

الكشف على البضائع في التأمين البحري

" Comparative study "

بحث تقدمت به

فاديه محمد إسماعيل
جامعة ديالى

مدرس القانون التجاري المساعد
كلية القانون والعلوم السياسية

الملخص

إن للكشف على البضائع أثر بالغ في تحديد الأضرار ومدى جسامتها وتقدير التعويض المناسب للمؤمن له الذي قام بتنفيذ جميع الالتزامات التي تقع على عاتقه بموجب وثيقة التأمين . حيث إن تقرير الكشف على البضائع يكتسب صفة وثيقة من وثائق التأمين المهمة التي يتضح دورها بعد وقوع الضرر حيث إنها تقوم بتحديد الضرر والنواقص الأخرى في البضاعة من خلال ما يدونه خبير الكشف في محضر أو تقرير الكشف ويعتبر هذا الشخص هو العين التي ترى بها جهة التأمين الأضرار المتحققة فعلا من خلال الكشف الموقعي ، وفي حالة عدم القيام بهذا الإجراء فلا تقبل دعوى المطالبة بالتعويض .

Abstract

That to reveal the goods a major impact in determining the damage and the extent seriousness and appreciation of appropriate compensation to the insured who carried out all the obligations that fall upon himself by the policyholder as examine the goods report acquire the recipe and a document of the important insurance that clear role after the injury ,where they are select damage and other shortcoming in the goods through maidunh reagent in the report and the minutes of detection is that person is the eye that sees the insurance point of damage actually achieved through on site detection in the case of failure to do this procedure does not accept the claim for compensation

المقدمة

أولا / موضوع البحث

من الثابت إن للتأمين أهمية كبيرة بصورة عامة وفي التجارة البحرية بصورة خاصة بسبب الأخطار التي تواجه الرحلة البحرية ، وبسبب حجم الأضرار المرتبطة بالحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن أو البضائع أو الاثنين معا . فاذا كان النقل متعدد الوسائط فبعضه بحري وبعضه بري أو نهري فالعبرة تكون للنقل البحري ، ويجوز التأمين على جميع أنواع البضائع ، مادام الأمر لا يخالف القانون أو النظام العام والآداب . وقد تتعرض البضاعة أو الشحنة أثناء عملية النقل إلى عدة حوادث وأخطار منها يغطيها التأمين البحري والبعض الآخر لا يغطيها التأمين ، وعند تعرض البضاعة إلى حادث أو خطر يتطلب إجراءات معينة لإثبات الأضرار وهذه الإجراءات من ضمنها الكشف على البضاعة وبيان نوع الضرر وإثبات الضرر وتقدير التعويض من قبل خبير الكشف وتقليل الخسائر وهذا ما سنتناوله في موضوع بحثنا بتسليط الضوء على الكشف على البضائع في التأمين البحري وإجراءات الكشف والتبليغ عن الخطر وتقدير التعويض عن الأضرار .

ثانيا/ أسباب اختيار الموضوع وأهميته

إن الكشف على البضائع له أهمية قصوى في تقدير مبلغ التعويض الذي يستحقه المؤمن له عند حدوث خسارة مشمولة بغطاء وثيقة التأمين التي بحوزته ، حيث إن خبير الكشف هو الشخص الذي يمثل جهة التأمين والمختص في عملية الكشف على البضائع المتضررة والناقصة ويحدده في تقرير يبين فيه سبب الضرر وحجمه وطبيعته ومبلغ التعويض ولو بشكل تقريبي أحيانا ، ويكون تقرير خبير الكشف هو المعمول عليه في تسديد التعويض إلا إذا كان هناك اعتراضا من قبل المؤمن له فيصار بذلك إلى استشارة خبير مكلف في تقدير الضرر . ومن ثم فإن موضوع الكشف على البضائع وتقدير التعويض وتقليل الخسائر له أهميته لكلا الطرفين من جهة إثبات حق المؤمن له لتقليل خسارته عن أضرار البضاعة ومن جهة ثانية للكشف على البضائع وتقدير التعويض له أهميته بالنسبة للمؤمن من ناحية عدم المغالاة أو المبالغة في تقدير التعويض وبالتالي فإنه يستوجب تسليط الضوء بحثيا حوله .

ثالثا / أهداف البحث

هدفنا من كتابة هذا البحث والخوض في تفاصيله هو لتسليط الضوء على نقل البضائع المؤمن عليها عن طريق البحر ، حيث يمثل التأمين على البضائع جانبا مهما من جوانب حماية حقوق المؤمن له وعدم ضياعها ، وتشجيع جميع الناقلين والتجار للتوجه الى شركات وجهات التأمين على البضاعة، بالإضافة الى ابراز دور مراكز الكشف والمراقبة في الموانئ وفي مختلف البلدان، للدور الكبير الذي يمثلونه من خلال ممثلهم من خبراء الكشف الذين يقع على عاتقهم اعداد تقارير الكشف التي تسهم في اىصال الصورة الحقيقية لوضع البضاعة التي تتعرض للضرر، وأخيرا يهدف هذا البحث الى اعطاء قيمة قانونية لتقارير الكشف للأهمية الكبيرة التي تمثلها.

رابعا / منهج البحث

يقوم منهجي في هذا البحث على تحليل النصوص القانونية التي تنظم أعمال التأمين والنقل البحري من جوانبها المختلفة مقارنة بالنصوص التي تتوافق أو تتعارض معها والاستئناس بما تتضمنه قوانين الدول الأخرى وأحكامها القضائية في هذا الموضوع ، لإعطاء صورته كاملة عن جوانب موضوع البحث .

خامسا / خطة البحث
وقسمت خطة البحث إلى ثلاثة مباحث هي :-
المبحث الأول:- تعريف الضرر وتحديد أسبابه .
المبحث الثاني:- أنواع الأخطار البحرية.
المبحث الثالث:- التعويض عن الخسائر التي تصيب البضائع .

المبحث الاول

تعريف الضرر واسبابه

Definition of damage and determine its causes

النقل البحري يمر بمراحل متطورة كثيرة فاصبح لا خوف على نقل البضائع بمختلف انواعها وطبيعتها لوجود النقل بالحاويات والنقل في كونتيرات او نقل البضائع في معابر السفينة ولكن بالرغم من ذلك قد تتعرض البضائع الى اخطار وحوادث تؤدي الى حدوث اضرار بالبضائع يتم تقديرها من خلال الكشف عليها وتحديد اسبابها وهذا يتطلب منا تعريف الضرر وتحديد اسبابه من خلال المطلبين التاليين:-

المطلب الاول

تعريف الضرر

Definition of damage

الضرر، يعرف بانه : اذى يصيب الشخص في حق او في مصلحة مشروعه له وهو ركن اساس في المسؤولية لان المسؤولية تعني التزاما بالتعويض والتعويض يقدر بقدر الضرر وبانتفائه تنتفي المسؤولية ولا تظل محل للتعويض ولا تكون لمدعي المسؤولية مصلحة في اقامة الدعوى .
(١)

فمتى ما أصاب الشخص اذى في حق او في مصلحة مشروعة له فانه يستحق التعويض عن هذا الضرر ، ومن ثم فان الضرر يقسم الى نوعان :

أولهما المادي وثانيهما الادبي

أما الضرر المادي فخساره تصيب المضرور في ماله كأتلاف مال او تفويت صفة او احداث أصابه تكبد المصاب نفقات (٢)

١ - د. عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ، محمد طه البشير ، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني ، ج ١ في مصادر الالتزام ، ط ١ ، ص ٢١٢ .
٢ - د. عبد المجيد الحكيم ، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني ، المصدر السابق ، ص ٢١٢ .

واما الضرر الادبي فهو مالا يبدو في صورته خسارة^(١) مالية وانما يبتدئ في صورة الم المنتج عن اصابة او مساس بالشعور ينتج عن أهانه ، او تقييد للحرية ينتج عن حبس دون وجه حق.^(٣)

وانطلاقاً من دراسة تعريف الضرر وانواعه تحدد مسؤولية المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الاشياء المؤمن عليها بخطأ غير عمدي او غير جسيم من المستأمن .^(٢) ولكي يحصل المؤمن له على تعويض عن خسارته للبضاعة عليه القيام بواجباته والتزاماته بالمحافظة على البضاعة وان لا يكون له مصلحة عند حدوث الخطر الذي ينتج عنه ضرر البضاعة . لكي لا يكون التامين نوع من انواع المقامرة او الرهان .^(٣)

والاخطار تكون انواع منها ما يغطيها التامين ومنها مالا يغطيها التامين وما نقصده في دراستنا هي الاخطار التي يغطيها التامين .

وقد نص قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ في المادة ١٧٠ منه على الاخطار البحرية وزمانها ، كذلك بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري حيث نصت المادة (٣٦٣) منه ((على المؤمن له في حالة وقوع الخطر المؤمن منه ان يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الاشياء المؤمن عليها ، وعليه ان يتخذ جميع الاجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول ويكون المؤمن له مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب اهمال تنفيذ الالتزامات)).^(٤)

ومن ثم فان مسؤولية شركة التامين لا تنشأ الا بعد قيام المؤمن له بتقديم طلب فوري للكشف على البضائع المتضررة حيث يتم التبليغ بالضرر ضمن الفترة المحددة بوثيقة التامين العادية . وهي عبارة عن وثيقة التامين على البضائع لرحلة معينة تنتهي بانتهائها وبوصول البضاعة الى الجهة المقصودة .^(٥)

فالمؤمن له يلتزم بعدة التزامات في عقد التامين أشارت اليها المادة (٩٨٦) من القانون المدني العراقي في فقراتها ومنها ان يدفع الاقساط الخاصة بعقد التامين ، وان يقرر وقت ابرام العقد كل الظروف المعلومة على عاتقه ويقدر المخاطر ، كذلك ان يخطر المؤمن بما يطرأ اثناء العقد من احوال من شأنها ان تؤدي الى زيادة هذه المخاطر .

بالإضافة الى ما تقدم من التزامات فان وثيقة التامين على البضائع التي تصدرها شركة التامين الوطنية العراقية تتضمن التزامات يجب ان يقوم بها المؤمن له عند اصابة البضائع بالضرر للحصول على التعويض ومنها :

- ١- على المؤمن له ان يقوم بإبلاغ المؤمن (شركة التامين) خلال خمسة أيام من تاريخ علمه بالضرر وقبل اخراج البضاعة من مخازن الكمارك وذلك في حالة

^١ - المصدر السابق أعلاه ، ص ٢١٢ .

^٢ - د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص ٤٣٧ .

^٣ - د. عماد الدين عبد السلام محمد ، الاخطار المستبعدة والاطار المغطاة في التامين البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص ٤٥ .

^٤ - قانون التجارة البحرية المصري ، رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

^٥ - د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة

وجود اية خسارة او ضرر ظاهر او مشكوك فيه وان وضع اي تعويض سيكون متوقفا على تنفيذ هذا الالتزام .

٢- كما يلتزم المؤمن له بإبلاغ المؤمن (شركة التأمين) خلال خمسة ايام من تاريخ وصول البضائع الى مخزنه وقبل فتح الصناديق وبعبءه سيرفض اي طلب بالتعويض في هذا الخصوص .^(١)

ولا يفوتني في هذا المجال ان اذكر ان الغرض من اجراء الكشف على البضائع والمسبوق بشهادات التضرر والنقيصة التي تحصل عليها مكاتب الكشف والمراقبة في الموانئ له اهمية في تأييد وجود الاضرار وتقدير حجمها .

المطلب الثاني

تحديد اسباب الضرر

Determine the causes of Damage

بعد ان درسنا في المطلب السابق تعريف الضرر وتكلمنا عن انواعه لابد لنا من دراسة اسباب الاضرار وصولا الى تقدير التعويض ، وقد تعددت النظريات بشأن تحديد السبب الذي يكون الضرر نتيجة له وهي نظريتان :-

اولهما – نظرية تعدد او تكافؤ الاسباب للفقهاء ((فون بري)) وبمقتضاها ينبغي بحث الاسباب جميعا كلا على افراد يتحدد فيها ما يمكن القول انه لولا حدوثه لما وقع الضرر وتتبادل الاسباب التي تحدثت في نسبها للضرر والتي تعتبر اسباب لحدوثه. ثانيهما – النظرية السببية الفعالة او السبب المنتج للفقهاء الالمانى ((فون كريس)) ومفادها انه ينبغي عند تعدد الاسباب التمييز بين السبب الثانوي وبين السبب الفعال او المنتج ليعتد بالثاني وحده ويعتبر السبب فعالا ومنتج اذا اثبت ان الضرر كان نتيجة له وان كان كافيا لأحداث الضرر .^(٢)

وقد اخذ الفقه الاسلامي والقضاء العراقي بالنظرية الثانية.

فالضرر يكون لسبب او لعدة اسباب ومتى تحقق السبب فيصبح اللجوء لأجراء الكشف على البضائع ضروريا فتقرير الكشف حسب ما يطلق عليه لدى شركة التأمين الوطنية العراقية او ما يسمى بمحظر الكشف او محظر التأمين او انه هو احد وثائق التأمين كما يطلق عليها لدى جهات التأمين المصرية او في القانون المصري وغيره من القوانين .^(٣) تتميز بأهميتها بعد وقوع الضرر لأنها تختص بتحديد الضرر وغيره من النواقص الا انه ليس له اي قوة قانونية ولا يستطيع التقرير او محظر الكشف الزام اي طرف مسبب للضرر وذو علاقة بأجراء تصرف معين او الامتناع عن تصرف معين .

وقد تنتخب شركة التأمين بعضا من الخبراء المتخصصين بالكشف على البضائع من مؤسسات ذات خبرة وشهرة عالمية كوكلاء (اللويدز) او ما يطلق عليهم بجماعة (اللويدز) وهم جماعة لا يقومون بأنفسهم بأعمال التأمين ولكن يتم التأمين لديهم بواسطة

^١ - لقاء مع موظفي التأمين البحري (القسم البحري) شركة التأمين الوطنية ، بتاريخ ٢٠١٥/١١/٢ .

^٢ - راند كاظم محمد حداد ، التعويض في المسؤولية التقصيرية ، طالب دراسات عليا ، كلية القانون والعلوم السياسية ، جامعة الكوفة ، العدد ٨ ، مجلة الكوفة ، ص ٧٩ .

^٣ - د. محمد بهجت قايد ، مصدر سابق ذكره ، ص ٤٦١ .

الاعضاء المكونين لها ، وبصفتهم الفردية ، ويقوم كل عضو بتأمين جزء من العملية المطروحة فيكون مسؤولاً مسؤولية غير محدودة عن الجزء الذي قبله من العملية فقط ويطلق على اعضاء الجماعة (المؤمنون المكتتبون)^(١) الذين اشير اليهم في المادة (٣٥١) من قانون التجارة البحرية المصري بقولها (اذا كان الخطر مؤمناً عليه في عقد واحد من عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم)^(٢)

وعودة الى دراسة محاضر او تقارير الكشف على البضائع التي تعتمدھا شركة التأمين الوطنية في العراق فقد بينت الدراسة ان هذه التقارير تتضمن العديد من المعلومات التي توضح طبيعة البضاعة واشخاص التأمين ونسبة الضرر والنقصية^(٣) . كذلك ان دور تقرير الكشف ومراكز الكشف والمراقبة في الموانئ تشكل اهمية قصوى وتؤثر على سير الخطوات اللاحقة بشكل بارز وهذا واضح من خلال ما تضمنته الواقعة في المثال التالي^(٤) (حيث افرغت احدى البواخر رولات ورق ولدى القيام بالكشف عليها لوحظ ان عددا كبيرا من الرولات متضررة من احدى جوانبها كما لو كانت مضروبة بسكين ، وتم استدعاء الوكيل البحري وبعض مسؤولي الميناء وتم التداول معهم ، فتبين ان سبب هذا الضرر يعود الى استخدام رافعة شوكية تدخل اذرعها الحادة تحت الرولة سواء من الوسط او من الجوانب فتتنفذ بأعماق مختلفة فاذا نفذت بعمق (٢سم) مثلاً وسمك الورقة معروف بدقته فان كميات هائلة تعتبر تالفة) .

فما يفهم من الواقعة السابقة ان اجراء الكشف اوصلنا الى معرفة الضرر واسبابه والاسراع بايجاد الحلول لتلافي وقوع مثل هذه الاضرار كما لو استخدمت روافع حاضنة بدل من الروافع الشوكية في المثال السابق .

ومما يذكر في هذا الصدد ان خبراء الكشف يجب اختيارهم وفق مواصفات محددة اهمها الخبرة العملية في اعمال التأمين المختلفة كأعمال الاصدار والكشف والتعويضات والاسترداد الى جانب ان يكون هناك خلفية نظرية في التأمين تتجاوز التأمين البحري الى جميع انواع التأمين ، كل هذا الى جانب الثقافة العامة والشخصية التي تؤهله لان يكون ممثلاً لا لشركة التأمين وحدها وانما لبلده ايضا لأنه كثيراً ما يلعب دور الاستشاري لآبناء بلده في الميناء خاصة اذا كان الميناء خارج حدود البلد^(٥) فخبير الكشف الذي يتميز بالصفات التي تم ذكرها يقوم بإعداد تقرير كشف بشكل جيد وتفصيلي يعكس صورة واضحة عن مدى الاضرار المتسببة للبضائع وعن مدى مسؤولية جهة التأمين عن هذه الاضرار المثبتة بوثيقة التأمين ، والى جانب ذلك لا يقتصر عمل خبير الكشف على ادراج البيانات المدونة في التقرير فقط وانما يجب ان يذكر نبذة عن حركة البضاعة ومصدرها والباخرة او البواخر التي استخدمت لنقلها وكذلك يجب ذكر البيانات الواقعة فقط ويتجنب اي تقدير يعبر عن وجهة نظره ولا تدعمه معلومات حقيقية . ولكن

١ - د. عماد الدين عبد السلام محمد ، مصدر سابق ذكره ، ص ٣٩-٤٠ .

٢ - قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

٣ - ينظر ملحق رقم (١) .

٤ - الباحث صبحي فتحي ظاهر ، سلسلة دراسات تأمينية (مراكز الكشف والمراقبة في الموانئ) شركة التأمين الوطنية ، بغداد ، ١٩٨٦ .

٥ - ص ٥ .

٥ - الباحث صبحي فتحي ظاهر ، مصدر سابق ذكره ، ص ١ .

في حالات معينة يتضمن التقرير ملاحظات تشير الى الاسباب التي ادت الى التضرر او النقص من خلال ملاحظته الى ماهية الضرر .

واذا لم يتمكن خبير الكشف من اعطاء رايه النهائي في حالة كون الضرر معقد وانه غير ملم بخصائص تلك البضاعة فيجب عليه استدعاء خبير مختص وموثوقا به لتحديد الحالة ، حيث ان استدعاء مثل هذا الخبير المختص لن يقلل من شان خبير الكشف بل هو مفيد جدا يعزز تقرير خبير الكشف ويشكل جزءا منه . وعليه فان التشخيص الخاطئ لسبب الضرر يمكن ان يكون ذو نتائج خطيرة ويمكن ان يحمل جهة التامين نفقات لم تكن في الاصل مسؤوله عنها .

وفي ختام ما ذكر اعلاه يثبت لنا ان مهام مراكز الكشف والمراقبة الموجودة في اي بلد تتمثل بإصدار شهادات تبين الاضرار والنواقص التي تصيب البضاعة واسبابها لضمان الشكل القانوني والفني ومراقبة العامل الزمني لإصدار هذه الشهادات لاختزال زمن التقادم . فعند تحقق التقادم والمعروف بمرور الزمان المانع من سماع الدعوى^(١) نكون امام مشكلتان الاولى تتمثل برفض التعويض والثانية تتمثل بالخسارة . ومن مهام مكاتب الكشف والمراقبة اعلام المؤمن والمؤمن له وبصورة مستعجلة بضرورة اجراء الكشف على الارسالية عند وصولها الى محل وصولها النهائي بالنسبة للإرساليات التي تصدر بها شهادة تؤيد وجود اضرار خاصة اذا كانت اضرارا كبيرة على ان يتبع اعلامه بتقرير وشهادة تضرر .^(٢)

مما يجب ان يفهم من كل ما تقدم ان تحديد حجم الضرر بدقة يحدد مسؤولية مسببي الاضرار ، وان الاشراف والتوجيه الذي يقدم من قبل مراكز الكشف والمراقبة سيؤدي حتما الى ضمان الحقوق فكلما كان تثبيت الاضرار واضحا ودقيقا ونافيا للجهالة الفاحشة كلما كان حسم التعويض ايسر وواضحا والرجوع على مسبب الضرر اسرع واسلم . وبالعودة الى تقرير الكشف يجب ان يلاحظ ان من يعد محظر الكشف او تقرير الكشف يجب ان يكون متمكنا من النقاط الصور من جميع الجوانب والابعاد الضرورية للبضاعة او الارسالية لتجعل من تناط به مهام تقدير التعويض سواء كان قاضيا او خبيرا او محكما كأنما ينظر الى البضاعة او الارسالية وهو في مكانه ، بالإضافة الى دعم تقرير الكشف بكل ما يكون له حاجة من خبراء او نماذج او صور وما الى ذلك .^(٣)

المبحث الثاني

انواع الاخطار البحرية

Type of Marine Hazards

بعد ان بينا في المبحث الاول معنى الضرر وتحديد اسبابه من خلال الكشف عليه من قبل خبير الكشف سنتناول في هذا المبحث بيان انواع الاخطار البحرية من خلال المطلبين التاليين نبين في الاول الاخطار التي يغطيها التامين ونترك الثاني للأخطار التي لا يغطيها التامين .

^١ - د. عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ، محمد طه البشير ، القانون المدني (احكام الالتزام) ، ج٢ ، بغداد ، ٢٠١١ ، ص ٣١٠ .

٣١٥ .

^٢ - الباحث صبحي فتحي ظاهر ، مصدر سابق ذكره ، ص ٨ .

^٣ - الباحث صبحي فتحي ظاهر ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦ .

المطلب الاول

الاطار التي يغطيها التامين

Risks covered By The Insurance

ولعل من نافلة القول ان عقد التامين يدور مع الخطر وجودا وعدما .^(١) فلا حاجة لأبرام عقد التامين عند انعدام الخطر المؤمن ضده وتقسم الاخطار الى اخطار يغطيها التامين واخطار لا يغطيها التامين .

وقبل الخوض في بيان الأخطار التي يغطيها التامين نوضح معنى المقصود بالخطر في التامين البحري .

ويقال إن لمصطلح الخطر في التامين البحري معان عديدة ، أو ذات معنى أوسع .

١- الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه .^(٢)

٢- يستعمل للدلالة على المسؤولية التي يتحملها المؤمن في عقد التامين ولذلك يستخدم المصطلح في استبعاد مسؤولية المؤمن بجملة شائعة إن الخطر لم يكن قد بدا سريانه ومعناه أن البضائع المطالب فيها لم تغطى بوثيقة التامين أثناء حصول الضرر .^(٣)

٣- يستخدم مصطلح الخطر في التامين ، كما هو شائع ومرادف للأشياء المؤمن عليها .

٤- وأحيانا يكون المقصود بالخطر ، الأضرار التي تتعرض لها البضائع ، كالهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف أو التأخير .^(٤)

ويعرف الخطر البحري أيضا بأنه (الخطر الناشئ عن البحر كهيأج البحر أو العواصف أو التجمد أو الخطر الذي يلحق الأموال الموجودة بالبحر ويشمل ذلك الحريق) .^(٥)

ويمكن القول بأنه هو محل عقد التامين وهو يعني (كل حادث قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحري أو على سطح البحر ولو لم يكن البحر سببا في وقوعه) .^(٦)

وهذا التعريف يتفق مع مفهوم الخطر البحري في القانون الانكليزي . يتضح لنا مما تقدم من تعاريف أن الخطر ينتج عن ضرر يصيب البضاعة بالتالي يمكن القول أن الضرر هو ذاته الخطر وان الخطر ينتج عنه الضرر فهلاك البضاعة أو تلفها أو حريقها ماهي إلا أضرار تصيب البضاعة وتستوجب التعويض سواء كانت بسبب البحر أو كان البحر مسرعا لها أي إنها متصلة به .

وما أخذت به التشريعات العراقية لتحديد مفهوم الخطر هو كل ما تتعرض له البضاعة أو السفينة من أحداث في البحر تعتبر خطرا يتوجب مسؤولية المؤمن .^(٧)

ومن الأخطار التي يغطيها التامين ، والتي أشارت إليها قوانين الدول العربية الأردني والمصري وكذلك القانون الانكليزي والفرنسي .

١ - د. بهجت عبد الله امين قايد ، القانون البحري ، القاهرة ، ١٩٨٤ ، ص ٣٧٤ .

٢ - د. لطيف جبر كوماتي ، القانون البحري (السفينة - اشخاص الملاحة - النقل - البيوع - التامين) دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٣ ، ص ٢٥٩ .

٣ - د. محمود سمير الشرقاوي ، الخطر في التامين البحري ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ، ١٩٦٦ ، ص ٥٣-٥٢ .

٤ - د. لطيف جبر كوماتي ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦٠ .

٥ - د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ذكره ، ص ٤٣٦ .

٦ - د. محمد بهجت عبد الله قايد ، قانون التجارة البحرية ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥ ، ص ٤٠١-٤٠٢ .

٧ - د. كمال قاسم ثروت ، عقد التامين ، الوجيز في شرح احكام عقد التامين ، ج ٣ ، بغداد ، مطبعة الارشاد ، ١٩٧٩ ، ص ٤٨٤-٤٨٥ .

١- العاصفة : تعني الرياح الشديدة غير المألوفة . والتي تكون مصحوبة عادة بالأمطار الغزيرة ومن المؤكد أن يرافق مثل هذه الرياح ارتفاع الأمواج وهي من أهم الأخطار التي تصاحب النشاط البحري .^(١)

وكان يطلق عليها التشريع الفرنسي الملغي فورتونة أي العاصفة غير المألوفة .^(٢)
أما العواصف المألوفة العادية لاتعد خطرا بحريا .

٢- الغرق : وهو اشد الأخطار البحرية ضررا لأنه يتحقق عندما يغمر الماء السفينة بشكل كلي فتستقر في قاع البحر ولا تستطيع أن تطفو على سطحه . وقد أشارت المادة (٢١٤) من قانون التجارة البحرية العثماني إلى حالات الغرق والاصطدام^(٣) الجنوح :- المقصود بالجنوح هو توقف السفينة عن العمل جبرا بسبب ارتطامها بالصخور أو بقاع البحر عندما تجرفها الرياح نحو مناطق ضحلة المياه .^(٤)

ولا يسال المؤمن عن الجنوح الذي تسببه ظاهرة المد والجزر، لأنها من الظواهر المعروفة التي يفترض أن يأخذ الربان الاحتياط في تجنبها .^(٥)

٣- التصادم :- وهو الخطر الذي ينتج عن ارتطام سفينة ما بسفينة أخرى أو بمركب آخر وبصوره قهرية مما يؤدي بدوره إلى تحقق تلف إحدى السفينتين أو كلاهما معا . وأن يؤدي هذا التصادم الى تعرض البضاعة للتلف .^(٦) ويضيف المؤلف الفرنسي دونجون ان الارتطام العنيف يجب أن يحصل بين سفينتين في أثناء السير .^(٧) وهذا هو أيضا موقف الاجتهاد الفرنسي الذي يشترط حصول الارتطام في أثناء سير السفينة سواء كانت بقيادة ربانها أو اذا انقطعت حبال السفينة الراسية وسارت من تلقاء نفسها وارتطمت بسفينة أخرى .^(٨)

٤- الإلقاء في البحر :- يسال المؤمن عن تعويض الضرر الناشئ عن المساهمة في الخسارة المشتركة المتمثلة في إلقاء بعض البضائع في البحر ، وذلك رغبة في تخفيف حمولة السفينة وتيسير إنقاذها إذا جنحت وواجهت عاصفة عاتية وكان تخفيفها ضروريا لكي يسهل تعويمها أو تفاديها العاصفة ، فمسؤولية المؤمن في هذا الغرض منشأها الفائدة التي تعود عليه من تحقق سلامه السفينة وإنقاذها هي وشحناتها من الغرق .^(٩) وقد أشار قانون التجارة البحرية العثماني الى هذا النوع من الأخطار بنصه (تقدر أثمان الأشياء المطروحة في البحر والخسائر الواقعة بحسب قيمتها الجارية في المحل الذي افرغت فيه السفينة وجنس البضائع المطروحة في البحر وأنواعها يثبت بإبراز بواليس الشحن والفواتير وباقي الأوراق الموجودة التي تصلح للاحتجاج) .^(١٠)

ولا يعد الرمي في البحر خسارة مشتركة في حالتين :-

١- إذا أُلقيت البضائع المشحونة على سطح السفينة .

١ - د. لطيف جبر كوماني ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦٣ .

٢ - د. محمد بهجت عبد الله قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية مصدر سابق ذكره ، ص ٤٠٦ .

٣ - قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ .

٤ - د. لطيف جبر كوماني ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦٣ .

٥ - المادة (٣٣٣) من قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .

٦ - د. ثروت علي عبد الرحيم ، الاعفاءات والمسوحات في التأمين البحري ، عالم الكتب ، ١٩٦٦ ، ص ٣٥٧-٣٦٠ .

٧ - Danjon :Traite de Droit Maritime, T. IV, N° 1132

٨ - Tr.De com. Marseille, q mai 1933, j.p. Marseille 1934- 1- 21, Paris 31 mai 1934, j.p. Marseille

1935-2-37

٩ - د. محمد بهجت عبد الله قايد ، مصدر سابق ذكره ، ص ٤٠٦-٤٠٧ .

١٠ - المادة (٢٥٧) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ .

٢- إذا أُلقيت البضائع المشحونة خفية فلا تعد خسارة مشتركة^(١).
وقد أشارت اتفاقية الأمم المتحدة للجوء إلى هذه الحالة عندما يكون هناك ضرورة للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك^(٢).

٥- الحريق أو الانفجار :- إذا كان الحريق لا يعتبر من الأخطار البحرية ، كونه يحصل في البر وفي البحر ، إلا أنه يكون أكثر خطورة إذا حصل في البحر بسبب العزلة التي تكون فيها السفينة وهي وسط البحر بعيدة عن وسائل الإطفاء^(٣). وإن المؤمن يسأل عن تغطية الخسارة الخاصة إذا حدث حريق في السفينة أو الناقلة^(٤). وما ينطبق على الحريق ينطبق على الانفجار وعلى الأضرار الناجمة عن محاولة إخماد أي منها.

٦- الضرر الذي يسببه البحار قصدا :- يسأل المؤمن عن الأضرار التي يحدثها البحارة عمدا كإتلاف البضائع أو إلحاق الضرر بالسفينة .

٧- الإرساء الجبري :- توقف السفينة اضطراريا وما يترتب على ذلك من أضرار تتعلق بالنفقات التي تصرف نتيجة ذلك من إصلاح ونفقات غذاء البحارة والأضرار التي قد تصيب البضائع .

٨- التغيير الجبري (للطريق والسفر والسفينة) يتضمن هذا الخطر الذي يسأل عنه المؤمن ، ثلاثة أمور ، تغيير طريق الرحلة . تغيير الرحلة كاملة من حيث مكاني الشحن والتفريغ ، أو تغيير السفينة ، بنقل البضائع المنقولة إلى سفينة غيرها . ويجب أن يكون هذا التغيير جبريا وضروريا لتلافي خطر يهدد السفينة وإذا كان التغيير بإرادة الناقل فلا يسأل عنه المؤمن .

٩- النهب :- يقصد به سرقة مصحوبة بأعمال عنف وهي أعمال قد تقوم بها عصابات أو القرصنة البحرية وهم جماعات يقومون بهذه الأعمال غرضهم الكسب المادي وليس دوافع أخرى كالسياسية مثلا .

١٠- السرقة :- يقصد بها اخذ المال بغير رضى المالك أو الحائز له ، هو المقصود بالسرقة وسواء وقعت من الغير أم من البحارة ، فإن التامين يغطيها ، وبالتالي يسأل المؤمن عنها على أن تقع السرقة أثناء الرحلة البحرية لتكون جزء من مخاطر البحر^(٥). ويرى البعض إن عدم تسليم البضائع لا يعني سرقتها ، أي أن السرقة لا تفترض إنما يجب إثبات حصول السرقة فعلا^(٦).

اذ نلاحظ أن هذه الأخطار هي الأخطار التي يغطيها التامين ويسأل عنها المؤمن وقد أشارت نصوص قانون التجارة البحرية الأردني إلى أضرار أخرى يسأل عنها المؤمن مثل نفقات التعويم ونفقات إسعاف السفينة المتعرضة لخطر محقق ونفقات الإنقاذ في البحر وقوانين بلدان أخرى أشارت إلى أخطاء عمديه وأخرى غير عمديه تسبب أضرار .

١ - د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والقوانين المكملة له الفقه والقضاء والتشريع والصيغ القانونية ، منشأة المعارف الاسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٥٩١ .

٢ - ينظر المادة (١٦) من اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا ، ٢٠٠٨ ، قواعد روتردام

٣ - د. لطيف جبر كومانى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦٥ .

٤ - د. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، ٢٠٠٤ ، ص ٢٥٤ .

٥ - د. لطيف جبر كومانى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦٥ .

٦ - د. مصطفى كمال طه ، التامين البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، ١٩٩٢ ، ص ١٠٧ .

المطلب الثاني
الأخطار التي لا يغطيها التأمين
Risks Not Covered By Insurance

لقد نصت المادة (٣٥٩)^(١) من قانون التجارة البحرية المصري على استبعاد بعض الأخطار من ضمان المؤمن إذ نقول ((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 وهي تنص على انه لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة إلا إذا كان عيبا خفيا (١/٣٧٧).

ب- النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق .
ج- الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم ، واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة .

د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز .
هـ- الأضرار التي لاتعد تلفا مادي يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن هي :

العيب الذاتي :- هو العيب الذي في الشيء المؤمن عليه . ويسأل المؤمن عن الأضرار التي تنتج عنه .^(٢)

والمادة (٣٤٠) من قانون التجارة البحرية الأردني تنص على انه (لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب في الشيء المؤمن على عاتق المؤمن إلا إذا اشترط العكس مالم يكن التأمين على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور تجهزها أن يقدره ولا أن يمنع) أي عدم مسؤولية المؤمن عن الأضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه ، إلا إذا اتفقا في وثيقة التأمين على خلاف ذلك ، أي على مسؤولية المؤمن .

ومن ثم فالمؤمن يسأل فقط عن الشيء الذي يكون على جسم الجريمة ويكون عيبا خفيا لا يستطيع المجهز وهو صاحب المصلحة في التأمين معرفته أو منعه .
أما العيب الذاتي فلا يسأل عنه لأنه لا يعتبر من الأخطاء البحرية .

وكذلك أشار قانون التجارة البحرية الأردني إلى إعفاء المؤمن عن الأضرار التي تنتج عن أخطاء يرتكبها المؤمن له أو ممثلوه على أن تكون الأخطاء عمدية أو مبنية على خطأ جسيم وهو ما عبر عنه القانون (...غير حرية بالمعذرة ...) ^(٣)

وأیضا لا يسأل المؤمن عن الأضرار التي يسببها الشيء المؤمن عليه لغيره من الأشياء أو الأشخاص لان الضرر لا ينتج عن خطر بحري .^(٤)

^١ - المادة (٣٥٩) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠

^٢ - د. لطيف جبر كومانى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦٦ .

^٣ - المادة (٣٣٨) من قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .

^٤ - المادة (٣٤٢) من قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .

الأخطار الحربية

Military Threats

يقصد بالحرب (الصراع المادي ما بين دولتين أو أكثر من أجل أعمال المصلحة الوطنية لكل من الدولتين وقد يأخذ هذا الصراع شكل صراع مادي مسلح كالحرب البحرية كما قد يأخذ شكل الحصار البحري والرمي الكيميائي الجرثومي)^(١). أما بالنسبة إلى الخطر الحربي يمكن تعريفه هو كل حادث ناشئ عن العمليات الحربية سواء كان وقوعه قد تم قبل إعلان الحرب أو أثناء قيام حالة الحرب ، أو بعد انتهائها مادام الضرر كان نتيجة مباشرة لهذه العمليات^(٢).

وتعتبر أخطاء الحرب مضمونة في قانون التجارة البحري العثماني م ١٩٥ منه . وقد كانت القوانين القديمة تقضي بمسؤولية المؤمنين عن أخطار الحرب ، لكثرة الحروب في السابق ، وامتدادها لفترات طويلة ، إلا أن تطور المجتمعات وتعاونها وفعالية المنظمات الدولية قللت من الحروب التي تنشأ بين الدول لذلك لم تعد أخطار الحرب ضمن الأخطار التي يشملها التأمين^(٣). وقد أشارت المادة (٣٣٢) من قانون التجارة البحرية الأردني انه (ليست مخاطر الحرب الأهلية أو الخارجية على عاتق المؤمن ، وإذا حصل اتفاق مخالف فيكون المؤمن مسؤولاً عن كل الأضرار والهلاكات التي تلحق بالأشياء المؤمنة من أعمال عدائية وأعمال ثأرية وتوقيف وضبط وإرهاق من أية حكومة كانت صديقة أم عدوة معترف بها أم غير معترف بها وعموماً من طل الطوارئ الأعمال الحربية أو الجبرية).

أما المادة (٣٥٧) من القانون البحري المصري فتشير إلى جواز الاتفاق على تأمين أخطار الحرب ، وبالتالي يشمل التأمين في هذه الحالة الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الأسر أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كان معترف بها أو غير معترف بها ، وأسباب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت .

اذ يتضح لنا من خلال ما جاء في نص المادتين أن الأخطار الحربية هي من الأخطار التي لا يغطيها التأمين ولا يكون المؤمن مسؤولاً عنها إلا إذا كان هناك اتفاق يقضي بأن تكون الأضرار الناتجة عن الأخطار الحربية من مسؤولية المؤمن عندها يلزم المؤمن بتعويض هذه الأضرار ويجب أن يكون الاتفاق صريح وواضح في وثيقة التأمين .

^١ - قسم الدراسات والبحوث ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين ، العدد الثالث ، ١٩٩٠ ، ص ٢٤ .

^٢ - د. محمد بهجت عبد الله قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ذكره ، ص ٤٠٣ .

^٣ - د. لطيف جبر كومانى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٦٧ .

المبحث الثالث

التعويض عن الخسائر التي تصيب البضائع

Compensation For Losses Affecting The Goods

بعد أن بينا أنواع الأخطار التي يغطيها التامين ويكون المؤمن مسؤولاً عليها نتيجة للأضرار التي ترتبها سنسلط الضوء في هذا المبحث على كيفية تعويض هذه الأضرار أو هذه الخسائر من خلال المطلبين التاليين سنبيين في الأول إثبات الأضرار عن طريق تقرير الكشف ونتناول في الثاني بيان مقدار التعويض عن الخسائر التي تصيب البضائع .

المطلب الأول

إثبات الأضرار

Proof Of Damage

سنوضح أنواع الأضرار حسب نوع الخسارة في هذا المطلب وكيفية إثبات الأضرار .

أولاً :- أنواع الأضرار (هناك ثلاث صور للضرر الذي يسال المؤمن عنه) :-

(أ) خسائر خاصة :- عبارة عن أضرار مادية تلحق الأشياء المؤمن عليها لسبب

وقوع خطر بحري ، أو حادث يعد قوه قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما

يشمله التامين . (م ٣٥٣/أ) من قانون التجارة البحرية المصري وأشارت

كذلك للخسارة الخاصة المادة (٢٤٧) من قانون التجارة البحرية العثماني.^{١)}

(والخسارة الخاصة قد تكون هلاكاً كلياً، أو جزئياً أو تلفاً أو تأخيراً .

(ب) الخسائر المشتركة :- أي حصة الأموال المؤمن عليها في الخسائر البحرية

المشتركة ، مالم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التامين (٣٥٣/ب)

مصري ، وكذلك المواد (٢٤٤-٢٤٥) من قانون التجارة البحرية العثماني.

(ج) خسائر المصروفات :- أي المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن عليه

حماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي وللد منه (٣٥٣/ج) مثال مصروفات

إخماد الحريق بالبضائع أو بالسفينة... الخ.^(٢)

وهنا يثبت لنا لما تقدم ذكره أن الخسائر أو الأضرار حسب نصوص مواد التجارة

البحرية المصري ثلاث أنواع هي الخسائر الخاصة والمشتركة والمصروفات

الأخرى .

ويمكن أن نضيف إلى ما تقدم أضراراً أخرى قد يكيفها القانون المصري إلى احد

أنواع الخسائر السالفة الذكر ومنها :-

١- أضرار ناتجة عن استخدام وسائل غير كفؤة وغير متخصصة في عمليات التحميل

والتفريغ مثل استعمال الرافعات الشوكية في تحميل أو تفريغ الرولات الورقية وغيرها

من البضائع .

٢- الأضرار الناجمة عن سوء عملية التستيف أو التوضيب أي عدم رص وترتيب البضائع

بشكل فني وسليم كوضع مواد حديدية فوق طرود كارتون.

^١ - المادة (٢٤٧) الخسائر المترتبة على البضائع المشحونة بسبب عدم تسكير الرابان القماري والغلاقات وباقي النوافذ التي تكون على ظهر المركب أو عدم ربط غمّة السفينة أو عدم جودة الحبال المستعملة لأجل شحن السفينة وتفريغها وجميع ما يقع من باقي النوائب بالهمال الرابان أو البحرية ولأن كان يعد كذلك من الخسائر البحرية الخصوصية ويعود على اصحاب المتاع راساً الا ان اصحاب المتاع يكون لهم صلاحية الادعاء على تضمين اضرارهم وخسائرهم من الرابان والسفينة والنولون .

^٢ - د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ذكره ، ص ٤٥٦ .

٣- الأضرار التي تنجم عن خزن البضائع في الساحات المكشوفة والتي تتطلب طبيعتها الخزن في أماكن مسقفة وكذلك الإهمال في تغطيتها بالأغطية المناسبة خوفاً من الأمطار والشمس والأتربة والتقلبات الجوية الأخرى .

٤- الأضرار التي تنجم عن سوء التغليف والذي له أهمية كبيرة في الحفاظ على البضاعة كان يكون الغلاف رقيق وغير مناسب للبضاعة بداخله.^(١)

وقد أشار قرار لمحكمة النقض المصرية إلى إيضاح مفهوم العوارية في البضاعة – الخسارات البحرية فيها – هو ما قضت به المادة (٢٣٥) من قانون التجارة البحرية المصري ووفقاً لقضاء هذه المحكمة جميع الأضرار التي تحصل للبضاعة . فيدخل فيها كل عجز أو تلف .^(٢)

يتضح لنا مما تقدم أن هناك كثير من الأضرار التي يلاحظها الكاشف أثناء عمليات المعاينة في مواقع الكشف والتي يبين أسبابها في تقريره الذي يعده .

ثانياً / إثبات الأضرار

بعد أن بينا في الكلام السابق أنواع الأضرار سنبين كيفية إثبات هذه الأضرار . حيث يلتزم المؤمن له بإثبات الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه . وقد نصت المادة (٣١٠) من قانون التجارة البحرية الأردني انه (على المستلمين أن يتصلوا بعملاء المؤمنين أو بوكلائهم المذكورين في الوثيقة أذا وجدوا وإلا فبالسلطة المحلية المختصة لأجل الكشف عن الهلكات والخسائر البحرية تحت طائلة عدم قبول الدعوى .

و عليهم أيضاً تحت طائلة العقوبة نفسها أن يتموا إجراء هذه الكشوف 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 .

غير إن مهلة الثلاثين يوماً هذه لا تسري على المستلم الذي يثبت انه كان يجهل وصول البضاعة إلى المحل المقصود).

لعل ما أشارت اليه المادة أعلاه أن إجراءات إثبات الأضرار تتمثل باتصال المؤمن له بعملاء أو وكلاء المؤمنين المذكورين في وثيقة التأمين وفي حالة عدم وجودهم فممثلي السلطة المحلية لإجراء الكشف على البضائع وإثبات ما فيها من نقص أو هلاك أو تلف وفي حالة عدم القيام بهذه الأعمال لا تقبل الدعوى .

وهنا لا بد أن نشير ان المادة القانونية نصت على الالتزام بالمدد الزمنية وهي ثمانية أيام تلي اليوم الذي يضع فيه الناقل البضاعة تحت تصرفهم أو تحت تصرف ممثليهم أو وكلائهم وان لا تتجاوز المهلة في كل الأحوال ٣٠ يوماً من تاريخ وصول البضاعة إلى المكان المقصود . ولا تسري هذه المهلة على من يتسلم البضاعة إذا اثبت انه لا يعلم بوصول البضائع مكان التفريغ .

ويتم إجراء الكشف وتثبيت الأضرار بالكيفية والطريقة التي تحددها وثيقة التأمين عادة يتم بانتداب خبير تأمين لمعاينة الأضرار وتثبيتها في محضر^(٣)

وقبل الخوض في إيضاح خبير التأمين لنا وقفة بسيطة نسلط الضوء فيها على الخبرة كوسيلة لإثبات الضرر المدني ، حيث لا يستغني أي نظام قانوني عن الإثبات ، اذ لا يمكن للأفراد والمجتمع اقتضاء حقوقهم بغير الإثبات . فعندما يجد القضاة انفسهم أثناء السير في الدعوى بمواجهة مسائل تقنية لا يستطيعون ايجاد حل لها بأنفسهم

^١ - مقابلات شخصية مع موظفي شركة التأمين الوطنية في العراق ، الفرع البحري ، قسم الكشف ، ٢٠/١٢/٢٠١٥ .

^٢ - الطعن رقم ١١٠ لسنة ٣٧ ق جلسة ١٩٧١/١٢/٢٨ س ٢٢ ع ٣ ص ١١٢٨ .

^٣ - د. لطيف جبر كومانى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٧٩ .

لعدم تمتعهم بالمعرفة الفنية اللازمة ، وهم بكل الأحوال غير ملزمين بامتلاك هذه المعرفة .ذلك ان مهمتهم تنحصر بتطبيق القانون وهي مهمة قضائية فقط .ومن هنا فقد يصطدم القاضي بصعوبات جمة وتساؤلات لا يستطيع عادة الإجابة عليها ولا بد من اللجوء الى خبير وخاصة مع تطور التكنولوجيا . وتعني الخبرة في القضاء استعانة المحكمة بالخبراء في الامور العلمية والفنية وغيرها من الامور اللازمة للفصل في الدعوى دون المسائل القانونية .^(١) وقد تضمن قانون الاثبات العراقي رقم ١٠٧ لسنة ١٩٧٩ وضمن المواد من ١٣٢ لغاية ١٤٦ جميع الجوانب التي تنظم الخبرة القضائية ، منها الية اختيار الخبراء ، ومبررات طلب الخبرة وتسديد اجور الخبراء وصلاحيات المحكمة باتخاذ تقرير الخبراء أساسا للحكم مع صلاحيتها بعدم التقيد برأي الخبراء.^(٢) اذا خبير التامين او ما يطلق عليه بالكاشف :- وهو العين التي ترى بها جهة التامين الاضرار المتحققة فعلا من خلال الكشف الموقعي ومعاينة تلك الارساليات .

ويجب ان يكون هذا الشخص ملما بشروط وثيقة التامين وبمستندات الارسالية وبمميزات البضاعة وان يكون دقيقا في تحديد الضرر وله اطلاع على اخر تطورات التامين والتقارير التي تصدر من هيئه مكنتبي التامين (اللويدز) .
و من ثم فان المؤمن له على البضائع يستطيع اثبات الضرر بواسطة مطابقة البضائع مع الوصف في سند الشحن .

وسند الشحن^(٣) :- هو ((مستند يثبت عقد النقل ويعد قرينه على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ، ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسليم الشيء)) .

ويتضمن سند الشحن عدد من البيانات والتفاصيل . اشاره اليها اتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بالبحر .^(٤)

وسندات الشحن انواع منها النظيف وغير النظيف ، فسند الشحن النظيف يعتبر حجة في مواجهة الجميع بمن فيهم المؤمن ، ولذلك فأى اختلاف في كمية البضاعة او حالتها عن وضعها الموصوف في سند الشحن ، يمثل دليل على حصول الضرر .
اما اذا كان السند يتضمن تحفظات على بياناته ، فيطلب ممن يحوز السند بصورة شرعية ان يثبت حقيقة وصف البضاعة وكميتها .^(٥)

١ - المحامي زهير ضياء الدين ، الخبرة القضائية بين التشريع والتطبيق في القانون العراقي ، منتدى درر العراق ، تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/١٥ .

٢ - د. ادم وهيب النداوي ، شرح قانون البيانات والأجراء (دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والتشريع والقضاء العربي والغربي) ، عمان ، بدون سنة طبع ، ص ٢٢٣ وما بعدها .

٣ - ينظر في ذلك المادة (٧٢) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ .

٤ - المادة ١٥ من اتفاقية الامم المتحدة في نقل البضائع بحرا ، ١٩٧٨ قواعد هامبورج .

٥ - د. لطيف جبر كومانى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٨٢ .

المطلب الثاني

تقدير التعويض

Assessment Of Compensation

بعد ان بينا انواع الاضرار وكيفية اثباتها سنتناول التعويض الذي يدفع من قبل جهة التامين وكيفية تقديره.

اولا: تقدير التعويض

فالتعويض هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن منه وهو يكون في حدود الضرر المتكبد لا اكثر ، وعادة يكون مبلغ التعويض اقل من مبلغ التامين لأنه يخضع لبعض الاقطاعات كعجز الطريق مثلا .^(١) فالمشرع الانكليزي نص في المادة (١) من قانون التأمين الانكليزي لسنة ١٩٠٦ على ان (عقد التأمين البحري هو عقد يتعهد بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة والمدى المتفق عليهما عن الخسائر البحرية) . فنرى ان المؤمن طبقا لهذه المادة يلتزم تجاه المؤمن له بموجب المبلغ المتفق عليه في وثيقة التأمين .
ويختلف التعويض بحسب ما اذا كان التامين كلياً يغطي القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه او جزئياً يغطي نصف او ثلث هذه القيمة فحسب وتقدير التعويض يختلف فيما اذا كان التامين على السفينة واذا كان التامين على البضائع .^(٢)

وما يخصنا هو تقدير التعويض في حالة التامين على البضائع
يجري تحديد الخسائر البحرية اللاحقة بالبضائع بمقارنة قيمتها بعد تعرضها للخسارة بقيمتها المقدرة في ميناء الوصول اذا وصلت سالمة ، وهو ما تقضي به الفقرة (١) من المادة ٣٥٩ من قانون التجارة البحرية الاردني ويخفض الفرق في القيمة عن القيمة المغطاة بالتامين .
ولابد من التمييز بين الخسارة الكلية والخسارة الجزئية ، ففي الاول عندما تهلك البضائع فيدفع مبلغ التامين المقابل لقيمة البضاعة في ميناء التفريغ ، على ان ينقص منه اجور النقل اذا لم تدفع واذا استرجعت ، وكذلك الرسوم الجمركية تخفض ايضا باعتبار المال الهالك لا تدفع عنه اجرة ولا تدفع عنه رسوم .^(٣)

اذا لا صعوبة في الامر اذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المستأمن . ولا صعوبة ايضا اذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً ، اذا ان للمستأمن المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التامين ويجب ان يخصم من مقدار التعويض النفقات التي سبق ذكرها كأجرة النقل والرسوم الجمركية ومثالها فلو ان البضاعة قيمتها مائة الف جنيه ومؤمن تامين كلي وتكبدت

خسارة قدرها ٢٠% فيكون التعويض كالآتي
$$\frac{20 \times 100,000}{100} = 20 \text{ عشرون الف}$$

عشرون الف جنيه هو مبلغ التعويض المستحق للمؤمن له ، اما اذا كان التامين لا يغطي سوى نصف قيمة البضاعة المؤمنة او ثلاثة ارباعها فقاعدة النسبية هي التي تكون واجبة التطبيق ويكون التعويض المستحق للمؤمن كالآتي :-

$$\frac{\text{نصف قيمة البضاعة } X \text{ نسبة الخسارة أي خمسين الف جنيه } X 20}{100} = 10 \text{ الف جنيه}^{(٤)}$$

اما في حالة تلف البضاعة ، أي انها لم تهلك كلياً ، كما نصت عليه الفقرة الاولى من المادة ٣٥٩ ، يدفع الفرق في السعر بين ثمنها الحالي بعد التلف و ثمنها لو وصلت سالمة الى ميناء التفريغ ولا تخصم الأجور ولا الرسوم الجمركية لأنها تستوفي .

^١ - د. محمد بهجت عبد الله قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ذكره ، ص ٤٤٣ .

^٢ - Hardy ivamy, general principles of insurance law , third edition , butter worth's London, 1975 p 444 .

^٣ - د. لطيف جبر كومانى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٨٣ .

^٤ - د. محمد بهجت عبد الله قايد ، مصدر سابق ذكره ، ص ٤٤٤ .

ويمكن ان تباع البضاعة التالفة فقط ، عند الوصول في المزداد العلني ، ويبين الثمن المنخفض
الخسارة اللاحقة بالمستأمن .^(١)

وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسارة^(٢) التسوية بالفرق والتسوية بالنسبة فتختصر في تحديد قيمة
البضاعة ان هي وصلت سليمة في يوم التفريغ ثم تحديد قيمتها تالفه .

ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمستأمن . فاذا كانت قيمة البضاعة سليمة في يوم
التفريغ مليون جنيه وبيعت البضاعة التالفة بمبلغ ٥٠٠٠٠٠ جنيه فتكون الخسارة التي لحقت
المستأمن هي نصف القيمة ويلتزم المؤمن بانه يدفع تعويض قدره ٥٠٠٠٠٠ جنيه .

وهذه الطريقة تكون عادلة اذا بيعت البضاعة في يوم التفريغ ذاته . ولكنها تباع بعد مده قد تصل
الى شهر او اكثر مما يؤدي الى تغير الاسعار بالارتفاع والانخفاض حيث يتحمل المؤمن
انخفاض سعر البضاعة ويستفيد عن ارتفاع الاسعار . وفي هذه المرحلة أيضا يبرز دور مراكز
الكشف والمراقبة بإعلان الخسارة الكلية على سفينة معينة يقوم بالمراجعة الشخصية للوكيل
البحري ويطلب منه المنفس ويقوم بدراسته ويعد جدول بالإرساليات المؤمنة لدى شركته وأسماء
المؤمن لهم وأي ملاحظات اخرى، ثم يقوم باستلام مستندات الخسارة من الوكيل البحري
وارسالها الى شركته بالبريد أو باليد وبعد ذلك يقوم بالكشف على جميع الارساليات الموجودة في
السفينة ويعد تقارير الكشف ويرسلها الى شركته بالنتائج النهائية ، مع الاحتفاظ بملف لكل
المراسلات والمستندات الخاصة .^(٣)

اما طريقة التسوية بالنسبة فهي اكثر دقة وعدالة اذ يجب ان لا يكون لتقلب الاسعار تأثير في
تقدير الضرر الذي اصاب الشاحن . ومفادها أي استخلاص نسبة معينة بين السعر للبضاعة تالفة
في يوم البيع وسعر البضاعة سليمة في يوم البيع ايضا وتطبيق النسبة على مبلغ التأمين .

فلو ان البضاعة قيمتها الحقيقية المثبتة في وثيقة التأمين ٢٠٠٠ جنيه وبعد التلف اصبحت قيمة
البضاعة في مكان التفريغ ٨٠٠ جنيه وقيمتها الحقيقية في يوم التفريغ ١٦٠٠ جنيه فان نسبة
الفرق هي $٨٠٠ \div ١٦٠٠ = ١ \div ٢$ اذ ان مبلغ التعويض يكون $٢٠٠٠ * ١ \div ٢ = ١٠٠٠$ جنيه .

ثانيا : الترك

Let

هو صورة من صور التعويض لابد من تناولها ما دمنا نبحث في التعويض ومبلغ التأمين . فاذا
كانت دعوى الخسارة هي الطريق العادي للحصول على تعويض التأمين فان المشرع اجاز في
احوال تقع فيها اخطار تنسم بدرجة من الجسامة طريقا اخر هو ترك الشيء المؤمن عليه مقابل
الحصول على مبلغ التأمين بأكمله .

ولا يجوز استعمال ذلك الطريق الا في الاحوال التي حددها القانون^(٤) وأشار قانون التجارة
البحرية العثماني الى ترك الشيء بنصه (ترك الأشياء المضمونة بلا شرط لا يشمل غير هذه
الأشياء المضمونة والموجودة بحالة الخطر أما ما يزيد عنها فلا يشمل ذلك)^(٥) وذكر قانون
التجارة العثماني ان صلاحية ترك الأشياء تسقط بمرور الوقت والزمان ، وقد عالج قانون
التجارة البحرية الاردني موضوع الترك ايضا حيث نصت المادة (٣٦٥) منه على انه (يحق
للمؤمن له في الحالات التالية ان يطالب بدفع كامل التعويض لقاء تحويل الحقوق التي يملكها في
الشيء المؤمن الى شركة التأمين) .

١ - د. عماد الدين عبد السلم محمد ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٥٤ .

٢ - د. احمد بركات مصطفى ، مكافاة المساعدة والانقاذ البحري ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٨ ، ص ٣٢٧ .

٣ - د. احمد بركات مصطفى ، مصدر سابق ذكره ، ص ٣٢٩ .

٤ - تنص المادة (٣٦٤) من القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على انه (تسوى الاضرار بطريقة التعويض الا اذا احتار
المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن في الاحوال التي يجيز له الاتفاق او القانون اتباع هذه الطريقة) .

٥ - المادة (٢١٦) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ .

وقد حددت المادة ٣٦٦ من القانون الاردني حالات الترك بانها تتمثل (انقطاع الاخبار ، اختفاء ، ائتلاف كلي ، عدم صلاح للملاحة بسبب حادث بحري قاهر شرط ان لا يكون في الامر خطر يشمل التامين). وفي حالة شمول التامين لمخاطر الحرب ضبط السفينة او توقيفها بأمر من السلطة فالحالة الاولى لجواز الترك بالنسبة للسفينة هي :

- ١- انقطاع الاخبار .
 - ٢- عندما تصبح السفينة غير صالحة للملاحة .
- اما بالنسبة للبضائع فلا يجوز الترك الا في الحالات التالية استنادا لما نصت عليه المادة (٣٧١) بحري اردني وهذه الحالات ، ويشترط حصول خطر يغطيه التامين.
- أ- انقطاع الاخبار .
- ب- بيع البضائع بسبب اصابتها بأضرار مادية مما يكون المؤمن مسؤول عنها .
- ج- اذا بلغ هلاك البضائع او مقدار التلف المادي فيها ثلاثة ارباع قيمة البضائع ايضا بحكم الهالكة اذا ضبطت السفينة في ايام الحرب على ان تكون اخطار الحرب ضمن الاخطار التي يغطيها التامين .
- وبهذا فان الترك عبارة عن دعوى يستطيع بمقتضاها المؤمن له عند تحقق احدى الحالات التي نص عليها القانون ان يحصل من المؤمن على مبلغ التامين كاملا وذلك مقابل تنازله للمؤمن عن ملكية الشيء المؤمن عليه وكافة حقوقه المتعلقة به ، بعد تحقق الخطر المؤمن ضده .

ثالثا / دعوى المطالبة بالتعويض والتقاعد

The Claim For Compensation And Limitation

وهي الدعوى التي يطلق عليها بدعوى الخسارة وهي الدعوى^(١) التي يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي قد يلحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التامين .

وقد اشارت المادة (٣٦٦) من القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الى هذه الدعوى على انه (على المؤمن ان يدفع حصة الاشياء المؤمن عليها في الخسائر المشتركة ومصرفات الانقاذ وذلك بنسبة قيمة الاشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسائر التي يتحملها المؤمن ان وجدت) .

وعالجت المواد (٣٦٢ - ٣٦٣ ، ٣٦٤) من قانون التجارة البحرية الاردنية المطالبة بالتعويض ايضا . أما بالنسبة الى موقف القانون العراقي من دعوى المطالبة بالتعويض والتقاعد فوفقا عند نصوص مواد قانون النقل العراقي النافذ حاليا نلاحظ انه تناول مسؤولية الناقل في نقل البضائع ابتداء من مرحلة تسلم البضاعة من قبل الناقل وانتهاء بمرحلة تسليمها الى المرسل اليه وتفريغها وهذا ما أكدته المواد من (١٣١-١٤١) فقد احتوت نصوص هذه المواد على تحمل الناقل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء التسليم والنقل والتغليف والفحص اذا كانت هذه الأضرار قد وقعت بسببه أو بسبب أحد تابعيه بالإضافة الى مسؤوليته عن الهلاك والتلف والتأخير ، وهل كان هناك تحفظ من قبل الناقل أو المرسل اليه . وقد أشارت الى دعوى المطالبة بالتعويض والتقاعد نصوص مواد قانون التجارة العراقي السابق رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ في المواد ٢٨٥ و ٢٨٩ منه .

وعلى الرغم من استعمال عبارة الدعوى للمطالبة بالتعويض الا ان التسوية قد تكون ودية بالتراضي بين الطرفين وفي حالة عدم قبول المستأمن للتسوية الودية التي قد يعرضها عليه المؤمن فلا مفر من اللجوء للتحكيم والذي يكون غالبا منصوص عليه بوثيقة التأمين المحررة بين الطرفين ^(١) وما يلاحظ ان مبدأ التسويات الودية محبذ لدى شركات التأمين في العالم وذلك لبساطة الاسلوب ولكونه يشير الى مبدأ العلاقات السليمة بين الناقلين البحريين وشركات التأمين .

نستنتج مما تقدم من كلام ان دعوى المطالبة بالتعويض هي دعوى يستطيع المؤمن له او ما يطلق عليه بالقانون المصري المستأمن عن طريقها ان يرجع على جهة التأمين أي المؤمن للحصول على حكم قضائي يضمن له الحصول على تعويض مناسب للضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون بوثيقة التأمين في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه . وبخصوص ما يتعلق بالتقادم نشير الى ان قانون النقل العراقي قد حدد التقادم بسنتين بالنسبة للنقل البحري حيث نصت المادة (٨٧) منه (تتقادم الدعوى في حالتي التلف أو الهلاك الجزئي للشيء بسنتين من تاريخ تسلم المرسل اليه الشيء وتحفظه على حالته كتابة) . وقد أوضحت المواد (٨٨ الى ٩٣) من قانون النقل حالات التقادم الاخرى التي تتعلق بالهلاك الكلي والتسليم الفعلي ورجوع الناقلين المتعاقبين على بعضهم البعض.

ومن هذا يتضح ان على مسؤول الكشف أن يكون على دراية تامة بالقوانين الوطنية والعالمية والمعاهدات الدولية لكي يستطيع أن يؤدي دوره بشكل سليم ويحافظ على حقوق شركته ودولته اتجاه مسيبي الأضرار وان يكون على علم ودراية بمدد التقادم الخاصة بالدعوى .

الخاتمة

بعد الانتهاء من بحث الكشف على البضائع في التأمين البحري فيما يلي نتائج ما توصلنا اليه وما نوصي به من أفكار في الفقرات الآتية :-

أولا : النتائج

- ١- تحدد مسؤولية المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الاشياء المؤمن عليها بخطأ غير عمدي أو غير جسيم من المؤمن له .
- ٢- لكي يحصل المؤمن له على التعويض الذي يناسب خسارته للبضاعة المتضررة يجب أن يثبت انه قام بجميع التزاماته وواجباته للمحافظة على البضاعة وان ليس له مصلحة عند حدوث الخطر الذي ينتج عنه ضرر للبضاعة .
- ٣- ان طلب الكشف على البضاعة محدد بفترة معينة تذكر في وثيقة التأمين العادية .
- ٤- ان لتقرير الكشف على البضائع أهمية كبيرة تبرز في تأييد وجود الأضرار وتحديد حجمها بالإضافة الى العديد من المعلومات .
- ٥- الخطر الذي تتعرض له البضاعة يجب أن يكون من الأخطار التي يغطيها التأمين .
- ٦- لا تقبل دعوى التعويض عن البضاعة الا بعد التبليغ عن الضرر وطلب الكشف عليه واثبات ما في البضاعة من نقص وهلاك وتلف .

^١ - د. عماد الدين عبد السلام محمد ، مصدر سابق ذكره ، ص ٢٤٨ .

ثانيا : التوصيات

- ١- ندعو السلطة التشريعية الى الاسراع في تشريع قانون بحري عراقي قادر على مواجهة التطورات الحاصلة في مجال التجارة البحرية .
- ٢- كما ندعو السلطة التشريعية الى استحداث نصوص قانونية تتناول محاضر وتقارير الكشف على البضائع ، باعتبارها وثيقة مهمة كوثائق التأمين في النقل البحري وأن يكون لها قوة قانونية تلزم الاطراف مسببي الضرر بالتعويض وتحمل المسؤولية ، حيث لا يوجد أي اشارة الى أهمية تقرير الكشف في القانون العراقي.
- ٣- نقترح ان يكون هناك غرف قضائية خاصة في المحاكم التجارية العراقية تنظر القضايا البحرية وتوليها الاهتمام والعناية المطلوبة وان تصادق الحكومة العراقية على جميع المعاهدات الدولية البحرية الغير مصادق عليها .

المصادر

- أولا/ الكتب والرسائل الجامعية.
- ١- د. احمد بركات مصطفى ،مكافاة المساعدة والانقاذ البحري ،دار النهضة العربي، ١٩٩٨. ٢- د. حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
 - ٢- د. ادم وهيب النداوي ،شرح قانون البيانات والأجراء (دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والتشريع والقضاء العربي والغربي)، عمان، بدون سنة طبع.
 - ٣- د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف الاسكندرية ، ٢٠٠٣.
 - ٤- د. عبد الرحيم علي ثروت ، الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٦٦.
 - ٥- د. عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ،محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي ، الجزء الاول في مصادر الالتزام ، بغداد ، ٢٠١٢.
 - ٦- د. عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ،محمد طه البشير، القانون المدني احكام الالتزام ج٢، بغداد ، ٢٠١١.
 - ٧- د. عماد الدين عبد السلام محمد، الاخطار المستبعدة والاطار المغطاة في التأمين البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع .
 - ٨- د.كمال قاسم ثروت، عقد التأمين، الوجيز في شرح احكام عقد التأمين، ج٣٠ ، مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧٩.
 - ٩- د. لطيف جبر كومانى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٣.
 - ١٠- د. محمد بهجت عبد الله امين قايد ،القانون البحري ، القاهرة ، ١٩٨٤.
 - ١١- د. محمد بهجت عبد الله امين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ط١، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥.

١٢- د. محمود سمير الشراوي ، الخطر في التأمين البحري ،الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٦.

١٣- د. مصطفى كمال طه ، التأمين البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، ١٩٩٢.

١٤- د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، ٢٠٠٧.

١٥- د. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، ٢٠٠٤.

ثانيا / البحوث المنشورة

١- قسم الدراسات والبحوث ، بحث منشور في مجلة رسالة التأمين العراقية العدد الثالث ١٩٩٠،

٢- رائد كاظم محمد حداد ،التعويض في المسؤولية التقصيرية ، مجلة جامعة الكوفة ، العدد الثامن .

ثالثا/ البحوث غير المنشورة

١- الباحث صبحي فتحي ظاهر، سلسلة دراسات تأمينية (مراكز الكشف والمراقبة في الموانئ)، شركة التأمين الوطنية ، بغداد ، ١٩٨٦ .

رابعا/ الانظمة والقوانين

١- قانون التجارة البحرية الانكليزي لسنة ١٨٦٢.

٢- قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣

٣- قانون التجارة البحرية الفرنسي ١٩٦٧

٤- قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .

٥ - قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ .

٦ - قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

٧- قانون التجارة العراقي السابق رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠.

٨- قانون التأمين الإنكليزي لسنة ١٩٠٦ .

خامسا/ الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

١- اتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بحرا ١٩٧٨ قواعد هامبورج.

٢- اتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا او جزئيا بطريق البحر لسنة ٢٠٠٨ قواعد روتردام .

سادسا/ القرارات القضائية

قرارات محكمة النقض المصرية رقم ١١٠ لسنة ٣٧ ق جلسة ١٩٧١/١٢/٢٨ س ٢٢ ع ٣.

سابعا / لقاءات مع موظفي شركة التأمين الوطنية ،الفرع البحري.
ثامنا / ملاحق .

تاسعا/ الكتب باللغة الانكليزية.

1 -Hardy ivamy, general principles of insurance law , third edition ,
butter worth's London, 1975.

عاشرا/ الكتب باللغة الفرنسية.

- ١- 1-Danjon :Traite de Droit Maritime, T. IV, N" 1132
- 2-Tr.De com. Marseille, q mai 1933, j.p. Marseille 1934- 1- 21, Paris 31 mai 1934, j.p. Marseille 1935-2-37

احد عشر/ المواقع الالكترونية.

- ١- موقع درر العراق . تاريخ الزيارة ٢٠١٦/١١/٥ .

« ملحق رقم (١) »



تقرير كشف (بضائع)

٥٢١٧٧٤/٨٧

٥٤٦٥٠٤٨/٨٧

١٧٤/٤/٨٧

٩٢٨/٤/٨٧

لارسالية الوثيقة المرقمة

الاعتماد المرقم

شركة التأمين الوطنية

من منشآت المؤسسة العامة للتأمين

عارة الامان - شارع الخلاوي

بغداد - هاتف : ٦٨٥٢١

١٩٨٨/٤/٧ التاريخ

الفرع : /

أ - ١ - اسم المؤمن له	دار الحريه للافات
٢ - اسم الباخرة	ابن فخر
٣ - ميناء الوصول	بغداد من طريق البحر من تركيا
٤ - تاريخ وصول الباخرة الى الميناء	١
٥ - تاريخ وصول البضاعة الى المخزن	من ٩٨٨/٢/٢٤ ولغاية ٩٨٨/٢/٢٤
٦ - تاريخ طلب القيام بالكشف	صبيح لافات الحارثي المرقم في ٩٨٨/٢/٢٤
٧ - تاريخ القيام بالكشف	٩٨٨/٢/٢٤
٨ - اللجنة التي قامت بالكشف	ناظم عبد الله
ب - ١ - موقع الكشف	فان في بغداد
٢ - الحالة الخارجية للرزق (الصناديق)	جيدة - رزق ورزق
ج - طبيعة التغليف	صناديق على
د - ١ - هل اطلع الكشف على مستند الشحن ؟	نعم
٢ - هل هنالك ملاحظة خاصة عن حالة البضاعة ؟	نعم
٢ - هل هنالك تعهد يثبت اعفاء الناقل من المسؤولية ؟	نعم
٥ - هل اطلع الكشف على قائمة المجهز ؟	نعم
و - الضرر أو النقص	ملاحظة رقم ١٢٨٨٨٨
١ - نوع الضرر أو النقص	تساقط بعض البضائع
٢ - سبب الضرر أو النقص	سقوط بعض البضائع من فوق
ز - التأخير :-	١ - سبب التأخير بطلب الكشف
١ - سبب التأخير بطلب الكشف	٢ - سبب عدم اكمال البضاعة الى مخزن المؤمن له
٢ - سبب عدم اكمال البضاعة الى مخزن المؤمن له	ح - القيمة السوقية للبضاعة المتضررة
ح - القيمة السوقية للبضاعة المتضررة	ط - تاريخ استلام البضاعة من حوزة الكمارك
ط - تاريخ استلام البضاعة من حوزة الكمارك	الملاحظات :-
الملاحظات :-	١ - هل ان الارسالية طبق المواصفات ؟
١ - هل ان الارسالية طبق المواصفات ؟	٢ - هل تتوفر التحفظات بشأن الاضرار أو النواقص ؟
٢ - هل تتوفر التحفظات بشأن الاضرار أو النواقص ؟	٣ - هل يمكن قبول البضاعة المتضررة بسعر معين ؟
٣ - هل يمكن قبول البضاعة المتضررة بسعر معين ؟	نعم

مثل الشركة

مثل المؤمن له

١ - جريت الكف على ألبان الشنت الماتية
من ألبان الدخار المزمع ١٢٤/١/٨٧ والمذكون من درجه
لضمانه الصنف والستور من قبل دار الحرب لدار الجاهل والمشموع
من بطن المزمع البافرة ابن فلهومر (١) صيا رالد مكفونه ومن ثم شنت بعدة
سيارات ١١ مخاضه الواسه لغير صجلات وبعد الجرد للمخاضه وجهه
ساليه .

١ - الألبان شكو من (١) من الواصل من ٩٨٨, ٥٨٢ من سياره
٢٤٨٢ رولت وقد وجه من ظهر الألبان هناك ٤٧٤ رولت
تفهم الدخار المزمع ١٢٨/١/٨٧ شنت على قس البافرة آخره
وبعد فز - الكليات الماتية عن المتخرة فطر ساليه
٢ - وجه ١٨٤ رولت تفهم الدخار ١٢٤/١/٨٧ منخرة شنت
اهبانك بمياه الأمطار سادس (١) شنت كذلك وجه ٥١ رولت
آخر من الدخار ١٢٨/١/٨٧ منخرة وبفهم السبب
٣ - زردنا الواسه لجهامه بعد (٢٤) مخض بوقت من مثل
الناظر من جانب جرائبه المزمع وتكذلك غير مفعولة وبالمثل
بها .

٢ - المقتضى سولت المخاضه الكف وخاف بابه فسا من هذه
المردت المقتضى استمال في ملبس الكف وبعده ٨٠ رولت
هيت لوله بفاط (١) فتره فلولت ففهمه وبالنسبة لوله اذلاله
في اماكنه المضممة داخل المقتضى .

٤ - اقتصر اجراء المقتضى القضاء نظر الجامة الاخر من شانت
لجامة مبلغ لتحويل من شانت .

٥ - المقتضى سولت المزمع الكف ١٢٨/١/٨٧ لم نعلم من اهل بكمي
آخره والمات ١٨٨ فواله بغيرها شنت لذه تطلب شرارة
المقتضى عندهم المقتضى .

٦ - بعد الاتصال بضم الدخار المزمع دار الحرب لضمانه
مؤدله لضم بابه المردت واهل مرسيه بمرور ٨٤ دنيا - ٢٠ / ١ / ٨٧
الاجور من

