحقق الخطر (م ٣٠٨ فقرة ٣ بحري لبناني). وقد

قصد بهذا الاستثناء تفادي غش طالما أشار شكوى المؤمنين وعاق سير الوثيقة العائمة، إذ يحصل أن الغير المستفيد من الوثيقة وهو أجنبي عن العقد مجهول من المؤمن لا يطلب من المستأمن موقع الوثيقة أن يقدم إخطاراً عن البضاعة إلا بعد هلاكها. أما إذا وصلت البضاعة سالمة فلا يطلب بتقديم إخطار عنها حتى لا يدفع قسط التأمين، وليس في هذا شيء من الاحتمال أو حسن النية وهما قوام عقد التأمين.

هذا ويجب أن يكون الإخطار مطابقاً للحقيقة. فالمستأمن يلتزم بمقتضى العقد بأن يُعلم المؤمن على وجه الدقة بمضمون الأشياء المؤمن عليها واحتمال الأخطار. ويطبق القضاء على هذا الإخطار حكم المادة ٢٩٧ بحري لبناني (المادة ٣٤٧ بحري مصري جديد) التي تميز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين للكنم أو التصريح الكاذب (نقض فرنسي ٣٠ نوفمبر ١٩٠٣ المجلة الدولية للقانون البحري ١٩ - ٨١٧). وهذا التطبيق قد نوزع فيه. فقليل بأن العقد وقد نشأ صحيحاً فلا يجوز إبطاله لإخطار أو تصريح كاذب. ولكن هذا الاعتراض لا محل له ما دام أساس البطلان ليس عيباً في رضا المؤمن بل هو عقوبة ضد المستأمن لمخالفته التزاماً يقع على عاتقه.

ومتى قام المستأمن بإخطار المؤمن إخطاراً صحيحاً صادقاً، وجب عليه أيضاً أن يخطر المؤمن بكل التعديلات اللاحقة لهذا الإخطار والتي من شأنها تغيير فكرة المؤمن عن الخطر.

وإذا لم يقم المستأمن بتقديم الإخطار حسبما تقدّم، جاز للمؤمن أن يطلب فسخ العقد مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها، لأن الضرر اللاحق به هو بالذات انتفاء الوفاء بالقسط (م ٣٩٥ بحري مصري).

المبحث الثالث إعادة التأمين

٥٨ - تعريف :

إعادة التأمين هو التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه للمستأمن عند تحقق الخطر والذي لا يخرج عن كونه قيمة معرضة لأخطار الملاحة البحرية (م ٣١٦ بحري لبناني).

ويلجأ المؤمن إلى إعادة التأمين لكي يتلافى آثار الكوارث الكبيرة. وتظهر الفائدة التي تعود على المؤمن من إعادة التأمين من ناحية أن قسط إعادة التأمين يكون أقل من قسط التأمين. فإذا كان قسط التأمين ٥٪ فإن قسط إعادة التأمين يكون حوالي ٣ أو ٤٪ بحيث يتبقى للمؤمن ربح قدره ٢ أو ١٪. وعلة ذلك أن معيد التأمين يتحمل مصروفات ونفقات أقل من تلك التي يتحملها المؤمن. فالمؤمن عليه أن ينفق مبالغ كبيرة في الإعلان والسمسة، كما يجب أن يكون له وكلاء في الموانئ المختلفة للبحث عن المجهزين والشاحنين والتعاقد معهم. أما معيد التأمين فليس في حاجة إلى كل هذه النفقات، إذ يكفي أن يرسل منشوراً إلى المؤمنين وهم قليلو العدد مما يجعل مصروفاته ضئيلة، ويجعل قسط إعادة التأمين أقل من القسط الأول.

هذا إلى أن أنظمة شركات التأمين تحدّد مبلغاً معيناً يكون حداً أعلى لا يصح تجاوزه في التأمين على خطر واحد. ولكنها لا ترفض الأخطار التي تزيد على هذا الحد، بل تقبل جميع الأخطار التي تعرض عليها مهما بلغت قيمتها، وتعيد التأمين بما زاد عن الحد الأعلى. فإذا عقدت الشركة تأميناً بمبلغ يجاوز هذا الحد الأعلى حتى لا تفوت على نفسها صفقة رابحة، فإنها تلجأ إلى شركة أخرى للتأمين على الفائض. فلو فرضنا أن السفينة آمن عليها بمبلغ مليون دولار،

وكان الحد الأعلى للتأمين لدى المؤمن نصف مليون دولار، فإنه يؤمن على النصف الثاني لدى مؤمن آخر، مما يسمح للمؤمن بالاحتفاظ بعملائه والظهور أمامهم بمظهر المؤمن الوحيد.

وعملية إعادة التأمين ذائعة في العمل ومركزها الرئيسي في لندن وتتولاها هناك بوجه خاص جماعة اللويدز.

٥٩ - أنواع إعادة التأمين :

لدراسة نظام إعادة التأمين من الناحية القانونية، لا بد من التمييز بين صورتين من إعادة التأمين :

(١) فقد ترد إعادة التأمين على عقد تأمين منفرد. وهذه الصورة هي أقدم صور إعادة التأمين وأكثرها بساطة. فالمؤمن الذي قام بالتأمين على رسالة بحرية يسعى إلى التأمين على التعويض الإجمالي الذي تعهد به في حالة الهلاك أو التلف. وهذا النوع قد زال في العمل.

(٢) وقد تأخذ إعادة التأمين صورة اتفاق عام treaty لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن، بمعنى أنه يطبق بطريقة آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمها المؤمن المباشر، وهي الصورة المستعملة اليوم.

٦٠ - الطبيعة القانونية لإعادة التأمين :

وعقد إعادة التأمين ما هو إلا عقد تأمين حقيقي يقوم فيه المؤمن المباشر بدور المستأمن ويقوم فيه معيد التأمين بدور المؤمن، ولا خلاف بين العقدين إلا من حيث الموضوع فقط. فموضوع التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المستأمن، وموضوع إعادة التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن

المباشر. ويخضع عقد إعادة التأمين لنفس القواعد التي يخضع لها عقد التأمين البحري (م ٣١٦ بحري لبناني). ومن ثم يجب أن يكون العقد بالكتابة ولا يجوز إثباته إلا بتقديم الوثيقة. ويكون عقد إعادة التأمين قابلاً للإبطال إذا أخفى المؤمن بعض البيانات أو قدم بيانات خاطئة تطبيقاً لحكم المادة ٢٩٧ بحري لبناني (م ٣٤٧ بحري مصري). وهذا الحكم لا ينطبق فقط على البيانات أو التصريحات المتعلقة بالوقائع السابقة على العقد، بل ينطبق أيضاً على الكتمان أو التصريح الكاذب المتعلق بالوقائع التي تطرأ خلال العقد. وتتم معظم عقود إعادة التأمين في الواقع بنفس شروط عقد التأمين الأصلي، وتقديم هذا العقد يزود المؤمن المعيد بكافة المعلومات التي توافرت للمؤمن نفسه.

وعقد إعادة التأمين عقد تعويض كعقد التأمين ذاته يجنب المؤمن الخسارة التي تلحقه بدفع تعويض التأمين للمستأمن الأصلي. وقد يضمن هذا التعويض كاملاً، وقد يضمن جزءاً منه فقط، ولكن يمتنع أن يحصل المؤمن بمقتضاه على مبلغ يزيد على هذا التعويض. فلا يجوز للمؤمن المباشر أن يطلب من المؤمن المعيد مبلغاً أكثر من المبلغ الذي دفعه للمستأمن. كما يجب على المؤمن المباشر أن يردّ إلى المؤمن المعيد نصيبه في المبالغ التي استردها نتيجة رجوعه على الغير المسؤول.

ويلاحظ أن عقد إعادة التأمين يستند في قيامه إلى عقد التأمين. ومن ثم يتأثر بكل ما يؤثر في عقد التأمين. ويتفرّع على ذلك أن بطلان عقد التأمين أو عدم نفاذه يستتبع بطلان عقد إعادة التأمين لانعدام الموضوع أو المحل. وعلى العكس من ذلك فإن بطلان عقد إعادة التأمين لا أثر له على صحة عقد التأمين.

٦١ - آثار إعادة التأمين :

ويترتب على عقد إعادة التأمين أن للمؤمن المباشر أن يطالب المؤمن المعيد بتعويض التأمين إذا أثبت الضرر اللاحق به أي قيامه بدفع التعويض للمستأمن الأصلي، أو على الأقل إذا أثبت التزامه بدفعه.

وليست هناك أدنى علاقة قانونية بين المستأمن الأصلي ومعيد التأمين نظراً لاستقلال عقد التأمين الأصلي عن عقد إعادة التأمين. وتقرّياً على ذلك يظل المؤمن مسؤولاً وحده تجاه المستأمن الأصلي (م ٣١٦ بحري لبناني). ولا يجوز للمستأمن الأصلي الرجوع مباشرة على معيد التأمين بمبلغ التعويض. وكل ما له هو أن يطالب بتعويض إعادة التأمين باسم مدينه المؤمن المباشر عن طريق الدعوى غير المباشرة، فإذا حصل عليه دخل هذا التعويض في أموال المؤمن المباشر وكان ضماناً لجميع دائنيه، أو أن يوقع حجز ما للمدين لدى الغير على هذا التعويض.

على أنه يجوز الاتفاق في عقد التأمين الأصلي على تنازل المؤمن المباشر عن تعويض إعادة التأمين للمستأمن. كما يجوز من جهة أخرى الاتفاق في عقد إعادة التأمين على أن ينبى المؤمن المباشر معيد التأمين في استيفاء أقساط التأمين الأصلي من المستأمن مباشرة بشرط أن يدفع التعويض للمستأمن مباشرة في حالة استحقاقه. ولما كان الأمر يتعلّق بإثابة، فإنه يلزم رضاء المستأمن الأصلي بهذا الاتفاق.

المبحث الرابع التأمين من المسؤولية

٦٢ - من الذائع القول بأن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساساً إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرّض لها من جراء استغلالها أو انتقالها. وهذه النظرة مردّها أن المؤمنيين البحريين ظلّوا لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولاتها، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية للمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه.

ويفسّر هذا الوضع بما جرى عليه العمل في سوق التأمين البحري الانجليزي. فمن المعلوم أنه منذ منتصف القرن التاسع عشر تركت الشركات الانجليزية، وكذا جماعة اللويدز، لنوادي الحماية والتعويض P.&I Clubs المؤلفة من ملاك السفن في شكل جمعيات للتأمين التبادلي، ضمان مخاطر المسؤولية المدنية، ولم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين المباشر على السفن والبضائع. وبعبارة أخرى تمت في إنجلترا منذ أكثر من قرن قسمة لنشاط التأمين البحري، بحيث اختصت شركات التأمين واللويدز بضمن الخسائر والأضرار المادية التي تلحق السفن والبضائع، واختصت نوادي الحماية والتعويض بضمن المسؤوليات المدنية سواء أكانت تقصيرية أم تعاقدية. ولما لم تكن توجد في مصر نوادي للحماية والتعويض، فقد انضم ملاك السفن المصريين إلى النوادي الانجليزية لضمان مسؤولياتهم المدنية.

ويفسّر الوضع المتقدم ثانياً بالتشريع المستمد من التقنين البحري المصري لسنة ١٨٨٣ الملغى وبخاصة أحكام المادة ٣٠ (وتقابل المادة ٢١٦ من التقنين التجاري الفرنسي ١٨٠٧) التي تميز للمالك أن يتخلص من مسؤوليته بترك السفينة والأجرة، وهو النظام الذي حلّ محله اليوم نظام التحديد النقدي أو الجزافي للمسؤولية. فإذا كان لمالك السفينة أن يبرأ من ديونه بترك السفينة والأجرة لدائنيه، فليس ثمة ما يدعو المؤمنين والمستأمنين كي يعرضوا أو يبحثوا عن ضمان التأمين من المسؤولية المدنية. فالحماية توجد في التشريع ذاته، فلا حاجة للبحث عن ضمان التأمين.

ولما اعتنقت مصر نظام التحديد الجزافي للمسؤولية وفقاً لاتفاقية لندن الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية الصادرة في ١٩ نوفمبر ١٩٧٦، فقد تغير الوضع المتقدم وعرض التقنين البحري المصري الجديد لسنة ١٩٩٠ للتأمين من المسؤولية في المواد ٣٩٧ و٣٩٨ و٣٩٩ و٤٠٠.

على أن هناك بضعة نصوص من التقنين البحري الجديد تنتقص من أهمية هذا التأمين. فالمادة ٣٥٤ فقرة أولى تنص على أن المؤمن لا يسأل عن الأضرار

الناشئة عن الأخطاء العمدية أو الجسيمة الصادرة من المستأمن. كما أن المادة ٣٧٧ فقرة ٢ تقضي بعدم مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن الأخطاء العمدية التي تصدر من الربان. وبهذا أفصح المشرع عن إرادته في اقتصار التأمين البحري على التأمين على الأشياء من الخسائر والأضرار الناشئة عن تعرضها لأخطار البحر.

المبحث الخامس أنواع مختلفة من التأمين البحري

٦٣ - التأمين على أجور البحارة:

تخظر المادة ١٩٠ من التقنين البحري المصري لسنة ١٨٨٣ الملغى التأمين على أجور البحارة من خطر عدم استحقاقها كلها أو بعضها عند طرؤ حادث بحري، لأن الأمر يتعلّق في نظر الشارع المصري بكسب فائت لا يجوز أن يجبره التأمين. بيد أن هذه النظرة غير صائبة، ولذلك أجاز المشرع الفرنسي سنة ١٨٨٥ ومن بعده المشرع اللبناني (م ٣١٠ بحري) التأمين على أجرة البحارة. بيد أنه من النادر أن يقوم البحارة بالتأمين على أجورهم من خطر عدم استحقاقها.

٦٤ - التأمين على مبلغ القرض البحري:

للمقرض قرضاً بحرياً حق قبل المجهز يتوقف استيفاءه على وصول السفينة سالمة بحيث أن هلاك السفينة يستتبع انقضاء الحق. أي أن حق المقرض قرضاً بحرياً يكون عرضة لمخاطر البحر، ومن ثم يجوز له القانون أن يؤمّن على مبلغ القرض (م ٣١٠ بحري لبناني).

على أنه يحظر على المقرض قرضاً بحرياً التأمين على المبلغ الذي اقترضه (م ١٩٠ بحري مصري ملغى)، لأنه يبرأ من التزامه بالدفع في حالة تحقق الخطر وهلاك السفينة، ولو أجاز له التأمين على المبلغ المقرض لحقّق في حالة هلاك السفينة ربحاً ربما ما كان ليحصل عليه في حالة وصولها سالمة.

٦٥ - التأمين على الربح البحري:

الربح البحري هو الفائدة التي يحصل عليها المقرض قرضاً بحرياً زيادة على مبلغ القرض في حال وصول السفينة سالمة. أما إذا هلكت السفينة ضاع على المقرض هذا الربح فضلاً عن مبلغ القرض ذاته. ويمنع المشرع المصري (م ١٩٠ بحري ملغى) التأمين على الأرباح البحرية التي تنتج من المبالغ المقرضة قرضاً بحرياً، لأن هذه الأرباح لم تكن عنصراً من عناصر ذمة المستأمن، ولو ساغ التأمين عليها لأثرى من وراء التأمين.

والتأمين على الربح البحري جائز في التشريع الفرنسي منذ سنة ١٨٨٥، وهو جائز في التشريع اللبناني (م ٣١٠ بحري لبناني). على أنه ليست لهذه الإباحة فائدة عملية لزوال القرض البحري في الوقت الحاضر.

٦٦ - التأمين على أقساط التأمين:

يجوز للمستأمن أن يؤمّن على أقساط التأمين (م ٣١٧ بحري لبناني).

وقد يقال بأن قسط التأمين لا يتعرّض في الحقيقة للخطر، لأنه مستحق الدفع سواء تحقّق الخطر أو لم يتحقّق. ولكن هذا القول مردود عليه بأن قسط التأمين عرضة لمخاطر البحر، لالتزام المستأمن بدفعه حتى في حالة تحقق الخطر. فلو فرض أن مجهزاً أمّن على سفينته بمبلغ مليون دولار مقابل قسط تأمين قدره

١٠٪، فإنه يدفع ١٠٠,٠٠٠ دولار قسطاً للتأمين. وإذا تحقّق الخطر فإنه يقبض مليون دولار، ولكن ما يحصل عليه في الحقيقة بعد خصم قسط التأمين يكون ٩٠٠,٠٠٠ دولار، وبذلك تلحقه خسارة قدرها ١٠٠,٠٠٠ دولار. ولذا أجيّز للمستأمن أن يؤمّن على قسط التأمين. وإذا تابع المستأمن التأمين على الأقساط، فقد يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريباً.

والتأمين على قسط التأمين جزيل الفائدة بالنسبة لأخطار الحرب لارتفاع أقساط التأمين عنها.

الفرع الثاني تقويم الأشياء المؤمن عليها

٦٧ - التأمين عقد تعويض يرمى إلى تعويض المستأمن عن الضرر الذي يلحقه من جراء تحقق الخطر. ولذلك يجب أن يكون مبلغ التأمين المشروط في العقد مساوياً للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، حتى لا يحقق المستأمن ربحاً من التأمين، وحتى لا تكون له مصلحة في وقوع الحادث وتحقيق الخطر.

فإذا يكون الحكم إذا كان مبلغ التأمين يزيد على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه أو كان أقل من هذه القيمة؟ هذا ما سنعالجه فيما يلي بعد أن نعرض لكيفية تقويم الأشياء المؤمن عليها.

المبحث الأول تقويم السفينة والبضائع

٦٨ - تقويم السفينة :

على المستأمن الذي يطالب المؤمن بالوفاء بالتعويض أن يثبت قيمة الأشياء المؤمن عليها. ولما كان التأمين يرمى إلى وضع المستأمن في نفس المركز الذي كان

فيه قبل وقوع الحادث وتحقق الخطر، فكان لازماً أن تقدر السفينة بحسب قيمتها قبل الحادث مباشرة. بيد أنه نظراً لتعذر معرفة قيمة السفينة يوم الحادث، فقد استقر الرأي على أن قيمة السفينة يجب أن تقدر يوم ابتداء الأخطار أي من بداية السفر. وبهذا الحكم يأخذ التشريع اللبناني (م ٣١٤ فقرة ٢ بحري). وتقرر هذا الحكم كذلك بقصد تعويض مالك السفينة عن نقص قيمة السفينة الراجع إلى الاستعمال العادي خلال الملاحة.

وفي السنوات الأخيرة طرأت تقلبات هامة على قيمة السفن. ففي خلال سريان تأمين معقود على السفينة لمدة محددة كسنة مثلاً قد تهبط قيمة السفينة إلى النصف. ومن الصعب بسبب أهمية هذه التغير في القيمة الاعتماد على قيمة السفينة وقت بدء السفر، إذ أن من شأن ذلك السماح للمستأمن بأن يحقق كسباً في حالة الحادث. ومن ثم يبدو أكثر اتساقاً مع القانون والعدالة تقويم السفينة وقت الحادث عند نقص قيمتها بسبب الظروف الاقتصادية العامة. وقد استقر القضاء الإيطالي على الحل السابق (نقض إيطالي ٩ نوفمبر ١٩٢٧ مجلة دور ٣ - ٤٩٧). على أن معظم التشريعات تأخذ بالتقويم وقت بدء السفر.

٦٩ - تقويم البضائع :

تنص المادة ٣٩٠ من التقنين البحري المصري الجديد على أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع على الأعلى من المبالغ الآتية :

(أ) ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراة، وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول، والربح المتوقع.

(ب) قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها.

(ج) ثمن بيع البضاعة إذا باعها المستأمن مضافاً إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع .

وتنص المادة ٣١٤ فقرة ١ من التقنين البحري اللبناني على تقدير البضائع بحسب السعر الجاري في وقت الشحن ومحلّه مع جميع الرسوم المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وقسط التأمين والربح المأمول عند الاقتضاء .

وتثبت قيمة البضائع وفقاً لثمن الشراء بقوائم البضائع (الفواتير) والدفاتر . ومع ذلك إذا كان شراء البضاعة يرجع إلى تاريخ سابق على الشحن بوقت طويل فلا يمكن الاعتماد على ثمن الشراء . وفي حالة انتفاء هذا الإثبات فيعتمد السعر الجاري للبضائع في يوم الشحن ومكانه .

٧٠ - القيمة المتفق عليها :

قد لا تبين قيمة الشيء المؤمن عليه في وثيقة التأمين، وتسمى حينئذ بالوثيقة المفتوحة أو الوثيقة غير المقومة open policy, unvalued policy . وفي هذه الحالة يجب على المستأمن بعد وقوع الحادث أن يثبت القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وفقاً للقواعد سالفه الذكر . أما إذا قوّم الشيء المؤمن عليه في وثيقة التأمين، فإنها تسمى الوثيقة المقومة valued policy .

بيد أن قد يتعذر تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه بالضبط . ولذلك جرى العمل على أن يتقدّم المستأمن بتقويم للشيء المؤمن عليه، ويقبل المؤمن هذا التقويم، وتسمى هذه القيمة حينئذ بالقيمة المقبولة أو المتفق عليها agreed value .

والقيمة المتفق عليها من المميزات الجوهرية للتأمين على السفينة، إذ أنه يتضمن دائماً بياناً بالقيمة المتفق عليها . وتفسّر بصعوبة تقويم السفينة تقويمياً

دقيقاً بما يتطلبه ذلك من وقت ونفقات، وأنه من الميسور تكوين فكرة عن قيمة السفينة بالرجوع إلى سجلات هيئات تصنيف السفن، كما أن التغير في قيمة السفينة طوال سريان التأمين لا يسمح للمجهز بتتبعه وتعديل قيمة التأمين تبعاً لذلك.

وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمستأمن بما في ذلك المؤن ومصروفات التجهيز (م ٣٨٢ فقرة ٢ بحري مصري جديد و٣٣١ بحري لبناني). وقصد بهذا الحكم منع المستأمن من استبعاد الملحقات من القيمة المتفق عليها والتأمين عليها لدى مؤمن آخر، مما يحرم المؤمن من جانب هام من قسط التأمين مع تحميله بكامل الأضرار.

٧١ - آثار القيمة المتفق عليها:

الاتفاق على قيمة الشيء المؤمن عليه له من غير شك قوته الملزمة بين المؤمن والمستأمن إعمالاً لإرادة المتعاقدين. فالقيمة المتفق عليها تشكل إذن حداً أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به المؤمن، ولا يجوز أن يلزم المؤمن بأن يدفع أكثر من هذه القيمة.

ومع ذلك يجب احترام القاعدة الكبيرة في التأمين البحري وهي أنه عقد تعويض. وهي قاعدة لا يجوز للاتفاقات الخاصة أن تخرج عليها أو تعدل منها. وإذا سمحنا للطرفين المتعاقدين بأن يحددوا قيمة الأشياء المؤمن عليها بملاء حريتهما، فإنه يخشى المبالغة والمغالاة في القيمة (المستأمن لأنه يفكر في الهلاك، والمؤمن لأنه يفكر في القسط). فإذا تحقق الخطر فإن المستأمن يحصل على تعويض أعلى من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، فيثري من التأمين وهو أمر غير جائز.

ومن ثم يجب التوفيق بين القوة الملزمة للاتفاق ومبدأ التعويض في التأمين. فالقيمة المتفق عليها يجب أن تعد قبولاً من المؤمن للتقويم الذي تقدم

به المستأمن. ومن ثم يعفى المستأمن من إثبات القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. ولكن يجوز للمؤمن دائماً أن يثبت أن القيمة المتفق عليها تزيد على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، حتى لا يحقق المستأمن ربحاً من وراء التأمين. وبذلك يتحصل شرط «القيمة المتفق عليها» في النهاية في أنه مجرد نقل لعبء الإثبات من عائق المستأمن إلى عائق المؤمن.

هذا ولا يجيز القانون البحري المصري الصادر سنة ١٩٩٠ (م ٣٨٢)، لأي من الطرفين المؤمن والمستأمن المنازعة في قيمة السفينة المتفق عليها إعمالاً للقوة الملزمة للاتفاق. ويستثنى من هذا الحكم حالة المغالاة عن غش وتدليس من المستأمن في قيمة السفينة، وحينئذ يجوز للمؤمن إثبات القيمة الحقيقية للسفينة وطلب إبطال العقد مع استحقاقه لقسط التأمين. كما يستثنى حالة الإسهام في الخسارات المشتركة ومكافأة الإنقاذ، إذ تقوم السفينة في هذه الحالة لتحديد نسبة الإسهام في الخسارات المشتركة وتوزيعها على العناصر المختلفة أو لتحديد مكافأة الإنقاذ وتوزيعها على من أفادوا منها، لأنه ليس ثمة سبب يبرر عدم قبول التقويم الذي فرضته الحوادث الطارئة خارج نطاق العلاقات بين المؤمن والمستأمن.

المبحث الثاني التأمين على الشيء بأكثر من قيمته

٧٢ - قد يغالي المستأمن في تقويم الشيء المؤمن عليه، ويعقد التأمين بمبلغ يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه. وهذه المغالاة ستجعل المستأمن بعد وقوع الحادث وتحقق الخطر المؤمن منه في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الحادث، وهذا يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين.

لذلك تحظر التشريعات المغالاة في التأمين، وترتب آثاراً معينة على مخالفة هذا الحظر تختلف بحسب ما إذا كانت المغالاة بتدليس من المستأمن أم بدون تدليس.

٧٣ - المغالاة التدليسية :

إذا عقد التأمين بمبلغ يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه، وثبت وجود غش أو خداع أو تدليس من جانب المستأمن في التقويم بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض أعلى من قيمة الشيء الحقيقية، فيجوز للمؤمن طلب إبطال العقد، ويحق للمؤمن استيفاء كامل القسط على سبيل التعويض (م ٣٢٤ فقرة ١ بحري لبناني، ٣٤٩ فقرة ١ بحري مصري جديد).

ويلاحظ أن البطلان كجزء على المغالاة التدليسية في التأمين لا يعتبر مجرد تطبيق للقواعد المدنية العامة في التدليس (الخداع). إذ يتطلب التدليس في هذه القواعد لبطلان العقد قيام الطرف المدلس بطرق احتيالية تدفع الطرف الآخر إلى التعاقد. أما البطلان للمغالاة التدليسية في التأمين فلا يشترط فيه ارتكاب المستأمن لطرق احتيالية، بل يكفي المؤمن إثبات أن المستأمن قد غالى في تقدير الشيء المؤمن عليه بقصد الحصول على تعويض أعلى من قيمة الشيء الحقيقية.

والواقع أن بطلان التأمين في هذه الحالة مبناه عدم مشروعية السبب، ومن ثم كان لازماً أن يكون العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً بحيث يجوز لكل من المؤمن والمستأمن على السواء أن يطلب البطلان. ومع ذلك فإن المشرع يقضي بأن يكون التأمين باطلاً لمصلحة المؤمن فقط، بحيث يقتصر طلب البطلان على المؤمن دون المستأمن. وذلك رغبة من المشرع في تعويض المؤمن تعويضاً كاملاً بمنحه الحق في مطالبة المستأمن بكامل قسط التأمين، حتى يرد على المستأمن قصده السيئ. ومن ثم يجب اعتبار القسط الكامل للتأمين بمثابة تعويض جزافي للمؤمن بمراعاة ما لحقه من أضرار. ولو كان الأمر يتعلّق بقسط في الواقع لكان التزام المستأمن بلا سبب لأنه لا يقابله أي التزام على عاتق المؤمن.

وإثبات تدليس المستأمن يقع على عاتق المؤمن الذي يدعيه، لأن الأصل في الإنسان حسن النية. وإثبات التدليس جائز بكافة الطرق بما فيها القرائن. ولا يصح استنتاج التدليس من مجرد المبالغة في تقويم الشيء المؤمن عليه، بل

يجب أن تقتزن المبالغة بظروف لا تدع شكاً في دلالتها على غش المستأمن وتدليسه، ما لم تكن المبالغة قد بلغت حداً كبيراً غير معقول (انظر قرار محكمة استئناف بيروت ١٩٦٣/١/١٠ رقم ٤٧، وفي ذات القضية حكم الحاكم المنفرد بتاريخ ١٩٦١/٣/٢٤ رقم ٦٩٠ - ٣٨٠).

وقد انتقد بعض الشراح بطلان التأمين للمغالاة التدليسية في قيمة الأشياء المؤمن عليها. فهم يأخذون على المؤمنين قبولهم بخفة تقوياً مغالى فيه للحصول على قسط أعلى، ثم يدعون وقت الحادث أن التقويم مغالى فيه من جانب المستأمن. ويعيرون على هذا الحكم بأنه يخلق بطلاناً قابلاً للاحتجاج به على حامل وثيقة التأمين ولو كان حسن النية مما يعوق تداول الكمبيالة المستندية.

وهذا الانتقاد وإن كان مبرراً جزئياً، إلا أنه غير سليم. فمما لا شك فيه أنه لا يجوز استنتاج التدليس والحكم ببطلان التأمين من مجرد المغالاة في التقويم، بل يتعين على المؤمن إثبات الغش والتدليس. ولكن عندما يقدم المؤمن الدليل على الغش، فمن العدل أن يحكم على المستأمن ببطلان التأمين. فالقاعدة القانونية هي حماية واقية من محاولة المغالاة التدليسية.

٧٤ - المغالاة غير التدليسية :

إذا كانت المغالاة التدليسية تؤدي إلى بطلان عقد التأمين، فما الحكم متى وقعت المغالاة بحسن النية ودون تدليس؟

نصت الفقرة الأولى من المادة ٣٤٩ بحري مصري جديد في نهايتها على ما يأتي: «... فإذا انتفى التدليس عدّ العقد صحيحاً بمقدار قيمة الأشياء المؤمن عليها». وبهذا الحكم تأخذ المادة ٣٢٤ فقرة ٢ بحري لبناني ونصها: «وإذا لم يكن غش ولا خداع فالعقد يعدّ صحيحاً على قدر قيمة الأشياء

المضمونة كما هي مقدرة أو كما اتفق عليها. ولا يحق للضامن استيفاء القسط عن المقدار الزائد لكن له أن ينال بدل عطل وضرر عند الاقتضاء».

وعلى هذا إذا كان المستأمن حسن النية وغالى في تقويم الشيء المؤمن عليه خطأ، فإن عقد التأمين يكون صحيحاً في حدود القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه إعمالاً لمبدأ التعويض، باطلاً بالنسبة إلى المقدار الزائد. . ولا يحق للمؤمن استيفاء القسط عن المقدار الزائد، ولكن له أن يطالب بالتعويض عند الاقتضاء.

المبحث الثالث

التأمين على الشيء بأقل من قيمته وقاعدة النسبية

٧٥ - قد يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. إذ قد يجد المستأمن مصلحته في دفع قسط أقل، نظراً لأن القسط يحسب على أساس قيمة الأشياء المؤمن عليها. كما أن المؤمن يتجنب وقت الحادث دفع تعويض مساوٍ للضرر اللاحق بالمستأمن، وهو متأكد بذلك أن المستأمن سيبدل كل ما في وسعه لتفادي الحادث. ولا تثير هذه الصورة أدنى صعوبة إذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً، إذ لا يلتزم المؤمن بأن يدفع للمستأمن أكثر من مبلغ التأمين. فلو فرضنا أن قيمة الشيء المؤمن عليه ١٠٠٠,٠٠٠ دولار، وأمن عليه بمبلغ ٨٠٠,٠٠٠ دولار، فإن المؤمن لا يدفع إلا هذا المبلغ الأخير فحسب.

أما إذا هلك الشيء المؤمن عليه هلاكاً جزئياً، فإن المؤمن لا يلتزم إلا بدفع مبلغ يعادل النسبة بين مبلغ التأمين والقيمة الكلية للشيء المؤمن عليه وقت الحادث. وهذا ما يعرف بقاعدة النسبية. ففي المثال السابق إذا هلك نصف الشيء المؤمن عليه، فإن المؤمن لا يلتزم بأن يعوّض المستأمن عن هذا الضرر جميعه، ويدفع نصف قيمة الشيء المؤمن عليه وهي ٥٠٠,٠٠٠ دولار

كما قد يبدو لأول وهلة بالرغم من أن هذه القيمة أقل من مبلغ التأمين، بل يلتزم فقط بدفع $\frac{1}{10}$ من هذا الضرر أي:

$$\text{مبلغ التأمين} \div \text{قيمة الشيء} \times \text{قيمة الضرر} = ٤٠٠,٠٠٠ \text{ دولار.}$$

وأساس قاعدة النسبية هو أنه في حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته، يعتبر المستأمن مؤمناً لنفسه بالفرق، ويكون الحل كما لو كان هناك مؤمنان لنفس الشيء يلتزم كل منهما على حسب المبلغ الذي أمّنه.

وقاعدة النسبية لا تتعلّق بالنظام العام. ولذلك يجوز بشرط صريح في العقد الاتفاق على أنه يحق للمستأمن أن يحصل على التعويض الكامل إذا لم يجاوز الضرر مبلغ التأمين.

وفي هذا تقول المادة ٣٢٦ بحري لبناني: «إذا كان عقد الضمان لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المضمون عدّ الشخص المضمون كأنه ما برح ضامناً لنفسه القسم الباقي فيتحمّل من ثمّ قسماً يناسبه من الضرر إلا إذا نص صريحاً على أنه يحق للشخص المضمون - ضمن حدود مبلغ الضمان - أن يتناول تعويضاً كاملاً إذا لم يجاوز الضرر القيمة المضمونة».

ويلاحظ أنه لا محل لتطبيق قاعدة النسبية في حالة القيمة المتفق عليها للسفينة، إذ أنها تعتبر مساوية بالاتفاق للقيمة الحقيقية للسفينة. أما في التأمين على البضائع فتطبق قاعدة النسبية في كل حالة يثبت فيها أن القيمة الحقيقية أعلى من القيمة المصرح بها في العقد.

الفرع الثالث تعدد التأمينات

٧٦ - تعريف التأمين المتعدد:

التأمين عقد تعويض يضمن للمؤمن جبراً ما يلحقه من ضرر فحسب، ولكن يمتنع أن يكون وسيلة للإثراء وتحقيق الربح. وتفريعاً على هذا المبدأ يحظر التأمين على الشيء الواحد بمقتضى عقود متعددة لدى مؤمنين متعددين ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشيء المؤمن عليه.

٧٧ - التعدد المشروع:

وعلى هذا يجوز للشخص أن يبرم عقود تأمين متعددة على شيء واحد بشرط أن لا يجني من هذه العقود المتعددة نفعاً يفوق الضرر اللاحق به (م ٣٢٣ بحري لبناني).

ويكون الأمر كذلك في حالات أربع:

(١) إذا كان كل تأمين لا يغطي إلا جزءاً من قيمة الشيء المؤمن عليه. وهذا ما يسمى بالتأمين المشترك Co-insurance. وحينئذ توجد عدة تأمينات

جزئية ولا يوجد تأمين متعدد. وهذا ما يحصل عادة في التأمين على السفن نظراً لارتفاع قيمتها.

(٢) إذا كان كل تأمين يغطي الشيء المؤمن عليه بكامل قيمته، ولكن يغطيها ضد أخطار مختلفة، كأن يؤمن على الشيء ضد أخطار البحر العادية لدى مؤمن ويؤمن عليه ضد أخطار الحرب لدى مؤمن آخر. فلا يوجد تأمين متعدد في هذه الحالة.

(٣) إذا كان كل تأمين يهدف إلى تحقيق مصلحة مختلفة، كأن يعقد تأمينان أحدهما من المالك والآخر من الدائن المرتهن.

(٤) إذا كان أحد التأمينات لا ينتج أثره إلا عند انتهاء أثر التأمين الآخر، كأن يبرم عقد تأمين على البضائع وهي على الرصيف إذا كان التأمين البحري لا ينطبق في هذه الحالة.

٧٨ - حالات التأمين المتعدد:

وعلى العكس يوجد تأمين متعدد في الحالتين الآتيتين:

(١) إذا كان الشيء الواحد مؤمن عليه بكامل قيمته لدى مؤمنين مختلفين لضمان خطر واحد. وهذه هي حالة التأمين المزدوج Double insurance.

(٢) أن يؤمن على شيئين مختلفين، ولكن توجد بينهما رابطة بحيث ينطوي التأمينان جزئياً على تأمين متعدد. فلا يستطيع الشاحن مثلاً أن يؤمن على البضائع بقيمتها في ميناء الوصول، ويؤمن في نفس الوقت على الربح المأمول من هذه البضائع.

٧٩ - آثار التأمين المتعدد:

إذا تعددت التأمينات على الشيء الواحد ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع مبالغ التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه، فماذا يكون الحكم؟ يجب التمييز في هذا الشأن بين ما إذا كان المستأمن سيء النية أم حسن النية.

٨٠ - سوء نية المستأمن:

إذا كان المستأمن سيء النية يعقد تأمينات مختلفة على الشيء الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه، يكون كل عقد من العقود المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن، وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين (م ٣٥٢ فقرة ٤ بحري مصري جديد و ٣٢٥ فقرة ١ بحري لبناني).

والواقع أن أساس البطلان في هذه الحالة هو عدم مشروعية السبب، ولذلك كان من الواجب أن يكون الجزاء هو البطلان المطلق، ولكن المشرع اقتصر على تقرير البطلان النسبي لمصلحة المؤمن رداً على المستأمن قصده السيء، ورغبة من المشرع في تعويض المؤمن تعويضاً كاملاً بإعطائه الحق في القسط الكلي للتأمين. ومن ثم يجب اعتبار الحق في القسط بمثابة تعويض جزافي للمؤمن، وليس قسطاً بمعنى الكلمة لأن الالتزام بدفع القسط يصبح بلا سبب لأنه لا يقابله أي التزام على عاتق المؤمن.

ويلاحظ أن حكم التأمين المتعدد التدليسي هو نفس الحكم في تأمين المغالاة التدليسي، نظراً لأن التأمين المتعدد هو في جوهره تأمين مغالاة.

٨١ - حسن نية المستأمن:

إذا تعددت التأمينات على الشيء الواحد وكان المستأمن حسن النية، كأن

يؤمن على البضاعة من وكيل بالعمولة ثم يؤمن عليها من مالکها جاهلاً التأمین الذي عقده الوکیل، وكأن يقوم المشتري «فوب» بالتأمین على البضاعة ويقوم البائع بالتأمین عليها رغم عدم التزامه بذلك، فما حکم التأمین في هذه الحالة!

كان التقنين البحري المصري الملغى (م ٢٠١) يأخذ بقاعدة ترتيب تواریخ التعاقد بحيث يكون التأمین الأول وحده صحيحاً، أما التأمينات اللاحقة فتقع باطله. هذا إذا كان التأمین الأول يشمل جميع قيمة الشيء المؤمن عليه. أما إذا كان التأمین الأول لا يشمل جميع هذه القيمة، فإنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة الواحد تلو الآخر حتى تستوفي قيمة الشيء المؤمن عليه جميعها. وهذا الحل منطقي، إذ أن التأمین الأول وقد غطى القيمة القابلة للتأمین، فإن التأمین اللاحق يصبح بلا محل لانتفاء المصلحة فيلحقه البطلان.

أما التقنين البحري المصري الجديد لسنة ١٩٩٠ فقد نصت المادة ٣٥٢ فقرة ١ منه على أنه «عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواریخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمین المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه عدت عقود التأمین صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع - في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه - على من يختاره من المؤمنین المتعددين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمین الذين يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه». ويأخذ المشرع اللبناني بذات الحكم فيقضي (م ٣٢٥ فقرة ٢ بحري) بأن عقود التأمین جميعها تكون صحيحة وينتج كل منها آثاره بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المؤمن عليه. ويستند هذا الحكم إلى أنه ليس في هذه العقود أي سبب للبطلان، وأن قصد الشارع يتحقق بمنع المستأمن من أن يحصل على تعويضات يزيد مجموعها على قيمة الشيء المؤمن عليه.

فلو فرض أن قيمة الشيء المؤمن عليه ١٠٠٠,٠٠٠ دولار وأمن عليه لدى ثلاثة مؤمنین الأول بمبلغ ١٠٠٠,٠٠٠ دولار، والثان بمبلغ ٥٠٠,٠٠٠ دولار، والثالث بمبلغ ٥٠٠,٠٠٠ دولار، فيكون مجموع مبالغ التأمین

٢٠٠٠,٠٠٠ دولار. ثم تحقق الخطر، فإن هذا الخطر يتوزع عليهم بنسبة ١,٠٠٠,٠٠٠ (قيمة الشيء المؤمن عليه ÷ ٢,٠٠٠,٠٠٠ (مجموع مبالغ التأمين) أي بنسبة $\frac{1}{2}$. فيدفع المؤمن الأول ٥٠٠,٠٠٠ دولار، ويدفع الثاني ٢٥٠,٠٠٠ دولار، والثالث ٢٥٠,٠٠٠ دولار، بحيث يكون مجموع هذه المبالغ مساوياً لقيمة الشيء الحقيقية.

وحكم القانون البحري المصري الجديد وكذلك حكم القانون اللبناني لا يتعلق بالنظام العام، ولذلك يجوز استبعاده بشرط صريح في وثيقة التأمين يأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ أو يقضي بتضامن المؤمنين (م ٣٢٥ فقرة ٣ بحري لبناني). وتقريراً على ذلك يجوز اشتراط تسوية التأمينات المتعددة بحسب تواريخ عقدها. كما يجوز اشتراط تضامن المؤمنين بحيث يكون للمستأمن أن يطالب أيّاً من المؤمنين بتعويض التأمين كاملاً، ولن يدفع من المؤمنين أن يرجع على المؤمنين الآخرين كل بقدر حصته في مبلغ التأمين. على أن المستأمن لا يستطيع الرجوع على أي من المؤمنين المتعديين إلا في حدود مبلغ التأمين الخاص به. فإذا لم يكن كافياً كان له أن يرجع على أي من المؤمنين الآخرين في حدود مبلغ التأمين الخاص بكل منهم.

وتفرض المادة ٣٥٢ فقرة ٢ بحري مصري جديد على المستأمن في حالة التأمين المتعدد عند طلب تسوية الضرر اللاحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.

ومذهب القانونيين المصري واللبناني قريب من مذهب قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦ الذي يقضي بصحة جمع عقود التأمين المتعددة ويعتبر المؤمنين المتعديين ملزمين على وجه التضامن تجاه المستأمن بحيث يجوز للمستأمن مطالبة أي مؤمن بتعويض التأمين كاملاً، ولن يدفع من المؤمنين أن يرجع على المؤمنين الآخرين كل بنسبة مبلغ التأمين الذي التزم به.

الفصل الثالث الأخطار المؤمن منها

٨٢ - تقسيم :

لا يكفي تحديد الأموال المؤمن عليها لتعيين محل عقد التأمين أو موضوعه .
ذلك أن عقد التأمين يضمن الأموال المؤمن عليها من خطر أو أخطار معينة .
ومن ثم ينبغي تحديد الأخطار التي يسأل عنها المؤمن .

ولكلمة الخطر في التأمين البحري معني واسع . فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه ويترتب عليه إلحاق الضرر بالمستأمن كالغرق أو التصادم . كما يقصد بكلمة الخطر الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه نتيجة وقوع حادث بحري كاهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف أو التأخر . بمعنى أن الخطر يعرف من جهة بسبب الضرر ، كما يعرف من جهة أخرى بنتيجته أي بطبيعة هذا الضرر . ولا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان المتفق عليها في العقد .

ومن ثم فإن دراسة الأخطار المؤمن عليها تثير المسائل الآتية :

- ١ - تعريف الخطر البحري .
- ٢ - ضرورة التعرض للخطر .
- ٣ - سبب الأخطار .
- ٤ - طبيعة الأخطار .
- ٥ - زمن الأخطار ومكانه .

الفرع الأول تعريف الخطر البحري

٨٣ - الطابع البحري للخطر :

محل عقد التأمين البحري هو ضمان المستأمن من الضرر الذي يلحقه من جراء تحقق خطر بحري. فالخطر البحري إذن هو عنصر جوهري في عقد التأمين البحري يترتب على انتفائه بطلان العقد لتخلف المحل. بل إن الخطر البحري هو أهم عناصر التأمين البحري، وهو الذي يخلع عليه طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى.

ونقصد بالخطر البحري الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية. ومن ثم يشترط لاعتبار الخطر بحرياً أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية، أي أن تربطه بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئاً مباشرة عن حالة البحر.

وبعبارة أخرى فإن كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من أخطار يعد أخطاراً بحرية، سواء في ذلك الأخطار التي يحدثها البحر Perils of the sea

كالعاصفة والغرق والجنوح، أو الأخطار التي تحدث على البحر Perils on the sea ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالتصادم والحريق والسرقة.

وعلى هذا فالأخطار التي لا تحدث في البحر خلال رحلة بحرية لا تكون محلاً لتأمين بحري. ولا يعتبر خطراً بحرياً بل خطراً برياً لا يسأل عنه المؤمن البحري الحوادث التي تقع على البر أو في الموانئ.

ويلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري بمجرد أنه يرد على منشأة لها الوصف القانوني للسفينة، حتى ولو كانت المنشأة لا تقوم مؤقتاً بالملاحة البحرية. والسفينة قيد الإنشاء محل لتأمين بحري باعتبار ما سيكون لها فيما بعد من وصف السفينة. وتقضي المادة ٣٨٦ بحري مصري جديد بأن أحكام التأمين على السفينة تسري على السفينة وهي في دور البناء.

والتأمين على مركب نهرى لا يمكن أن يوصف بأنه تأمين بحري. فالتأمين البحري المصري أو اللبناني لا ينظم الملاحة النهرية، وقانون التأمين البحري لا ينطبق على التأمين النهرى. على أن بعض البلاد كألمانيا وبلجيكا تنظم الملاحة النهرية تنظيمًا شبيهاً بالملاحة البحرية وتطبق قواعد التأمين البحري على المراكب النهرية.

أما التأمين على البضائع فليس له بمجرد الطابع البحري، على عكس الحكم في التأمين على السفينة، بل يجب أن تكون البضائع محلاً لنقل بحري رئيسي حتى يكتسب التأمين طابع التأمين البحري.

٨٤ - امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية :

وإذا كان الأصل أن التأمين البحري لا يشمل إلا الأخطار التي تحصل في البحر أثناء الملاحة البحرية دون الأخطار البرية التي تقع على البر أو في الموانئ

إلا أنه يجوز بناء على نص صريح في وثيقة التأمين أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية. ويستند هذا الامتداد قانوناً إلى نظرية التبعية التي تقضي بأن الفرع يتبع الأصل ويأخذ حكمه؛ أي أن الوحدة التجارية للعملية تستلزم الوحدة القانونية.

فيجوز الاتفاق في وثيقة التأمين البحري على السفينة على أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها أو أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتيازها نهراً أو قناة. وتنص المادة ٣٢٧ بحري لبناني على أن التأمين يعتبر ذا طابع بحري بمجرد عقده على سفينة مخصصة للملاحة البحرية، وتضيف أن هذا التأمين يشمل السفينة «في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وعموماً في أي موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليها في الوثيقة».

كما تنص المادة ٣٨٦ بحري مصري جديد على أن تسري أحكام التأمين على السفينة (المواد من ٣٧٣ إلى ٣٨٥) على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة من ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر.

كما يجوز الاتفاق في وثيقة التأمين البحري على البضاعة على أن يضمن المؤمن البحري الأخطار التي تلحق البضاعة أثناء نقل بري أو نهري أو جوي تابع للنقل البحري. وتنص المادة ٣٢٨ بحري لبناني على أن «يبقى لضمان البضائع طابع الضمان البحري وإن استهدفت للنقل البري أو النهري على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل». كما تنص المادة ٣٨٩ بحري مصري جديد على أنه «إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور إلا إذا اتفق على غير ذلك». فلو قام شخص بالتأمين على بضاعته لرحلة من ميناء بيروت إلى القاهرة، فإن التأمين البحري يغطي هذه البضاعة خلال نقلها نقلاً برياً من الإسكندرية إلى القاهرة، لأن هذا النقل البري تابع للنقل البحري الأصلي من بيروت إلى الإسكندرية.

وكثيراً ما تتضمن وثائق التأمين على البضائع شرطاً بضمان المؤمن البحري للأخطار التي تلحق البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه. وهذا ما يعرف باسم «شرط من المخزن إلى المخزن Warehouse to Warehouse Clause» أو «شرط امتداد الضمان Ex-tended Cover Clause» وبمقتضى هذا الشرط يمتد ضمان المؤمن البحري إلى الأخطار التي تلحق البضائع وتقع على البر قبل الشحن وبعد التفريغ، كأن تهلك البضائع بحريق أو سرقة أو تلف بسبب الرطوبة أو الأمطار أو الحرارة.

وامتداد التأمين البحري إلى المخاطر البرية على النحو سالف الذكر مطابق فيما يتعلق بالتأمين على البضائع لمبدأ وحدة عقد النقل البحري، وبمقتضاه يشمل عقد النقل البحري العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ بحيث تعد هذه العمليات مع عملية النقل البحري بمعنى الكلمة وحدة لا تتجزأ تسري عليها أحكام عقد النقل البحري. ويربر امتداد التأمين البحري إلى المخاطر البرية أن هذه المخاطر، ولو أنها ليست بطبيعتها مخاطر بحرية إلا أنها في الواقع تابعة للنقل البحري، ولذلك يجوز أن يضمها التأمين البحري، وأن تخضع لقواعد هذا التأمين.

وعلى ضوء ما تقدم يمكن تعريف الخطر البحري بأنه الخطر الذي يكون ناشئاً عن الرحلة البحرية أو تابعاً لها.

الفرع الثاني ضرورة الخطر

٨٥ - لا يوجد عقد التأمين إلا إذا كان ثمة خطر يتعرض له الشيء المؤمن عليه . وتترتب على ذلك نتيجتان :

الأولى ، أن الشيء المؤمن عليه يجب أن يكون معرضاً للخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين .

والثانية ، أنه يجب أن لا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل إبرام عقد التأمين .

المبحث الأول تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر

٨٦ - بطلان التأمين لعدم تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر :

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر في ذاته ، بل يجب أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر . ويحصل أحياناً أن يكون الشيء المؤمن

عليه معرضاً فعلاً للخطر وقت إبرام العقد، كما لو عقد التأمين بعد بدء السفر. ولكن الغالب أن يبرم التأمين توقعاً لخطر مستقبل وقبل التعرض له.

أما إذا لم يتعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، كان التأمين باطلاً لانتفاء المحل. وتنص المادة ٣٤٦ فقرة (١) من التقنين البحري المصري الجديد على أن «لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان».

وتتضمن المادة ٣٠١ بحري لبناني تطبيقاً لنفس الفكرة فتقول: «إذا كان موضوع الضمان بضائع للذهاب والإياب ولم يكن شحن الإياب بعد بلوغ السفينة محل وصولها الأول أو لم يكتمل شحن الإياب فينال الضامن مقدار ثلثي القسط المتفق عليه لا غير ما لم يقع اتفاق مخالف».

وتطبيقاً لما تقدم حكم بأنه إذا اشترط في وثيقة التأمين دفع قسط إضافي في الحالة التي تفرغ فيها البضائع في ميناء غير الميناء الأصلي الموضح في الوثيقة، فإن هذا الشرط يتضمن أن الطرفين قد هدفا إلى خطرين مستقلين متميزين، بحيث لو هلكت البضاعة قبل إمكان تحقق الخطر الثاني أي قبل أن تتمكن السفينة من التوجه إلى الميناء الثاني، فإن القسط الإضافي لا يكون مستحقاً (استئناف مصري مختلط ٩ - ٥ - ١٩٤٨ بـ ٦٠ صفحة ١٤٢).

وتطبيقاً لذلك أيضاً أجازت المادة ٣٠٠ بحري لبناني للمستأمن فسخ عقد التأمين دائماً تبعاً لمشيئته ما دامت الأخطار لم يبتدىء مجراها، وألزمت المستأمن الذي لا يستطيع إثبات حالة القوة القاهرة أن يدفع للمؤمن نصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض.

٨٧ - إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر:

يقع إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر على عاتق المستأمن، فهو مدع في طلب تعويض التأمين، فعليه أن يقيم الدليل على حقه. ولا يكفي في

هذا الصدد أن يبرز وثيقة التأمين، بل عليه أيضاً أن يثبت تنفيذ العقد. ويحصل إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية.

وفي التأمين على السفينة من السهل إثبات التعرض للأخطار، لأن سفر السفينة واقعة معروفة للكافة، وتثبت بسجلات ميناء القيام وبدفتر يومية السفينة. وإذا كانت السفينة خلال السفر وأبرم التأمين فإن التعرض للأخطار يكون سابقاً على إبرام العقد، وحينئذ يلزم إثبات أن الأخطار لم تتوقف عند إبرام العقد.

وفي التأمين على البضائع يجب على المستأمن أن يثبت أنه قام بالشحن في السفينة المعنية في الوثيقة، أو أنه قام بالشحن فقط إذا لم تعين السفينة في الوثيقة. ويتم هذا الإثبات بسند الشحن.

على أن سند الشحن يكون غير كاف إذا تضمن شروطاً تحد من قوته في الإثبات كشرط «الوزن أو الكمية مجهول» أو أن «البيانات غير معتمدة». وفي هذه الحالة يجب على المستأمن أن يقدم مستندات أخرى مثبتة للشحن كفواتير الشراء وقائمة بيان الحمولة «المانيفستو» وإيصالات دفع الرسوم الجمركية، والمراسلات. كما تقبل شهادة الشهود عند انتفاء سائر البيانات (م ٣٢١ بحري لبناني). وينطبق نفس الحكم في الحالة الاستثنائية التي لا يحزر فيها سند شحن. وسند الشحن يكون حجة على المؤمن مع عدم الإخلال بحق المؤمن في الإثبات العكسي.

وعرض القانون لفرض ينذر وقوعه في العمل وهو حالة ما إذا كانت البضاعة المؤمن عليها مملوكة للربان، فتطلب إثباتاً خاصاً درءاً للغش الذي يحتمل أن يصدر إضراراً بالمؤمن. فنصت المادة ٣٢٠ بحري لبناني على أنه «إذا أجاز للربان شحن بضائع لحسابه في السفينة التي يقودها فعليه في حال تضمينه لهذه البضائع أن يثبت للضامنين بجميع الطرق شراء البضائع وأن يقدم عنها وثيقة شحن قد وقعها إثنان من كبار البحارة».

المبحث الثاني

تحقق الخطر أو زواله قبل العقد

٨٨ - بطلان التأمين لتحقق الخطر أو زواله قبل العقد :

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يكون الشيء المؤمن عليه معرضاً للخطر، بل يجب أن لا يكون الخطر المؤمن قد تحقق أو زال قبل التأمين، وإلا كان العقد باطلاً لانعدام محله.

وفي ذلك تقول المادة ٣٥٠ فقرة ١ بحري مصري جديد المقابلة للمادة ٣١٨ فقرة ١ بحري لبناني «يقع باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها...».

وكان التقنين البحري المصري الملغى، مثله في ذلك مثل التقنين التجاري الفرنسي لسنة ١٨٠٧، يأخذ في تقدير وجود الخطر وقت إبرام عقد التأمين بمعيار شخصي مراعيًا في ذلك الصعوبة التي يلاقيها الطرفان المتعاقدان في الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها التي توجد في الغالب الأعم من الأحوال بعيدة عن مكان إبرام العقد، وحصراً للقاعدة في النطاق اللازم لدرء الغش وحماية للمتعاقدين، فنصت المادة ٢٠٧ منه على أن التأمين الذي يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها لا يكون باطلاً إلا «إذا ثبت أن المؤمن له كان عالماً بهلاكها أو ثبت أن المؤمن كان عالماً بوصولها أو إذا دلت قرائن الأحوال على أنها يعلمان ذلك قبل وضع الإمضاء على مشاركة السيكورتاه». أي أنه كان يكفي في نظر الشارع البحري المصري وجود الخطر في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد دون أن يشترط وجوده من حيث الواقع. وهذا ما يسمى بالخطر الظني.

ولكن التقنين البحري المصري الجديد (مثله في ذلك مثل التقنين البحري اللبناني) لم يأخذ بهذا المعيار الشخصي وأحل محله معياراً مادياً موضوعياً، فنصت

المادة ٣٥٠ فقرة ١ منه (المقابلة للمادة ٣١٨ فقرة ١ بحري لبناني) على أن عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها يكون باطلاً «إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذي يوجد به المؤمن له أو المؤمن».

ويخلص من هذا النص أنه إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان التوقيع على العقد أو إلى المكان الذي يوجد فيه المستأمن أو المؤمن قبل إبرام العقد، كان عقد التأمين باطلاً. وبعبارة أخرى يقيم القانون قرينة قانونية على علم المستأمن أو المؤمن بهلاك الشيء أو بوصوله بمجرد إثبات أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان التوقيع على العقد أو مكان وجود المستأمن أو المؤمن. وهذه القرينة القانونية قاطعة لا تقبل الدليل العكسي، إذ أن القانون يقضي ببطالان العقد بمجرد توفر القرينة وإثبات وصول نبأ الهلاك أو الوصول، ويقع هذا الإثبات على عاتق من يتمسك بالبطالان تطبيقاً للقواعد العامة.

٨٩ - التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة :

ويجوز للطرفين المتعاقدين استبعاد تطبيق القرينة القانونية سالفة الذكر، والاتفاق على أن العلم بالهلاك أو بالوصول لا يفترض بل لا بد من إقامة الدليل عليه وفقاً للقواعد العامة. وهذا ما يسمى «التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles». وقد عرضت له المادة ٣٥٠ فقرة ٢ بحري مصري جديد (المادة ٣١٨ فقرة ٢ بحري لبناني) بقولها «إذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل إلا إذا ثبت أن المؤمن له كان يعلم شخصياً قبل إبرام عقد التأمين بهلاك الشيء المؤمن عليه أو أن المؤمن كان يعلم شخصياً قبل إبرام العقد بوصول هذا الشيء».

وعلى هذا إذا أدرج في العقد شرط الأنباء السارة أو السيئة، فإنه يجب على المؤمن الذي يتمسك بالبطالان أن يقيم الدليل على أن المستأمن كان عالماً

بإلغاء السفينة قبل التوقيع على العقد. وعلى العكس يجب على المستأمن الذي يصنع البطلان، أن يثبت أن المؤمن كان عالماً بوصول السفينة قبل التوقيع على العقد.

ويعرف هذا النوع من التأمين في إنجلترا بالتأمين على الشيء هالكاً كان أو غير هالك lost or not lost. وقد عرضت له المادة ٦ فقرة ٢ من قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦ التي تنص على أنه إذا كان الشيء مؤمناً عليه «هالكاً كان أو غير هالك» فإن للمستأمن أن يطالب بالتعويض المتفق عليه؛ ما لم يكن وقت إبرام عقد التأمين عالماً بهلاك الشيء المؤمن عليه، وكان المؤمن جاهلاً بذلك. ويجري العمل في إنجلترا على إبرام التأمين lost or not lost إذا كانت المخاطر قد بدأت في السريان قبل إبرام العقد. ولا توجد في القانون الإنجليزي أية قرينة على العلم بالهلاك، بل لا بد من إثبات العلم.

٩٠ - جزاء العلم :

ويقرر القانون اللبناني جزاء يوقع على المستأمن أو المؤمن سيء النية الذي يعقد التأمين رغم علمه بالهلاك أو الوصول. فإذا ثبت علم المستأمن بالهلاك فإنه يدفع للمؤمن ضعف قسط التأمين المتفق عليه. وإذا ثبت علم المؤمن بالوصول فإنه يدفع للمستأمن ضعف القسط كذلك (م ٣١٨ فقرة ٣ بحري لبناني، ٢١٠ بحري مصري ملغى).

وهذا الجزاء وهو بمثابة تعويض جزافي يجب تطبيقه كلما قضي ببطلان التأمين وفقاً لما تقدم. وتجاوز الملاحقة الجزائية في الحالات التي تتوافر فيها شروط الاحتيال أو النصب.

٩١ - التأمين بوساطة وكيل بالعمولة :

قد يبرم عقد التأمين بوساطة وكيل بالعمولة Commissionaire . وحينئذ يكون عقد التأمين باطلاً إذا كان بإمكان هذا الوكيل أن يعلم بنبأ الهلاك أو الوصول (م ٣١٩ فقرة ١ بحري لبناني) . ويكون التأمين باطلاً كذلك إذا كان الموكل عالماً بذلك (م ٣١٩ فقرة ٢) .

وإذا لم يكن بإمكان الوكيل بالعمولة أن يعلم بنبأ الهلاك أو الوصول، ولم يكن الموكل بدوره على علم به وقت إصداره الأمر بالتأمين، ثم علم الموكل بالنبأ بعد ذلك، فعليه أن يصدر أمراً عكسياً في الحال يكون برقياً عند الاقتضاء . وإذا وصل الأمر العكسي قبل التوقيع على العقد، فإن العقد يكون باطلاً . أما إذا وصل الأمر العكسي بعد التوقيع على العقد، فإنه يكون صحيحاً (م ٣١٩ فقرة ٢) .

الفرع الثالث سبب الأخطار

٩٢ - يقصد بسبب الأخطار الحادث الذي تنشأ عنه الأضرار . ويحدد القانون الأخطار المضمونة التي تقع على عاتق المؤمن، والأخطار المستثناة أو المستبعدة من ضمان المؤمن . كما أن القانون يميز من جهة أخرى بين الأخطار العادية التي يتحملها المؤمن، وبين الأخطار الحربية التي لا تقع على عاتق المؤمن .

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بسبب الأخطار لا تتعلق بالنظام العام ولا تنطبق إلا إذا لم يوجد بين المتعاقدين شروط مخالفة لها، فقد أبدلت بها وثائق التأمين تعداداً اتفاقياً للأخطار المضمونة والأخطار المستثناة يقوم على أساس مختلف .

ولذلك نتكلم تباعاً عن الأخطار البحرية المضمونة، فالأخطار المستثناة، فالأخطار الحربية .

المبحث الأول : الأخطار البحرية المضمونة

٩٣ - التعداد القانوني :

كانت المادة ١٩٢ من التقنين البحري المصري لسنة ١٨٨٣ الملغى تعدد الأخطار التي يضمنها المؤمن وهي : العاصفة، والغرق، والجنوح، والتصادم القهري، والتغير الاضطرابي للطريق أو الرحلة أو السفينة، والرمي في البحر لتخفيف السفينة، والحريق، والأسر، والنهب، والتوقيف عن السفر بأمر سلطة عامة، وإعلان الحرب، ومقابلة الإساءة بمثلها. ثم أضافت «أو بسبب أي حادثة من الحوادث البحرية ما لم يوجد بين المتعاقدين شرط بخلاف ذلك».

ويلاحظ على هذا التعداد أنه يذكر الأخطار الحربية بين الأخطار المضمونة قانوناً. كما يتضح من العبارة الأخيرة للمادة أن هذا التعداد قد جاء على سبيل التمثيل لا الحصر، وأنه ليس ملزماً لأطراف التأمين.

على أن التقنين البحري المصري الجديد لسنة ١٩٩٠ ألغى هذا التعداد واستبدل به عبارة عامة هي أن المؤمن يسأل عن «الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمل التأمين» (م ٣٥٣ فقرة ١). كما أن الفقرة الأولى من المادة ٣٥٦ منه نصت صراحة على أن التأمين لا يشمل أخطار الحرب الأهلية والخارجية إلا إذا اتفق على غير ذلك.

أما المادة ٣٢٩ من التقنين البحري اللبناني فقد اتبعت نفس الأسلوب الذي اتبعه التقنين البحري المصري الملغى وعددت المخاطر المضمونة قانوناً وهي : العاصفة، والغرق، والجنوح، والتصادم، والإرساء الجبري، والتغير الجبري للطريق وللسفينة، والطرح في البحر، والحريق، والانفجار، والنهب،

والضرر الذي يسببه البحارة قصداً، والسرقه. وختم النص هذا التعداد بقوله «وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية».

ويلاحظ على النص اللبناني أنه استبعد الأخطار الحربية من الأخطار المضمونة إلا إذا اتفق على غير ذلك (م ٣٢٩ فقرة ٢). كما أن تعداده للأخطار المضمونة وارد أيضاً على سبيل المثال لا الحصر.

ويخلص من النصوص المتقدمة أن المؤمن يضمن الأضرار التي تلحق الشيء المؤمن عليه بسبب خطر بحري. وقد اقتصر كل من التقنين البحري المصري الملغى والتقنين البحري اللبناني على ضرب أمثلة للأخطار البحرية دون أن يحدد المعنى المقصود منها. ويمكن تعريف الأخطار البحرية بأنها الحوادث القهرية أو الفجائية التي يحدثها البحر أو تحدث على البحر خلال الرحلة البحرية. ومن ثم فإن هذا الاصطلاح لا يشمل الصعوبات العادية للملاحة، كالحركة العادية للرياح والأمواج، وارتفاع مياه البحر وانحسارها نتيجة ظاهرة المد والجزر، وتجمد المياه في البحار الشمالية في فصل الشتاء، وكذلك استهلاك السفينة بالاستعمال Wear and tear. وذلك لأن هذه الحوادث متوقعة. والغرض من التأمين هو ضمان الحوادث التي يحتمل أن تقع لا الحوادث التي يجب أن تقع.

وسنعرض فيما يلي للأخطار البحرية الرئيسية.

٩٤ - العاصفة والفرق والجنوح:

يذكر القانون البحري اللبناني على رأس تعداده للأخطار المضمونة العاصفة والفرق والجنوح وهي أخطار يحدثها البحر ولا تثير شكاً في صفتها البحرية.

والعاصفة هي اضطراب الجو اضطراباً عنيفاً، يتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالباً برعود وأمطار غزيرة، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعاً غير معتاد.

وهي في الواقع السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى. ومن المتفق عليه أن حركة الرياح تعد من قبيل العاصفة إذا بلغت سرعتها من ١٨ إلى ٣٠ متراً في الثانية.

ويجب عدم الخلط بين العاصفة وسوء الأحوال الجوية. فسوء الأحوال الجوية هو من الحوادث العادية للملاحة التي تدخل في نطاق التوقع العادي للأمر، فلا يعد من الحوادث البحرية التي يضمنها المؤمن.

والغرق هو اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو.

والجنوح (أو التشيب) هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أو الشعب أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها الخاصة.

ويلاحظ أن المؤمن لا يكون مسؤولاً عن الجنوح الناتج عن حركة المد والجزر الطبيعية ولا عن الجنوح الطارئ في القنوات البحرية أو في الأنهار فوق الأماكن التي يبلغها المد والجزر (م ٣٣٠ فقرة ٢ بحري لبناني). وذلك لأن المد والجزر من الظواهر الطبيعية التي تحصل بصفة دورية، فلا تعد من الحوادث البحرية لانتفاء عدم التوقع.

ويلاحظ أيضاً أن الغرق والجنوح يدلان في الواقع على طبيعة الضرر لا على سببه. ولذلك لا يسأل عنها المؤمن إلا إذا كانا راجعين إلى قوة قاهرة لا إلى خطأ المستأمن.

٩٥ - التصادم:

التصادم من الأخطار التي تقع على عاتق المؤمن. ويجب أن لا يؤخذ التصادم هنا بمعناه الفني الذي يقصر هذا الاصطلاح على تصادم السفينة بسفينة

أخرى أو بمركب ملاحية داخلية، بل يقصد بالتصادم هنا معناه المتداول الذي يشمل اصطدام السفينة بسفينة أخرى أو بمركب، كما يشمل اصطدام السفينة بجرم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أم بجرم عائِم كرافعة أو حطام (م ٣٣٢ فقرة ٢ و ٣٤٠ فقرة ١ بحري لبناني).

ولتحديد معنى التصادم أهمية كبرى متى كان التأمين ضد أخطار معينة من بينها التصادم أو كان التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخاصة إلا في أحوال معينة من بينها التصادم.

ويلاحظ أنه إذا تصادمت السفينة المؤمن عليها مع سفينة أخرى مملوكة لنفس المجهز المستأمن، فتجري التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين، وفي هذه الحالة يكون تقدير التعويض عن التصادم بوساطة حكم يتفق عليه المؤمن والمستأمن أو يعين بقرار من رئيس المحكمة (م ٢٣٢ فقرة ١ بحري لبناني). وكثيراً ما تتضمن وثائق التأمين شرطاً صريحاً في هذا المعنى يعرف باسم «شرط السفينة الشقيقة Sister ship clause».

وفي بريطانيا يضمن المؤمن بمقتضى «شرط التصادم Collision Clause أو Running down clause»، التصادم في حدود ثلاثة أرباع الأضرار، أما الربع الأخير فتغطيه نوادي الحماية والتعويض.

٩٦ - الإرساء الجبري:

الإرساء الجبري هو الذي يضطر إليه الربان بسبب حادث غير متوقع، كأن يضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر لإصلاح السفينة من ضرر أصابها من جراء عاصفة شديدة.

ويتطلب الرسو الجبري نفقات استثنائية مختلفة كرسوم الدخول والخروج في الميناء ورسوم الإرشاد والقطر ونفقات غذاء وأجور البحارة. هذا بالنسبة إلى السفينة. أما بالنسبة للبضائع فقد يلحق المستأمن ضرر من جراء تلف البضاعة أو بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن أو للمحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو.

وتنص المادة ٣٣١ بحري لبناني على أنه إذا كانت نفقات الرسو من الخسائر الخاصة، فلا يكون غذاء البحارة وأجرهم على عاتق المؤمن. ولكن إذا اقتيدت السفينة إلى مرفأ أفضل من مرفأ الرسو للقيام فيه بإصلاح على نفقة المؤمن فإن غذاء البحارة وأجرهم ونفقات القطر تكون على عاتق المؤمن. ويكون الحكم كذلك إذا ظلت السفينة في ميناء الرسو بانتظار قطع إبدال ضرورية لإكمال السفر، وعندما يكون الإصلاح على عاتق المؤمن.

٩٧ - التغيير الجبري للطريق أو السفر أو السفينة :

تغيير الطريق أو الانحراف هو تغيير خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد. وتغيير الرحلة أو السفر هو تغيير نقطة القيام ونقطة الوصول للرحلة المؤمن عليها. وتغيير السفينة يقوم إذا فرغت البضاعة من السفينة الناقلة وأعيد شحنها على سفينة أخرى، وهذا لا يتعلق بطبيعة الحال إلا بالتأمين على البضائع.

وتغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة اختياراً لا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن. أما التغيير الجبري للطريق أو الرحلة أو السفينة الذي يضطر إليه الربان لمفاعة عاصفة أو حصر بحري أو جبل جليد أو لإنقاذ أشخاص في حالة الخطر، فإنه يعد خطراً بحرياً يكون على عاتق المؤمن.

٩٨ - الرمي في البحر :

يكون المؤمن مسؤولاً عن الهلاك أو الضرر الذي يحصل بسبب رمي بعض البضائع في البحر لتخفيف السفينة. ورمي البضائع في البحر لتخفيف السفينة وإن كان عملاً اختياريّاً من الربان، إلا أنه يقع مع ذلك على عاتق المؤمن، لأن هذا العمل ليس حراً واختياريّاً إلا في الظاهر فقط، وقد أملاه في الحقيقة الخطر الذي يهدد الرسالة البحرية، فالقوة القاهرة السابقة على الرمي تسبغ عليه وصف الحادث القهري. كما أن عمل الربان الاختياري يجب أن يعد بالنسبة للشاحن كعمل الغير المشبه بالقوة القاهرة.

ويجب أن يشبه بالرمي جميع الأضرار التي يحدثها الربان اختياريّاً بالسفينة أو بالبضائع لأجل سلامة الرسالة البحرية أي جميع الحوادث المشتركة.

٩٩ - الحريق والانفجار :

الحريق هو اشتعال النار في الأشياء المؤمن عليها. ويضمن المؤمن الحريق ولو أنه مستقل تماماً عن حالة البحر. وإذا كان القانون قد اعتبره خطراً بحريّاً فنظراً لحدوثه في البحر أثناء الرحلة البحرية ولأن الأضرار التي تنجم عن الحريق في البحر أكثر جساماً من تلك التي تنشأ عنه إذا شب في البر.

ويلاحظ أن المؤمن لا يسأل إلا عن الحريق الذي يحدث بسبب قهري. ويقصد بذلك الحريق الذي لا يرجع إلى خطأ المستأمن كأن ينشأ عن قوة القاهرة (صاعقة مثلاً) أو عن فعل الغير (امتداد الحريق من سفينة أخرى) أو عن سبب مجهول. ويفترض أن الحريق قد حدث بسبب قهري، وللمؤمن إذا أراد درء مسئوليته أن يثبت خطأ المستأمن.

وتشبه بالأضرار الناشئة عن الحريق الأضرار التي يحدثها الماء الذي يستخدم لإطفاء الحريق أو لمنع امتداده. كما يشبه بالحريق انفجار الآلات أو البضائع الخطرة.

١٠٠ - النهب والسرقة :

النهب Pillage هو السرقة المصحوبة بعمل من أعمال العنف ترتكبه جماعة مسلحة. ولما كان الباعث على النهب هو الرغبة في الكسب، فإنه لا يندرج في عداد الفتن والاضطرابات الشعبية إذا كانت مستبعدة من ضمان المؤمن في الوثيقة.

ويدخل خطر السرقة في عداد الحوادث البحرية التي يضمنها المؤمن طالما يحدث على البحر خلال الرحلة البحرية. وقد حكم بأنه إذا كانت وثيقة التأمين على البضاعة تغطي خطر السرقة والنهب دون خطر عدم التسليم، فإن مجرد عدم تسليم البضاعة لا يكفي لافتراض السرقة ومساءلة المؤمن عنها، بل يجب على المستأمن إثبات السرقة ذاتها إذ لا يمكن تشبيه مجرد اختفاء البضاعة بالسرقة (استئناف مصري مختلط ٢٣ - ١ - ١٩٤٦ بلتان س ٥٨ ص ٥٢).

١٠١ - الحوادث البحرية الأخرى :

بعد أن عدت المادة ٣٢٩ بحري لبناني الأخطار البحرية السالف ذكرها، أضافت أن المؤمن مسئول أيضاً عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه بسبب الحوادث البحرية بوجه عام. وقد ذكرنا أن المقصود بالحوادث البحري كل حادث قهري أو فجائي يمكن أن يحدث على البحر خلال الرحلة البحرية. وعلى ذلك يسأل المؤمن عن تلف البضاعة بسبب ارتفاع حرارة الجو ارتفاعاً غير عادي، وتسرب السوائل العرضي، وتلف البضاعة بسبب تكثف البخار في عتابر السفينة، والتلف الذي تحدثه فيران السفينة.

١٠٢ - التحديد الاتفاقي للأخطار البحرية المضمونة :

وقد أبدلت وثائق التأمين بالتحديد القانوني سالف الذكر للأخطار البحرية تحديد آخر اتفاقاً للأخطار المضمونة والأخطار المستثناة . ويأخذ هذا التحديد الاتفاقي إحدى صورتين :

١ - فإما أن يكون التأمين مع شرط ضمان جميع الأخطار All Risks Clause .

٢ - وأما أن يكون التأمين مع شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة إلا عند تحقق أخطار معينة (F.P.A.) Free Particular Averages Unless .

١٠٣ - شرط ضمان جميع الأخطار :

بمقتضى شرط ضمان جميع الأخطار يضمن المؤمن جميع الأخطار التي تقع للشيء المؤمن عليه ، عدا الأخطار التي استبعدت صراحة في الوثيقة .

وإذا كان التأمين مع شرط ضمان جميع الأخطار مع إعفاء المؤمن من بعضها فقط ، فإن المستأمن لا يلزم إلا بإثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وهلاك هذا الشيء أو تلفه بحادث بحري خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين . وللمؤمن إذا أراد أن يدرك مسئوليته عن الخطر أن يثبت أن الضرر إنما يرجع إلى خطر مستبعد في الوثيقة . ويحصل الإثبات في الأصل بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية .

ويجب عدم الخلط بين شرط ضمان جميع الأخطار ، وعبارة «وجميع الأخطار الأخرى All other perils» التي يذيل بها تعداد الأخطار التي تقع على عاتق المؤمن في وثيقة اللويدز . وقد أثارت هذه العبارة الخلاف حول المقصود

منها . فذهب رأي إلى أن الخطر ما دام قد وقع أثناء الرحلة البحرية ولم يكن متوقعاً في هذه الرحلة فهو خطر بحري يشمل التأمين . وذهب رأي آخر إلى أن عبارة «جميع الأخطار الأخرى» ، تعني فقط الأخطار المماثلة في النوع للأخطار المنصوص عليها في الوثيقة . فلا يترتب على هذه العبارة أن يمتد ضمان المؤمن إلى جميع الأخطار التي يترتب عليها إلحاق ضرر بالأشياء المؤمن عليها ، وإنما تقتصر على الأخطار التي هي من نفس طبيعة الأخطار المذكورة في الوثيقة (استئناف مصري مختلط ١٩ - ٢ - ١٩٣٦ بلسان س ٤٨ ص ١٥٣ ، ٥ - ٣ - ١٩٣٠ بلسان س ٤٢ ص ٣٣٢) . وتعرف هذه العبارة في العمل بالشرط الجامع Ommibus clause باعتبار أنه يجمع إلى جانب الأخطار المذكورة في الوثيقة أي خطر مماثل لهذه الأخطار .

١٠٤ - شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة :

بمقتضى شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة يضمن المؤمن الخسائر المشتركة ، ولكنه لا يضمن الخسائر الخاصة إلا إذا كانت ناشئة عن أحد الأخطار المذكورة في العقد على سبيل الحصر ، وهي في العادة الجنوح والغرق والحريق . warran-tee free from a particular average unless, the vessel or craft be stranded sunk or burnt. ويجب على المستأمن في هذا النوع من التأمين إثبات أن الخسارة إنما ترجع إلى أحد الأسباب المحددة . فإذا لم ينجح في هذا الإثبات كان المؤمن غير مسئول عن الخسارة .

المبحث الثاني إدخال الخطأ في الأخطار البحرية المضمونة

١ - خطأ المستأمن

١٠٥ - التطور التشريعي:

تنص المادة ١٩٣ من التقنين البحري المصري (الملغى) على أن المؤمن لا يكون مسئولاً عن أي هلاك أو ضرر ينشأ عن فعل المستأمن. وقد قيل في تبرير هذا الحكم أن تعويض المستأمن عن الأضرار التي يحدثها بفعله أمر مخالف للنظام العام ومناف لطبيعة عقد التأمين. فعقد التأمين عقد احتمالي يقوم على احتمال تحقق الخطر أو عدم تحققه، وإذا ساء للمستأمن أن يتسبب بفعله في تحقق الخطر الذي يعطيه الحق في التعويض لانتفى الاحتمال بالنسبة إليه.

على أن هذا التبرير لا يصدق إلا على غش المستأمن أو خطئه العمدي فقط. فالتأمين من غش المستأمن أو خطئه العمدي مخالف للنظام العام ومناف لطبيعة عقد التأمين، إذ يتوقف تحقق الخطر على إرادة المستأمن وحده فينتفي عنصر الاحتمال وهو قوام عقد التأمين.

بيد أن الخطر المطلق للتأمين من فعل المستأمن أو خطئه الشخصي غير مبرر. إذ أن المستأمن قد يرتكب أخطاء غير متعمدة وهو شيء حتمي في النشاط الإنساني، كما أن إرادته قد تسهم بدور في تحقق الخطر مع عوامل أخرى غير متوقعة فيوجد الاحتمال ويقوم الخطر.

وقد رأى البعض قديماً بطلان الاتفاق على ضمان المؤمن لأخطاء المستأمن بمقولة أنه يمتنع على الشخص أن يخلق له حقاً بخطئه، وأن إجازة هذا الشرط

تحمّل المستأمن على عدم مراعاة الحيطة والحذر واليقظة، وأن المادة ١٩٣ لم تعرض لجواز الاتفاق على عكس الحكم الوارد بها كما فعلت المادة ١٩٥ بالنسبة إلى خطأ الربان.

بيد أن سكوت القانون لا يبرر هذا الرأي، لأن الضمان الذي يحققه التأمين لا يمكن أن يكون كافياً إذا وجب على المستأمن أن يتحمل نتائج الحادث بمجرد استظهار أي قدر من عدم الحيطة أو الإهمال من جانبه ولو كان يسيراً.

ولذلك فقد استقر الرأي اليوم فقهاً وقضاءً على جواز التأمين من خطأ المستأمن غير المتعمد، لانتفاء النص الذي يحظر مثل هذا الاتفاق ولعدم منافاته للنظام العام. أما غش المستأمن وأخطاؤه الاختيارية أو العمدية فلا يصح الاتفاق على ضمان المؤمن لها. لأنه يمتنع أن يتوقف التزام المؤمن على عمل اختياري من المستأمن، وهو أمر ينافي الاحتمال ويخالف النظام العام.

ثم جاء المشرع اللبناني فأخذ بما استقر عليه الرأي في الفقه والقضاء ونص في المادة ٣٣٥ ١ بفقرة ١ بحري على أن «الضامن غير مسئول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة Fautes intentionnelles أو غير حرية بالمعذرة inexcusables ارتكبتها المضمون أو ممثلوه. وكل اتفاق يخالف يعتبر باطلاً». وبهذا الحكم يأخذ قانون التأمين البحري الفرنسي الجديد الصادر سنة ١٩٦٧ (م ١٧). وكذلك القانون البحري المصري الجديد سنة ١٩٩٠ إذ تنص المادة ٣٥٤ ١ بفقرة أولى منه على أن «يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدي أو عن خطأ جسيم صادر من المؤمن له».

ومن الصعب أن نستظهر أخطاء شخصية للمستأمن لا تتمثل في عيب خاص في السفينة أو في البضائع. ومن الممكن أن يوجد خطأ من المستأمن إذا كان قد أصدر أمراً صريحاً إلى الربان كان سبباً في وقوع الخطر أو تفاقمه، أو إذا

كان يقود السفينة المؤمن عليها شخصياً بصفته رباناً لها، أو إذا أغفل مراقبة البضائع على الرصيف.

٢ - خطأ الربان أو البحارة

١٠٦ - التطور التشريعي:

تنص المادة ١٩٥ من التقنين البحري المصري الملغى المقابلة للمادة ٣٥٣ من التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧ على أنه «إذا حصلت خيانة من الربان أو البحارين بأن باعوا السفينة أو البضائع وادعوا غرقها أو خيانة أخرى أو تقصيراً لا يكون المؤمن ملزماً بذلك ما لم يوجد شرط بإلزامه، وإذا كان الشيء المعمول عليه السيكورتاه سفينة وكان الربان مالكا لها كلها أو بعضها يعتبر الشرط المذكور لاغياً بالنسبة لحصته فيها».

ويخلص من هذا النص أن المؤمن غير مسئول عن الأضرار التي تنشأ عن خطأ الربان أو البحارة سواء أكان هذا الخطأ متعمداً أو غير متعمد، ومهما يكن نوع الخطأ ومداه. وقد قيل في تبرير ذلك أن مالك السفينة هو الذي اختار الربان، فيجب أن يتحمل هو لا المؤمن تبعة اختياره.

بيد أن حكم التقنين البحري المصري بعدم مسؤولية المؤمن عن خطأ الربان والبحارة لا يتسق مع قواعد القانون البحري العامة. فالربان يؤدي عمله بعيداً عن رقابة المجهز وإشرافه. وانتفاء الرقابة والإشراف هو الذي يبرر عدم مسؤولية المالك مسؤولية مطلقة عن أعمال الربان، وهو الذي يبرر أيضاً إعفاء المجهز كناقل بحري من المسؤولية عن أخطاء الربان في الملاحة أو في إدارة السفينة وفقاً لمعاهدة سندات الشحن. ومع ذلك يقرر المشرع عدم مسؤولية المؤمن عن خطأ الربان.

هذا بالنسبة للمجهز. أما بالنسبة إلى الشاحن فلا شك في صرامة الحكم المتقدم وقسوته. فالربان تابع للمجهز وليس تابعاً للشاحن، فمن غير المفهوم أن يتقرر عدم مسؤولية المؤمن عن الضرر الذي يلحق الشاحن في بضاعته بسبب خطأ الربان والبحارة.

ولذلك فإن بعض التشريعات الحديثة تجعل المؤمن مسؤولاً عن أخطاء الربان والبحارة في التأمين على البضاعة، غير مسئول عنها بالنسبة للتأمين على السفينة (المواد ٦٣٧ و ٦٤٠ و ٦٤١ من التقنين التجاري الهولندي). ويقضي البعض الآخر بمسؤولية المؤمن عن أخطاء الربان في التأمين على البضاعة وفي التأمين على السفينة على حد سواء (م ٨٢٤ و ٨٢٥ من التقنين التجاري الألماني، م ٢٠٧ من التقنين البحري البلجيكي، م ٥٢٤ من تقنين الملاحة الإيطالي، م ٥٥ فقرة ٢ من قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦).

١٠٧ - حكم القانون اللبناني:

أما القانون اللبناني فيميز بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة. فتنص المادة ٣٣٥ فقرة ٢ بحري لبناني على ما يأتي «لا يكون ضامن جرم السفينة مسؤولاً عن نتائج غش الربان وخداعه إذا كان هذا قد انتخبه مجهز السفينة». وإذا كانت المادة ٣٢٩ تذكر الأخطاء التي تقع من البحارة ضمن الأخطار المضمونة، إلا أن المادة ٣٣٦ تستثنى من هذا الحكم وتقضي بإعفاء المؤمن من:

١ - أعمال الغش والخداع التي يقترفها الربان، ومن كافة الحوادث أياً كان نوعها الناتجة عن خرق حصار أو التهريب أو التجارة الممنوعة أو الخفية، وذلك ما لم يكن الربان قد غير بدون رضا مجهز السفينة أو مثله وإبدل به آخر غير معاون الربان Le second.

٢ - كل النتائج التي تترتب على السفينة من أي عمل يقوم به الربان أو البحارة على البر. والواقع أنه لا يوجد خطر بحري، لأن أعمال الربان أو البحارة قد ارتكبت على البر.

ويخلص من هذه النصوص أنه إذا كان المؤمن ضامناً بوجه عام للأخطاء التي تصدر من الربان والبحارة إلا أن مؤمن السفينة غير مسئول عن الأضرار التي تنشأ عن غش الربان وتدليسه إذا كان الربان قد اختاره مجهز السفينة بنفسه إذ يجب أن يتحمل المجهز نتيجة خطئه وسوء اختياره للربان. إما إذا كان الربان قد استبدل به غيره بدون رضا مجهز السفينة أو مثله، فيظل المؤمن مسئولاً عن نتائج الغش والتدليس.

أما مؤمن البضائع فيظل مسئولاً عن الأضرار اللاحقة بها والناشئة عن أخطاء الربان العمدية وغير العمدية على السواء، وذلك لأن الربان لا تربطه بالشاحن أية صلة سواء أكانت صلة تبعية أم صلة اختيار.

١٠٨ - حكم التقنين البحري المصري الجديد:

جاء التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ ونص في المادة ٣٥٤ فقرة ٢ منه على ما يأتي «مع عدم الإخلال بحكم الفقرة ٢ من المادة ٣٧٧ من هذا القانون يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان والبحارة». وقد وردت هذه المادة في الفصل الأول المتعلق بالأحكام العامة في التأمين البحري.

أما المادة ٣٧٧ فقرة ٢ فقد وردت ضمن الأحكام الخاصة بالتأمين على السفينة، ونصت على أن «لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة».

ويستفاد مما تقدم أن المؤمن بوجه عام (ويندرج في ذلك مؤمن البضائع ومؤمن المسؤولية) يضمن أخطاء الربان والبحارة دون تمييز بين الأخطاء العمدية وغير العمدية وكذلك بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية. أما مؤمن السفينة فلا يضمن أخطاء الربان المتعمدة.

ويلاحظ أن المادة ٣٥٤ فقرة ١ من القانون الجديد تذكر الأخطاء العمدية أو الأخطاء الجسيمة الصادرة من المستأمن وتجعل المؤمن غير مسئول عنها، في حين أن المادة ٣٧٧ فقرة ٢ تذكر الأخطار العمدية الصادرة من الربان وتقرر عدم مسئولية مؤمن السفينة عنها، ولا تذكر الأخطار الجسيمة. وهذه التفرقة مقصودة من المشرع، ليسمح بالتأمين على الأخطاء الجسيمة الصادرة من الربان في التأمين على السفينة، وفي التأمين على البضاعة من باب أولي.

١٠٩ - حكم وثائق التأمين:

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطاً يقضي بمسئولية المؤمن عن خطأ الربان والبحارة مقابل قسط إضافي. وتنص وثيقة اللويدز الإنجليزية على خطأ الربان والبحارة بين الأخطار المضمونة Barratry of the master and mariners. ويقصد بهذا الإصطلاح في القانون الإنجليزي الأخطاء العمدية المنطوية على الغش فقط Wilful misconduct (قاعدة ١١ من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحري الملحقة بقانون ١٩٠٦). ومن أمثلتها انحراف الربان عن الطريق المحدد للرحلة للتوجه إلى ميناء ليساشر فيه تجارة تعود عليه بالريح دون علم مالك السفينة، أو تخريب السفينة عمدًا، أو حجز السفينة من السلطات العامة بسبب قيام الربان والبحارة بعمليات التهريب. على أن الإصطلاح المتقدم لا يشمل مجرد الخطأ في التقدير أو الإهمال أيًا كانت جسامته أو التصرف الخاطئ نتيجة جهل الربان أو عدم اختصاصه.

ومتى كانت وثيقة التأمين تأخذ شكل وثيقة اللويدز فإن اصطلاح «أخطاء الربان والبحارة» يجب أن يفسر بالمعنى الذي يعرفه القانون الإنجليزي. ومن

ثم يجب أن يفسر هذا الاصطلاح بالأخطاء العمدية الصادرة من الربان دون الأخطاء غير العمدية. فلو أخطأ الربان في رص البضاعة فإن المؤمن لا يضمن الضرر الناشئ عن هذا الخطأ (استئناف مصري مختلط ١٩ - ٢ - ١٩٣٦ بلسان س ٤٨ ص ١٥٣).

أما في القانون الفرنسي فيقصد بإصطلاح «خطأ الربان والبحارة Baraterie» أي خطأ يصدر من الربان والبحارة سواء أكان متعمداً أو غير متعمد ومهما كانت درجته.

ولما كان الإهمال الصادر من الربان أو البحارة لا يدخل في مفهوم أخطاء الربان و البحارة في القانون الإنجليزي فإنه لا بد لضمان المؤمن لإهمال الربان أو البحارة من شرط صريح في وثيقة التأمين يعرف باسم «شرط انشماري In- chmaree clause» نسبة إلى اسم السفينة التي كانت موضوعاً للقضية التي عرضت على مجلس اللوردات سنة ١٨٨٧ والتي قضى فيها بأن وثيقة التأمين لا تضمن الضرر الناشئ عن إهمال الربان والبحارة.

المبحث الثالث الأخطار المستثناة

١١٠ - ثمة أخطار مستثناة مستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المستأمن عن الأضرار الناشئة عنها. وقد نص عليها في المادة ٣٥٩ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠، ويرد في مقدمتها الأضرار الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه.

١ - العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه

١١١ - العيب الذاتي vice propre, inherent vice هو كل عيب داخلي في الشيء المؤمن عليه يؤدي به إلى الهلاك أو التلف.

وقد اتفقت التشريعات على عدم ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه. فنصت المادة ٣٥٩ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ على أن «لا يسأل المؤمن عما يأتي: (أ) الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه، وذلك مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون». وتنص الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ على أن «لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب ذاتي في السفينة إلا إذا كان العيب خفياً».

وتنص المادة ٣٣٧ بحري لبناني على أن «لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المضمون على عاتق الضامن إلا إذا اشترط العكس ما لم يكن الضمان على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهز متيقظ أن يقدره ولا أن يمنعه».

هذا وتستبعد وثائق التأمين بوجه عام العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه من ضمان المؤمن.

ويبرر عدم ضمان المؤمن للضرر الناتج عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه بأن الضرر ليس ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه نفسه، فلا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن.

١١٢ - شروط إعفاء المؤمن من العيب الذاتي:

ولا يعفى المؤمن من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي. وبعبارة أخرى يجب أن يكون العيب الذاتي هو السبب الوحيد للضرر دون اشتراك من أي خطر بحري يضمنه المؤمن. فإذا ثبت أن الشيء المؤمن عليه كان سيصل سليماً إلى ميناء الوصول لولا تحقق خطر

بحري مضمون، فلا محل للإعفاء ويلتزم المؤمن بتعويض الضرر. فإذا تلفت البضاعة (اهتراء الليمون) بسبب توقف آلات التبريد في بعض عنابر السفينة من جراء تسرب الغاز أثناء الرحلة، فلا يكون الضرر ناشئاً عن عيب ذاتي.

وإذا كان الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه نتيجة عيب الشيء الذاتي في جزء منه ونتيجة خطر بحري مضمون في الجزء الآخر، عين القاضي نصيب كل من هذين السببين في أحداث الضرر، والترم المؤمن بتعويض جزء الضرر الناتج عن الخطر البحري المضمون.

ويجب أن يكون العيب سابقاً على تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر. فإذا كان عيب الشيء المؤمن عليه ناشئاً عن خطر بحري يغطيه التأمين، فإنه لا يعتبر عيباً ذاتياً بل تلفاً يسأل عنه المؤمن. وعلى هذا إذا تخلخلت مسامير لحام السفينة تحت ضغط العاصفة فلا يعد هذا عيباً ذاتياً يعفى المؤمن من ضمانه بل تلفاً يظل مسؤولاً عنه.

ويراعى أخيراً أن العيب الذاتي ليس سبباً لإعفاء المؤمن إلا إذا كان متعلقاً بالشيء محل التأمين. فعيب السفينة الذاتي الذي يلحق ضرراً بالبضاعة يعتبر خطراً بحرياً بالنسبة إلى الشاحن الذي قام بالتأمين على البضاعة (استثناء مصري مختلط ٨ - ١ - ٩٤٧ بلتان س ٥٩ ص ١٠٦). وعلى النقيض من ذلك يعتبر عيب البضاعة الذاتي الذي يلحق ضرراً بالسفينة خطراً بحرياً بالنسبة إلى المجهز الذي قام بالتأمين على السفينة. وكذلك فإن عيب البضاعة الذي يسبب تلفاً لبضاعة أخرى يعد خطراً بحرياً للشاحن الآخر.

١١٣ - إثبات العيب الخاص:

ويقع على عاتق المؤمن الذي يتمسك بالإعفاء إثبات العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه، إذ أنه مسئول في المبدأ عن كل هلاك أو تلف يصيب الشيء

المؤمن عليه أثناء الرحلة، فإذا احتج بعدم مسئوليته للعيب الذاتي فعليه إثبات ما يدعيه. فإذا عجز المؤمن عن إثبات العيب الذاتي، ولم يمكن استخلاصه من ظروف الدعوى، فإنه لا يجوز افتراضه.

ومع ذلك إذا لم تكن السفينة حاملة لإجازة أو ترخيص الملاحة، فيفترض أنها غير صالحة للملاحة وأن بها عيباً ذاتياً، ومن ثم يعفى المؤمن من إثبات هذا العيب. وللمستأمن نقض هذه القرينة بالدليل العكسي.

١١٤ - الاتفاق على ضمان المؤمن للعيب الذاتي :

ويجوز الاتفاق على ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن العيب الذاتي. وقد نص التقنين البحري اللبناني صراحة على ذلك (م ٣٣٧).

ويجب أن يكون الاتفاق على ضمان العيب الذاتي صريحاً. ومع ذلك إذا كان المؤمن على علم وقت التأمين بعيب الشيء المؤمن عليه الذاتي وقبل التأمين رغم ذلك، فإن هذا ينطوي على قبول من جانبه لضمان العيب الذاتي، كما إذا كان قدم السفينة وضعف آلاتها معروفاً للمؤمن من درجتها المدونة في سجل هيئة تصنيف السفن.

١١٥ - العيب الذاتي في البضاعة :

العيوب الذاتية في البضاعة متعددة متنوعة نذكر منها على سبيل المثال : عدم كفاية التغليف أو حزمه (م ٣٥٩ (أ) بحري مصري)، ومرض الحيوانات المشحونة، واحتراق الفحم ذاتياً نتيجة تكدسه وتراكمه، واستعداد السوائل للتخمر أو التبخر أو التسرب، وقابلية الفواكة الناضجة للعطن.

ويعتبر النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق نوعاً من العيب الذاتي في البضاعة الذي لا يسأل عنه المؤمن (م ٣٥٩ (ب) بحري مصري جديد)، ونقص أو عجز الطريق هو نقص البضاعة حجماً أو وزناً أثناء الطريق الناشئ عن طبيعة البضاعة الخاصة. وينطبق عبادة على البضائع التي تشحن صلباً دون تغليف كالحبوب أو التي تحف مع الزمن كاللحوم أو تتبخر كالسوائل. ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة البحرية ومدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق وكذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة وتفريغها. وتختلف تبعاً لذلك النسبة المئوية التي يسمح بها كعجز في الطريق، وهي تحدّد وفقاً للعادات في ميناء الوصول. فقد تكون ١٪ أو ٢٪ أو ٣٪ أو ٥٪. وإذا كان عجز الطريق عادياً، فإنه يستبعد من ضمان المؤمن باعتباره عيباً ذاتياً في البضاعة، فلا يوجد خطر بحري لأن الشاحن يجب عليه أن يتوقعه. أما عجز الطريق غير العادي أو الاستثنائي الذي يرجع إلى صعوبات الملاحة فيعد خطراً مؤمناً منه.

وقد تصابب البضاعة بأضرار ناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخير في النقل البحري. ويرى البعض أن المؤمن لا يضمن هذه الأضرار، لأن التأخير في ذاته ليس من الأخطار البحرية، وأنه لا يعد كذلك إلا إذا كان ناشئاً عن خطر بحري كالإرساء الجبّري أو الانحراف الجبّري عن الطريق. ويرى البعض الآخر أن الأضرار الناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخير تقع على عاتق المؤمن.

وقد تضمنت المادة ٣٣٨ من التقنين البحري اللبناني حلاً لهذه المسألة، فقضت بأنه إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها بسبب تأخير السفر تأخيراً استثنائياً من جراء خطر يضمنه المؤمن، فإن هذا الهلاك أو التلف يكون على عاتق المؤمن بشرط أن تكون الأضرار ناشئة عن التأخير ذاته. وهذا الحل مستمد من التشريع الألماني (م ٨٢١ من التقنين التجاري، وم ١٣١ قانون ١٩٠٨).

١١٦ - العيب الذاتي في السفينة :

يعد عيباً ذاتياً في السفينة كل عيب في بناء السفينة أو في أحد أجزائها أو في أجهزتها أو ملحقاتها، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات.

ولا يعد من قبيل العيب الذاتي قديم السفينة نتيجة مرور الزمن واستعمالها، ولهذا يتطلب المؤمن قسطاً أكبر كلما زاد عمر السفينة، لأن قدم السفينة يزيد من فرص وقوع الخطر.

ولا تثور مسألة العيب الذاتي في العمل إلا بالنسبة إلى البضائع. أما بالنسبة إلى السفينة فقل أن تثور المسألة، لأن السفينة لا تبحر إلا إذا كانت حاملة لترخيص يفيد صلاحيتها للملاحة ومواجهة البحر.

وقضي بأنه لا يجوز للمستأمن أن يترك السفينة للمؤمن (الترك طريق من طرق التعويض في التأمين البحري) متى ثبت أن جنوح السفينة كان نتيجة عيب ذاتي فيها تمثل في الخلل الذي أصاب آلاتها السيئة وعدم توافر الأدوات اللازمة للإصلاح على ظهرها وانتفاء المراسي اللازمة للرسو على مسافة بعيدة عن الصخور (اسكندرية المختلطة ١٢ - ٥ - ١٩٢٤، جازيت س ١٤ ص ٢٤٠).

١١٧ - ضمان المؤمن للعيب الخفي في السفينة :

على أن بعض التشريعات (م ٥٢٥ من تقنين الملاحة الإيطالي ١٩٤١، م ٣٩ من قانون التأمين البحري الفرنسي الجديد ١٩٦٧)، والوثائق تقضي بمسئولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب خفي بالسفينة لا يمكن كشفه ببذل اليقظة المعقولة. ويأخذ التقنين البحري اللبناني بنفس الحكم في المادة ٣٣٧ في نهايتها. كما يأخذ به التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ (م ٣٧٧ فقرة ١). ويستند هذا الحكم إلى أن السفينة الحديثة تحوي أجهزة معقدة بحيث

يتعذر على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية وأن يتقيها.

وتجدر الإشارة إلى أن الوثائق الإنجليزية تغطي تلف الآلات الناشئة عن عيب خفي بمقتضى الشرط المعروف باسم «شرط انشماري Inchmaree clause» نسبة إلى السفينة التي كانت محلاً لدعوى شهيرة أمام مجلس اللوردات (مجلس اللوردات ١٤ يوليو ١٨٨٧ المجلة الدولية للقانون البحري ٣ - ٣٢٨).

٢ - الأخطار الأخرى المستثناة

١١٨ - تنص المادة ٣٥٩ من التقنين البحري المصري الجديد سنة ١٩٩٠ على أن المؤمن لا يسأل عما يأتي: « . (ج) الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم، واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة» .

ويتضمن هذا النص أخطاراً غير مشروعة محظورة بصفة مطلقة لمخالفتها للنظام العام كما في أعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة، فلا يضمنها المؤمن .

والبعض الآخر من هذه الأعمال غير المشروعة يمكن أن يعد أخطاراً حربية إذا توافرت فيها خصائص هذه الأخطار .

كما أن القانون يستبعد ضمان المؤمن للأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والاستيلاء . أما فيما يتعلق بالتدابير الصحية والتعقيم، فإن المؤمن لا يضمن الأضرار والمصروفات الناشئة عن هذه التدابير .

وأخيراً فإن القانون يستبعد من ضمان المؤمن التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز.

١١٩ - عدم ضمان الأضرار التجارية :

تقضي المادة ٣٥٩ فقرة هـ من التقنين البحري المصري الجديد بأن المؤمن لا يسأل عن «الأضرار التي لا تعد تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له».

والقاعدة التي يتضمنها هذا النص تتفق مع الفكرة الأساسية في أن التأمين يهدف إلى ضمان الأضرار المادية التي تلحق الشيء المؤمن عليه مباشرة.

ولما كانت هذه القاعدة لا تتعلق بالنظام العام، فليس ثمة مانع من الاتفاق على ضمان هذه الأضرار التجارية غير المادية. وتوجد في العمل شروط خاصة تضمن الأضرار الناشئة عن فقد الأرباح أو الأجرة التي تلحق بالمستأمن إثر بطالة السفينة أو تأخيرها الراجع إلى حادث تضمنه الوثيقة.

المبحث الرابع الأخطار الحربية

١٢٠ - التطور التاريخي :

كانت الأخطار الحربية قديماً أخطاراً عادية للملاحة البحرية نظراً لكثرة الحروب البحرية وطول مدتها. ولذلك سَوَّى الأمر الملكي الفرنسي سنة ١٦٨١

المتعلق بالبحرية بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية، ووضع على عاتق المؤمن كل الأخطار بحرية كانت أو حربية.

ولم يتغير الحال لدى وضع التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧. فقد كانت فرنسا حينذاك في حروب طويلة مستمرة مع إنجلترا. ومن ثم أخذ التقنين بمبدأ التشبيه بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية (م ٣٥٠). وتبعه في ذلك التقنين البحري المصري الملغى، فنصت المادة ١٩٢ منه على أن المؤمنين ملزمون بكل هلاك أو ضرر يحصل للأشياء المؤمن عليها بسبب الأخطار البحرية التي تقدم ذكرها فيما سبق أو بسبب الأسر أو التوقيف عن السفر بأمر دولة أو إعلان حرب أو مقابلة الإساءة بمثلها.

١٢١ - استبعاد الأخطار الحربية في وثائق التأمين العادية :

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر أخذت الحروب البحرية في النقصان، وقرر تصريح باريس سنة ١٨٥٦ بشأن الحرب البحرية وجوب احترام بضائع المحايدون حتى ولو وجدت على سفن للعدو. ثم جاءت معاهدات لاهاي ١٨٩٩ و ١٩٠٧ عن قواعد الحرب البرية والبحرية ومؤتمر لندن ١٩٠٩ فضاعفت من الحماية المقررة للملكية الخاصة زمن الحرب، فأصبحت المخاطر الحربية أخطاراً استثنائية بحت.

ونتيجة لذلك جرت الوثائق على استبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن العادي مقابل تخفيض قسط التأمين. ويطلق على شرط استبعاد الأخطار الحربية في الوثائق الإنجليزية شرط عدم ضمان الاستيلاء والحجز & Free Of Capture (F.C.S.) «Seizure clause»، ويترتب على هذا الشرط إلغاء جميع ما ورد بوثيقة التأمين خاصاً بأخطار الحرب.

كما وجد بجانب وثائق التأمين من الأخطار البحرية العادية ووثائق أخرى للتأمين من الأخطار الحربية نظير قسط مرتفع يكون إبرامها ضرورة لا مناص منها إذا نشبت الحرب .

١٢٢ - استبعاد الأخطار الحربية في القانون اللبناني والقانون المصري الحديث :

وجاء التقنين البحري اللبناني فأخذ بما جرى عليه العمل وما استقرت عليه التشريعات الحديثة من استبعاد الأخطار الحربية من ضمان مؤمن الأخطار البحرية . فنصت الفقرة الثانية من المادة ٣٢٩ بحري على أن مخاطر الحرب الأهلية أو الخارجية ليست على عاتق المؤمن إلا إذا اتفق على ذلك .

ثم جاء التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ فأخذ بذات الحكم فنصت المادة ٣٥٦ فقرة ٢ منه على ما يأتي : « لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والاستيلاء والاضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن تفجيرات أو إشعاعات نووية أيأ كان سببها إلا إذا اتفق على غير ذلك » .

١٢٢ - صعوبات قانونية :

على أن استبعاد الأخطار الحربية في القانون والوثائق العادية يثير صعوبات قانونية كثيرة تتعلق بتحديد الأخطار الحربية من جهة . كما أن نطاق ضمان مؤمن الأخطار البحرية يتوقف من جهة أخرى على حل كثير من مسائل الإثبات .

١ - تحديد الأخطار الحربية

١٢٣ - المقصود بحالة الحرب :

يفترض الخطر الحربي قيام حالة الحرب . ووفقاً لمبادئ القانون الدولي يجب أن يسبق الحرب إعلان من الدولة المحاربة إلى الدولة المعادية . بيد أن الإجماع قد انعقد فقهاً وقضاءً على أن انتفاء الإعلان لا يرفع عن الحرب صفتها الحقيقية ، ومن ثم تعتبر الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها خلالها ناشئة عن أخطار حربية . ولذلك فإن المادة ٣٥٧ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ تذيّل تعدادها للأخطار الحربية التي يشملها التأمين على هذه الأخطار بالعبرة الآتية «... ولو لم تكن الحرب قد أعلنت...» .

ولا يقصد بالحرب الصراع المسلح بين دولتين أو أكثر فقط ، بل أن الاتجاه يميل إلى الاعتداد بواقع الأشياء والتسوية بين الحرب الخارجية والحرب الأهلية ، ويعتبر الحوادث التي تقع خلال الحرب الأهلية أو الثورة من الأخطار الحربية . وبهذا يأخذ القانون اللبناني (م ٣٢٩ فقرة ٢ بحري) ، والقانون البحري المصري الجديد فتقول المادة ٣٥٧ منه أن التأمين من أخطار الحرب يشمل هذه الأخطار «... إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفاً بها أو غير معترف بها» .

١٢٤ - مخالفة قوانين الحرب :

ويلاحظ أن مخالفة أحد المتحاربين لقوانين الحرب لا يرفع عن العمل صفة الخطر الحربي ، لأن هذا العمل ولو أنه غير قانوني ، إلا أنه يصدر عن قوة نظامية مسلحة فيعتبر عملاً من أعمال الحرب . وعلى هذا فإن نهب القوات

المسلحة للبضاعة المؤمن عليها يعتبر خطراً حريباً، وكذلك ضرب السفن التجارية المحايدة.

١٢٥ - الأعمال اللاحقة لانتهااء الحرب :

وقد تلحق الشيء المؤمن عليه أضرار نتيجة عمل حربي بعد انتهاء الحرب، كأن تمس السفينة لغماً بحريباً، أو أن تعتدي سفينة معادية على سفينة تجارية، فهل تعتبر هذه الأضرار ناشئة عن خطر حربي؟.

لا شك في أن مثل هذه الحوادث تعتبر أخطاراً حربية، لأنها ترجع في الواقع إلى أعمال حربية ولو أنها حصلت بعد انتهاء الحرب. وبذلك يقضي القانون البحري المصري الجديد (م ٣٥٧ في نهايتها).

١٢٦ - المقصود بالخطر الحربي :

تذكر المادة ٣٥٧ بحري مصري جديد (وتقابلها المادة ٣٢٩ فقرة ٢ بحري لبناني) بعض أمثلة للأخطار الحربية، فتقول: «إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب يشمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الأسر أو الإستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفاً بها أو غير معترف بها أو بسبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت».

ويقصد بالخطر الحربي الحادث الذي يكون سببه المباشر عملاً حريباً. ولا يقصد بالأعمال الحربية فقط وسائل القتال التي يستخدمها أحد المتحاربين بقصد

إخضاع العدو، بل أيضاً وسائل القهر التي يستخدمها ضد الأموال الخاصة.

وتطبيقاً لذلك يعد من الأخطار الحربية: إصابة السفينة بطور بيد أو بقذيفة، واصطدامها بلغم بحري أو بالشبكة الواقية من الغواصات، وتوقيف السفينة عن السفر بأمر السلطة العامة بشرط أن يكون هذا التوقيف إجراء تطلبه الدفاع الوطني، كحظر التجارة مع دولة متحاربة أو فرض حصر بحري دون اعتداد بما إذا كان هذا الحصر مشروعاً أم غير مشروع، واغتنام السفينة أو اغتنام البضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية. كما يعد خطراً حربياً التجاء السفينة إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خشية تدميرها أو وقوعها في يد العدو، ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر موجه إلى السفينة.

على أن مفهوم العمل الحربي لا يقتصر فقط على الأعمال العدائية بمعنى الكلمة، بل إن هناك أعمالاً لا تعد بذاتها من الأعمال الحربية ولكنها تتم في إطار عمل أو سلسلة أعمال حربية مرتبطة بها ارتباطاً كافياً، فتعد من الأعمال الحربية كذلك، ويطلق عليها الإنجليز عبارة «warlike operations».

وبهذا حكم القضاء الإنجليزي في قضية السفينة «Coxwold». ففي سنة ١٩٤٠ كانت هذه السفينة تسير في قافلة بحرية وتنقل شحنة بنزين مرسلة إلى القوات البريطانية في النرويج، وخلال هذه الملاحه جنحت السفينة. وقد اعتبرت محكمة الاستئناف هذا الجنوح خطراً بحرياً عادياً. ولكن مجلس اللوردات قضى بأن الحادث يعد خطراً حربياً، لأنه يتعلق بسفينة مستخدمة في عملية حربية (D M F ١٩٤٩ ص ٥٥١).

كما حكم القضاء الفرنسي بأن الأعمال الحربية لا تقتصر فقط على الأعمال العدائية بمعنى الكلمة بل تشمل أيضاً التدابير التي تضطر الدولة إلى اتخاذها لتوفير الأمان لسفنها الحربية أو التجارية وبخاصة التدابير التي تهدف إلى اتقاء

الأعمال العدائية (نقض فرنسي ٢٤ و ٢٥ يوليو ١٩٤٥ دلوز ١٩٤٥ - ٢٧٧؛
روان ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨ D M F ١٩٥٠ ص ٢٦).

وعلى هذا فإن السفينة التجارية تقوم بعملية حربية إذا كانت تنقل جنوداً
أو معدات حربية أو جرحى، أو إذا كانت مخصصة للبحث عن الغواصات
المعادية.

١٢٧ - ازدياد الأخطار البحرية بسبب حالة الحرب:

على أن حالة الحرب لا تقتصر فقط على إيجاد مخاطر خاصة للسفينة
والحمولة، بل أنها تزيد أيضاً في الأخطار البحرية المعتادة التي تهدد الرسالة
البحرية نتيجة لإجراءات الدفاع والتدابير العامة التي تتخذها الدول المتحاربة
وتفرضها على السفن في حالة الحرب بصرف النظر عن أية عملية حربية. مثال
ذلك إطفاء المناثر، والأمر بإطفاء أنوار السفن عند ملاحظتها، والأمر بسير السفن
التجارية في قوافل تحت حراسة السفن الحربية أو سلوك طرق معينة، أو حظر
الاتصال بالتلغراف اللاسلكي، مما يزيد في صعوبات وأخطار الملاحة وبخاصة
خطر التصادم والجروح. فهل يعتبر الهلاك أو التلف الذي يلحق الشيء المؤمن
عليه عندئذ ناتجاً عن خطر بحري أم عن خطر حربي؟

الراجع أن الخطر يظل في هذه الحالة خطراً بحرياً يتحملة مؤمن الأخطار
البحرية، لأن مجرد ازدياد فرص تحقق الخطر البحري بسبب حالة الحرب لا يغير
من حقيقته وطبيعته.

وتطبيقاً لذلك لا يعد خطراً حربياً تصادم سفيتين تبحران في قافلة إذ أن
هذه الملاحة تتطلب عناية أكبر ولكن الخطر يظل بحرياً رغم زيادته بحالة
الحرب، والأضرار الناشئة عن الظروف الخاصة للنقل البحري أثناء الحرب من

غير أن يكون هناك عمل حربي، كتعذر الحصول على سفينة لنقل البضاعة إلى ميناء الوصول، أو مصروفات التفريغ الاستثنائية، أو هلاك البضاعة لتمامها مع بضاعة أخرى معدة للدفاع الوطني.

بيد أن الحل المتقدم يناله التغيير متى وجد شرط صريح مخالف في وثيقة التأمين يقضي باستبعاد أسباب زيادة الأخطار البحرية من ضمان مؤمن الأخطار العادية. وقد يتحملها المؤمن العادي صراحة نظير قسط إضافي.

٢ - صعوبات الإثبات

١٢٨ - وضع المسألة:

لما كانت الأخطار البحرية والأخطار الحربية يؤمن على كل منها بصفة منفصلة لدى مؤمن مختلف، فإنه يتعين تحديد سبب الضرر لمعرفة من يتحملة منها. وغالباً ما لا يثور الشك في سبب الضرر. بيد أن سبب الضرر قد يظل مجهولاً كما إذا انقطعت أخبار السفينة. وقد يكون سبب الضرر نتيجة تدخل خطر بحري وخطر حربي.

١٢٩ - إثبات الخطر الحربي:

يتجه القضاء إلى أن عبء إثبات الخطر الحربي يقع على عاتق مؤمن الأخطار البحرية. وبهذا الحكم يأخذ المشرع اللبناني، إذ تنص المادة ٣٢٩ فقرة ٢ بحري على ما يأتي «على ضامني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي». ويستفاد من هذا النص أن المشرع يقيم قرينة قانونية على أن الهلاك أو الضرر

يفترض أنه بخطر بحري ، وعلى مؤمن الأخطار البحرية الذي يتمسك بالإعفاء أن يدحض هذه القرينة بإثبات الخطر الحربي بكافة الطرق . وبهذا يأخذ التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ إذ تنص المادة ٣٥٨ منه على أنه «إذا تعذر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري ، اعتبر ناشئاً عن خطر بحري ما لم يثبت خلاف ذلك» .

وعلى هذا فإن إثبات الخطر الحربي يقع على عاتق من يتمسك به ، سواء أكان هو مؤمن الأخطار البحرية الذي يتمسك بالإعفاء من الأخطار الحربية ، أم كان هو المستأمن الذي يطالب بالتعويض إذا تعلق الأمر بتأمين ضد أخطار الحرب .

وتنطبق القرينة سالفة الذكر بوجه خاص في حالة انقطاع أخبار السفينة أثناء الحرب أو عدم معرفة السبب الذي أدى إلى هلاكها وهل هو خطر بحري كالعاصفة أم هو خطر حربي كالضرب بالنار .

١٣٠ - تعدد الأسباب :

قد يكون الهلاك أو التلف اللاحق بالسفينة أو البضائع نتيجة تدخل أسباب متعددة يعد بعضها من الأخطار البحرية ويعد البعض الآخر من الأخطار الحربية . ومثال ذلك أن تهلك السفينة بعاصفة أو تصادم أو جنوح بعد تغييرها للطريق فراراً من سفن العدو ، أو أن تصطدم السفينة المؤمن عليها بحطام سفينة أغرقها العدو في الميناء لعرقلة الملاحة ، أو أن تضل السفينة طريقها بسبب إطفاء المنائر فتجنح . فهل يعد الهلاك في مثل هذه الأحوال ناشئاً عن خطر بحري أم عن خطر حربي ؟ .

١٣١ - نظرية السبب القريب Causa proxima :

بمقتضى هذه النظرية يجب الاعتداد بالسبب الأقرب زمنياً لوقوع الضرر. بمعنى أن السبب الأخير في سلسلة الأسباب التي أدت إلى الحادث هو الذي يخلع عليه صفة الخطر البحري أو الخطر الحربي.

وتطبيقاً لهذه النظرية يعتبر خطراً بحرياً يضمه مؤمن الأخطار البحرية هلاك السفينة باصطدام أو بعاصفة بعد تغييرها للطريقة فراراً من سفن العدو، واصطدام السفينة بالصخور بسبب إطفاء الأنوار في الموانئ.

وكانت نظرية السبب القريب سائدة في القضاء الإنجليزي مدة طويلة وأخذ بها صراحة قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦، إذ نصت المادة ٥٥ منه على ما يأتي **proximately caused** «The insurer is liable for any loss by a peril insured against». وأخذت بها أيضاً محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة «إيريس Iris». فقد كانت هذه السفينة مؤمناً عليها بمقتضى وثيقة تأمين نص فيها صراحة على استبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن، ثم استأجرتها الحكومة الفرنسية لخدمة الجيش الفرنسي في حرب القرم ضد روسيا. وفي هذه الأثناء هبت عاصفة شديدة في البحر الأسود اقتلعت بعض صواري السفينة وفقد الربان سيطرته عليها. ولما رأى الربان أن التيار يجذب السفينة إلى مرمى المدافع الروسية أمر بإخلائها من رجالها. ثم سارت السفينة مع التيار وجنحت أمام قلعة اسباستبول حيث أغرقتها مدافع الروس.

طالب مالك السفينة المؤمن العادي بتعويض التأمين بحجة أن السفينة هلكت بخطر بحري هو العاصفة التي اقتلعت صواريخها. ودفع المؤمن هذه المطالبة بأن الهلاك إنما كان بخطر حربي لا يغطيه التأمين. وطرح الموضوع على محكمة استئناف روان فقضت بأن السفينة هلكت بمدافع الروس أي بخطر

حربي لا يتحملة المؤمن (استئناف روان ٢ - ٤ - ١٨٥٦ داللو ١٨٥٦ - ٢ - ٢٢١). وطن في هذا الحكم بالنقض، فرفضت محكمة النقض الطعن استناداً إلى أن ضرب السفينة بالنار هو سبب الهلاك وهو خطر حربي لا يغطيه التأمين، أما لحوادث السابقة (العاصفة واقتلاع الصواري) فلا يعتد بها (نقض فرنسي ١١ - ٨ - ١٨٥٨ داللو ١٨٥٨ - ١ - ٣٦٦). ومن الغريب أن المجهز لجأ بعد ذلك إلى مجلس الدولة الفرنسي مطالباً الدولة بالتعويض بوصفها ضامنة للأخطار الحربية، فرفض المجلس بأن هلاك السفينة إنما كان بخطر بحري لا يمكن مسألة الدولة عنه.

١٣٢ - نظرية السبب الرئيسي أو السائد Dominant Cause :

ويعتني هذه النظرية يجب الاعتداد بالسبب الرئيسي للضرر دون نظر إلى التسلسل الزمني للأحداث. ويوصف هذا السبب الرئيسي أيضاً بالسبب السائد أو الضروري أو الفعال.

وتطبيقاً لذلك يعد خطراً حربياً جنوح سفينة كانت تسير في قافلة تحمل معدات حربية ثم انحرفت عن الطريق المحدد لها بأمر قائد القافلة لتلافي هجوم إحدى غواصات العدو مما عرضها لحركة غير متوقعة لمد البحر تسببت في جنوحها، إذ أن السبب الرئيسي للضرر هو الأمر الصادر إلى السفينة بتغيير طريقها (قضية السفينة Coxwold المشار إليها فيما سبق).

بيد أن هذا الحل ليس مقنعاً، إذ أن كل سبب يساهم بقدر ما في وقوع الحادث، ولو أسقطناه لما وقع الحادث.

١٣٣ - نظرية العمل الحربي :

مؤدى هذه النظرية أنه إذا كان يوجد بين أسباب الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه عمل حربي، فإن مؤمن الأخطار البحرية لا يضمن هذا الضرر بل يضمّنه مؤمن الأخطار الحربية. وتضيف هذه النظرية أنه من غير المجدي البحث عما إذا كان العمل الحربي هو السبب الأقرب زمنياً أم أنه هو السبب الرئيسي، بل يكفي أن يوجد العمل الحربي ولو لم يكن هو السبب الأقرب زمنياً ولو لم يكن هو السبب الوحيد أو الرئيسي، بشرط أن يكون ذا تأثير في تحقق الحادث بحيث لو أسقطناه لما وقع الضرر. فيصبح السبب الوحيد للضرر بالنظر إلى التأمين.

وقد اعترض على هذه النظرية بأنها تعلق أهمية كبيرة على حالة الحرب، وأن حالة الحرب يمكن أن تستظهر في حالات كثيرة كأحد أسباب الحادث. بيد أن هذا الاعتراض مردود عليه بأن حالة الحرب ليست هي التي تدخل في الاعتبار، بل العمل الحربي. وأن الملاحة البحرية تستمر رغم حالة الحرب، وغالباً ما تتم في نفس الظروف التي تتم بها بزمّن السلم. وإذا كانت تمر في ظروف أكثر صعوبة فإن السفن على علم بهذه الظروف ويمكنها أن تكيف ملاحظتها تبعاً لذلك. فالهم إذن هو وجود العمل الحربي بين أسباب الضرر.

ومن ثم فإنه يلزم أن يوجد عمل حربي محدد يهدد السفينة أو الحمولة وأن تتوافر رابطة السببية بين هذا العمل الحربي والضرر حتى يعد الضرر خطراً حربياً، دون ثمة حاجة لقياس مقدار السببية أو الاعتداد بالحوادث البحرية السابقة أو المعاصرة.

١٤٤ - تأثير الخطأ :

على أنه يجب الاعتداد بتأثير الخطأ على تحديد طابع الخطر. ويتطلب القضاء أن يكون للحادث طابع الحادث الفجائي لاعتباره خطراً حربياً، وأنه

إذا وجد بين أسباب الهلاك أو التلف خطأ من المستأمن أو الربان أو الغير فإن هذا الخطأ يستبعد فكرة الخطر الحربي، بمعنى أنه يوجد في هذه الحالة خطر بحري يجب أن يتحملة المؤمن الذي يضمن خطأ المستأمن أو خطأ الربان أو خطأ الغير. وبعبارة أخرى فإن هذا الخطأ تتركز حوله المسؤولية ويصبح السبب الوحيد للضرر ويجب الأعمال الحربية التي تصحب أو تسبق هذا الخطر.

ومع ذلك إذا كان سلوك الربان يمكن تبريره وكان الخطأ الذي ارتكبه معتقداً نظراً للظروف حتى ولو كان هناك خطأ في المناورة، فإن الحادث يعد خطراً حربياً إذا كان يوجد عمل حربي بين أسبابه، كما في سفينة مرت بسرعة فوق حطام أخذ على أنه غواصة.

٣ - الأخطار المماثلة للأخطار الحربية

١٤٥ - ضمان الأخطار المماثلة :

إلى جانب أخطار الحرب بمعنى الكلمة، سواء أكانت الحرب أهلية أم خارجية، يضيف القانون أخطاراً أخرى شبيهة بالأخطار الحربية وهي الأسر، والاستيلاء، والإيقاف، والإكراه (م ٣٥٧ بحري مصري جديد).

وقد أثير التساؤل عما إذا كانت هذه الأخطار لم تستبعد من الوثائق العادية إلا في الحدود التي تكوّن فيها بذاتها أعمالاً حربية، بحيث لا يكون الحكم كذلك مع انتفاء حالة الحرب، أم أن هذه الأخطار مستبعدة على العكس بسبب طبيعتها الذاتية، بحيث لا تشملها الوثائق العادية إلا باتفاق خاص.

وقد أخذ القضاء بالتفسير الثاني. فحكمت محكمة تورينو سنة ١٩٦٠ أن الاستيلاء على السفن الإيطالية في زمن السلم بمعرفة السلطات اليوغوسلافية

لمخالفة القانون المتعلق بالصيد مستبعد من الأخطار العادية ومضمون بالتأمين على الأخطار الحربية (محكمة استئناف تورينو ٢٦ يناير ١٩٦٠ مجلة القانون البحري الإيطالي Dir. marittimo ١٩٦٠ ، ٤٩١) كما أن محكمة استئناف روما اعتنقت نفس الحل سنة ١٩٦٣ (١٤ فبراير ١٩٦٣ المرجع السابق ١٩٦٥ ، ٤٢٨).

ويلاحظ أن التقنين البحري المصري الجديد قد حسم المسألة في الاتجاه الذي سار فيه القضاء، فاستبعد خطر «الاستيلاء» من ضمان المؤمن العادي في المادة ٣٥٦ ، وقضى في المادة ٣٥٧ بأن تأمين أخطار الحرب يشمل «الأعمال العدائية أو الانتقامية» وهي أخطار حربية بمعنى الكلمة، ثم أضاف إليها عبارة «الأسر أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه». وورود هذه العبارة في المادة ٣٥٧ معطوفة على ما سبق تعداده من أخطار حربية يفيد أن الأخطار المعنية بهذه العبارة هي من نوع سابقاتها تلك. وبذلك فإن هذه الأخطار مستبعدة بسبب طبيعتها الذاتية استقلالاً عن أي ظرف أو اعتبار آخر.

ومن ثم فلا محل للتفرقة بين الأخطار الحربية بمعنى الكلمة والأخطار المشبهة بها، فكلاهما مستبعد من الوثيقة العادية ومضمون فقط بمقتضى اتفاقات خاصة.

١٤٦ - الاضطرابات والحركات الشعبية والاضرابات والإغلاق:

تشبه بالأخطار الحربية كذلك الاضطرابات، والحركات الشعبية، والاضرابات، والإغلاق. وهذه الأخطار، بسبب طبيعتها الخاصة، مضمونة فقط بمقتضى اتفاقات خاصة.

ويعبر عن هذه الأخطار في الوثائق الإنجليزية Strikes, Riots & Civil Commotions (S.R.C.C.).

والإضرابات أو الفتن émeutes هي كل حركة يقوم بها جانب من الشعب ضد السلطة للحصول عن طريق التهديد أو العنف على الاستجابة لمطالب اقتصادية أو اجتماعية أو سياسية ويكون من شأنها تعريض الأمن والنظام العام للخطر. ولا يلزم لقيام الاضطرابات أن يكون الغرض منها قلب السلطة القائمة، وهذا ما يميزها عن الحرب الأهلية، بل يكفي فيها أن يقاوم الشعب القوات النظامية.

والحركات الشعبية mouvements populaires هي المظاهرات العنيفة التي يقوم بها الشعب وتتميز بالفوضى والأعمال غير المشروعة.

ومن الصعب التمييز أحياناً بين الاضطرابات والحركات الشعبية وبين الثورة، ولذلك شبهها القانون بالحرب.

ويضيف القانون إلى الاضطرابات والحركات الشعبية، الاضرابات عن العمل والإغلاق كأخطار مستبعدة من الوثائق العادية. ولكن الاتفاقات الخاصة ووثائق التأمين من أخطار الحرب تضمن بلا تمييز أخطار الحرب الأهلية من جهة، وأخطار الاضطرابات والحركات الشعبية والإضرابات عن العمل والإغلاق من جهة أخرى.

١٤٧ - أعمال التخريب والإرهاب:

تضيف المادة ٣٥٦ عربي مصري جديد إلى أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية التي لا يشملها التأمين من الأخطار العادية «أعمال التخريب sabotage والإرهاب Terrorism». ولكن هذه الأعمال تكون مضمونة بالاتفاقات الخاصة ضد أخطار الحرب.

وأعمال التخريب والإرهاب قد تكون متعلقة بالحرب، كأن ترتكبها قوات غير نظامية في بلد في حالة حرب بقصد إرباك جيش العدو أو سلطات الاحتلال. وقد تكون أعمال التخريب والإرهاب صادرة عن تنظيمات سياسية تكافح سلطات الدولة. وقد تكون مرتبطة بحركات شعبية أو إضرابات ليس لها طابع سياسي. وقد تكون أخيراً من عمل أفراد متعصبين أو مختلين مدفوعين بدوافع خاصة.

وهذه الأعمال بطبيعتها أعمال عنف ضد الأشخاص أو ضد أموالهم، ولكنها ليست أعمالاً حربية. وقد استبعد القانون، ما لم يوجد اتفاق بخلاف ذلك، جميع أعمال التخريب والإرهاب دون تمييز، ولو لم تكن لها أدنى صلة بالحرب أو السياسة أو الإضطرابات أو الإضراب.

١٤٨ - القرصنة :

كانت القرصنة فيما مضى من أهم الأخطار التي تتعرض لها السفينة أو البضائع. ولكنها أصبحت من الأخطار النادرة الوقوع. ولذلك لم يتكلم التقنين التجاري الفرنسي ١٨٠٧ والتقنين البحري المصري ١٨٨٣ والتقنين البحري اللبناني ١٩٤٧ عن خطر القرصنة. ومع ذلك فلا زالت القرصنة تظهر في وثائق التأمين كأحد الأخطار المستثناة من ضمان الأخطار البحرية لتندرج في عداد الأخطار الحربية. وبذلك تأخذ المادة ٣٥٦ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠. وذلك بالرغم من أن القرصنة ليست بطبيعتها عملاً حريباً، إذ أنها تصدر من أشخاص يستولون بقوة السلاح على سفينة أو على حمولتها لحسابهم الخاص لا لحساب دولة معينة، دون أن يكونوا مدفوعين في ذلك بأي اعتبار حربي أو سياسي بل بقصد الإثراء والكسب فحسب.

ومما تجدر الإشارة إليه أن خطر القرصنة بدأ يظهر في السنوات الأخيرة في بعض المناطق البحرية.

وعلى أية حال، فإن القرصنة، أياً كان الدافع إليها، لا تكون مضمونة اليوم إلا بمقتضى اتفاقات خاصة مع الأخطار الحربية، إما بوصفها خطراً حربياً إذا كانت متعلقة بالحرب، وإما بسبب طبيعتها الخاصة إذا لم تكن ثمة حرب.

الفرع الرابع طبيعة الأخطار (الأضرار المضمونة)

١٤٩ - تقسيم :

تنص المادة ٣٥٣ من التقنين البحري المصري الجديد على ما يأتي: «يسأل المؤمن عما يأتي:

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

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

ج- المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه».

وبلاحظ أن نص هذه المادة يذكر الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها، ولا يذكر الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال المملوكة للغير بسبب حادث بحري مضمون والتي تستتبع رجوع الغير على المستأمن.

وعلى هذا يمكن تقسيم الأضرار المضمونة بوجه عام أقساماً ثلاثة :

١ - الأضرار المادية التي تلحق السفينة أو البضائع . وتسمى هذه الأضرار بالخسائر.

٢ - النفقات الاستثنائية التي يدفعها المستأمن لتفادي الضرر أو للحد من أثره.

٣ - التعويضات التي يلزم المستأمن بدفعها للغير.

المبحث الأول الأضرار أو الخسائر المادية

١٥٠ - أنواع الأضرار أو الخسائر المادية :

يضمن المؤمن البحري في الأصل الأضرار أو الخسائر المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري مما يشمله التأمين (م ٣٥٣ بحري مصري).

وتنقسم الأضرار أو الخسائر التي تلحق الشيء المؤمن عليه إلى خسائر مشتركة وخسائر خاصة .

فالخسائر المشتركة General Averages هي الخسائر الناشئة عن تضحية اختيارية يقوم بها الربان قصداً للمنفعة المشتركة ودرءاً لخطر تتعرض له الرحلة البحرية (م ٢٥٩ بحري لبناني، ٣١٩ بحري مصري). وهذه الخسائر يشترك المجهز والشاحنون في تحملها. وتمثل الخسارة المشتركة في أضرار مادية تلحق البضاعة المشحونة أو السفينة كطرح بعض البضائع في البحر أو كسر صواري السفينة وملحقاتها تخفيفاً لحمولتها وتمكيناً لها من متابعة السفر، أو في نفقات استثنائية تدفع لتأمين سلامة الرحلة البحرية كنفقات المساعدة البحرية التي تقدم للسفينة في حالة الخطر.

أما الخسائر الخاصة Particular Averages فهي التي لا تتوافر فيها شروط الخسائر المشتركة، وهذه الخسائر يتحملها مالك الشيء المتضرر.

وتنقسم الخسارة الخاصة، وفقاً للنظام الإنجليزي للخسائر المعمول به في كثير من البلاد ومنها مصر، إلى خسارة كلية Total Loss وخسارة جزئية Partial Loss.

والخسارة الكلية قد تكون خسارة كلية فعلية Actual total loss وهي هلاك الشيء المؤمن عليه هلاكاً تاماً كغرق السفينة أو البضائع أو احتراق البضائع عن آخرها، أو تلف الشيء المؤمن عليه بحيث يفقد ذاتيته كتحجر الاسمنت لاختلاطه بماء البحر، أو حرمان المستأمن من حيازة الشيء المؤمن عليه بصفة نهائية كالاستيلاء على السفينة أو البضاعة.

وقد تكون الخسارة الكلية خسارة كلية حكمية أو تقديرية Constructive total loss إذا كان إصلاح أو توقي الشيء المؤمن عليه من الخسارة الكلية الفعلية يتطلب نفقات تجاوز قيمته.

أما الخسارة الجزئية فهي هلاك جزء من الشيء المؤمن عليه أو تلفه، وهو المعنى المقصود بعبارة الخسارة الخاصة عند إطلاقها. على أنه إذا كانت البضاعة

موزعة على عدة طرود وحددت لكل طرد قيمة منفصلة في وثيقة التأمين بحيث يعد كل طرد منها وحدة مستقلة مؤمناً عليها، فحينئذ يعد هلاك أي طرد منها هلاكاً تاماً خسارة كلية فعلية أو تقديرية حسب الأحوال.

١٥١ - بيع الأشياء المؤمن عليها بخسارة:

ويعد خسارة مادية بيع الأشياء المؤمن عليها بخسارة، وهو أكثر ذيوعاً في البضائع. فقد يبيع الربان البضائع أثناء الرحلة البحرية لمواجهة ضرورة مفاجئة. وقد تباع البضائع لاستحالة توصيلها إلى الميناء المقصود بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة وتعذر إيجاد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى هذا الميناء. وقد تباع البضائع لأنها في حالة تلف بسبب تحقق الخطر المضمون بحيث لا يمكن أن تتحمل الرحلة إلى الميناء المقصود. ففي هذه الفروض الثلاثة تباع البضائع بخسارة مما يعد ضرراً يلحق المستأمن ويسأل عنه المؤمن. ذلك أن البضائع تعد هالكة بالنسبة للمستأمن في الفرضين الأول والثاني. وفي الفرض الثالث يكون الضرر نتيجة مباشرة للتلف فيدخل في المخاطر التي يضمنها التأمين.

١٥٢ - شروط الإعفاءات

من النادر أن يبرم عقد تأمين يضمن في نفس الوقت كامل قيمة الشيء المؤمن عليه، وجميع الأخطار والأضرار التي يتعرض لها الشيء المؤمن عليه. بل إن العادة جرت على تحديد الضمان الذي يحمله المؤمن.

وغالباً ما يطلب المستأمن تحديد الضمان وتغطية بعض الأخطار والأضرار فحسب حتى لا يدفع قسطاً مرتفعاً إذا كان الضمان كاملاً، بل إن للمستأمن مصلحة واضحة في أن يلقي الأخطار الكبيرة على عاتق المؤمن ويحمل هو

الأخطار الأقل أهمية. وقد يفرض المؤمن أحياناً تحديد الضمان فيستثنى بعض الأخطار من نطاق التأمين. وقد تتعلق هذه الاستثناءات بأسباب الأخطار المضمونة كاستثناء الحريق مثلاً أو بطبيعة الأضرار كالبلل وتسرب السوائل. ويطلق على هذه الاستثناءات اسم «الإعفاءات»، وبالفرنسية «Franchises»، وبالإنجليزية «Average Clauses». وذلك لأن المؤمن يعفى بمقتضى شروط الإعفاءات من ضمان بعض الأخطار والخسائر أو يعفى من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه قدرًا معيناً (٣٪ أو ٥٪).

وتنقسم هذه الشروط إلى ثلاثة أنواع رئيسية:

(١) شرط ضمان جميع الخسائر، واسم هذا الشرط لا يتفق مع حقيقة مدلوله، فهو لا يغطي بالفعل جميع الخسائر التي تلحق الشيء المؤمن عليه، وإنما يجب أن تكون هذه الخسائر ناشئة عن خطر غير مستبعد.

(٢) شرط ضمان الخسائر الخاصة.

(٣) شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة.

١٥٣ - شرط ضمان جميع الخسائر All Risks Clause :

بمقتضى شرط ضمان جميع الخسائر يضمن المؤمن جميع الخسائر التي تلحق الشيء المؤمن عليه، عدا الأخطار التي استبعدت صراحة في الوثيقة. وقد سبق بيان ذلك. (ما سبق بند ١٠٣).

ومتى تحقق ضمان المؤمن وفقاً لهذا الشرط، فإن المؤمن يضمن الخسارة التي لحقت الشيء المؤمن عليه كاملة دون خصم أية نسبة مئوية من التعويض المستحق للمستأمن Irrespective of percentage.

وبعبارة أخرى فالمؤمن في ظل هذا الشرط يضمن الخسارة الكلية سواء أكانت خسارة كلية حقيقية أو حكمية، كما يضمن الخسارة الخاصة دون خصم أية نسبة من مبلغ التعويض.

١٥٤ - شرط ضمان الخسارة الخاصة (W.A.) : With Average Clause

بمقتضى شرط ضمان الخسارة الخاصة يضمن المؤمن الخسارة الخاصة بشرط أن تتجاوز النسبة المبينة في الوثيقة (٣٪ أو ٥٪ مثلاً). ويضمن أيضاً الخسارة المشتركة، والخسارة الخاصة ولو لم تبلغ نسبة الإعفاء في حالة جنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها أو اصطدامها.

ويلاحظ أن وثيقة التأمين على السفن قد يدرج بها شرط التصادم - Colli-sion or Running Down Clause . ويمقتضاه يلتزم المؤمن بتغطية ثلاثة أرباع أي مبلغ يدفعه المستأمن تعويضاً عن تصادم السفينة المؤمن عليها بأي سفينة أخرى، ولو تكرر هذا التصادم على أن لا يتجاوز ما يدفعه المؤمن ثلاثة أرباع قيمة السفينة المؤمن عليها.

١٥٥ - شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة Free Particular : Average (F.P.A.)

ورد ذكر هذا الشرط في المادة ٢٤٤ بحري مصري (ملغى) التي تقضي بأن شرط الإعفاء من الخسارة يعفي المؤمن من الخسارة سواء أكانت مشتركة أو خاصة، عدا الخسائر المترتبة على الحوادث التي تميز الترك وهي المعروفة باسم المخاطر الجسيمة Sinistres Majeurs، وفي هذه الحالات يكون للمستأمن الخيار بين ترك الأشياء المؤمن عليها وبين رفع دعوى الخسارة. وقد يفضل المستأمنون

هذا الشرط لما يحققه من اقتصاد في أقساط التأمين عن طريق الاحتفاظ بالأخطار الأقل أهمية مع إلقاء الأخطار الجسيمة على عاتق المؤمن.

وقد ظهرت في العمل صور أخرى لشرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة: كشرط ضمان الهلاك الكلي فقط (T.L.O. Total loss Only)، وهو ذائع في التأمين على السفينة، وشرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة عدا ما ينشأ منها عن حوادث معينة Free Particular Average Unles.

فبمقتضى شرط ضمان الهلاك الكلي فقط لا يضمن المؤمن إلا الهلاك الكلي سواء أكان هلاكاً كلياً حقيقياً أو هلاكاً كلياً حكماً. ويترتب نفس الأثر على شرط «سلامة الوصول» إذ يقتصر ضمان المؤمن بمقتضاه على حالة عدم وصول الشيء المؤمن عليه وهلاكه هلاكاً كلياً.

أما شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة عدا ما يترتب على حوادث معينة فهو شرط ذائع في وثائق التأمين على السفن والبضائع. وبمقتضاه يضمن المؤمن الخسارة المشتركة، والخسارة الكلية الحقيقية، والخسارة الكلية الحكمية. ولكنه لا يضمن الخسائر الخاصة الجزئية إلا إذا كانت ناشئة من أحد الأخطار المذكورة في العقد على سبيل الحصر، وهي في العادة الجنوح والغرق والحريق والتصادم وبغض النظر عن نسبة المسموحات.

ويلاحظ أنه منذ أول يناير ١٩٨٢، فإن الشروط الإنجليزية المتعلقة بضمن جميع الأخطار، وضمن الخسارة الخاصة، والإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة قد حلت محلها شروط جديدة تحمل الحروف A, B & C ولكنها لا تختلف تماماً عن الشروط القديمة (انظر D M F ١٩٨٢ ص ١٣٢٣).

المبحث الثاني خسائر النفقات

١٥٦ - يتحمل المؤمن أيضاً النفقات الاستثنائية أو غير العادية التي يدفعها المستأمن لتفادي الضرر أو للحد من أثره في الحالات التي يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر، إذ أن هذه النفقات يفيد منها المؤمن لما تؤدي إليه من التخفيف من مسؤوليته عن ضمان الشيء المؤمن عليه. فهي بديل الأضرار المادية أو معادلة لها. وتسمى هذه النفقات بالإنجليزية Particular charge وبالفرنسية Avaries-Frais.

وغالباً ما تكون هذه النفقات من قبيل الخسائر المشتركة. كما هو الشأن في مكافأة المساعدة، ولو كانت المساعدة مقدمة من سفينة مملوكة للمستأمن نفسه، إذ تجري التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين (م ٣٣٢ بحري لبناني).

وتطبيقاً لذلك نصت المادة ٣٣٠ بحري لبناني على أن «الضامن مسئول عن نفقات التعويم ونفقات إسعاف السفينة المتعرضة لخطر محقق ونفقات الإنقاذ في البحر ونفقات القطر عندما تساق السفينة إلى مرفأ بقصد ترميمها».

وتطبيقاً لذلك أيضاً قضي بأنه إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة بسبب خطر مضمون، فإن المؤمن يلزم بنفقات تفريغ البضاعة من السفينة في ميناء الالتجاء ونفقات تخزينها وإعادة شحنها وزيادة الأجرة التي دفعت لسفينة أخرى (استئناف مصري مختلط ٢٠ - ٢ - ١٩١٨ بلسان س ٣ ص ٢٣٣). كما قضي بأنه إذا كان التأمين يغطي خطر الحريق، فإن المؤمن يكون مسئولاً لا عن الهلاك الذي يصيب البضاعة بسبب الحريق فحسب، بل أيضاً عن المكافأة التي

يستحقها من قام بإطفاء الحريق (استئناف مصري مختلط ٥ - ٢ - ١٩٤٧ بلتان
س ٥٩ ص ١٢١).

ويتحمل المؤمن أيضاً نفقات الخبرة والرسوم القضائية وغيرها من نفقات
تسوية الضرر الناشئ عن الأخطار المضمونة.

على أن المؤمن غير مسئول عن النفقات العادية للملاحة، لأنها ليست من
الخصائر ويجب أن يتحملها المجهز لا المؤمن. وفي ذلك تقول المادة ١٩٦ بحري
مصري ملغى «لا يكون المؤمن ملزماً بأجرة رئيس البوغاز ولا بأجرة جر السفينة
ولا بأجرة المرشد ولا بأي نوع من أنواع العوائد المقررة على السفينة أو
البضائع».

١٥٧ - وقد أثير التساؤل عما إذا كان المؤمن يتحمل الضرر الذي يلحق
المستأمن من بيع البضائع بخسارة في حالة التأخير في الوصول بسبب حادث
بحري.

والإجابة على هذا التساؤل يجب أن تكون بالنفي. وذلك لأن هذا الضرر
لا يعد ضرراً مادياً يلحق مباشرة بالشيء المؤمن عليه. كما أن الضرر ناتج في
الحقيقة عن تقلبات الأسعار، أي عن خطر لا يتحملة المؤمن. وبعبارة أخرى
فإن الحادث البحري ليس إلا سبباً بعيداً للضرر الناشئ عن البيع بخسارة. أما
السبب الحقيقي المباشر للضرر فهو احتمالات التجارة. وقد لا تستتبع احتمالات
التجارة لزماً خسارة تلحق المستأمن بل قد تحقق له ربحاً إذا ارتفع ثمن
البضاعة في الفترة بين التاريخ المحدد سلفاً للوصول وتاريخ التفريغ الفعلي.
وبهذا يأخذ المشرع اللبناني، إذ تنص المادة ٣٣٤ بحري على أن المؤمن يعفى من
كل مطالبة عن التأخير بالإرسال أو بوصول البضائع وعن فروق الأسعار وعن
العوائق المتأتية لصفقة المستأمن التجارية بأن سبب من الأسباب. كما تنص المادة
٣٥٩ فقرة (هـ) من التقنين البحري المصري الجديد على أن المؤمن لا يسأل عن

الأضرار التي لا تعد تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المستأمن.

المبحث الثالث التعويضات المستحقة للغير

١٥٨ - يقصد باصطلاح «التعويضات المستحقة للغير» نتائج رجوع الغير على المستأمن بسبب حادث بحري. وفي القانون المصري لا يسأل المؤمن عن التعويضات التي يلتزم بها المستأمن تجاه الغير إلا بشرط صريح في وثيقة التأمين. وجرت الوثائق في العمل على ضمان رجوع الغير.

على أن مؤمن السفينة يضمن التعويضات المستحقة على المستأمن للغير بحكم القانون في حالة التصادم.

ويلاحظ أن وثائق التأمين على البضائع لا تضمن في الغالب التعويض المستحق للغير، لأن هذا التعويض يرجع في سببه إلى عيب ذاتي في البضاعة عادة كانهجار أو احتراق نتيجة قابليتها للاشتعال، وهذا العيب الذاتي لا يغطيه التأمين بوجه عام.

١٥٩ - الرجوع بدعوى المسؤولية في حالة التصادم:

إذا اصطدمت السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بجرم عائم أو ثابت، فإن المجهز المسئول عن هذا التصادم ليس بحاجة إلى أن يعقد تأميناً خاصاً منفصلاً على مسؤوليته، إذ أن مؤمن السفينة يكون مسئولاً عن التعويضات التي يلتزم بها المستأمن تجاه الغير بسبب التصادم بشرط صريح في

الوثيقة أو بحكم القانون (م ٣٤٠ بحري لبناني، ٣٧٨ بحري مصري جديد).

وإذا وقع التصادم بين سفينتين مملوكتين للمستأمن نفسه، فتجري التسوية كما لو كانت السفيتان مملوكتين لمجهزين مختلفين (م ٣٣٢ بحري).

وتنص المادة ٣٤٠ بحري لبناني على أن مخاطر دعاوى الغير المرفوعة على السفينة بسبب تصادمها مع سفينة غيرها أو اصطدامها بجرم ثابت أو عائم تلقى على عاتق المؤمن تسعة أعشار الأضرار المحكوم بها لغاية تسعة أعشار المبلغ المضمون على الأكثر. كما تنص على أن المستأمن يتحمل عشر الأضرار، ويحظر عليه التأمين على هذا العشر، وأنه إذا حصلت مخالفة لهذا الحظر فإنه يتحمل حسم عشر ثان.

ومع ذلك فإن الفقرة الثالثة من المادة ٣٤٠ بحري لبناني تعفى المؤمن من نتائج رجوع الشاحنين على الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء التصادم، إذ أن هذا الرجوع إنما يتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة. كما أنها تعفى المؤمن من نتائج الدعاوى المرفوعة بسبب الوفاة أو الجرح أو الأضرار البدنية، إذ أن ضمان الأضرار البدنية يتطلب شرطاً صريحاً لأن ليس من قبيل التأمين البحري. وبهذا تأخذ المادة ٣٧٨ بحري مصري جديد، إذ أنها تستثنى في صدرها «الضرر الذي يصيب الأشخاص».

١٦٠ - الرجوع بدعوى الاشتراك في الخسائر المشتركة:

يتحمل المؤمن حصة الشيء عليه في الخسائر المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين (م ٣٣٣ بحري لبناني، ٣٥٣ بحري مصري). وذلك لأنه نتيجة للخطر المؤمن منه من جهة، ولأنه في صالح المؤمن نفسه من جهة أخرى، إذ أن التضحية الاختيارية التي كانت سبباً في الخسارة المشتركة قد

حفظت الشيء المؤمن عليه من الهلاك وجنبت المؤمن دفع تعويض التأمين.

ويضمن المؤمن ليس فقط الاشتراك النهائي الذي يقع على عاتق المستأمن، بل يدفع أيضاً الاشتراك المؤقت، مع احتفاظه بحقه في استرداد ما دفعه زيادة على نصيب المستأمن.

الفرع الخامس زمن ومكان الأخطار

١٦١ - لا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان اللذين يغطيها التأمين. فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق، كان المؤمن غير مسئول عنه. ومن ثم يلزم تحديد الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين.

المبحث الأول زمن الأخطار

١٦٢ - يحدد عقد التأمين الزمن الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار والحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه. ويجب التمييز في هذا الشأن بين التأمين بالرحلة والتأمين لمدة محددة.

١ - التأمين بالرحلة

١٦٣ - يضمن المؤمن في التأمين بالرحلة المخاطر التي تقع للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها. وبهذا يفيد المستأمن من الضمان طوال الوقت الذي تسري فيه المخاطر، خاصة وأن الوقت الذي تستغرقه الرحلة يختلف من

رحلة لأخرى. كما أن المؤمن من جهته يتمكن بسهولة من تكوين فكرة دقيقة عن الخطر بفضل تحديد الرحلة المؤمن عليها.

ويفرق القانون في تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة والتأمين على البضائع.

١٦٤ - التأمين على السفينة :

إذا كان التأمين على السفينة بالرحلة، ولم يعين في عقد التأمين زمن الأخطار فإن المادة ٣٧٤ بحري مصري جديد وتقابلها المادة ٣٤٢ بحري لبناني تميز تمييزاً منطقياً سليماً بين ماذا كانت السفينة فارغة من البضائع وما إذا كانت مشحونة بالبضائع.

فإذا كانت السفينة فارغة من البضائع، سري ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود.

أما إذا حملت السفينة بضائع، فإن ضمان المؤمن يسري منذ البدء في شحن البضائع إلى نهاية التفريغ، على أن لا يجاوز الضمان مهلة خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود وإعلان الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة حتى ولو لم ينته التفريغ. ومع ذلك فإن ضمان المؤمن يكف عن السريان في الوقت الذي يبدأ فيه شحن بضائع جديدة في المكان المقصود لرحلة جديدة خلال مهلة الخمسة عشر يوماً.

وإذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة، اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء سريان ضمان المؤمن (م ٣٧٥ بحري مصري جديد).

١٦٥ - التأمين على البضائع :

وإذا كان التأمين على البضائع وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد، فإن المخاطر تسري من وقت ترك البضائع للبر بقصد شحنها إلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول. وتكون جميع مخاطر النقل على المواعين من البر إلى السفينة ومن السفينة إلى البر على عاتق المؤمن (م ٣٣٤ بحري لبناني).

على أن وثائق التأمين كثيراً ما تتضمن شرطاً يقضي بضمان المؤمن للأخطار التي تلحق البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليه على ألا يتجاوز ذلك خمسة عشر يوماً بعد التفريغ، وهو ما يعرف بشرط «من المخزن إلى المخزن». وبمقتضى هذا الشرط يمتد التأمين البحري إلى مخاطر ليست بحرية بطبيعتها، ولكنها تخضع مع ذلك لقواعد هذا التأمين نظراً لتبعيتها للنقل البحري. وقد سبق بيان ذلك.

وتنص المادة ٣٨٨ بحري مصري جديد على أن «تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين».

وقد يحدد زمن التأمين بأن يشار في الوثيقة إلى عقد بيع البضائع المؤمن عليها، حتى يكون زمن التأمين متفقاً مع التزامات البائع. على أن هذا لا يفقد عقد التأمين ذاتيته الخاصة ولا يجعله تابعاً للبيع الذي لا تربطه به أية صلة قانونية. وكل ما يقصد بهذه الإشارة إنما هو تحديد نطاق المخاطر التي يضمنها المؤمن (استئناف مصري مختلط ٥ - ٦ - ١٩٣٥ بلتان س ٤٧ ص ٣٥٩).

٢ - التأمين لمدة محددة

١٦٦ - يعقد التأمين لمدة محددة متى قصد التأمين على عدة رحلات، لتفادي عقد تأمين جديد عن كل رحلة تقوم بها السفينة المؤمن عليها أو عن كل

دفعه تشحن من البضائع . والعادة أن يعقد التأمين على السفينة لمدة محددة، وذلك بأن يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار التي تحقق بها خلال فترة محددة تكون سنة في الغالب نظراً للنقص السريع الذي يطرأ على قيمة السفينة .

ويسري التأمين من وقت التوقيع على العقد، ما لم يحدد موعد آخر للبدء، وينقضي بانتهاء الزمن المحدد في العقد . وإذا لم يوجد تحديد اتفاقي في الوثيقة، فقد نصت المادة ٣٧٦ بحري مصري جديد على أنه «إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها، ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت الزمني في المكان الذي أبرم فيه عقد التأمين .

ولا يسأل المؤمن إلا عن الأخطار التي تتحقق خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين . أما الأخطار التي تتحقق بعد انقضاء زمن التأمين فلا يسأل عنها المؤمن، إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادث بحري طرأ خلال الزمن الذي كان التأمين سارياً فيه .

وفي الأصل ينتهي ضمان المؤمن بانتهاء المدة المحددة في الوثيقة، ولو كانت السفينة لا تزال خلال الرحلة . ويترتب على ذلك أن المستأمن يتعرض لعدم الحصول على التعويض إذا اكتشفت أضرار عند الوصول ولم يتمكن من إثبات أن سبب الضرر يصعد إلى الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه .

ولملافاة هذا العيب، تنص الوثائق عادة على أنه إذا انتهت مدة التأمين المحددة في العقد خلال الرحلة التي تقوم بها السفينة، فإن التأمين يمتد حتى وصول السفينة إلى المكان المقصود مقابل قسط إضافي . ويفترض شرط امتداد التأمين أن تكون السفينة قد غادرت ميناء القيام قبل انتهاء مدة التأمين .

١٦٧ - انقطاع أخبار السفينة :

ويشير التأمين لمدة محددة صعوبة خاصة في حالة انقطاع أخبار السفينة، إذ يجوز للمؤمن كما سيأتي أن يترك السفينة للمؤمن ويحصل على تعويض التأمين كاملاً إذا مضى ميعاد معين على انقطاع أخبارها. فكيف يتأتى للمستأمن إقامة الدليل على أن الهلاك المفروض قد حصل في الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه؟

حل هذا الإشكال وضع القانون قرينة مؤداها أن هلاك السفينة يفترض وقوعه في الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه (م ٣٦٥ بحري لبناني)، أو في تاريخ وصول آخر أنباء عنها (م ٣٨٣ بحري مصري).

١٦٨ - الجمع بين التأمين لمدة محددة والتأمين بالرحلة :

غالباً ما يحصل الجمع بين التأمين لمدة محددة والتأمين بالرحلة، بأن يعقد التأمين لمدة محددة مع بيان الرحلة أو الرحلات المؤمن عليها، وهذا ما يسمى «التأمين المختلط». وهذا الجمع مفيد للمؤمن لتقدير الأخطار التي يضمنها وهو بسيط إذا كانت السفينة مرتبطة بخطة ملاحية منتظم. أما بالنسبة للسفن الجواله Tramps التي لا تتبع خطاً منتظماً وتسعى وراء الشحنات والأجرة من ميناء لآخر، فلا يمكن أن يعقد التأمين إلا لمدة محددة دون بيان الرحلات المزمع القيام بها.

ويلاحظ أن التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة اشتراك هو تأمين يغطي جميع شحنات البضائع التي تشحن لحساب المستأمن أو لحساب الغير خلال مدة محددة في نظير قسط تأمين يحدد وفقاً للشحنات التي تمت فعلاً. فهو تأمين يجمع بين التأمين لمدة معينة والتأمين بالرحلة.

المبحث الثاني مكان الأخطار

١٦٩ - لا شك في أن مكان الأخطار عنصر هام في تقدير الخطر المضمون. ويتخذ مكان الأخطار صوراً مختلفة هي الرحلة المؤمن عليها، والطريق المتفق عليه أو المعتاد، والسفينة التي تشحن فيها البضائع، والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة.

وفي التأمين بالرحلة فإن مكان الأخطار، مثله في ذلك مثل زمن الأخطار يتحدد بالرحلة المبينة في العقد بمراعاة أن هذه الرحلة تتم على طريق الملاحة المعتاد.

وفي التأمين لمدة محددة، وكذلك في الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك، يحدد العقد المناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة.

ولا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد. فما الحكم إذا حصل تغيير للرحلة أو للطريق أو للسفينة؟.

١٧٠ - تغيير الرحلة :

يجب على المستأمن القيام بالرحلة المحددة في العقد، إذ أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة أو البضائع تختلف تبعاً لنوع الرحلة، فضلاً عن أن نوع الرحلة المقررة يدخل في اعتبار المؤمن عند حساب المخاطر وقسط التأمين.

فإذا حصل تغيير للرحلة المقررة قصداً بعد السفر، فإن المستأمن يكون قد غيّر في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه، ومن ثم يكون المؤمن غير

مسئول عن المخاطر مع استحقاقه للتعويض. أما إذا حصل التغيير قبل السفر، فيكون التأمين باطلاً مع استحقاق المؤمن لنصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع أو الجزافي (م ٣٤٥ بحري لبناني).

وعندنا أن تغيير الرحلة بالإطالة قصداً بعد السفر هو الذي ينبني عليه عدم مسئولية المؤمن، نظراً لما يترتب على الإطالة من زيادة المخاطر التي يتعرض لها المؤمن. أما في حالة تقصير الرحلة، فإن المؤمن يظل مسئولاً لانتفاء العلة.

هذا إذا كان تغيير الرحلة اختيارياً. أما إذا كان اضطرارياً كأن تفر السفينة من عاصفة أو لم تستطع دخول ميناء الوصول لحصر بحري مضروب عليه، فإن المخاطر تظل على عاتق المؤمن. وذلك لأن تغيير الرحلة في هذه الحالة إنما كان نتيجة لخطر بحري يدخل في عداد المخاطر المؤمن منها (م ٣٢٩ بحري لبناني، ٣٥٥ بحري مصري).

١٧١ - تغيير الطريق أو الانحراف:

إذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد أو الطريق المعتاد، فإنها تكون قد غيرت طريقها وانحرفت عنه. ومن ثم لا يكون المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي تطرأ في غير الطريق المعتاد. ذلك أن الطريق الذي تسلكه السفينة ذو أهمية كبيرة في حساب المخاطر، إذ أنه يطيل أو يقصر من مدة الرحلة، ويجعل الرحلة أكثر أو أقل خطورة. واحترام الطريق البحري هام لدرء التصادم، وحتى لا تصادف السفينة جبال ثلج أو حطاماً مهجوراً. أما إذا كان تغيير الطريق جبرياً اضطرارياً أملتته القوة القاهرة، ظل المؤمن مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يحصل للشيء المؤمن عليه بسببه (م ٣٢٩ بحري لبناني، ٣٣٥ بحري مصري).

ويشبه بين تغيير الطريق الجبري وبين تغيير الطريق الذي يأمر به الربان وحده بمساعدة سفينة أخرى أو أشخاص في حالة الخطر، حتى في الحالة التي لا تكون فيها المساعدة إلزامية. وهذا هو الحل المتبع في إنجلترا (م ٤٩ قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦).

١٧٢ - تغيير الطريق الجزئي:

وإذا فرض أن السفينة غيّرت طريقها اختياراً ثم عادت إلى الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد وعندئذ تحقق الخطر، فهل يعفى المؤمن من ضمان هذا الخطر؟.

ذهب القضاء والفقه إلى عدم مسؤولية المؤمن عند تغيير الطريق، ولو لم يكن لهذا التغيير أثر ما في تحقق الخطر (نقض فرنسي ٢٥ أغسطس ١٨٧٤ دلوز ٧٥ - ١ - ١٦١ سيري ٧٤ - ١ - ٤٨١؛ ليون كان ورينوج ٥ رقم ١٢٥٩). ويستند هذا الرأي إلى أن القانون يقضي بعدم مسؤولية المؤمن عن أي هلاك أو تلف في حالة تغيير الطريق، وإلى أن أي انحراف في السير له أثره على المخاطر دائماً، إذ أن السفينة لا توجد بعد الانحراف في النقطة الحسائية التي كان يجب أن توجد فيها لو لم يحصل الانحراف.

بيد أن الرأي الراجح يذهب إلى أنه يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المقررة وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسئولاً عنه، ما لم يكن لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر كأن تتعرض السفينة لعاصفة ما كانت لتتعرض لها لو سارت في طريقها المعتاد دون أن تنحرف عنه. وبعبارة أخرى فإن المؤمن لا يكون مسئولاً لمجرد تغيير الطريق بل يجب لذلك أن يكون الضرر ناشئاً عن تغيير الطريق، مما يتحتم معه أن تتوافر علاقة السببية بين تغيير الطريق ووقوع الحادث، وأن يكون لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر. فإذا انتفت العلاقة بين

تغيير الطريق والخطر، كان المؤمن مسؤولاً عن هذا الخطر (ريسيرج ٣ رقم ٢٧٤٠).

وهذا الرأي يأخذ القانون اللبناني، إذ ينص صراحة على أنه إذا انحرفت السفينة تكون المخاطر الطارئة على الطريق المعتاد مضمونة، على أن يكون للمؤمن أن يثبت أن هذه المخاطر نتيجة لهذا الانحراف (م ٣٤٦ بحري لبناني). وتنص المادة ٣٥٥ بحري مصري على أنه إذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطرارياً يبقى المؤمن مسؤولاً عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود اتفاق.

١٧٣ - تغيير السفينة :

في التأمين على السفينة يعتبر تغيير السفينة تغييراً لمحل التأمين يبني عليه بطلان العقد. أما في التأمين على البضائع فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيه هلاك البضائع أو تلفها، ومن ثم فإن تغيير السفينة الناقلة اختياريًا يعتبر تعديلاً لمكان الأخطار يترتب عليه أيضاً بطلان العقد ما لم يتفق على خلاف ذلك (م ٣٤٧ بحري لبناني)، ويستفاد الاتفاق على العكس من قبول المؤمن لشروط سند الشحن إذا كان هذا السند يميز للناقل تغيير السفينة خلال الطريق.

أما إذا كان تغيير السفينة جبرياً، فيظل المؤمن مسؤولاً عن كل هلاك أو ضرر يحصل بسببه (م ٣٢٩ بحري لبناني، ٣٥٥ بحري مصري).

وإذا تضمنت وثيقة التأمين على البضائع «خطر الترانزيت Transit Risk» كان المؤمن ضامناً لما يقع للبضاعة المؤمن عليها من هلاك أو ضرر من وقت تفريغها من السفينة الناقلة حتى إعادة شحنها على السفينة الثانية (استئناف مصري مختلط ٣ - ٤ - ١٩٤٦ بلتان س ٥٨ ص ٨١).

ويراعى أن مسألة تغيير السفينة وأثر ذلك على ضمان المؤمن لا تعرض في الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك لعدم تعيين السفينة فيها.

١٧٤ - الشحن على سطح السفينة:

ويشبه بتغيير السفينة شحن البضائع المؤمن عليها في غير المكان الذي كان يجب أن تشحن فيه. فإذا شحنت البضائع على سطح السفينة، كان المؤمن غير مسئول عن المخاطر، نظراً لما تتعرض له البضائع المشحونة على هذا النحو من مخاطر جسيمة ما كانت لتتعرض لها لو شحنت في عنابر السفينة، كخطر السقوط في البحر أو السرقة أو البلل بمياه البحر أو بمياه الأمطار. كما أن البضائع المشحونة على سطح السفينة هي أول ما يطرح في البحر للسلامة العامة ولا تدخل في عداد الخسائر المشتركة إذا ضحى بها ولكنها تلتزم بالاشتراك في الخسائر إذا هي أنقذت (م ٢٦٦ فقرة ١ بحري لبناني). وذلك ما لم يوافق المؤمن على الشحن على سطح السفينة.

ويلاحظ أن المؤمن يكون غير مسئول عن الأخطار التي تصيب البضائع المشحونة على سطح السفينة، ولو كان للربان الحق في الشحن على سطح السفينة بناء على شروط سند الشحن ذاته. إذ أن العبرة في تنظيم العلاقة ما بين المؤمن والمستأمن إنما هي بشروط عقد التأمين الذي يربطهما. فإذا لم تجز وثيقة التأمين الشحن على سطح السفينة وشحنت البضائع على هذا النحو، كان ذلك تغييراً لمكان المخاطر، وكان المؤمن غير مسئول عنها:

المبحث الثالث إثبات زمن ومكان الأخطار

١٧٥ - إذا طالب المستأمن بمبلغ التأمين، وجب عليه إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر، وإثبات الضرر الذي لحق هذا الشيء من جراء الخطر البحري المؤمن منه. وإذا قام المستأمن بهذا الإثبات، افترض أن الخطر قد تحقق في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين. إنما يجوز للمؤمن دحض هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في هذا الزمان أو ذاك المكان (نقض فرنسي ١٨ يناير ١٩١٠ دلو ١٩١٢ - ١ - ١٢٠).

وتقوم هذه القرينة على أن المادة ٣٢٩ بحري لبناني المقابلة للمادة ٣٥٣ بحري مصري تضع الأخطار البحرية كلها على عاتق المؤمن. فإذا أثبت المستأمن تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وتحقق هذا الخطر فعلاً، اعتبر المؤمن مسئولاً ما لم يثبت عدم سريان العقد على هذه المخاطر.

الفصل الرابع التزامات المستأمن

١٧٦ - تقسيم :

تنص المادة ٣٦١ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ على ما يأتي : «يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والمصروفات في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه، وأن يعطي بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها وأن يطلعها أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في هذه المخاطر في حدود علمه بها» .

كما تنص المادة ٣٦٣ من نفس التقنين على أن «على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وعليه أن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول ويكون المؤمن له مسئولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ هذه الالتزامات» .

وبنخلص من نص هاتين المادتين أن المستأمن يلتزم - بمقتضى عقد التأمين البحري - بعدة التزامات هي :

- ١ - الالتزام بدفع قسط التأمين.
- ٢ - الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون.
- ٣ - الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن.

الفرع الأول الالتزام بدفع قسط التأمين

١٧٧ - تعريف القسط :

القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المستأمن بدفعه للمؤمن نظير تحمله الخطر والتزامه الاحتمالي بالتعويض . وبعبارة أخرى فإن الوفاء بالقسط هو سبب التزام المؤمن . فإذا كان لا يوجد تأمين دون خطر، كذلك لا يوجد تأمين دون قسط . ويتكون القسط من عنصرين :

١ - القسط الصافي، وهو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب، بحيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحققه .

٢ - التكاليف أو علاوة القسط، وهو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين ويسمح للمؤمن بتحقيق الربح . وهذا العنصر الثاني ينضاف إلى القسط الصافي لتكوين القسط الإجمالي .

وتقسيم القسط إلى قسط صاف وعلاوة قسط أمرهم المؤمن وحده . أما بالنسبة للمستأمن فلا يهمه إلا المبلغ المحدد في الوثيقة أي مبلغ القسط الإجمالي .

ونتكلم تبعاً عن تحديد القسط، ثم عن الوفاء بالقسط.

المبحث الأول تحديد القسط

١٧٨ - حساب القسط:

يتحدد قسط التأمين في العمل إما بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ومدى جسامته وطبيعة الشيء المؤمن عليه ومدة التأمين. وإذا لم يحدد القسط في عقد التأمين، فيرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد. وتتولى تحديد القسط هيئات فنية استناداً إلى الإحصائيات والخبرة التي تكشف عن درجة احتمال تحقق الخطر ودرجة جسامته.

١٧٩ - قسط إعادة التأمين:

ومن النادر أن يكون قسط إعادة التأمين مساوياً لقسط التأمين الذي يحصل عليه المؤمن المباشر، بل إنه يكون عادة أقل من قسط التأمين الأصلي، لأن النفقات العامة تكون أقل في إعادة التأمين عنها في التأمين الأصلي. بيد أن هناك اعتبارات مختلفة قد تحمل معيد التأمين على أن يطالب بقسط أعلى من قسط التأمين، أو أن يقتصر على قسط أقل. فقد تكون لمعيد التأمين فكرة عن الخطر أوضح وأدق من فكرة المؤمن المباشر. وقد تتغير الظروف الاقتصادية في الفترة التي تقع بين إبرام عقد التأمين وعقد إعادة التأمين. كما أن المخاطر قد تزيد أو تنقص منذ إبرام عقد التأمين.

١٨٠ - عدم تغير القسط :

وإذا حدد القسط فلا يجوز تغييره بعد ذلك ، ولو طرأت بعد إبرام العقد ظروف لم يكن في الوسع توقعها وكان من شأنها نقصان الخطر أو زيادته ، وذلك لأن تغير الخطر هو في ذاته خطر قد قبله الطرفان عند التعاقد .

وقد أوردت المادة ١٨٦ بحري مصري (ملغى) تطبيقاً لهذه القاعدة بقولها «معلوم السيورتاه المتفق عليه في زمن الصلح لا تجوز زيادته إذا طرأت حرب كما أنه لا يجوز تنقيصه بسبب انعقاد الصلح إلا إذا وجد شرط يخالف ذلك بين المتعاقدين» .

على أن قاعدة عدم تغير قسط التأمين لا تنطبق إلا إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن قوة قاهرة أو خطر يضمنه المؤمن . أما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المستأمن فإن المؤمن يتحمل من التزامه مع احتفاظه بالحق في القسط متى بدأ الخطر في السريان .

وقاعدة عدم تغير قسط التأمين ليست من النظام العام . ولذلك يجوز الاتفاق على زيادة القسط في حالة زيادة المخاطر ، وعلى تخفيضه في حالة نقصانها .

ويوجه عام يجري العمل على اشتراط زيادة القسط مسبقاً توقعاً لحوادث استثنائية تزيد من المخاطر السارية ، ويتعهد المؤمن بضمانها في نظير زيادة القسط . وغالباً ما يكون الضمان آلياً وتكون زيادة القسط مستحقة منذ طروء الزيادة في المخاطر . وقد يتفق على تخفيض القسط مسبقاً عند نقصان المخاطر .

ويلاحظ أن المشرع اللبناني يعطي المؤمن حقاً في زيادة القسط في حالة إقامة السفينة خارج الميناء المقصود بسبب الحجر الصحي أو الحصار (م ٣٤٣

بحري). كما أن المشرع اللبناني يقضي بتخفيض القسط في حالة التأمين على بضائع للذهاب والإياب دون أن تشحن السفينة ببضائع للإياب أو دون أن يكتمل شحن الإياب ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك (م ٣٠١ بحري لبناني).

١٨١ - قابلية القسط للانقسام:

إذا طرأت خلال مدة التأمين قوة قاهرة تمنع تنفيذ العقد، فهل يكون القسط مستحقاً بأكمله أم يجب تخفيضه؟

فلو فرضنا أن سفينة مؤمن عليها لمدة محددة من الأخطار البحرية العادية فقط دون الأخطار الحربية، ثم أغرقت بعد ذلك بفعل العدو أثناء الحرب قبل انقضاء مدة التأمين، أو أن بضاعة مستوردة مؤمن عليها ثم حظر استيرادها فأوقفت عن السفر. فهل يحق للمؤمن في هاتين الحالتين وما مائلهما أن يطالب المستأمن بقسط التأمين كاملاً أو أن يحتفظ به كاملاً باعتباره كلاً لا يتجزأ أم يتحتّم عليه أن يخفض منه ويرد القدر المقابل للمدة الباقية نظراً لزوال موضوع التأمين؟.

قد يقال بأن القسط غير قابل للانقسام، وأنه يكون مستحقاً بأكمله إذا بدأ الشيء المؤمن عليه في التعرض للأخطار وبدأ المؤمن في تحملها، ولو زال الخطر قبل نهاية مدة التأمين.

ولكن محكمة النقض الفرنسية (نقض فرنسي ٦ - ٦ - ١٩٢٣ دالوز ١٩٢٤ - ١ - ١٥، سيرى ١٩٢٤ - ١ - ٣٣٣) رأت بحق أن قاعدة استحقاق القسط بأكمله إذا بدأ الخطر يسري في حق المؤمن لا تنطبق إلا إذا كان انقضاء التأمين ناشئاً عن فعل المستأمن نفسه. أما إذا كان ذلك ناشئاً عن قوة قاهرة، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بقاعدة عدم قابلية القسط للانقسام، بل عليه أن

يرد للمستأمن القسط المقابل للمدة الباقية التي لا يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر.

وقد صدر هذا الحكم في قضية تتحصل وقائعها في أن كمية من البن أرسلت من أمريكا الوسطى إلى فرنسا بعد التأمين عليها. وعندما وصلت السفينة الناقلة إلى نيويورك صدر قرار الحكومة الفرنسية بحظر استيراد البن فاستحال الاستمرار في السفر وطالب المستأمن برد قسط التأمين المقابل للرحلة من نيويورك إلى الهافر وعارض المؤمن في هذا الطلب وتمسك بعدم قابلية القسط للإنقسام. ولكن محكمة النقض الفرنسية قضت بوجوب انقسام القسط في هذه الحالة، لأن إلغاء السفر ليس ناشئاً عن خطأ المستأمن.

ورأى محكمة النقض الفرنسية أكثر انطباقاً على القواعد القانونية العامة من سابقه. وذلك لأنه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحالة التنفيذ، وجب أن ينقضي تبعاً لالتزام المستأمن بدفع القسط المقابل للمدة الباقية، نظراً للتقابل والارتباط الالتزامين، وإلا لأثرى المؤمن من غير سبب على حساب المؤمن (ريبير، شرح القانون البحري جزء ٣ رقم ٢٤٥٩).

وقد سار القضاء الفرنسي بعد هذا الحكم على مبدأ انقسام القسط إذا طرأت قبل نهاية التأمين ظروف قاهرة تعوق سيره وتمنع تنفيذه.

على أنه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على عدم انقسام القسط واستحقاقه كاملاً ولو انقضى العقد قبل نهاية المدة بسبب حادث أجنبي عن المستأمن. وهذا ما يسمى بشرط القسط المستحق مهما كانت الحوادث Clause Prime acquise à tout événement. ومثل هذا الاتفاق صحيح، على أساس أن المستأمن يعتبر في نفس الوقت ضامناً للمؤمن تنفيذ التزامه كاملاً.

المبحث الثاني الوفاء بالقسط

١٨٢ - المدين بالقسط :

المدين بالقسط هو من يوقع على وثيقة التأمين، ولو لم يكن هو المستفيد من التأمين.

ويستج عن هذا أنه في التأمين لمصلحة شخص غير معين، يكون موقع الوثيقة هو الملتزم وحده تجاه المؤمن بدفع القسط (م ٣٠٩ فقرة ٢ بحري لبناني). وكذلك الحكم في التأمين الذي يعقده وكيل بالعمولة، إذ أن الوكيل بالعمولة هو الملتزم وحده بدفع القسط.

وإذا عقد التأمين وكيل عادي، فإن المسئول عن الوفاء بالقسط هو الموكل لا الوكيل. ولذلك فإن السمسار الذي يعتبر وكيلاً للمستأمن لا يمكن إلزامه بالوفاء، وإذا وفي المستأمن للسمسار فإنه لا يبرأ من التزامه تجاه المؤمن. على أن قانون التأمين البحري الانجليزي (م ٥٣) يقضي باعتبار السمسار مسئولاً عن الوفاء بالقسط تجاه المؤمن.

وإذا لم يكن المستفيد من الوثيقة ملزماً بصفته هذه بالوفاء بقسط التأمين، فإن للمؤمن مع ذلك أن يمتنع عن تنفيذ التزامه في مواجهته ما دام القسط لم يدفع بعد تطبيقاً لمبدأ الدفع بعدم التنفيذ، ويجوز له تبعاً أن ينقص من تعويض التأمين مبلغاً مساوياً للقسط الذي لم يدفع.

على أنه إذا انتقلت ملكية السفينة المؤمن عليها أو أجرت غير مجهزة واستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر، التزم المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين (م ٣٨٥ بحري مصري).

١٨٣ - مكان الوفاء وزمانه :

دين القسط مطلوب لا محمول، وبالتالي يكون الوفاء بالقسط في محل إقامة المستأمن تطبيقاً للقواعد العامة .

ومع ذلك فإن وثائق التأمين عامة تشترط أن يكون الوفاء بالقسط في محل المؤمن تسييراً على شركات التأمين .

ولما كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة فإنه يكون مستحقاً فوراً بمجرد إبرام العقد، ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك . وجرت العادة على دفع القسط مقدماً دفعة واحدة أو على دفعات دورية .

١٨٤ - امتياز القسط :

كان المشرع البحري المصري (م ٥ بحري ملغاة) يقرر امتيازاً على السفينة نظير أقساط التأمين . ولكن القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية مثله في ذلك مثل اتفاقية بروكسل المبرمة سنة ١٩٢٦ ، ألغى هذا الامتياز .

أما المشرع اللبناني (م ٤٨ فقرة ٧ بحري) فيقرر امتيازاً للمؤمن على السفينة نظير أقساط التأمين في حدود أقساط سنة واحدة . وهو امتياز من الدرجة الثانية بعد الامتيازات الخمسة الأولى الدولية، فيرد بعد الرهن البحري . على أنه لم يتقرر حق امتياز لمصلحة المؤمن على البضاعة .

١٨٥ - جزاء عدم الوفاء - فسخ عقد التأمين أو وقفه :

تقضي القواعد العامة بأنه إذا لم يقم المستأمن بدفع قسط مستحق ، جاز للمؤمن بعد أذاره أن يطالب بفسخ العقد مع التعويض .

على أن المشرع البحري المصري يقرر في المادة ٣٦٢ أحكاماً خاصة في حالة عدم دفع المستأمن قسط التأمين المستحق. وقد روعي في تقرير هذه الأحكام أن انتظام دفع الأقساط أمر جوهري حتى يؤدي عقد التأمين وظيفته.

فإذا لم يدفع المستأمن قسط التأمين المستحق، جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد. ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على أعذار المستأمن بالوفاء وأخطاره بإيقاف التأمين أو فسخه. ويجوز أن يقع الأعذار بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو ببرقية أو تلکس في آخر موطن للمستأمن يعلمه المؤمن. كما يجوز أن يقع الأعذار بالوفاء الأخطار بإيقاف التأمين أو فسخه بإجراء واحد. وإذا كان قسط التأمين والمصروفات لم تدفع فلا يحول الأخطار بإيقاف التأمين دون عمل أخطار آخر بفسخ العقد (م ٣٦٢ فقرة ١، ٢ بحري مصري جديد).

وفي حالة وقف العقد يظل العقد قائماً ويستمر القسط في السريان، ولكن يوقف ضمان المؤمن، بحيث أنه لو تحقق الخطر أثناء فترة الوقف انتفى حق المستأمن في التعويض. وهذا جزاء ضد المستأمن المتخلف عن الدفع. ويعود التأمين إلى إنتاج آثاره بعد مضي أربع وعشرين ساعة من دفع القسط والمصروفات (م ٣٦٢ فقرة ٣). ولكن هذا الوفاء المتأخر ليس له أثر رجعي.

وتتضمن المادة ٣٠٢ بحري لبناني أحكاماً خاصة تنطبق في حالة إفلاس المستأمن أو توقفه عن الدفع أو في حالة عدم دفعه لقسط مستحق.

١٨٦ - مركز الغير حسن النية في حالة عدم دفع الأقساط:

وطبقاً للقواعد العامة يجوز للمؤمن أن يتمسك تجاه الغير المستفيد من وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين بالدفع التي يجوز له أن يتمسك بها تجاه موقع الوثيقة، وذلك بالرغم من الحق المباشر الذي يكون لهذا المستفيد تجاه

المشترط (م ٣٠٩ بحري لبناني). ويتفرع على ذلك أنه يجوز للمؤمن أن يتذرع تجاه الغير المستفيد بعدم دفع قسط التأمين من موقع الوثيقة فيزول بذلك الإشتراط لمصلحة الغير.

وهذا الحل ضار في التأمين على البضائع وقد يعوق سير الاعتماد المستندي. ولذلك نصت المادة ٣٦٢ فقرة ٤ بحري مصري (المقابلة للمادة ٣٠٢ فقرة ٤ بحري لبناني) على أن «لا يسري أثر الإيقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين (والأدق: المستفيد من التأمين) قبل وقوع أي حادث وقبل الأخطار بالإيقاف أو الفسخ، ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق».

الفرع الثاني الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون

١٨٧ - أساس الالتزام:

إذا كان على كل متعاقد أن يتحرى بنفسه عن حقيقة الصفقة التي يتعاقد بشأنها، فليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه وحدوده. ولا يتسنى للمؤمن في كثير من الأحيان أن يعرف الخطر على وجه اليقين وأن يحيط به إلا عن طريق المستأمن نفسه. ومن ثم يفرض القانون على المستأمن أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون، حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر والمطالبة بقسط يتفق مع أهميته ونسبة تحققه.

وهذا الالتزام الذي يقع على عاتق المستأمن إنما هو التزام قانوني يفرضه القانون فلا يتولد عن العقد، وإن كان يتولد بمناسبته.

١٨٨ - جزاء الإخلال بالالتزام - بطلان التأمين:

رتب القانون على الإخلال بهذا الإلتزام جزاء صارماً، فنصت المادة ٣٩٧ بحري لبناني المقابلة للمادة ٣٤٧ بحري مصري جديد على ما يأتي:

١ - أن أي كتم معلومات أو تصريح كاذب من قبل المضمون حين إنشاء العقد وأي اختلاف بين عقد الضمان وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل الضمان حتى في حالة انتفاء نية الاحتيال.

٢ - ويبطل الضمان حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والاختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو في هلاك الشيء المضمون.

٣ - يبقى باكتساب الضامن كامل القسط إذا كان للمضمون نية الاحتيال ونصفه في حال انتفاء هذه النية».

١٨٩ - مبنى البطلان :

وقد قيل أن الحكم الذي تقرره هذه المادة مجرد تطبيق للقواعد العامة في بطلان العقد بسبب التدليس (الخداع) والغلط، وأن أساس البطلان هو عيب في رضا المؤمن. فكتمان المستأمن أو تصريحه الكاذب يمكن أن يعد تدليساً، وفي جميع الأحوال فإن هناك غلطاً من جانب المؤمن، والدليل على ذلك أن عقد التأمين يكون قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن وحده.

بيد أن هذا القول غير صحيح. ذلك أن المادة ٢٩٧ بحري لبناني تتضمن خروجاً على القواعد العامة من النواحي الآتية :

١ - أن مجرد كتم المعلومات يميز إبطال التأمين ولو لم يكن هذا الكتمان عن عمد، ولو لم يكن من أثره دفع المؤمن إلى التعاقد. ويكفي أن يكون من شأنه تغيير شروط التأمين لو علم المؤمن حقيقة الحال.

أما الكتمان فلا يعتبر تدليساً يميز الإبطال - وفقاً للقواعد العامة - إلا إذا كان عمداً، وإلا إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بحقيقة الأمر (م ٢٠٨ موجبات وعقود).

٢ - أن البيان غير الصحيح أو التصريح الكاذب يؤدي إلى إبطال عقد التأمين ولو لم يكن هو الدافع إلى التعاقد. في حين أن الكذب المجرد لا يعد تدليلاً مبطلاً للعقد وفقاً للقواعد العامة إلا إذا تجاوز الحد المألوف وكان هو الدافع إلى التعاقد.

٣ - أن البيان غير الصحيح أو التصريح الكاذب يستتبع أبطال التأمين ولو ورد على صفة غير جوهرية، في حين أن القانون المدني لا يميز إبطال العقد للغلط إلا إذا كان هذا الغلط يتناول صفات الشيء الجوهرية وكان هو الدافع إلى التعاقد (م ٢٠٤ و ٢٠٥ موجبات وعقود).

وإذا كان الشارع قد خرج بالمادة ٢٩٧ بحري عن أحكام القواعد العامة فنظراً لما ارتآه من أن هذه القواعد لا تكفل للمؤمن الحماية الواجبة التي تبررها صعوبة تحريره بنفسه عن الأخطار التي يتعهد بضمائها. ومن شأن هذه الحماية الخاصة الممنوحة للمؤمن تيسير إبرام عقد التأمين بسرعة على أساس البيانات التي يتقدم بها المستأمن دون ثمة حاجة إلى التحقق من صحتها ومطابقتها للحقيقة.

والرأي الذي نؤيده هو أن المادة ٢٩٧ بحري تفرض على المستأمن الالتزام بتقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن شروط العقد. فإذا قدم المستأمن بياناً غير صحيح أو غير دقيق أو سكت عن واقعة أو ملابسة، فإنه يكون قد أخل بهذا الالتزام التاموني إخلالاً يستوجب مسئوليته والتزامه بتعويض المؤمن عن الضرر اللاحق به. ولما كان هذا الضرر ينحصر في القيام بالتعاقد، فقد رأى المشرع أن خير تعويض يصلح الضرر تماماً هو تقرير بطلان العقد.

وبعبارة أخرى فإن بطلان عقد التأمين للكتمان أو التصريح الكاذب هو سبب خاص لبطلان عقد التأمين لا يرجع في أساسه إلى عيب في رضاء المؤمن بل مرده خطأ المستأمن في عدم القيام بالتزام مفروض عليه قانوناً. ولذلك عاجلناه بين التزامات المستأمن وليس عند دراسة عقد التأمين.

١٩٠ - شروط البطلان :

تجعل المادة ٢٩٧ للمؤمن الحق في إبطال العقد إذا توافر شرطان :

١ - أولهما، أن يرتكب المستأمن خطأ بأن يسكت عما يلزم بيانه أو يقدم بياناً غير صحيح .

٢ - والثاني، أن يترتب على ذلك ضرر بالمؤمن يتمثل في التقليل من فكرة الخطر المضمون أو تغيير حقيقته .

١٩١ - (١) سكوت المستأمن أو تقديمه بياناً غير صحيح :

يشترط لإبطال التأمين أن يسكت المستأمن عما يلزم بيانه أو يقدم بياناً غير صحيح .

والسكوت أو الكتمان Réticence هو عدم ذكر واقعة أو ملابسة يلزم بيانها، كأن يغفل المستأمن أن البضاعة المؤمن عليها شحنت على سطح السفينة، أو أن البضاعة قابلة للتلف، أو لا يذكر العدد الحقيقي للطرود التي تتكون منها البضاعة المؤمن عليها، أو عدم ذكر أن البضاعة قد صدرت بالمخالفة للقوانين الجمركية من بلد المصدر .

والبيان غير الصحيح أو التصريح الكاذب Fausse déclaration هو الإدلاء بواقعة على خلاف الحقيقة، كأن يذكر أن البضاعة مشحونة في عنابر السفينة في حين أنها مشحونة على سطحها .

وتعرض المادة ٢٩٧ للاختلاف بين وثيقة التأمين وسند الشحن . والواقع أن المستأمن إما أن يغفل ذكر بيانات سند الشحن فيكون ما صدر منه سكوتاً أو

كتماً، وإما أن يذكرها على خلاف الواقع فيكون قد قدم بياناً غير صحيح (انظر قرار محكمة استئناف بيروت الأولى رقم ٥٦٣ تاريخ ١١ - ٤ - ١٩٦٨).

١٩٢ - (٢) ضرر لاحق بالمؤمن - التقليل من فكرة الخطر المضمون :

على أن كل سكوت أو بيان غير صحيح من جانب المستأمن لا يستتبع إبطال العقد إلا إذا كان من شأنه «التقليل من فكرة الخطر» أي تقدير المؤمن الخطر بأقل من حقيقته، وفي هذا ضرر يلحق بالمؤمن بسبب خطأ المستأمن. وبعبارة أخرى يجب أن يؤدي السكوت أو البيان غير الصحيح إلى اعتقاد المؤمن أن الخطر المضمون أقل مما هو في الحقيقة، إذ يتعذر على المؤمن في هذه الحالة أن يحدد الخطر المضمون بدقة وأن يطالب بقسط يتناسب معه.

وعلى المؤمن إثبات الضرر اللاحق به تطبيقاً للقواعد العامة. فعليه أن يثبت أن الكتمان أو التصريح الكاذب قد غير فكرته عن الخطر، بمعنى أنه يجب أن تتوافر علاقة السببية بين الكتمان أو التصريح الكاذب وإبرام العقد. وهذه مسألة واقعية يقدرها قاضي الموضوع (نقض فرنسي ٨ - ٥ - ١٩٣٥ دالوز الأسبوعي ١٩٣٥ - ٣٧٨).

وعلى هذا فالسكوت أو البيان غير الصحيح ولو كان بسوء نية لا يؤدي إلى الإبطال إذا لم يكن له أثر في تقدير الخطر. فإذا ذكر في وثيقة التأمين أن البضاعة المؤمن عليها مشحونة على سطح السفينة وقت التأمين في حين أنها لم تشحن إلا فيما بعد، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بإبطال التأمين لتقديم بيان غير صحيح، لأن هذا البيان لا أثر له على فكرة الخطر (استئناف مصري مختلط ٢ - ١ - ١٨٨٩ بلتان س ١ ص ٣٧٧). كذلك لا محل للدفع بإبطال التأمين لتقديم بيان غير صحيح إذا وقع المستأمن عقد التأمين بعنوان شركة غير موجودة، وثبت أن المستأمن يستعمل هذا العنوان عادة في كل معاملاته قبل التأمين وأن هذا البيان لم يدرج بقصد اغتصاب ثقة المؤمن وأنه ليس من شأنه

تغيير فكرة المؤمن عن الخطر المضمون (استئناف مصري مختلط ١٧ - ٢ - ١٨٩٢ بلتان ص ٤ ص ١١٠).

١٩٣ - أمثلة للسكوت أو البيان غير الصحيح الذي يستتبع البطلان :

وتقدير ما إذا كان للسكوت أو للبيان غير الصحيح أثر في فكرة المؤمن عن الخطر المضمون من عدمه مما يستقل به قاضي الموضوع بلا رقابة عليه من محكمة النقض في ذلك .

وبوجه عام يعد من البيانات الهامة التي يتعين على المستأمن أن يدلي بها في حالة التأمين على السفينة لتأثيرها في فكرة الخطر المضمون : اسم السفينة ، وجنسيته ، ودرجتها ، وعمرها ، وحولتها ، وقوتها المحركة ، وما إذا كانت شراعية أم تسير بمحرك ميكانيكي ، والأضرار السابقة التي أصابها إذا لم تكن هذه الأضرار قد أصلحت بعد أو كان من شأنها رغم إصلاحها تغيير فكرة المؤمن عن الخطر ، ونوع الملاحة التي تقوم بها ، والرحلة المقررة وتاريخها .

ولكن لا يلزم المستأمن ببيان الشروط المعتادة للرحلة والتي لا تهم المؤمن كاسم الربان ، وعدد أفراد الطاقم . كما لا يلزم المستأمن ببيان الموانئ التي ترسو عليها السفن عادة .

وفي حالة التأمين على البضاعة يلزم المستأمن ببيان طبيعة البضاعة ومصدرها وما إذا كانت قابلة للتلف أو النقصان بطبيعتها ، وكمية البضاعة وقيمتها ، وكيفية تغليفها (استئناف بيروت المدنية الثانية قرار رقم ١٥٤٨ تاريخ ١٢ - ١٠ - ٦٧ مجموعة اجتهادات حاتم ج ٧٣ ص ٦٣ رقم ١) ، وتاريخ شحن البضاعة . وقضى بأن كتمان مصدر البضاعة ووزنها وحالتها مما يخدع المؤمن ويخفف في نظره مخاطر الضمان ، يؤدي إلى بطلان عقد التأمين (تميز لبناني ٢٣ - ٤ - ١٩٥٨ النشرة القضائية ١٩٥٨ - ٣٦٢) .

ولا يلزم المستأمن ببيان طريقة رص البضاعة إذا تم الرص بالطرق المعتادة. ومع ذلك إذا شحنت البضاعة على سطح السفينة فيجب بيان ذلك للمؤمن.

وبعد سكوتاً من المستأمن إذا أغفل بيان أن السفينة الناقلة قد سافرت فعلاً بالبضاعة. حقاً أن في مقدور المؤمن أن يستعلم عن تاريخ سفر السفينة، ولكن إذا أدخل المستأمن في روع المؤمن أن البضاعة لم تشحن بعد وقت التوقيع على الوثيقة، فإن هذا يعد سكوتاً مبطلاً للتأمين.

ويعتبر سكوتاً من المستأمن إذا ذكر أن الرحلة البحرية محددة وفقاً لخط سير ثابت مع أن سند الشحن الذي وقع عليه يميز للناقل الرسو في أي ميناء ولو كان خارجاً عن خط السير المحدد. وحكم بأن تعيين مرفأ الشحن وتعيين مرفأ التفريغ يشكلان عنصريين أساسيين لتقدير الأخطار، بمعنى أن وثيقة التأمين تكون باطلة إذا كانت السفرة التي قامت بها السفينة الناقلة أطول من السفرة المحددة في وثيقة التأمين، بحيث إن المستأمن يكون قد أدخل بالالتزامات الملفاة على عاتقه (بداية بيروت التجارية ٦ - ٧ - ١٩٦٨ مجموعة حاتم ج ١٣٥ ص ٥٢ في عقد تأمين معقود على صفقة أغنام مشحونة من مرفأ بلغاري لنقلها إلى بيروت وشحنت الأغنام من مرفأ روماني أبعد من المرفأ البلغاري مما يجعلها عرضة للأخطار في البحر الأسود).

ويراعي أن الخطأ في ذكر اسم السفينة التي تنقل عليها البضاعة قد يستتبع البطلان وقد لا يؤدي إليه حسب الظروف والأحوال.

١٩٤ - ولما كان عقد إعادة التأمين هو عقد تأمين يقوم فيه المؤمن المباشر بدور المستأمن ويقوم فيه معيد التأمين بدور المؤمن ويخضع لنفس القواعد التي يخضع لها عقد التأمين البحري (انظر ما سبق رقم) - فإن المؤمن المباشر يلتزم بالتصريح الصحيح لمعيد التأمين بكل ظروف الخطر، ويكون عقد إعادة

التأمين باطلاً في حالة سكوت المؤمن المباشر أو تقديمه بياناً كاذباً عن الخطر المضمون إذا كان من شأن ذلك التأثير في فكرة الخطر.

ولا شك أن سعر قسط التأمين الأصلي هو أحد الظروف التي يمكن أن تؤثر في فكرة الخطر. فإذا كان قسط التأمين أقل من قسط إعادة التأمين فعلى المؤمن المباشر أن يعلن ذلك لمعيد التأمين، إذ أن ذلك يكشف عن جسامه الخطر. كما يجب الإعلان أيضاً في إعادة التأمين عن تاريخ التأمين الأصلي إذا مضت مدة طويلة بين إبرام هذا التأمين وطلب إعادة التأمين.

١٩٥ - التقدير الشخصي من المستأمن أو من الغير للخطر :

ولا يلزم المستأمن ببيان فكرته الخاصة عن أهمية الأخطار ومداهها، لأنه ليس للمؤمن أن يسلم برأي المستأمن، كما أنه ليس في الإمكان التحقق من صدق هذا البيان.

وقد أثير التساؤل عما إذا كان يجب على المستأمن أن يخبر المؤمن بأنه عرض التأمين على مؤمن آخر فرفض التعاقد. والإجابة على هذا التساؤل يجب أن تكون بالنفي، إذ أن رفض المؤمن السابق لا يثبت لزماً أن الخطر سيء، بل هو يثبت فقط فكرة هذا المؤمن عن الخطر ولكنه لا يغير من حقيقته. ومن ثم لا يوجد أدنى سبب للإلزام المستأمن بأن يصرح بالمحاولات غير المجدية التي قام بها لدى مؤمنين آخرين قصد الحصول على الضمان.

١٩٦ - الوقائع التي يطلب المؤمن بيانها صراحة :

تتضمن وثائق التأمين عادة الوقائع والظروف التي يلزم المستأمن ببيانها في شكل أسئلة يجيب عليها المستأمن. وفي هذه الحالة يكون كل سكوت أو بيان غير

صحيح عن أحد هذه الوقائع مبطلاً للعقد، ما لم يثبت المستأمن أن السكوت أو البيان غير الصحيح لم يكن له أثر على فكرة المؤمن عن الخطر.

على أن الإجابة الصحيحة والكاملة على أسئلة المؤمن لا تعفي المستأمن من بيان الوقائع والظروف الأخرى المعروفة لديه التي قد تؤثر في فكرة المؤمن عن الخطر، رغم عدم ورودها في قائمة الأسئلة.

١٩٧ - التأمين لحساب الغير:

إذا كان التأمين معقوداً بوساطة شخص آخر، فإن الكتمان أو البيان الكاذب يقوم ويتوافر إذا كان الوكيل أو الوكيل بالعمولة وكذلك الموكل، قد سكتوا عن الوقائع المعروفة لديهم أو قدموا عنها بياناً غير صحيح.

فالموكل الذي أصدر أمراً إلى وكيله بالتأمين، ثم علم بعد ذلك بواقعة أو ظرف يمكن أن يؤثر في فكرة الخطر، يجب عليه أن يخطر وكيله بذلك على وجه السرعة ولو ببرقية.

وفي التأمين لمصلحة الغير يجب الاعتداد فقط بالكتمان أو التصريح الكاذب المنسوب لموقع وثيقة التأمين، لأن المستفيد ليس طرفاً في عقد التأمين. بيد أنه يجوز للمؤمن أن يدفع ببطالان العقد تأسيساً على الكتمان أو التصريح الكاذب تجاه المستفيد من العقد، كما يجوز له ذلك تجاه موقع الوثيقة نفسه (م ٣٠٩ فقرة ٢ بحري لبناني).

١٩٨ - الوقائع المعروفة للمؤمن:

ويلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يكون مبطلاً للعقد إلا إذا تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المستأمن نفسه. فإذا

كانت الوقائع والظروف معروفة للمؤمن أو معروفة للكافة ومفروضاً معرفتها من المؤمن، أو إذا كان في مقدور المؤمن أن يتحرى عنها بنفسه، فلا يعد السكوت عنها أو تقديم بيان غير صحيح بشأنها مبطلاً للتأمين. إذ أن المؤمن يعتبر مخطئاً لعدم معرفة هذه الوقائع أو لعدم تحريره عنها، وخطؤه في هذا يجب خطأ المستأمن.

وعلى هذا فليس للمؤمن أن يطالب بالبطلان إذا كان الكتمان يتعلق بواقعة سبق التصريح بها في وثيقة تأمين سابقة لدى نفس المؤمن. وإذا أمن على بضاعة مرسلة إلى بلد في حالة حرب، فلا يلزم المستأمن ببيان هذه الواقعة، إذ أنها معروفة للجميع ويفترض معرفة المؤمن بها. وإذا أمن على البضاعة وسلم سند الشحن للمؤمن، فلا يحق له أن يتضرر من سكوت المستأمن عن بيان طبيعة البضاعة. ولا يعتبر سكوتاً من المستأمن عدم بيان درجة السفينة المؤمن عليها إذا كانت مقيمة لدى إحدى هيئات تصنيف السفن، إذ في ميسور المؤمن معرفة هذه الدرجة بالرجوع إلى سجلات الهيئة. كذلك لا يعد سكوتاً عدم ذكر الرهون التي ترد على السفينة، لأن في الإمكان معرفتها بالإطلاع على سجل السفن، ما لم تلزم وثيقة التأمين المستأمن ببيان هذه الرهون.

ومع ذلك فإن المؤمن لا يفترض علمه إلا بالوقائع والظروف ذات الطابع العام، وليس بالظروف الخاصة بالتأمين الذي يطلبه المستأمن.

١٩٩ - حسن نية المستأمن أو سوء نيته :

ويعتبر سكوت المستأمن أو تقديمه بياناً غير صحيح مبطلاً لعقد التأمين إذا كان من شأنه تغيير فكرة المؤمن عن الخطر المضمون، بصرف النظر عما إذا كان المستأمن حسن النية أو سيئها.

فلا يشترط إذن أن يعلم المستأمن بالواقعة التي سكت عنها أو قدم عنها بياناً غير صحيح، بل يكفي أن يكون واجباً عليه أن يعلم بها أو كان في إمكانه

أن يعلم بها. فهو مسئول عن إهماله إذا كان من شأنه أن يمنع المؤمن من تكوين فكرة صحيحة عن الخطر ومداه ولو لم يكن مبعثه الغش أو التدليس، «حتى في حالة انتفاء نية الاحتيال» كما تقول المادة ٢٩٧.

على أن بطلان التأمين ولو كان المستأمن حسن النية يحكم يتسم بالقسوة والصرامة، وكان الراجح قصر البطلان على الحالة التي يكون فيها المستأمن سيء النية.

بيد أنه لا يمكن مساءلة المستأمن عن عدم بيان واقعة يجهلها جهلاً تاماً ويكون معذوراً في جهلها. وتطبيقاً لذلك حكم بأنه إذا وضع الربان البضاعة المشروط وضعها في العنابر على سطح السفينة خلافاً للاتفاق، دون أن يبلغ الشاحن بهذا التغيير حتى يتمكن هذا الأخير من إعطاء تصريح به للمؤمن، فلا يكون الشاحن قد ارتكب أي كتمان أو تقصير تجاه المؤمن (تميز لبناني ١٦ - ٥ - ١٩٦٣ مجموعة حاتم ج ٥٣ ص ٦٠ رقم ٢). كما قضى بأن البيان غير الصحيح عن درجة السفينة لا يبطل العقد إذا كان المستأمن قد تقدم به وفق استعمال من مثل هيئة تصنيف السفن (بورديو ٢٦ - ٣ - ١٩٢٣، دور ٣ - ٤١٤) وأنه لا يعتبر سكوتاً من المستأمن عدم بيانه دعوات التفريغ التي يمكن أن تعرض في ميناء الوصول (مرسيليا ٢٤ - ١ - ١٩٣٦ دور ١٩٣٦ - ١٦٩).

٢٠٠ - وإذا كان سوء نية المستأمن أو حسن نيته لا أثر له عند إبطال عقد التأمين، فلا يهم كذلك ما إذا كان للسكوت أو البيان غير الصحيح تأثير في الضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه. والفقرة الثانية من المادة ٢٩٧ صريحة في هذا الشأن إذ تنص على ما يأتي «ويبطل الضمان حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكم المعلومات والاختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو في هلاك الشيء المضمون». وتقول المادة ٣٤٧ فقرة ٢ بحري مصري «ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أي علاقة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه».

فلو فرض أن المستأمن لم يذكر أن البضاعة المؤمن عليها قابلة للتلف بطبيعتها أو أنها شحنت على سطح السفينة، ثم غرقت السفينة بشحنتها بسبب عاصفة، فإنه يحق للمؤمن مع ذلك طلب إبطال العقد، ويمتنع على المستأمن الاحتجاج بأن السكوت عن بيان طبيعة البضاعة أو عن شحنها على سطح السفينة لم يكن له أدنى أثر في وقوع الحادث.

٢٠١ - الوقائع اللاحقة لإبرام العقد:

وإذا كان الأصل أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يستتبع إبطال عقد التأمين إلا إذا كان بصدد واقعة سابقة على إبرامه، فإن المادة ٢٩٨ بحري لبناني تفرض على المستأمن أن يبلغ إلى المؤمن تحت طائلة الجزاء نفسه الوقائع اللاحقة للعقد والتي قد تعدل فكرة الخطر عند المؤمن. ومن ثم يلزم المستأمن ببيان الظروف التي تطرأ أثناء سريان العقد ويكون من شأنها زيادة المخاطر التي يتحملها المؤمن، حتى يتمكن هذا الأخير من اتخاذ التدابير المناسبة كإعادة التأمين أو طلب زيادة القسط مثلاً، والإجاز للمؤمن طلب إبطال العقد.

ويفسر هذا الحكم بأن البطلان الذي تقرره المادة ٢٩٧ لا يقوم على عيب في رضا المؤمن، وإلا لما كان للسكوت اللاحق على إبرام العقد أثر في صحته، وإنما هو جزاء خاص على إخلال المستأمن بالتزامه بإعلان المؤمن عن كل ما يحيط بالخطر. وهذا الالتزام يظل قائماً طيلة الفترة التي يسري فيها العقد.

على أن من يؤسس البطلان على عيب في رضا المؤمن لا يعتد بالسكوت أو التصريح الكاذب عن الوقائع اللاحقة لإبرام العقد، إذ أن التصريح بالظروف الخاصة التي من شأنها التأثير في فكرة الخطر هو شرط لإبرام العقد، فإذا أبرم العقد صحيحاً فلا أثر للوقائع اللاحقة على صحته. ويرى الفقه الفرنسي ذلك (ليون كان ورينوج ٦ رقم ١٤٤٨، دانجون ج ٤ رقم ١٣٧٧). على أن القضاء الفرنسي بوجه عام يرى أن عقد التأمين يكون قابلاً للإبطال إذا

أغفل المستأمن خلال العقد أن يكشف للمؤمن عن واقعه من شأنها أن تؤثر على الخطر (نقض فرنسي ٤ - ٧ - ١٨٨٧ سيري ١٨٨٩ - ١ - ٢٦٠ دلو ١٨٨٧ - ١ - ٢٤١). ووفقاً لهذا القضاء فإن البطلان مؤسس على فكرة الخطأ فيجب أن ينطبق طوال سريان عقد التأمين، إذ أن هذا العقد عقد مستمر ينشئ علاقات مستمرة متتابعة.

٢٠٢ - آثار البطلان:

إذا حصل سكوت من المستأمن عما يلزم بيانه أو تصريح منه بخلاف الواقع يوجب نقصان الخطر المضمون، كان عقد التأمين باطلاً.

وهذا البطلان نسبي مقرر لمصلحة المؤمن فقط. فليس للمستأمن أن يتمسك به، ويمتنع على المحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها.

ويزول الحق في إبطال العقد بالإجازة الصريحة أو الضمنية. وتعتبر إجازة ضمنية للعقد تحصيل المؤمن أقساط التأمين بعد علمه بالسكوت أو بعدم صحة البيان، أو قيامه بدفع مبلغ التأمين مع علمه بالسكوت.

ويجوز للمستأمن أن يخبر المؤمن بالكتهان أو التصريح الكاذب الذي صدر منه وقت إبرام العقد وأن يطلب منه اتخاذ موقف محدد نحو إبطال العقد أو الإبقاء عليه. ويخلص هذا الحل من حسن النية الذي يجب أن يسود العقد.

وإذا أبطل العقد، أعيد المتعاقدان إلى الحالة التي كانا عليها قبل العقد. فيتحرر المؤمن من التزامه بدفع مبلغ التأمين. ولكنه يظل محتفظاً بالحق في كامل القسط إذا أثبت سوء النية من جانب المستأمن، ونصف القسط إذا انتفى سوء النية (م ٢٩٧ فقرة ٣ بحري لبناني).

هذا ويمكن اعتبار المستأمن مرتكباً لجريمة النصب أو الاحتيال إذا صدرت
منه طرق احتيالية، وقد يعد مرتكباً لجريمة التزوير أو استعمال أوراق مزورة إذا
قدم أوراقاً مزورة دعماً لبياناته غير الصحيحة.

الفرع الثالث

الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

٢٠٣ - عقد التأمين، شأنه في ذلك شأن باقي العقود، يجب تنفيذه بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية وما تقضي به الأمانة والثقة في المعاملات. ويتفرع على ذلك التزام المستأمن بأن يتصرف تصرف الشخص اليقظ كما لو لم يكن ثمة تأمين وأن يحافظ على مصالح المؤمن.

ويتضمن الالتزام العام بالمحافظة على مصالح المؤمن جملة التزامات هي :

- ١ - الالتزام بأخطار المؤمن بزيادة الأخطار.
- ٢ - الالتزام بإبلاغ المؤمن بالحادث.
- ٣ - الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث.
- ٤ - الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه.
- ٥ - الالتزام بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول.

٢٠٤ - الالتزام بالأخطار بزيادة الأخطار :

يلتزم المستأمن - وفقاً لنص المادة ٣٤٨ فقرة ١ بحري مصري - بأن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر

الذي يتحمله المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها. فإذا لم يتم الأخطار في هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد. والفسخ هو التعبير المناسب، إذ أن جزاء الإخلال بالتزام تعاقدى هو فسخ العقد تطبيقاً للقواعد العامة، وليس البطلان.

ثم تميز المادة ٣٤٨ فقرة ٢ بحري مصري بين حالتين:

أ- حالة ما إذا تبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المستأمن. وفي هذه الحالة يبقى التأمين سارياً مقابل زيادة في قسط التأمين. مثل ذلك إطالة مدة سريان الأخطار من جراء ازدحام الميناء المقصود، أو التأخير غير المنسوب للمستأمن في موانئ الإرساء السابقة.

حالة ما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المستأمن، وفي هذه الحالة يجوز للمؤمن، خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ أخطاره بزيادة الخطر، أن يختار بين فسخ العقد مع احتفاظه بقسط التأمين أو الإبقاء على العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر.

على أنه إذا كان ازدياد المخاطر نتيجة مباشرة لحادث بحري يسأل عنه المؤمن فلا محل لفسخ عقد التأمين، وكذلك الحكم إذا كان تشديد المخاطر غير مقصود. وقضي بأنه إذا اخترق الربان الحصر البحري المضروب على ساحل بغير قصد وتأخرت السفينة بضعة أيام نتيجة مباشرة لأسرها، فلا يعد هذا تشديداً في المخاطر يميز فسخ التأمين (استئناف مصري مختلط ١٢ - ١ - ١٩٢٠ بلتان س ٣٢ ص ١١٤).

ويذهب القضاء إحيائاً إلى اعتبار تعديل المخاطر سكوتاً يستتبع تطبيق حكم المادة ٢٩٧ بحري لبناني (انظر ما سبق رقم ٢٠١).

٢٠٥ - إبلاغ المؤمن بالحوادث :

يلتزم المستأمن بإبلاغ المؤمن بكل حادثة من شأنها أن تجعل المؤمن مسؤولاً في ظرف ثلاثة أيام من ورود الخبر إليه (م ٣٠٥ فقرة ١ بحري لبناني). وذلك حتى يتمكن المؤمن من تبين الظروف التي تحقق فيها الخطر قبل أن تتغير والتحقق من طبيعة الأضرار التي تنتج عنه.

ولا يلزم في الإبلاغ شكل معين. ومن الحكمة أن يكون الإبلاغ بكتاب مضمون تيسيراً للإثبات ودفعاً للمنازعات.

على أنه ليس من الضروري أن يكون وقوع الحادث أكيداً حتى يلتزم المستأمن بإبلاغ المؤمن عنه، بل يكفي أن يكون من شأن المعلومات التي وصلت إلى المستأمن أن تجعل الحادث ظاهر الوقوع.

وينحصر التزام المستأمن في الإبلاغ في ظرف ثلاثة أيام من ورود الخبر إليه، ولكن لا يلزم أن يصل البلاغ إلى المؤمن في هذه المدة.

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ التزامه، فلا يستتبع ذلك فسخ العقد، بل مسؤولية المستأمن عن تعويض الضرر اللاحق بالمؤمن من جراء ذلك (استئناف مصري مختلط ١٤ - ٤ - ١٩٤٠ بلتان س ٥٢ ص ٢٤١). ولذلك فإن إهمال المستأمن في القيام بالإبلاغ لا يستتبع مسؤوليته إذا لم يترتب على ذلك ضرر للمؤمن. ويذهب القضاء إلى عدم الاعتداد بالتأخير في الإبلاغ إذا لم يثبت المؤمن أنه لو أخطر بالحادث في المهلة المحددة لكان من المؤكد أن ينجح في منع الضرر أو التخفيف منه (قرار تحكيم ١٦ مارس ١٩٣٢ دور ٢٨ ص ١٢١).

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطاً يلزم المستأمن بالإبلاغ خلال زمن وجيز من وقوع الحادث؛ وإلا سقط حقه في الرجوع على المؤمن. وهذا الشرط صحيح تطبيقاً للحرية التعاقدية.

٢٠٦ - التخفيف من آثار الحادث :

يلتزم المستأمن بأن يخفف من آثار الحادث في حالة وقوعه . ويقوم هذا الالتزام على أن المستأمن يكون موجوداً عادة في محل الحادث بشخصه أو بواسطة تابعيه ، فهو أقدر من المؤمن على اتخاذ التدابير الأولية المناسبة للتخفيف من آثار الحادث وبالتالي من التزامات المؤمن . ويعتبر المستأمن عند اتخاذه هذه التدابير وكيلاً عن المؤمن يعمل لمصلحة المؤمن وحده .

وعلى هذا يلتزم المستأمن بإنقاذ الأشياء المؤمن عليها الغارقة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته ، وأن يقطر السفينة المؤمن عليها عند الاقتضاء ، وأن يأمر بالإصلاحات الوقتية ، وأن يقوم بتفريغ البضائع من السفينة وتخزينها وإعادة شحنها على سفينة ثانية .

وفي ذلك تنص المادة ٣٠٥ فقرة ٢ بحري لبناني «وعليه أي على المستأمن» أن يلطف بقدر الإمكان من تأثير الخطر وأن يتخذ كل التدابير الواقية وأن يشرف على أعمال إنقاذ الأشياء المضمونة أو أن يجري هذه الأعمال» . كما تنص المادة ٣٦٣ بحري مصري على أن «على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها» .

وحتاً للمستأمن على تنفيذ هذا الالتزام نصت المادة ٣٠٦ بحري لبناني على أن المستأمن الذي يعمل على إنقاذ الأشياء المؤمن عليها يحتفظ بحقوقه في التعويض والترك ، وأن له الحق في استرداد نفقاته بناء على مجرد تأكيده دون الإخلال بحق المؤمن في إثبات الغش . على أن هذا الاسترداد لا يقتصر فقط على نفقات الإنقاذ بل يشمل أيضاً كافة المصروفات التي ينفقها المستأمن بقصد التخفيف من آثار الحادث .

وقد قضي بأنه إذا طلبت شركة التأمين من المستأمن أن يتوجه مع أحد مندوبيها إلى مصر لأجل البحث في حادث غرق السفينة ، فإن تذكرة السفر

تكون على عاتق شركة التأمين استناداً إلى حكم المادة ٣٠٦ (تميز لبناني ٢٠ - ١٠ - ١٩٦٦ مجموعة حاتم ج ٦٧ ص ٥٤ رقم ١).

ولا يجوز الاتفاق على إعفاء المستأمن من هذا الالتزام، لمخالفة ذلك للنظام العام. كما أن حق المستأمن من استرداد النفقات متعلق بالنظام العام، ولذلك يقع باطلاً الشرط الذي يحرم المستأمن من استرداد النفقات.

وإذا لم يحم المستأمن بتنفيذ هذا الالتزام، فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب ذلك، ولكنه لا يفقد حقه في التعويض أو الترك (م ٣٦٣ بحري مصري).

٢٠٧ - إثبات الأضرار:

يلتزم المستأمن بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه. وتقتضي المحكمة إجراء ذلك بحضور المؤمن ووكلائه. وتعرض المادة ٣٠٧ بحري لبناني لهذا الالتزام فيما يتعلق بالتأمين على البضائع بقولها «على المتسلمين réceptionnaires أن يتصلوا بعملاء الضامين (المؤمنين) أو بوكلائهم المذكورين في الوثيقة إذا وجدوا وإلا فبالسلطة المحلية المختصة لأجل الكشف عن الممتلكات والخسائر البحرية تحت طائلة عدم قبول الدعوى». وتضيف الفقرة الثانية من نفس المادة ما يأتي «وعليهم أيضاً تحت طائلة الجزاء نفسه أن يتموا إجراء هذه الكشف بمهلة ثمانية أيام تلي اليوم الذي يضع فيه الناقل البضاعة تحت تصرفهم أو تصرف ممثليهم أو وكلائهم على أن لا تتجاوز هذه المهلة ثلاثين يوماً ابتداء من تاريخ وصول البضاعة إلى المحل المقصود».

والمقصود من حكم هذه المادة هو تنظيم إجراءات معينة لإثبات الأضرار اللاحقة بالبضائع المؤمن عليها منعاً للجدل الذي يمكن أن يثار حول حصول الأضرار وسببها وطبيعتها ومقدارها. ويترتب على عدم مراعاة هذه الإجراءات

في الميعاد المقرر لها عدم قبول الدعوى المرفوعة على المؤمن . ولكن ليس للمؤمن أن يطالب بعدم قبول الدعوى في الحالات التي تكون فيها الأضرار اللاحقة بالأشياء المؤمن عليها ثابتاً ثبوتاً أكيداً عن طريق سلطة تتمتع بالصفة الرسمية والخبرة الواسعة كمصلحة الجمارك (الحاكم المنفرد في بيروت ٣٠ - ١١ - ١٩٥٧ مجموعة حاتم ج ٣٤ ص ٧٢ رقم ٥ ، تمييز أولى رقم ٥٠ تاريخ ١٦ - ٥ - ١٩٦٣ النشرة ١٩٦٣ - ٦٦٥٠) .

ويلاحظ أن حكم المادة ٣٠٧ لا يتعلق بالنظام العام . ومن ثم لا يجوز للمحكمة أن تحكم من تلقاء نفسها بعدم قبول الدعوى بالاستناد إليها ، وإنما يجب لتطبيقها أن يتذرع بها المؤمن (الحكم السابق) . ويجوز للمؤمن أن يتنازل صراحة أو ضمناً عن حق التذرع بحكم المادة ٣٠٧ تجارة بحرية (استئناف ١١٢١ تاريخ ٣١ - ١٠ - ١٩٦٦ مجموعة حاتم ج ٢ ١٩٧ ص ٦٢) .

ويلاحظ ثانياً أن حكم المادة ٣٠٧ لا يطبق إلا في حالة وصول البضاعة إلى المكان المقصود وتسليمها إلى المرسل إليه . ومن ثم لا ينطبق هذا الحكم في حالة هلاك البضاعة هلاكاً كلياً لانتهاء الوصول والتسليم حينئذ ولأنه ضرر متميز يمكن إثباته بسهولة (تمييز لبناني ١٣ - ١ - ١٩٦١ مجموعة حاتم ج ٤٤ ص ٧١ رقم ٣ ، ١٥ - ٦ - ١٩٦١ مجموعة حاتم ج ٤٦ ص ٧٠ رقم ١) .

هذا وتحدد وثائق التأمين غالباً الطريقة التي يتم بها إثبات الأضرار . فهي تفرض على المستأمن الاتصال بخبير خسارة (مفوض عوار) معين لإثبات الأضرار ، وتحدد المهلة التي يجب أن يتم فيها الإثبات تحت طائلة عدم قبول الدعوى . ويحترم القضاء هذا الشرط احتراماً دقيقاً مع استثناء حالة القوة القاهرة (مرسلياً التجارية ١٣ أبريل ١٩٤٨ D M F ١٩٤٩ ص ١٥٩ ؛ استئناف باريس ٢٦ أكتوبر ١٩٥٣ D M F ١٩٥٤ ص ١٤٧ ؛ دنكرك التجارية ٩ نوفمبر ١٩٥٣ D M F ١٩٥٤ ص ٤٣٠) . وغالباً ما تعين الوثائق وكيل اللويدز في المكان الذي توجد فيه الأشياء المتضررة كخبير للخسارات . ويعتبر وكيل

الحسابات المعين في الوثيقة وكيلاً اتفاقاً للطرفين، وقد يعد أحياناً بمثابة وكيل عن المؤمن فلا يرتبط بتقريره سوى المؤمن دون المستأمن. ويجوز للطرفين المناقضة في تقرير الخبير، وللمحكمة الحق المطلق بتقدير ما ورد في تقريره (قرار محكمة التمييز رقم ٣٧ تاريخ ١٩ - ٢ - ٦٩ مجلة العدل عدد ٢ سنة ١٩٦٩ - ٢٥٤).

ويلاحظ أخيراً أن نص المادة ٣٠٧ لا يترك للمستأمن الخيار بين الاتصال بوكلاء المؤمن المذكورين في وثيقة التأمين وبين تعيين خبير بواسطة القضاء لإثبات حالة البضاعة، بل يحتم الاتصال أولاً بوكلاء الشركة، ولا يميز طلب تعيين الخبير بواسطة القضاء إلا في حالة عدم وجود هؤلاء الوكلاء (تميز لبناني ١٣ - ٥ - ١٩٦٥ مجموعة حاتم ج ٦٣ ص ٦٦ رقم ٤).

٢٠٨ - المحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول :

قد يقع الحادث بخطأ من الغير كخطأ الناقل وكما هو الحال في التصادم بسبب الخطأ. ومتى حصل المستأمن على التعويض من المؤمن فليست له أدنى مصلحة في الرجوع على الغير المسئول. ولكن المؤمن الذي قام بدفع التعويض للمستأمن يحل محل المستأمن في حقوقه ودعاويه تجاه الغير المسئول عن الحادث (م ٣٦١ بحري لبناني، ٣٧١ بحري مصري). ولذلك يلتزم المستأمن في حالة وقوع الحادث بخطأ الغير أن يتخذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه تجاه الغير المسئول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها. وقد نصت على هذا الالتزام المادة ٣٠٥ فقرة ٢ بحري لبناني إذ فرضت على المستأمن «أن يحفظ حق كل ادعاء على المسؤولين من الغير». كما نصت عليه المادة ٣٦٣ بحري مصري.

فلو فرض أن التأمين كان وارداً على بضاعة، فإنه يجب على المستأمن أن يحفظ حقه في الرجوع على الناقل المسئول بتوجيه تحفظات خطية عن هلاك

البضاعة أو تلفها في المواعيد المقررة. فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهراً، وجب على المستأمن أن يوجه إلى الناقل أو وكيله تحفظات خطية في ميناء التفريغ وفي وقت التسليم إلى أبعد حد. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن تبلغ هذه التحفظات إلى الناقل خلال ثلاثة أيام بعد التسليم (م ٢١٥ بحري لبناني).

ويلاحظ أن التزام المستأمن إنما يقتصر على اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول. ولكن المستأمن لا يلتزم بإقامة الدعوى على الغير المسئول، إذ أن هذا من اختصاص المؤمن شرط أن يقدم له المستأمن كافة المستندات والمساعدات اللازمة لإقامة الدعوى ومتابعتها، وإلا لانتفت الغاية الهامة من التأمين وهي توفير المشقات على المستأمن لتحصيل التعويض (استئناف بيروت ١٧ - ٤ - ١٩٥٦ النشرة القضائية ١٩٥٦ - ٤٧٧؛ محكمة التمييز ١٧ - ٧ - ١٩٦٨ مجلة العدل عدد ٢ - ١٩٦٩ - ص ١٩٢).

ويتضمن واجب حفظ حقوق الإدعاء على المسئولين أن المستأمن لا يمكن أن يتنازل مسبقاً عن الادعاء على المسئولين عند تعاقدته معهم.

ولكن ما هو الجزاء المترتب على عدم محافظة المستأمن على حق الرجوع على الغير المسئول عن الحادث؟ وما الحكم إذا أصبح حلول المؤمن محل المستأمن متعذراً بسبب راجع إلى المستأمن؟

قد يقال إن المؤمن يبرأ من التزامه بتعويض المستأمن تطبيقاً للقاعدة التي تقضي ببراءة ذمة الكفيل بقدر ما أضاعه الدائن بخطئه من الضمانات (م ٧٨٤ مدني مصري).

بيد أن هذا القول بعيد عن الصواب، إذ أن المؤمن ليس كفيلاً حتى يحق

له التمسك بحكم هذه القاعدة. والراجح أن المستأمن يكون مسئولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره (تميز لبناني ١٣ - ٥ - ١٩٦٥ مجموعة حاتم ج ٦٣ ص ٦٥ رقم ٣). وبهذا الحكم تأخذ المادة ٣٦٣ بحري مصري إذ تنص على أن المستأمن يكون مسئولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ الالتزام باتخاذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول.

وقد لا يكون للرجوع على الغير أدنى فائدة، كما في حالة الناقل الذي يتمتع بإعفاء من المسؤولية، وكما لو وقع التصادم بين سفينتين مملوكتين لنفس المجهز. وحينئذ لا يحق للمؤمن أن يأخذ على المستأمن عدم قيامه بالمحافظة على حق الرجوع لانتفاء الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب ذلك.

وقد قضى بأنه «إذا لم تحفظ المدعية لشركة الضمان، عملاً بالمادة ٣٠٥ تجارة بحرية حق إقامة الدعوى ضد الشركة الناقلة، ولم تقدم خلال مدة السنة المنصوص عليها في المادة ٢١٦ تجارة بحرية الدعوى ضد الشركة الناقلة، فتكون المدعية قد حرمت شركة الضمان من إمكانية استرداد تعويضات الضمان من الناقل، وتكون المدعية ملزمة والحال هذه بأن تدفع لشركة الضمان تعويضاً معادلاً للتعويض المدعى به» (تميز لبناني ١٣ - ٥ - ١٩٦٥ مشار إليه). وهذا الحكم الذي يفرض على المستأمن قطع التقادم يتعارض مع ما سبق أن قررناه من أن إقامة الدعوى من اختصاص المؤمن، فلا يلومن إلا نفسه إذا تقادمت الدعوى. ولكن يلاحظ أن إقامة الدعوى القضائية ليست هي الطريق الوحيد لقطع التقادم، بل في مقدور المستأمن أن يوجه إلى المسئول إنذاراً ذا تاريخ ثابت بموجب كتاب مضمون فينقطع التقادم.

وغني عن البيان أن للمؤمن نفسه اتخاذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول دون أن يتضمن ذلك إقراراً منه بالمسئولية.

الفصل الخامس التزامات المؤمن

٢٠٩ - التزام المؤمن بدفع تعويض التأمين:

يتحمل المؤمن بمقتضى عقد التأمين بالتزام رئيسي هو دفع التعويض في حدود مبلغ التأمين متى تحقق الخطر المضمون.

وليس من مصلحة المستأمن طلب فسخ العقد إذا رفض المؤمن الوفاء بالتعويض. بيد أنه إذا أفلس المؤمن أو توقف عن الدفع، جاز للمستأمن فسخ العقد بعد إنذار المؤمن بتقديم كفيل مقبول خلال أربع وعشرين ساعة (م ٣٠٢ فقرة ٣ بحري لبناني). ومبني هذا الحكم أن إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع يتقص من حق المستأمن في استيفاء تعويض التأمين عند استحقاقه.

وقد رأينا أن المؤمن يلتزم أيضاً برد النفقات التي أنفقها المستأمن للتخفيف من آثار الحادث، حتى ولو كانت هذه النفقات مضافة لمقدار التعويض تجاوز مبلغ التأمين.

٢١٠ - دعوى الخسارة ودعوى الترك :

وللمستأمن دعويا ن للحصول على تعويض التأمين :

١ - دعوى الخسارة Action D'avarie وهي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين . ويجوز للمستأمن أن يستعمل هذه الدعوى في كل المخاطر أيأ كانت أهميتها .

٢ - دعوى الترك Action en délaissement وهي طريق استثنائي محض خاص بالقانون البحري لا يجوز للمؤمن استعماله إلا بالنسبة إلى بعض المخاطر المعروفة بالمخاطر الجسيمة أو البالغة ، وبمقتضاه يحصل المستأمن على مبلغ التأمين كاملاً في نظير أن يترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن .

وفي ذلك تقول المادة ٣٤٩ بحري لبناني «يتحتم مبدئياً على المضمون (المستأمن) أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على الضامن (المؤمن) . لكن له في حال حدوث طوارئ من التي تدعى بالغة أن يترك للضامن الشيء المضمون وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي» .

كما تنص المادة ٣٦٤ بحري مصري جديد «تسوى الأضرار بطريق التعويض إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي يجيز له الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة» .

الفرع الأول دعوى الخسارة

٢٢١ - دعوى الخسارة هي الدعوى التي يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمنون في حدود مبلغ التأمين. ورغم استعمال عبارة «الدعوى» فإن التسوية قد تكون ودية. وهي لا تكون قضائية إلا إذا لم يقبل المستأمن التسوية التي يعرضها المؤمن.

وتشير دعوى الخسارة بعض صعوبات تتعلق بتقدير التعويض وكيفية استعمال هذه الدعوى.

المبحث الأول تقدير التعويض

٢١٢ - تقدير التعويض في التأمين على السفينة:

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المستأمن لدرء الضرر أو للتخفيف من أثره، فلا صعوبة في الأمر، إذ يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين.

فعلى المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في الخسارات المشتركة ومصرفات الانقاذ بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن إن وجدت (م ٣٦٦ بحري مصري). وإذا كانت النفقات المدفوعة من الخسائر المشتركة فيجب أن يحسم منها الحصة التي يحصل عليها المجهر المستأمن من الشاحنين (م ٣٥١ بحري لبناني).

وإذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة في يوم ابتداء الأخطار أي في بداية السفر (م ٣١٤ فقرة ٢ بحري لبناني). ويجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض عند الاقتضاء (م ٣٥٥ فقرة ١ بحري لبناني). ومن النادر أن يسوي التعويض في هذه الحالة بطريق الخسارة بل الغالب أن يلجأ المستأمن إلى الترك كما سيأتي.

وإذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها، قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة، وتثبت هذه النفقات بقوائم الحساب أي بالفواتير المدفوعة (م ٣٥٢ بحري لبناني).

ويجب أن يحسم من نفقات الإصلاح فرق التجديد (م ٣٥٥ فقرة ٢ بحري)، كما إذا استبدل بجزء السفينة القديم جزء آخر جديد، حتى لا يجني المستأمن ربحاً من التأمين. ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين، وهو يتفاوت حسب عمر السفينة. فإذا كانت قديمة جداً فإنها تفيذ كثيراً من الإصلاح، أما إذا كانت حديثة جداً لم يحض عليها أكثر من سنة فلا محل للحسم إذ ليس ثمة فرق بين القديم والجديد.

وليس للمستأمن أن يطالب المؤمن بالتعويض عما أصاب السفينة بسبب الإصلاح من نقص قيمتها التجارية، أو عن تعطيل السفينة خلال مدة الإصلاح، أو عن أي سبب آخر سواء أكان على سبيل الخسارة الخاصة أم المشتركة (م ٣٥٢ فقرة ١ بحري لبناني، ٣٨١ بحري مصري).

ويجوز للمؤمن أن يفرض تنفيذ الإصلاح عن طريق المناقصة العلنية أو الظرف المختوم، وذلك تلافياً للمبالغة في نفقات الإصلاح ودرءاً للغش المحتمل. وإذا خالف المستأمن ذلك فيحسم ٢٥٪ من مجموع مبلغ الإصلاح (م ٣٥٢ فقرة ٢ و ٣ بحري لبناني). وهذه النسبة هي تقدير جزافي للتخفيض الذي كان يمكن الحصول عليه عن طريق المناقصة.

وتكون أغذية البحارة وأجرهم على عاتق المؤمن خلال الفترة بين تاريخ تنظيم دفتر الشروط وتاريخ المناقصة على أن لا تتجاوز هذه المهلة الثلاثة أيام، كما يقف سريان أقساط التأمين المعقود لأجل معين خلال المدة ذاتها (م ٣٥٣ بحري لبناني). وهذا الحكم استثناء من مبدأ عدم ضمان المؤمن لتعطل السفينة خلال مدة الإصلاح وكذلك عدم ضمان المؤمن لنفقات التجهيز وتدخل فيها أغذية البحارة وأجرهم.

وقد يدعو الحال خلال الطريق إلى القيام بإصلاحات وقتية حتى يتسنى للسفينة متابعة رحلتها. وقد تكون نفقات هذه الإصلاحات في ميناء الإرساء الوقتي باهظة. ولذلك فإن وثيقة التأمين على السفينة وكذلك القانون ينصان على بضعة تدابير تهدف إلى تقييد حق الربان في القيام بالإصلاحات.

فلا يجوز للربان تصفيح السفينة أو ترميم قسمها الأسفل في مرفأ الإرساء الوقتي إذ ارتأى الخبراء أن بالإمكان تأجيل الإنفاق لوقت أكثر ملاءمة. وعلى الربان أيضاً قبل إجراء الإصلاحات في مرفأ الإرساء الوقتي أن يستشير وكيل المؤمن إذا وجد وإلا فقتصل لبنان. وإذا كانت هذه الإصلاحات متعذرة أو باهظة النفقة في هذا المرفأ، فعلى الربان أن لا يجري فيه إلا الإصلاحات التي لا غنى عنها. وللمؤمن أن يرسل السفينة إلى خير مرفأ يمكن إجراء الإصلاحات فيه مع اقتصاد في النفقة، وتقطر السفينة إلى هذا المرفأ عند الإقتضاء (م ٣٥٤ بحري لبناني).

وبعبارة أخرى فإن نفقات الإصلاح ليست هي الضرر الوحيد الذي يلحق المستأمن بسبب الحادث. بل إن المؤمن يتحمل أيضاً نفقات الإصلاحات الوقتية التي يضطر إليها الربان خلال السفر لتمكين السفينة من متابعة السفر إلى الميناء الذي يمكن فيه إجراء الإصلاح مع اقتصاد في النفقة. وقد ينفق الربان في هذا السيل نفقات متعددة كنفقات تفريغ البضاعة وتخزينها وإعادة شحنها ونفقات القطر والإرشاد ورسوم المواني الخ. . . وكل هذه النفقات هي نتائج مباشرة للحادث فيتحملها المؤمن.

هذا وقد تباع السفينة المتضررة دون إصلاحها، وكما في الحالة التي تكون فيها نفقات الإصلاح لا تتناسب مع القيمة الحقيقية للسفينة، وحينئذ يكون التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة سليمة. وقيمة السفينة سليمة هي قيمة السفينة في يوم ابتداء الأخطار أي في بداية السفر مع حسم نفقات التجهيز أو القيمة المتفق عليها. ولا يجوز الالتجاء إلى بيع السفينة إلا بموافقة المستأمن، فيما عدا حالة البيع بناء على طلب أحد الدائنين. فليس للمؤمن الحق في إكراه المستأمن على بيع سفينته.

٢١٣ - تقدير التعويض في التأمين على البضائع :

لا صعوبة في الأمر إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المستأمن. ولا صعوبة في الأمر أيضاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً، إذ أن للمستأمن المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين. ويجب أن يحسم من مقدار التعويض النفقات التي اقتصدت بسبب الحادث كأجرة النقل والرسوم الجمركية، إذ أن المستأمن يعفى من دفعها بسبب هلاك البضائع.

٢١٤ - تقدير التعويض في حالة تلف البضاعة :

وإذا تلفت البضاعة فقط، فإنها تباع عادة عند الوصول بالمزاد العلني، ويبين الثمن المنخفض الخسارة اللاحقة بالمستأمن.

وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسارة: التسوية بالفرق من جهة، والتسوية بالنسبة من جهة أخرى.

أما التسوية بالفرق *règlement par différence* فتتحدد قيمة البضاعة إن هي وصلت سليمة في يوم التفريغ ثم تحديد قيمتها تالفة. ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة للمستأمن. فإذا كانت قيمة البضاعة سليمة في يوم التفريغ ١٠٠٠,٠٠٠ ليرة وبيعت البضاعة التالفة بمبلغ ٥٠٠,٠٠٠ ليرة فتكون الخسارة التي لحقت المستأمن هي نصف القيمة ويلتزم المؤمن بأن يدفع تعويضاً قدره ٥٠٠,٠٠٠ ليرة.

على أن طريقة التسوية بالفرق تكون عادلة ومقبولة إذا كانت البضاعة تباع في يوم التفريغ ذاته. ولكن الغالب أن البضاعة لا تفرغ ولا تباع إلا بعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر، وفي خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار إما بالانخفاض أو بالارتفاع، بحيث يتحمل المؤمن انخفاض سعر البضاعة أو يفيد على العكس من ارتفاعها. والتأمين عقد تعويض يجب أن يضمن الخسارة التي لحقت المستأمن من التلف المادي فحسب وليس من انخفاض الأسعار.

ولذلك اتبع العمل منذ مدة طويلة طريقة التسوية بالنسبة *règlement par quatié* فتؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة يوم البيع وقيمتها تالفة في يوم البيع ذاته، ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن بها. وبهذه الطريقة يأخذ التقنين البحري اللبناني (م ٣٥٦). وكذلك التقنين البحري المصري الجديد، إذا تنص المادة ٣٩١ منه على أن «تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين».

ففي المثال السابق لو فرضنا أن البضاعة التالفة بيعت بمبلغ ٣٠٠,٠٠٠، وكان ثمن البضاعة سليمة يوم البيع ٨٠٠,٠٠٠ بسبب انخفاض الأسعار،

فتكون نسبة الخسارة $\frac{3}{8}$ وتطبق هذه النسبة على القيمة المؤمن بها وهو ١٠٠٠,٠٠٠، ويدفع المؤمن للمستأمن ٣٧٥٠٠٠ ليرة وهو يمثل الخسارة الحقيقية التي لحقته.

وطريقة التسوية بالنسبة أكثر دقة وأذن إلى العدالة من طريقة التسوية بالفرق. إذ يجب أن لا يكون لتقلب الأسعار تأثير في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن. ولا يكون حساب التعويض صحيحاً إلا إذا روعي تاريخ واحد لقيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة. أما أن يؤخذ رقمان للبيع في تاريخين مختلفين، ثمن البضاعة تالفة يوم البيع، وثمن البضاعة سليمة يوم التفريغ، فليس دقيقاً على الإطلاق.

وإذا أخذنا بطريقة التسوية بالنسبة، فإنه يثور التساؤل عما إذا كان يجب الاعتداد بالقيمة القائمة للبضاعة أو قيمتها الصافية. فالمرسل إليه يتحمل نفقات تفريغ البضاعة والرسوم الجمركية المترتبة عليها. وإذا كانت التسوية حسب القيمة القائمة وجب الاعتداد بهذه النفقات عند الوصول. أما إذا كانت التسوية حسب القيمة الصافية وجب حسم هذه النفقات. وقد أخذ المشرع اللبناني (م ٣٥٦ بحري) بوجود الاعتداد بقيمة البضاعة قائمة في ميناء الوصول بدون إسقاط نفقات التفريغ والرسوم الجمركية المترتبة عليها. وذلك لأن هذه النفقات يتحملها المستأمن في كل الأحوال حتى لو وصلت البضاعة سالمة وأنه بذلك يوضع في نفس المركز الذي كان يوجد فيه حال وصول البضاعة سالمة.

٢١٥ - المسموحات النسبية:

الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه كاملاً، أيّاً كان قدر هذا الضرر بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التأمين. على أن

القانون يجيز اشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه قدرًا معيناً (٥٪) ويحسم من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر (م ٣٥٧ بحري لبناني). وتنص المادة ٣٦٠ من التقنين البحري المصري الجديد على أنه «يجوز الاتفاق على إعفاء المؤمن من التعويض عن الضرر في الحدود التي يعينها العقد، ويستنزل مقدار الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملاً إذا جاوز الضرر حد الإعفاء».

فلو فرض أن بضاعة مؤمن عليها بمبلغ ١٠٠٠,٠٠٠ ليرة مع مسموح قدره ٥٪ ثم أصابت البضاعة خسارة قدرها ٤٠٠٠٠ ليرة، امتنع على المستأمن المطالبة بقيمة هذه الخسارة. أما إذا بلغت الخسارة ٢٠٠,٠٠٠ ليرة فلا يستحق المستأمن إلا ١٥٠,٠٠٠ ليرة.

ويسمى البعض هذه المسموحات بالمسموحات النسبية Franchises tantièmes تمييزاً لها عن المسموحات أو الإعفاءات المتعلقة بالأخطار Franch-ises de risques والتي تكلمنا عنها فيما سبق.

والحكمة من المسموحات النسبية هي تفادي المطالبات قليلة الأهمية، وحث المستأمن على العناية والمحافظة على الشيء المؤمن عليه نظراً لتحمله نصيباً معيناً من الخسارة، وإيجاد التوازن بين الخسارة المضمونة والقسط المدفوع.

ويلاحظ أن وثيقة اللويدز لا تغطي البضائع إلا بمسموح نسبي يحسم من التعويض عند ما يجاوز الضرر حد المسموح. ووفقاً لهذه الوثيقة ينطبق مسموح قدره ٥٪ على السكر والدخان والصوف والجلود، ومسموح قدره ٣٪ على البضائع الأخرى. على أن المسموح لا ينطبق في حالة المخاطر الجسيمة ولا في حالة جنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها. ويرد شرط المسموح في أسفل وثيقة اللويدز مسبقاً بعبارة N.P. ويسمى Memorandum.

٢١٦ - المسموحات وعجز الطريق :

وفي الحالات التي يصاب فيها الشيء المؤمن عليه بالنقص العادي أثناء الطريق أي عجز الطريق يجب أن يحسب المسموح بعد استئصال عجز الطريق (م ٣٦٠ فقرة ٢ بحري مصري ، ٣٥٨ بحري لبناني).

والعلة من هذا الحل واضحة. إذ أن المسموح يهدف إلى إعفاء المؤمن من تعويض الأضرار التي تقع على عاتقه في حدود المسموح. وهذا ليس الحال فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن عجز الطريق العادي، إذ أن هذه الأضرار ناشئة عن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه مما يقع على عاتق المستأمن.

ومن المسلم به عدم تطبيق المسموح على النفقات التي يدفعها المستأمن لمنع الضرر أو للتخفيف من أثره، إذ أن هذه الأضرار إنما تتم لحساب المؤمن، وخصم المسموح منها غير مبرر.

٢١٧ - التسوية بالمجموعات :

بيد أن لنظام المسوحات في التأمين على البضاعة عيباً يتضح من المثل الآتي: لنفرض أن بضاعة قيمتها ١٠٠٠,٠٠٠ ليرة موزعة على عشر مجموعات متساوية أمن عليها بقيمتها مع مسموح اتفاقي قدره ١٠٪، ثم فقدت إحدى هذه المجموعات وقيمتها ١٠٠,٠٠٠ ليرة، فإن للمؤمن أن يدفع بعدم قبول دعوى المستأمن لأن الضرر لم يتجاوز ١٠٠,٠٠٠ ليرة مقدار المسموح.

ودرءاً لهذا العيب يتفق في الوثيقة على حساب المسموح لا بالنسبة إلى القيمة الإجمالية للبضاعة المؤمن عليها، بل بالنسبة إلى كل مجموعة منها على حدة. ففي المثل السابق يجوز رفع الدعوى إذا تجاوزت الخسارة اللاحقة

بالمجموعة الواحدة ١٠٠,٠٠٠ ليرة. وتعرف هذه الطريقة بطريقة «التسوية بالمجموعات R glement par series». وهي تؤدي إلى تقسيم التأمين إلى عدة تأمينات متميزة مع تحديد مبلغ تأمين خاص لكل منها.

المبحث الثاني استعمال دعوى الخسارة

٢١٨ - الالاباا الذي يلتزم به المسأامن:

يجب على المسأامن الذي يطالب المؤمن بالاعويض أن يثبت أموراً أربعة: الحق في التأمين، ومصلحته في المحافظة على الشيء المؤمن عليه، والاعرض للخطر، والحادا أو اأحقق الخطر المضمون.

٢١٩ - (١) إااباا الحق في التأمين:

يجب على المطالب بالاعويض أن يثبت حقه في التأمين. فإذا كان المطالب بالاعويض هو المسأامن الموقع على الوثيقة، فإن إااباا الحق في التأمين يسافاا من الوثيقة ذاتها. ويألص من أقاااا الوثيقة إذا كانت الوثيقة لأملها، ومن الأظهار إذا كانت الوثيقة للأمر. وإذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين، فإن لأصاأ المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادا، حقاً شخصياً ومباشراً آأاه المؤمن يأميز عن حق المسأامن الموقع على الوثيقة.

وفي حالة الوثيقة الاسمية، يجب على المطالب بالاعويض أن يثبت أن الوثيقة قاا انتقلت إليه بمقتضى إأراءاا حوالا الحق، أو أن ملكية السفينة قاا انتقلت إليه أو أأرت إليه غير مآهزة إذ أن التأمين يسأمر بأكم القانون لأالص المالك الأااا

أو المستأجر بشرط إخطار المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ انتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار (م ٣٨٥ بحري مصري).

٢٢٠ - (٢) إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه:

ويجب على المطالب بالتعويض أن يثبت أيضاً مصلحته وقت الحادث في المحافظة على الشيء المؤمن عليه. ولا تكفي صفته كمستأمن موقع على الوثيقة ولا حيازة الوثيقة لإثبات هذه المصلحة. فقد تكون لموقع الوثيقة مصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد، ثم يفقد هذه المصلحة قبل وقوع الحادث. وبالمثل فإن حائز الوثيقة أو المستفيد من التأمين لمصلحة الغير قد لا تكون له وقت الحادث أية مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها التي كانت له في وقت معين.

فالمستأمن الذي يدعي مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها استناداً إلى حق الملكية، عليه أن يثبت صفته كمالك.

وإثبات ملكية المستأمن للسفينة يتم بتقديم سند ملكية السفينة أو بسند التمليك الذي يسلمه رئيس الميناء مالك السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن (م ٣٥ بحري لبناني). ويلاحظ أن حيازة المستأمن للسفينة بصفته مالكا يعد أيضاً قرينة على حقه في الملكية.

وإثبات ملكية البضائع يتم بتقديم عقد البيع، والفواتير المثبتة للشراء، وسند الشحن. وسند الشحن هو طريق الإثبات العادي للملكية للبضائع المؤمن عليها.

ويتفق عادة في العمل على افتراض وجود مصلحة في التأمين لدى المطالب بالتعويض سواء أكان هو الموقع على الوثيقة أو مجرد حامل للوثيقة. وهذا الشرط صحيح. والمؤمن، الذي يقع عليه عبء إثبات انتفاء المصلحة في التأمين، لا

يمكن أن يقتصر على إثبات أن المطالب بالتعويض ليست له مصلحة شخصية في التأمين، بل يجب عليه أن يثبت أن هذا المطالب بالتعويض لم يتلق أيضاً وكالة في تحصيل التعويض لحساب صاحب المصلحة الحقيقي.

٢٢١ - (٣) إثبات التعرض للخطر:

ويجب على المستأمن أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبينة في الوثيقة. ويخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة، أو شهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، ومن المعلومات المنشورة في الصحف. أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية. ويتم عادة بسندات الشحن. ويكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات، حتى يقيم المؤمن الدليل على العكس بكافة طرق الإثبات. وليس في حجية سند الشحن في مواجهة المؤمن رغم أنه لم يكن موقعاً عليه أي استثناء. فإذا كان صحيحاً أن الاتفاقات تقتصر حجيتها على عاقيدها ولا حجية لها إزاء الغير، فمن الثابت أن التصرف ولو كان محرراً في سند عادي قد يصلح إثباتاً إزاء الغير باعتباره واقعة مادية.

وإذا تضمن سند الشحن شروطاً لا تحدد البضائع على وجه الدقة كشرط الجهل بالوزن أو الكمية أو أن بيانات الشاحن غير معتمدة، فلا يكفي للإثبات تجاه المؤمن، ويجب الالتجاء إلى طرق إثبات أخرى كبيان الحمولة (المانيفستو) وإيصالات سداد الرسوم الجمركية. ولما كان الأمر يتعلق بواقعة مادية فإن جميع طرق الإثبات تكون مقبولة.

٢٢٢ - (٤) إثبات الحادث:

وعلى المستأمن أن يثبت الحادث أو تحقق الخطر المضمون بكافة طرق الإثبات. ويحصل هذا الإثبات عملاً بدفتر يومية السفينة (م ١١٥ بحري لبناني)، وبالتقرير البحري للربان (م ١٢٤ بحري لبناني).

ويجب على المستأمن أن يثبت أن الحادث الذي يطالب بالتعويض عنه قد وقع في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين.

ويجب الاعتداد بالوقت الذي وقع فيه الحادث وليس الوقت الذي ظهرت فيه آثار الحادث، لاعتبار المؤمن مسؤولاً عن الحادث. فإذا وقع الحادث وتحقق الخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين، فإن المؤمن يلزم بالتعويض عنه، ولو كان الضرر لم يظهر إلا بعد انقضاء زمن التأمين. فلو كان الحريق مثلاً قد بدأ في السفينة خلال سريان التأمين دون أن يلحظه أحد، ولكنه لم ينتشر إلا بعد انتهاء مدة سريان التأمين، فإن للمستأمن الحق في المطالبة بالتعويض. وبالمثل فإن الأضرار التي تظهر خلال سريان التأمين، ولكنها نشأت عن خطر تحقق قبل التأمين، فإنها تظل على عاتق المستأمن.

وفي التأمين الشامل لجميع الأخطار يكفي المستأمن إثبات الضرر اللاحق؛ وأنه وقع في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين. وللمؤمن إذا أراد أن يدرأ مسؤوليته أن يثبت أن الضرر إنما يرجع إلى خطر مستبعد في الوثيقة. أما في التأمين مع شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة، فيجب على المستأمن إثبات أن الحادث إنما يرجع إلى أحد الأسباب المحددة في الوثيقة.

٢٢٣ - التسوية المؤقتة:

يجب على المستأمن أن يعلن المؤمن بالأوراق المثبتة للحادث والتعرض للأخطار في ظرف ثلاثة أيام من وقوع الحادث (م ٣٠٥ بحري لبناني).

ويجوز للمؤمن إقامة الدليل على نفي ما هو بتلك الأوراق. على أن المؤمن يحتاج عادة إلى بعض الوقت للتحقق من صحة البيانات الواردة بهذه الأوراق وتقديم الدليل العكسي عليها. ولم يشأ المشرع اللبناني أن يظل المستأمن في انتظار فحص المؤمن للأوراق، فنصت المادة ٣٦٠ من القانون البحري اللبناني على أنه

يجوز للمحكمة التي ترفع إليها دعوى الخسارة أن تحكم على المؤمن مؤقتاً بدفع مبلغ التأمين بشرط أن يؤدي المستأمن كفيلاً بالدفع يسقط تعهده بعد انقضاء سنتين في حال عدم الملاحقة. وكذلك في حال وقوع التسوية بطريق الترك.

٢٢٤ - الوفاء بالتعويض:

نص القانون البحري اللبناني على ميعاد للوفاء بالتعويض، إذ يجب أن يدفع نقداً بعد ثلاثين يوماً من تقديم المستأمن للأوراق المثبتة للهلاك أو التلف (م ٣٥٩). وقد تقضي وثائق التأمين بالمقاصة بين التعويض والأقساط التي لا تزال مستحقة على المستأمن.

ويلاحظ أن القواعد العامة تقضي بأنه إذا كان الشيء المؤمن عليه مثقلاً بامتياز أو رهن، انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمؤمن بمقتضى عقد التأمين تطبيقاً لمبدأ الحلول العيني. ولكن الشارع البحري استبعد تعويض التأمين من ضمان الدائن الممتاز أو الدائن المرتهن للسفينة. ولكنه أجاز أن يتضمن عقد الرهن البحري تفويضاً صريحاً للدائن المرتهن باستيفاء دينه من تعويض التأمين بشرط قبول المؤمن لذلك أو إبلاغه به (م ٦٥ فقرة ٤ بحري لبناني).

٢٢٤ - حلول المؤمن في حقوق المستأمن:

متى قام المؤمن بدفع تعويض التأمين للمستأمن، فهل يحل بما دفعه من تعويض في حقوق المستأمن والدعاوى التي تكون للمستأمن تجاه من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسئولية المؤمن؟

وتعرض المسألة في حالتين: الأولى إذا ضحي بالشيء المؤمن عليه في سبيل السلامة العامة، فإن للمستأمن دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة. والثانية إذا

هلك الشيء المؤمن عليه أو تلف بسبب خطأ الغير كما في حالة التصادم بسبب الخطأ وكما في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بخطأ الناقل، فإن للمستأمن دعوى المسؤولية تجاه التسبب في التصادم أو تجاه الناقل.

ويمتنع على المستأمن أن يجمع بين دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة أو دعوى المسؤولية وبين دعوى الخسارة الناشئة عن عقد التأمين، حتى لا يحقق ربحاً وإثراء يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين. ومن غير المقبول أيضاً أن يبرأ الغير من التزاماته بسبب قيام الدائن بالتأمين. فمن العدل والحال كذلك أن يفيد المؤمن من دعاوى المستأمن وحقوقه تجاه الغير. ولكن كيف يمكن تفسير انتقال حقوق المستأمن إلى المؤمن؟.

قد يقال بأن عقد التأمين يتضمن التزاماً على عاتق المستأمن بحوالة حقوقه ودعاويه إلى المؤمن، وأن الحوالة تنشأ ضمناً من واقعة حصول المستأمن على التعويض من المؤمن. ولكن يعيب هذا التفسير أنه لا بد من اتباع إجراءات حوالة الحق وهي قبول الغير المسئول لهذه الحوالة أو إبلاغه بها.

ولذلك جرى العرف البحري من قديم على حلول المؤمن في الحقوق والدعاوى التي تكون للمستأمن تجاه الغير. ويأخذ بهذا الحل القانون الإنجليزي للتأمين البحري (م ٧٩)، والقانون الفرنسي للتأمين البحري الصادر سنة ١٩٦٧ (م ٣٣). كما تنص عليه صراحة المادة ٣٦١ بحري لبناني بقولها «إذا ألزم الضامن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعتهما على شخص ثالث فله أن يمارس حقوق المضمون الذي عوضه وأن يرفع دعاويه». وتنص عليه أيضاً المادة ٣٧١ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ بقولها «يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض الذي دفعه». وتنص وثائق التأمين عادة على حلول المؤمن محل المستأمن في الحقوق والدعاوى التي تكون للأخير تجاه الغير.

ويجب أن لا يؤخذ اصطلاح الحلول Subrogation هنا بمعناه الحرفي . ذلك أن الحلول يقتضي أن يكون مصدر التزام كل من الموفي والمدين متحداً وسببهما مشتركاً كأن يكونا مدينين متضامين أو أن يكون أحدهما مديناً والآخر كفيلاً ، وهو ما لا يتوافر في حالتنا هذه ، إذ أن مصدر التزام المؤمن هو عقد التأمين ، في حين أن مصدر مسؤولية الغير هو الفعل الضار . كما أن الحلول لا يكون إلا حيث يوفي شخص دين غيره (م ٣٢٦ فقرة ١ مدني مصري) . وواضح أن المؤمن إذ يقوم بالوفاء بتعويض التأمين لا يوفي ديناً في ذمة الغير وإنما يوفي دينه الشخصي الذي ترتب في ذمته هو بموجب عقد التأمين . وإنما يتعلق الأمر في الواقع بحالة حق قانونية Cession Légale للحقوق من المستأمن إلى المؤمن تماثل الحوالة الاختيارية في طبيعتها وآثارها وإن كانت معفاة من إجراءاتها .

ولما كان الحلول يفترض الوفاء ، فإنه يشترط أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمستأمن ، وإلا كانت دعوى المؤمن على من أحدث الضرر غير مقبولة .

ولما كان رجوع المؤمن على الغير المسئول مبناه الحلول ، فإنه تترتب على ذلك النتائج الآتية :

١ - أن المؤمن لا يلزم بإبلاغ حقه للغير المسئول أو الحصول على قبوله لجعله نافذاً في مواجهته .

٢ - متى حل المؤمن محل المستأمن في حقوقه ، أمكن للغير المسئول أن يحتج في مواجهته بالدفع التي تكون له تجاه المستأمن . ومن ثم يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسؤولية الواردة في سند الشحن متى كانت صحيحة جائزة .

٣ - أن للمؤمن أن يأخذ على المستأمن عدم محافظته على حقه في الرجوع على الغير المسئول . ويكون المستأمن مسئولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره .

٤ - في حالة الوفاء الجزئي - لأن تعويض التأمين مثلاً لا يجبر الضرر بأكماله مما يتعين معه رفع دعوى المسؤولية للوصول إلى التعويض الكامل - فإن المؤمن لا يتزاحم مع المستأمن بل يكون المستأمن مقدماً على المؤمن.

٢٢٥ - انتفاء حق المؤمن في الرجوع المباشر على الغير المسئول:

وأثير التساؤل عما إذا كان للمؤمن، بجانب الدعوى الناشئة عن حلوله محل المستأمن، دعوى مباشرة باسمه الخاص على الغير المسئول.

فذهب البعض إلى أن للمؤمن هذا الحق استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية إذ أن هناك خطأ من الغير وضرراً لحق المؤمن بسبب هذا الخطأ.

بيد أنه يؤخذ على هذا الرأي أنه ليس ثمة علاقة سببية مباشرة بين خطأ الغير والضرر اللاحق بالمؤمن، وأن قيام المؤمن بتعويض المستأمن ليس نتيجة مباشرة لخطأ الغير بل هو تنفيذ للالتزام تعاقدى تحمله بمقتضى عقد التأمين. ولذلك فإننا نرجح الرأي القائل بحرمان المؤمن من حق الرجوع المباشر على الغير المسئول.

٢٢٦ - عدم جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسؤولية:

وأثير البحث أيضاً عما إذا كان يجوز للمستأمن الذي حصل على تعويض التأمين، أن يرجع مع ذلك على الغير المسئول.

فذهب البعض إلى جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسؤولية لأنه لا يقبل من الغير المسئول أن يحتج بعقد التأمين الذي لم يكن طرفاً فيه للتهرب من مسؤوليته، ولأن أساس تعويض التأمين هو عقد التأمين فلا يمكن أن يمس حق المستأمن تجاه الغير المسئول والناشئ عن فعله الضار.

بيد أن الراجع هو أنه لا يقبل من المستأمن أن يجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسؤولية، وأن يقيم الدعوى على الغير المسئول بعد أن حصل على تعويض التأمين وحل المؤمن محله قانوناً في الدعاوى التي تكون له تجاه الغير المسئول. ذلك لأن الضرر وقد زال بقبض التعويض من المؤمن، فقد انتفت مصلحة المستأمن في الرجوع على الغير المسئول، ولا دعوى بغير مصلحة. فضلاً عن أن حصول المستأمن على التعويض مرة ثانية يحقق له إثراء وربحاً يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين.

ولو فرضنا العكس وأن المستأمن رجع على الغير المسئول أولاً وحصل منه على تعويض الضرر اللاحق به، فلا يقبل منه بعد ذلك الرجوع على المؤمن بتعويض الضرر، لزوال الضرر بقبض التعويض من الغير المسئول.

ولو فرض أن المستأمن رفع الدعوى على الغير المسئول ثم استوفى التعويض من المؤمن خلال سير الدعوى، فليس له أن يستمر في هذه الدعوى، بل يحل المؤمن محله فيها، ويصدر الحكم فيها لصالح المؤمن وحده.

٢٢٧ - تقادم الدعوى:

تنص المادة ٣٨٠ بحري لبناني على ما يأتي «يسقط بحكم مرور الزمن بعد سنتين من تاريخ استحقاق الدين كل الدعاوى المتفرعة عن عقد الضمان خلا الدعاوى التي يقرر لها القانون مهلة أقصر ما لم يثبت المدعي أنه كان يستحيل عليه رفع الدعوى».

ويسري هذا التقادم من تاريخ استحقاق الدين أي من تاريخ الحادث الذي تولد عنه الدعوى. ولا يجوز تقصير مدة التقادم بمقتضى شرط في الوثيقة لمخالفة ذلك للنظام العام (م ٩٨٦ موجبات وعقود، وبداية بيروت ١٠ - ٥ - ١٩٤٩ مجموعة حاتم ج ٣ ص ٦٩ رقم ٢).

ويخضع هذا التقادم للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه والمبينة في قانون الموجبات والعقود. وتفريعاً على ذلك يوقف سريان التقادم إذا وجد مانع يستحيل معه على المستأمن رفع الدعوى، كما إذا استحال عليه أن يتسلم المستندات المثبتة لهلاك الشيء المؤمن عليه أو تلفه. وينقطع التقادم بالإنذار الموجه بكتاب مضمون من المستأمن إلى المؤمن يطالبه فيه بالتعويض، لأنه من قبيل المطالبة القضائية ذات التاريخ الصحيح (م ٣٥٧ فقرة ١ موجبات وعقود).

ويلاحظ أن التقادم المنصوص عليه في المادة ٣٨٠ بحري شامل لكل الدعاوى المتفرعة عن عقد التأمين بما فيها الدعاوى المتعلقة بدفع الأقساط أو باسترداد بعضها (تميز لبناني ٢١ - ٦ - ١٩٦٣ مجموعة حاتم ج ٥٥ ص ٦٣ رقم ٢).

٢٢٨ - هذا، وتنص المادة ٣٧٢ من التقنين البحري المصري الجديد على ما يأتي:

«(١) تنقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين. وتحسب هذه المدة كما يلي:

(أ) من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

(ب) من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة.

(ج) من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع. أما إذا كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث.

(د) من تاريخ وقوع الحادث، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية

الأضرار بطريق الترك وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك تسري المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة.

(هـ) من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام في الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ.

(و) من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

«(٢) وتنقضي بمضي سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين، وتبدأ هذه المدة من تاريخ الوفاء بغير المستحق.

«(٣) وفي جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنذب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني».

ويلاحظ أن المادة ٢٦٩ من التقنين البحري المصري الملغي كانت تنص على تقادم كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين البحري بعد مضي خمس سنين من تاريخ العقد. والنص على بدء سريان التقادم من تاريخ العقد غير منطقي، لأن المستأمن لا يستحق التعويض ولا ينشأ له الحق في رفع الدعوى إلا إذا تحقق الخطر.

الفرع الثاني الترك

٢٢٩ - تعريفه وطابعه الإستثنائي :

دعوى الخسارة هي الدعوى العادية التي يلجأ إليها المستأمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه . بيد أن للمستأمن في الأحوال التي يصاب فيها الشيء المؤمن عليه بمخاطر جسيمة بالغة أن يستعمل حق الترك، وبمقتضاه يطالب المستأمن بدفع كامل مبلغ التأمين في مقابل أن يتخلى عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن (م ٣٦٢ بحري لبناني). ويسمى الترك بالأنكليزية Abandonnement وبالفرنسية Délaissement .

والترك طريق استثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة . على أن المستأمن ليس ملزماً بالترك في هذه الأحوال، بل إن له إذا شاء أن يرفع دعوى الخسارة البحرية على المؤمن . وله أن يختار بينها حسبما تقتضيه مصلحته . أما في غير أحوال المخاطر الجسيمة أو البالغة فليس للمستأمن إلا دعوى الخسارة البحرية .

وفي ذلك تنص المادة ٣٤٩ بحري لبناني «يتحتم مبدئياً على المضمون أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على الضامن . لكن له في حال حدوث طوارئ من

التي تدعى بالغة أن يترك للضامن الشيء المضمون وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي». كما تنص المادة ٣٥٠ بحري على أن «كل أضرار وهلكات لا تفسح مجالاً للترك تعتبر خسائر بحرية...». وتنص المادة ٣٦٤ بحري مصري «تسوي الأضرار بطريقة التعويض إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي يجيز له الاتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة».

والترك نظام بحري أصيل خاص بالتأمين البحري وحده وسبب خاص لنقل الملكية في القانون البحري، ولا نظير له في التأمين البري. ومن هذا الوجه تتجلى ذاتية التأمين البحري واستقلاله بقواعده القانونية الخاصة عن غيره من أنواع التأمين الأخرى.

٢٣٠ - الأصل التاريخي:

ويرجع الترك إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى. فإذا انقطعت أخبار السفينة تعذر على المستأمن الحصول على تعويض التأمين لعجزه عن إقامة الدليل على هلاكها. ولما كانت التجارة لا تتلاءم مع حالة قلق مستمرة، لذلك جرت العادة على أن يعطي المستأمن التعويض الكامل نظير أن يترك للمؤمن حقوقه على السفينة، حتى إذا ظهرت السفينة كانت ملكاً خالصاً للمؤمن. ثم جاء القانون الفرنسي سنة ١٦٨١ فأجاز الترك في حالة انقطاع أخبار السفينة وفي حالات المخاطر الجسيمة أو البالغة التي تشكل هلاكاً كلياً حقيقياً أو حكماً. وقد سار التقنين التجاري الفرنسي فالتقنين البحري المصري فالتقنين البحري اللبناني على موال القانون الفرنسي سالف الذكر.

٢٣١ - مزايا الترك:

ولا يزال الترك محتفظاً بفائدته في حالة انقطاع أخبار السفينة وفي حالة الهلاك الحكمي المشبه بالهلاك الحقيقي إذ يحصل المستأمن على مبلغ التأمين بأكمله

دون أن يلزم بإثبات هلاك السفينة في الحالة الأولى، ومع أن الشيء لم يهلك هلاكاً تاماً في الحالة الثانية. على أن فائدته الرئيسية هي في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريق الخسارة، إذ يكفي المستأمن أن يثبت توافر حالة من حالات الترك ويبيدي رغبته في الترك حتى يحصل على التعويض المتفق عليه بالكامل دون خصم أية مسموحات.

ويلاحظ أن الترك ليس بأفضل للمستأمن دائماً من دعوى الخسارة. فقد تكون مصلحة المستأمن في استعمال دعوى الخسارة أكثر من استعمال الترك. كما إذا كان المستأمن يستطيع أن يحصل من بيع الأشياء المنقذة على ثمن مرتفع إذا أضيف إلى مبلغ التعويض عن الضرر الفعلي فإنه يجاوز مبلغ التعويض عن الهلاك الكلي. وكما إذا قصد المستأمن الاحتفاظ بالسفينة المؤمن عليها ورغب في إصلاحها والاستمرار في استثمارها.

٢٣٢ تقسيم:

وتعرض لنا بصدد الترك مسائل أربع خاصة بحالات الترك واستعماله، ومحلّه، وآثاره. وسنعالجها تباعاً فيما يلي.

المبحث الأول حالات الترك

٢٣٣ - الترك طريق استثنائي لا يعمل به إلا في حالات المخاطر الكبرى أو الجسيمة أو البالغة *Sinistres majeurs*. وقد حددت هذه الحالات المادة ٣٦٣ بحري لبناني بالنسبة للسفينة، والمادة ٣٦٨ بالنسبة للبضائع. كما حددتها المادة ٣٨٣ بحري مصري جديد بالنسبة للسفينة، والمادة ٣٩٢ بالنسبة للبضائع.

وبعض هذه الحالات هي حالات هلاك حقيقي للشيء المؤمن عليه. والبعض الآخر هي حالات هلاك حكمي أو مفترض، إما لأن المستأمن قد حرم من حيازة الشيء المؤمن عليه مدة طويلة مما يعادل الهلاك أو فقد الملكية من الناحية التجارية، أو لأن نطاق الهلاك أو التلف بلغ حداً كبيراً بحيث لا تكون للمستأمن مصلحة في الاحتفاظ بما بقي سليماً، أو لأن نفقات إصلاح الضرر باهظة لا تتناسب مع قيمة الشيء المؤمن عليه.

ويلاحظ أن التعداد القانوني لحالات الترك ليس وارداً على سبيل الإلزام. ولذلك فإن وثائق التأمين قد أحلت محله تعداداً اتفاقياً، بحيث لا يجوز التمسك بالتعداد القانوني إلا إذا لم توجد شروط مخالفة ارتضاها المتعاقدان.

ونستعرض فيما يلي الحالات التي يجوز فيها قانوناً ترك السفينة المؤمن عليها، والحالات التي يجوز فيها قانوناً ترك البضاع المؤمن عليها.

أولاً - حالات ترك السفينة المؤمن عليها

٢٣٤ - تنص المادة ٣٦٣ بحري لبناني على أنه «لا يمكن ترك السفينة المضمونة إلا في الحالات التالية: انقطاع الأخبار، اختفاء، إتلاف كلي، عدم صلاح للملاحة بسبب حادث بحري قاهر شرط أن يكون في الأمر خطر يشمل الضمان. وفي حال شمول الضمان لمخاطر الحرب: ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة». وتنص المادة ٣٨٣ بحري مصري على حالات مماثلة لترك السفينة المؤمن عليها.

٢٣٥ - (١) انقطاع الأخبار:

انقطاع الأخبار هو أقدم حالات الترك وأكثرها فائدة للمستأمن. فإذا لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معينة، افترض هلاكها. ومن ثم يجوز للمستأمن

أن يترك السفينة المؤمن عليها ويطالب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزماً بإثبات هلاك السفينة .

على أن انقطاع الأخبار لا يجيز الترك إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر عن السفينة .

وقد نصت على هذه المواعيد المادة ٣٦٤ بحري لبناني وهي تميز بين السفن التجارية والسفن الشراعية . فالسفن البخارية يجوز تركها إذا انقطعت أخبارها مدة أربعة أشهر . أما السفن الشراعية فيجوز تركها إذا انقطعت أخبارها مدة ستة أشهر ، عدا السفن الشراعية التي تعبر رأس هورن ورأس الرجاء الصالح فتكون المدة بالنسبة إليها ثمانية أشهر . أما في انجلترا فيترك للقاضي تقدير ما إذا كان هلاك السفينة قد أضحى قريب الاحتمال (م ٥٨ من قانون التأمين البحري الانجليزي الصادر سنة ١٩٠٦) .

ولقد أنقصت وثائق التأمين المواعيد القانونية نظر لقصر الرحلات البحرية وسرعة نقل الأخبار . واليوم عندما يمر شهران أو ثلاثة دون تسلم أي خبر عن السفينة ، فإن هلاكها يكاد يكون محققاً . ولذلك فإن التقنين البحري المصري الجديد أجاز الترك إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها (م ٣٨٣ ج) . وتميز بعض الوثائق الترك إذا قيدت السفينة مفقودة دون أخبار في سجل اللويدز .

ولا تعرض وثائق التأمين لانقطاع المواصلات الذي يحول دون وصول الأخبار ، ومع ذلك يمكن قبول وقف المواعيد في هذه الحالة تطبيقاً للقواعد العامة في التقادم .

وتسري المواعيد المتقدمة من تاريخ تسلم آخر خبر عن السفينة ولو لم يصل إلى العلم الشخص للمستأمن (م ٣٦٤ فقرة ٢) أو من تاريخ قيام السفينة إذا لم يرد خبر عنها منذ قيامها .

ويجب على المستأمن أن يثبت أنه ظل بلا أخبار عن السفينة حتى انقضاء المواعيد المحددة. ولما كان هذا الإثبات مستحيلاً عملاً فعلي المؤمن الاعتماد على ما يقدمه المستأمن من بيان في هذا الشأن، على أن يكون له إثبات عدم صحة بيان المستأمن.

وإذا كان التأمين معقوداً لمدة معينة، وكان آخر خبر عن السفينة داخلاً ضمن مدة سريان العقد، افترض وقوع هلاك السفينة في زمن التأمين (م ٣٦٥ بحري). وهذه القرينة قابلة للإثبات العكسي، بحيث يجوز للمؤمن أن يثبت أن هلاك السفينة وقع بعد انقضاء زمن التأمين. بيد أن هذا الإثبات العكسي يكاد يكون مستحيلاً في العمل، إذ الفرض أنه لم يصل أي خبر عن السفينة.

على أن هذه القرينة القانونية على تحقق الخطر ووقوع هلاك السفينة في زمن التأمين قاصرة على التأمين المعقود لمدة معينة. فهي لا تنطبق على التأمين بالرحلة، لأن هذا التأمين لا ينقضي إلا بوصول السفينة إلى المكان المقصود.

ويمكن استظهار الشبه الواضح بين حالة انقطاع أخبار السفينة وحالة الغائب أو المفقود في القانون المدني وهو من انقطعت أخباره ولم تعلم حياته من موته ويحكم بموته بعد انقضاء مدة معينة وتوزع أمواله على ورثته. على أن هناك farkاً بين الحالتين. فالقانون المدني يقيم نظاماً مؤقتاً لحالة الغائب، بحيث أن الغائب أو المفقود إذا عاد يسترد أمواله أو ما بقي منها. أما في حالة انقطاع أخبار السفينة فإن هلاكها يعتبر نهائياً بعد انقضاء مواعيد معينة بحيث أن عودة السفينة بعد ذلك لا تغير من مركز المستأمن.

٢٣٦ - (٢) الاختفاء والإتلاف الكلي للسفينة :

اختفاء السفينة Disparition هو فقدانها فقداً كلياً يقوم الدليل عليه ويتعين إثباته. وهو ما يميز الاختفاء عن انقطاع الأخبار الذي يقوم على قرينة

الهلاك. ومثال الإختفاء أن تغرق السفينة من جراء عاصفة أو تصادم أو انفجار الآلات.

أما الإتلاف الكلي Destruction totale فيشمل جنوح السفينة مع كسر جزء رئيسي فيها يمنعها من متابعة السفر فتتحول إلى حطام.

وقد عبر التقنين البحري المصري الجديد عن هاتين الحالتين، بهلاك السفينة هلاكاً كلياً (م ٣٨٣ فقرة (١) - أ).

وهناك فارق بين الاختفاء والإتلاف الكلي. ففي حالة الاختفاء تختفي السفينة تماماً في البحر بحيث لا يتخلف عنها أي حطام. أما في حالة الإتلاف الكلي فتتحول السفينة إلى حطام وتفقد صفتها كسفينة.

ويلاحظ أن الترك جائز حتى لو أنقذت السفينة بعد الفرق أو الجنوح (م ٣٧٧ بحري لبناني). وذلك لأن الحق في الترك يثبت للمستأنم بمجرد الفرق أو الجنوح. ولو لم يكن الترك جائزاً في هذه الحالة، لما بذل المستأنم جهده في الإنقاذ خشية فقد حقه في الترك.

٢٣٧ - (٣) عدم الصلاحية للملاحة :

عدم الصلاحية للملاحة هو عدم قدرة السفينة على متابعة السفر بسبب حالتها المادية. ويجب أن يكون عدم الصلاحية للملاحة ناشئاً عن خطر بحري يضمّنه المؤمن حتى يجوز الترك. ومن الثابت أن عدم الصلاحية للملاحة لا يمكن أن يشبه بالهلاك الكلي وبالتالي لا يميز الترك إلا إذا كان محققاً بصفة نهائية.

وعدم الصلاحية للملاحة الذي يميز الترك إما أن يكون مطلقاً وإما أن يكون نسبياً.

فيكون عدم الصلاحية للملاحة مطلقاً إذا استحال إصلاح السفينة وإعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل الحادث .

ويكون عدم الصلاحية للملاحة نسبياً إذا كان يمكن إصلاح السفينة، ولكن مجموع نفقات الإصلاح يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة للسفينة (م ٣٦٦ بحري لبناني). ويجب الاعتداد في هذا الصدد بمجموع نفقات الإصلاح بصرف النظر عن طبيعة الأضرار. فإذا كان مجموع نفقات الإصلاح لا يبلغ ثلاثة أرباع قيمة السفينة، فلا محل للترك. أما إذا كان مجموع نفقات الإصلاح يفوق ثلاثة أرباع قيمة السفينة فمن غير المعقول القيام بالإصلاح، ومن ثم يجوز الترك.

ولتقدير نفقات الإصلاح بالنسبة إلى قيمة السفينة، يجب الاعتداد بالقيمة المقبولة للسفينة إذا تعلق الأمر بوثيقة مقومة بقيمة السفينة في بدء السفر إذا كانت الوثيقة مفتوحة غير مقومة. على أن لا يعتد في الحساب بقيمة السفينة بعد الإصلاح، لما لهذه القيمة من طابع افتراضي بحت.

ولا يعتد في حساب نفقات الإصلاح بفرق التجديد، أي بزيادة قيمة السفينة لاستبدال أجزاء جديدة بأجزاء قديمة مستعملة. إذ أن حسم فرق التجديد واجب إذا تعلق الأمر بتحديد مقدار التعويض المستحق للمستأمن بمقتضى دعوى الخسارة البحرية حتى لا يثرى المستأمن من التأمين. أما في خصوص الترك فينتفي احتمال إثراء المستأمن لأنه يترك السفينة للمؤمن دون إصلاحها. هذا وإذا كان إصلاح السفينة يستلزم استخدام أجزاء جديدة، فإن ثمن هذه الأجزاء يجب أن يعتد به في حساب نفقات الإصلاح.

وتعتبر السفينة أيضاً غير صالحة للملاحة إذا كانت قابلة للإصلاح، ولكن تعذر إجراؤه في ميناء الإرساء المؤقت لعدم توافر وسائل الإصلاح فيه، بشرط أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان، حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها، إلى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح، وبشرط أن يثبت أن المجهز لم يكن

١. استطاعته إيصال قطع التبديل الضرورية إلى ميناء الإرساء (م ٣٦٧ فقرة ١ بحري لبناني).

وعلى عكس ذلك لا تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة، ولا يجوز بالتالي تركها إذا قضى عليها بالوقوف لافتقار المستأمن إلى المال اللازمة لتسديد نفقات الإصلاح (م ٣٦٧ فقرة ٢).

ويلاحظ أن المادة ١٢٠ بحري لبناني تحيز للربان إذا طرأت حاجة ملحة أثناء السفر لإصلاح السفينة أن يفترض بضمان السفينة وأجرتها وبضمان البضاعة، وإذا تعذر عليه الاقتراض فله أن يبيع أو يرهن بضائع بقدر المبلغ الذي دعت إليه الحاجة. فلا يوجد افتقار إذا أمكن للربان أن يحصل بإحدى هذه الطرق على المال اللازم لإصلاح السفينة. بيد أن المادة ١٢٠ لا تفرض على الربان الاقتراض أو البيع أو الرهن ولكنها تحيز له ذلك، ومن ثم فلا يمكن أن يؤخذ على الربان أنه لم يلجأ إلى إحدى هذه الوسائل إذا وجدت لديه أسباب قوية تمنعه من ذلك.

ويلاحظ أيضاً أن التقنين الألماني (م ٨٩٣) والتقنين الهولندي (م ٦٦٥) يفرضان على المؤمن الالتزام بتقديم المال اللازم لإصلاح السفينة، وبميزان الترك عند تقاعس المؤمن.

وإذا لم يتيسر للمستأمن ترك السفينة لافتقاره إلى المال اللازم لإصلاحها، فله من غير شك أن يلجأ إلى دعوى الخسارة للحصول على قيمة الأضرار اللاحقة بالسفينة.

وعدم الصلاحية للملاحة، سواء أكان مطلقاً أو نسبياً يميز الترك بشرط أن يكون ناشئاً عن حادث بحري يضمنه المؤمن. أما إذا كان عدم الصلاحية للملاحة ناشئاً عن قدم السفينة أو عيب خاص بها أو كان راجعاً إلى خطأ

المجهز المستأمن، فإنه لا يجيز الترك. ويفترض أن عدم الصلاحية للملاحة ناشئ عن حادث بحري مضمون. وإذا ادعى المؤمن أن عدم الصلاحية راجع إلى عيب خاص أو فعل شخصي من المستأمن فعليه إثبات ما يدعيه.

ويلاحظ أن التقنين البحري المصري الجديد يجيز ترك السفينة المؤمن عليها للمؤمن إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في الوثيقة، وكذلك إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة، إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكناً (م ٣٨٣). ومن الواضح أن المشرع المصري يقصد بذلك حالة عدم الصلاحية للملاحة سواء أكانت مطلقة أم نسبية.

٢٣٨ - (٤) ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة :

إذا كان التأمين شاملاً لمخاطر الحرب، فيجوز الترك أيضاً في حالة ضبط السفينة أو اغتنامها ومصادرتها من العدو لأنه يعتبر في حكم الهلاك الكلي، وكذلك في حالة توقيفها بأمر سلطة عامة أجنبية لأنه في حكم فقد الحيازة.

وضبط السفينة أو اغتنامها يجيز الترك، سواء أكان الاغتنام قانونياً أم غير قانوني، تم بمعرفة حكومة معترف بها أم غير معترف بها، تم وفقاً لقواعد القانون الدولي أم دون مراعاة لهذه القواعد.

وليس التوقيف بحد ذاته هو الذي يفسح المجال للترك، وإنما هو نزاع يد المالك عن السفينة الموقوفة، إذ يحرم المستأمن من ملكه في هذه الحالة فيعد في حكم الهلاك الكلي.

ولا يعد التوقيف سبباً للترك إلا إذا استمر مدة معينة حددها المشرع المصري بأربعة أشهر من تاريخ قيام المستأمن بأخطار المؤمن بوقوع الحادث دون

أن يتمكن المستأمن من استردادها (م ٣٨٣ فقرة ٢)، إذ أن التوقيف إذا طال على هذا النحو كان في حكم فقد الحياة.

ثانياً: حالات ترك البضائع المؤمن عليها

٢٣٩ - حالات مشتركة مع السفينة:

تنص المادة ٣٦٨ بحري لبناني على الحالات التي يجوز فيها ترك البضائع المؤمن عليها. كما تنص عليها المادة ٣٩٤ بحري مصري جديد. ومن بين هذه الحالات توجد حالات مشتركة بين السفينة والبضائع وهي:

٢٤٠ - (١) انقطاع الأخبار:

فانقطاع أخبار السفينة بعد انقضاء المواعيد القانونية (م ٣٦٤ بحري لبناني، ٣٨٣ بحري مصري) هو أيضاً سبب لترك البضائع، لأن هلاك السفينة يستتبع لزماً هلاك البضاعة.

ولا يلزم المستأمن لترك البضاعة أن ينتظر قيام المجهز بترك السفينة بل هو يستطيع ترك البضاعة لحسابه الخاص.

ويثور التساؤل عما إذا كان يجوز للمستأمن استقلالاً عن الهلاك المفترض للسفينة الاستفادة من انقطاع الأخبار، أن يترك البضائع في حالة فقدانها وعدم تسليمها في المكان المقصود. لم ينص القانون صراحة على هذه الحالة. ولكن ليس ثمة شك عندنا في جواز ترك البضائع المفقودة بعد انقضاء المواعيد القانونية، حتى ولو كان جهل مصير البضاعة ناشئاً عن انقطاع المواصلات

الدولية بقوة قاهرة، إذ هو مجرد تطبيق منطقي لحالة الترك المنصوص عليها قانوناً.

٢٤١ - (٢) عدم صلاحية السفينة للملاحة :

على أن عدم صلاحية السفينة للملاحة لا يجوز وحده ترك البضائع المؤمن عليها، بل يجب على المستأمن إبلاغ المؤمن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، ويجب على الربان أن يبذل كل جهده في الحصول على سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود (م ٣٦٨).

ومن المسلم به أن للمؤمن رغم عدم النص الصريح الحق في البحث عن سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود إذ من الطبيعي أن يستخدم كل ما في وسعه للتخفيف من الضرر الذي يسأل عنه. ومن جهة أخرى يلتزم المستأمن بالبحث عن سفينة لنقل البضائع إلى الميناء المقصود تطبيقاً للالتزامه العام بتوقي الضرر أو بالتخفيف منه.

فإذا وجد الربان أو المؤمن أو المستأمن سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود امتنع استعمال الترك، وتبقى أخطار البضائع على عاتق المؤمن لغاية وصولها إلى المكان المقصود، لأن تغيير السفينة كان اضطرارياً فلا ترتفع به مسؤولية المؤمن. ويتحمل المؤمن علاوة على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع وخزنها وإعادة شحنها والزيادة في الأجرة الناتجة عن إعادة نقلها وجميع نفقات الإنقاذ المتعلقة بها (٣٦٩ بحري). وإذا كان المؤمن يتحمل الزيادة في أجرة السفينة الثانية، فإنه لا يفيد مع ذلك من النقص في أجرتها عن الأجرة المتفق عليها للنقل على السفينة غير الصالحة للملاحة، بل الذي يفيد من ذلك هو المستأمن، إذ يجب أن لا يوضع في مركز أقل مما كان يوجد فيه لو لم يبرم التأمين.

أما إذا تعذر على الربان الحصول على سفينة أخرى لشحن البضائع ونقلها إلى الميناء المقصود، جاز للمستأمن أن يترك البضائع للمؤمن إذا انقضت مواعيد معينة من يوم قيام المستأمن بإبلاغ المؤمن بحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة.

وهذه المواعيد هي : أربعة أشهر إذا وقع الحادث على شواطئ أوروبا أو جزرها أو على ساحل آسيا وأفريقيا المتاخم للبحر المتوسط أو على ساحل آسيا للبحر الأسود أو على شواطئ المحيط الأطلسي أو جزره في خارج أوروبا، وستة أشهر إذا وقع الحادث في سائر الشواطئ أو الجزر. وإذا وقع الحادث في مكان انقطعت عنه الملاحة بسبب الجليد أو بسبب قوة قاهرة فتمدد المواعيد بقدر مدة الانقطاع (م ٣٦٨ بحري لبناني).

ومبنى حق الترك في هذه الحالة هو أن حرمان المستأمن من حيازة البضاعة هذه المدة الطويلة يعد في حكم الهلاك الكلي للبضاعة.

ولا شك أن المواعيد سالفة الذكر طويلة نسبياً، وإذا كان طول المواعيد ضاراً بالبضاعة، فإنه يجب على الربان بصفته وكيلًا عن الشاحن أن يقوم ببيعها، وحينئذ يستطيع المستأمن أن يستعمل الترك على الفور وليس للمؤمن أن يتضرر من عدم مراعاة المواعيد إذا أنه يتسلم ثمن البضاعة بدلاً من أن يتحمل تلفها.

وقد أجازت المادة ٣٩٢ فقرة (١) ب بحري مصري جديد للمستأمن ترك البضائع للمؤمن إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المستأمن بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

وإذا كان عدم الصلاحية للملاحة الناشئ عن عيب خاص بالسفينة أو عن خطأ الجهاز لا يميز للجهاز أن يترك السفينة المؤمن عليها، فإنه على

العكس يميز للشاحن أن يترك البضائع في الظروف المحددة في المادة ٣٦٨. وذلك لأن الشاحن ليس مسؤولاً عن العيب الخاص بالسفينة أو عن خطأ المجهز. فعيب السفينة الخاص أو خطأ المجهز يعد من الحوادث البحرية بالنسبة للشاحن.

وإذا كان حق ترك البضائع في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة أساسه استحالة إيصال البضائع إلى المكان المقصود في المواعيد المحددة قانوناً، فإن هذا الحق يجب أن يتقرر كذلك للمستأمن إذا انقطع نقل البضائع حتى انتهاء المواعيد القانونية أثر حوادث بحرية.

وعلى العكس فإن استحالة إيصال البضاعة إلى المكان المقصود في المواعيد القانونية لا يكفي لاستعمال حق الترك إذا لم تكن السفينة غير صالحة للملاحة، بل كانت فقط في حاجة إلى إصلاحات تتجاوز مدتها المواعيد القانونية المقررة.

٢٤٢ - (٣) ضبط السفينة أو توقيفها بأمر السلطات العامة :

وذلك إذا كان التأمين شاملاً لأخطار الحرب. وتنص المادة ٣٩٢ فقرة (٢) بحري مصري جديد على أنه إذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب جاز للمستأمن استعمال حقه في ترك البضائع في حالة أسر السفينة أو احتجازها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة وذلك إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المستأمن خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بوقوع الحادث.

٢٤٣ - حالات خاصة بالبضائع :

وبالإضافة إلى الحالات المشتركة السابق ذكرها توجد حالتان خاصتان بالبضائع وهما بيع البضائع أثناء السفر، وهلاك أو تلف ثلاثة أرباع البضائع.

٢٤٤ - (١) بيع البضائع أثناء السفر :

قد تصاب البضائع المؤمن عليها بتلف مادي خلال الرحلة بسبب وقوع حادث بحري يقع على عاتق المؤمن دون أن تصاب السفينة أو أن تصاب إصابة جسيمة، وحينئذ تباع البضائع التالفة خلال الرحلة لأنه من المستحيل توصيل البضائع إلى الميناء المقصود وهي بحالة التلف هذه. يجوز للمستأمن أن يترك البضائع التالفة للمؤمن البضائع (م ٣٩٢ فقرة (١) ج بحري مصري).

ويشترط لجواز الترك في هذه الحالة أن يكون بيع البضائع غير منسوب لفعل المستأمن أو أن يكون ضرورياً بسبب وقوع حادث بحري يقع على عاتق المؤمن.

ويكون ذلك بوجه خاص إذا وجب بيع البضائع خلال الطريق بسبب أضرار مادية لحقت بها من جراء حادث بحري مضمون، أو بسبب إرساء جبري للسفينة يمكن أن يستتبع تلف البضاعة، أو إذا باع الربان البضاعة لمواجهة حاجات ملحة للملاحة، أو إذا أمرت السلطات الصحية بالبيع بشرط أن لا يكون ذلك بسبب الانتشار الطبيعي للعب الخالص. ففي كل هذه الحالات يحرم المستأمن من ملكه ويعد الأمر في حكم الهلاك الكلي.

ويشترط ثانياً لجواز الترك في هذه الحالة أن يكون البيع أثناء السفر خلال الطريق أي في مكان آخر غير ميناء القيام وميناء الوصول.

ولا يلزم في البيع أن يكون قضائياً، بل قد يكون رضائياً.

٢٤٥ - (٢) هلال أو تلف ثلاثة أرباع البضائع :

يجوز ترك البضائع المؤمن عليها إذا أصيبت بهلاك أو تلف مادي يبلغ ثلاثة أرباع القيمة المضمونة على الأقل (م ٣٩٢ فقرة (١) ج بحري مصري

جديد). ذلك أن الهلاك أو التلف الذي يبلغ هذا القدر يعد في حكم الهلاك الكلي.

ولا يقصد بالهلاك هنا الهلاك المادي أي فقد الملكية، بل يشمل أيضاً فقد حيازة الشيء المؤمن عليه بصفة نهائية، ومثاله سقوط البضائع في الماء واستحالة استعادتها أو كانت استعادتها تتطلب نفقات باهظة.

ويجب على المستأمن أن يثبت أن الهلاك أو التلف يبلغ ثلاثة أرباع القيمة المضمونة. فإذا نجح في هذا الإثبات، كان له أن يترك البضائع المؤمن عليها، والتزم المؤمن بدفع التعويض بأكمله كما لو كان الشيء قد هلك بأسره.

أما إذا لم يبلغ الهلاك أو التلف ثلاثة أرباع القيمة المضمونة امتنع الترك، ولم تجز تسوية التعويض إلا بطريق الخسارة فيحصل المستأمن على تعويض يناسب ما لحقه من ضرر.

والصعوبة الحقيقية التي تعرض هنا هي في كيفية حساب ثلاثة أرباع القيمة. والحل السليم هو أن تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة في ميناء الوصول وقيمتها تالفة في هذا الميناء أيضاً ثم تطبق النسبة على القيمة المضمونة.

على أن حساب الثلاثة أرباع البضائع لا يلزم أن يرد على قيمة البضائع المؤمن عليها. بل الأبسط إذا تعلق الأمر بهلاك أن نقارن بين الكميات التي توجد قبل الحادث وبعده. فلو فرضنا مثلاً أنه هلك ثمانون صندوقاً من مائة صندوق مؤمن عليها، فإنه يوجد هلاك لثلاثة أرباع البضائع.

على أن طريقة الحساب على أساس الكمية ليست ممكنة إلا بشرط أن يتعلق الأمر بطرود متساوية القيمة من البضاعة. أما إذا كانت قيمة الطرود مختلفة فلا مناص من مقارنة القيمة.

فلو فرض في المثل السابق أن العشرين صندوقاً الباقية تساوي أكثر من ربع القيمة الكلية للصناديق، فلا يوجد هلاك لثلاثة أرباع البضائع.

٢٤٦ - الترك في التأمينات الأخرى:

يستعمل الترك بخاصة في التأمين على السفن والبضائع، ولكنه يوجد في التأمينات البحرية الأخرى. وهو لا يثير صعوبة، لأن هذه التأمينات ترد على مبالغ نقدية بحيث يسهل حساب الهلاك أو التلف.

فإذا كان التأمين على أجرة السفينة بصفة منفصلة، فلا يجوز ترك هذه الأجرة إلا إذا هلكت هذه الأجرة هلاكاً كلياً بحادث بحري، أو إذا انقطعت الأخبار بعد انقضاء المهل المحددة في المادة ٣٦٤، أو إذا ضبطت السفينة في حال شمول التأمين أخطار الحرب (م ٣٧٠ بحري لبناني).

وفي حالة إعادة التأمين، عندما يترك المستأمن الشيء المؤمن عليه لمؤمنه المباشر، يجوز لهذا الأخير أن يستعمل حق الترك تجاه معيد التأمين (م ٣٧٢ بحري).

المبحث الثاني استعمال حق الترك

٢٤٧ - من يثبت له حق الترك:

لا يثبت حق الترك إلا لمالك الشيء المؤمن عليه، لأن الترك ناقل للملكية كما سيأتي. أما المستأمن الذي لا يكون مالكا للشيء المؤمن عليه كالدائن الممتاز

أو الدائن المرتهن، فليس له حق الترك، ويجب أن يقتصر على دعوى الخسارة البحرية.

ويجوز الترك من وكيل عن مالك الشيء المؤمن عليه. بيد أنه لا يجوز للربان أن يقوم بالترك لأنه وكيل عام عن المالك ليس له الحق إلا في أعمال الإدارة دون أعمال التصرف والترك عمل من أعمال التصرف. هذا ما لم يكن الربان مزوداً بوكالة خاصة في هذا الشأن.

ولا يجوز الترك كذلك من المدير المجهز لسفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع، إذ أن له أن يقوم بأعمال الإدارة المعتادة دون أعمال التصرف ما لم يكن مزوداً بوكالة خاصة مثله في ذلك مثل الربان.

٢٤٨ - الطابع الاختياري للترك :

واستعمال حق الترك اختياري للمستأمن، فلا يمكن إجباره على استعماله، بل إن له إذا شاء أن يرفع دعوى الخسارة البحرية على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه (م ٣٤٩ بحري لبناني). هذا، ما لم يكن الحادث ينحصر في انقطاع الأخبار، إذ ليس في مقدور المستأمن حينئذ إثبات الهلاك الكلي الحقيقي وهو شرط جوهري لاستعمال دعوى الخسارة.

وللمستأمن مصلحة واضحة في استعمال دعوى الخسارة بصدد الأخطار الجسيمة متى انقضى ميعاد الترك.

ومن الأفضل للمستأمن الذي يتمسك بحالة من حالات الترك أن يرفع دعوى الترك بصفة أصلية، ودعوى الخسارة بصفة احتياطية.

ويجوز للمستأمن، بعد إبداء رغبته في الترك، أن يعود ويطلب التسوية بطريق الخسارة. وبالمثل يستطيع المستأمن أن يحل الترك محل دعوى الخسارة.

وللمستأمن أن يتنازل عن حقه في الترك. وهذا التنازل قد يكون صريحاً أو ضمناً. ولما كان التنازل لا يفترض، فإنه يجب أن تتجلى رغبة المستأمن في التنازل بوضوح من الظروف والملابسات.

وبعد تنازلاً عن الترك بوجه خاص إذا علم المستأمن بالحدوث البحري الذي يميز له الترك، وطلب التسوية بطريق الخسارة وقبل جزءاً من تعويض التأمين مقدماً على الحساب.

وبعد تنازلاً عن الترك أيضاً بيع المستأمن لما بقي من الأشياء المؤمن عليها، إذ يستحيل عليه عندئذ أن ينقل للمؤمن ملكية الأشياء المؤمن عليها، وهو شرط لا غنى عنه لاستعمال حق الترك. ولا يهم في ذلك ما إذا كان البيع قد تم قبل إعلان الترك أو بعده.

بيد أن البيع لا يمنع الترك إلا إذا قام به المستأمن بصفته مالئاً لحسابه الخاص. أما إذا قام به بصفته وكيلأ أو فضولياً عن المؤمن بقصد تلافي تفاقم الضرر الناشئ عن تلف الأشياء المؤمن عليها فإنه لا يحرم من حق الترك.

ويلاحظ أن استعماله حق الترك المقرر لمالك السفينة بمقتضى المادة ٣٠ من التقنين البحري المصري الملغى تحديداً لمسئولية المالك تجاه الدائنين لا يحرم المستأمن من استعمال حق الترك في مواجهة المؤمن. وذلك لأن الترك للدائنين لا يترتب عليه نقل الملكية بل هو مبرىء لذمة المالك فحسب.

٢٤٩ - إعلان الرغبة في الترك :

دعوى الخسارة البحرية هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين. أما الترك فهو طريق استثنائي للمطالبة بالتعويض يكون المستأمن حراً في استعماله أو عدم استعماله حسبما تمليه عليه مصلحته. ولذلك يجب على المستأمن الذي يرغب في الترك أن يعلن رغبته في الترك للمؤمن.

ولا يشترط القانون أن يكون إعلان الرغبة في الترك بالكتابة، بل يصح أن يكون الترك في أي شكل كان. بيد أنه من الحكمة أن يكون الإعلان كتابياً حسباً لكل نزاع محتمل. وتنص المادة ٣٦٨ من التقنين البحري المصري الجديد على أن «يبلغ الترك بإعلان على يد محضر أو بخطاب مسجل مصحوب بعلم وصول. ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر في تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي يميز الترك أو من تاريخ انقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادتين ٣٨٣ و ٣٩٢ من هذا القانون».

ويجب على المستأمن، قبل أو مع إبداء الرغبة في الترك أن يعلن المؤمن بالحادث خلال ثلاثة أيام من ورود النبا إليه (م ٣٠٥ فقرة ١ بحري لبناني).

٢٤٩ - التصريح بجميع التأمينات المعقودة:

ويجب على المستأمن عند إعلان الرغبة في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين على الشيء المؤمن عليه التي أجراها أو التي يعلم بوجودها (م ٣٧٣ بحري لبناني، م ٣٦٩ بحري مصري). وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية إلى حصول المستأمن على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق بذلك إثراء ونفعاً يفوق الضرر اللاحق به، أو أن مجموعها لا يجاوز قيمة الشيء المؤمن عليه. وحتى يعرف المؤمن أيضاً ما إذا كان يستطيع

أن يطالب بإبطال التأمين في حال وجود غش أو خداع من قبل المستأمن أو بتخفيض مبلغ التأمين إذا كان تعدد التأمينات عن غير غش أو خداع.

والالتزام بالتصريح بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه مطلق. فلا يجوز للمستأمن أن يقتصر على إعلان المؤمن بالتأمينات السابقة على وثيقته والتي قد يكون لوجودها أثر على التزاماته، بل يجب عليه أن يصرح بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه دون تمييز بين ما إذا كانت تغطي نفس المخاطر أم لا، أو إذا كانت تضمن المخاطر الجسيمة أم لا. فالمؤمن يجب أن يكون في وضع يسمح له بتقدير الموقف في مجموعه وفي تفصيلاته.

وإذا لم يقم المستأمن بإبلاغ المؤمن بجميع التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه فلا ينتقص ذلك من صحة الترك، وإنما يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات. على أنه لا يترتب على إغفال الإبلاغ إطالة الميعاد المقرر لرفع دعوى الترك (م ٣٧٣ فقرة ١ بحري لبناني).

وإذا أدلى المستأمن بتصريح كاذب عن سوء نية فإنه يحرم من منافع التأمين (م ٣٧٣ فقرة ٢). أي أن التأمين لا يكون باطلاً بل أن آثار التأمين تظل قائمة لمصلحة المؤمن، ويظل المستأمن ملزماً بتنفيذ التزاماته. وإنما لا يلزم المؤمن بدفع تعويض التأمين في هذه الحالة.

وماذا يكون الحل إذا كان التصريح الكاذب ليس من أثره أن يجعل المؤمن يدفع مبلغاً أعلى مما كان يجب عليه دفعه للمستأمن فيما لو كان المستأمن قد قدم تصريحاً صحيحاً؟

وبعبارة أخرى هل يتعرض المستأمن للجزاء سالف الذكر لمجرد مخالفة حكم المادة ٣٧٣، بالرغم من أن المجموع الكلي للتأمينات المعقودة والتي أخفى المستأمن بعضها لا يتجاوز قيمة الأشياء المؤمن عليها؟

الرأي السائد أنه ليس في هذه الحالة تصريح كاذب في معنى المادة ٣٧٣. بمعنى أن القانون لا يعاقب إلا على الغش الذي يلحق ضرراً بالمؤمن. وبهذا الرأي يأخذ التقنين البحري المصري الجديد إذ تنص المادة ٣٧٠ منه على أنه «إذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحاً غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث وترتب عليه ضرر للمؤمن، جاز الحكم بسقوط حقه في التأمين كله أو بعضه».

بيد أن هذا الرأي غير سليم. فإذا كانت المادة ٣٧٣ تهدف إلى منع المستأمن من الجمع بين تعويضات التأمين حتى لا يزيد مجموعها على قيمة الأشياء المؤمن عليها، فإنها تهدف أيضاً إلى تمكين المؤمن من تقدير الموقف في مجموعه وتفصيلاته. فمن مصلحة المؤمن أن يعرف الأخطار التي قام المستأمن بالتأمين منها، والمبالغ المؤمن بها، والتقويم الذي تقدم به المستأمن للأشياء المؤمن عليها في وثائق التأمين المختلفة، وأن يعرف أساء المؤمنين الآخرين، حتى يستطيع أن يتفاوض معهم في كل المسائل المتعلقة بالخطر وتسوية التعويض. ومن ثم فإن تعليق تطبيق حكم المادة ٣٧٣ على إثبات ضرر لاحق بالمؤمن يرفع كل فائدة عملية لهذا الحكم.

والصحيح في القانون إذن هو أن نص المادة ٣٧٣ يقرر جزاء على الغش في ذاته بصرف النظر عن الضرر، بمعنى أن مجرد مخالفة المستأمن للالتزام المفروض عليه بمقتضى المادة يحرم المستأمن من ميزة التأمين.

ولما كان الغش لا يفترض، فإنه يجب على المؤمن أن يثبت سوء نية المستأمن. ويجوز له ذلك بكافة الطرق لا سيما القرائن.

ويلاحظ أن الالتزام بالتصريح بالتأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه لا يقوم إلا في حالة الترك ولا قيام له في دعوى الخسارة البحرية.

٢٥٠ - بطلان الترك الشرطي :

لا يجوز أن يكون الترك معلقاً على شرط (م ٣٧٥ فقرة ١ بحري لبناني، م ٣٦٧ بحري مصري). فلا يجوز للمستأمن، أن يشترط في الترك لانقطاع الأخبار فسخ الترك إذا رجعت السفينة سالمة إلى ميناء آمن.

وتعليق الترك على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فقط، بل إن الترك ذاته يكون باطلاً.

ولا يجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله للترك على شرط. والحكمة من تقرير بطلان الترك الشرطي هي أن الشروط التي يوردها المستأمن أو المؤمن على إعلان الرغبة في الترك أو قبوله قد تكون مثاراً لمنازعات عديدة، وهي على أية حال قد تؤدي إلى تأخير التسوية السريعة والنهائية للحادث، وهو ما يتنافى مع الغاية من الترك.

٢٥١ - قبول الترك :

لا بد من قبول المؤمن للترك حتى يصبح نهائياً وينتج أثره. وللمستأمن حتى قبول الترك (أو الحكم بصحته) أن يرجع في قراره ويرفع دعوى الخسارة.

وقبول الترك قد يكون صريحاً أو ضمناً. ويستفاد القبول الضمني للترك من قيام المؤمن ببيع الأشياء المتروكة. ولا يتغير الحل إلا إذا كان للبيع طابع التدبير الاحتياطي لمنع تفاقم الضرر، إذ أن للمؤمن الحق في القيام بجميع التدابير لتوقي الضرر أو التخفيف منه.

ويلاحظ أن قيام مباحثات ومفاوضات بين المستأمن والمؤمن بصدد الترك لا يكفي لاستخلاص قبول المؤمن للترك.

٢٥٢ - دعوى صحة الترك - تقادم الدعوى :

وإذا رفض المؤمن الترك، لم يكن أمام المستأمن إلا رفع الدعوى على المؤمن بصحة الترك والوفاء بالتعويض . ويجب على المستأمن في هذه الدعوى إثبات توافر إحدى حالات الترك المذكورة في المادتين ٣٦٣ و ٣٦٨ بحري لبناني (م ٣٨٣ و ٣٩٢ بحري مصري) .

ووفقاً للقانون اللبناني يجب رفع دعوى صحة الترك في ميعاد ستة أشهر . ويبدأ هذا الميعاد من يوم تسلم الخبر في حال الترك بسبب هلاك كلي أو بسبب الضبط أو التوقيف بأمر من السلطة ، ومن يوم انقضاء المهل المحددة بالمادة ٣٦٤ في حال الترك بسبب انقطاع الأخبار، ومن يوم انقضاء المهل المحددة في المادة ٣٦٨ في حال ترك البضائع بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة ، وفي سائر الحالات من اليوم الذي أتيح فيه للمستأمن الاستفادة من حقه في الترك (م ٣٧١ بحري لبناني) .

ويلاحظ أن ميعاد الدعوى يبدأ في الأصل من يوم تسلم المستأمن الخبر، فيما عدا حالة الترك بسبب انقطاع الأخبار وحالة ترك البضائع بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة إذ يسري التقادم من يوم انقضاء المهل المحددة قانوناً .

وعبارة «تسلم الخبر» تفيد العلم الشخصي للمستأمن بالهلاك الكلي أو الضبط أو التوقيف، وهو شرط لازم ليتحقق المستأمن من أهمية الهلاك ويقدر مدى ملائمة استعمال حق الترك . أما علم الغير بالهلاك ، والغير يعلم دائماً قبل المستأمن، فلا يبدأ منه سريان الميعاد، ما لم يكن الهلاك معروفاً للكافة في المكان الذي يوجد فيه المستأمن، فيفترض علم المستأمن به . ولا يبدأ الميعاد إذا كانت الأخبار التي تسلمها المستأمن غامضة غير محددة، إذ أن العلم بالهلاك يجب أن يكون محققاً لا شك فيه .

٢٥٣ - الميعاد في حالة إعادة التأمين :

وفي حالة إعادة التأمين يجب على المؤمن المباشر أن يعلم بالترك معيد التأمين بمهلة شهر ابتداء من يوم تبليغ الترك إليه من المستأمن (م ٣٧٢ بحري لبناني).

ويلاحظ أن المهلة اختصرت من ستة أشهر إلى شهر لأن الأسباب التي تدعو إلى منح المستأمن مهلة ستة أشهر لا تقوم بالنسبة إلى المؤمن المباشر.

على أن استعمال المؤمن المباشر للترك في مواجهة معيد التأمين منوط بقيام المستأمن الأصلي بإعلان رغبته في الترك. فليس للمؤمن المباشر أن يترك شيئاً إذا كان المستأمن الأصلي قد اقتصر على التسوية بطريقة الخسارة.

٢٥٤ - التفرقة بين تقادم دعوى الترك وتقادم دعوى الخسارة :

وتتقادم دعوى الترك بانقضاء المواعيد المتقدم ذكرها وهي ستة أشهر (م ٣٧١) وشهر في حالة إعادة التأمين (م ٣٧٢). في حين أن دعوى الخسارة البحرية تتقادم كما رأينا بعد سنتين من تاريخ الحادث (م ٣٨٠ بحري).

والحكمة في التفرقة بين الدعويين فيما يتعلق بالتقادم ترجع إلى أن الترك حق استثنائي مقرر للمستأمن فيجب أن يباشره على وجه السرعة.

وإذا انقضى الميعاد المقرر لرفع دعوى الترك، كان للمستأمن مع ذلك أن يرفع دعوى الخسارة البحرية إذا كان ميعاد السنتين لم ينقض بعد.

ويلاحظ أن التقنين البحري المصري الجديد لم يأخذ بالمواعيد القصيرة سالفة الذكر لتقادم دعوى الترك، بل أخضع دعوى الترك لنفس مدة التقادم

التي تنقضي بها دعوى الخسارة وهي سنتان، وتحسب هذه المدة من تاريخ وقوع الحادث وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك تسري المدة من تاريخ انقضاء هذه المهلة (م ٣٧٢ فقرة ١ «د»).

٢٥٥ - وقت الترك - تغير طابع الحادث قبل قبول الترك أو الحكم بصحته :

لا يصبح الترك نهائياً إلا بقبوله أو الحكم بصحته . ولذلك قيل أن الحادث يجب أن يحتفظ بطابع الخطر الجسيم أو البالغ المبرر للترك حتى ذلك الوقت . ووفقاً لهذا الرأي لا يمكن إعمال الترك مثلاً إذا كانت السفينة التي استولى عليها العدو قد أعيدت أو أن الشحنة الغارقة قد أنقذت قبل قبول الترك أو الحكم بصحته أو إذا رجعت السفينة التي انقطعت أخبارها إلى الميناء، أو إذا أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح . إذ لا يمكن تصور أن يقوم قبول أو صحة للترك في حين أن سبب الترك قد زال .

بيد أن الرأي السائد يذهب إلى عكس ذلك، ويرى أنه ليس من الضروري أن يحتفظ الحادث بطابع الخطر الجسيم أو البالغ حتى وقت قبول الترك أو الحكم بصحته، وأن الحوادث اللاحقة لا أثر لها على الترك .

وسند هذا الرأي أن الغرض من الترك هو تمكين المستأمن من الحصول على التعويض بسرعة، وللوصول إلى هذه النتيجة لا بد من قاعدة بسيطة تدرأ المنازعات وتمنع المؤمن من اللجوء إلى الذرائع والوسائل خلال الدعوى بأمل زوال سبب الترك قبل الحكم بصحته . بل أن قصد الشارع في اعتبار الترك قائماً حتى لو زال الضرر قبل قبول الترك أو الحكم بصحته واضح من نص المادة ٣٧٧ بحري لبناني التي تقول إن الترك جائز حتى لو أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح . ويخلص أيضاً من نص المادة ٣٧٦ فقرة ٢ بحري لبناني التي تقول «إن انتقال الملكية الناتج عن الترك يكون نهائياً ولا يرجع عنه، ولا يمكن أن ينال منه أي حادث لاحق من مثل رجوع السفينة إلى المرفأ» . ولو لم يكن الترك

جائزاً، لما بذل المستأمن جهده في إنقاذ الأشياء المؤمن عليها خشية فقد حقه في الترك.

ومن ثم فالقاعدة العامة أن الترك جائز منذ توافر حالة من حالاته، دون اعتداد بالحوادث اللاحقة التي يمكن أن تطرأ بعد ذلك على نطاق الضرر.

المبحث الثالث محل الترك

٢٥٦ - الترك غير قابل للتجزئة :

لا يجوز أن يكون الترك جزئياً (م ٣٧٥ فقرة ١ بحري لبناني، ٣٦٧ بحري مصري). بمعنى أنه يجب على المستأمن أن يترك الأشياء المؤمن عليها جميعها. فلا يجوز للمستأمن أن يترك جزءاً من الأشياء المؤمن عليها، ويستعمل في نفس الوقت دعوى الخسارة البحرية فيما يتعلق بالباقي. على أنه إذا قسمت البضاعة في الوثيقة إلى مجموعات جاز للمستأمن أن يقصر الترك على مجموعة دون أخرى (نقص فرنسي عرائص ٢٧ - ٦ - ١٨٩٩ المجلة الدولية للقانون البحري ١٥ - ٥).

٢٥٧ - نطاق الترك :

لا يشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت مستهدفة للخطر (م ٣٧٥ فقرة ٢ بحري لبناني).

على أن المستأمن لا يلزم بأن يترك إلا الأشياء التي كانت محلاً للتأمين، أي الأشياء الداخلة في نطاق ضمان المؤمن الذي يستعمل الترك في مواجهته.

فلو فرض أن المستأمن عقد تأمينات منفصلة لدى عدة مؤمنين على بضائع مختلفة تكون رسالة واحدة، فيمكنه عند وقوع الحادث أن يطلب من بعض المؤمنين التسوية بطريق الخسارة وأن يترك تجاه الآخرين. ولا يجوز له أن يترك للآخرين إلا البضائع الداخلة في نطاق الوثيقة المبرمة معهم.

وبالمثل إذا قام المستأمن بإبرام وثائق منفصلة مع مؤمن واحد على بضائع مختلفة تكون رسالة واحدة، فيمكنه أن يترك البضائع المغطاة بإحدى الوثائق دون الأخرى.

كذلك فإن المستأمن الذي قام بالتأمين على جزء من الأشياء المؤمن عليها (جزء من السفينة أو جزء من قيمة البضائع)، لا يلزم بأن يترك إلا الجزء المؤمن عليه فقط.

وإذا كان الشيء مؤمناً عليه بمقتضى عقود تأمين منفصلة لدى مؤمنين مختلفين فإن الترك لا يتم إزاء كل منهم إلا في حدود نسبة المصلحة المؤمن بها لديه، بحيث يستطيع المستأمن أن يقرر الترك إزاء بعض المؤمنين، ويقتصر على التسوية بطريق الخسارة إزاء البعض الآخر.

وأخيراً فإنه إذا قام المستأمن بالتأمين الجزئي وظل مؤمناً لنفسه بجزء من قيمة الأشياء المؤمن عليها، فإنه يحتفظ بجزء من بقايا الشيء المؤمن عليه يتناسب مع الجزء غير المضمون بالتأمين.

٢٥٨ - مصير الأشياء التي لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث :

لا يشمل الترك كما تقدم إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت محلاً للتأمين ومستهدفة للخطر وقت الحادث.

ومن ثم لا يشمل الترك قسم البضائع التي أفرغت خلال الطريق أو لم تشحن من ميناء القيام لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث .

وإذا كان الترك لا يشمل الأشياء المؤمن عليها التي لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث ، فلا يجوز أن يكون ذلك وسيلة إثراء للمستأمن . فلا يجوز للمستأمن أن يتسلم المبلغ المقابل لقيمة الأشياء المؤمن عليها ، ويحتفظ في نفس الوقت بملكية الأشياء التي لم تكن مستهدفة للخطر ولا تدخل في نطاق الترك .

فلو فرض أن البضائع مؤمن عليها بقيمتها كاملة وهي ٢٠٠٠,٠٠٠ ليرة وأن ريع هذه البضائع أفرغ خلال الطريق ، ثم هلكت الثلاثة الأرباع الباقية من البضائع بغرق . فإن المستأمن لا يلزم بأن يترك البضائع المفرغة خلال الطريق لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث . ولكن المؤمن من جهته لا يلزم بأن يدفع مبلغ التأمين إلا بعد حسم قيمة البضائع التي لم تكن مستهدفة للخطر . ففي هذا المثال يدفع المؤمن ٢٠٠٠,٠٠٠ - ٥٠٠,٠٠٠ = ١٥٠٠,٠٠٠ ليرة . ولا ينفي ذلك أن المستأمن يكون قد عوض تعويضاً كاملاً عن الضرر اللاحق به .

١٥٩ - ملحقات الأشياء المتروكة :

يشمل الترك ملحقات الشيء المؤمن عليه ، وكذلك الحقوق والدعاوى التي تكون للمستأمن بسبب الشيء المؤمن عليه .

وعلى هذا فإن ترك السفينة المؤمن عليها يجب أن يشمل ملحقاتها ولو لم تكن موجودة على سطحها وقت الحادث . كما أن ترك البضائع المؤمن عليها يجب أن يشمل الجزء الذي تسلمه المستأمن من ثمن بيعها ، ما لم يتضمن البيع تنازلاً من المستأمن عن استعمال حق الترك .

وبالمثل يجب على المستأمن أن يترك جميع الحقوق التي تمثل قسماً من قيمة الأشياء المؤمن عليها (م ٣٧٤ بحري لبناني)، كالحقوق التي تكون للمستأمن تجاه الغير المسئول عن التصادم بسبب الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة، والحقوق المترتبة لمالك السفينة أو لمالك البضاعة تجاه المشتركين في الخسارة المشتركة.

وعلى العكس لا يشمل ترك السفينة أجرتها المنقذة ولا الحقوق الناتجة عن الرحلة البحرية كإعانات الملاحة ومكافأة المساعدة (م ٣٧٧). وذلك لأن الأجرة ليست من ملحقات السفينة. كما أن إعانات الملاحة التي تمنحها الدولة للمجهز تشجيعاً على الاستثمار البحري ليست مقررة للسفينة بل للمجهز بصفة شخصية. وينطبق نفس الحكم فيما يتعلق بمكافأة المساعدة والإنقاذ التي تستحق بصفة شخصية للمتقدين.

المبحث الرابع آثار الترك

٢٦٠ - الوفاء بالتعويض:

إذا قام المستأمن بالترك، ثبت له الحق في الحصول على مبلغ التأمين بأكمله. وغني عن البيان أن المؤمن لا يلزم بأن يدفع مبلغاً أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة أياً كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها. وإذا لم يكن وقت الدفع محدداً في العقد فيكون المؤمن ملزماً بدفع مبلغ التأمين بعد تبليغ الترك إليه بثلاثة أشهر (م ٣٧٩ بحري لبناني).

على أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين في المهلة القانونية معلق على قيام المستأمن بالالتزام المفروض عليه بمقتضى المادة ٣٧٣ وهو إبلاغ المؤمن بجميع

التأمينات المعقودة على الشيء المؤمن عليه، والأجاز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات.

والحكمة من منح المؤمن مهلة ثلاثة أشهر لدفع مبلغ التأمين في حالة الترك، رغم أنه لا يوجد حكم مماثل في حالة التسوية بطريقة الخسارة في القانون المصري (وللمؤمن مهلة شهر في القانون اللبناني بمقتضى م ٣٥٩) هي أن الترك يتم دائماً إثر حادث يقع فجأة وبطريقة غير متوقعة، فمن العسف إلزام المؤمن بالوفاء الفوري. كما أنه قد تقع عدة حوادث في وقت واحد، فيجد المؤمن صعوبة في جمع المبالغ اللازمة للوفاء بالتعويضات. ولذلك كان من المنطقي أن يترك للمؤمن بعض الوقت ليتدبر أمر الوفاء. وإذا كان للمستأمن مهلة طويلة لتقدير موقفه وتقرير الترك من عدمه، فمن العدل أن يمنح المؤمن مهلة كافية لفحص طلب المستأمن ومستنداته.

على أن حكم القانون لا ينطبق إلا في حالة سكوت العقد. فيجوز اشتراط دفع التعويض في وقت أقصر أو أطول من المحدد قانوناً.

ومتى انقضت مهلة الثلاثة أشهر من وقت تبليغ الترك أصبح المؤمن مدينًا بالتعويض المتفق عليه، وكذلك الفوائد التأخيرية ابتداء من انقضاء هذه المهلة.

وقد أثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمستأمن طلب فسخ الترك إذا لم يدفع المؤمن التعويض المستحق. ويذهب الرأي السائد إلى إنكار حق الفسخ على المستأمن بحجة أن الترك نهائي لا رجعة فيه (ليون كان ورينوج ٦ رقم ١٣٩١). على أن هذا الحل غير مقبول لدى البعض الذي يرى أن نهائية الترك تعني فقط عدم جواز رجوع المستأمن في الترك، ولكنها لا تحول دون الفسخ القضائي المؤسس على عدم التنفيذ (ريبيرج ٣ رقم ٢٨٣٩).

٢٦١ - انتقال ملكية الشيء المؤمن عليه إلى المؤمن :

إذا أعلن الترك وقبل أو حكم بصحته، كانت الأشياء المؤمن عليها ملكاً للمؤمن ابتداء من وقت وقوع الكارثة (م ٣٧٨ بحري لبناني). ووفقاً للمادة ٣٦٧ من التقنين البحري المصري الجديد «... يترتب على الترك انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله، ويحدث انتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم إعلان المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن». وهذا طريق لانتقال الملكية خاص بالقانون البحري.

وانتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها المتروكة من المستأمن إلى المؤمن نتيجة منطقية لطابع التعويض في عقد التأمين. إذ أن المستأمن يحصل بفضل الترك على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه، فلا يصح له أن يحتفظ في نفس الوقت بالشيء المؤمن عليه أو بما يتبقى منه، وإلا لحقق إثراء من جراء التأمين.

على أن نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها من المستأمن إلى المستأمن لا يتم بمجرد إرادة المستأمن المنفردة، بل هو معلق على قبول المؤمن للترك أو الحكم بصحته. ولذلك ليس ثمة مانع من أن يحتفظ المؤمن في وثيقة التأمين بالحق في أن يختار بين قبول الترك من المستأمن أو تسوية الهلاك الكلي دون انتقال الملكية.

وإذا كان نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها يتم بحكم القانون بقبول المؤمن للترك أو الحكم بصحته فإن ذلك لا يكون إلا في العلاقة ما بين المؤمن والمستأمن.

أما بالنسبة إلى الغير فلا بد لنقل الملكية من استيفاء الإجراءات اللازمة لنقل الملكية ونفاذها تجاه الغير. وهذه الإجراءات هي القيد في دفتر تسجيل السفينة بالنسبة إلى السفينة المتروكة إذا لم تكن قد هلكت، وحيازة البضاعة المتروكة بوساطة سند الشحن لمنع الغير من إمكان الاحتجاج بقاعدة الحيازة في

المنقول سند الملكية، وإجراءات حوالة الحق بالنسبة للحقوق التي تكون للمستأمن على الشيء المؤمن عليه.

٢٦٢ - انتقال الملكية نهائي :

وانتقال الملكية الناشئ عن الترك يكون نهائياً لا يجوز الرجوع فيه (م ٣٧٦ بحري لبناني، م ٣٦٧ بحري مصري).

فلا يجوز للمستأمن الرجوع عن الترك بعد قبوله أو الحكم بصحته والمطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضاء المؤمن. كما لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين محتجاً برجوع السفينة إلى الميناء بعد الترك لانقطاع الأخبار (م ٣٧٦).

بيد أنه يجوز الرجوع في الترك إذا اتفق الطرفان على ذلك، أو إذا كان الترك قد شابه غلط في صفة جوهرية كما إذا اعتقد الطرفان أن السفينة المؤمن عليها قد غرقت في حين أنها غمرت مؤقتاً بالمياه. هذا ما لم يحكم بصحة الترك، إذ لا يجوز الطعن في الأحكام إلا وفقاً لإجراءات معينة. كما يجوز للمستأمن الرجوع في الترك إذا تخلف المؤمن عن دفع مبلغ التعويض.

٢٦٣ - وقت انتقال الملكية - الأثر الرجعي للترك :

تقضي المادة ٣٧٨ بحري لبناني بأن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكاً للمؤمن من وقت وقوع الكارثة أي من وقت تحقق الخطر الذي يجيز الترك. ويعبر عن هذا الحكم بالأثر الرجعي للترك.

وسند هذا الحكم أنه ابتداء من وقت تحقق الخطر يثبت للمستأمن الحق في الحصول على التعويض الكامل بشرط الترك. فإذا قام بالترك يعتبر الشرط قد

تحقق ويعتبر المؤمن مالكاً للشيء المؤمن عليه من وقت وقوع الخطر، كما يعتبر المستأمن كأنه حصل على مبلغ التأمين من هذا الوقت أيضاً تطبيقاً لقاعدة الأثر الرجعي للشرط.

على أن هذا الحكم متقد. وفي نظرنا أن الترك يجب أن لا ينتج أثره إلا من تاريخ إعلان المستأمن رغبته في الترك إلى المؤمن لا من تاريخ وقوع الحادث وتحقق الخطر. وبهذا يأخذ التقنين البحري المصري الجديد (م ٣٦٧).

وذلك لأن للمستأمن عند تحقق الخطر الخيار بين دعوى الخسارة وهي الإجراء الطبيعي المعتاد، وبين دعوى الترك وهي طريق استثنائي محض. ومن ثم يجب على المستأمن أن يعلن عن رغبته في الترك للمؤمن حتى تتضح إرادته صريحة في اتباع هذا الطريق الاستثنائي. وتبعاً يجب أن لا تصعد آثار الترك إلى أبعد من هذا التاريخ.

وإذا لم يقبل المؤمن الترك وصدد الحكم بصحته، فإن التاريخ الذي يجب اعتباره هو أيضاً تاريخ إعلان الترك للمؤمن، لا تاريخ صدور الحكم، لأن هذا الحكم لم يفعل أكثر من إقرار حق المستأمن في الترك.

ولما كان المؤمن يعتبر مالكاً للأشياء المؤمن عليها من وقت وقوع الكارثة كما هو صريح حكم القانون، فإنه يحل بحكم القانون في جميع الحقوق والالتزامات الناشئة لمصلحة المستأمن أو على عاتقه ابتداء من هذا الوقت. فيلتزم المؤمن بأن يرد النفقات التي دفعها المستأمن للمحافظة على الأشياء المنقذة منذ وقت انتقال الملكية. كما يجوز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الضرر.

٢٦٤ - رفض المؤمن للملكية الأشياء المؤمن عليها:

على أن انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن من وقت وقوع الحادث يتضمن خطراً كبيراً على المؤمن. فلو فرضنا أن الترك ورد على حطام تسيره الرياح والتيارات بعد أن هجره الربان والبحارة، فمن المحتمل كثيراً أن يصدم هذا الحطام سفينة ويلحق بها ضرراً يسأل عنه المؤمن تطبيقاً للقواعد العامة المتعلقة بالمسئولية الناشئة عن الجوامد (م ١٣١ موجبات وعقود). وقد يتحمل المؤمن الالتزام بانتشال الحطام متى صار عائقاً للملاحة.

ولذلك جرى بعض المؤنين على تضمين وثيقة التأمين شرطاً صريحاً يميز لهم رفض انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إليهم. وقد أجازت المادة ٣٦٧ بحري مصري جديد هذا الشرط، وهو يؤدي إلى تغيير جوهرى في نظام الترك الذي يتميز بانتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها للمؤمن.

٢٦٥ - الجمع بين الترك للمؤمن والترك للدائنين:

وقد يبدو أن هناك تشابهاً بين الترك للمؤمن *Délaissement* والترك للدائنين *Abandon* المقرر بمقتضى المادة ٣٠ من التقنين البحري المصري الملغى لمالك السفينة وهي تجيز لمالك السفينة أن يتخلص من التزامات الربان والتابعين البحريين فيما يتعلق بالسفينة وتسفيرها بترك السفينة والأجرة.

ولكن الأمر على عكس ذلك، ففي الترك للمؤمن تنتقل ملكية السفينة المؤمن عليها للمؤمن كما تقدم. أما ترك السفينة والأجرة للدائنين فلا يترتب عليه نقل ملكيتها إليهم، وكل ماله من أثر هو إبراء ذمة المالك تجاه الدائنين.

وعلى هذا يجوز الجمع بين الترك للدائنين والترك للمؤمن بأن يترك المستأمن المدين سفينته للدائنين فيبراً من ديونهم تجاههم ثم يتركها في نفس

الوقت للمؤمن فيحصل على التعويض الكامل . وللدائنين أن ينفذوا على السفينة تحت يد المؤمن بعد أن حل محل المستأمن في حقوقه والتزاماته مثلهم في ذلك مثل الدائن المرتهن الذي يقوم بالتنفيذ على الشيء المرهون تحت يد الغير الحائز .

ومن جهة أخرى فإن حق الملكية ليس شرطاً جوهرياً لاستعمال حق الترك للدائنين نظراً لأن القانون يميزه حتى في حالة الهلاك الكلي الذي يعدم حق الملكية لانتفاء المحل .

وللمؤمن بعد الترك أن يستعمل شخصياً حق الترك للدائنين للتخلص من المسؤولية التي يتعرض لها بصفته مالكاً وحائزاً للأشياء المتروكة .

على أن هذه المسألة لا تعرض في القانون اللبناني لأنه لا يأخذ بمبدأ الترك العيني للدائنين الذي ينصب على السفينة عينها، بل أحل محله مبدأ التحديد النقدي للمسؤولية . وكذلك الحكم في القانون المصري الجديد .

* * *

(تم بعون الله)

فهرس

صفحة

مقدمة ٥

الفصل الأول

عقد التأمين البحري

الفرع الأول - تعريف العقد وخصائصه الجوهرية	١٥
الفرع الثاني - أطراف العقد	٢٢
المبحث الأول - المؤمن	٢٢
المبحث الثاني - المستأمن	٢٦
الفرع الثالث - إثبات العقد - وثيقة التأمين	٣٥
المبحث الأول - بيانات وثيقة التأمين	٣٨
المبحث الثاني - حجية الوثيقة في الإثبات	٤٠
المبحث الثالث - تفسير وثيقة التأمين	٤١
المبحث الرابع - انتقال وثيقة التأمين	٤٣

الفصل الثاني

الأموال المؤمن عليها

الفرع الأول - تحديد الأموال التي يجوز التأمين عليها	٤٩
المبحث الأول - التأمين على السفينة	٥١
المبحث الثاني - التأمين على البضائع	٥٤
١ - التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة	٥٤

٥٦	٢ - الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك
٦٤	المبحث الثالث - إعادة التأمين
٦٧	المبحث الرابع - التأمين من المسؤولية
٦٩	المبحث الخامس - أنواع مختلفة من التأمين البحري
٧٢	الفرع الثاني - تقويم الأشياء المؤمن عليها
٧٢	المبحث الأول - تقويم السفينة والبضائع
٧٦	المبحث الثاني - التأمين على الشيء بأكثر من قيمته
	المبحث الثالث - التأمين على الشيء، بأقل من قيمته
٧٩	وقاعدة النسبية
٨١	الفرع الثالث - تعدد التأمينات

الفصل الثالث

المخاطر المؤمن منها

٨٩	الفرع الأول - تعريف الخطر البحري
٩٣	الفرع الثاني - ضرورة الخطر
٩٣	المبحث الأول - تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر
٩٦	المبحث الثاني - تحقق الخطر أو زواله قبل العقد
١٠٠	الفرع الثالث - سبب الأخطار
١٠١	المبحث الأول - الأخطار البحرية المضمونة
١١٠	لمبحث الثاني - إدخال الخطأ في الأخطار البحرية المضمونة
١١٠	خطأ المستأمن
١١٢	خطأ الربان أو البحارة
١١٦	المبحث الثالث - الأخطار المستثناة
١١٦	١ - العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه
١٢٢	٢ - الأخطار الأخرى المستثناة
١٢٣	المبحث الرابع - الأخطار الحربية
١٢٦	١ - تحديد الأخطار الحربية
١٣٠	٢ - صعوبات الإثبات
١٣٥	٣ - الأخطار المماثلة للأخطار الحربية
١٤٠	الفرع الرابع - طبيعة الأخطار (الأضرار المضمونة)

المبحث الأول - الأضرار أو الخسائر المادية	١٤١
المبحث الثاني - خسائر النفقات	١٤٧
المبحث الثالث - التعويضات المستحقة للغير	١٤٩
الفرع الخامس - زمن ومكان الأخطار	١٥٢
المبحث الأول - زمن الأخطار	١٥٢
١ - التأمين بالرحلة	١٥٢
٢ - التأمين لمدة محددة	١٥٤
المبحث الثاني - مكان الأخطار	١٥٧
المبحث الثالث - إثبات زمن ومكان الأخطار	١٦٢

الفصل الرابع التزامات المستأمن

الفرع الأول - الالتزام بدفع قسط التأمين	١٦٥
المبحث الأول - تحديد القسط	١٦٦
المبحث الثاني - الوفاء بالقسط	١٧٠
الفرع الثاني - الالتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون	١٧٤
الفرع الثالث - الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن	١٨٨

الفصل الخامس التزامات المؤمن

الفرع الأول - دعوى الخسارة	١٩٩
المبحث الأول - تقدير التعويض	١٩٩
المبحث الثاني - استعمال دعوى الخسارة	٢٠٧
الفرع الثاني - الترك	٢٠٨
المبحث الأول - حالات الترك	٢٢٠
١ - حالات ترك السفينة المؤمن عليها	٢٢١
٢ - حالات ترك البضائع المؤمن عليها	٢٢٨
المبحث الثاني - استعمال حق الترك	٢٣٤
المبحث الثالث - محل الترك	٢٤٤
المبحث الرابع - آثار الترك	٢٤٧
الفهرس	٢٥٤

للمؤلف باللغة العربية

- ١ - أصول القانون البحري (جزءان)، سنة ١٩٥٢
- ٢ - القانون التجاري، الجزء الأول في الأعمال التجارية والتجار والشركات التجارية والملكية التجارية والصناعية، ١٩٥٦.
- ٣ - أصول الإفلاس، ١٩٥٧.
- ٤ - الأوراق التجارية، ١٩٥٨.
- ٥ - القانون البحري، الطبعة الأخيرة، ١٩٨٩.
- ٦ - القانون التجاري، الجزء الأول، الطبعة الأخيرة، ١٩٨٨.
- ٧ - القانون التجاري، الجزء الثاني، الطبعة الأولى ١٩٧١ والطبعة الأخيرة ١٩٩١.
- ٨ - القانون البحري اللبناني، بيروت ١٩٦٨ و١٩٧٥ و١٩٨٠ و١٩٩١.
- ٩ - الأوراق التجارية والإفلاس في القانون اللبناني، بيروت ١٩٦٨ و١٩٧٥ و١٩٨٨.
- ١٠ - القانون التجاري اللبناني، بيروت ١٩٦٩ و١٩٧٥ و١٩٨٠ و١٩٩١.
- ١١ - شركات الأموال وفقاً لأحكام القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١، سنة ١٩٨٢.
- ١٢ - التوحيد الدولي للقانون البحري ومعاهدات بروكسل المبرمة في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢. بحث منشور في المجلة المصرية للقانون الدولي - المجلد الثامن، سنة ١٩٥٢، ص ٦٧ - ٨٦.
- ١٣ - طبعة الميعاد السنوي المقرر لرفع دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري. تعليق على حكم منشور بمجلة التشريع والقضاء، السنة الخامسة، العدد ١٩ (١٥ أكتوبر سنة ١٩٥٢)، ص ٢١٢.

- ١٤ - التوحيد الدولي للقانون البحري ومعااهدات بروكسل الجديدة المبرمة في ١٠ أكتوبر سنة ١٩٥٧. بحث منشور في المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد ١٤، سنة ١٩٥٨، ص ٨٠ - ١٠٤.
- ١٥ - المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في ٢٥ مايو سنة ١٩٦٢. بحث في مجلة الحقوق، سنة ١٩٦١ - ١٩٦٢، ص ١٤٥.
- ١٦ - جريمة توزيع الأرباح السورية في شركة المساهمة، بحث منشور في مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة السابعة، العدد الأول، ص ٧٢.
- ١٧ - الشركة المحدودة المسؤولية في القانون اللبناني، بحث منشور في مجلة المحامي، بيروت، سنة ١٩٦٩.
- ١٨ - نظرية الإفلاس الفعلي، بحث منشور في مجلة المحامي، بيروت، سنة ١٩٧٠.
- ١٩ - الحماية القانونية لبراءات الاختراع في البلاد العربية، بحث مقدم إلى الحلقة الدراسية الرابعة للقانون بالخرطوم، (٤ - ٩ مارس ١٩٧٢).
- ٢٠ - الجوانب القانونية لمشروع اتفاقية النقل المشترك الدولي، نشرة الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد ٢، مارس ١٩٧٢.
- ٢١ - دور الدراسات القانونية في توحيد القوانين في البلاد العربية، بحث مقدم للندوة الأولى لعمداء كليات الحقوق المنعقدة بجامعة بيروت العربية (٢٤ - ٣٠ ابريل ١٩٧٢).
- ٢٢ - الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الأول لتلوث البيئة، جامعة الاسكندرية، (٨ - ١٠ مايو ١٩٧٢).
- ٢٣ - مجالات التوحيد بين القوانين العربية، بحث مقدم للندوة الثانية لعمداء كليات الحقوق والقانون بالجامعات العربية المنعقدة بجامعة بغداد (٢٤ - ٣٠ مارس ١٩٧٤).
- ٢٤ - التطورات الحديثة في القانون البحري الخاص، بيروت ١٩٧٥.

- ٢٥ - دراسات في التأمين البحري، بيروت ١٩٧٥ .
- ٢٦ - بعض الجوانب القانونية في نقل البضائع الصب الجاف في مصر، بحث مقدم لندوة نقل البضائع الصب الجاف في مصر - حاضره ومستقبله، التي عقدت بالاسكندرية خلال الفترة من ٢٨ إلى ٣٠ أكتوبر ١٩٨١ .
- ٢٧ - أضواء على مشروع قانون حماية البيئة البحرية في مصر، المجلة البحرية المصرية، العدد الرابع، يوليو ١٩٨٧ - يناير ويولير ١٩٨٨، ص ٤ - ١٤ .

باللغة الفرنسية

- 28 - Etude analytique et critique de la faillite virtuelle en droit égyptien et en droit français. Thèse pour le doctorat présentée et soutenue le 1er juillet 1948 à la Faculté de Droit de Paris. Im, Université d'Alexandrie. 1957.
- 29 - Le régime des petites faillites et la nécessité de son introduction en Egypte, Revue Al Houquoq. 5e ann. No. 1 et 2. Janvier - Juin 1950. p. 45 - 54.
- 30 - La saisie conservatoire des navires en Egypte et la convention de Bruxelles du 10 Mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire de navires de mer, bulletin de législation et de jurisprudence égyptiennes, 1953, p. 5 et 57.
- 31 - L'individualisation de la marchandise dans le connaissance, Gazette Fiscale, Commerciale et Industrielle, vol. 3 No. 27 - 28 Novembre - Décembre 1952, p. 569.
- 32 - Le problème des lettres de garantie dans le transport maritime, Revue Al Houquoq, tome VIII (1958 - 1959), p. 33 - 49.

باللغة الانجليزية

- 33 - The Role of the Humanities in the African University tomorrow, Research presented to the 3rd General Conference of the Association of African Universities. University of Abidjan. (April 9 - 14, 1973).
- 34 - The legal protection of marine environment against pollution. Research presented to Conference on «The role of regional universities in the service of the community», Alexandria University (May 3 - 8, 1980).

١٨٩٠٠

الدار الجامعية للطباعة والنشر

الإدارة: بيروت - جامعة بيروت العربية - شارع عميق - الطابق الرابع - الطابق الخامس
تلفون: ٢١٦٣٦٦ ص ب ٩٣٣٣ فاكس: ٣١١١١١ بريد إلكتروني: MAKAWI 43968 LE
فروع الكويت: الكويت - شارع فهد - سالون عمارة لعمارة الدور الأول - تلفون: ٢١٢٤٨٨٤ / ٢١٣٥٦٧٧
ص ب: ٨٢٦ بريد إلكتروني: ٢١٢٦.٦٩
فروع ج.م.ع: منشأة الكتب الجامعية - الاسكندرية - لبرايمية - شارع علي عباس العلوي - الدور الأول
رقم ١ - ص ب: ٢٨٩ - بريد إلكتروني: ٥٩٦.١٢١ - فاكس: ٥٩٦٩٥.٢