

عقد التأمين البحري (الضمان البحري)

الباحثة مريم صادق نجم عبود

mllwu3@gmail.com

الباحثة زهراء صادق نجم عبود

zozzo079@gmail.com

مستخلص البحث:

ان عقد التأمين البحري من العقود المهمة والضرورية بالنسبة للتجارة البحرية و النقل البحري في الوقت الحاضر نتيجة ازدهار وتطور التبادل التجاري بين دول العالم فعقد التأمين البحري عبارة عن اتفاق بين المؤمن له (مالك السفينة أو البضائع) وشركة التأمين، حيث تلتزم الشركة بتعويض المؤمن له عن الخسائر التي تحدث نتيجة للمخاطر البحرية مثل الغرق، التصادم، الحريق، أو السرقة. يتم تحديد المخاطر التي يشملها التأمين وقيمة التغطية في العقد، ويشترط أن يقدم المؤمن له إفصاحاً دقيقاً وكاملاً عن جميع المعلومات المهمة لتجنب أي نزاع قانوني قد ينشأ في حالة وقوع الضرر. وان لعقد التأمين البحري التزامات قانونية تتجسد في حماية مالية للمؤمن له، حيث يُمكنه استرداد جزء من الخسائر التي يتعرض لها نتيجة الحوادث البحرية، مما يُخفف من الأعباء المالية المرتبطة بهذه المخاطر. كما أن عقد التأمين يساعد في تقسيم المخاطر بين الأطراف المعنية، فيقلل من العبء المالي على المؤمن له ويُعزز الاستقرار الاقتصادي والتجاري في القطاع البحري. بالإضافة إلى ذلك، يحدد العقد المسؤوليات القانونية بوضوح بين الأطراف، ما يساهم في تسوية المنازعات بشكل قانوني وفعال. هذا يضمن حماية حقوق الأطراف ويعزز من العدالة في تنفيذ العقود وتوزيع التعويضات.

الكلمات المفتاحية: التأمين البحري_ الأخطار البحرية_ التغطية التأمينية_ المؤمن_ المؤمن له المقدمة

يُعد التأمين البحري من العقود المهمة في نطاق القانون الخاص، حيث يعد من اقدم انواع التأمين وأكثرها ضرورة حيث ينظم العلاقة التعاقدية بين الأفراد والشركات دون تدخل مباشر من الدولة، إلا من خلال القواعد العامة التي تحكمه. ويهدف هذا النوع من التأمين إلى حماية المصالح الخاصة للأفراد والشركات المالكة للسفن أو البضائع أثناء عمليات النقل البحري، وذلك من خلال اتفاق يُلزم المؤمن (شركة التأمين) بتعويض المؤمن له (مالك السفينة أو البضائع أو أي طرف مستفيد) عن الأضرار التي قد تنشأ نتيجة المخاطر البحرية، مثل الغرق، التصادم، الحرائق، أو التلغ أثناء النقل، مقابل قسط تأمين يدفعه المؤمن له. وتترتب على هذا العقد آثار قانونية وفقاً لمبادئ القانون الخاص، حيث يلتزم المؤمن له بالإفصاح عن جميع المعلومات الجوهرية المتعلقة بالخطر المؤمن عليه، ودفع الأقساط المتفق عليها، بينما تلتزم شركة التأمين بتوفير التغطية التأمينية والتعويض عند تحقق الخطر وفقاً لأحكام العقد. كما يؤدي التأمين البحري إلى تعزيز الاستقرار القانوني للعلاقات التجارية البحرية، وتقليل النزاعات بين الأطراف، وتحقيق التوازن في الحقوق والالتزامات، مما يجعله أداة أساسية لحماية المصالح الخاصة في مجال النقل البحري والتجارة الدولية.

أهمية وضرورة البحث :

يُعتبر التأمين البحري من الأدوات القانونية الجوهرية في القانون الخاص، يعتبر أداة فعالة لحماية المصالح التجارية من المخاطر المتعددة التي قد تعترض عمليات النقل البحري. فهو يُمكن مالكي السفن والبضائع من الحصول على تعويض مالي في حال وقوع الأضرار الناجمة عن المخاطر البحرية مثل الغرق، التصادم، الحريق، والقرصنة، ما يخفف من الأعباء المالية الناتجة عن هذه الحوادث. تتجلى ضرورة التأمين البحري في كونه أداة فعالة لتقليل المخاطر المالية التي تتعرض لها التجارة البحرية، من خلال توزيع الخسائر بين الأطراف المعنية، بما يعزز الثقة المتبادلة بين جميع الأطراف التجارية. كما يساهم التأمين البحري في تعزيز استقرار الاقتصاد البحري، مما يتيح للأطراف الاستثمار في أعمالهم التجارية بحرية وأمان. إذ يضمن التأمين استمرار الأنشطة التجارية رغم المخاطر المترابدة، وهو ما يعزز الحركة التجارية الدولية. في ضوء ذلك، يُعد التأمين البحري في القانون الخاص ضرورة حتمية لضمان حماية شاملة للتجارة البحرية، والحفاظ على استقرار أسواق النقل البحري، مما يدعم الاقتصاد العالمي ويحفز على استمرار النشاط التجاري في هذا القطاع الحيوي.

اشكالية البحث:

تتمثل الإشكالية الأساسية في تحديد مدى التغطية التأمينية بدقة، حيث يُمكن أن تكون هناك صعوبة في تحديد المخاطر المشمولة والحدود الدقيقة للتعويضات. كما أن تعدد الأطراف (مثل مالك السفينة، الشاحن، شركة التأمين) قد يؤدي إلى تداخل المسؤوليات وصعوبة في تحديد الطرف المسؤول عن التعويض، مما يخلق نزاعات قانونية معقدة.

منهج البحث :

ان دراسة موضوع عقد التأمين البحري وماله من أهمية بالغة في القانون العراقي وبعض قوانين الدول العربية بالنسبة للنقل البحري والتجارة الدولية البحرية وذلك من خلال الوقوف على القواعد والاحكام الخاصة به فقد استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي .

تمهيد : لمحة تاريخية عن التأمين البحري

ترتبط نشأة التأمين البحري على البضائع ارتباطاً وثيقاً بالنشاط التجاري البحري، إذ يُعد البحر من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان، وقد لعب دوراً محورياً في تسهيل التجارة منذ العصور القديمة. ولم يظهر التأمين البحري كأداة مستقلة، بل جاء استجابة لحاجة ملحة لدى التجار للحد من الخسائر الناتجة عن المخاطر البحرية، كغرق السفن أو تلف البضائع أثناء النقل. لقد دفعت هذه الحاجة المتزايدة للتجار إلى البحث عن وسائل تضمن لهم حماية بضائعهم وضمان وصولها إلى وجهتها بسلام، فكان التأمين، ولو بصوره البسيطة الأولى، الوسيلة الأنسب لتحقيق هذا الهدف. ومن ثم، ظهرت أشكال أولية للتأمين البحري تعكس تلك الرغبة في تقليل المخاطر ومواجهة الخسائر. وقد تعددت الآراء حول تاريخ ومكان نشأة التأمين البحري. فبينما يُرجح كثير من الباحثين أن أول صور التأمين البحري تمثلت في عقد القرض البحري، يرى آخرون أن التأمين ظهر كعقد مستقل نتيجة للمخاطر المتكررة التي صاحبت حركة النقل البحري خلال القرون الوسطى، لا سيما في الموانئ المطلة على البحر المتوسط. فقد شهد مطلع القرن الرابع عشر الميلادي بروز سماسرة مختصين في عمليات التأمين ساعدوا في تقديم الضمانات اللازمة للتجار الراغبين بنقل بضائعهم بحراً.⁽¹⁾

ومن جانب آخر، يرى بعض الكتاب أن الصيغة الحديثة للتأمين البحري لم تتبلور إلا في بداية القرن السادس عشر، حيث اتخذ التأمين شكله القانوني والمؤسسي المعروف حالياً أما في العراق، فقد شهد قطاع التأمين البحري تطوراً تدريجياً بالتوازي مع التقدم الحاصل عالمياً في هذا المجال. وقد كان صدور القانون رقم (56) لسنة 1950 نقطة تحول مهمة، إذ تأسست بموجبه "شركة التأمين الوطنية"، التي أصبحت فيما بعد الجهة الرئيسية لممارسة مختلف أنواع التأمين، بما فيها التأمين البحري. وأسهمت الشركة في إصدار وثائق تأمينية متنوعة تتضمن شروطاً تنظم العلاقة بين أطراف العقد، مع تحديد الالتزامات المالية، خصوصاً الأقساط المفروضة على المؤمن لهم، بما يتناسب مع طبيعة المخاطر المحتملة، استناداً إلى أسس إحصائية تهدف إلى توزيع الخسائر بين أكبر عدد من المؤمن لهم⁽²⁾ ولم يقتصر التطور في العراق على الجانب المؤسسي فقط، بل شمل أيضاً الإطار التشريعي، حيث تضمن قانون التجارة رقم (149) لسنة 1970 أحكاماً متعلقة بالبيوع البحرية، تعكس التوجه نحو تبني الممارسات الحديثة في هذا النوع من التأمين. كما تناول قانون التجارة العراقي رقم (30) لسنة 1984 أحكاماً تتعلق بالبيوع البحرية، أبرزها البيع المشروط بنقل البضاعة والتأمين عليها من قبل البائع ويلاحظ أن أول تنظيم قانوني لموضوع التأمين البحري في العراق ورد في قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863، والذي تضمن أحكاماً مبدئية في هذا المجال، قبل أن يتم تطويرها لاحقاً في التشريعات العراقية⁽³⁾

هيكلية البحث :

سوف نتناول هذا البحث على شكل مطلبين الأول المطالب الاطار القانوني لعقد التأمين البحري والمطلب الثاني نطاق سريان عقد التأمين البحري بين المخاطر البحرية والالتزامات التعاقدية .

المطلب الاول: الاطار القانوني لعقد التأمين البحري

الفرع الاول : مفهوم التأمين البحري

* مفهوم التأمين لغة⁽⁴⁾

* اما مفهوم عقد التأمين البحري اصطلاحاً هو عقد يلتزم فيه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الخسائر والاضرار التي قد تصيب الأموال والممتلكات المؤمن عليها نتيجة تعرضها لمخاطر بحرية عدة مقابل دفع اقساط معينه من قبل المؤمن له⁽⁵⁾ لا يختلف عقد التأمين من حيث الوصف عن غيره من انواع التأمينات الاخرى لذلك تعددت المفاهيم الخاصة به وفقاً لبعض التشريعات الدولية ، ففي القانون العراقي لم يضع المشرع العراقي تعريف مخصص لعقد التأمين البحري ولكن ورد قانون شركات ووكلاء التأمين رقم 49 لسنة(1960) في المادة 2 ف 4 حيث عرف التأمين البحري بانه " التعاقد على التأمين ضد الأضرار التي قد تحدث للسفن بما في ذلك الحمولة، أو أي شيء ممكن تأمينه مما له علاقة بالسفن وحمولتها والبضائع والأمتعة والأموال، سواء نقلت براً أو بحراً أو جواً أو بكل الطرق؛ وتشمل أخطار المستودعات التجارية أو بالإضافة إليها أو أي أخطار عرضية قد تحدث أثناء النقل، وكل ما يدخل عرفاً وعادة في التأمين البحري.⁽⁶⁾ هذا النص يضمن للمؤمن له تعويض جميع الخسائر التي تلحق به اذا تعرض لمثل هذه الاخطار اثناء عميلة النقل البحري او في المستودعات و غيرها من الاخطار المفاجئة والعرضية، فالتأمين البحري هو " عقد بموجبه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة والى الحد المتفق عليه عن الخسائر الناتجة عن تحقق المخاطر البحرية التي تحدث في أثناء عملية

النقل⁽⁷⁾ اما في المملكة العربية السعودية فقد عرفه النظام البحري التجاري السعودي في الفقرة السابعة والعشرون من المادة الأولى من المرسوم الملكي رقم (م 33) الصادر 2018 عقد التأمين البحري بأنه "العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص خص يسمى المؤمن بتعويض شخص آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الناشئ من خطر بحري نظير قسط معين"⁽⁸⁾ وكما عرفته المادة 296 م من قانون التجارة البحري الاردني رقم 12 لسنة 1972 على أن : التأمين البحري هو "عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ماء، مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة"⁽⁹⁾ وقد عرفه المشرع الفرنسي وفقا (للمادة الأولى) من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967 من أن عقد التأمين هو "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحملة نتيجة مخاطرة بحرية ، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله ، وذلك نظير قسط معين"⁽¹⁰⁾ فهذا النص يضمن تعويض المؤمن للمؤمن له على الأضرار التي تلحق بالمؤمن له، بسبب تحقق الاخطار، وهذا الضمان هو الميزة الأساسية لعقد التأمين البحري ومن خلال تحليل هذه المفاهيم ، يتضح لنا أن التأمين البحري "التأمين البحري هو اتفاق قانوني يُبرم بين طرفين، يلتزم بموجبه المؤمن بتحمل تبعات الأخطار البحرية المحددة في العقد، مقابل قسط يدفعه المؤمن له، وذلك ضماناً لتعويض الخسائر المادية أو المسؤوليات التي تنشأ أثناء الملاحة البحرية، على أن تتوافر مصلحة مشروعة للمؤمن له في محل التأمين وقت تحقق الخطر".

الفرع الثاني : انواع التأمين البحري

يعد التأمين البحري اساسيا لتوفير التغطية الشاملة لحماية عمليات النقل البحري من الاخطار التي قد تواجه البضائع والسفن فقد تنوعت انواع التأمين البحري كالتأمين على السفن والتأمين على البضائع والتأمين على المسؤوليات البحرية والتأمين على الاجرة لذلك يمكننا توضيح لكل نوع على حدة كالآتي :

اولا_التأمين على السفن: تُعد السفينة من أبرز الأموال التي تشكّل محلاً مشروعاً للتأمين في نطاق التأمين البحري، ولا يقتصر هذا التأمين على هيكل السفينة وحده، بل يشمل كذلك ما يتبعها من ملحقات فنية كالآلات والأجهزة والمعدات التي تُعد ضرورية لممارسة النشاط الملاحي. كما يدخل ضمن هذا التأمين ما يُعرف بنفقات التسليح أو التجهيز والتي تشمل مؤونة الطاقم والركاب، ومخزون الوقود، إضافة إلى أجور البحارة إذا كان قد تم دفع جزء منها مسبقاً. ويُستند في تحديد محل هذا النوع من التأمين إلى التعريف القانوني للسفينة، والتي عرّفها الفقه بأنها: "كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية"⁽¹¹⁾

كما يُقال إنها: "المنشأة التي تقوم أو تُخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"⁽¹²⁾ وهي تعاريف تكشف أن العبرة ليست بشكل المنشأة أو حجمها، بل بمدى تخصيصها الفعلي أو المحتمل لمزاولة النشاط الملاحي بشكل منتظم. ومن ثم فإن صلاحية المنشأة لتكون محلاً للتأمين البحري تتوقف على توفر الخصائص الفنية والقانونية التي تجعلها قابلة للتعرض للأخطار البحرية. ولا يُشترط في الشيء المؤمن عليه أن يكون مكتسباً للصفة القانونية للسفينة، إذ إن أي جسم قابل للطفو ومهيأ للاستعمال في البيئة البحرية يمكن أن يُشكل محلاً للتأمين البحري، متى توافرت فيه خصائص الصلاحية الفنية. ويمتد نطاق هذا النوع من التأمين ليشمل السفن في طور



البناء، حيث يلتزم المؤمن بتغطية الأخطار التي قد تطرأ أثناء مرحلة الإنشاء، كالحريق أو الكسر أو أي حادث قد يؤدي إلى تلف البنية، فضلاً عن المخاطر المرتبطة بعملية إنزال السفينة إلى البحر، والمخاطر البحرية اللاحقة لتلك العملية ولا خلاف في اعتبار ما يقع بعد الإنزال ضمن الأخطار البحرية، كما يُنظر إلى مخاطر الإنزال ذاتها على أنها من طبيعة بحرية. أما المخاطر السابقة لإنزال السفينة، والتي ترتبط بمرحلة البناء، فرغم أنها تخرج في ظاهرها عن نطاق الملاحة البحرية، إلا أن شمولها بالتأمين يُعد امتداداً طبيعياً لأحكام التأمين البحري، وتطبيقاً استباقياً لها على منشأة يُتوقع أن تكتسب مستقبلاً وصف السفينة بالمعنى القانوني.

ومن الضروري أن يحتفظ عقد التأمين، في جميع الأحوال، بطابعه البحري، سواء كانت السفينة محل العقد مكتملة البناء أو لا تزال في طور الإنشاء⁽¹³⁾ ويُصنف التأمين على السفينة، في هذا السياق، باعتباره تأميناً عينياً يهدف إلى تعويض الخسائر الناشئة عن الهلاك أو التلف الكلي أو الجزئي الذي قد يصيب بدن السفينة أو تجهيزاتها، كما يشمل أيضاً التأمين من المسؤولية المدنية، وذلك فيما يخص الأضرار التي قد تتسبب بها السفينة للغير، سواء من خلال التصادم البحري أو من خلال المساهمة في الخسائر المشتركة وفقاً للقواعد المعتمدة في القانون البحري.

ثانياً_ التأمين البحري على البضائع :

تُعد البضائع المنقولة بحرًا من أبرز العناصر التي تستدعي الحماية التأمينية نظراً لما تتعرض له من مخاطر خلال النقل، سواء في عرض البحر أو أثناء مراحل الشحن والتفريغ أو حتى في المراحل البرية المصاحبة للرحلة. وفي هذا الإطار، يُعرف التأمين على البضائع في مجال النقل البحري بتأمين الشحنات، ويُعد من العقود التي تهدف إلى حماية البضائع المنقولة بحرًا من المخاطر المحتملة. يجوز التأمين على البضائع أياً كان نوعها، بشرط ألا تكون مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة. كما يُبرم عقد التأمين سواء كانت البضائع قد سُحنت فعلياً على متن السفينة أو كانت معدة للشحن لاحقاً، ما دام التأمين يغطي كامل مراحل الرحلة، بما في ذلك النقل البري والبحري. وتُعامل بعض الممتلكات معاملة البضائع، ويجوز التأمين عليها ضمن هذا النوع، مثل امتاع المسافرين والمنتجات البحرية كالأسماك، الأمر الذي يوسع نطاق الحماية القانونية التي يوفرها عقد التأمين البحري⁽¹⁴⁾

فالتأمين على البضائع يتم بوثيقتين الأولى تسمى وثيقة التأمين لرحلة واحدة والثانية وثيقة التأمين المفتوحة وسوف نتطرق لهذه الوثيقتين تباعاً :

أ_ وثيقة التأمين لرحلة واحدة المقفلة:

تُعد الوثيقة العائمة المقفلة من صور التأمين البحري التي تتميز بخصوصية في طبيعتها التنفيذية، حيث لا تُقيد بزمان معين، بل تُستمد صلاحيتها من بقاء مبلغ التأمين المتفق عليه سارياً. إذ تُبرم الوثيقة بين المؤمن والمؤمن له بمبلغ تأميني إجمالي يتم تحديده ابتداءً بحسب احتياجات المؤمن له وتقديراته، دون أن تُربط الوثيقة بمدة زمنية محددة، حيث يتولى المؤمن له، بموجب هذه الوثيقة، إبلاغ شركة التأمين عن كل شحنة تُرسل إليه تباعاً، ليُخصم من المبلغ الإجمالي ما يعادل قيمة الشحنة المؤمن عليها. وعند كل عملية خصم، تُصدر شركة التأمين مستنداً تأمينياً (شهادة أو ملحق) يوضح تفاصيل تلك الشحنة ومقدار التأمين المستقطع. تستمر هذه الآلية إلى حين استنفاد كامل المبلغ التأميني، وعندها يُعد العقد منتهياً من تلقاء ذاته⁽¹⁵⁾ وقد جرى العمل على أن تكون هذه الوثيقة مرنة من حيث ترتيبات الدفع، حيث يمكن أن يُسدّد القسط كاملاً عند إصدار الوثيقة،

أو يُتفق على سداد جزء منه مقدماً، حسب ما تقتضيه مصلحة الطرفين. وتُجرى تصفية الحسابات الناتجة عن التصريحات المتعاقبة للشحنات إما في نهاية كل فترة مالية محددة، أو عند انقضاء العمل بالوثيقة، وذلك لتحديد ما إذا كانت هناك فروقات مالية واجبة الأداء. تتطلب هذه الوثيقة من المؤمن له الالتزام بتقديم بيانات دقيقة ومفصلة عن كل شحنة، وهي ما يُطلق عليها "التصريحات"، ليتم على ضوءها خصم القيمة التأمينية وتعديل الرصيد المتبقي. ويُشكل هذا الإجراء ضماناً أساسية لسلامة تنفيذ الوثيقة وضبط سيرها المالي.

ومما سبق تتلخص الخصائص الأساسية للوثيقة العائمة المقفلة في ما يلي:

سريان غير مرتبط بالزمن: تستمر الوثيقة في النفاذ ما دام المبلغ التأميني لم يُستنفد، دون الحاجة إلى تحديد مدة زمنية لانتهائها.

تصفية مالية دورية أو ختامية: تُحتسب الأقساط أو الفروقات في نهاية فترة محددة أو عند استكمال الشحنات، وفق آلية محاسبية دقيقة.

مرونة في الدفع: يمكن سداد القسط دفعة واحدة أو على مراحل، بناءً على الاتفاق بين الطرفين.

الترام بالتصريحات: يتحمل المؤمن له مسؤولية تقديم معلومات مفصلة عن كل شحنة، وتُدوّن هذه البيانات ضمن وثائق رسمية تكمل الوثيقة الأصلية.

فعالية مشروطة بالرصيد التأميني: يُعد نفاذ الوثيقة مرهوناً بوجود رصيد من المبلغ التأميني الإجمالي، ويُستنفد تدريجياً مع كل شحنة يتم التأمين عليها⁽¹⁶⁾.

ب_ وثيقة التأمين المفتوحة: فقد اختلف مفهوم الوثيقة المفتوحة، وتحديد نطاقها وأشكالها المتداولة في سوق التأمين البحري. فقد اعتبرت شكلاً خاصاً من أشكال "الوثيقة العائمة" التي ظهرت في إنجلترا قبل غيرها من الدول، بينما شاع استخدامها لاحقاً في الولايات المتحدة الأمريكية، حيث عُدّت بديلاً عن الوثيقة العائمة التقليدية. فالوثيقة المفتوحة هي عقد تأمين يلتزم بموجبه المؤمن بتغطية الأضرار الناتجة عن المخاطر البحرية التي تلحق بالبضائع المشحونة على متن سفن صالحة للملاحة البحرية. تشمل هذه التغطية الإرساليات المستوردة أو المصدرة باسم المؤمن له أو لأمره، لمدة زمنية محددة أو غير محددة، وذلك حسب الاتفاق بين الطرفين. وتتميز هذه الوثيقة بأنها توفر تغطية تلقائية للإرساليات المتعاقبة خلال مدة سريانها، دون الحاجة إلى إبرام عقد تأمين مستقل لكل إرسالية على حدة عادةً،⁽¹⁷⁾ لا يُحدّد مبلغ التأمين الإجمالي في الوثيقة المفتوحة، ولكن يشترط المؤمن في الغالب ألا تتجاوز قيمة البضائع المشحونة على سفينة واحدة مبلغاً معيناً يُذكر في الوثيقة. وبذلك، فإن الوثيقة تتيح تغطية عدد كبير من الرحلات البحرية، طالما تم الإخطار بها خلال فترة سريان الوثيقة، دون ارتباطها برحلة معينة بموجب هذه الوثيقة، يحدد المؤمن قسط التأمين المستحق عن كل إرسالية مصرح بها، ويطالب المؤمن له بسداده، ثم يصدر له شهادة تأمين مستقلة تتضمن تفاصيل العقد وتغطية الرحلة المصرح بها فقط⁽¹⁸⁾ أن الوثيقة المفتوحة غالباً ما ترتبط بمدة زمنية محددة – في العادة سنة واحدة – كما يمكن أن تكون غير محددة المدة. وفي الحالة الأخيرة، لا يجوز إنهاء العمل بها أو إلغاؤها إلا بإشعار رسمي من أحد الطرفين، وفقاً لشروط الوثيقة. ولهذه الأسباب، يصنفها البعض ضمن أشكال وثائق التأمين الزمني. تمنح هذه الوثيقة للمؤمن له الحق في التأمين على الشحنات المتعاقبة وفق السعر المتفق عليه لكل نوع من أنواع البضائع، وتُعدّ كل إرسالية مؤمناً عليها من لحظة طلب المؤمن له ذلك، ويقوم المؤمن بإصدار شهادة تأمين منفصلة لها. يلتزم المؤمن له بإرسال بيان

مفصل للمؤمن عن كل شحنة يتم تحميلها خلال مدة التغطية، موضحاً فيه اسم السفينة، وميناء الشحن والتفريغ، ونوع البضاعة وقيمتها، وما إذا كانت الشحنة لحسابه الخاص أو لحساب الغير، وذلك حتى يتمكن المؤمن من تقييم الخطر وتحديد مبلغ التأمين والقسط المستحق. كما يلتزم المؤمن له بالتأمين ضمن نشاطه المهني، سواء كان وكيلاً للعمولة أو مودعاً لديه أو وسيط عبور أو غير ذلك⁽¹⁹⁾

ثالثاً: التأمين على المسؤولية البحرية: شهدت تشريعات التأمين تطوراً ملحوظاً في السنوات الأخيرة، حيث أدرجت العديد من الأنظمة القانونية نمطاً حديثاً من التأمين، هو التأمين على المسؤولية البحرية، وتُظهر الوثائق التأمينية المطبقة في مجال الملاحة البحرية أن بعض صور المسؤولية تدخل ضمن التغطيات القياسية، بينما تتطلب حالات أخرى إصدار وثائق مستقلة لتوفير الحماية اللازمة⁽²⁰⁾ وفي المراحل الأولى لتطور التأمين البحري، كان تركيز الشركات منصباً على تعويض الأضرار المادية التي قد تصيب السفن أو الحمولات أثناء الرحلة، دون أن يشمل ذلك التزامات المالك أو مستغل السفينة تجاه الغير، وهي التزامات قد تنشأ عن حوادث بحرية مثل التصادم.

تغطية المسؤولية الناتجة عن التصادم: يتحمل المؤمن مسؤولية تعويض كافة الأضرار التي قد يطالب بها الغير نتيجة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو منشأة أو أي جسم آخر، سواء أكان عائماً أو ثابتاً، مع استثناء الأضرار الجسدية التي تلحق بالأشخاص. ومع تطور الواقع البحري، ظهرت الحاجة إلى توسيع هذا النوع من التأمين ليشمل مسؤوليات إضافية قد يتحملها المجهز تجاه الغير، كالركاب أو المشاركين في الأنشطة البحرية، الذين قد يتعرضون للأذى بفعل حادث بحري⁽²¹⁾

رابعاً: التأمين على الإسهام في الخسائر المشتركة:

تُعد قاعدة الخسائر المشتركة من أقدم المفاهيم التي ظهرت في تاريخ الملاحة البحرية، وتقوم على مبدأ التضحية بمصلحة فردية لحماية المصلحة الجماعية. فإذا واجهت السفينة خطراً جسيماً أثناء رحلتها، يجوز للربان اتخاذ قرار برمي جزء من البضاعة للتخفيف من الخطر وإنقاذ الرحلة. وينتج عن هذا الإجراء التزام قانوني من جميع الأطراف المستفيدة من نجاتها – سواء مالك السفينة أو أصحاب البضائع – بتعويض صاحب البضاعة المضحى بها بنسبة تتناسب مع منافعهم. وقد تم تنظيم هذه الفكرة منذ القدم فيما عُرف بـ"قواعد رودس"، التي شكّلت الأساس النظري لقواعد الخسائر المشتركة في القانون البحري المعاصر⁽²²⁾

الفرع الثالث: خصائص عقد التأمين البحري:

1_ انه عقد ملزم لجانبين: عد عقد التأمين عقداً ملزماً للجانبين، إذ يترتب التزامات متقابلة على كل من طرفيه، المؤمن والمؤمن له، تنشأ عن العقد نفسه. ويكتسب العقد طابعه الإلزامي المتبادل في حال تحقق الخطر المحدد فيه، أما إذا لم يتحقق هذا الخطر، فإن ذلك لا يمنح العقد صفة الإلزام من الناحية العملية، رغم قيام العلاقة التعاقدية بين الطرفين ينشئ عقد التأمين التزامات متبادلة بين طرفيه، حيث يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين، وهو التزام مؤكد يقع عليه بمجرد إبرام العقد. أما التزام المؤمن، فيتمثل في دفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه، وهو التزام احتمالي لا يتحقق إلا بوقوع هذا الخطر⁽²³⁾



2_ انه عقد احتمالي : يُعد عقد التأمين من العقود الاحتمالية، لأنه يقوم على احتمال وقوع الخطر الذي يُؤمن ضده، فقد يتحقق هذا الخطر خلال فترة سريان العقد، وقد لا يتحقق مطلقاً. وبناءً على ذلك، فإن الحقوق والالتزامات المترتبة عليه لا تكون معلومة بشكل دقيق عند إبرامه بين طرفيه، وهما المؤمن والمؤمن له. فقد يستحق المؤمن له مبلغ التأمين بمجرد بدء سريان العقد ودفع قسط واحد فقط إذا تحقق الخطر، كما قد ينقضي العقد دون وقوع الخطر، فيستوفي المؤمن جميع الأقساط دون أن يتحمل أي التزام بالتعويض. لذلك، لا يمكن تحديد الطرف المستفيد من العقد مقدماً، ويُعزى هذا الطابع الاحتمالي إلى عدم اليقين بموعد تحقق الخطر أو احتمال عدم تحققه نهائياً⁽²⁴⁾

3_ انه عقد معاوضة : ان عقد التأمين البحري من عقود التعويض، وتُعد هذه السمة من أبرز خصائصه التي تميزه عن المقامرة والرهان. وينتج عن هذه الخاصية مجموعة من الآثار القانونية، من أبرزها ما يأتي:

1. يشترط لقيام حق المؤمن له في التعويض أن يلحق به ضرر فعلي نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، وإلا سقط حقه في المطالبة بالتعويض.

2. يقوم مبدأ التعويض في عقد التأمين على أساس إعادة الوضع المالي للمؤمن له إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، دون أن يحقق من وراء ذلك ربحاً أو منفعة غير مشروعة³.

3. إذا تبين أن مبلغ التأمين المتفق عليه يتجاوز القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، وكان ذلك نتيجة غش أو تدليس من طرف المؤمن له، جاز للمؤمن أن يطلب بطلان العقد

4. وبحكم طبيعته التعويضية، فإن عقد التأمين البحري ينصب على الأموال والمصالح المالية، وليس على الأشخاص، إذ إن الأرواح البشرية لا يمكن تقويمها بمال⁽²⁵⁾

4_ انه من العقود التجارية والمستمرة : يعد عقد التأمين البحري من العقود التجارية، كونه يرتبط مباشرة بالأعمال البحرية التي تُعد بطبيعتها نشاطاً تجارياً، كالأستيراد والتصدير والنقل البحري.

إلا أن ما يميزه أيضاً هو كونه من العقود المستمرة التنفيذ، إذ لا تُستنفد آثاره بمجرد التوقيع عليه، بل تمتد عبر فترة زمنية محددة يتم الاتفاق عليها مسبقاً بين الطرفين. وهذه المدة الزمنية تشكل

عنصراً أساسياً في العقد، فهي الإطار الذي تُقاس به مسؤولية المؤمن، حيث لا ينهض التزامه بالتعويض إلا إذا وقع الخطر المؤمن منه خلال تلك الفترة. أما إذا حدث الخطر خارج هذا النطاق

الزمني، فإن العقد لا يرتب أي التزام بالتعويض، ما يوضح كيف يجمع هذا العقد بين طبيعته التجارية واستمراريته الزمنية في آن واحد، دون أن يفقد حدود تنفيذه المحددة⁽²⁶⁾

5_ انه من عقود حسن النية : ان عقد التأمين البحري من العقود التي تقوم على مبدأ حسن النية بصفة جوهرية، إذ لا يقتصر هذا المبدأ فيه على الإطار الأخلاقي العام، بل يُعد من الالتزامات

القانونية الأساسية التي تحكم مراحل العقد كافة، بدءاً من التفاوض والإبرام، وانتهاءً بتنفيذ الالتزامات الناشئة عنه. ويُرتب هذا المبدأ التزاماً مباشراً على عاتق المؤمن له بضرورة الإدلاء

بكل البيانات الجوهرية المتعلقة بالخطر موضوع التأمين بدقة ووضوح، دون إخفاء أو كتمان لأي واقعة من شأنها التأثير في تقدير المؤمن لطبيعة الخطر أو قبوله له. ويؤدي الإخلال بهذا

الالتزام، سواء عن طريق الغش أو حتى الإهمال الجسيم، إلى بطلان العقد أو سقوط حق المؤمن له في التعويض، بحسب جسامته الإخلال⁽²⁷⁾

ولا يقتصر نطاق حسن النية على مرحلة التكوين، بل يمتد إلى مرحلة تنفيذ العقد، حيث يلتزم المؤمن له بالمحافظة على الشيء المؤمن عليه، واتخاذ ما يلزم من إجراءات لتقليل المخاطر البحرية، فضلاً عن الإبلاغ الفوري للمؤمن بأي حوادث أو تطورات جوهرية تظراً أثناء سريان العقد، مما قد يؤثر في التزامات الطرفين. وعليه، فإن تفسير عقد التأمين البحري لا ينبغي أن يتم وفقاً للمعنى الحرفي المجرد لنصوصه، بل يجب أن يُفهم في ضوء النية المشتركة لأطرافه، مع مراعاة طبيعة التعامل في هذا المجال، والأعراف التجارية السائدة، بما يعكس الطابع التعاوني والائتماني للعقد، ويُحقق التوازن العادل بين مصالح الطرفين⁽²⁸⁾

6_ انه من عقود الإذعان: يُعد عقد التأمين البحري نموذجاً واضحاً للعقود التي تنتمي إلى فئة عقود الإذعان، إذ إن إرادة المؤمن له تكاد تكون غائبة في مراحل تكوين العقد. فشركات التأمين البحرية تعتمد على وثائق موحدة ومطبوعة مسبقاً، تتضمن شروطاً تفصيلية أُعدت مسبقاً دون مشاركة فعلية من طالب التأمين. وتعرض هذه الوثائق على المتعاملين بصيغة نهائية لا تتيح لهم فرصة التفاوض أو التعديل على البنود الجوهرية. وفي أفضل الأحوال، قد تُمنح بعض المرونة المحدودة في الجوانب المرتبطة بنوع المخاطر البحرية المغطاة أو نطاق التغطية، إلا أن هذه التعديلات تظل شكلية ولا تمس البناء العقدي الأساسي. ونتيجة لهذا الواقع العملي، يُصنف التأمين البحري ضمن عقود الإذعان، حيث تهيمن إرادة المؤمن وتُفرض شروطه على الطرف الأضعف في العلاقة التعاقدية، الأمر الذي يضع هذا العقد ضمن الإطار الذي يستوجب رقابة قانونية تهدف إلى حماية التوازن العقدي والحد من استغلال الوضع الاقتصادي أو الفني للطرف المهيم⁽²⁹⁾

المطلب الثاني: نطاق سريان عقد التأمين البحري بين الاخطار البحرية والالتزامات التعاقدية
في هذا المطلب، سنتناول دراسة سريان عقد التأمين البحري من خلال تحليل الأخطار البحرية التي يشملها التأمين، بالإضافة إلى التزامات الأطراف المعنية في عقد التأمين البحري. سيتم تسليط الضوء على الاخطار البحرية فضلاً عن تحديد مسؤولية والتزامات كل من المؤمن والمؤمن له لضمان تنفيذ العقد بشكل قانوني فعال.

الفرع الأول_ الاخطار البحرية: يُعدّ الخطر محوراً أساسياً في عقد التأمين البحري، إذ لا ينعقد هذا العقد إلا بوجود خطر يهدد الشيء المؤمن عليه. وسوف نسلط الضوء على ماهية هذا الخطر وشروطه وأنواعه

اولاً_ مفهوم الخطر البحري: يُشار إلى الخطر في المجال البحري على أنه مجموعة الوقائع التي ترافق عمليات الملاحة البحرية بطبيعتها، والتي قد تؤدي إلى تلف الأموال أو فقدانها سواء تعلّق الأمر بالسفينة أو بالبضائع المنقولة⁽³⁰⁾

ان قانون التجارة البحرية العثماني الصادر عام (١٨٦٣) لم يعرف الخطر وإنما اكتفى بذكر مجموعة من المخاطر البحرية وذلك في المادة (١٩٥) منه والتي نصت على " انه جميع ما يقع من الضائعات والخسائر على الأشياء المضمونة يعود على الضامن سواء كان من دواعي النوء أو الغرق أو الكسر أو التنشيب أو الفسخ أو ما يقع بالضرورة من أبدال الطريق والسفر وإبدال السفينة أو تحويلها أو إلقاء البضائع في البحر والحريق والضبط والاعتصاب وتوقيف السفينة بأمر من الدولة وإعلان الحرب أو مقابلة الخصم بما فعله من الخصومة وغير ذلك من المهالك والمخاطر البحرية " يشير مفهوم الخطر البحري إلى دالتين رئيسيتين، أولاهما: الخطر الذي



ينشأ بفعل البحر نفسه، كالعواصف الشديدة التي تتسبب في اضطراب الأمواج إلى درجة تؤثر على توازن السفينة، وقد تؤدي أحياناً إلى غرقها أو فقدان السيطرة عليها. وثانيهما: الخطر الذي يصيب الأموال أو الممتلكات أثناء وجودها في البحر، دون أن يكون البحر هو السبب المباشر فيه، كحدوث انفجار في محركات السفينة أثناء الإبحار⁽³¹⁾

يجب التمييز بين "الخطر" و"الشرط" من حيث الطبيعة القانونية؛ فالشرط يعد وصفاً يرتبط بالالتزام، ويقوم على أمر مستقبلي غير مؤكد الحدوث، يتم إدخاله طوعاً في العقد من قبل أطرافه بعد استكمال عناصره. أما الخطر، فهو واقعة غير إرادية، قد تحدث أثناء تنفيذ العقد، وغالباً ما تنشأ نتيجة عوامل طبيعية مثل الغرق أو التصادم، وتؤدي إلى إلحاق الضرر بالبضائع أو الأموال المنقولة⁽³²⁾. كما يفهم على أنه "كل حادث قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها خلال الرحلة البحرية، سواء كان ذلك بسبب عوامل طبيعية أو فنية" ويشمل هذا المفهوم جميع الحوادث التي قد تصيب السفينة أو شحناتها، سواء أدت إلى تدميرها كلياً أو جزئياً أو تسببت في إلحاق أضرار مادية بها⁽³³⁾، من جانب آخر، يرى بعض الباحثين أن الخطر البحري يتمثل في الأضرار الناتجة عن وقوع أحداث مرتبطة بالوسط البحري، تصيب السفينة أو البضائع أثناء وجودها في البحر ويعد الحادث بحرياً بمجرد حدوثه ضمن نطاق البحر، بصرف النظر عما إذا كان مصدره البحر ذاته أو ظرفاً آخر، طالما أن الشيء المؤمن عليه كان موجوداً في البحر وقت وقوع الحادث⁽³⁴⁾

ثانياً_ الشروط الواجب توافرها في الخطر البحري : يجب ان تتضمن الاخطار البحرية شروطا معينه لضمان صحة العملية التامينية ومنها :

1. ان يكون الخطر احتماليا غير مؤكد الحدوث : يُعد عقد التأمين من العقود الاحتمالية من الناحية القانونية، لارتباطه بإمكانية تحقق الخطر الذي يشكل محله. وتتجلى هذه الطبيعة بوضوح أكبر في التأمين البحري، حيث يهدف هذا النوع من التأمين إلى توفير الحماية ضد أخطار محتملة، لا إلى تغطية حوادث مؤكدة الحدوث. فالغاية هنا ليست تعويض الأضرار عن مخاطر حتمية، وإنما تلك التي يُحتمل وقوعها⁽³⁵⁾

ويتخذ الخطر طابع الاحتمال في حالتين: أولاًهما أن يكون وقوعه غير مضمون، فقد يحدث وقد لا يحدث، كما هو الحال في تأمين الحريق أو السرقة، إذ لا يُتوقع حتماً وقوع مثل هذه الأخطار. أما الحالة الثانية، فتتعلق بالأخطار التي يُعد وقوعها حتمياً، لكن وقت حدوثها غير معلوم، كما في حالة التأمين على الحياة، حيث يُعتبر الموت أمراً مؤكداً، إلا أن التوقيت يبقى مجهولاً⁽³⁶⁾

2. كما يشترط في الخطر أن يكون ممكن الوقوع، فإن ثبتت استحالة بات العقد باطلاً وفقاً للقواعد العامة التي تحكم صحة العقود من حيث إمكانية تحقق محلها⁽³⁷⁾

3. ان لا يكون بارادة احد طرفي العقد : نظراً للطبيعة الاحتمالية التي يقوم عليها عقد التأمين، فإنه يشترط أن يكون تحقق الخطر خارجاً عن إرادة أطراف العقد، بحيث لا يكون لأي منهم دور مباشر في وقوعه. إذ أن تدخل أحد الطرفين في إحداث الخطر، سواء عن عمد أو عن طريق الغش والتدليس، يُفقد العقد صفته الاحتمالية، ويؤدي إلى انتفاء ركن جوهرى من أركانه، وهو ركن الخطر. ففي حال كان للمؤمن القدرة على منع وقوع الخطر محل التأمين، فإنه لا يكون مهدداً بخطر فعلي يستوجب الضمان. وبالمثل، إذا كان بإمكان المؤمن له التسبب بوقوع الحادث بإرادته المنفردة، فإن عنصر المفاجأة والاحتمال يصبح غير قائم، ويترتب على ذلك بطلان العقد

لانعدام محله. ومن ثم، يجب أن يستند تحقق الخطر إلى عوامل خارجة عن إرادة الطرفين، كقوة قاهرة أو أحداث طبيعية، أو تصرفات الغير، وذلك لضمان بقاء عنصر الاحتمال الذي يُعد أساساً قانونياً لصحة عقد التأمين⁽³⁸⁾

4. ان يكون الخطر مستقبلياً : يشترط لقيام الخطر البحري كعنصر في عقد التأمين أن يكون احتمالياً، أي أن يكون وقوعه غير متحقق عند إبرام العقد. فإذا كان الحادث قد وقع فعلاً، زال الأساس الاحتمالي الذي يُبنى عليه التأمين، مما يؤدي إلى بطلان العقد لانعدام محله. ومع ذلك، يتميز التأمين البحري بخصوصية تُعرف بـ"التأمين على الخطر الماضي"، والذي يُعنى بالحالات التي يقع فيها الخطر قبل التعاقد دون علم الطرفين. ويُعد هذا النوع من التأمين استثناءً مقبولاً في نطاق القانون البحري، شريطة أن يكون جهل الطرفين بالخطر قائماً بحسن نية وقت التعاقد، مما يسمح بإنقاذ العقد من البطلان، خلافاً لما تقتضيه القواعد العامة في العقود المدنية⁽³⁹⁾.

5. ان يكون الخطر مشروعاً غير مخالف للنظام العام : يشترط في الخطر محل التأمين أن يتسم بالمشروعية، أي أن لا يكون ناشئاً عن نشاط مخالف للنظام العام أو الآداب العامة من قبل المؤمن له. فالمشروعية هنا تمثل ركيزة أساسية لصحة محل الالتزام، ويترتب على انعدامها بطلان عقد التأمين من الأساس. وهو ما تؤكدُه القواعد العامة في القانون المدني التي تعتبر أن كل التزام يكون باطلاً إذا تعلق بمحل غير مشروع أو مستحيل. وبناءً على ذلك، لا يصح التأمين ضد الأفعال العمدية الصادرة من المؤمن له، لأن ذلك يُفضي إلى حمايته من نتائج أفعاله المقصودة، وهو أمر يتعارض مع مقتضيات النظام العام. فالسماح بالتأمين على الخطأ العمدي يُفرغ مبدأ المسؤولية الشخصية من مضمونه، ويحول عقد التأمين إلى أداة للتحويل، لا أداة لحماية مشروعة من المخاطر الطارئة⁽⁴⁰⁾.

ثالثاً_انواع الاخطار المؤمن عليها:

1_الأخطار المضمونة : يقصد بهذه الاخطار تلك الحوادث أو الظروف غير المتوقعة التي تقع أثناء الرحلة البحرية أو بسببها، وتؤدي إلى أضرار مادية تصيب السفينة أو البضاعة أو أجور الشحن. وتُعد هذه الأخطار سبباً مباشراً للخسائر التي يغطيها التأمين⁽⁴¹⁾، وتتمثل أبرزها في الآتي:

أ_ **الفقد**: قد يكون كلياً أو جزئياً، ويقصد به زوال المال المؤمن عليه نتيجة حادث مادي مباشر، كغرق السفينة أو تدمير البضاعة بسبب الحريق أو القرصنة. ولا يُعتبر الفقد قائماً إذا كان مجرد حرمان مؤقت من الحيازة، كما في حالات المصادرة أو التأخير أو الحجز القابل للإلغاء.

ب_ **التلف**: هو كل ضرر مادي يلحق بالشيء المؤمن عليه وينقص من قيمته أو يضعف من خصائصه، كتعفن البضائع القابلة للتلف، أو تعرضها للكسر أو البلل أو الصدأ. ويُشترط أن يكون التلف ناتجاً عن خطر بحري مشمول بالتغطية التأمينية.

ج_ **التصادم البحري** : في مفهومه الفني، يُقصد به اصطدام سفينة بأخرى أثناء الملاحة. غير أن مدلوله في مجال التأمين البحري يتسع غالباً ليشمل أنواعاً مختلفة من الحوادث، ويعتمد تحديده الدقيق على ما تنص عليه وثيقة التأمين ذاتها. ففي العادة، يُفهم التصادم تأمينياً على أنه ارتطام السفينة بأي جسم مادي، سواء أكان جسماً عائماً كالسفن الأخرى، أو جسماً ثابتاً كالحطام الغارق أو منشآت المرافئ والبنية التحتية للموانئ⁽⁴²⁾.

د_ النفقات: وتتمثل في المصاريف الاستثنائية التي ينفقها المؤمن له بقصد دفع الخطر أو الحد من آثاره أو تقدير الأضرار اللاحقة، مثل نفقات الإنقاذ والتفريغ وإعادة الشحن والفحص والبيع. ولا تدخل ضمن هذه النفقات المصاريف العادية الملازمة لطبيعة الرحلة البحرية.

ه_ الخسائر البحرية المغطاة بالتأمين: تُقسم الخسائر البحرية باعتبارها نتيجة مباشرة لتحقق الأخطار المؤمن عليها الى نوعين رئيسيين، تختلف آثارهما القانونية وطريقة تعويضهما:

1. الخسارة الكلية وهي التي تنطوي على هلاك كلي للشيء المؤمن عليه، أو استحالة استرجاعه أو الاستفادة منه اقتصادياً وتنقسم الى:

أ) الخسارة الكلية الفعلية: وتتحقق إذا تعرضت السفينة للغرق التام، أو إذا احترقت البضاعة بالكامل، أو فسد محل التأمين فساداً يجعل الانتفاع به مستحيلًا، مثل تحول السكر إلى مادة سائلة بسبب تسرب المياه. كما تدخل ضمنها حالات الاختفاء الطويل الأمد للسفينة بما يساوي الحكم بهلاكها

ب) خسارة الكلية التقديرية: وهي التي لا تنشأ عن هلاك مادي محض، بل تظهر عندما تكون تكلفة إصلاح الشيء أو إنقاذه تفوق قيمته السوقية، مما يجعل التمسك بحقه غير مجدٍ من الناحية الاقتصادية، كالتخلي عن سفينة جنحت على صخور وتعذر إصلاحها. ويحق للمؤمن بعد تعويض الخسارة التقديرية أن يحل محل المؤمن له في ملكية الشيء المؤمن عليه، وفقاً لمبدأ الحلول

2. الخسارة الجزئية: وتقع حين يُصاب الشيء المؤمن عليه بتلف أو نقصان لا يرقى إلى الهلاك الكلي، وتُصنف إلى:

أ) الخسارة العامة (العوارية العامة): وهي خسارة جزئية ناتجة عن تضحية إرادية تُبذل لإنقاذ الرحلة البحرية بأكملها من خطر محقق، مثل إلقاء جزء من الحمولة لتخفيف وزن السفينة في حال تعرضها للغرق أو الجنوح. وتوزع هذه الخسارة على جميع أصحاب المصالح في الرحلة البحرية – السفينة، البضاعة، وأجور الشحن – كل بحسب حصته في الخطر. ويُشترط لتطبيق نظام العوارية العامة

. أن تكون التضحية مقصودة ومبررة لحماية مصالح الرحلة البحرية.

. أن تكون ناجحة في تفادي خطر أكبر (كالغرق أو الفقد الكلي).

. أن تكون غير ناتجة عن فعل متعمد أو إهمال جسيم من طالب التعويض.

. أن تشمل أطرافاً ذوي مصالح في الرحلة (مجهز السفينة، الشاحن، المستلم).

ب) الخسارة الخاصة (العوارية الخاصة): وتقتصر على الضرر الذي يصيب مصلحة محددة دون غيرها، ككسر البضاعة فقد جزء منها بسبب سوء التخزين، ويتحملها الطرف المعني فقط، ما لم تكن مغطاة في وثيقة التأمين⁽⁴³⁾

ثانياً _ الأخطار المستبعدة المستثناة: إن الأصل في عقد التأمين البحري هو شمول التغطية لجميع الأخطار البحرية، إلا ما تم الاتفاق صراحة على استبعاده. فالمشرع لم يضع قائمة نهائية بالأخطار البحرية، بل اكتفى بذكر نماذج منها، تاركاً حريمة التحديد لاتفاق الطرفين. ولهذا، نجد أن معظم القوانين، ومنها قانون التجارة البحرية العثماني لعام 1863، لا تزال تتضمن نصوصاً تُقر بمبدأ استثناء بعض الأخطار من التغطية، وقد سارت على ذات النهج وثنائق التأمين الدولية

مثل وثيقة "اللويديز" البريطانية⁽⁴⁴⁾ وفي هذا السياق، يمكن تصنيف الأخطار المستثناة إلى ثلاثة أنواع رئيسية نتناولها كما يلي:

1) أخطاء الربان أو البحارة

يُستخدم في هذا المجال مصطلح "بارتارية"، وهو تعبير يعود أصله إلى اللغة الفرنسية القديمة، ويُقصد به الغش أو الخيانة التي تصدر من طاقم السفينة، وتحديدًا الربان أو البحارة، بهدف تحقيق منفعة شخصية غير مشروعة على حساب مالك السفينة أو البضاعة. وقد كرّست المادة (198) من قانون التجارة البحرية العثماني هذا المفهوم بنصها على أن الضامن لا يكون مسؤولاً عن الحيل أو الخيانة التي يرتكبها الربان أو الملاحون، كبيع السفينة أو تقليل البضاعة بحجة تعرضها لحادث بحري، ما لم يتم الاتفاق بخلاف ذلك في وثيقة التأمين⁽⁴⁵⁾

ويُفهم من هذا النص أن المؤمن لا يُلزم بتعويض الأضرار الناتجة عن الأفعال العمدية أو الاحتمالية من قبل طاقم السفينة، وهو ما يتفق مع المبادئ العامة التي تمنع ضمان الخطر المفتعل. ومع ذلك، فإن هذا الاستثناء ليس من قبيل القواعد الأمرة، إذ يجوز للأطراف الاتفاق على خلافه، فيشمل التأمين تلك الأفعال مقابل قسط إضافي، كما يرد صراحة في نهاية المادة المذكورة. وفي مقابل ذلك، يظل الخطأ غير العمدي – مثل الإهمال أو الجهل الفني – خارج نطاق هذا الاستبعاد، ويُعامل بحسب القواعد العامة في المسؤولية، ما لم يُنص على خلافه. كما أن الأضرار الناتجة عن فعل الغير، كتصادم سفينة أخرى تُعد من قبيل القوة القاهرة، ويُعاد تقدير المسؤولية بشأنها وفق طبيعتها الخاصة⁽⁴⁶⁾

2) خطأ المؤمن له

أشارت المادة (197) من قانون التجارة البحرية العثماني إلى أن النزول في الأسعار أو نقص الكمية أو الأضرار الناتجة عن عيوب في البضاعة أو عن أفعال أصحابها أو الشاحنين لا تُلزم الضامن بالتعويض. ويُستفاد من ذلك أن المؤمن لا يتحمل نتائج الخطأ الذي يرتكبه المؤمن له، ولا سيما إذا كان ذلك الخطأ يتمثل في إهمال إجراءات الحماية الأساسية للبضاعة، مثل التغليف السيئ أو وضعها في أوعية غير مناسبة لطبيعتها. وقد أكدت وثيقة التأمين على البضائع البحرية المعمول بها في العراق هذا الاستثناء، فنصت على استبعاد مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناتجة عن: أفعال المؤمن له أو مرسل البضاعة أو المرسل إليه أو العاملين لديهم، التغليف غير الكافي أو السيئ، التأخير في الشحن أو الوصول، وما يترتب عليه من فروقات في الأسعار أو مصاريف الحجر الصحي أو التخزين

وقد انسجم هذا الاتجاه مع ما نص عليه القانون البحري المصري في المادة (193)، التي تؤكد أن المؤمن لا يلتزم بتعويض الضرر إذا تسبب فيه المؤمن له، لأن التأمين يقوم على مبدأ الاحتمال لا اليقين، ولا يجوز للمتضرر افتعال الخطر ليستفيد من الضمان التأميني⁽⁴⁷⁾ ومع ذلك، فإن استبعاد الخطأ غير العمدي من التغطية ليس ملزماً على الدوام، إذ يمكن للطرفين الاتفاق على إدراج شرط يضمن تغطية الإهمال أو التقصير غير المتعمد، طالما لم يخالف ذلك قاعدة أمرة أو نصاً قانونياً.

3) العيب الذاتي في البضاعة

يقصد بالعيب الذاتي ذلك التلف أو النقص الذي يُصيب البضاعة نتيجة خصائصها الطبيعية الذاتية، دون أن يكون هناك تدخل خارجي ومن الأمثلة على ذلك: احتراق الفحم بسبب تكدسه، أو



تعفن البضائع القابلة للفساد مثل الفواكه أو اللحوم، أو تخمر المواد السائلة. ويُستثنى هذا النوع من الأضرار من الضمان لكونه لا ينتج عن خطر بحري بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه. وقد نصت المادة (197) من قانون التجارة البحرية العثماني صراحة على استبعاد العيوب الذاتية من الضمان، كما ورد ذات المضمون في وثائق التأمين البحرية السارية حالياً في العراق، حيث استُبعدت في فقرتها الثانية الأخطار التالية:

العيوب الذاتي، الحشرات والدود، الإجراءات الصحية أو التعقيم، التأثيرات الجوية أو الكيميائية مثل ارتفاع حموضة السوائل. وتأكيداً لذلك، نصت شروط مجمع "اللويذ" البريطانية، وتحديداً الشرط السادس، على أن العيوب الذاتية لا تُغطى بالتأمين. كما نصت على ذلك التشريعات البحرية الأخرى مثل القانون المصري⁽⁴⁸⁾

الفرع الثاني: الالتزام المترتبة على عقد التأمين البحري

اولاً_ **التزامات المؤمن**: يُعد الالتزام الأساسي الواقع على عاتق المؤمن في عقد التأمين هو أداء مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن عليه. ووفقاً لأحكام المادتين (988) و(989) من القانون المدني العراقي، فإن هذا الالتزام لا يُعد الوحيد، بل يندرج ضمن منظومة من الالتزامات التي يتحملها المؤمن باعتباره الطرف الثاني في العلاقة التعاقدية التأمينية ويأتي في مقدمة هذه الالتزامات التزامه بتعويض المؤمن له، في حدود الخطر المغطى بموجب العقد، عن الضرر الذي لحقه نتيجة تحقق أحد الأخطار المؤمنة. إلا أن هذا الالتزام مشروط بتوافر الأركان القانونية، وأهمها تحقق الخطر المتفق عليه وعدم تجاوزه لمبلغ التأمين المحدد، وهو ما يتوافق مع مبدأ أن عقد التأمين لا يُعد وسيلة إثراء بل أداة لتعويض الضرر الفعلي. غير أن وثيقة التأمين تضيف على هذا الالتزام التزاماً آخر لا يقل أهمية، يتمثل في قبول المؤمن التأمين على جميع الشحنات المستقبلية التي يثبت للمؤمن له مصلحة تأمينية فيها. وفي ضوء ذلك، سيتم تناول هذين الالتزامين، مع بيان الأساس الذي يُعتمد عليه في تحديد مبلغ التأمين في الوثيقة⁽⁴⁹⁾

1) التزام المؤمن بقبول التأمين على كافة الشحنات المستقبلية: ان عقود التأمين البحري، بوصفها عقوداً ملزمة للجانبين، تُنشئ التزامات متبادلة بين الطرفين، فالمؤمن له ملزم بأداء القسط وتقديم الإقرارات المتعلقة بكل شحنة تدخل ضمن نطاق التغطية خلال المدة المحددة تعاقدياً أو قانونياً، كما يقع على عاتقه المحافظة على مصالح المؤمن. وبالمقابل، يلتزم المؤمن بقبول التأمين على تلك الشحنات متى تم التصريح بها من قبل المؤمن له.

أ) الأساس الموجب لهذا الالتزام: تؤكد العديد من التشريعات على ضرورة التزام المؤمن بقبول التأمين على الشحنات التي يشملها نطاق وثيقة التأمين على الرغم أن القانون الإنكليزي لعام 1906 لم يتضمن نصاً صريحاً بهذا الشأن، وهو التأمين المستمر على الشحنات المتجددة، يفترض ضمناً هذا الالتزام، أما مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1974 فقد نص في المادة (2/347) على أن: "يلتزم المؤمن له في الوثيقة المقترحة بإبلاغ المؤمن بالشحنات الآتي ذكرها كما يلتزم المؤمن التأمين عليها"⁽⁵⁰⁾ ومن ثم يتضح الاتجاه التشريعي نحو إقرار هذا الالتزام بشكل صريح، وإن لم يُنظم في بعض القوانين الأخرى كالتشريع العراقي النافذ

ب) **جزاء إخلال المؤمن بالتزامه تجاه المؤمن له**: في حال رفض المؤمن قبول التأمين على بعض الشحنات المشمولة بالوثيقة، فإن ذلك يُعد إخلالاً بالعقد. وعلى الرغم من أن المشرع لم يُحدد جزاءً خاصاً لهذا الإخلال، إلا أن الرجوع إلى القواعد العامة في العقود الملزمة للطرفين،



كما ورد في المادة (250) من القانون المدني العراقي، يتيح للمؤمن له اتخاذ تدابير قانونية منها تنفيذ الالتزام على نفقة المؤمن، بعد استئذان المحكمة في الحالات غير المستعجلة، أو دون إذن في الحالات المستعجلة. فإذا ما ترتب على هذا الرفض أضرار للمؤمن له، جاز له طلب التأمين لدى شركة أخرى، وتحميل المؤمن الأول فروق الأقساط، خاصة إذا كانت الشحنة ما تزال ضمن فترة التغطية ولم تتعرض بعد للخطر. كما يمكن له المطالبة بالتعويض أو حتى فسخ العقد، ما دام الرفض قد ألحق به ضرراً مباشراً ولموسماً. من هنا، يتضح أن هذا الجزاء يمكن أن يكون وسيلة ضغط لضمان تنفيذ المؤمن التزاماته على نحو سليم⁽⁵¹⁾.

(2) التزام المؤمن بدفع مبالغ التأمين للمؤمن له: يمثل دفع مبلغ التأمين من قبل المؤمن الالتزام الجوهري الذي يقوم عليه عقد التأمين، وقد نصت المادة (983) من القانون المدني العراقي على ذلك بقولها: "التأمين عقد به يلتزم المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له وإلى المستفيد مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده، وذلك في مقابل أقساط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"⁽⁵²⁾ ويهدف هذا التعويض إلى جبر الضرر الناتج عن تحقق الخطر، إلا أن هذا الغرض يأخذ طابعاً خاصاً في عقد التأمين البحري، إذ يُتفق مسبقاً على مبلغ التأمين، مما يشكل خروجاً عن القاعدة العامة في تقدير التعويض. وهذا الاتفاق المسبق مشروع نظراً لقبول الطرفين به وارتضائهما القيمة المحددة عند إبرام العقد. وقد ورد هذا المفهوم في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الإنكليزي لعام 1906 التي تنص على أن "عقد التأمين البحري هو عقد يتعهد بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة والمدى المتفق عليه عن الخسائر البحرية"، كما نصت المادة (175) من قانون التجارة البحري العثماني على أن "المؤمن ملتزم بدفع المبلغ المتفق عليه..."⁽⁵³⁾ ويُستخلص من ذلك أن مبلغ التأمين المحدد سلفاً يلتزم به المؤمن، حتى لو لم يكن مطابقاً لقيمة الضرر الفعلي، ما دام لا ينطوي على غش أو إثراء غير مشروع للمؤمن له بل يجب أن يكون الهدف هو تعويض الخسارة الفعلية.

ثانياً_التزامات المؤمن له

(1) اداء القسط التأميني: يعد القسط التأميني المقابل الذي يدفعه المؤمن له إلى المؤمن لقاء تعهد الأخير بتعويضه عن الأضرار التي قد تلحق به أثناء الرحلة البحرية. ويُعد هذا القسط التزاماً أساسياً على عاتق المؤمن له، يتم تحديده بناءً على اتفاق الطرفين ضمن شروط عقد التأمين. وغالباً ما يتولى المؤمن تقدير قيمة هذا القسط، إما كنسبة مئوية من قيمة الأشياء محل التأمين، أو كمبلغ مقطوع، وذلك وفقاً لطبيعة تلك الأشياء وقيمتها، وسن السفينة، وحمولتها، ومخاطر الرحلة البحرية⁽⁵⁴⁾.

(2) تقديم بيانات صحيحة عن الخطر المؤمن عليه: يعد التزام المؤمن له بتقديم بيانات دقيقة وصحيحة عن الخطر المؤمن عليه من الالتزامات الجوهرية في عقد التأمين البحري، ويلتزم هذا الالتزام المؤمن له ليس فقط عند إبرام العقد، بل يمتد طوال مدة سريانه، نظراً لإمكانية تغير الظروف المؤثرة في درجة الخطر محل التأمين. وقد أولاه المشرع البحري اهتماماً بالغاً، إذ اشترط التصريح بجميع البيانات الجوهرية التي تتيح للمؤمن تقييم طبيعة الخطر بدقة. وفي هذا الإطار، يلتزم المؤمن له بتقديم إقرار خاص بالشحنات المؤمن عليها، وهو ما أكدته الفقرة (2) من المادة (347) من مشروع قانون التجارة البحري العراقي لسنة 1974، حيث يجب أن



يتضمن هذا الإقرار بيانات جوهرية تتعلق بالشحنة، مثل نوع البضاعة، قيمتها، قيمتها، وسيلة النقل، تاريخ الشحن، اسم السفينة، خط سير الرحلة، موانئ الشحن والتفريغ، فضلاً عن طريقة التعبئة والتغليف. وتكمن أهمية هذا الإقرار في كونه يمثل أداة أساسية لتحديد نطاق التغطية التأمينية والتحقق من تحقق الخطر المؤمن منه، كما يساهم في الوقاية من محاولات الغش التي قد تصدر من قبل المؤمن له، كأن يقوم بالإبلاغ عن الشحنات المتضررة فقط دون السليمة. ولمواجهة هذا الإخلال، أورد المشرع جزاءات متعددة، إذ نصت المادة (348) من مشروع قانون التجارة البحري العراقي لسنة 1974 على أن للمؤمن، في حال ثبوت تعمد المؤمن له مخالفة التزامه، أن يفسخ العقد فوراً، مع استرداد ما دفعه عن الحوادث المتعلقة بالشحنات التالية لأول مخالفة، بالإضافة إلى حقه في استيفاء أقساط الشحنات غير المصرح عنها.

3) التزام المؤمن له بإعلام المؤمن بوقوع الخطر والمحافظة على حقوقه التأمينية يعتبر التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بوقوع الخطر أو تفاقمه من الالتزامات الجوهرية في عقد التأمين البحري، إذ يُعد هذا الإخطار آلية أساسية تمكن المؤمن من اتخاذ التدابير اللازمة لتقليل الأضرار والتحقيق في ملابسات الحادث. وفي هذا الصدد، نصت المادة (986/ج) من القانون المدني العراقي على ما يلي: "يجب على المؤمن له أن يخطر المؤمن بكل ما يطرأ أثناء سريان العقد من ظروف من شأنها أن تؤدي إلى زيادة الخطر." ينبغي أن يتم الإخطار خلال فترة زمنية معقولة من تاريخ العلم بالطرف الطارئ، ويُعتبر هذا الالتزام قائماً بذاته، مستقلاً عن النصوص العقدية، انطلاقاً من مبدأ حسن النية الذي يشكل حجر الأساس في العقود التأمينية. وإذا تأخر المؤمن له عن تقديم الإخطار دون عذر مشروع، فقد يؤدي ذلك إلى إعفاء المؤمن من تعويض الأضرار التي كان يمكن تفاديها، ما لم تثبت عدم تأثير موقف المؤمن بالتأخير، وهو ما تخضع المحاكم لتقدير دقيق حسب ظروف كل حالة⁽⁵⁵⁾ وقد نصت التشريعات المقارنة، مثل القانون العثماني (المادة 218) والقانون المصري (المادة 1/348) والقانون السوري (المادة 305)، على مهلة إخطار ثلاثة أيام، فيما ترك القانون الإنجليزي لعام 1906 الأمر لتقدير المعقولة في مدة الإخطار. أما في الوثائق التأمينية الدولية، كوثائق جمعية مكنتبي لويز، فتم التشديد على ضرورة الإخطار التحريري الفوري، واعتباره شرطاً لاستحقاق التعويض. علاوة على ذلك، يلزم عقد التأمين المؤمن له بالحفاظ على حقوق المؤمن، والامتثال لشروط وثيقة التأمين، حيث يُعد خرق هذه الشروط سبباً مشروعاً لفسخ العقد من قبل المؤمن. ويتوجب على المؤمن له، فور تعرض البضاعة المؤمن عليها لأي ضرر من المخاطر المشمولة بالتغطية، إخطار المؤمن فوراً، ويفضل أن يكون الإخطار كتابياً لما له من قوة في الإثبات⁽⁵⁶⁾ في ضوء ما سبق، يتضح أن التزام الإخطار يشكل ركيزة أساسية توازن بين حقوق الطرفين وتحقق الغرض من عقد التأمين البحري، وهو حماية البضاعة والمنقولات البحرية من المخاطر المحتملة، مع تعزيز التعاون والتزام الشفافية بين المؤمن والمؤمن له.

الخاتمة

بناءً على ما توصل إليه البحث من تحليل قانوني لعقد التأمين البحري، تم استخلاص عدد من النتائج المهمة، ويُقترح في ضوءها جملة من التوصيات التي من شأنها تعزيز الإطار التشريعي لعقد التأمين البحري.

النتائج:

1. عدم وجود تنظيم قانوني خاص لعقد التأمين البحري في العراق أثبتت الدراسة أن عقد التأمين البحري لا يزال يخضع في العراق لأحكام القانون المدني العامة، دون وجود قانون مستقل أو تنظيم خاص يُراعي الطبيعة الفنية والتجارية لهذا العقد. ونتيجة لذلك، يُلجأ في بعض المسائل إلى القانون البحري العثماني لسنة 1863، مما يُظهر تأخرًا تشريعيًا يستوجب المعالجة، خاصة بالمقارنة مع النظم القانونية المقارنة التي خصت التأمين البحري بتشريعات مفصلة.
2. الخصوصية القانونية لعقد التأمين البحري وأثرها في العلاقة التعاقدية يتميز عقد التأمين البحري بصفات قانونية فريدة، منها أنه عقد احتمالي وتجاري، ويقوم على مبدأ حسن النية. وهذا يفرض على طرفيه - خصوصًا المؤمن له - الإفصاح عن كل المعلومات الجوهرية التي قد تؤثر على تقدير الخطر. كما أن تنوع موضوعاته، بين السفينة والبضاعة والمسؤولية، يقتضي دقة في الصياغة وتحديد محل العقد والتزاماته.
3. مرونة الاتفاق التعاقدي في تحديد الأخطار البحرية ضمن حدود مشروعته كشفت الدراسة أن تحديد الأخطار المغطاة أو المستثناة في عقد التأمين البحري يُترك لإرادة الطرفين، ما دامت لا تُخالف النظام العام أو تُستخدم كوسيلة للغش. ويشمل ذلك الاتفاق على تغطية أخطار مثل الغرق، التصادم، أو استثناء الأضرار الناتجة عن التهريب أو الحرب. وهو ما يؤكد أهمية الصياغة الدقيقة لوثيقة التأمين، وضبطها بأحكام قانونية واضحة تضمن التوازن بين مصالح الطرفين.
4. تترتب على عقد التأمين البحري آثار قانونية بين الطرفين وفقًا للقانون المدني العراقي، وخاصة المواد (986) و(987). فالمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن منه، كما يلتزم بعدم الامتناع عن الدفع إلا بموجب استثناء قانوني أو تعاقدية مشروع. بالمقابل، فإن المؤمن له يلتزم بدفع الأقساط، وتقديم البيانات الجوهرية وقت التعاقد، والأهم من ذلك الإبلاغ عن وقوع الخطر دون تأخير، ويُعد هذا التزامًا جوهريًا. وإذا أخل المؤمن له بهذه الالتزامات، فقد يسقط حقه في التعويض كليًا أو جزئيًا، أما إذا أخل المؤمن بالتزامه بالدفع، فيجوز للمؤمن له مطالبته بالتنفيذ العيني والتعويض، استنادًا إلى أحكام القانون المدني العراقي.

التوصيات:

1. دعوة المشرع العراقي إلى سنّ تشريع خاص بعقد التأمين البحري، يُنظّم هذا العقد بصورة مستقلة ومتكاملة، ويُعالج الأحكام المرتبطة بتكوينه، أنواعه، شروطه، طبيعة الأخطار البحرية المغطاة والمستثناة، والالتزامات القانونية المترتبة على طرفيه، بما يواكب التطورات التشريعية ويلبي احتياجات الواقع العملي في البيئة البحرية والتجارية في العراق.
2. الحث على مراجعة النصوص العامة الواردة في المواد (983-990) من القانون المدني العراقي، كونها لا تفي بتنظيم التأمين البحري تنظيمًا دقيقًا، والعمل على إدخال تعديلات تشريعية تُخصص نصوصاً قانونية مفصلة لعقود التأمين المتخصصة، ولا سيما عقد التأمين البحري، بما يحقق دقة الصياغة ويوفر استقراراً في التطبيق القضائي.
3. ضرورة إلغاء الاعتماد الفعلي على قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863، بالنظر لعدم ملاءمته لمقتضيات العصر، والاستعاضة عنه بتشريع وطني حديث يواكب المعايير القانونية الدولية، ويؤسس لقاعدة قانونية بحرية واضحة تواكب التطور الاقتصادي والقانوني في العراق.

4. تفعيل الدور التنظيمي والإشرافي للجهات المختصة بقطاع التأمين، كديوان التأمين العراقي ووزارة النقل، من خلال إصدار أنظمة وتعليمات تفسيرية توضح الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين البحري، وتُحدّد بدقة نطاق الأخطار المغطاة والمستثناة، بما يعزز التوازن العقدي ويحمي مصالح الأطراف، وبالأخص الطرف الضعيف في العلاقة التأمينية.

5. توحيد الاجتهاد القضائي المتعلق بالنزاعات الناشئة عن التأمين البحري، من خلال تبني محكمة التمييز أو مجلس القضاء الأعلى مبادئ قانونية واضحة ومعلنة تُعالج الآثار القانونية المترتبة على الإخلال بالالتزامات التعاقدية من قبل المؤمن أو المؤمن له، وتُبيّن شروط سقوط الحق في المطالبة أو قيامه، بما يعزز الأمن القانوني والثقة في البيئة التأمينية البحرية.

الهوامش

- (1) مجيد حميد العليكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، الطبعة الأولى، 2002، ص 336
- (2) كامل عباس الحلواني الخطر والتأمين دار المعارف بمصر - 1965 - ص 16.
- (3) رحيم راهي ناصر، الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحرا، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة، مجلد 1، عدد 8، 2009
- (4) التأمين لغة: إنه مشتق من (الامن) بمعنى زوال الخوف وطمأنينة النفس جاء في مجمع اللغة العربية. المعجم الوسيط، دار الدعوة، ط 4، ج 1، القاهرة، 1989، ص 23
- (5) عادل على المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى مكتبة دار الثقافة والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002، ص 246
- (6) انظر، المادة الثانية قانون شركات وكلاء التأمين رقم 49 لسنة 1960.
- (7) مرزي سعيد عباس (2006) الأمين النظرية والممارسة بغداد تم في شركة إعادة التأمين العراقية
- (8) انظر، الفقرة السابعة والعشرون من المادة الأولى المرسوم الملكي (م 33) من النظام البحري التجاري السعودي الصادر 2018
- (9) انظر، المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972م
- (10) عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، ص 464.
- (11) إبراهيم عناني قانون البحار. الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1975، ص 78
- (12) وناس بو خميس "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تامنغست - الجزائر، سلسلة محكمة، العدد (01)، جانفي 2012، ص 70
- (13) مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، القاهرة، 1992، ص 51
- (14) محمد بهجت عبد الله أمين قايد الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط 1، النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005، ص 395.
- (15) د. مورييس منصور، دراسات في التأمين، ط 1، مطبعة المعارف، بغداد، 1978

- (16) سماح حسين علي، وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بابل، 2003، ص. 45.
- (17) جلال وفاء محمد، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الإشتراك (وثيقة التأمين العالمية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002، ص 25
- (18) دغيش أحمد، "التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة: دراسة مقارنة"، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مخبر المؤسسات الدستورية والنظم السياسية، العدد الثالث، سبتمبر 2017، ص 190
- (19) جلال وفاء محمد، مرجع سابق ص 35
- (20) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 435.
- (21) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، سنة 2005 ص 56
- (22) زيان خالد، عقد التأمين البحري على هيكل السفينة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص المسؤولية والتأمينات، جامعة عبد الحميد بن باديس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مستغانم، 2025 ص 30 .
- (23) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر وعقد التأمين، دار الثقافة، القاهرة، ص 1139
- (24) عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 248
- (25) عبد القادر العطير، با سم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 464
- (26) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، 2012، ص 19_24
- (27) حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق أبي بكر بلقايد تلمسان، 2003، ص 26
- (28) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 18
- (29) جمال الحكيم التأمين البحري - دراسة عملية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1995، ص 53
- (30) لطيف جبركوماني، القانون البحري، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2003، ص 259
- (31) د.صدام عبد الحسين رميش، "الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية: دراسة مقارنة في ضوء بعض القوانين العربية والاتفاقيات الدولية"، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، المجلد 1، العدد 8، كلية العلوم السياسية - جامعة ميسان، 2021، ص 7
- (32) علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، ط1، منشورات الحلبيية، بيروت، 2012، ص 46
- (33) عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 267.
- (34) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، ط1، القاهرة، ص 401
- (35) مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 467
- (36) عبد الرحيم عبد الحميد الساعاتي، إدارة الغرر في التأمين التعاوني، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، العدد 23 سنة 2010، من 95

- (37) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج 1، مج 1، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، بيروت، لبنان، 2009، ص1219
- (38) د. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط3، 2008 ص 46
- (39) مولاي بلقاسم، "شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري"، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، 2017-2018، ص30
- (40) د. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، 2005، ص 222
- (41) عبد ربه إبراهيم علي إبراهيم مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي النواحي النظرية والتطبيقات العملية والرياضية، دار النهضة العربية، بيروت 1988، ص 43
- (42) محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص406
- (43) د. محمد ناصر، ميس ومحمد طنطرة، التأمين البحري: دراسة عملية على المؤسسة العامة السورية للتأمين، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة دمشق، 2007/2008 ص10
- (44) قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906، قانون التجارة الفرنسي لسنة 1967، والقانون البحري المصري لسنة 1883
- (45) م. م رحيب راهي ناصر، الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحرا، جامعة المثنى، مجلة الكلية الاسلامية الجامعة المجلد 1، العدد 8، 2008 ص243
- (46) د. محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة - 1966 ص359
- (47) اسيل بكر جاسم المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة بابل كلية القانون، 2020م ص 75 وما بعدها
- (48) انظر، المادة (194) من التقنين البحري المصري، لسنة 1883
- (49) أحمد جليل إبراهيم، عقد التأمين في القانون المدني العراقي، بحث قانوني، بإشراف القاضي فريدون محمد علي، نائب رئيس محكمة استئناف كركوك/كربلاء، 2015، ص20
- (50) مشروع القانون البحري العراقي، لسنة 1974
- (51) سماح حسين علي، مصدر سابق، ص168 وما بعدها
- (52) انظر، القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951
- (53) انظر، قانون التجارة البحري العثماني سنة 1863، وقانون التأمين البحري الانكليزي لسنة 1906
- (54) أحمد جليل إبراهيم، مصدر سابق، ص 13
- (55) أحمد جليل إبراهيم، مصدر سابق ص 17
- (56) سماح حسين علي، مصدر سابق، ص 159



المصادر References

أولاً: الكتب

1. إبراهيم عناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1975.
2. جمال الحكيم، التأمين البحري - دراسة عملية قانونية، مكتبة النهضة المصرية، مصر، 1995.
3. جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2002.
4. كامل عباس الحلواني، الخطر والتأمين، دار المعارف، مصر، 1965.
5. طيف جبر كومانى، القانون البحري، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2003.
6. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، الجزائر، 2005.
7. عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
8. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج1، مج1، منشورات الحلبي الحقوقية، ط3، بيروت، 2009.
9. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، عقود الغرر وعقد التأمين، دار الثقافة، القاهرة، د.ت.
10. عبد الرحيم عبد الحميد الساعاتي، إدارة الغرر في التأمين التعاوني، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، 2010.
11. عبد ربه إبراهيم علي إبراهيم، مبادئ التأمين التجاري والاجتماعي، دار النهضة العربية، بيروت، 1988.
12. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة والتوزيع والدار الدولية، عمان، 2002.
13. علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
14. مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط، دار الدعوة، ط4، القاهرة، 1989.
15. مجيد حميد العكيلي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، الطبعة الأولى، 2002.
16. معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط3، 2008.
17. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، النهضة العربية، القاهرة، 2005.
18. مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، القاهرة، 1992.
19. مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، 2012.

20. مورييس منصور ، دراسات في التأمين ، ط1 ، مطبعة المعارف ، بغداد ، 1978
21. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- الرسائل والأطروحات**
1. أسيل بكر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة بابل، 2020 .
2. أحمد جليل إبراهيم، عقد التأمين في القانون المدني العراقي، بحث قانوني، بإشراف محكمة استئناف كركوك، 2015 .
3. دغيش أحمد، "التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين المفتوحة: دراسة مقارنة"، مجلة دائرة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، 2017 .
4. زيان خالد، عقد التأمين البحري على هيكل السفينة، مذكرة ماستر، جامعة عبد ايد بن باديس، 52025 .
5. رحيم راهي ناصر، "الخطر في التأمين على البضائع المنقولة بحراً"، مجلة الكلية الإسلامية الجامعة، 2008.
6. سماح حسين علي، وثيقة التأمين العائمة في النقل البحري: دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة بابل، 2003.
7. صدام عبد الحسين رميش، "الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية"، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، 2021.
8. محمد ناصر ميس، محمد طنطورة ، التأمين البحري: دراسة عملية على المؤسسة العامة السورية للتأمين، رسالة ماجستير، جامعة دمشق، 2007-2008
9. حياة بن عيسى، التأمين على هيكل السفينة، مذكرة ماجستير، جامعة تلمسان، 2003 .
10. مولاى بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2017-2018.
11. وناس بو خميس، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، 2012.
- ثالثاً: القوانين والتشريعات**
1. القانون البحري المصري لسنة 1883.
2. القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 .
3. النظام البحري التجاري السعودي الصادر 2018
4. قانون التأمين البحري الإنكليزي لسنة 1980
5. قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لسنة 1972 .
6. قانون التجارة البحري العثماني لسنة 1863
7. قانون التجارة الفرنسي لسنة 1967
8. قانون شركات ووكلاء التأمين رقم 49 لسنة 1960
9. مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1974.

Arine Insurance Contract (Maritime Guarantee)

Abstract:

The maritime insurance contract is one of the essential and necessary contracts for maritime trade and transport today, due to the flourishing and development of international trade between countries. The maritime insurance contract is an agreement between the insured (the shipowner or cargo owner) and the insurance company, where the company undertakes to compensate the insured for losses resulting from maritime risks such as sinking, collision, fire, or theft. The risks covered by the insurance and the coverage value are specified in the contract, and the insured is required to provide complete and accurate disclosure of all relevant information to avoid any legal disputes that may arise in the event of a loss.

The maritime insurance contract has legal implications, manifested in financial protection for the insured, allowing them to recover part of the losses incurred due to maritime accidents, thus reducing the financial burdens associated with these risks. Additionally, the insurance contract helps in distributing the risks among the involved parties, reducing the financial burden on the insured, and enhancing economic and commercial stability in the maritime sector. Furthermore, the contract clearly defines the legal responsibilities of the parties, which helps resolve disputes in a fair and legal manner. This ensures the protection of the parties' rights and strengthens justice in contract implementation and compensation distribution.

Keywords : Marine Insurance _ Marine Risks _ Insurance Coverage _ Insurer _ Insured.