



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ديالى

كلية القانون والعلوم السياسية

قسم القانون

انواع الاخطار البحرية واهميتها القانونية

بحث مقدم من قبل الطالبة (ميلاد رباح عبد المطلب)

الى مجلس كلية القانون والعلوم السياسية – قسم القانون وهو جزء من
متطلبات نيل شهادة البكالوريوس في القانون

بإشراف

م . م فادية محمد اسماعيل

٢٠١٧ م

١٤٣٨ هـ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

((وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفَلَكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ
بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ))

((صدق الله العظيم))

سورة ابراهيم الآية (٣٢)

الاهداء

الى منارة العلم النبي الامي سيد الخلق رسول الله (محمد) صلى الله عليه
واله وصحبة وسلم .

الى الينبوع الذي لا يمل من العطاء الى من حاكت سعادتي بخيوط منسوجة
من قلبها ... والدتي العزيزة .

الى من سعى وشقى لأنعم براحة والهناء الذي لم يبخل بشيء من اجل دفعي
بطريق النجاح ... والدي العزيز .

الى من حبهم يسري في عروقي ويلهج بذكرهم فؤادي ... اخواني .

الى من سرنا سوياً ونحن نشق الطريق معاً نحو النجاح ... صديقاتي .

الى من صاغوا لنا علمهم حروفاً ومن فكرهم منارة تنير لنا مسيرة العلم
والنجاح ... اساتذتي .

((الشكر والتقدير))

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خاتم الانبياء والمرسلين محمد (ص).

اتقدم بالشكر والتقدير الى جميع اساتذتي الاعزاء الذين ساهموا في تعليمي واطمح بالشكر الى استاذتي القديرة (فادية محمد اسماعيل) التي ساعدتني في انجاز هذا البحث ومواكبتها لأي تغيير يطرأ عليه .

واشكر مكتبة الكلية التي وفرت لي اغلب الكتب والمصادر .

وأخيراً اشكر جميع اخواني واخواتي الطلاب .

اهدي لهم جهدي المتواضع هذا .

الباحثة

اقرار المشرف

اشهد ان اعداد هذا البحث الموسوم (انواع الاخطار البحرية واهميتها القانونية)
قد جرى تحت اشرافي في كلية القانون والعلوم السياسية / جامعة ديالى وهو
جزء من متطلبات نيل شهادة البكالوريوس في القانون .

المشرف :- فادي محمد

التوقيع :- 

التاريخ :- ٢٩ / ٣ / ٢٠١٧

((المحتويات))

ت	العنوان	من - الى
١	الآية	أ
٢	الاهداء	ب
٣	شكر وتقدير	ت
٤	اقرار المشرف	ث
٥	قائمة المحتويات	ج
٦	المقدمة	١
٧	المبحث الاول (ماهيه الخطر البحري في التأمين البحري واهميته وخصائصه)	٢ - ١١
٨	المطلب الاول (ماهيه الخطر البحري في التأمين البحري)	٣ - ٧
٩	المطلب الثاني (الاهمية القانونية للخطر وخصائصه)	٨ - ١١
١٠	المبحث الثاني (انواع الاخطار البحرية)	١٢ - ١٩
١١	المطلب الاول (الاخطار التي يغطيها التأمين)	١٣ - ١٦
١٢	المطلب الثاني (الاخطار التي لا يغطيها التأمين)	١٧ - ١٩
١٣	المبحث الثالث (الوضع القانوني للخطر)	٢٠ - ٢٧
١٤	المطلب الاول (اثبات الخطر البحري)	٢١ - ٢٣
١٥	المطلب الثاني (التعويض عن الاضرار التي يصيبها الخطر)	٢٤ - ٢٧
١٦	الخاتمة	٢٨
١٧	المصادر	

المقدمة

ان النشاط البحري ينطوي على الكثير من المخاطر سواء ما كان عائداً الى الحوادث البحرية ، او ما كان يرجع الى نوع وطبيعة الوساطة المستخدمة في النقل البحري ، وتختلف الحوادث والاطار البحرية والخسائر الناتجة عنها في طبيعتها وفي مدى تحققها وفي جسامه الاضرار التي قد يتعرضون لها نتيجة هذه الحوادث ، حيث يعتبر التامين بالغ الاهمية في العمليات التجارية اذ من النادر ان تبحر اي سفينة دون ان يتم التامين عليها لضمان الخطر الذي تواجهه ، وفكرة التامين من الاخطار نشأت لحماية اصحاب التجارة البحرية من مخاطر الملاحة والتامين وسيلة امان وحماية للمؤمن له من الحوادث .

اهمية البحث :- ترجع اهمية البحث بكونه يتعلق بموضوع مهم من مواضيع التامين البحري وهو بيان انواع الاخطار البحرية التي تحدث في البحر خاصة ان النقل البحري هو السائد في التجارة الدولية وتتعرض هذه العملية لكثير من المخاطر والكوارث مما يعزز اهمية التامين البحري وايضاح الاخطار التي تتعرض لها عملية النقل .

مشكلة البحث :- تتجسد مشكلة الدراسة في ان الخطر البحري يحدث دائماً والسفينة في عرض البحر الامر الذي يعقد مسألة تحديد اسباب حدوثه وما اذا كان قد حصل بشكل متعمد ام لا ، لذلك السؤال الذي يثار هل يجوز التامين البحري على الاخطار التي تتعرض لها السفينة ؟ وما هو موقف المشرع من عملية التامين على المخاطر وما هي الاثار القانونية المترتبة على المخاطر التي تتعرض لها السفينة البحرية ؟.

فرضية البحث :- ان فرضية البحث (انواع الاخطار البحرية واهميتها القانونية) تقوم على المنهج النظري والوصفي حيث اجتمع المنهجان في كتابه البحث .

وبناء على ما تقدم قسمنا البحث حسب خطة البحث التالية :-

المبحث الاول :- ماهية الخطر البحري في التامين البحري واهميته القانونية وخصائصه .

المبحث الثاني :- انواع الاخطار البحرية .

المبحث الثالث :- الوضع القانوني للخطر .

المبحث الاول

ماهية الخطر البحري في التأمين البحري واهميته وخصائصه

يعتبر الخطر من اهم عناصر التأمين فهو محل عقد التأمين وشرط صحته ، فالخطر البحري هو الذي يميز التأمين البحري عن غيره من انواع التأمين ، وهو الركن الجوهري في عقد التأمين ويترتب على انتفائه بطلان العقد ، وله خصائص واهمية التي يتم بموجبها تحديد الخطر والنتائج التي تترتب عليه سواء تحقق ام لا .

وبذلك سنتناول في هذا المبحث مطلبين :-

المطلب الاول / ماهية الخطر البحري في التأمين البحري .

المطلب الثاني / الاهمية القانونية للخطر البحري وخصائصه .

المطلب الاول

ماهية الخطر البحري في التأمين البحري

الفرع الاول

ماهية الخطر البحري .

الخطر لغة :- خَطَرًا ، وخطورًا ، وخطورةً : عَظُم وارتفع قدره فهو خطير ، والخطر هو الاشراف على الهلاك ^(١).

اما اصطلاحاً فالخطر البحري هو الحادث غير المتوقع الذي يحتمل وقوعه في البحر خلال الرحلة البحرية ^(٢) . يتضح من خلال التعريف ان الخطر لا يشمل الصعوبات العادية للملاحة كالحركة العادية للرياح لان هذه الصعوبات متوقعة .

وكذلك يقصد بالإخطار البحرية هي الاخطار التي تتعرض لها الرسالة البحرية او احد اطرافها - الشحنة - واسطة النقل البحري - اجور الشحن البحري خلال عملية النقل البحري شرط ان تقع على سطح البحر فتنتج اما بسبب ظواهر بحرية كالأمواج والتصادم والاحتكاك او سبب ظواهر غير بحرية كالحريق او السرقة او القرصنة ^(٣) .

١ - المعجم الوسيط ، الجزء الاول ، الطبعة الثانية ، دار الدعوى ، تركيا - ص ٢٤٣ .

٢ - د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، القاهرة - ١٩٩٥ ص ٤٥٥ .

٣ - د . عماد الدين عبد السلام محمد ، الاخطاء المستبعدة والاطفاء المغطاة في التأمين البحري ، دار النهضة ، القاهرة ، ٢٠٠٤-٢٠٠٥ - ص ٦٢ .

والخطر البحري في ظل القانون الانكليزي هو كل حادث ينشأ بفعل البحر اما اذا كان الحادث قد وقع على سطح البحر ، دون ان يكون للبحر دخل في حدوثه كالحريق الذي يندلع على ظهر السفينة فلا يعتبر خطأ في ظل القانون الانكليزي ،اما القانونان البحريان في كل من فرنسا ومصر فهما يعرفان الخطر البحري بانه كل حادث غير متوقع سواء كان ناشئاً عن البحر ذاته او كان البحر مجرد مسرحاً له ^(١) . وبهذا يتضح ان القانونان البحريان الفرنسي والمصري تعريفهما للخطر البحري اوسع من تعريف القانون الانكليزي .

والرأي الراجح في تعريف الخطر البحري هو الاضرار التي تتعرض لها السفينة والاشخاص والحمولة في البحر سواء كانت ناتجة عن البحر كالأمواج او ناتجة بفعل الانسان كخطأ الربان او القرصنة .

وبعد ان بينا ماهية الخطر البحري سنتطرق عن اهم الصفات التي يتميز بها الخطر البحري والعوامل المؤثرة على حدته .

صفات الخطر البحري :- ان الخطر لكي يتم اعتباره بحرياً ويدخل في حدود التامين ان يتصف بعدة صفات منها :-

١- ان يكون الخطر البحري متعلقاً بأطراف الرحلة البحرية يعني هذا باحتمال تعرض احد اطراف الرحلة للخطر ، كواسطة النقل وكذلك اجرة الشحن والبضاعة .

٢- ان يكون الخطر البحري متعلقاً بمرحلة ما من اعمال النقل البحري اي اذ الخطر يجب ان يكون في احد مراحل النقل سواء في اثناء النقل في عرض البحر او بالنقل من مخازن المصدر الى السفينة او ميناء الوصول الى مخازن المؤمن له او اثناء التفريغ او التحميل والشحن او في اي مرحلة اخرى من مراحل النقل .

٣- ان يكون الخطر البحري ناجماً عن الظواهر الطبيعية الاعتيادية اي الاضرار الناجمة عن مياه البحر والامواج او الجليد وما ينجم عنها كالجنوح او الغرق او التصادم .

١- د . محمد بهجت عبد الله امين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الثالث ، الطبعة الاولى ، دار النهضة ، القاهرة ، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥ ، ص ٤٠٢

العوامل المؤثرة في حدة الخطر البحري :-

١- **المؤثر او العامل المادي للخطر :-** هو الخطر الناجم عن الصفة الطبيعية لمحل التأمين وتؤدي الى زيادة او نقصان احتمال تحقق الخطر ، اي هناك صفات معينة تعطي المؤشرات العامة لاحتمال تحقق الخطر وهذه الصفات هي :-

أ- **السفينة :-** عند قيام المؤمن بإجراء التأمين على البضائع يأخذ بنظر الاعتبار صفات السفينة الناقلة للبضاعة من حيث عمر السفينة وقدمها ، حيث كلما ازدادت قدماً كلما ازدادت احتمالات الخطر .

ب- **خط سير السفينة :-** يحدد خط سير السفينة والموانئ التي ستمر بها وبموجب هذا الخط يمكن تحديد احتمال تحقق الخطر اما بالنسبة للميناء الذي تتوقف فيه السفينة والخدمات المقدمة من قبل ادارة الميناء يؤثر على زيادة وانخفاض نسبة الاضرار في البضاعة .

ت- **طبيعة البضاعة المنقولة :-** ان لطبيعة البضاعة الاثر الكبير على نسبة الاضرار كالبضاعة التي لا يمكن التأخير في ايصالها بسبب طبيعتها السريعة للتلف كالفواكه مثلاً وهناك بضائع التي تكون لها صفة التأثير بالروائح او تؤثر على البضائع الاخرى كالتبغ والجلود ، وهناك بضائع تؤثر عليها العوامل الجوية وتؤدي الى تلفها جزئياً كما يحدث في حالة صدأ الحديد وكل هذه الحالات تؤثر تأثيراً على زيادة او نقصان نسبة الخسائر في البضاعة المنقولة .

ث- **صفات السفينة الناقلة :-** حيث يؤثر تأثيراً كبيره نوعية السفينة وصفاتها على حدة الخطر .

٢- **المؤثر او العامل المعنوي :-** هي المؤثرات المتعلقة بسلوكية الشخص او ادارة المشروع الذهنية والنفسية وما تعكسه من اثار بالنسبة لتحقيق الخطر المؤمن منه وفي التأمين البحري يظهر اثر العامل المعنوي في الحالات الاتية :-

أ- **خبرة الربان وتابعيه :-** كلما كان المسجل الخاص بربان السفينة ومساعديه وبقية العاملين معه في ادارة السفينة يعطي مؤثرات جيدة لهم في ادارة السفينة وبدون حوادث حدثت بسبب اخطائهم او اهمالهم وخاصة عندما تكون لهم خبرة لسنوات عديدة في القيام برحلات بحرية سليمة هذا يدل على ان احتمالات تحقق الضرر قليل وبالتالي ينعكس ذلك على انخفاض احتمال الضرر .

ب-سلوكية العاملين في الموانئ :- تستطيع شركات التأمين من التمييز بين الموانئ ذات السمعة الجيدة والموانئ ذات السمعة السيئة ، وذلك بسبب سلوكيات العاملين في تلك الموانئ ، فالموانئ التي يتصف العاملين فيها بالأمانة والدقة في العمل والمحافظة على البضاعة اثناء شحنتها وتفريقها هذا يدل على انخفاض احتمال تحقق الخسارة للبضاعة والعكس صحيح .

ت-خبره المؤمن له وسلوكيته :- كلما كانت خبره المؤمن له كبيرة في التعامل التجاري وكذلك سلوكيته تنعكس على زيادة او انخفاض نسبة الاضرار في البضاعة المنقولة حيث قضت محكمة النقض المصرية بإحكامها الحديثة ، بعدم تحمل المؤمن مسؤولية الهلاك او الضرر الناشئ عن الخطأ العمدي للمؤمن له ^(١) .

الفرع الثاني

التأمين البحري

التأمين ظاهرة حضارية يرجع سبب نشوئها الى رغبة الفرد في الحماية عما يحيط به من اخطار قد تلحق بشخصه او بماله في حالة وقوعها اضرار متعددة ^(٢) .

وجاء في الفقرة الاولى من المادة ٩٨٣ من القانون المدني العراقي تعريف التأمين بأنه ((عقد يلتزم به المؤمن بأن يؤدي الى المؤمن له او الى المستفيد مبلغاً من المال او ايراداً او اي عوض مالي اخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده وذلك مقابل اقساط او ايه دفعة مالية اخرى يؤدي المؤمن له للمؤمن)) ^(٣) .

١- د . عماد الدين عبد السلام محمد ، مصدر سابق ، ص ٥٩ - ٦٠ - ٦٥ - ٦٨ .

٢- د . باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، العاتك ، بيروت ، بدون سنة نشر ، ص ٢٤٥ .

٣- المادة ٩٨٣ من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ .

فالتأمين هو التزام بين طرفين وتعرف المادة (٢٩٦) من قانون التجارة البحري الاردني على ان التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما ، مقابل دفع قسط على ان لا يجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة ^(١) . يتضح من هذا التعريف ان التأمين البحري عبارة عن عقد تعويض عند تحقق الضرر المؤمن منه .

ويعتبر التأمين البحري اقدم انواع التأمين اذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد نظراً للمخاطر الجسيمة التي تكشف الرحلة البحرية ويرجع في نشأته الى نظام القرض البحري او قرض المخاطر الجسيمة الذي عرفه اليونان ثم انتقل منهم الى الرومان ، وكان التأمين في صورته الاولى يتولاها الافراد اذ كان يمارسه التجار الى جانب اعمالهم الاخرى ، وكان بالنسبة اليهم نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عاتق المستأمن الى عاتق المؤمن ، فاذا تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة ، اما اذا لم يتحقق اصاب المؤمن مغنماً كبيراً ، اما في الوقت الحاضر فقد اضحى التأمين نظاماً يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الاضرار على من يستهدفون للمخاطر ^(٢) .

ويستلزم التأمين البحري وجود الخطر الذي تتعرض له الاشياء المؤمن عليها خلال فترة التأمين وان لا يكون الخطر قد وقع او زال قبل ابرام العقد والا يعتبر عقد التأمين باطلاً ، وكذلك من شروط انعقاد التأمين توافر مصلحة لدى المؤمن له في ابرام عقد التأمين ، وان تكون هذه المصلحة مشروعة ، وقد نص المشروع في القانون الاردني المادة ٣١٣ على ان كل شخص صاحب علاقة يمكنه ان يعقد تأميناً ، اي ان الشخص تكون له مصلحة في التأمين على الشي من الاضرار التي قد تصيبه ، وكذلك المشروع المصري جاء في المادة ٣٤٥ على شروط المصلحة بالنسبة للمؤمن له حيث جاء فيه لا يجوز ان يكون طرفاً في عقد التأمين او مستفيداً منه الا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر ^(٣) .

١- المادة ٢٩٦ من القانون التجاري البحري الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .

٢- د . مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ص ٤١٥ - ٤١٦ - ٤١٧ .

٣- د . عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة ، عمان ٢٠٠٢

ص ٢٤٦ .

المطلب الثاني

الاهمية القانونية للخطر البحري وخصائصه

الفرع الاول

الاهمية القانونية للخطر البحري

يعتبر عنصر الخطر من اهم العناصر في التأمين البحري ، ففكرة التأمين البحري اصلها الخطر البحري ، اذ ان معظم التجارة العالمية تعتمد على عمليات النقل البحري فيجد التاجر نفسه عند عملية النقل امام اخطاء بحرية قد تسبب في حال تحقيقها اضراراً وخسائر جسيمة تقدر بمبالغ ضخمة ، كما ان وسيلة النقل البحري ذاتها مرتفعة القيمة بالإضافة الى البضائع التي تعمل على نقلها ، وان الاضرار الناتجة عن الاخطار حال جدوتها يفاقم من جسامتها الامر الذي دفع التاجر الى ايجاد نظام من شأنه التخفيف من عبئ الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث ^(١).

وبهدف تأمين الخطر البحري الى جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له جراء تحقق الضرر المؤمن منه ، فعقد التأمين لا يتيح اثاره القانونية الا عند تعرض الاشياء محل التأمين للخطر المؤمن منه ولا يلتزم المؤمن بأداء اي تعويض الا في حال تحقق هذا الخطر ، ويشترط في هذا الخطر ان يكون مستقبلياً اي ان يكون غير مستحيل لان التأمين على خطر موجود يجعل من عملية التأمين عملية صورية ^(٢).

ففي حالة علم احد طرفي العقد يتحقق الخطر او انتهائه في الوقت الذي تم فيه العقد فان هذا العقد يعتبر باطلاً كما في حالة علم مالك البضاعة بتحقق الخطر لبضاعته ثم قام بأجراء التأمين عليها ففي هذه الحالة يعتبر التأمين باطلاً الا في حالة عدم علم احد الطرفين بانتهاء الخطر وتم العقد بحسن نية فيعتبر الخطر مؤمناً ^(٣).

١- شيرين عبد حسن يعقوب ، الطبعة القانونية للخطر في التأمين البحري ، رسالة ماجستير في

القانون الخاص ، نوقشت في جامعة الشرق الاوسط ، كلية الحقوق ، عام ٢٠١٠، ص ١٩ .

٢- د . محمود سمير الشرقاوي ،الخطر في التأمين نقلاً عن رسالة ماجستير شيرين عبد حسن يعقوب .

٣- د . عماد الدين عبد السلام محمد ، مصدر سابق ، ص ٥٦ .

وكذلك لا يسأل المؤمن عن تعويض الهلاك او التلف الذي اصاب الاشياء المؤمن عليها الا اذ وقع الخطر في الوقت الذي يكون فيه التامين سارياً اي ان يكون محدداً ، ويختلف تحديد الوقت الذي يكون العقد فيه سارياً بحسب اذا كان التامين حاصلاً لمدة محدودة او بالرحلة ^(١) .

حيث تقوم شركات التامين بتحديد الاخطار المغطاة والمستثناة من التامين بشكل واضح ودقيق من اجل عدم التداخل في التفسير من ناحية وبحيث يمكن قياس كل خطر مؤمن ضده وتقدير قيمته من ناحية اخرى ^(٢) .

ويجب في حالة هلاك البضائع بسبب خطر بحري مؤمن منه ان يكون الهلاك خلال الوقت الذي يسري فيه عقد التامين ويجب على السفينة المؤمن عليها ان تلتزم بمسار سيرها المتفق عليه في وثيقة التامين فتغير السفرة او الانحراف او التأخير فانه يلغي التامين الا في بعض الحالات الاستثنائية ، وكذلك تكمن اهمية الخطر في كونه قانونياً اي عدم مخالفته للقانون او النظام العام والاعراف السائدة والا فان ذلك يعني تشجيع الاشخاص على القيام بمخالفة النظم وبالتالي القضاء على الاهداف الاقتصادية والاجتماعية التي تسعى الدولة الى تحقيقها مثلاً لا يجوز التامين على السكائر المهربة ، وكذلك حدوث الخطر يجب ان يتكرر لعدة مرات فلا يتحقق لمدة واحدة ^(٣) .

١- د . علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ، نقلاً عن رسالة ماجستير شيرين عبد حسن يعقوب .

٢- د . عماد الدين عبد السلام محمد ، مصدر سابق ، ص ٥٧ .

٣- د . يعقوب جريس قلانزي ، القانون البحري دراسة نظرية وعلمية ، نقلاً عن رسالة ماجستير شيرين عبد حسن يعقوب .

الفرع الثاني

خصائص الخطر البحري

بعد ان بينا اهمية الخطر البحري القانونية يجب ان نتناول خصائص الخطر ، اذا ان هذه الخصائص متوفرة في جميع انواع التامين فهذه الخصائص في حالة توافرها فان الخطر يدخل في نطاق التامين ويوجد في التامين نوعين من الخصائص التي بنصف فيما الخطر وهذه الخصائص قد تكون عامة او فنية :

اولاً:- الخصائص العامة للخطر البحري

- ١- ان يكون الخطر محتملاً :- فعنصر الاحتمالية هو الذي يضيف التامين على الخطر ، اي ان الخطر لا يكون مستحيلاً انما يجب ان يكون الضرر الذي يلحق السفينة او الاشخاص او الاشياء قد يتحقق او لا يتحقق .
- ٢- ان لا يكون مؤكد الوقوع :- هذا يعني ان الاخطار المؤكد الوقوع لا يمكن التامين عليها مثل الاضرار الناجمة لقاع السفينة الخارجي نتيجة التآكل بسبب مياه البحر او الاندثار اي ان يكون غير ارادي ناتج عن عوامل خارجية طبيعية او بفعل الغير وبدون ارادة او علم احد طرفي العقد وفي حالة ثبوت تحقق الخطر نتيجة تعمد فأنه لا يجوز التامين .
- ٣- عدم معرفة مكان وزمان تحقق الخطر :- ففي حالة كان الخطر معلوم من حيث المكان والزمان تنتفي صفة الاحتمالية وبالتالي لا يكون تأمين .
- ٤- ان يتحقق الخطر في المستقبل :- فيعتبر العقد باطلاً ولا يجوز التامين اذا ثبت ان الخطر قد تحقق او انتهى في الوقت الذي تم فيه العقد .
- ٥- يجب ان يكون الخطر الذي يصيب الاشياء او الاشخاص او البضائع قانونياً:- فان كان مخالفاً فلا يجوز التامين عليه كما هو الحال في المخدرات فان اصابها ضرر فأنها لا يجوز التامين عليها باعتباره غير مشروعة .

ثانياً :- الخصائص الفنية

بالإضافة الى الخصائص العامة توجد خصائص فنية للخطر تساعد على تمييز الخطر التأميني عن بقية الاخطار وكذلك يساعد المؤمن على التنبؤ باحتمالات تحققه والاثار التي تنجم عند تحققه وبالتالي تحقيق التعويض لكل خطر وهذه الخصائص هي :-

- ١- ان يكون الخطر التأميني محدداً :- حيث يتم تحديد الاخطار المغطاة في التأمين وتميزها عن الاخطار المستبعدة من التأمين من اجل تقدير التعويض.
- ٢- ان يكون متكرر :- فلا يكفي لتأمين الخطر وقوعه لمرة واحد بل يجب تكراره لعدة مرات .
- ٣- ان يكون محل التأمين منتشر في اماكن متعددة :- من اجل تطبيق الاعداد الكبيرة بصورة جيدة بشرط ان لا يكون الانتشار واسع جداً لأنه يؤدي الى ارتفاع احتمال تحقق الخطر ^(١) .

١- د . عماد الدين عبد السلام محمد ، مصدر سابق ، ص ٥٥ - ٥٦ - ٥٧ - ٥٨ .

المبحث الثاني

انواع الاخطار البحرية

ان التامين البحري ينصب على الاشياء التي يصيبها الخطر البحري ، من اجل الضمان عن الاضرار البحرية وقد يخرج التامين بعض الاضرار والاطار من نظافة فلا يضمنها المؤمن وبالتالي لا تترتب عليه مسؤولية .

سندرس في هذا المبحث انواع الاخطار البحرية في مطلبين .

المطلب الاول :- الاخطار التي يغطيها التامين .

المطلب الثاني :- الاخطار التي لا يغطيها التامين

المطلب الاول

الاطار المغطاة في التامين البحري

الاطار المغطاة في التامين البحري هي التي يضمنها المؤمن وبالتالي يكون مسؤولاً عن الاضرار التي تصيب الاشياء او الاشخاص وتجب عليه التعويض ، والاطار البحرية المغطاة بالتامين البحري عديدة ومنها :-

١- **الحريق :-** هو اشتعال الاشياء المؤمن عليها ، ويضمن المؤمن النتائج الضارة التي تترتب على الحريق الذي يندلع في السفينة وهي في عرض البحر ، وسبب الضمان ليس اعتبار الحريق خطراً بحرياً فهو لا يتمتع بهذا الوصف وانما هو ما للحريق من خطورة اذا ما شب في السفينة وهي منعزلة في عرض البحر من حيث صعوبة اطفائه وجسامه نتائج الامر الذي يقتضي شموله بضمان المؤمن وما ينطبق على الحريق ينطبق على الانفجار وعلى الاضرار الناتجة كانفجار الآلات او البضائع الخطرة ^(١) .

٢- **العاصفة :-** هي اضطراب الجو اضطراباً عنيفاً يتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالباً برعود وامطار غزيرة ، وارتفاع الامواج ارتفاعاً غير معتاد ، ويجب عدم الخلط بين العاصفة وسوء الاحوال الجوية ، فسوء الاحوال الجوية هو من الحوادث العادية للملاحة التي تدخل في نطاق التوقع العادي للأمور فلا يدخل في الحوادث التي يضمنها المؤمن .

٣- **الغرق :-** هو اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو ، وهو من اشد الاخطار البحرية واكثرها جسامه ^(٢) .

١- د . مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ص ٤٥٥ .

٢- د . محمد بهجت عبد الله امين قايد ، مصدر سابق ، ص ٤٧ .

٤- **النهب :-** المقصود بالنهب الاخذ عنوة اي سرقة مصحوبة بإعمال عنف كما لو كانت عصابة مسلحة تقوم به ، والقرصنة البحرية التي تقع من بعض الجماعات ولا تصل هذه الاعمال حد اعمال العنف التي تصاحب الاضطرابات الشعبية وبالتالي لا تستثنى من التأمين بناء على الاستثناء الوارد عن الحروب والاضطرابات المسلحة لان الدافع وراء النهب هو الكسب المادي ولم يكن لدوافع سياسية عادة .

٥- **الرمي في البحر :-** يكون المؤمن مسؤولاً عن الهلاك او الضرر الذي يحصل بسبب رمي البضائع في البحر لتخفيف السفينة ، ورمي البضائع في البحر لتخفيف السفينة وان كان عملاً اختيارياً من الربان الا انه يقع مع ذلك على عاتق المؤمن لان هذا العمل ليس حراً واختيارياً الا في الظاهر فقط ، وقد املاه في الحقيقة الخطر الذي يهدد الرسالة البحرية .

٦- **الارساء الجبري :-** هو الذي يضطر اليه الربان بسبب حادث غير متوقع ، كان يضطر الربان الى الرسو في ميناء غير مقرر منذ البداية لإصلاح السفينة من ضرر اصابها من جراء عاصفة شديدة او بسبب اصطدامها بغيرها ، ويتطلب الرسو الجبري نفقات استثنائية مختلفة كرسوم الدخول والخروج في الميناء ورسوم الارشاد ونفقات الغذاء واجور البحارة هذا بالنسبة للسفينة ، اما بالنسبة الى البضائع فقد يلحق المستأمن ضرر من جراء تلف البضاعة او بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين واعادة الشحن او للمحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو .

٧- **التصادم :-** هو تصادم السفينة بسفينة اخرى او مركب وكذلك اصطدام السفينة بجسم ثابت كرصيف او حاجز او بجسم عائِم كرافعة او حطام ، ولا يشترط في التصادم ان يكون على درجة معينة من القوة والعنف ^(١) .

١- د . مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ص ٤٥٥- ٤٥٦ .

٨- **السرقه :-** هي اخذ المال بغير رضى المالك او الحائز له ، وسواء وقعت السرقه من الغير او من البحار فان التامين يغطيها ، وبالتالي يسأل المؤمن عنها على ان تقع السرقه اثناء الرحلة البحرية لتكون جزءاً من مخاطر البحر ، ويرى البعض ان عدم تسليم البضائع لا يعني سرقتها اي ان السرقه لا تفترض انما يجب اثبات حصول السرقه فعلاً .

٩- **التغيير الجبري :-** يتضمن هذا الخطر الذي يسأل عنه المؤمن ثلاثة امور تغيير طريق الرحلة او تغيير الرحلة كاملة من حيث مكاني الشحن والتفريغ او تغيير السفينة بنقل البضائع المنقولة الى السفينة غيرها ، ويشترط في جميع الحالات ان يكون التغيير جبرياً اي لم يختره الناقل واذا حصل فلا يسأل عنه المؤمن ، انما يجب ان تحصل حالات التغيير جبراً اما لتلافي خطر يهدد السفينة اذا استمرت بالطريق المعتاد للرحلة او ان يكون ميناء الشحن او التفريغ لأسباب خارجه عن الارادة ^(١) .

١٠- **الضرر الذي يسببه البحارة قصداً :-** يسأل المؤمن عن الاضرار التي يحدثها البحارة عمداً ، كأتلاف البضائع والحاق الضرر بالسفينة هذه هي الاضرار التي يسأل عنها المؤمن حسب المادة ٣٣٥ من القانون البحري الاردني .

١١- **الجنوح :-** هو توقف السفينة عن الملاحة لفترة من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر او شاطئه او الصخور او العشب او حطام السفن الغارقة او اي عقبة اخرى من عوائق الملاحة دون ان تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائلها الخاصة ولا يسأل المؤمن عن الجنوح الذي تسببه ظاهرة المد والجزر لأنها من الظواهر المعروفة التي يجب على الربان اخذ الاحتياط بشأنها ^(٢) .

١- د . عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٧١ - ٢٧٢ .

٢- حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، الجزء الاول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٥-٢٠٠٦ ، ص ٤٩٦

١٢- الحوادث البحرية الاخرى :- ويكون المؤمن مسؤولاً ايضاً عن الهلاك او الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه بسبب الحوادث البحرية بوجه عام ويدخل من ضمنها تلف البضاعة بسبب ارتفاع درجات الحرارة ارتفاع غير عادي وكذلك تسرب السوائل العرض وتلف البضاعة بسبب تكثف البخار في عنابر السفينة والتلف الذي تحدثه فيران السفينة (١) .

هذه الحالات يكون المؤمن مسؤولاً عن التعويض عنها في حالة حدوثها ويجب ان تكون حوادث غير ارادية اي بسبب قوة قاهرة خارجية عن ارادة الشخص (المؤمن له) ، وقد جاء في قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ - المادة (٣٣٢) الفقرة الاولى تنص على (يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك او ضرر يلحق بالأشياء المؤمنة من عاصفة او غرق وتنشب على البر وتصادم وارساء جبري وتغيير جبري للطريق والسفر والسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقة وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية) (٢) .

١- د . مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ص ٤٥٧ .

٢- المادة ٣٣٢ من القانون البحري الاردني رقم ١٢ لعام ١٩٧٢ .

المطلب الثاني

الاضرار التي لا يغطيها التامين

تناول المشروع الاردني في قانون التجارة البحرية اخطاراً معينة قد تسبب للمؤمن له اضراراً ولم يلتزم المؤمن بها وهذه هي الاضرار التي تخرج عن نطاق عقد التامين البحري .

اولاً :- الضرر الناجم عن خطأ المؤمن له :- هو الخطأ العمدي او غير المغتفر سواء اكان مرتكبه المستأمن ام وكيله وهذا ما جاء بالفقرة الاولى من المادة ٣٣٨ من القانون بقولها ((المؤمن غير مسؤول عن الهلاك او الضرر الصادرين عن اخطاء مقصودة او غير حرية بالمعذرة ارتكبتها المؤمن له او ممثلوه وكل اتفاق مخالف يكون باطلاً)) ، وبذلك يعفى المؤمن من الضمان عن الاضرار الناتجة عن خطأ المؤمن له او ممثلوه عمداً .

ثانياً :- الاضرار التي تسببها الاشياء المؤمن عليها لغيرها من الاشياء :- فالمؤمن لا يكون مسؤولاً عن الاضرار التي لا يكون مصدرها مخاطر البحر ، استثناء من المادة (٣٤٢) من قانون التجارة البحرية الاردني ، كما لو كانت هذه الاضرار قد سببتها الاشياء المؤمن عليها لأشياء اخرى موجودة في نفس السفينة او للأشخاص الموجودين على ظهرها كما او كانت الاشياء المؤمن عليها زيوت فسالت او تلفت اقمشة تعود للغير في نفس السفينة وكان ذلك ناجماً عن اهمال من تعود له الاشياء المؤمن عليها مع ذلك فيمكن ان تقع مسؤولية تلك الاضرار على المؤمن اذا ما تم الاتفاق على ذلك في وثيقة التامين ، اي في حالة اتفاق المؤمن والمؤمن له عن الضمان فانه يجب التامين عليها بموجب الاتفاق ^(١) .

١- د . طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٤ ، ص ٢٣١ - ٢٣٢ .

ثالثاً :- الضرر الناتج عن عيب الشيء المؤمن عليه :- بموجب المادة (٣٤٠) من القانون الاردني على ان لا يكون الضرر او الهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المؤمن على عاتق المؤمن الا اذا اشترط العكس مالم يكن التامين على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور تجهزها ان يقدره ولا ان يمنعه ، وكذلك المادة (٣٤١) تنص على ان ((الضرر والهلاك يكونان على عاتق المؤمن اذا طرأ على السفر تأخير خارق للعادة جراء طارئ يضمنه المؤمن على ان تكون الاضرار مسببه عن التأخير نفسه))^(١) .

رابعاً :- اخطار الحرب :- كانت قديماً تعتبر الحرب من المخاطر التي يضمنها المؤمن بالنظر لكثرة الحروب سابقاً وطول مدتها ، وعندها اخذت هذه الحروب تقل بسبب تطور المجتمعات وتعاونها لذلك تم استبعاد مخاطر الحرب من ضمان المؤمن في التامين البحري مقابل تخفيض اقساط التامين ، وتنص الفقرة الثانية من المادة (٣٣٢) من القانون التجاري البحري الاردني (ليست مخاطر الحرب الاهلية او الخارجية على عاتق المؤمن واذا حصل اتفاق خالف فيكون المؤمن مسؤولاً عن كل الاضرار والهلاك التي تلحق بالأشياء المؤمنة من اعمال عدائية واعمال تأريه وتوقيف وضبط وارهاق من اي حكومة كانت صديقة ام عدوة معترف بها ام غير معترف بها) ووفقاً لهذا النص لا تعتبر الاخطار الحربية مشمولة بالتامين الا اذا نص العقد عليها ووضع عبئ الاثبات كون الخطر حربي على عاتق شركة التامين .

خامساً :- غش الربان :- يعفى المؤمن من نتائج غش الربان وخداعة في التامين على جرم السفينة ، اذا كان هذا الربان قد عينه مجهز السفينة فقد نصت المادة (٣٣٨) ((لا يكون مؤمن السفينة جرم السفينة مسؤولاً عن نتائج غش الربان وخداعة اذا كان هذا قد انتخبه مجهز السفينة)) ، لكن هذا لا يعفى المؤمن من ضمان التامين على البضائع بسبب ان الربان لا يكون تابعاً لمالك البضاعة بل هو يعتبر من اتباع المجهز^(٢) .

١- د .طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص ٢٣٢ .

٢- د . عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٧٦ - ٢٧٧ .

تنص المادة (٣٥٩) من التقنين البحري المصري الجديد لسنة ١٩٩٠ على ان ((المؤمن لا يسأل عن الاضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية واعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة)) ، يتضمن هذا النص اخطار غير مشروعة محضورة بصفة مطلقة لمخالفتها للنظام العام كأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة فان المؤمن لا يضمنها كما ان القانون يستبعد ضمان المؤمن للأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرات والاستيلاء اما فيما يتعلق بالتدابير الصحية فان المؤمن لا يضمن الاضرار الناشئة عن هذه التدابير كما يستبعد القانون التعويضات المستحقة من ضمان المؤمن كالحجز او الكفالة المقدمة لرفع الحجز ^(١) .

وكذلك يلاحظ ان الحبوب والاسماك والفواكه والدقيق والبنور لا تكون مضمونة الا اذا كانت الخسارة عمومية او كانت السفينة قد جنحت او غرقت او احترقت ، هذا يعني ان في حالة جنوح السفينة او غرقها او احترقها يتم ضمان الضرر والبضائع التي توجد فيها كما ان السكر والتبغ والكتان والجلود بأنواعها لا تكون مضمونه الا اذا بلغت الخسارة ٥% اما البضائع الاخرى فلا تكون مضمونة الا اذا بلغت الخسارة ٣% مالم تكن الخسارة ايضاً عمومية او ان السفينة قد جنحت او غرقت او احترقت ^(٢) .

هذه هي الحالات التي لا يكون فيها المؤمن مسؤولاً في حالة وقوعها لأنها حدثت بسبب المؤمن له او سبب خطأ او اهمال منه ولا تدخل في نطاق التأمين ولا يستوجب تعويض من المؤمن .

١- المادة ٣٥٩ من القانون المصري البحري الجديد رقم ٨ لعام ١٩٩٠ .

٢- عماد الدين عبد السلام محمد ، مصدر سابق ، ص ٤٠٣ - ٤٠٤ .

المبحث الثالث

الوضع القانوني للخطر

يتم تحديد الوضع القانوني للخطر عن طريق اثبات وقوع الخطر الذي يستوجب التعويض عن الضرر الذي وقع وكذلك تحديده في حالة عدم وقوعه وبالتالي انتفاء التعويض والمسؤولية عن المؤمن .

في هذا المبحث سنتناول الوضع القانوني للخطر في مطلبين :-

المطلب الاول : اثبات الخطر

المطلب الثاني : التعويض عن اضرار التي تسببها الاخطار البحرية

المطلب الاول

اثبات الخطر البحري

الاصل في قواعد الاثبات ان المكلف بالاثبات هو من يدعي خلافاً للوضع الثابت اصلاً ام عرضاً ، ويكون عليه ان يثبت ادعاءه بما يؤيده وبما يتوافق مع قواعد الاثبات في القانون وفي قواعد الاثبات البحري يترتب على المؤمن له ان يثبت ان الضرر الذي اصاب الشيء المؤمن عليه ناتج من الخطر المؤمن منه ^(١).

ومن اجل اثبات وقوع الخطر يجب على المؤمن له في حالة تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر وكان هذا الشيء من البضائع ، ان يتصل بالمؤمن او وكيله او السلطة المحلية المختصة لأجراء الكشف عن الاشياء التي تعرض للهلاك او التلف وتثبت ذلك لتحديد مقدار الاضرار التي تعرضت اليها ، اثناء الرحلة ^(٢).

وقد جاء في المادة (٣١٠) من قانون التجارة البحري الاردني انه ((على المستلمين ان يتصلوا بعملاء المؤمنين او بوكلائهم المذكورين في الوثيقة اذا وجدوا والاقبال لسلطة المحلية المختصة لأجل الكشف عن الاضرار او الخسائر البحرية)) ^(٣).

١- شيرين عبد حسن يعقوب ، مصدر سابق ، ص ٥٠ .

٢- د . عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٨٧ .

٣- المادة (٣١٠) من قانون البحري الاردني رقم ١٢ لعام ١٩٧٢ .

فلكي يحتفظ المؤمن له بحقه في مطالبة المؤمن عن الاضرار ان يقوم بالإجراءات الضرورية لتثبيت الضرر بان يتصل بالمؤمن او وكلائه المذكورة اسمائهم في وثيقة التامين وفي حالة عدم وجود اسمائهم في الوثيقة يتم ابلاغ السلطة المختصة المحلية لإجراء الكشف ومعرفة الضرر والنقص ، ويتم الكشف بالطريقة التي تحددها وثيقة التامين ويكون الكشف بانتداب خبير تامين لمعاينة الاضرار وتثبيتها في محضر ، وبما ان التامين تعويض عن ضرر لذلك مطلوب من المؤمن له ان يثبت الضرر الذي تعرض له فاذا كان التامين على السفينة وجب اللجوء الى دفتر الربان لمعرفة الضرر الذي تعرض له ويستطيع الاستعانة بشهادة رجال الموانئ في اثبات حصول الخطر المؤمن ضده ^(١) .

ويجب ان يكون التامين على السفينة مكتوباً كما هو الحال بالنسبة للعقود التي ترد على السفينة والكتابة من وسائل الاثبات وليس دكنا في العقد ، حيث ان عدم كتابة العقد لا يؤدي الى بطلانه اي يجوز ان يكون التامين شفويّاً بين المؤمن والمؤمن له ^(٢) .

ويمكن اثبات الضرر الذي تتعرض له السفينة عن طريق اثبات رحيلها من خلال دفتر يومية السفينة وهو امر سهل الاثبات نظراً للعلانية التي تصاحب حدوث هذا الرحيل ، والقانون يلزم الربان ان يمسك دفاتر معينة ويقدم تقارير في مواعيد محددة وبذكر فيه الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذها اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ^(٣) .

١- د . لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ٢٠٠٣ ، ص ٢٧٩ - ٢٨١ .

٢- د . عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٥٤ .

٣- د . محمد بهجت عبد الله امين فايد ، مصدر سابق ، ص ٤٦٠ .

ويتضح ان التعويض عن الضرر الذي اصاب السفينة يتم اثباته عن طريق دفتر الربان الذي يحتوي على معلومات خاصة بالسفينة او عن طريق دفتر يومية السفينة او من خلال الاشخاص المتواجدين في الميناء عند ايجاد السفينة ويشترط لقيام المؤمن له بالإثبات ان يكون الخطر قد وقع فعلاً .

اما اذا اراد اثبات تعرض البضائع للخطر فيتم عن طريق اثبات شحنها على ظهر السفينة ، معينة كانت ام لا ، ويتم الاثبات عن طريق سند الشحن او اي وثيقة تقوم مقامه كقائمة الشحن التي يجوزها الربان او عن طريق الايصالات التي يحصل عليها مالك البضائع عند تسلمه البضائع من الجمرك ويتم الاثبات عن طريق مطابقة البضاعة مع الوصف في الوصف في سند الشحن ^(١) .

ويقع على عاتق المؤمن او طالب التعويض اثبات تحقق الخطر المؤمن منه وهذا الاثبات يكون خطوة اولى يقوم بها المؤمن له للمطالبة بالتعويض ويتم هذا بمحضر مكتوب او بخطاب يتضمن تحفظات الخسارة المتكبدة بوجه الى المؤمن ^(٢) .

وعلى المؤمن ان يطلب اجراء الكشف على الاشياء خلال ثمانية ايام من تاريخ تسلم تلك الاشياء او من اليوم الذي تكون فيه تحت تصرف المؤمن له او وكيله ، بحيث لا يتعدى مهلة ثلاثين يوماً من تاريخ وصول البضائع الى الميناء لكن في حالة جهل المؤمن له يوصل البضائع فان مهلة ثلاثين يوماً لا تسري عليه ^(٣) .

١- عاشور عبد الجواد عبد الحميد ، مكافاة الانقاذ البحري ، دار النهضة العربية القاهرة ، ١٩٩٧ ، ص ١٤١ .

٢- محمد بهجت عبد الله امين فايد ، مصدر سابق ، ص ٤٦١ .

٣- عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٨٧ .

المطلب الثاني

التعويض عن الاضرار التي تسببها الاخطار البحرية

ان التامين البحري يهدف الى تعويض المؤمن له عن الاضرار التي تحققت من جراء وقوع الخطر البحري المؤمن منه ، حيث جاء قانون التجارة البحري الاردني في مادته (٣٢٥) على انه ((يتحتم ان يكون التامين البحري عقد تعويض ، على الرغم من كل اتفاق مخالف ولا يجوز ان يجعل الشخص المؤمن له بعد وقوع الطارئ في حالة مالية احسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ))^(١) ، اي ان عقد التامين يلتزم بإصلاح الضرر الذي تعرض له المؤمن له نتيجة وقوع الخطر المؤمن منه ، بحيث يساوي قيمة الشيء الذي اصابه الضرر فلا يزيد من حالة المؤمن له المالية التي كانت قبل وقوع الحادث الطارئ .

ويقصد بالتعويض 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 الاقتطاعات كعجز الطريق والمسموحات ويختلف التعويض بحسب حجم الضرر فقد يكون الهلاك الذي يصيب الشيء جزئياً او كلياً وكذلك يختلف التعويض بحسب ما اذا كان التامين كلياً يغطي القيمة الكلية للشيء المؤمن عليه او التامين جزئي حيث يعطي نصف او ثلث قيمة الشيء^(٢) .

ويلتزم المؤمن في حالة وقوع الخطر المؤمن منه ، بتعويض الخسائر التي تصيب الاشياء ويختلف التعويض اذا كان التامين البحري على السفينة او على البضائع .

١- د . عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٥٠ .

٢- د . محمد بهجت عبد الله امين ، مصدر سابق ، ٤١٣ .

اولاً :- تقدير التعويض على السفينة :- فيختلف التعويض على السفينة التي اصابها الضرر حسب اذا كانت الخسائر كلية او جزئية ، فاذا كانت الخسائر كلية فيقدر التعويض على اساس قيمة السفينة التي وردت في وثيقة التأمين او بقيمتها قبل وقوع الحادث اذا لم تذكر في الوثيقة وفي هذه الحالة يستلزم الاعتماد على اهل الخبرة وفي هذه الحالة تحسم قيمة حطام السفينة من مبلغ التعويض حيث نصت المادة (٣٥٨) من قانون التجارة البحري الاردني ((يجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض))^(١) ، اي انه يتم اصلاح السفينة من خلال مبلغ التعويض حيث يتم اقتطاع جزء من مبلغ التعويض من اجل اصلاح السفينة .

اما اذا اصبحت السفينة بإضرار جزئية فان مقدار التعويض يحسب على اساس ما انفقه المؤمن له بقصد اعادتها الى وضعها السابق لكي تكون صالحة للملاحة البحرية ، وتكون نفقات الاصلاح مثبتة في قوائم حساب تخضع لرأي الخبراء ، واذا اقتضى اصلاح السفينة تجديداً او تبديل اجزاء منها اثناء الترميم فيحق للمؤمن ان يجري ذلك الترميم والتجديد بطريق المناقصة العلنية ، ويجب ان يخضع من نفقات الاصلاح فرق التجديد او التبديل حتى لا يحصل المؤمن له على ربح من التأمين ويختلف مقدار الخصم حسب عمر السفينة^(٢) .

وقد جاء القانون البحري الاردني لعام ١٩٧٢ في مادته رقم (٣٥٤) ((اذا كان هلاك السفينة كلياً فيما يختص بخسائر السفينة الخاصة فيحدد الضرر بالنظر لقيمة السفينة وفي حالة خسارة النفقات يجدد مبلغ الضرر بالنظر الى المبلغ الذي ينفقه المؤمن له بعد حسم الحصة التي قد نتوجب له عن الحادث المسبب للنفقات عند الاقتضاء))^(٣) .

١- د . عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٩٠ .

٢- د . مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ص ٢٨٣ .

٣- المادة ٣٥٤ من القانون البحري الاردني رقم ١٢ لعام ١٩٧٢ .

ثانياً :- تقدير التعويض على البضائع :- فقد يكون الضرر الذي اصاب البضائع كلياً او جزئياً وبذلك يختلف التعويض في الحالتين ، ففي حالة هلاك الكلي للبضاعة فيقدر التعويض على اساس قيمة البضاعة كما لو وصلت سالمة الى الميناء بشرط ان لا تجاوز التعويض مبلغ التامين المحدد في العقد ^(١) .

اما اذا اصاب البضائع ضرراً جزئياً فان التعويض يقدر على اساس النسبة بين قيمتها تالفه وقيمتها سالمة ثم تطبق النسبة على النسبة على مبلغ التامين اي يؤخذ بطريق تسوية الحصة حيث جاءت المادة (٣٩١) تنص ((تقدر الخسائر التي اصابت البضائع بالفرق من قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد))^(٢) . فهذا الفرق بين القيمتين هو الذي يبين مقدار التعويض الذي يبين مقدار التعويض الذي يتحمله المؤمن .

ويتم الحصول على التعويض بعد التأكد من الاوراق الثبوتية التي يقدمها المستأمن للمؤمن ويكون عن طريق دعوى الخسارة وهي الدعوى التي يحصل فيها المستأمن على التعويض عما اصابه من ضرر جراء تحقيق الخطر المضمن على ان يكون في حدود التامين وفي حالة اثبات وقوع الضرر فان هذا الاثبات يعتبر دليل للحصول على التعويض على ان يتم اشعار المؤمن بوقوع الخطر خلال ثلاثة ايام من وقت ورود الخبر اليه ولم يحدد القانون على ميعاد معين للوفاء بالتعويض ، اما وثيقة التامين قد تنص على دفع التعويض خلال ثلاثين يوماً من تقديم المستأمن للأوراق الثبوتية للضرر ، لكن مدة الثلاثين يوماً غير كافية للمؤمن للتأكد من صحة الاوراق المقدمة اليه وما تتضمنه من بيانات ومعلومات ، لكن القانون في المادة (٣٦٣) اعطاه الحق من خلال الزام المستأمن بتقديم كفالة لصالح المؤمن بحيث يضمن هذا الكفيل صحة ما جاء في هذه الاوراق ، وتسقط الكفالة بمرور سنتين من تاريخهما في حالة عدم ملاحقة المؤمن للمؤمن له ^(٣) .

١- د . عادل علي المقدادي ، مصدر سابق ، ص ٢٩١ .

٢- د . مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ٢٨٤ ، ٢٨٥ .

٣- د . طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ٢٤٤ .

وقد يتم اللجوء الى القضاء في الحصول على التعويض في حالة عدم الوفاء وتكون المحكمة المختصة هي محكمة مكان توقيع العقد ^(١) .

وقد يكون في الاصل الحصول على التعويض من خلال دعوى بقيمتها المستأمن على المؤمن له ، لكن يمكن ان يتم عن طريق تسوية الخسائر بشكل ودي بالاتفاق بين الطرفين على اعفاء المؤمن من الخسارة التي لا تتعدى نسبة معينة من قيمة البضاعة وهو ما يسمى بالمسموحات هو ان المؤمن لا يلتزم بالتعويض عن الضرر الذي اصيب المؤمن له الا اذا تجاوز شبه معينة ^(٢) .

وقد جاء في المادة ٣٦٠ من القانون البحري الاردني ((يمكن ان يشترط في الوثائق اعفاءات تحصر مفاعيل التامين ويمكن ان تحدد هذه الاعفاءات اختيارياً في الوثائق . وهذا الاشتراط جمع كل تعويض اذا لم يتجاوز الضرر اللاحق بالمؤمن له العدد المشروط وبحسم التعويض اذا كان الضرر بفوق هذا القدر)) ^(٣) . اي ان التعويض يجب ان يكون وفقاً لقدر ولحدود معينة فاذا كان ضمن هذا القدر فانه يتم الوفاء وان كان يتجاوز هذا القدر فانه يحسم ولا يتم وفاءه .

ويتضح مما تقدم ان التعويض يرتب مسؤولية تقع على عاتق المؤمن تستوجب دفع التعويض من اجل اصلاح الضرر الذي اصاب الشئ ويجب لكي يتم الوفاء بالتعويض ان يكون الخطر واقع فعلاً على شئ مؤمن عليه وان يتم اثبات هذا الخطر وفي حالة عدم اثباته فلا وجود لمسؤولية المؤمن ويجب ايضاً ان يكون التعويض وفق مقدار معين وان لا يزيد من الحالة المالية للمستأمن عما كانت عليه قبل وقوع الضرر .

١- طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص ٢٤٤ .

٢- لطيف جبير كومانتي ، مصدر سابق ، ص ٢٩٤ .

٣- المادة ٣٦٠ من القانون البحري الاردني رقم ١٢ لعام ١٩٧٢ .

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع انواع الاخطار البحرية واهميتها القانونية توصلنا للنتائج التالية :-

- ١- ان الخطر هو محل التامين البحري والعنصر الجوهرى فيه وبدونه تعتبر العملية التأمينية باطلة .
- ٢- ان الخطر البحري يكون سببه البحر ويحدث دائماً والسفينة في عرض البحر.
- ٣- تبين ايضاً ان الاخطار تقسم الى قسمين اخطار يغطيها التامين وهي التي توجب التعويض عنها في حالة تحققها واخرى اخطار لا يغطيها التامين ولا توجب التعويض عنها .
- ٤- ان اثبات الخطر البحري يخضع للقاعدة العامة في قواعد الاثبات والتي لا تختلف عن القواعد العامة لأثبات ايه واقعه قانونيه حيث يقع عبء اثبات تحقق الخطر المؤمن منه على عاتق المؤمن له .
- ٥- ان التعويض يرتب مسؤولية تقع على عاتق المؤمن تستوجب دفعه من اجل اصلاح الشيء الذي اصابه الضرر .

التوصيات

- ١- نظراً للتطور التكنولوجي الحالي في المراسلات الالكترونية بين شركات التامين والسفن فيجب تعديل نصوص قانون التجارة البحرية بما يتوافق مع هذا التطور من حيث الخطر والتعرض للمخاطر .
- ٢- نقترح على المشرع العراقي ان يشرع قانون تجاري بحري عراقي .

المصادر

القران الكريم

اولاً :- الكتب اللغوية

١- المعجم الوسيط ، الجزء الاول ، الطبعة الثانية ، دار الدعوى ، تركيا

ثانياً :- الكتب القانونية

٢- د . باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، العاتك ، بيروت ، بدون سنة نشر .

٣- د . حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، الجزء الاول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٥ - ٢٠٠٦ .

٤- د . طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٤ .

٥- د . عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة ، عمان ، ٢٠٠٢ .

٦- د . عاشور عبد الجواد عبد الحميد ، مكافاة الانقاذ البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٧ .

٧- د . عماد الدين عبد السلام محمد ، الاخطار المستبعدة والاطار المغطاة في التأمين البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥ .

٨- د . لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان ، ٢٠٠٣ .

٩- د . محمد بهجت عبد الله امين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الثالث ، الطبعة الاولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥ .

١٠- د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديد للنشر ، القاهرة ، ١٩٩٥ .

ثالثاً :- الرسائل

شيرين عبد حسن يعقوب ، الطبعية القانونية للخطر في التأمين البحري ، رسالة ماجستير في القانون الخاص نوقشت في جامعة الشرق الاوسط ، كلية الحقوق ، ٢٠١٠ .

رابعاً :- القوانين

- ١- القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لعام ١٩٥١ .
- ٢- قانون التجارة البحري الاردني رقم ١٢ لعام ١٩٧٢ .
- ٣- القانون المصري البحري الجديد رقم ٨ لعام ١٩٩٠ .