

التأمين على البضائع المنقولة بحراً بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)

دكتور

جلال وفاء محمدين

أستاذ القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية



مقدمة

١- أهمية التأمين على البضائع للتجارة البحرية :

تتعرض البضائع المنقولة بحراً إلى مخاطر عديدة ، لهذا يندر أن تتم عملية النقل - خاصة في الشحنات الضخمة - دون الحصول على تأمين من المخاطر البحرية ^(١) . فالتأمين يبيث الطمأنينة في نفوس المتعاملين بتجارة التصدير والاستيراد ، فيقومون بصفقاتهم ويشحنون بضائعهم دون تردد أو وجل ، إذ يتحمل المؤمنون الأضرار الحاصلة وتنتقل حقوق أصحاب البضائع المؤمن لهم إلى مبالغ التأمين ^(٢) . فساهم التأمين البحري بذلك في ازدهار التجارة البحرية ، إذ أقدمت البنوك على تمويل الاعتمادات المستندية في المبادلات الدولية للبضائع المنقولة بحراً وهي في مأمن من المخاطر التي يتعرض لها فاتحو الاعتمادات لوجود

(١) في تحديد مفهوم الخطر البحري ، راجع : الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، الخطر في التأمين البحري (القاهرة ١٩٦٦ ، وبصفة خاصة في ص ص ١٢٣ - ٢٥٢ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري (دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية ٢٠٠٠) ص ٤٩١ وما بعدها . ولقد نص المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد في المادة ٣٤٠ منه على أن "تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية" . ويشترط لاعتبار الخطر بحرياً أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية أي تربطه بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئاً مباشرة عن حالة البحر . وفي فكرة الخطر بصفة عامة ، راجع الدكتور محمد محمود الكاشف ، أصول الخطر والتأمين ، (الطبعة الثانية - دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٨٢) . وفي شرح تفصيلي للخطر البحري ، راجع :

ARNOULD'S, Law of Marine Insurance and Average, Volume II (16th edition by Sir M. Mustill and J. Gilman - Stevens & Sons - London 1981) Par. 790.

في ص ٦٥٠ وما بعدها .

(٢) في معنى قريب : الدكتور علي جمال الدين عوض ، عقد التأمين البحري في علاقته بعقد النقل البحري - دراسة قضائية ، مجلة إدارة قضايا الحكومة ، السنة الثامنة - العدد الأول - يناير ، مارس ١٩٦٤ ، ص ٦ ؛ الدكتور ثروت علي عبد الرحيم ، الإعفاءات والمسوحات في التأمين البحري (عالم الكتب - القاهرة ١٩٦٦) ص ١ وما بعدها .

التأمين البحري^(٣) . فأصبح التأمين البحري عصب التجارة البحرية
وركيزة نموها وعماد استقرارها .

ويحصل التأمين البحري للبضائع بعقد يبرم بين طرفين هما :
المؤمن والمؤمن له ، وبمقتضاه يلتزم الأول - الذي عادة ما يكون شركة
تأمين - بأن يدفع للمؤمن له - الذي عادة ما يكون الشاحن أو صاحب
الحق على البضاعة أو المستفيد من التأمين - مبلغ أو قيمة التأمين حال
تحقق الخطر البحري المؤمن ضده ، وذلك مقابل أقساط يؤديها المؤمن له
إلى المؤمن^(٤) .

(٣) الدكتور/ مصطفى طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٤٦١ . وراجع في تأثير قواعد
هامبورج على مسئولية ملاك السفن في التأمين:

C.W. Goldie, Effect of the Hamburg Rules on Shipowners' Liability
Insurance, Volume 24 No. 1 Journal of Maritime Law and
Commerce (January, 1993) pp. 111 - 117.

(٤) الدكتور/ محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية (دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٩٠) ، ص ص
١١٠ - ١١١ ؛ جمال الحكيم ، التأمين البحري - دراسة علمية عملية قانونية - الطبعة الثانية
(القاهرة الجديدة ١٩٧٩ - القاهرة) ص ٤٨ وما بعدها . وراجع في مدى تأثير قواعد مسئولية
الناقل البحري على التأمين البحري وانعكاسها عليه :

Michael F. Sturley, Changing Liability Rules and Marine Insurance:
Conflicting Empirical Arguments About Hague, Visby, and Hamburg
in a Vacuum of Empirical Evidence, Volume 24 No. 1 Journal of
Maritime Law and Commerce (January, 1993) pp. 119 - 149.

كما يلاحظ أن قانون التأمين البحري الانجليزي لعام ١٩٠٦ يعرف التأمين البحري بأنه:

"A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer
undertakes to indemnify the assured in the manner and to the extent
thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses
incident to marine adventure".

وراجع أيضاً :

Colinvaux's Law of Insurance, (sixth edition - Sweet & Maxwell
edited by Robert Merkin) - 1990.

وبصفة خاصة في ص ٣٩١ .

٢ - عقد التأمين البحري ووثيقة التأمين البحري:

عقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي لا يلزم لإنعقادها شكل معين ، وإن كانت الكتابة وسيلة إثبات هذا العقد ^(٥) . وهذا ما أكدته المادة ١/٣٤١ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (قانون التجارة البحرية) بنصها على أنه "لا يثبت عقد التأمين وكل ما يطراً عليه من تعديلات إلا بالكتابة" ^(٦) . وتصدر بذلك وثيقة تأمين معينة هي وثيقة التأمين البحري **Marine Insurance Policy** والتي يجب أن تحتوي على بيانات جوهرية نصت عليها المادة ٣٤٢ من قانون التجارة البحرية ^(٧) . وتعتبر وثيقة التأمين حجة على طرفيها بما جاء بها ، فلا يجوز اثبات عكس ما هو ثابت بها إلا بالكتابة ، كما لا يجوز تعديلها إلا بمحرر مكتوب يطلق عليه ملحق الوثيقة والذي يعد مكملاً لها وجزءاً لا يتجزأ منها ^(٨) .

(٥) الدكتور ثروت علي عبدالرحيم، الإعفاءات والمسوحات في التأمين البحري ، المرجع السابق ، ص ٣٣ ؛ جمال الحكيم ، التأمين البحري ، المرجع السابق ص ٥٠ وما بعدها . وفي رضائية عقد التأمين بصفة عامة ، راجع : الدكتور أحمد شرف الدين ، أحكام التأمين في القانون والقضاء - دراسة مقارنة (جامعة الكويت ١٩٨٣) ص ١٠٥ وما بعدها .
(٦) في شرح هذا النص ، الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري (دار المطبوعات الجامعية - الاسكندرية، ٢٠٠٠) ص ٤٧٢ وما بعدها . وفي إثبات عقد التأمين في القانون الانجليزي ، راجع: **Arnould's, Law of Insurance and Average, Volume I (16th edition, edited by Sir Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman - Stevens & Sons - London 1981).**

وبصفة خاصة ص ٨ وما بعدها .

(٧) الدكتور مصطفى طه ، المرجع السابق ، ص ص ٤٧٣ - ٤٧٤ ؛ الدكتور محمد مجتهد قايد ، العقود البحرية - الطبعة الأولى (دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٩٦) ص ٢٢٢ .

(٨) الدكتور مصطفى طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٤٧٣ . وقد تأخذ الكتابة شكلاً بسيطاً لإثبات عقد التأمين البحري ، وهذا الشكل يعرف بالقسيمة أو المذكرة المؤقتة وهي تتضمن القواعد الأساسية التي ينهض عليها العقد وتحدد التزامات كل من الطرفين . ولقد نصت المادة ٢/٣٤١ من قانون التجارة البحرية على أن "تكون الوثيقة المؤقتة التي يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية" . وينهب البعض مع ذلك ، إلى أن المذكرة المؤقتة هي ↵

وتضع شركات وهيئات التأمين قواعد وشروط التأمين البحري في وثائق نمطية أو نموذجية *Standard Policies* (١). ومن المؤلفون أن تكون هذه الوثائق معدة ومطبوعة سلفاً على نماذج معينة بحيث يقتصر دور المتعاقدين على تغيير أو تعديل شروط الوثيقة سواء بالحذف أو بالإضافة (١٠). ولقد شاع

⇨ فقط للدلالة على أن الاتفاق قد تم على إبرام التأمين ، فهي ليست عقداً بالمعنى الفني . راجع في ذلك *جمال الحكيم* ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ص ٣٣٨ . وراجع بصفة خاصة دور المذكرة الموقته في التأمين البحري :

Howard N. Bennette, The Role of the Slip in Marine Insurance Law, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, part 1 (February 1994) pp. 94 - 118.

يذهب مؤلف المقال المشار إليه أخيراً إلى اختلاف القضاء الإنجليزي حول القيمة القانونية للمذكرة الموقته Slip ، إذ ذهبت بعض الأحكام إلى اعتبار المذكرة الموقته عقد تأمين ملزم *Binding Contract* وذهبت طائفة أخرى من الأحكام إلى أنها مجرد دليل على شروط وبنود عقد التأمين . ويرى مؤلف المقال المذكور أن القضاء الإنجليزي الحديث يعتبر أن التوقيع على المذكرة الموقته دون أي تحفظ ينشئ ويخلق عقداً ملزماً لطرفيه لا يجوز لأيهما نقضه دون موافقة الطرف الآخر ، ومع ذلك فإن عقد التأمين البحري لا يتم إلا إذا أفرغ في شكل وثيقة ، ومن ثم فإن المذكرة الموقته تستخدم في الإثبات وإلى حين إصدار الوثيقة ، راجع

Howard N. Bennett, The Role of the Step

المقالة المشار إليها ، وبصفة خاصة ص ١١٧ - ١١٨ .

وراجع أيضاً : الدكتور يعقوب يوسف صرخوه ، التأمين البحري في القانون الكويتي - دراسة مقارنة (جامعة الكويت ١٩٩٣) ص ٨٠ - ٨٣ .

(٩) راجع بصفة خاصة :

Thayer, Marine Insurance Certificates, 49 Harvard Law Review 239 (1935).

وكذلك :

Jean Hoursiangou et Pierre Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime sur Facultés du 30 Juin 1983 (Mai 1984 Litec).

وراجع كذلك : الأستاذ جمال الحكيم ، التأمين البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٥٨ وما بعدها ؛ الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، العقود البحرية ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٢٢ .

(١٠) في معنى قريب : الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، الخطر في التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧ ، وما بعدها ؛ ويذكر البعض أن أول وثيقة تأمين بحري كانت باللغة الإيطالية بتاريخ ٢٠ سبتمبر ١٥٤٧ والشروط العامة مكتوبة باللغة الإيطالية أما الشروط الخاصة مكتوبة باللغة الإنجليزية . أما أقدم وثيقة تأمين إنجليزية فيعود تاريخها إلى عام ١٦٥٧ . أما وثائق اللويدز فلم تظهر إلا في عام ١٧٧٩ ، راجع في ذلك : جمال الحكيم ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٨ وما بعدها .

العمل بهذه الوثائق النموذجية في سوق التأمين البحري الدولي حتى أصبح لها من المكانة والأهمية ما يفوق في أحيان كثيرة النصوص التشريعية المنظمة لعقود التأمين البحري في غير قليل من الدول ، وساعد على هذا أن أغلبية القواعد التشريعية التي تتحدث عن التأمين البحري ذات طبيعة مكملة أو مفسرة لإرادة المتعاقدين ، فلا تكون هناك غضاضة في استبعادها بإرادتهما المشتركة ووضع شروط مخالفة في وثائق التأمين^(١١) . لذا فلا غرو أن غدت الوثائق النموذجية مصدراً أساسياً لأحكام التأمين البحري يفوق في قيمته العملية النصوص التشريعية ذاتها .

وعلى المستوى الدولي ، توجد وثائق نموذجية شهيرة ، ففي فرنسا، كانت توجد وثيقتان نموذجيتان : الأولى ، للتأمين على السفن ، وقد صدرت في عام ١٩٤١ و عدلت في عام ١٩٤٩ وفي يناير ١٩٥٥ ثم في عام ١٩٦٨ ؛ والثانية ، هي الوثيقة النموذجية للتأمين على البضائع وترجع إلى عام ١٩٤٤ و عدلت في عامي ١٩٤٩ و ١٩٦٨^(١٢) . واستناداً إلى توصيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

(١١) الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) - الدار الجامعية - بيروت ١٩٩٢ ، ص ١١ .

(١٢) راجع :

Jean Hoursiangou et Pierre Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime sur Facultés du 30 Juin 1983 (Mai 1984 - Litec).

وخاصة في ص ص ١١ - ١٨ . وراجع كذلك:

Pierre - Yves Nicolas, Le Droit Français des Assurances Maritime de 1949 à nos Jours, Le Droit Maritime Français 1999 pp. 280 - 298.

وبصفة خاصة في ص ٢٨٦ وما بعدها .

UNCTAD صدرت وثيقة تأمين نموذجية في عام ١٩٨٣ ، وأخرى للتأمين على البضائع في نفس العام^(١٣) .

وفي إنجلترا ، كان المؤمنون - وإلى وقت قريب - يستخدمون وثيقة اللويدز النموذجية التي ترجع إلى عام ١٧٧٩ والمعروفة اصطلاحاً بـ Lloyd's S. & G. Policy^(١٤) ، وهي عبارة عن وثيقة تأمين موحدة لكل من السفينة والبضائع ويرمز إليها عادة بـ S. & G. أي سفن وبضائع Ships & Goods^(١٥) . ولقد ذاعت هذه الوثيقة في العمل لدرجة أن قانون التأمين البحري الصادر في إنجلترا عام ١٩٠٦ Marine Insurance Act تضمن في ملحقه نموذجاً لهذه الوثيقة وقواعد لتفسيرها ، وهذه القواعد تعتبر مكملة لنصوص القانون نفسه . والحقيقة إن وثيقة اللويدز كانت على درجة كبيرة من التعقيد ، الأمر الذي حدا إلى

(١٣) راجع مقالة الأستاذ **Nicolas** بعنوان :

Le Droit Français des Assurances Maritime de 1949 à nos Jours ..

المشار إليها سابقاً ، ص ص ٢٨٧ - ٢٨٨ ، وأيضاً مؤلف :

Hoursiangou et Latron: Les Polices Françaises d'Assurances Maritime sur Facultés du Juin 1983.

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١١ وما بعدها .

(١٤) راجع بصفة خاصة :

Sir Michael John Mustill, Fault and Marine Losses, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, (Part 1, 1988) pp. 310 - 358.

وبصفة خاصة في ص ٣١١ وما بعدها .

أنظر كذلك :

Butterworths Insurance Law Handbook, (Third edition, edited by Digby C. Jess - 1992).

وبصفة خاصة في ص ٣٩ وما بعدها .

(١٥) راجع :

Arnould's, Law of Marine Insurance and Average, volume I

المشار إليه سابقاً ، وبصفة خاصة في ص ٢٢ وما بعدها . والنص الكامل لهذه الوثيقة منشور في

ذات المؤلف المشار إليه في ص ص ٢٢ - ٢٣ .

تعديلها^(١٦) . فقام مجمع لندن لمكتتبي التأمين Institute of London Underwriters ، والذي تأسس في عام ١٨٨٤ ، بتعديل هذه الوثيقة عدة مرات حماية لمصالح مكتتبي التأمين (المؤمنين)^(١٧) . ومع ذلك ، فالتعديلات التي أدخلها مجمع مكتتبي لندن في عام ١٩٦٣ ، والتي تسمى بشروط المجمع Institute Clauses ، وإن لاقت قبولاً دولياً ، لم تغير كثيراً في مضمون الوثيقة الأصلية التي ظلت باقية إلى أن صدرت وثيقة تأمين جديدة^(١٨) . وفي ٣١ مارس عام ١٩٨٣ ، توقف سوق التأمين في لندن ، وتبعه في ذلك المؤمنون في أسواق التأمين الدولية ، عن استخدام

(١٦) المرجع السابق ، ص ٢٤ - ٢٥ .

(١٧) المرجع السابق ، ص ٢٧ وما بعدها ؛ وراجع بصفة خاصة :

Peter Koh Kwang, Insurable Risks and the New Institute Cargo Clauses, volume 19 No. 2 Journal of Maritime Law and Commerce (April, 1988) pp. 287 - 299.

ومن الجدير بالذكر أن قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ كان ذو تأثير واسع النطاق على قوانين الكثير من الدول مثل كندا ، استراليا ، نيوزلند ، هونج كونج ، وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية وذلك بتأثيره على القضاء في هذه الدولة الأخيرة ، راجع :

Lord Mustill, Convergence and Divergence in Marine Insurance Law, volume 31 No 1 Journal of Maritime Law and Commerce (January 2000) pp. 1 - 14.

وخاصة في ص ٥ .

وعلى الرغم من تأثير الولايات المتحدة الأمريكية بقانون التأمين الإنجليزي ، إلا أنها لم تقم حتى الآن بسن قانون للتأمين البحري معتمدة في ذلك على الأحكام والسوابق القضائية:

Thomas J. Schoenbaum, Marine Insurance, volume 31 No. 2 Journal of Maritime Law and Commerce (April 2000) pp. 281 - 291.

وبصفة خاصة في ص ٢٩٠ .

(١٨) وشروط المجمع منشورة بالكامل في مجلة القانون البحري والتجارة :

Journal of Maritime Law and Commerce, volume 13 (1982) p. 563.

وراجع في التعليق على هذه الشروط:

Parks, Recent Developments in Marine Insurance Law, volume 14 Journal of Maritime Law and Commerce (1983) p. 159.

وأيضاً :

Samir El-Mankabady, The New Lloyd's Policy and Cargo Clauses, volume 13 Journal of Maritime Law and Commerce (1982).

وثيقة اللويدز ، وأصدر المجمع شروطاً جديدة تعرف في العمل بـ Clause (A) والذي يغطي جميع الأخطار All Risks وهو على غرار شروط جميع الأخطار الذي كان معروفاً سابقاً ، أما باقي الشروط Clauses (B) & (C) فهي لا تقصر التعويض على خسارات خاصة^(١٩) . وتتاسب هذه الشروط الجديدة مع الحاجات المعاصرة لصناعة التأمين البحري ، إذ خلصتها من الإغراق في استخدام المصطلحات الفنية والقانونية المعقدة والتي كانت تقف حائلاً أمام المؤمن لهم للحصول على التغطية التأمينية المناسبة^(٢٠) .

وفي مصر ، تبنت شركات التأمين المصرية وثيقة اللويدز الإنجليزية، فلا تختلف شروط وقواعد وثائق التأمين المصرية عن تلك التي تتضمنها وثائق التأمين الإنجليزية والشروط الجديدة المعدلة لها الصادرة عن مجمع مكنتبي لندن^(٢١) .

(١٩) راجع مقالة :

Peter Kwang, Insurable Interest and the New Institute Cargo Clauses

المقالة المشار إليها سابقاً ، ص ٢٨٧ وما بعدها . ومن أمثلة الشروط (B) & (C) شرط الحريق والانفجار ، شرط الغرق ، شرط التصادم ، شرط تفريغ الشحنة ، شرط التضحيات أو الخسارات العامة ، شرط البراكين والزلازل والصواعق ، وشرط الرمي في البحر ، وغيرها . راجع ذات المقالة المشار إليها ، ص ٢٨٨ وما بعدها . كذلك راجع المقالة المنشورة في مجلة القانون البحري الفرنسي :

P.L., Les Nouvelles Clauses Anglaises d'Assurance Maritime sur Facultés (1er Janvier 1982) Le Droit Maritime Français (Juin 1982 No. 402) pp. 323 - 340.

(٢٠) في معنى قريب

Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law (West Publishing Co. 1987).

وبصفة خاصة في ص ٥٦٥ وما بعدها ؛ أيضاً :

Nicholas J. Healy and David J. Sharpe, Admiralty (Second edition - West Publishing Co. 1986).

وخاصة في ص ٧٤٩ وما بعدها .

(٢١) الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٤٦٥ . وتوجد ↵

٣- أنواع وثائق التأمين البحري على البضائع :

يكون التأمين على البضائع إما بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة تغطي شحنة أو شحنات محددة أو بمقتضى وثيقة عائمة Floating Policy أو ما يطلق عليها في أحيان أخرى وثيقة الاشتراك Police d'abonnement وهي تغطي بضائع أو شحنات متكررة غير محددة وقت عقد التأمين .

أولاً - وثيقة التأمين البحري على شحنة معينة لرحلة واحدة:

قد يصدر المؤمن بناء على طلب المؤمن له وثيقة تأمين بمبلغ معين لضمان بضائع محددة ولرحلة معينة (٢٢) ، وتعرف هذه الوثيقة بوثيقة التأمين لرحلة واحدة أو شحنة معينة Certain Cargo Lot ، وذلك أيضاً كانت الطريقة التي يتم بها نقل البضائع أي سواء اكانت منقولة بمقتضى سند إيجار Charter Party أو سند شحن بحري Bill of Lading (٢٣) .

⇒ ترجمة باللغة العربية لوثيقة التأمين الإنجليزية منشورة في مؤلف الأستاذ/ جمال الحكيم ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٢ وما بعدها ؛ الدكتور محمود سمير الشراوي ، العقود البحرية ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٢٣ .

(٢٢) أنظر :

Robert Grime, Shipping Law, (Second edition - Sweet & Maxwell - London 1991).

وبصفة خاصة في ص ٣٨٧ ؛ الدكتور مصطفى طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٤ .

(٢٣) في معنى قريب :

Alex L. Parks, The Law and Practice of Marine Insurance, volume 1 (Stevens & Sons - London 1988).

وخاصة في ص ٤٢ وما بعدها .

وفي هذا النوع من وثائق التأمين ، يقوم عادة المتعاقدان : المؤمن والمؤمن له بتحديد وقت بداية ونهاية الرحلة ، إذ ينص في الوثيقة على التزام المؤمن وموافقته على بداية التأمين من وقت شحن البضائع على السفينة ويستمر التأمين أثناء نقل البضائع وحتى إتمام تفريغها بسلاسة على البر في جهة الوصول (٢٤) . وينتزع عن ذلك ثبوت حق المؤمن له ، وكذلك الناقل البحري ، في أن تبخر السفينة وتمر على الموانئ المختلفة أو في أي مكان آخر خلال الرحلة البحرية المؤمن من أخطارها وحسب ظروف تلك الرحلة ، ودون تغيير لخط سيرها المحدد في الوثيقة (٢٥) . كما ينتزع عن ذلك أيضاً أن الوثيقة لا تغطي - في الأصل - مخاطر شحن البضائع بالصنادل أو القوارب أو غيرها في ميناء القيام ، إذ لا تبدأ مسؤولية المؤمن إلا من لحظة وضع البضائع على السفينة المحددة لنقلها (٢٦) . وقد ينص في الوثيقة ، مع ذلك ، على تغطية مخاطر تفريغ البضائع بالوسائل المعتادة في ميناء الوصول المحدد في سند الشحن وطبقاً للشروط العامة في الوثيقة (٢٧) . ولقد نصت المادة ٣٨٨ من قانون التجارة البحرية على المبدأ في هذا الخصوص من أنه "تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين" . وعليه ، فالقاعدة هي حرية المتعاقدين في تحديد نطاق تغطية الوثيقة ، فإن لم يصدر هذا التحديد ، كان الحل هو سريان التأمين على البضائع التي تكون محلاً لنقل بحري في الرحلة المحددة دون انقطاع .

(٢٤) الدكتور سلامة عبدالله ، الأستاذ/ عصام الدين عمر ، التأمين البحري ، أصوله العلمية والعملية (دار النهضة العربية - الطبعة الثانية ١٩٨١) ، ص ٧٩ .

(٢٥) المرجع السابق ، ص ٧٩ .

(٢٦) في معنى قريب : الأستاذ/ جمال الحكيم ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٠٩ .

(٢٧) المرجع السابق ، ص ٧٦ .

ويجري العمل في شركات التأمين الإنجليزية على السماح بتضمين شرط في الوثيقة لتغطية فترة انتقال البضائع من الشاطيء إلى السفينة ، كأن تكون البضائع محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي قبل شحنها أو حتى بعد وصول السفينة (٢٨) ، إذ تنص وثيقة التأمين الإنجليزية على استمرار التأمين على البضائع حتى يتم تفريغها ووضعها على رصيف الميناء ضمن حدود التفريغ ولو اقتضى ذلك نقلها من السفينة إلى الشاطيء بواسطة صنادل مثلاً إذا كان ذلك ضمن المجريات العادية لنقل البضائع المشحونة المشمولة بالتأمين عليها (٢٩) ، وبالمثل تضمنت وثيقة التأمين ،

(٢٨) راجع :

Chalmers, Insurance Act 1906 (9th edition - edited by ER Hardy Ivamy - Butterworths - London 1983).

وبصفة خاصة في ص ٢٠١ .

(٢٩) وينص الشرط رقم (٨) من وثيقة التأمين الإنجليزية ، Clause (A) على أن :

8. Transit Clause.

- 8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either
 - 8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
 - 8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either
 - 8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or
 - 8.1.2.2 for allocation or distribution,
or
 - 8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.
- 8.2 If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.
- 8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause ⇐

الشائع العمل بها في مصر ، شرط الضمان من المخزن إلى المخزن ، إذ يمتد نطاق وثيقة التأمين ليغطي مخاطر هي في الأصل غير بحرية ، وبحيث تشمل فترة التغطية لحظة خروج البضائع المؤمن عليها من مخازن المرسل وحتى وصولها إلى مخازن المرسل إليه (٣٠) . كذلك تنص المادة ٣٨٩ من قانون التجارة البحرية على أنه "إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور إلا إذا اتفق على غير ذلك" . فالمبدأ هو شمول التأمين البحري لفترة النقل البحري أو النهري أو الجوي - المكمل للرحلة البحرية - إلا إذا حصل الاتفاق على عكس ذلك .

والأصل أن يذكر في وثيقة التأمين على البضائع لرحلة واحدة اسم السفينة التي تنقل البضائع المؤمن عليها وبحيث لا تسري التغطية التأمينية إذا حصل تغيير أو استبدال لتلك السفينة . وخروجاً على هذا الأصل ، فقد تغطي وثيقة التأمين ما يعرف بعملية المسافنة Trans- Shipment إذ يسري التأمين حتى ولو حصل تغيير للسفينة بسبب نقل البضائع من السفينة المحددة في الوثيقة إلى سفينة أخرى ، كما في حالة إصابة السفينة الأولى بأضرار تعجز معها عن الاستمرار في الرحلة على نحو يلزم معه نقل البضائع على سفينة

⇒ below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

(٣٠) الدكتور محمد مجتهد قايد ، العقود البحرية (الطبعة الأولى - دار النهضة العربية ١٩٩٦) ص

٢٤٩ ؛ الأستاذ جمال الحكيم ، التأمين البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٧٦ ، وما بعدها ؛

الدكتور يعقوب صرخوه ، التأمين البحري في القانون الكويتي ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٠٨ .

أخرى^(٣١)، وعملاً، فمن المؤلف في وثائق التأمين أن تضاف عبارة "أو أي سفينة أخرى يتفق عليها" بعد اسم السفينة وذلك لاستمرار التغطية التأمينية في حالة التغيير الاضطراري للسفينة التي تشحن عليها البضائع المؤمن عليها^(٣٢)، ولقد حددت المادة ٣٩٠ من قانون التجارة البحرية التغطية التأمينية التي تقع على البضائع وذلك بقيمة تلك البضائع وبحيث لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع إلا على الأعلى من المبالغ الآتية: ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن أو سعرها الجاري في ذلك الزمان والمكان مضافاً إليها مصروفات نقلها والربح المتوقع أو قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول أو ثمن بيع البضاعة إذا قام المؤمن ببيعها مع إضافة المبالغ الأخرى المتفق عليها في عقد البيع.

ثانياً - وثيقة التأمين العائمة Floating Policy :

(أ) فكرة الوثيقة العائمة

الأصل أن يرد عقد التأمين على عناصر محددة بأن يتضمن مثلاً تحديد البضائع المشحونة ومدة التأمين ومبلغه وقيمة الأقساط التي يلتزم بها المؤمن له ومواعيد دفعها^(٣٣)، ولا شك أن لهذا التحديد فائدة كبرى

(٣١) الدكتور يعقوب صرخوه ، المرجع السابق ، ص ٣٠٩.

(٣٢) الدكتور سلامة عبدالله ، عصام الدين عمر : التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص

٧٧.

(٣٣) أنظر :

Chorley & Giles, Shipping Law, (8th edition, edited by N.J.J. Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton - 1988).

وخاصة في ص ٥٣٦ وما بعدها.

إذ تكون الصورة واضحة أمام المتعاقدين: المؤمن والمؤمن له عن حقيقة ومدى التزامات كل منهما الناشئة عن العقد وبما يسمح بتقدير منضبط للأقساط التي تدفع في مقابل التأمين على بضائع معينة تشحن على سفينة محددة (٣٤).

على أن العمل ابتدع وثيقة تأمين أخرى يطلق عليها اسم الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك .

وبموجب الوثيقة العائمة يتفق طرفا عقد التأمين على التزام المؤمن بتغطية جميع ما يشحنه المؤمن له أو يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة (٣٥) . وعليه ، لا يقوم المؤمن له بالتأمين على شحنة بعينها يستوردها أو يصدرها . فلا تتضمن الوثيقة العائمة تحديداً للبضائع أو الأشياء المؤمن عليها (٣٦) . ويتفرع عن ذلك أن قسط التأمين لا يكون محدداً أو معلوماً مقداره في لحظة التعاقد ، بل يتحدد لاحقاً على حسب مقدار ونوع البضائع التي سيقوم المؤمن له بشحنها خلال مدة عقد

(٣٤) المرجع السابق ، ص ٥٣٨ .

(٣٥) في معنى قريب : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة (الطبعة الأولى - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩١) وخاصة في ص ٢٢ ؛ راجع كذلك:

Robert Grime, Shipping Law

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٨٧ .

(٣٦) الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ٤٨٨ ؛ الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، العقود البحرية ، المشار إليه سابقاً ، ص ١٢٤ . ويطلق الأستاذ جمال الحكيم على Floating Policy تسمية الوثيقة العامة بدلاً من الوثيقة العائمة إذ يقول إن "الوثيقة العامة لا تحدد مدة التأمين ، ولكنها تشمل على البيانات العامة لموضوع التأمين مع الاهتمام بوجه خاص بذكر مبلغ التأمين الإجمالي الذي يمثل مجموع الشحنات المنتظر نقلها وفقاً للشروط المتفق عليها بين المؤمن له والمؤمن . ويلتزم المؤمن له بأن يقدم للمؤمن الإقرارات عن البضائع التي تدخل في نطاق الوثيقة العامة وتقوم شركة التأمين بإثبات المبالغ المبينة في هذه الإقرارات أولاً بأول في ظهر الوثيقة مع بيان الرصيد المتبقي من المبلغ الإجمالي وهكذا إلى أن يتم استهلاكه" الأستاذ/ جمال الحكيم ، التأمين البحري ، المشار إليه سابقاً ص ٣٤٣ .

التأمين، وعلى أن يلتزم المؤمن له في كل مرة يتولى فيها شحن البضائع بإخطار المؤمن عن تلك البضائع ونوعها ، وتبعاً لذلك يتمكن هذا الأخير من تحديد أقساط التأمين على أساس المعلومات الواردة بالإخطار (٣٧) .

(ب) مزايا الوثيقة العائمة :

من المألوف أن تتشابك وتمتد علاقات التجار من مصدريين ومستوردين في التجارة البحرية عندما يقومون بتصدير أو استيراد البضائع على شحنات متتابعة أو متعاقبة إلى جهات معينة أو مختلفة ولأوقات طويلة ، وبحيث يجد هؤلاء مشقة في إبرام عقد تأمين منفرد واستصدار وثيقة قائمة بذاتها لتغطية المخاطر البحرية لكل شحنة يتولون تصديرها أو استيرادها ، ناهيك عن طول الوقت وارتفاع النفقات اللازمة لذلك (٣٨) . أما الوثيقة العائمة فهي تغني القائمين بالتجارة البحرية عن هذا العناء بما توفره لهم من الحصول على التغطية التأمينية على كل البضائع وجميع الشحنات التي يرسلها المؤمن له أو ترسل إليه خلال فترة التأمين ، فتصدر لذلك وثيقة واحدة دون اضطرار إلى تكبد الجهد في استصدار وثيقة لكل شحنة منفردة ، وبما يوفره ذلك للمصدرين والمستوردين من وقت واختصار للإجراءات واقتصاد في نفقات

(٣٧) في معنى قريب : الدكتور علي جمال الدين عوض : القانون البحري (دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٨٧) ص ٣٩٦ - ٣٩٧ ؛ الدكتور عادل علي المقدادي ، القانون البحري (١٩٩٩) وخاصة في ص ٢٦٣ .

Chorley & Giles, Shipping Law (٣٨)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٤٦ ؛ أيضاً :

Robert Grime, Shipping Law

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٨٧ .

ومصروفات استصدار عدة وثائق^(٣٩) . إذ ، كما سنرى لاحقاً ، تسري التغطية بموجب الوثيقة العائمة خلال الفترة المتفق عليها عن أي بضائع تشحن ومهما تعددت الرسائل البحرية ، اكتفاء بمجرد استيفاء اخطار بسيط يقدم في هذا الخصوص أو يرسل إلى المؤمن عن كل رسالة يتم شحنها^(٤٠) .

وعلاوة على ذلك ، قد تحقق الوثيقة العائمة غايات اقتصادية لكل من المؤمن والمؤمن له . فمن ناحية أولى ، فإن طول المدة التي قد تستغرقها الوثيقة العائمة يساعد المؤمن على دقة احتساب قيمة الأقساط وفقاً للمخاطر التي تتعرض لها الشحنات المختلفة للعملاء المؤمن لهم ، وبما قد يسمح له بتخفيض قيمة القسط وعرض شروط أفضل على المؤمن لهم لكونه متأكداً من الحصول على الأقساط لفترة طويلة ولأن الوثيقة تتضمن توزيعاً للمخاطر على عدد كبير من الرسائل البحرية ، وبما يتيح للمؤمن اكتساب مركز متميز في سوق التأمين يبرز به غيره من المنافسين^(٤١) .

Chorley & Giles, Shipping Law

(٣٩)

المرجع السابق الإشارة إليه ، ص ٥٤٦ ؛ الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، البحث المشار إليه سابقاً ، ص ٢٣ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٧ .

(٤٠) في أهمية ووجوب هذا الاخطار راجع الحكم الصادر في عام ١٩٩١ من محكمة بورتوريكو بالولايات المتحدة الأمريكية :

In re Litigation Involving Alleged Loss of Cargo From Tug Atalantic Seahorse, Sea Barge 101 Between Puerto Rico and Florida in December 1988 (United States District Court of Puerto Rico, August 20, 1991) American Maritime Cases (1992).

ص ص ٥٢ - ٦٢ .

(٤١) قارب : الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) المرجع السابق ، ص ٥٨ ؛ الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، البحث المشار إليه سابقاً ، ص ٢٣ . وراجع بصفة عامة :

Malcolm Clarke, Insurance Contracts: Construction of the Policy and the Policy of Construction, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 4 (November 1994) pp. 433 - 438.

ومن ناحية أخرى ، فإن انخفاض قيمة قسط التأمين وثباته يُمكن المؤمن له سواء كان مصدراً للبضائع أو مستورداً لها من الحفاظ على استقرار أسعارها والتعامل عليها دون مغالاة في أثمانها ، الأمر الذي يكسبه السمعة الحسنة ويقوي مركزه في السوق الدولية ، فيزيد من أرباحه واتساع رقعة أعماله بإقبال العملاء عليه (٤٢) . هذا فضلاً عن أن الوثيقة العائمة تضمن للمؤمن له مخاطر البضاعة المرسلة إليه دون علمه عندما لا يكون لديه الفرصة للتأمين عليها في الوقت المناسب (٤٣) . ولعل أبرز ميزة للوثيقة العائمة هو ما توفره من ضمان تلقائي للمؤمن له ، إذ يحدث هذا الضمان أثره بمجرد إبرام عقد التأمين وطبقاً للشروط المنصوص عليها في الوثيقة ذاتها ، إذ تكون البضائع مغطاة بالتأمين بمجرد شحنها طالما كانت معرضة للمخاطر البحرية وحتى ولو لم يعلم المؤمن بواقعة الشحن أو بمقدار أو نوعية البضائع المشحونة المشمولة بالوثيقة (٤٤) . فالنقص أن المؤمن يضمن البضائع محل الوثيقة العائمة من الوقت الذي تشحن فيه وتصبح معرضة لمخاطر البحر المؤمن ضدها ، وسواء تلقى المؤمن اخطار تحديد البضائع بعد وصولها دون تلف أو تلقاه لحظة وقوع الكارثة البحرية أو حتى بعد وقوعها ، طالما صدر الاخطار في الميعاد المضروب في الوثيقة (٤٥) .

(٤٢) قارب : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، البحث السابق ، ص ٢٣ .

(٤٣) الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٥ .

(٤٤) R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime (٤٤)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٢١ .

(٤٥) راجع :

Pierre Lureau, La Police d'Abonnement et L'obligation de déclaration, Le Droit Maritime Français (1950) pp. 263 - 269.

وخاصة في ص ٢٦٥ ، وما بعدها.

أما النقيصة الرئيسية للوثيقة العائمة هي أنها تملى على المؤمن له دفع قسط التأمين بأكمله أو جزء كبير منه عند إبرام الوثيقة ، على أن هذا لا يطعن في مزاياها الأخرى من كونها تتيح للمؤمن له الحصول على التأمين بأسعار محددة وثابتة طوال سريان الوثيقة ، كما تضمن لشركات التأمين إيراداً منتظماً من خلال أقساط تأمين الشحنات التي يحصل الاخطار عنها (٤٦) .

وفيما يلي نعالج أهم المسائل وأبرز المشكلات التي تثيرها الوثيقة العائمة ، وخاصة فيما يتعلق بتحديد مفهومها وطبيعتها القانونية وآثارها بالنسبة لكل من المؤمن والمؤمن له .

خطة العرض :

المبحث الأول : مفهوم الوثيقة العائمة وطبيعتها القانونية .

المبحث الثاني : الآثار القانونية للوثيقة العائمة .

(٤٦) دكتور صلاح عبدالله ، عصام الدين عمر ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص

المبحث الأول

مفهوم الوثيقة العائمة وطبيعتها القانونية

تمهيد وتقسيم :

الوثيقة العائمة - كما نشأت في إنجلترا - هي وثيقة تأمين عادية للبضائع تحتوي شروطاً عامة بجانب شروط خاصة يتفق عليها الطرفان، ويكون مبلغ التأمين بها كافياً لتغطية جميع شحنات المؤمن له حتى استفاد هذا المبلغ بشرط اتخاذ المؤمن له إجراءات القيام بالاطار عن البضائع المشحونة في مواعيد معينة^(٤٧)، وقد عرف العمل في الولايات المتحدة الأمريكية شكلاً آخر من وثائق التأمين العائمة أو الشائعة يطلق عليه الوثيقة المفتوحة **Open Policy** أو التغطية المفتوحة **Open Cover**^(٤٨)، وتكون الوثيقة المفتوحة، في الغالب، محددة بوقت معين وتبقى قائمة حتى إلغائها، ويكون للمؤمن له تغطية تلقائية في حدود الشروط المنصوص عليها في الوثيقة ذاتها عن الشحنات المتتابة التي يحصل الاخطار عنها، وعادة لا يتحدد في الوثيقة المفتوحة إجمالي مبلغ التأمين عن جميع الشحنات، إذ كل ما هناك أنه يشترط ألا تتجاوز قيمة البضائع المشحونة على سفينة واحدة مبلغاً معيناً يحدده عقد التأمين.

Chalmers' Marine Insurance Act 1906 (٤٧)

المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٤٥، وما بعدها.

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average..... (٤٨)

المرجع المشار إليه سابقاً ص ٧٢ وما بعدها.

أما في فرنسا ، فإن الوثيقة العائمة تعرف - عادة - تحت تسمية وثيقة الاشتراك **Police d'abonnement** حيث كرسها المشرع الفرنسي تشريعياً بالقانون رقم ٥٢٢ الصادر في ٣ يوليو سنة ١٩٦٧ عندما نص في المادة ٥٢ منه على أن يكون التأمين على البضائع "بمقتضى وثيقة تنتج أثرها بالنسبة لرحلة واحدة فقط أو بمقتضى وثيقة عائمة" . ثم قام المشرع الفرنسي بعدئذ بإصدار تنظيم شامل لوثيقة الاشتراك بالمرسوم رقم ٦٤ في ١٩ يناير ١٩٦٨ ، ثم صدرت وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية في ٣٠ يونيو عام ١٩٨٣ (٤٩) .

وفي مصر ، لم ينظم القانون البحري الملغي الوثيقة العائمة ، وإن لم يمنع ذلك وجودها عملاً في الحياة التجارية البحرية . ولقد تدارك المشرع المصري هذا النقص التشريعي بصدور قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ إذ عالج "وثيقة الاشتراك" في المواد من ٣٩٣ إلى ٣٩٦ والتي تعد اقتباساً للأحكام والقواعد التي أقرها المشرع الفرنسي في هذا الموضوع (٥٠) .

ولمّا كانت الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك لا تتضمن تحديداً للبضائع المشحونة ، إذ لا يحصل هذا التحديد إلا بعد الاخطار عنها ، فقد ثار الخلاف بين الفقهاء حول الطبيعة القانونية لهذه الوثيقة وما إذا كانت تعد صورة عقد تأمين بالمعنى التام ، أم أنها مجرد وعد بالتأمين ، وبين

(٤٩) راجع :

Pierre - Yves Nicolas, Le Droit Français des Assurances Maritime de 1949 à nos Jours, Le Droit Maritime Français, (No. 591 - Mars 1999) pp. 280 - 298.

وبصفة خاصة في ص ص ٢٨٦ - ٢٨٨

(٥٠) قارب : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٣ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه : القانون البحري ، المرجع السابق الإشارة إليه ، ص ٤٩٠ .

هذا الرأي وذلك هناك آراء أخرى . وفيما يلي نعالج مفهوم الوثيقة العائمة وطبيعتها القانونية في مطلبين :

المطلب الأول : مفهوم الوثيقة العائمة (وثيقة الاشتراك) .

المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة .

المطلب الأول

مفهوم الوثيقة العائمة (وثيقة الاشتراك)

أولاً - مفهوم الوثيقة العائمة في القانون الإنجليزي:

كانت صحة الوثيقة العائمة محل جدل في المحاكم الإنجليزية ، فقد اشترط قانون الرسم أو الجمارك في إنجلترا *The Stamp Duty Law* وجوب تحديد مبلغ للتأمين لتغطية بضائع معينة ^(٥١) ، على أنه بعد كفاح طويل ، استقرت المحاكم ابتداء من عام ١٧٩٤ على صحة الوثيقة العائمة ، إذ توصل القضاء الإنجليزي إلى إقرار الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على تخصيص مبلغ معين كسقف أو حد أعلى لمبلغ الوثيقة والذي على أساسه يقوم المؤمن له بإرسال البضائع على شحنات متعاقبة مشمولة بالتأمين وحتى استفاد المبلغ المذكور في الوثيقة ^(٥٢) .

Robert Grime, Shipping Law

(٥١)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٨٧ .

(٥٢) فلقد أتاحت للقضاء الإنجليزي الفرصة من وقت بعيد النظر في الوثيقة العائمة ووصفها بدقة ، من ذلك السابقة القضائية الشهيرة :

Ionides v. Pacific Fine Ins. Co. (1871) L.R. 6 Q.B. 674; off. (1872) L.R. 7 Q.B. 517 (Ex. Ch.)

والتي جاء فيها على لسان القاضي *J. Blakburn* ما يلي:

"The contract of an underwriter who subscribes a policy on goods by ship or ships to be declared is that he will insure any goods of the description specified which may be shipped on any vessel answering the description, if any ther be, in the policy, on the voyage specified in the policy, to which the assured elects to apply the policy. The object of the declaration is to earmark and identify the particular adventure to which the assured elects to apply the policy. The assent of the assurer is not required to this, for he has no option to reject any vessel which the assured may select, nor is it necessary that the declaration should do more than identify the adventure, and so prevent the possible dishonesty of a party insured, who might intend to apply the policy to particular goods, so that they should be at the risk of the assurers, and he should come on them if there was a loss; and then, when those goods had arrived safely, to pretend that he intended to apply the policy to another set of goods still subject to the risk". ⇐

وقطع قانون التأمين البحري الصادر في إنجلترا عام ١٩٠٦ الشك باليقين حول صحة الوثائق العائمة ، إذ قننها بمقتضى المادة ٢٩ من ذلك القانون والتي تنص على أن :

١- الوثيقة العائمة هي التي تصف التأمين بعبارات عامة وتترك اسم السفينة وغيرها من التفاصيل لتعين باخطار لاحق .

٢- ويجري الاخطار أو الاخطارات اللاحقة إما بالتأشير (التظهير) Endorsement على الوثيقة أو بأي طريقة أخرى متعارف عليها .

٣- إذا لم يكن هناك نص في الوثيقة يقضي بخلاف ذلك ، فإن الاخطارات يجب أن تتم بانتظام عند الشحن ، كما يجب أن تتضمن كل الشحنات التي تشملها الوثيقة وقيمة البضائع أو الأحوال الأخرى ، وأن يحصل التصريح بذلك بأمانة ، ومع ذلك فإن أي سهو أو خطأ في التصريح يمكن تصحيحه بعد حصول الخسارة أو وصول البضائع بشروط أن يكون هذا السهو أو الخطأ قد حصل بحسن نية .

٤- وإذا لم تنص الوثيقة على خلاف ذلك ، فإن عدم إعطاء التصريح بالقيمة إلا بعد الاخطار عن الخسارة أو الوصول يؤدي إلى اعتبار الوثيقة غير مقدرة القيمة فيما يخص التأمين محل ذلك التصريح^(٥٣) . ومن ثمّ يتمكن التاجر ، حال استصداره وثيقة عائمة أن

⇒ كما هو مذكور ومشار إليه في :

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average...

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٣ .

(٥٣) في التعليق على نص المادة ٢٩ من قانون التأمين البحري الانجليزي ، راجع :

Colinvaux's Law of Insurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٩ .

يقوم بشحن بضائعه خلال مدة معينة بين مواعيد محددة أو قابلة للتحديد، على أن يكون هناك سقف للمقدار أو المبلغ الذي يتم الإعلان عنه للبضائع المشحونة على سفينة واحدة^(٥٤)، وتسري الوثيقة تلقائياً على جميع الشحنات التي تتضوي تحت الوثيقة وطبقاً لشروطها وللمبلغ المؤمن به، ويحصل التصريح أو الاخطار Declaration بكتابة اسم السفينة وبيانات البضائع المشحونة التي تغطيها الوثيقة، وعندما يتم استنفاد مبلغ التأمين، فإن الوثيقة تنتقضي **Written Off** أو **Fully Declared**^(٥٥)، ويمكن للمؤمن له أن يجعل الوثيقة محددة القيمة بالنسبة لكل شحنة، إن هو أخطر المؤمن بقيمتها قبل حصول الخسارة، فإن لم يحصل هذا الاخطار، اعتبرت الوثيقة غير محددة القيمة **Unvalued**، بحيث يتعين اللجوء إلى القضاء أو إلى أهل الخبرة لتحديد قيمة الشحنة عند حصول المنازعة^(٥٦).

وعليه، تصف الوثيقة العائمة التأمين في عبارات عامة تاركة التفصيلات والخصوصيات لكي تتم من خلال الاخطارات اللاحقة التي يقوم بها المؤمن له^(٥٧)، ولقد أكد القضاء الإنجليزي، في أكثر من

(٥٤) بصفة عامة، أنظر في واجب المؤمن له بالإفصاح في عقود التأمين البحري :

Malcolm Clarke, Insurance Contracts and Non-Disclosure, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (part 3 August 1993) pp. 297 - 300; **C.C. Nicoll**, Marine Insurance: reformed or deformed? Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly - Part 2 (May 1994) pp. 256 - 262.

وبصفة خاصة في ص ٢٦٠.

Arnould's Law of Insurance and Average volume 1. (٥٥)

المرجع السابق الإشارة إليه، ص ١٧٩.

Butterworths, Insurance Law Handbook, (٥٦)

المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٣.

Cloinvaux's Law of Insurance (٥٧)

المرجع السابق الإشارة إليه، ص ٣٩٩؛ أيضاً :

Chalmer's Marine Insurance Act 1906 ⇐

قضية، أن الوثيقة العائمة تشمل جميع الشحنات التي يتوم بها المؤمن له طبقاً لبنود الوثيقة بحيث لا يجوز له ، كقاعدة عامة ، استبعاد شحنة أو شحنات بعينها ، وذلك لمنع التحايل أو الغش بمحاولة شمول الشحنات الكبيرة الهامة والمعرضة بدرجة كبيرة للمخاطر البحرية دون الشحنات الأخرى التي قد لا تكون معرضة بنفس الدرجة لتلك المخاطر . وبعبارة أخرى، يقع على المؤمن له التزام بالإعلان عن كل شحنة مغطاة بالوثيقة العائمة **Declare each shipment** ، إذ لا يجوز له اختيار وانتقاء شحنات معينة لشمولها بالوثيقة العائمة دون باقي الشحنات (٥٨).

وطبقاً للقانون الإنجليزي ، تغطي الوثيقة العائمة البضائع الهالكة حتى في الحالة التي لا يستطيع المؤمن له القيام بالاطار عن الشحنة في المواعيد أو يتخلف عن الاخطار تماماً إذا كان المؤمن له تصرف بحسن نية **Good Faith** (٥٩) ، وذلك ، فإنه عادة ما يتم النص في الوثيقة

↪ المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٥ .

(٥٨) من الأحكام الحديثة :

New Hampshire Insurance Co. v. MGN Ltd., decided 6 September 1996, L.R.L.R (1997) p. 24.

أيضاً :

Prentis Donegan & Partners Ltd. v. Leeds & Lees Co. Inc. (decided 5 May, 1998, Lloyd's Law Reports part 3, volume 2 (1998) p. 326.

وراجع بصفة خاصة :

Charles Michell, English Insurance Decisions 1996, Lloyd's Maritime And Commercial Law Quarterly, part 2, May (1997) pp. 295 - 315.

وبصفة خاصة في ص ٣٠٠ وما بعدها .

ومن الأحكام القضائية الراسخة ، أنظر :

Ionides v. Pacific Fine Ins. Co.

السابق الإشارة إليه .

(٥٩) ويلاحظ أنه إذا كان تنفيذ عقد التأمين ينبغي أن يكون بمنتهى حسن النية **Utmost good**

faith ، فإنه يكفي في الاخطار أن يتم فقط بأمانة أو بحسن نية :

"It is sufficient that declarations are made honestly" ↪

العائمة على حصول الاخطار في مواعيد معينة ، وإن لم يمكن ذلك ،
ففي أقرب وقت أو في أول فرصة تتاح للمؤمن له . وقد حكم في قضايا
عديدة بأن عدم احترام هذا المبدأ يؤدي إلى فقدان المؤمن له الحق في
الحصول على تعويض التأمين المناسب (٦٠) .

كما أنه من المستقر عليه ، أن الغش في عمل الاخطار من جانب
المؤمن له يؤدي إلى بطلان الوثيقة العائمة . ففي قضية Rivaz والتي
تضمنت قيام المؤمن له عن غش وتدليس وبأسلوب متواصل ببخس قيمة
الشحنات المشمولة بوثائق تأمين عائمة سابقة ، ثم إخفاء هذه الحقيقة عن
المؤمن في وثيقة التأمين موضوع القضية ، وهي وثيقة لاحقة ، حيث
قضت المحكمة بحق شركة التأمين في استبعاد to set aside هذه الوثيقة
الأخيرة بسبب الغش وعدم رد أقساطها إلى المؤمن له (٦١) .

⇨ أنظر:

Collinvaux's Law of Insurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٩ .

(٦٠) فمثلاً ، في قضية :

Union Insurance v. Wills & Co.

كان نص الوثيقة العائمة يوجب إخطار وكيل المؤمن بالسرعة الممكنة عن مواعيد الشحنات .
وكانت السفينة في هذه القضية قد غادرت ميناء ليفربول في إنجلترا في ٢١ أغسطس ، ودمرت
بالحريق في ١٢ سبتمبر ، وقام المؤمن له بعمل الإخطار في ١٣ سبتمبر . وقد حكمت المحكمة بأن
الإخطار قد تم متأخراً جداً ، وبذا لم يستحق المؤمن له التعويض . أنظر:

Union Insurance Society of Canton Ltd. v. Wills & Co. (1916) 1 AC 281 at 287, 21 Com. Cas. 169, PC.

كما هي مذكورة ومشار إليها في :

Chalmer's Marine Insurance Act 1906

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٥ - ٤٦ .

Rivaz v. Gerussi (1880) 6 Q.B.D. 222 C.A.

(٦١)

كما هي مذكورة ومشار إليها في :

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٤ .

ويثور التساؤل في الوثائق العائمة عن مدى التزام المؤمن له بالإفصاح عن السفينة التي تشحن عليها البضائع التي يتعين الاخطار عنها؟ والأصل أن يلتزم المؤمن له بالإفصاح عن اسم السفينة التي تشحن عليها البضائع إذا اشترط ذلك في الوثيقة، وغالباً ما يجري العمل على الاكتفاء بذكر وجوب شحن البضائع على متن سفينة صالحة للملاحة البحرية^(٦٢)، كما أنه من المألوف في الوثائق العائمة النص على ما يطلق عليه "شرط تصنيف البواخر" **Classification Clause** والذي يحدد درجة السفينة التي تشحن عليها البضائع المختلفة^(٦٣)، وعليه، لا يجوز للمؤمن أن يرفض حصول الشحن على سفينة ما، طالما استوفت الشروط المذكورة في الوثيقة، كما أن الاخطار الصادر من المؤمن له لا يشترط فيه إلا مجرد الإعلان بحصول الشحن في الرحلة البحرية التي قامت بها سفينة مستوفاة للأوصاف والشروط المحددة بالوثيقة^(٦٤).

(٦٢) أنظر :

ARNOULD'S Law of Marine Insurance and Average, volume II
المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٥٠٢ وما بعدها، وكذلك الأحكام القضائية المشار إليها به.

Robert Grime, Shipping Law (٦٣)

المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٨٨.

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average..... (٦٤)

المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٧٧. هذا ومن الجدير بالذكر أن شروط المعهد للتأمين **Institute Clauses** (الشروط رقم ٥) من الشروط (A) (B) and (C) تقضي بوجود أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية، وإلا يتم الاستبعاد. راجع في هذه الشروط :

Chalmer's Marine Insurance Act 1906

المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٢٠٠، ص ٢٠٦، وص ٢٠٩.

ثانياً - مفهوم الوثيقة العائمة في القانون الأمريكي (الوثيقة المفتوحة):

عُرِفَت الوثيقة العائمة في الولايات المتحدة الأمريكية منذ مرحلة الاستقلال ، وذلك مع بعض الاختلاف عن تلك المعمول بها في إنجلترا^(٦٥) ، فالوثيقة العائمة - وفقاً لما يجري عليه العمل في الولايات المتحدة - هي شكل من أشكال الوثائق الزمنية **Time Policies** ، ويطلق عليها الوثيقة المفتوحة **Open Policy** ، وهي وثيقة لا يتحدد فيها مبلغ إجمالي للتأمين أو مبلغ أقصى للوثيقة ذاتها ، ولكنها تغطي كل الشحنات التي يتولاها المؤمن له ويتم اخطار المؤمن بها ، ومن ثم يقوم المؤمن له بدفع القسط التأميني الذي يتناسب مع الشحنة المصرح بها على انفراد^(٦٦) ، ومن الناحية الزمنية ، قد تكون الوثيقة المفتوحة محددة بعام أو اثني عشر شهراً ، وهو الأمر الغالب ؛ كما قد تكون غير محددة المدة وفي هذه الحالة لا تلغى الوثيقة إلا بإشعار **Cancelling Clause** من أحد الطرفين وطبقاً لبنود الوثيقة^(٦٧) .

(٦٥) *Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average.....*

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٤ وما بعدها ، أيضاً :

L.J. Buglass, Marine Insurance and General Average in the United States, 2nd edition, (Cornell Maritime Press, Inc. 1981).

(٦٦) راجع :

Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٦٤ ، وما بعدها . وأيضاً بصفة خاصة :

Cabaud, Cargo Insurance, volume 45 Tulane Law Review (1971).

ص ٩٨٨ ، وما بعدها .

Chorley and Giles' Shipping Law

(٦٧)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٤٨ ؛

ARNOULD'S Law of Marine Insurance and Average, volume 1.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٠٨ .

وبصفة عامة ، تخضع الوثيقة المفتوحة لنفس القواعد التي تخضع لها الوثيقة العائمة المعروفة في إنجلترا ، ويجري العمل بالنسبة للوثيقة المفتوحة على إصدار وثيقة مبدئية لصالح المؤمن له ، مع إعطائه الحق في استصدار شهادة **Certificate** تصف في عبارات مختصرة نطاق التغطية وكذلك اسم الشخص المؤمن له أو المستفيد من التأمين (٦٨) . والواقع أن تلك الشهادة ، وإن لا يجوز اعتبارها بذاتها وثيقة تأمين ، إلا أنه ينبغي قراءتها وتفسيرها مع الوثيقة نفسها ، أما في حالة التعارض ، فلا بد من تغليب بنود الوثيقة (٦٩) . وفي حالة صدور وثيقة التأمين لصالح أي شخص يستفيد منها ، مع السماح لحامل الوثيقة باستصدار شهادة وتحويلها إلى الشاحن . وتصبح الشهادة - في هذه الحالة - عقداً مكتمل الأركان بين المؤمن وحامل الشهادة ، بحيث يكون هذا الأخير في مركز المؤمن له ، وتثبت له حقوق مباشرة في مواجهة المؤمن (٧٠) .

وتغطي الوثيقة المفتوحة جميع البضائع المشحونة للمؤمن له حسب ما هو مشروط في الوثيقة ، وأياً كانت المصلحة النابتة له ، أي سواء كانت له مصلحة باعتباره مالكا للبضاعة أو مجرد وكيل عن مالكيها ، وبصرف النظر عما إذا كانت البضائع مشحونة على متن سفينة مستأجرة

(٦٨) راجع :

Parks, The law and Practice of Marine Insurance and Average.....

المرجع السابق الإشارة إليه ، ص ٧٧ وما بعدها .

ARNOULD'S Law of Marine Insurance and Average, volume 1..... (٦٩)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ص ١٠٨ - ١٠٩ ؛

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، والسوابق القضائية العديدة المذكورة به ، ص ٧٧ وهامش (١٨٩) .

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average.... (٧٠)

المرجع السابق ، ص ٧٧ .

Chartered أو مملوكة له (٧١) ، وكما في الوثيقة العائمة ، فإن الوثيقة المفتوحة تمكن التاجر من التأمين على كافة بضائعه المشحونة إلى موانئ أجنبية دون تحديد للسفينة التي تشحن عليها البضائع ؛ ولكن يشترط لنفاذ الوثيقة المفتوحة أن تكون السفينة المشحونة عليها البضاعة صالحة للملاحة البحرية (٧٢) .

ويذهب البعض إلى أن الوثيقة المفتوحة أو التغطية المفتوحة Open Cover لا تعدو عن كونها أكثر من قسيمة Slip تجري بمقتضاها عمليات التأمين البحري على البضائع خلال فترة معينة ، غالباً اثني عشر شهراً ، إذ يقوم المؤمن بتوفير التغطية التأمينية للشحنات بغض النظر عن مبلغ التأمين و عما إذا كانت الخسارة قد حصلت قبل وصول البيانات النهائية لإصدار الوثيقة ، وبشرط توفر حسن نية المؤمن له والتزامه باخطار المؤمن بوصول كل شحنة ، وبناء على هذا الاخطار يتم إصدار وثيقة للشحنة المصرح بها ، ويتحدد مبلغ التأمين على أساس حد أقصى للشحنة على سفينة ما (٧٣) .

(٧١) المرجع السابق ، ص ٧٥ وما بعدها .

(٧٢) ومع ذلك يجري العمل على تضمين وثيقة التأمين البحري ما يعرف بشرط "Sea worthiness admitted" والذي بمقتضاه يعترف المؤمن بأن الناقل ليس له سيطرة على السفينة التي تشحن عليها البضائع من حيث كون السفينة صالحة للملاحة البحرية من عدمه .
راجع قضية:

Orient Mutual Ins. Co. v. Wright, 64 U.S. 401 (1859).

المشار إليها في :

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average.....

المرجع السابق ، ص ٧٦ ، هامش (١٨٥) ، (١٨٧) .

Chorley and Giles' Shipping Law.....

(٧٣)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٤٨ .

وهناك ميزات كثيرة للتغطية المفتوحة حيث يكون سعر التأمين ثابتاً طوال مدة سريان التغطية ، مما يسهل عملية احتساب الأقساط ، كما يكون المؤمن له على يقين من وجود الحماية والتغطية التأمينية لكل الشحنات التي يقوم بها ، مع علمه سلفاً بشروط هذه التغطية ، وعلاوة على ذلك ، فإن قسط التأمين يتم دفعه عن كل شحنة على حدة ، ولا يوجد قسط مدفوع مقدماً وحتى استصدار الوثيقة النهائية ، وتكون كل الشحنات مشمولة بالتغطية في حدود المبلغ الأعلى للشحنة على السفينة الواحدة^(٧٤) ، وأخيراً ، فإن المؤمن نفسه يفضل التغطية المفتوحة ، إذ توفر له عناء إجراءات تجديد الوثيقة ، إذ الفرض أن هذه التغطية تسوي لفترة طويلة ، كما تمكنه من تحديد أسعار التأمين حسب شحنات البضائع المؤمن عليها ، ومن ثمَّ تحديد تكلفة التأمين بأسلوب أكثر دقة^(٧٥) .

وعلى أي الأحوال ، فالخصيصة الجوهرية لوثيقة التغطية المفتوحة هي أنه لا يتم بمقتضاها تخفيض قيمة التأمين بقيمة الشحنات المبلغة إلى المؤمن ، كما في الوثيقة العائمة المتناقصة ، بل تصدر وثائق تأمين بقيمة مبالغ تأمين هذه الشحنات ، ويكون الحد الأقصى لالتزام المؤمن هو قيمة الشحنة على سفينة واحدة .

(٧٤) المرجع السابق ، ص ٥٤٨ .

(٧٥) قارب :

ARNOULD'S Law of Marine Insurance and Average

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٠٨ ؛

ثالثاً - مفهوم الوثيقة العائمة في القانون الفرنسي:

يذهب الأستاذ روديير إلى أن الوثيقة العائمة *La Police Flottante* هي العقد الذي بمقتضاه يلتزم المؤمن له خلال مدة محددة باخطار المؤمن عن جميع الرسائل البحرية الخاصة به سواء باعتبارها مصدراً أو مستورداً ، حسب الحالة - والتي تدخل في نطاق صنف معين أو مجموعات متنوعة ، وفي نطاق جغرافي محدد أو غير محدد ، وفي المقابل ، يلتزم وفقاً لشروط الوثيقة بالتأمين على مجموع أو جميع الرسائل البحرية موضوع الوثيقة ، وحتى قبل أن تصل إلى علمه ، وذلك في حدود المبلغ المتفق عليه ، والذي يمثل الحد الأقصى للالتزامه^(٧٦) .

وعليه ، وطبقاً لتعريف روديير ، فإن الوثيقة العائمة تشكل اتفاق إطار *Contrat Cadre* والذي يضم في الحقيقة مجموعة من عقود التأمين ، حيث يلتزم المؤمن له بتخصيص كل رسائله البحرية للوثيقة بالنسبة للشحنات المختلفة وطبقاً لطبيعة البضائع والنطاق الجغرافي المتفق عليه في الوثيقة ، كما يلتزم المؤمن بضمان كل الشحنات طوال مدة الوثيقة ووفقاً للشروط الواردة فيها ولا سيما مبلغ التأمين وأقساطه^(٧٧) .

René Rodière, Droit Maritime - Assurances Maritimes (Daloz - (٧٦) 1983) p. 271.

(٧٧) المرجع السابق ، ص ٢٧١ . ويقترب من تعريف ومفهوم الأستاذ روديير لوثيقة الاشتراك ما جله في من أن :

“La Police d’abonnement est l’instrument d’un contrat cadre par lequel le soucripteur s’engage à soumettre à l’assurance pendant la durée de la police et en tant qu’ elles y son applicables: a) toutes les expéditions de marchandises faites pour son compte ou en exécution d’un contrat de vente mettant à sa charge l’obligation d’assurer; b) et (ou) toutes les expéditions de marchandises faites pour le compte de tiers qui l’investiront du mandat d’assurer, ⇐

وذهب كل من الأستاذين روديير وبونتايفيس في مؤلفهما القانون البحري إلى أن هناك شكلين مختلفين للوثائق العائمة: الشكل الأول هو ما يطلق عليه وثيقة الاشتراك **La Police d'abonnement** وهي تلك التي يلتزم بمقتضاها المؤمن بالتأمين على جميع الرسائل البحرية للمؤمن له وفي حدود مبلغ أقصى للشحنة وبصرف النظر عن عدد الشحنات والأحداث المنشئة للضمان ؛ أما الشكل الثاني ، فهو ما يطلق عليه الوثيقة المتناقصة أو وثيقة الإمداد **La Police à alimenter** وهي عبارة عن وثيقة تأمين بمبلغ إجمالي كسقف أعلى ، بحيث يتناقص هذا المبلغ بتطبيق الوثيقة كلما تم شحن بضائع وحتى يتم استنفاد المبلغ (٧٨) .

ويذهب جانب آخر من الفقه الفرنسي إلى التفرقة بين ثلاثة أشكال للوثيقة العائمة . فمن ناحية أولى ، يوجد الشكل الغالب ، وهو عبارة عن وثيقة تغطي جميع الرسائل البحرية للمؤمن له بدون تحديد لعددتها ولا للمبلغ ، وإنما يكفي بتحديد مبلغ أقصى لكل رحلة أو لكل شحنة تنقل على سفينة ما . أما الشكل الثاني ، فهو الوثيقة التي تمثل حداً أقصى للمبلغ الذي تشمله جميع الشحنات **Somme à alimenter** مصحوباً بذكر الحد الأقصى للمبلغ المؤمن به عن كل سفينة ، بحيث يتناقص مبلغ الوثيقة بمقدار الشحنات الحاصلة . أما الشكل الثالث ، فهو شكل نادر في العمل ويتميز بتطبيق قسط أو مبلغ تأمين واحد يغطي جميع شحنات

pourvu qu'il soit intéressé à conclure l'assurance en tant que transitaire, transporteur, consignataire ou autrement. En contrepartie, l'assureur s'engage par avance à couvrir l'ensemble de ces expéditions".

راجع:

Répertoire de Droit Commercial, Mise à jour (1999) Tome I, Assurances Maritimes, p. 11.

René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit Maritime (11^e) (٧٨) édition - Dalloz 1991) p. 421.

المؤمن له خلال فترة معينة بين جهتين محددين ، ولكن مع وجود حد أقصى يغطي كل رسالة بحرية (٧٩) .

ولم يقنن المشرع الفرنسي أحكام وثيقة الاشتراك إلا ابتداء من عام ١٩٦٧ وذلك بموجب قانون التأمين البحري الفرنسي رقم ٥٢٢ في ٣ يوليو ١٩٦٧ ، ثم بالمرسوم رقم ٦٤ الصادر في ١٩ يناير ١٩٦٨ وتقنين التأمين في ٢١ يوليو عام ١٩٧٦ إذ نصت المادة 17-173 L. من هذا التقنين الأخير ، وهي نفس المادة ٥٢ من قانون سنة ١٩٦٧ ، على أن:

“Les marchandises sont assurées soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage soit par une police dite flottante”.⁽⁸⁰⁾

وفي ٣٠ يونيو عام ١٩٨٣ ، صدرت وثائق التأمين الفرنسية على البضائع حيث احتوت على ثمانية نصوص خاصة بالوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك^(٨١) ، والتي تضمنت اعترافاً بنوعين من الوثائق العائمة هما: وثيقة الاشتراك والوثيقة المتناقصة أو (وثيقة الإمداد)^(٨٢) ، وفي

Robert De Smet, Traité Théorique et Pratique des Assurances (٧٩) Maritimes. Tome I, Paris - L.G.D.J. (1959) pp. 88 - 89.

(٨٠) أنظر نصوص عقد التأمين البحري في تقنين التأمين الفرنسي ، منشور في :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les polices d'Assurance Maritime sur Facultés du 30 Juin 1983

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٩ وما بعدها .

(٨١) المرجع السابق ، ص ٦٧ وما بعدها .

(٨٢) وترجم البعض عبارة *La Plice à alimenter* بوثيقة الإمداد وذلك على أساس أن هناك مبلغاً يرصد أساساً لهذه الوثيقة يحصل به إمداد التأمين للشحنات المتوالية . راجع في ذلك: **الدكتور محمد مجتهد قايد** ، العقود البحرية ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٢٤ .

والحقيقة إننا نفضل ترجمتها - بتصرف - بالوثيقة المتناقصة على أساس أنه يتم الانتقاص من مبلغ التأمين كلما تم تغذية الوثيقة بالشحنات .

وثيقة الاشتراك ، يلتزم المؤمن بتغطية جميع الشحنات التي يرسلها المؤمن له خلال فترة معينة سواء لحسابه أو لحساب آخرين وذلك بطريقة تلقائية ومن لحظة تعرض البضائع للمخاطر البحرية وبشرط قيامه بالاطار عن الشحن في المواعيد وذلك في حدود مبلغ أعلى لكل شحنة (٨٣) . أما وثيقة التأمين المتناقصة ، وهي عبارة عن وثيقة تأمين بمبلغ كحد أعلى بحيث يتم استفادته بحسب الشحنات التي يرسلها المؤمن له . وتخضع الوثائق المتناقصة لنفس النظام القانوني لوثائق الاشتراك (٨٤) . وبذلك ، يكون المشرع الفرنسي قد أخذ في حقيقة الأمر بالوثيقة العائمة كما هي معروفة في إنجلترا وذلك بتبني شكل الوثيقة المتناقصة ، كما أخذ في نفس الوقت بفكرة الوثيقة المفتوحة المعروفة في الولايات المتحدة الأمريكية وذلك بتبني شكل وثيقة الاشتراك . ولكن المشرع الفرنسي لم يفرق في الحكم بين الشكلين حيث أخضعهما لنفس النظام القانوني .

رابعاً - مفهوم الوثيقة العائمة في القانون المصري (وثيقة الاشتراك):

حاول الفقه المصري منذ فترة طويلة ، وحتى قبل النص على "وثيقة الاشتراك" بموجب قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، وضع تعريف للوثيقة العائمة مستهدياً في ذلك بالتشريعات الأجنبية وما جرى

(٨٣) المادة الأولى من وثيقة الاشتراك الفرنسية :

J. Hoursingou et P. Latron, Le polices d'Assurance Maritime.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٧ .

(٨٤) المادة الثامنة من وثيقة الاتراك الفرنسية ، المرجع السابق ، ص ٦٧ .

عليه العمل البحري^(٨٥)، فلقد عرفها الدكتور مصطفى كمال طه بأنها "الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة" ٠٠٠ ، "ويلاحظ أن استمرار العقد يتمثل في اصطلاح "وثيقة الاشتراك" وأن عدم تحديد الأشياء المؤمن عليها يتمثل في تعبير "الوثيقة العائمة"^(٨٦)، ويعرفها الدكتور محمود سمير الشرفاوي بأنها الوثيقة "التي يتفق طرفا التأمين على أن يغطي المؤمن كل ما يشحنه المستأمن أو يصل إليه من بضائع خلال مدة معينة"^(٨٧)، كما يعرفها الدكتور علي جمال الدين عوض بأنها عقد بمقتضاه "يضمن المؤمن كل البضائع التي يشحنها المستأمن أو تشحن إليه خلال مدة معينة"^(٨٨)، وهي "لا تتضمن - منذ إيرامها - تحديداً للبضاعة التي تغطيها، كما تسمى وثيقة اشتراك لأن المستأمن يدفع قسطاً دورياً على أساس ما يشحن في حين أن الضمان

(٨٥) وكان المشروع التمهيدي للتقنين البحري المصري ينص في المادتين ٢٩٣ و ٢٩٤ منه على أحكام الوثيقة العائمة، وأطلق عليها هذه التسمية أي "الوثيقة العائمة" وبموجب هاتين المادتين يلتزم المؤمن له بتقديم اقرار عن جميع الشحنات التي ترسل خلال المدة التي يسري فيها التأمين لحسابه أو لحساب غير ذي مصلحة في البضاعة كلفه بالتأمين عليها. كما يلتزم المؤمن بقبول التأمين على هذه البضائع. ويضمن التأمين شحنات البضائع التي ترسل لحساب المؤمن له منذ بدء سريان المخاطر المؤمن منها حتى بالنسبة للمخاطر التي علمها المؤمن قبل تقديم الإخطار، وبشروط أن يحصل هذا الإخطار في ظرف ثمانية أيام من تسلّم المؤمن له الإخطارات المتعلقة بالشحنات، وبالنسبة للشحنات المرسله لحساب الغير فإن التأمين يرتب أثره من تاريخ تقديم الإقرار. وإذا لم يحصل الإخطار في الموعود المحدد، يلتزم المؤمن له بأن يدفع للمؤمن فضلاً عن قسط التأمين، تعويضاً مساوياً للقسط المستحق على البضاعة التي أغفل بيانها. راجع جمال الحكيم، التأمين البحري، المرجع السابق، ص ٣٤٤.

(٨٦) الدكتور مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ص ٥٦ - ٥٧.

(٨٧) الدكتور محمود سمير الشرفاوي، العقود البحرية، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ١٢٤.

(٨٨) الدكتور علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٩٥.

يسري من تلقاء ذاته بمجرد الشحن ، ولذلك يكون المستأمن في مركز
المشترك لدى المؤمن " (٨٩) .

ولقد اعترف المشرع المصري في قانون التجارة البحرية بصحة
التأمين العائم باعتباره نوعاً من أنواع التأمين البحري على البضائع
بمقتضى المادة ٣٨٧ والتي تنص على أن "يكون التأمين على البضائع
بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة اشتراك" . كما تضمن القانون
الأحكام والقواعد التي تحكم وثيقة الاشتراك في المواد من ٣٩٣ إلى
٣٩٦ . فلقد نصت المادة ٣٩٣ من القانون على أنه "إذا أبرم التأمين بوثيقة
اشتراك وجب أن تشمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من
المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن
كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن بدفعها ، أما البضائع المؤمن
عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر
بمناسبة كل شحنة على حدة" .

ويتضح من هذا النص أن المشرع المصري قد أخذ بنوع واحد من
الوثائق العائمة هو وثيقة الاشتراك ، وهي تلك الشبيهة بالوثيقة المفتوحة
المعمول بها في الولايات المتحدة الأمريكية ، وكذلك مطابقة لوثيقة
الاشتراك الفرنسية . ولذلك ، فإن التشريع المصري القائم لا يعرف
الوثيقة العائمة بالمعنى الذي نشأت به في إنجلترا أصلاً أي في شكل
الوثيقة المتناقصة (٩٠) .

(٨٩) المرجع السابق ، ص ٣٩٥ - ٣٩٦ .

(٩٠) وتأخذ بعض الدول العربية بالوثيقة العائمة في تشريعها مثال ذلك : القانون الكويتي (المادة
٣٢٠) من قانون التجارة البحرية بالرسوم بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ ، راجع أيضاً :
الدكتور يعقوب يوسف صرخوه ، التأمين البحري في القانون الكويتي ، المرجع المشار إليه ⇐

⇒ سابقاً ص ٣١٠ وما بعدها. كذلك التشريعي السوري المادة (٣٠٨) من القانون البحري ، وراجع: الدكتور هشام فرعون ، القانون التجاري البحري (منشورات جامعة حلب - مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية ١٩٩٥) ص ٣٠٣ وما بعدها ؛ أما المشرع الأردني فيطلق على الوثيقة العائمة تسمية الوثيقة غير الثابتة (المادة ٣١١ تجارة بحرية) ، كذلك راجع: الدكتور عبدالقادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (عمان - ١٩٩٩) ، ص ٦٣٩ وما بعدها ، أيضاً: الدكتور عادل علي القحطاني ، القانون البحري (عمان - ١٩٩٩) ص ٢٦٢ وما بعدها. كما أخذ المشرع اللبناني بأحكام الوثيقة العائمة في المواد ٣٠٨ وما بعدها من القانون البحري اللبناني ، راجع الدكتور مصطفى طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٠ وما بعدها.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة

(وثيقة الاشتراك)

ثار التساؤل عما إذا كانت الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك تعتبر عقد تأمين بالمعنى الفني ، أي عقد اكتملت أركانه من إيجاب وقبول وتحديد للعناصر الجوهرية ، أم أنها مجرد وعد بالتعاقد على أساس أن هناك عنصراً جوهرياً هو البضائع محل العقد والتي لا يحصل تحديد لها لحظة التعاقد . فذهب جانب من الفقه إلى أن الوثيقة العائمة هي مجرد وعد بالتأمين ، وليست عقداً . كما ذهب جانب آخر إلى أن الوثيقة العائمة هي عقد تأمين متكامل العناصر . وبين هذا الرأي وذاك ، اتجه رأي ثالث إلى أن الوثيقة العائمة هي عقد تأمين معلق على شرط واقف .

وحتى يمكن الوقوف على حقيقة طبيعة الوثيقة العائمة ، فلا مناص من إبراز خصائصها أو عناصرها الجوهرية أولاً ، والتي تتمثل في عدم تعيين البضاعة محل التغطية ، وتكرار عمليات الشحن ، والسريان التلقائي ، والتخصيص الإجباري للشحنات .

أولاً - خصائص الوثيقة العائمة :

أ - عدم تعيين البضائع :

المبدأ هو وجوب تعيين البضائع المعرضة للخطر محل عقد التأمين

البحري على البضائع^(٩١)، وتطبيقاً لذلك، كانت المادة ١٧٤ من القانون البحري الملغي تشترط بيان جنس البضائع والأشياء المشمولة بالتأمين وقيمتها الحقيقية أو المقدرة ومبلغ التأمين. ومع هذا، فقد كانت المادة ١٧ من القانون الملغي تجيز للمؤمن له - إذا لم تتوفر لديه فرصة تعيين البضائع - أن يعقد التأمين بدون تعيينها اكتفاء بالاسم العام للبضائع؛ ولكن في هذا الفرض، كان يتعين عليه أن يذكر اسم المرسل إليه أو الشخص الذي يجب عليه استلام البضائع، ما لم يوجد شرط يقضي بغير ذلك^(٩٢).

وكان أساس الرأي القائل بعدم صحة الوثائق العائمة يرتكز إلى صعوبة تحديد مبلغ التأمين وأقساطه نتيجة عدم تحديد المحل الذي يأتي عليه الخطر البحري وهو البضاعة^(٩٣)، وللتغلب على هذه الصعوبة، أجاز لطرفي التأمين الاتفاق مقدماً على مبلغ معين للتأمين يمثل الحد الأقصى لما يلتزم المؤمن بدفعه عند تحقق الخطر المؤمن منه، أما قسط التأمين فيحدد بنسبة مئوية من قيمة البضائع التي تغطيها وثيقة التأمين طوال مدة سريانه^(٩٤).

(٩١) راجع بصفة عامة في مشكلة تحديد محل عقد التأمين: المرجع الدكتور عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني (الطبعة الثانية - دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٩٠) ص ١٥٤٠ وما بعدها؛ الدكتور محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين (مؤسسة روز اليوسف ١٩٨٤) ص ٤٢ وما بعدها، ص ٦٢ وما بعدها، ص ٨٣ وما بعدها، ص ٨٩ وما بعدها؛ الدكتور أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، المرجع المشار إليه، ص ١٦٩ وما بعدها؛ الدكتور علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، المشار إليه سابقاً، ص ٣١ وما بعدها.

(٩٢) الدكتور علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، المشار إليه سابقاً، ص ٣٢.

(٩٣) الدكتور علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٩٦.

(٩٤) الدكتور علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، المشار إليه سابقاً، ص ٣٣.

ب . تكرار عمليات الشحن :

سواء كانت الوثيقة العائمة في شكل الوثيقة المتناقصة أم في شكل وثيقة اشتراك ، فإن من سماتها الجوهرية تعدد عمليات الشحن ، بحيث لا يتكون من عملية واحدة بل من عمليات متكررة تستقل عن بعضها البعض ولا يجمعها قاسم مشترك إلا الشروط العامة للوثيقة العائمة ذاتها^(٩٥) ، ومن ثمّ فقد تختلف كميات البضائع المشحونة من عملية إلى أخرى ، أو تختلف السفينة المنقولة عليها البضائع من عملية إلى أخرى ، كما قد تختلف الجهات أو الموانئ المرسلة إليها البضائع وأشخاص المرسل إليهم وذلك مثلاً إذا كان التأمين معقوداً لمصلحة شخص من الغير^(٩٦) .

(٩٥) راجع :

Pierre Lureau, La Police d'Abonnement et L'obligation de déclaration, Le Droit Maritime Français (1950) pp. 263 - 269.

وبصفة خاصة في ص ٢٦٦ .

الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٥ - ٣٩٦ ، الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المشار إليه سابقاً ، ص ٥٦ وما بعدها : وذلك على أساس أن المؤمن له يكون بمثابة مشترك لدى المؤمن . راجع أيضاً : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٨ وما بعدها ؛ الدكتور يعقوب يوسف صرنحوه ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه ، ص ٣١١ .

(٩٦) قارب :

René Rodière, Droit Maritime, Assurances Maritime.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧١ . ومن الجدير بالذكر أنه "عندما تغطي الوثيقة أنواعاً متباينة من البضائع ورحلات متعددة ، طبقاً لشروط تأمينية مختلفة فيجب في هذه الحالة وضع جدول فئات تأمينية . وعندئذ تصدر الوثيقة متضمنة سعراً أساسياً بغرض حساب قسط التأمين المبدئي ، وعند اتمام تبليغ كافة الشحنات للمؤمن فإنه يقوم بعمل تسوية نهائية تتطلب إما دفع المؤمن له قسط إضافي أو قيام المؤمن برد جزء من القسط المدفوع إليه" . أنظر : الدكتور سلامة عبدالله ، وعصام الدين عمر ، التأمين البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦٦ . كذلك راجع :

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٦ .

والحقيقة أن أسلوب الوثيقة العائمة يتواءم مع عمليات الشحن المتكرر، كذلك التي يقوم بها تجار الاستيراد والتصدير، كما يلاءم كذلك الشحنات الصغيرة المتكررة أو المتعاقبة التي تتطلب إبرام عقود تأمين متعددة لولا الوثيقة العائمة (٩٧).

جـ - التخصيص الإجباري للشحنات:

لمّا كانت الوثيقة العائمة تتضمن تكراراً لعمليات الشحن وكميات وأنواع مختلفة من البضائع المشمولة بالتغطية التأمينية، فقد يحاول المؤمن له التحايل بقصر الوثيقة على الشحنات الهامة والمعرضة للمخاطر البحرية أكثر من غيرها حتى يستفيد إلى أكبر درجة من التغطية، يستوي في ذلك أن تكون الوثيقة العائمة في شكل وثيقة متناقصة أم في شكل وثيقة اشتراك، ومن ثمّ فقد يحاول المؤمن له أن يحجب عن المؤمن أخبار الشحنات المنقولة على سفن جيدة أو التي لا تكون معرضة لأخطار جسيمة، فيقوم بالتأمين على هذه الأخيرة نظير قسط أقل من ذلك الذي يلتزم به في الوثيقة العائمة (٩٨).

(٩٧) راجع: الدكتور عبد القادر حسين العطر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع المشار إليه سابقاً ص ٦٤٠؛ وفي معنى قريب: الدكتور مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٥٧؛ وأيضاً:

Chorley and Giles' Shipping Law.....

المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٥٤٦.

(٩٨) الدكتور علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٣٩٧؛ الدكتور مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٥٩ وما بعدها؛ نبيل الحناق وخضر الياس البناء، التأمين البحري (دار النقسي ١٩٨٦) ص ١٧٠.

وفي الفقه الفرنسي، راجع:

René Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime.....

ودرءاً لأي تحايل من المؤمن له ، فقد استقر القضاء في دول عديدة على التزام المؤمن له بأن يخصص للوثيقة العائمة كل الشحنات التي يتولاها بموجب هذه الوثيقة سواء كان مستورداً أو مصدراً (٩٩) . ويستند هذا المبدأ إلى أن المؤمن يلتزم بموجب الوثيقة العائمة بضمان كافة الأخطار للشحنات ، ولكنه يقصد مقابل ذلك خضوع جميع الشحنات

⇨ المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٢١ وما بعدها .

Pierre Lureau, La Police d'abonnement et L'obligation de Déclaration.....

المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٢٦٧ .

Robert De Smet, Traité Théorique et Pratique des Assurances Maritime.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٨٩ وما بعدها .

وفي الفقه الانجليزي :

Chorley and Giles' Shipping Law

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٤٧ .

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٣ .

(٩٩) ففي قضية Dunlop استصدر المؤمن له وثيقة تأمين عائمة تغطي مخاطر الحرب لحماية مصالحهم كشاحنين . قام المؤمن له بالإعلان عن أغلبية الشحنات ، وحجب البعض الآخر وذلك بسبب أن الناقل كان قد أعطى تعليمات بالتأمين على جانب من الشحنات طبقاً لتعليمات الحكومة للتأمين من مخاطر الحرب . ورغم ذلك ، حكمت المحكمة بأن تعليمات الناقل لا تؤثر على التزام المؤمن له بتخصيص كل الشحنات ، قضية :

Dunlop v. Townend (1919) 2 K.B. 127.

كما هي مذكورة ومشار إليها في :

Chorley and Giles, Shipping Law

المرجع السابق الإشارة إليه ، ص ٥٤٧ .

وفي حكم حديث محكمة مارسييا التجارية بتاريخ ٤ أكتوبر ١٩٩٦ والذي تضمن قيام المؤمن له بوثيقة اشتراك باستصدار وثيقة أخرى جديدة لدى شركة تأمين أخرى رغم استمرار سريان الوثيقة الأولى ، حيث رفضت المحكمة استفادته من وثيقة الاشتراك لأنه لم يخصص كل الشحنات لها ولم يخطر الشركة الأولى المصدرة للوثيقة بوجود وثيقة أخرى . انظر :

Pierre Bonassies, Le Droit Positif Français en 1997,

Le Droit Maritime Français (Mensuel) Hors Série No. 2 - Mars 1998.
p. 90.

ومن الأحكام الإنجليزية الحديثة :

Hibernia Foods PLC v. McAuslin General accident Corporation PLC and Jardine Insurance Brokers International Ltd., Queen's Bench Division (Commercial Court) No. 10 and 11, 1997, Lloyd's Law Reports, volume 1 (1998) p. 310 - 314.

ودون استثناء أي منها للوثيقة . وهذا التبادل بين التزامات المؤمن والمؤمن له هو جوهر الوثيقة العائمة والذي يتطلب توفر قدر كبير من الثقة بينهما^(١٠٠) ، فإذا لم يحصل هذا التخصيص ، صار المؤمن له مخلصاً بالتزامه . ومثال ذلك أن يحصل المؤمن له على وثيقة تأمين أخرى بشروط أفضل للشحنات الأقل تعرضاً للمخاطر البحرية^(١٠١) ، وعادة ما تضع شركات التأمين شرطاً في الوثيقة العائمة يحظر على المؤمن له الحصول على تأمين آخر على الشحنات المخصصة للوثيقة العائمة وطوال مدة سريانها، أو حتى استنفاد مبلغها في حالة الوثيقة المتناقصة^(١٠٢) . ولقد أخذ بهذا المبدأ المشرع في عديد من الدول ، من

(١٠٠) في نفس المعنى : الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٠ ؛ وكذلك :

Collinvaux's Law of Insurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٩ . ولقد عزز القضاء الأمريكي هذه الفكرة في أحكام قديمة وحديثة . ومن الأحكام القديمة :

Camors v. Union Mars. Ins. Co. 28 So. 926, 104 La 349 (St. La. 1900).

والذي تضمن وثيقة عائمة التزم فيها المؤمن له بالإعلان عن جميع الشحنات . وبسبب مرض أم بعض العاملين لديه بسبب انتشار وباء معين ، لم يتمكن المؤمن له من الإخطار عن شحنات معينة . رغم ذلك ، حكمت المحكمة بأن من حق شركة التأمين إلغاء الوثيقة لعدم الإعلان عن كافة الشحنات . هذا الحكم ملخص ومعرض ومشار إليه في :

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٦ وهامش (١٨٣) من ذات الصفحة . ومن الأحكام القضائية الحديثة ، والتي قررت فيها محكمة مقاطعة نيوجرسي أن عدم الإخطار عن الشحنات فيه إخلال بمبدأ حسن النية اللازم في عقود التأمين :

West Africa Trading & Shipping Company, Inc. v. London International Group, Inc. Et Al. United States Court, District of New Jersey, June 13, 1996. American Maritime Cases, July 1996 No. 7 p. 1905 - 1906.

(١٠١) الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٧ .

(١٠٢) نبيل محمد الحناقي ، خضرم الياس البناء ، التأمين البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ١٧٣ .

ذلك نص المادة ٣/٢٩ من قانون التأمين الانجليزي التي تنص على أنه "إذا لم يكن هناك نص في الوثيقة يقضي بغير ذلك ، فإن التصريحات يجب أن تتم بانتظام عند الإرسال أو الشحن ، ويجب أن تتضمن كل الشحنات التي تشملها الوثيقة وقيمة الأموال والتصريح بها بصدق ، إلا أن السهو والغلط في التصريح يمكن تصحيحه حتى بعد الخسارة أو الوصول على أن يكون السهو أو الغلط بحسن نية" (١٠٣) . كما أخذ قانون التجارة البحرية المصري بذات الحكم ، إذ تنص المادة ٣٩٤ منه على أن "يلتزم المستأمن في وثيقة الاشتراك بإخطار المؤمن بجميع الشحنات التي تتم لحسابه أو لحساب الغير ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها" (١٠٤) .

كما نصت على ذلك أيضاً المادة ٢/٣٢٠ من قانون التجارة البحرية الكويتي لعام ١٩٨٠ بقولها "ويلتزم المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة بإخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها" (١٠٥) . وفي نفس المعنى ، تقضي المادة 6 - R 173 من تقنين التأمين الفرنسي والمعادلة لنص المادة 12D - 1 - 19 من المرسوم بقانون لعام ١٩٦٨ بوجوب قيام المؤمن له بإخطار المؤمن عن جميع شحنات البضائع التي تشحن بموجب الوثيقة العائمة ، وقد نصت على هذا أيضاً المادة الأولى (١ - ب) من النصوص الخاصة بوثيقة

Colinvaux's, Law of Insurance (١٠٣)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٩ .

(١٠٤) في شرح هذا النص ، الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ،

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦١ .

(١٠٥) في شرح هذا النص ، الدكتور يعقوب صرخوه ، التأمين البحري في القانون الكويتي ، المشار

إليه سابقاً ، ص ٣١٢ .

الاشتراك من وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية الصادرة في ٣٠ يونيو
عام ١٩٨٣ (١٠٦).

د - آلية وتلقائية التغطية التأمينية Automatic Coverage:

وتعني آلية التغطية التأمينية أن المؤمن يضمن كل البضائع المشحونة
المتفق عليها خلال فترة التأمين ودون حاجة إلى صدور إيجاب وقبول
جديدين (١٠٧). إذ يتميز التأمين الذي تولده الوثيقة العائمة بالتلقائية حيث
يغطي البضائع المشحونة منذ اللحظة التي تشحن فيها وتصبح معرضة

*J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises (١٠٦)
d'Assurance.....*

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٧ .

(١٠٧) الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٦ .
وتنص المادة ٣٩٤ من قانون التجارة البحرية على أن "يلتزم المؤمن له في وثيقة الاشتراك بإخطار
المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها :

(أ) جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين،
ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المؤمن
له إخطاراً عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين .

(ب) جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط
أن تكون للمؤمن له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلًا بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير
ذلك ، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها" . وأنظر النص
الفرنسي المقابل (المادة 7 - 173 R من تقنين التأمين الفرنسي) ، راجع :

*J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises
D'Assurance Maritime.....*

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٩٣ . كذلك :

R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٢١ ؛ كذلك :

*Robert De Smet, Traité Théorique et Pratique des Assurances
Maritime.....*

المشار إليه سابقاً ، ص ٨٩ . كذلك :

*Pierre Lureau, La Police d'bonnement et L'obligation de
déclaration.....*

المقالة المشار إليها سابقاً ، ص ٢٦٦ ، وما بعدها .

للأخطار البحرية المؤمن ضدها . فعملية الشحن هي التي تحرك التزام المؤمن بالضمان . صحيح إن المؤمن له يلتزم بإخطار المؤمن في كل مرة تتم فيها عملية الشحن ، إنما هذا الإخطار لا يدعو عن كونه عملاً تنفيذياً ، بحيث يلتزم المؤمن بالتعويض عن هلاك أو تلف البضاعة طالما حصل الإخطار في المواعيد المذكورة في الوثيقة ، حتى ولو تم هذا الإخطار بعد حصول الهلاك أو التلف (١٠٨) . واستثناء من هذه القاعدة فإن التأمين العائم المعقود لمصلحة الغير ، كذلك الذي يبرمه السماسرة ووكلاء النقل ، لا يسري إلا من وقت إخطار المؤمن بالشحنات التي تتم ، وليس من لحظة شحن البضاعة وتعرضها للمخاطر البحرية (١٠٩) .

(١٠٨) قارب : الدكتور **علي سيد قاسم** ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٣ - ٣٤ . ويؤكد الفقه الراجح على أنه "ليس الإخطار الذي يرسله المستأمن للمؤمن بحصول الشحن هو الذي يتحقق به تحديد البضاعة بل واقعة الشحن" ، الدكتور **مصطفى كمال طه** ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٩ . راجع كذلك المادة ١/أ من النصوص الخاصة لوثيقة الاشتراك الفرنسية :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime.....

المشار إليه سابقاً ، ص ٦٧ ، ص ٦٩ .

(١٠٩) راجع :

R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٢١ . المادة ٣٩٤/ب من قانون التجارة البحرية ، والمادة الأولى/ب من النصوص الخاصة لوثائق الاشتراك الفرنسية . أيضاً راجع :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime.....

المشار إليه سابقاً ، ص ٦٧ ، ص ٧٠ - ٧١ .

ويرجع البعض التفرقة بين المؤمن له إذا كان قام بالتأمين لحساب نفسه أو لحساب الغير ، إلى أنه في الفرض الأخير ، فإن المؤمن لا يعرف شخص المستفيد من التأمين وقت العقد ، ومن ثم لا يستطيع أن يراقب عدد الشحنات التي يتولاها أو تجرى لحسابه والتي يشملها التأمين ، أضف إلى ذلك أن الغير المستفيد من الوثيقة قد يلتزم الصمت إذا وصلت البضاعة سالمة ، بينما يقوم بالإخطار وطلب التعويض إذا وقع الضرر مما يعد خروجاً على مبدأ منتهي حسن النية . راجع : الدكتور **علي سيد قاسم** ، وثيقة التأمين العائمة ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٥ . ومع ذلك يذهب جانب آخر من الفقه إلى أنه لا توجد في هذا الفرض أي حكمة في التفرقة بين شحن البضاعة لحساب المستأمن نفسه أم لحساب الغير : أنظر الدكتور **محمود سمير الشرفاوي** ،

كما أنه من المبادئ المستقرة وجوب حصول الإخطار لسريان وثيقة التأمين العائم في الحالات التي تتضمن فيها الوثيقة شروطاً خاصة **Particular Conditions** أو شروطاً إضافية من شأنها تضيق أو توسيع نطاق التغطية التأمينية ، كأن يُنص على شمول الوثيقة مخاطر خاصة كمخاطر الحرب **War Risks** أو إجازة شحن بضائع أخرى غير تلك المغطاة بالوثيقة^(١١٠) ، ففي مثل هذه الأحوال ، يتحتم على المؤمن له إخطار المؤمن بعملية الشحن ، حيث يتوقف سريان الوثيقة في تلك الأحوال الخاصة على صدور إخطار التحديد من المؤمن له^(١١١) .

⇨ القانون البحري الليبي (الإسكندرية ١٩٧٠) فقرة رقم ٣٨١. وفي حكم حديث فرقت إحدى المحاكم الأمريكية من حيث تلقائية التغطية بموجب الوثيقة المفتوحة بين التأمين الذي يعقده الشخص لمصلحة نفسه ، والتأمين الذي يعقده لمصلحة الغير ، حيث قالت بأن التأمين المعقود لصالح الشخص نفسه يحوله وبطريقة تلقائية الحق في التعويض مباشرة ، أما التأمين المعقود لصالح الغير فهو تأمين حامل **Dormant Insurance** ولا يتحرك إلا بطلبه من المؤمن . أنظر: **In Re Litigation Involving Alleged Loss of Cargo from Tug Atlantic Seahorse, Sea. Barge 101 Between Puerto Rico And Florida in December 1988. (United States District Court - District of Puerto Rico, August 20, 1991) American Maritime Cases (1992) pp. 52 - 62.**

وبصفة خاصة في ص ص ٥٨ - ٥٩ .

(١١٠) راجع :

R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime.....

المرجع المشار إليه ، ص ص ٤٢١ - ٤٢١ ؛

Pierre Lureau, Les Clauses Complémentaires de la Police d'abonnement, Le Droit Maritime Français 1953 pp. 63 - 76.

كذلك أنظر :

R. Rodière, Droit Maritime, Assurances Maritimee

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧٦ . وأنظر في الشروط الخاصة لوثيقة التأمين البحري (شروط وثيقة التأمين الإنجليزية) منشورة في :

Chalmers' Marine Insurance Act 1906.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٩٩ وما بعدها . وفي أثر مخاطر الحرب على التأمين: الدكتور **محمود سمير الشرفاوي** ، حالة الحرب وأثرها على عقد التأمين البحري ، مجلة القانون والاقتصاد (السنة ٣٩ - العدد الثاني - ١٩٦٩) ص ٥٠١ وما بعدها .

(١١١) الدكتور **علي سيد قاسم** ، وثيقة التأمين العائمة ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٧ وما بعدها .

ثانياً . التكييف القانوني لوثيقة التأمين العائمة (وثيقة

الاشتراك):

تثير الآلية التي تعمل بها وثيقة التأمين العائمة (وثيقة الاشتراك) التساؤل حول طبيعتها القانونية ، وهل هي عقد تأمين بالمعنى الفني، أم أنها مجرد وعد بالتأمين من جانب واحد هو المؤمن ؟ اختلف الفقه حول هذا الأمر . وسبب هذا الاختلاف أن البضائع المؤمن عليها بالوثيقة العائمة تكون غير محددة أو غير معلومة وقت التعاقد ، ولا تتحدد إلا عند حصول الإخطار من المؤمن له ، وبما قد يشكك - لدى البعض - بوجود عقد متكامل نظراً لعدم تحديد المحل (١١٢) .

(أ) . نظرية الوعد بالتأمين :

ذهب جانب من الفقه إلى أنه لما كانت الوثيقة العائمة لا تتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها ، فإنها لا تعدو أن تكون وعداً بالتأمين يتعهد بمقتضاه المؤمن بالتغطية التأمينية على البضائع التي يقوم المؤمن

(١١٢) أنظر في عرض الآراء المختلفة لوثيقة التأمين العائمة : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين

العائمة ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ص ٤٣ - ٥٠ وكذلك رسالة:

A.M. de Noordhout, Des Polices d'abonnement sur Facultes en Matiere d'assurance Maritime these, Liege, 1934.

والمشار إليها في المرجع المذكور . ويكفي في الرأي الراجح أن يكون محل أو موضوع عقد

التأمين قابلاً للتحديد ، لكي يكون العقد صحيحاً : الدكتور محمد شرعان ، الخطر في عقد

التأمين ، مؤسسة روز اليوسف ١٩٨٤ ، ص ص ٨٩ - ٩٠ . وراجع في مشكلة محل عقد

التأمين : الدكتور عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني (عقود الغرر وعقد

التأمين) الجزء السابع - المجلد الثاني (الطبعة الثانية - دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٩٠) ص

١٥٤٠ وما بعدها . وفي تعيين محل الالتزام بوجه عام ، راجع : الدكتور عبد الرزاق

السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام -

المجلد الأول - العقد (الطبعة الثالثة - دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٨١) ص ٥١٧ وما

بعدها .

له بشحنها (١١٣) ، وهذا الوعد ملزم للمؤمن ، ويظل المؤمن ملزماً بوعده طوال المدة المذكورة في الوثيقة ، ولا ينعقد التأمين إلا بعد حصول الإخطار من المؤمن له عن الشحن ، إذ في هذه اللحظة يحصل القبول ويتطابق مع إيجاب المؤمن ، ويترتب على هذا الرأي إمكانية تعدد عقود التأمين بتعدد الإخطارات من المؤمن له عن البضائع المشحونة (١١٤) .

والحقيقة إن نظرية الوعد بالتعاقد هي نظرية عرضة للنقد ، فمن ناحية أولى ، نلاحظ أن العقد ينعقد ويتم بين الطرفين في وثيقة التأمين المتناقصة أو (وثيقة الإمداد) ، باعتبارها أحد أشكال الوثيقة العائمة ، إذ لا يقتصر الأمر على مجرد وعد من المؤمن ، ذلك أن شروط التغطية التأمينية تسري بمجرد قيام المؤمن له بشحن البضاعة ، فيتم الخصم والانتقاص فوراً من مبلغ التأمين المخصص للشحنات المتعاقبة . فإذا كان المؤمن يلتزم بالتغطية ، فإن ذلك يقابله التزام المؤمن له بالقيام بالشحن لكي يسري التأمين ، فالالتزامان متقابلان ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى ، ففي وثيقة الاشتراك ، فإن سبب التزام المؤمن هو أيضاً التزام

(١١٣) ولقد عبّر عن ذلك بما يلي :

"La police d'abonnement constate ainsi un échange de promesses, pour l'assuré d'appliquer à la police toutes les marchandises qu'elle définit et pour l'assureur de toutes les courrir, l'obligation de ce dernier trouvant sa cause dans l'obligation corrélatrice du souscripteur de payer un volume de primes correspondant à toutes les expéditions conveues".

راجع :

Assurances Maritimes, Répertoire de droit Commercial, Mise à Jour.....

المشار إليه سابقاً ، ص ١١ .

(١١٤) في عرض وانتقاء هذا الرأي ، الدكتور علي سيد قاسم ، المرجع المشار إليه سابقاً ، وكذلك المراجع المذكورة في هوامشه ، ص ٤٣ وما بعدها .

المؤمن له بالإعلان عن جميع الرسائل البحرية التي يجريها أو التي تتم لحسابه ويخصصها للوثيقة (١١٥).

(ب) - نظرية عقد التأمين النهائي :

يذهب جانب من الفقه إلى أن الوثيقة العائمة ما هي إلا عقد تأمين كامل ، استجمع أركانه وشروط صحته لينتج كل آثاره القانونية المقررة من وقت توقيع الأطراف على الوثيقة ، وليس فقط من وقت صدور إخطار التحديد من المؤمن له . فهذا الإخطار الأخير لا يعدو أن يكون إجراء يتمكن بمقتضاه الطرفان من تحديد حقوقهما والتزاماتهما المتبادلة^(١١٦) . كما أن الوثيقة العائمة تخضع للأحكام العامة التي تنظم آثار عقد التأمين ، فهي ترتب في ذمة المؤمن له من لحظة قبولها بشروطها التزاماً بالإعلان عن جميع الرسائل البحرية التي يقوم بها أو التي تتم لحسابه ، كما يلتزم بتخصيص هذه الرسائل كلها للوثيقة العائمة؛ ومن جانب آخر ، ترتب الوثيقة العائمة في ذمة المؤمن التزاماً مقابلاً بضمان كافة الرسائل البحرية التي تتم وفق شروط الوثيقة ، علاوة على أن هذا الضمان يعمل بصورة تلقائية من وقت تعرض البضاعة المؤمن عليها للخطر المؤمن منه ، ودون توقف على صدور إخطار من المؤمن له بتحديد البضاعة (١١٧).

(١١٥) في نقد هذه النظرية : الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه ، ص

٤٩٠ ، الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه ، ص ٣٩٦ ؛

الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المرجع السابق ، ص ٤٤ .

(١١٦) في نفس المعنى : الدكتور علي جمال الدين ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٣٩٦ .

(١١٧) قارب : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المرجع السابق ، ص ٤٨ وما

بعدها .

ويرى جانب من الفقه أنه وإن كان من المسلم به أن وثيقة التأمين العائمة أو وثيقة الاشتراك هي عقد بالمعنى الفني، وليست مجرد وعد بالتعاقد ، إلا أن هذا العقد معلق على شرط واقف هو وجود شحنات في المستقبل ، يؤكد هذا النظر أن المؤمن له يلتزم بتخصيص كل الشحنات للوثيقة العائمة (١١٨) .

وسواء قبلنا الرأي القائل باعتبار وثيقة التأمين العائمة عقداً معلقاً على شرط واقف، أم عقد غير معلق نفاذه على هذا الشرط ؛ فالحقيقة هي أن الوثيقة العائمة على أي من الاتجاهين تعتبر عقد تأمين أبرم صحيحاً بين الطرفين . كل ما هناك أن القانون قد أوقع جزاءات معينة على المؤمن له إن لم يتم بتنفيذ التزامه بالشحن . ومن ذلك أن المادة ٣٤٦ من قانون التجارة البحرية تستوجب كشرط لقبول دعوى التأمين أن يصدر إخطار التحديد عن أول شحنة تغطيها الوثيقة العائمة خلال شهرين من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ الذي حددته الوثيقة ذاتها لبدء سريان الخطر (١١٩) .

(١١٨) الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه ، ص ٤٩ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٩ إذ يقول "ومن رأينا أن التزامات كل من المؤمن والمستأمن تنعقد معلقة على شرط موقف هو وجود شحنات في المستقبل . وينتج من هذا أنه ليس للمستأمن أن يخصص هذه الشحنة للوثيقة العائمة أو لا يخصصها ، بل يلتزم بأن يخصص جميع الشحنات للوثيقة العائمة حتى لا يصبح الشرط إرادياً محض يبنى عليه بطلان الالتزام" .

(١١٩) تنص المادة ٣٤٦ من قانون التجارة البحرية على ما يأتي :

"١- لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان .

٢- ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك إلا بالنسبة للشحنة الأولى" .

وبجانب الالتزامات الأساسية التي يلقيها عقد التأمين البحري للبضائع على عاتق أطرافه ، هناك أيضاً التزامات خاصة أخرى تترتب على كل من المؤمن له والمؤمن بموجب الوثيقة العائمة باعتبارها شكلاً خاصة للتأمين البحري . وهذا ما سوف نوضحه في المبحث الثاني .

المبحث الثاني

أثار وثيقة التأمين العائمة (وثيقة الاشتراك)

تمهيد وتقسيم :

وثيقة التأمين العائمة (وثيقة الاشتراك) هي عقد تأمين بحري للبضائع، وبموجبها يلتزم كل من المؤمن له والمؤمن بكافة الالتزامات التي يرتبها هذا العقد بصفة عامة ، وفيما لا يتعارض مع جوهر وطبيعة التأمين العائم . وعليه ، يلتزم المؤمن بتغطية المخاطر البحرية التي تتعرض لها البضائع طوال مدة سريان الوثيقة إلى جانب التزامه الأساسي بدفع مبلغ التأمين عند تحقق الخطر المؤمن ضده . وعلى جانب آخر، يلتزم المؤمن له بدفع أقساط التأمين في المواعيد المحددة لذلك ، واطلاق المؤمن عند حصول الكارثة ، إضافة إلى التزامه العام باتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من حجم الأضرار محافظة على حقوق المؤمن^(١٢٠).

وسوف نقتصر على إبراز الالتزامات الخاصة التي ترتبها الوثيقة العائمة على عاتق كل من المؤمن له والمؤمن . فمن ناحية أولى ، يلتزم المؤمن له بتخصيص جميع الشحنات للوثيقة العائمة ، إلى جانب التزامه بالإخطار عن الشحنات في مواعيد معينة . أما المؤمن فهو يلتزم بضمان البضائع من الوقت الذي تتعرض فيه للمخاطر البحرية ، إضافة إلى التزامه بالتعويض عند تحقق الكارثة البحرية وهلاك البضائع أو تلفها .

(١٢٠) راجع في التزامات طرفي عقد التأمين البحري للبضائع بصفة عامة : الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، العقود البحرية ، المشار إليه سابقاً ، ص ١٤٤ وما بعدها ؛ الدكتور محمد هجعت قايد ، العقود البحرية ، المشار إليه سابقاً ، ص ٢٦٥ وما بعدها ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٦٥ وما بعدها .

وفيما يلي نعالج التزامات كل من المؤمن له والمؤمن الناشئة عن الوثيقة العائمة في مطلبين :

المطلب الأول : التزامات المؤمن له في الوثيقة العائمة.

المطلب الثاني : التزامات المؤمن في الوثيقة العائمة.

المطلب الأول

التزامات المؤمن له في الوثيقة العائمة

أولاً - الالتزام بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة العائمة :

(أ) - مضمون الالتزام بالتخصيص :

ذكرنا آنفاً أن من خصائص وثيقة التأمين العائمة التخصيص الإجباري للشحنات البحرية ، ودون استثناء لأي منها . ويتم هذا التخصيص من اللحظة التي تكون فيها أي شحنة معرضة للمخاطر البحرية المؤمن منها وطبقاً لشروط الوثيقة ذاتها ^(١٢١) . ومن ثمّ ، فلا يجوز للمؤمن له أن يستبعد بمحض إرادته شحنة ما أو شحنات معينة لكي تقلت من نطاق الوثيقة العائمة . وأساس هذا الالتزام ، أن المؤمن يجري حساباته لتحديد قيمة القسط في التأمين العائم على فكرة توزيع

(١٢١) راجع :

R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٢٠ ؛ كذلك :

R. Rodière, Droit Maritime, Assurances Maritimes.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧٦ ، وما بعدها ؛

Robert De Smet, Traité Théorique et Pratique de Assurances.....

السابق الإشارة إليه ، ص ٨٩ .

الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٧ ؛ الدكتور سلامة عبدالله ، وعصام الدين عمر ، التأمين البحري - أصوله العلمية والعملية ، ص ٥٥٥٥ .
المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٦ ؛ الدكتور يعقوب صرخوه ، التأمين البحري في القانون الكويتي ، ص ٣١٣ وما بعدها ؛ الدكتور هشام فرعون ، القانون التجاري البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٠٤ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٨٩ .

أيضاً راجع :

Chorley and Giles' Shipping Law,

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٤٨ .

المخاطر لجميع الشحنات ، ودون استثناء أي منها ، وبغض النظر عن درجة تعرضها للخطر البحري المؤمن منه (١٢٢) ، وعليه ، فإن قيام المؤمن له باستبعاد الشحنات الأقل تعرضاً للمخاطر البحرية من نطاق الوثيقة ، دون باقي الشحنات الأكثر تعرضاً له ، من شأنه أن يؤدي إلى استفادته بدون وجه حق ، وعلى حساب المؤمن . إذ تكون قيمة القسط التأميني غير متناسبة مع الشحنات التي يحصل الإخطار عنها ، وبهذا فقد يتمكن المؤمن له من التهرب من أداء القيمة الحقيقية للقسط ، كما هو متفق عليه بين الطرفين بموجب الوثيقة العائمة (١٢٣) . ولقد أكد القضاء الإنجليزي هذا المبدأ في العديد من الأحكام . ففي قضية : Rivaz v Gerussi ، والتي تضمنت قيام المؤمن له ببخس قيمة بعض الشحنات وإخفاء قيمتها الحقيقية عن شركة التأمين إضافة إلى حصوله على وثائق تأمين أخرى ، فلقد قررت المحكمة بأن تأمين الوثيقة العائمة يشمل جميع

(١٢٢) الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٧ ؛ وقلرب : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ص ٥٣ - ٥٤ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٤٨٩ ؛ الدكتور عبدالقادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٤١ .

أيضاً :

Assurances Maritime, Répertoire de Droit Commercial, Mise à Jour Tome 1 (1999).

المشار إليه سابقاً ، ص ١٢ . ومع ذلك ، فمبدأ التخصيص الإجباري للوثيقة العائمة يتعين تفسيره تفسيراً ضيقاً بحيث لا ينصرف إلا إلى الوثيقة المتفق عليها والشروط الخاصة بها ، ولذلك فلقد حكم في الولايات المتحدة الأمريكية بأن تظهير الوثيقة العائمة يجب أن يتم بشروطها ، فإذا كانت الوثيقة قد حددت التغطية لبضائع يتم شحنها في خلال تاريخ معين أو بعد هذا التاريخ ، فإن التخصيص للوثيقة لا يشمل الشحنات التي سبقت هذا التاريخ . أنظر :

S.P. Duggal Corp, ETC. Et. AC. v The Aetna Causality and Surety Company, ET AL., State of New York Supreme Court, March 10, 1992. American Maritime Cases (1992) p. 1908.

(١٢٣) قارب : الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٧ ؛ الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ص ٥٣ - ٥٤ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٨٩ .

الشحنات وأن قيام المؤمن له بشحن جانب من بضائعه المغطاة بوثيقة التأمين العائمة على وثائق تأمين أخرى يؤدي إلى إهدار حقه في الحصول على التعويض في الوثيقة العائمة عند تحقق الخطر ، بل وأجازت المحكمة في نفس الوقت للمؤمن الاحتفاظ بأقساط التأمين المدفوعة (١٢٤) .

وينصرف التزام المؤمن له بتخصيص الشحنات للوثيقة العائمة إلى جميع الشحنات التي يتولاها وسواء تلك التي تتم لحسابه الشخصي أو باعتباره وكيلاً عن آخرين ، وتطبيقاً لذلك ، فلقد حكمت إحدى المحاكم الأمريكية في قضية :

Mrine Ins. Co. Ltd. v. Walsh Upstill Coal Co.

أن جميع شحنات الفحم المنقولة بحراً تخضع لوثيقة التأمين المفتوحة **Open Policy** ، سواء كانت تلك الشحنات عائدة للمؤمن لهم شخصياً أو تلك الشحنات التي يتولونها باعتبارهم وكلاء **agents** عن آخرين ، طالما توافرت المصلحة التأمينية **Pecuniary insurable interest** لمواجهة المخاطر البحرية (١٢٥) .

Rivaz v. Gerussi (1880) 6 Q.B.D. 222, C.A. (١٢٤)

كما هو مذكور ومشار إليه في :

Alex Parks, The Law and Practice of Marine Insurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٤ وهامش (١٢٦) .

Marine Ins. Co. Ltd. v. Walsh Upstill Coal Co. 68 Ohio St. 469, 68 (١٢٥)
N.E. 21 (St. Ohio, 1923).

كما هو مذكور ومشار إليه في :

Alex Parks, The Law and Practice of Marine Insurance

المرجع السابق ، ص ٧٥ وهامش (١٨٠) .

وراجع في تحديد معنى المصلحة المالية التأمينية في وثيقة التأمين البحري للبضائع :

ABB Power T & D. Company, INC. v. Goather Versicherungs Bank
VVAG, United States District Court, Southern District of Florida, ⇐

والحقيقة أن التزام المؤمن له بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة العائمة لا يخرج عن واحد من فرضين : ففي الأول ، يلتزم المؤمن له بتخصيص كافة الشحنات التي تتم لحسابه أو تنفيذاً لعقود أو شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين ؛ وفي الثاني ، يلتزم المؤمن له بتخصيص جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها إذا كانت لهذا الأخير مصلحة في ذلك^(١٢٦) ، وفي الأمر بعض التفصيل .

الفرض الأول : وهو الفرض الذي يلتزم فيه المؤمن له بتخصيص كل الشحنات التي تتم لحسابه ، وكذلك تلك التي يلتزم بالتأمين عليها بموجب عقد بيع أو عقد شراء للبضائع المنقولة بحراً . ففي هذا الفرض تتحد صفة المؤمن له والمستفيد من التأمين في شخص واحد .

وفي البيع البحري سيف C.I.F ، وعلى الرغم من انتقال ملكية البضائع إلى المشتري عند الشحن ، فإن البائع هو الذي يلتزم بالتأمين عليها^(١٢٧) ، ومن ثم ، فإذا كان البائع قد حصل من إحدى شركات

September 10, 1996 American Maritime Cases (1997) p. 488. ⇨
(١٢٦) قارب :

R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime, Assurances Maritimes

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ص ٢٧٢ - ٢٧٣ ؛ أيضاً :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime sur Facultés du 30 Juin 1983

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٠ وما بعدها . وراجع المادة ٣٩٤ من قانون التجارة البحرية المصري . وقارب أيضاً : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سلبقاً ، ص ٥٤ وما بعدها .

(١٢٧) راجع في التزامات البائع في البيع البحري سيف : الدكتور فايز نعيم رضوان ، القانون البحري

(دار الفكر العربي - القاهرة ١٩٨٦) ص ٤٢١ وما بعدها . وراجع في القانون الإنجليزي :

Charles Debattista, Sale of Good Chartered by Sea (Butter Worths - London - 1990).

المرجع المشار إليه ، ص ص ٤٢١ - ٤٢١ ؛ الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، حالة ⇨

التأمين على وثيقة عائمة ، فإن التزامه بتخصيص الشحنات يتضمن بالضرورة التأمين على البضائع التي باعها "سيف" ، باعتبار أن القيام بالتأمين على البضاعة المباعة "سيف" هو أحد الالتزامات القانونية المترتبة عليه بموجب هذا البيع^(١٢٨) . فإذا كان المؤمن له ، باعتباره بائعاً "سيف" ، قد ارتبط بعدد من عقود البيع البحري سيف ، فيجب عليه تخصيص جميع الشحنات التي يصدرها للتغطية التأمينية بموجب الوثيقة العائمة ودون استثناء أي منها وطبقاً لشروط الوثيقة ذاتها^(١٢٩) . ولكن يلاحظ أنه على الرغم من أن البائع "سيف" هو الملتزم بإبرام التأمين ، فإن المشتري هو صاحب المصلحة في هذا التأمين طالما قد تم شحن البضائع وحتى ولو كان التأمين قد تم إجراؤه بموجب وثيقة تأمين مفتوحة، ولذلك يثور التساؤل عن مدى حق البائع في مقاضاة شركة التأمين ؟ ففي قضية :

York - Shipley Inc. v. Atlantic Mutual Insurance Co. et al.

والتي تضمنت قيام البائع "سيف" بشحن غلايات Boilers إلى المشتري من ميناء ميامي بولاية فلوريدا الأمريكية إلى جواتيمالا بأمريكا الجنوبية ، حيث تعرضت البضائع للتلغ والضرر أثناء الرحلة ، وكانت البضاعة مشمولة بوثيقة تأمين مفتوحة تغطي جميع الرسائل والنقلات

⇨ الحرب وأثرها على عقد التأمين البحري ، مجلة القانون والاقتصاد (السنة ٣٩ - العدد الثاني - ١٩٦٩) ص ٥٠١ وما بعدها .

(١٢٨) الدكتور فايز نعيم رضوان ، المرجع السابق ؛ الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة، المشار إليها سابقاً ، ص ٥٥ . وفي المشكلات المختلفة التي يثيرها التزام البائع بالتأمين في البيع البحري سيف ، أنظر : الدكتور حسن دياب ، العقود التجارية وعقد البيع سيف - دراسة مقارنة (المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع - بيروت ١٩٩٩) وبصفة خاصة ص ٢٠٩ وما بعدها .

(١٢٩) الدكتور علي سيد قاسم ، السابق الإشارة إليه ، ص ٥٥ .

الدولية للبائع ، ومع ذلك رفضت المحكمة دعوى البائع ضد شركة التأمين على أساس أنه وإن كان هو الملتزم بالتأمين إلا أن المشتري في البيع "سيف" هو صاحب المصلحة في التأمين بموجب الوثيقة المفتوحة^(١٣٠)، وفي قضية أخرى هي :

J. Aron and Co. (Incorporated) v. Miall

والتي تضمنت البيع "سيف" لكميات من الكاكاو ، حكمت المحكمة بأنه على الرغم من أن الضرر قد أصاب البضائع قبل اتمام الشحن ، إلا أنه لما كانت وثيقة التأمين قد تم تظهيرها للمشتري ، فقد أصبحت له مصلحة تأمينية في مقاضاة شركة التأمين ، وحكم بقبول الدعوى^(١٣١) .

أما في البيع البحري F.O.B. ، وإذ تنتقل إلى المشتري تبعة هلاك البضائع المشحونة من وقت الشحن على متن السفينة المعينة في عقود البيع ، فإنه يكون صاحب المصلحة في التأمين على البضائع لتغطية المخاطر التي تتعرض لها هذه البضائع أثناء عملية النقل^(١٣٢) ، ويتفرع عن ذلك ، أن المشتري F.O.B إذا كان مرتبطاً مع شركة تأمين بوثيقة

(١٣٠) أنظر قضية :

York - Shipley Inc. v. Atlantic Mutual Insurance Co. et al, 474 Federal 2d 8 (1973).

(١٣١) أنظر قضية :

J. Aron and Co. (Incorporated) v. Miall, (1928) 34 Com. Cas. 18.

كما هي مذكورة ومشار إليها في :

David Sasson and H. Orren Merren, C.I.F. and F.O.B. Contracts, (3rd edition - Stevens & Sons - London - 1984).

وبصفة خاصة في ص ١٦٣ وهامش (٦٩).

(١٣٢) راجع :

David Ssson and H. Orren Merren, C.I.F. and F.O.B. Contracts.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٧٢ وما بعدها.

تأمين عائمة ، فإنه يلتزم بتخصيص جميع الشحنات المشتراة لحسابه
"قوب" لهذه الوثيقة العائمة (١٣٣) .

كما تبدو أهمية التأمين العائم في الحالات التي يقوم فيها ذات
الشخص بالاستيراد والتصدير في آن واحد . فإذا قام الشخص بالتصدير
وباع سيف ، فإنه يلتزم بالتأمين على البضاعة ، وإذا استورد بضائع
باعتباره مشترياً بموجب عقد بيع "قوب" ، فإنه يلتزم أيضاً بإجراء
التأمين . ومن ثم ، يلتزم هذا الشخص بتخصيص جميع الشحنات التي
يصدرها "سيف" ويستوردها "قوب" للوثيقة العائمة ودون استثناء أية شحن
منها .

ويلاحظ أن التأمين العائم يشمل جميع الشحنات التي يشحنها الشخص
لمصلحة نفسه تلقائياً ، وبمجرد اتمام عملية شحن البضائع ، ولكن مع
تقديم الإخطار المنصوص عليه في الوثيقة طبقاً للمواعيد المحددة لذلك .
ولكن ليس معنى ذلك أن الإخطار شرط لسريان التأمين العائم في هذا
الفرض ، إذ لو حصلت الكارثة قبل الإخطار ، كان المؤمن عليه التزام
بتعويض الأضرار الحاصلة ، كل ما هناك أن الإخطار لازم لإعلام
المؤمن له بالشحن حتى يتمكن من احتساب الأقساط وغير ذلك (١٣٤) .

R. Rodière, Droit Maritime, Assurances Maritimes (١٣٣)

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧٢ وما بعدها ؛ الدكتور سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ،
المشار إليه سابقاً ، ص ٥٥ وما بعدها .

(١٣٤) قارب : الدكتور عبدالقادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، المشار
إليه سابقاً ، ص ٦٤٠ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ،
المشار إليه سابقاً ، ص ٦٢ ؛ الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه
سابقاً ، ص ٣٩٧ ؛ الدكتور يعقوب يوسف صرخوه ، التأمين البحري في القانون الكويتي ،
المشار إليه سابقاً ، ص ٣١٤ . وفي حكم لإحدى المحاكم الأمريكية في قضية Black Gull
(Fire) والتي تضمنت هلاك البضائع بسبب حريق على السفينة بعد حصول الشحن ، ↵

الفرض الثاني : وهو الفرض الذي تتم فيه جميع الشحنات لحساب الغير Third Party والذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون لهذا الأخير مصلحة في الشحن . ويعرض ذلك بصفة خاصة في الأحوال التي يقوم فيها الناقل البحري أو السمسار البحري أو الوكيل بالعمولة للنقل أو أمين البضائع بالتأمين على البضائع لمصلحة عميله المستفيد^(١٣٥) . فهذا المستفيد لا يعتبر طرفاً في وثيقة التأمين العائمة ، إذ الفرض أن الوثيقة باعتبارها عقد تأمين تتعقد بين شركة التأمين والوكيل بالعمولة للنقل مثلاً . ويشترط لكي يلتزم الوكيل بتخصيص كل الشحنات التي يجريها الوكيل لمصلحة موكله المستفيد للوثيقة العائمة أن تتوافر ثلاثة شروط جوهرية وطبقاً للمادة ٣٩٤/ب من قانون التجارة البحرية . فمن ناحية أولى ، يلزم أن يعهد الغير المستفيد إلى المؤمن له أي الوكيل بالعمولة للنقل مثلاً بإجراء التأمين على البضاعة وفي نطاق هذه الوكالة . ومن ناحية ثانية ، يشترط أن تكون للوكيل المؤمن له مصلحة شخصية في الشحنة ، بمعنى أن تكون له مصلحة شخصية في التأمين الذي يجريه لمصلحة الغير المستفيد ، إذ لا يكفي للالتزام بالتخصيص للوثيقة العائمة مجرد الالتزام بتعليمات الموكل في القيام بالتأمين ، وإنما تتوفر المصلحة إذا كان المؤمن له وكيلاً بالعمولة بالشراء أو البيع أو بالنقل أو أميناً للحمولة أو وسيط عبور ، إذ له في هذه الأحوال مصلحة شخصية ذات طبيعة تجارية في إجراء التأمين . ومن ناحية ثالثة ، يشترط لالتزام المؤمن بضمان الشحنات

⇒ قضت المحكمة بأن الوثيقة العائمة يمكن اعتمادها حتى بعد حصول الخسارة :

Black Gull (Fire) 78 F. 2d (2nd Circuit) American Maritime Cases (1960) p. 1566.

(١٣٥) الدكتور علي سيد قاسم : وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٥٧ ، الدكتور علي

جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٩٠

المخصصة للوثيقة العائمة التي تتم لحساب الغير المستفيد أن يصدر الإخطار من المؤمن له بتحديد هذه الشحنات ، ولا يلتزم المؤمن له بالضمان إلا من وقت حصول هذا الإخطار وليس من وقت الشحن^(١٣٦) .

(ب) - جزء الإخلال بالالتزام بالتخصيص :

عالجت المادة ٣٩٥ من قانون التجارة البحرية الجزاء على إخلال المؤمن له بتخصيص جميع الرسائل البحرية للوثيقة العائمة ، إذ تنص على أنه " ١- إذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فوراً مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة للشحنات التي لم يخطر بها .

٢- وإذا ثبت سوء نية المؤمن له ، جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أو مخالفة عمدية من جانب المؤمن له" .

فالقاعدة إذاً وفقاً لقانون التجارة البحرية هي حق المؤمن له في فسخ العقد فوراً حال إخلال المؤمن له بتخصيص كل الرسائل البحرية لوثيقة الاشتراك^(١٣٧) . أما من حيث حق المؤمن في التعويض لإخلال المؤمن له بالالتزام بالتخصيص الإجباري للشحنات ، فلقد فرقت المادة ٣٩٥ بين فرطين :

(١٣٦) قارب الدكتور علي سيد قاسم : وثيقة التأمين العائمة ، المرجع السابق ، ص ٥٧ وما بعدها .
(١٣٧) ونفس الحل تبناه المشرع الفرنسي بالمادة 22 - 173 L من مجموعة التأمينات الفرنسية ، راجع:
J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٩٣ .

الفرض الأول ، ويشمل الحالة التي يكون فيها المؤمن له حسن النية . فإذا أخذ المؤمن له بالالتزام بتخصيص كافة الشحنات لوثيقة الاشتراك ، ولم يكن سيء النية ، كأن يغفل إصدار إخطار التحديد لسهو أو لخطأ أو لجهل بإرسال الشحنات لحسابه مثلاً ، كان للمؤمن إلى جانب طلب الفسخ أن يطالب بالتعويض عن الشحنات التي لم يتم تخصيصها للوثيقة (١٣٨) . وبحسب هذا التعويض بما يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يحصل الإخطار عنها ، أو تلك التي تأخر المؤمن له في الإخطار بها بعد فوات المواعيد المحددة في الوثيقة (١٣٩) . أما **الفرض الثاني** ، فهو يشمل الحالة التي تثبت فيها سوء نية المؤمن له ، كأن يعتمد عدم الإخطار عن الشحنات التي تصل سالمة إلى ميناء الوصول ليهرب من دفع أقساط التأمين عليها (١٤٠) . فيكون للمؤمن الحق في فسخ العقد ، إضافة إلى حقه في التعويض عن الشحنات التي لم يتم تخصيصها للوثيقة العائمة . كما قرر القانون للمؤمن ، علاوة على ذلك ، الحق في استرداد ما دفعه من تعويضات عن الحوادث الخاصة بالشحنات

(١٣٨) الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦١ .

(١٣٩) في نفس المعنى: الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦٩ .
(١٤٠) وفي حكم حديث لمحكمة جنوب مقاطعة كاليفورنيا قضت المحكمة بعدم أحقية المؤمن له في وثيقة التأمين المفتوحة بالتعويض عن الضرر الحاصل للبضائع بسبب سرقتها أثناء عملية العبور وذلك بسبب الغش الذي وقع من المستفيد من التأمين في ميناء الوصول ، راجع :

St. Paul Fire and Marine Insurance Company v. Sun Microsystems, Inc. United States District Court, Northern District of California, may 5, 1992 - American Maritime Cases (1992) p. 2403.

وأنظر أيضاً :

Chemical Bank v. Affiliated FM Insurance Company, United States District Court, Southern District of New York, March 1, 1993 - American Maritime Cases (1993) p. 1743.

اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من المؤمن له (١٤١). وعلى سبيل المثال ، إذا قام المؤمن له بالإخطار عن بضاعة شحنها لحساب نفسه وأغفل عن تعمد وسوء نية الإخطار عنها ، ثم قام بعدئذ بشحن بضاعة في تاريخ لاحق وصدر منه إخطار بشحنها حسب الوثيقة ، ثم هلكت هذه البضاعة الأخيرة ، فحصل على تعويض التأمين من المؤمن الذي اكتشف لاحقاً غش المؤمن له لعدم إخطاره عن الشحنة السابقة ، فأجاز القانون للمؤمن استرداد مبلغ التأمين الذي دفعه عن هلاك البضائع بالنسبة للشحنة اللاحقة التي حصل الإخطار عنها عقاباً له على غشه (١٤٢). ومن نافلة القول ، فإن حسن النية مفترض ، فإن عزم المؤمن إسناد سوء النية أو الغش إلى المؤمن له ، فعليه يقع عبء إثبات ذلك (١٤٣).

وقد يكون إخلال المؤمن له بالالتزام بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة العائمة متمثلاً في ارتباطه بأكثر من وثيقة تأمين عائمة لدى شركات تأمين مختلفة ، بحيث يقوم بتوزيع مخاطر الشحنات على هذه الوثائق ، وكما يتراءى له ، وبما يخل بمبدأ الصفة التعويضية للتأمين البحري والذي بمقتضاه لا يجوز للمؤمن له أن يحصل على تعويضات تفوق مقدار الضرر الذي أصابه ، وبما يخل كذلك بمبدأ تخصيص كافة الشحنات لوثيقة الاشتراك .

(١٤١) الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦١. ونفس الحل تبناه المشرع الكويتي ، راجع : الدكتور يعقوب يوسف صرخوه ، التأمين البحري في القانون الكويتي ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣١٤ .
(١٤٢) قارب :

R. Rodière, Droit Maritime, Assurance Maritime.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧٦ .

(١٤٣) الدكتور علي سيد قاسم : وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٧١ .

ولقد وضع المشرع المصري حلاً لهذه المشكلة في المادة ٣٥٢ من قانون التجارة البحرية عندما فرق بين ما إذا كان تعدد التأمين غير مصحوب بغش المؤمن له، أو إذا كان مصحوباً بغش منه، ففي **الحالة الأولى**، وعندما لا يكون هناك غش من المؤمن له، فإن كانت التأمينات المتعددة يزيد مجموع مبالغ التأمين بمقتضاها على قيمة البضائع المؤمن عليها، اعتبرت جميع عقود التأمين صحيحة سواء كانت مبرمة في تاريخ واحد أو في تواريخ مختلفة، ويكون للمؤمن له أن يرجع - في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة البضائع المؤمن عليها - على من يختاره من المؤمنين المتعددين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للبضائع المؤمن عليها^(١٤٤)، ولكن يشترط أن يقوم المؤمن له بالتصريح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها حتى يتمكن من تسوية الضرر الذي حاق ببضائعه، وإلا كان طلبه غير مقبول^(١٤٥)، وتتعلق **الحالة الثانية** بالفرض الذي يثبت فيه غش المؤمن له، كأن يحاول عن عمد الحصول على مبلغ التعويض مرتين على نفس البضائع المؤمن عليها، ونصت المادة ٣٥٢/٤ من قانون التجارة البحرية على الحكم في هذه الحالة من أن يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن، كما يجوز للمحكمة إذا ما قضت بالبطلان أن تحكم بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها من المؤمنين وبما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين^(١٤٦).

(١٤٤) الدكتور مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المشار إليه سابقاً، ص ٨٤ وما بعدها.

(١٤٥) الدكتور علي سيد قاسم، وثيقة التأمين العائمة، المرجع المشار إليه سابقاً، ص ٧٢.
 (١٤٦) المرجع السابق، ص ٧٢ - ٧٣؛ أما المشرع فلقد أبطل وجوباً التأمينات المتعددة إذا كان هناك غش من جانب المؤمن له وذلك وفقاً لنص المادة ٨ - 172 L من مجموعة التأمينات ⇨

وعليه ، فإذا كان المؤمن له يرتبط بوثيقة تأمين عائمة لدى إحدى شركات التأمين ، ثم أيرم بعدئذ وثيقة تأمين أخرى ، كونها أقل تكلفة مثلاً ، لدى شركة تأمين أخرى ، فإن المؤمن له يكون قد أحل بالتزامه بتخصيص جميع الشحنات للوثيقة الأولى . فإذا لم يثبت الغش في جانب المؤمن له ، يتم تطبيق قاعدة التعويض النسبي المنصوص عليها في المادة ١/٣٥٢ من قانون التجارة البحرية . أما إذا ثبت غش المؤمن له أو سوء نيته ، كان عقد التأمين قابل للإبطال بناء على طلب المؤمن (١٤٧) .

⇨ الفرنسية إذ تقول:

"Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de Fraude".

راجع :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٨٢ .

(١٤٧) وفي القانون الإنجليزي ، فإنه عند تعدد التأمينات يكون للمؤمن له أن يرجع على أي من المؤمنين بأية وثيقة صادرة منه وطبقاً لشروط هذه الوثيقة ، ثم يقوم هذا المؤمن بالرجوع على المؤمن الآخر بنسبة مساهمته في التأمين . ومع ذلك فإن المؤمن له لا يمكنه استعادة أية أقساط تأمين إن كان قد عمل التأمين المتعدد عن علم وتعمد . راجع :

ARNOULD'S, law of Marine Insurance and Average

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧٨ .

كذلك تنص المادة ٣٢ من قانون التأمين البحري الإنجليزي على ما يأتي:

32. Double insurance

(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance-

- (a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;
- (b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;
- (c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under ⇨

ثانياً - التزام المؤمن له بالإخطار عن الشحنات

The Obligation to Declare Shippments :

(أ) - أهمية الإخطار :

نص المشرع في المادة ٣٩٣ من قانون التجارة البحرية على وجوب أن تشمل وثيقة الاشتراك على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى لمبلغ التأمين عن كل شحنة وكذلك الأقساط التي يلتزم المؤمن له بأدائها . ولكن لا تشمل الوثيقة على بيان البضاعة المؤمن عليها ولا قيمتها ولا الرحلات ولا السفن التي تنقل على متنها البضائع المخصصة للوثيقة ؛ فهذه الأمور تتحدد بملاحق أو إخطارات declarations تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة (١٤٨) . فإذا كانت البضائع المؤمن عليها غير محددة وقت التعاقد ، فإنه يجب على الأقل أن تكون قابلة للتعيين ، وأن يحصل التحديد بالفعل في وقت لاحق

any other policy;

(d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

كما حكم القضاء الأمريكي بأحقية المؤمن له ، في حالة وجود أكثر من وثيقة تأمين ، بالرجوع بمقتضى أي من الوثيقتين ، ومع ذلك فإنه إذا كانت إحدى الوثيقتين وثيقة تأمين بضائع لرحلة معينة ، فإنه ينبغي الرجوع بموجبها قبل الرجوع بالوثيقة العائمة :

أنظر الحكم الصادر في قضية :

Davis Yarn Co. v. Brooklyn Yarn Dye Co. 56 N.E. 2d 564 (NYM)
American Maritime Cases (1943) p. 116.

(١٤٨) الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه ، ص

٥٨ ؛ الدكتور محمد هجرت قايد ، العقود البحرية ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٢٦ .

وراجع في نفس الفكرة في القضاء والعمل في الولايات المتحدة الأمريكية :

P. Thayer, Marine Insurance Certificates, 49 Harvard Law Review.....

المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٢٣٩ وما بعدها .

وقارب المادة ١/٢٩ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ ، وفي التعليق عليه :

Chalmer's Insurance Act 1906

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٥ .

بإخطار يوجه إلى المؤمن . فهذا الإخطار هو في حقيقة الأمر إعلان إلى المؤمن بحصول شحن للبضاعة وبيانها وتحديد خط سير الرحلة والسفينة المنقولة عليها البضاعة ، وذلك لكي يلم المؤمن بكافة العناصر التي تساعد على تقدير الخطر المؤمن منه ، وأقسام التأمين وغيرها من المسائل الأخرى المتعلقة بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن الوثيقة العائمة^(١٤٩).

(ب) ■ مضمون وشروط الإخطار :

يتعين أن يتضمن الإخطار كافة البيانات التي من شأنها إعطاء المؤمن فكرة كاملة عن الخطر البحري المؤمن منه حتى يتمكن من الإحاطة بظروف الشحن ومطابقتها لشروط الوثيقة وتقدير قسط التأمين تقديراً صحيحاً بما يتناسب مع درجة الخطر^(١٥٠) . كما يجب أن يحصل

(١٤٩) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٥٨ وما بعدها ؛ وكذلك :

P. Thayer, Marine Insurance Certificates

المقال السابق الإشارة إليه ، ص ٢٣٩ وما بعدها . وينب *Thayer* إلى أن الإخطار ليس شرطاً جوهرياً *Condition Percedent* للحصول على التعويض ، فحتى ولو لم يحصل الإخطار قبل تحقق الخسارة ، جاز للمؤمن له المطالبة بالتعويض . كما أن الإخطار يجوز تصحيحه حتى ولو تضمن عند صدوره بيانات خاطئة *Erronous Declaration* ، ذلك أن الإخطار ليس جوهرياً لصحة عقد التأمين نفسه ، راجع مقال *Thayer* المشار إليه ، في ص ٢٤٠ .

(١٥٠) قارب :

Pierre Lureau, La Police d'abonnement et L'Obligation de déclaration

المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٢٦٧ ؛ الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٧ . وفي حكم حديث لمحكمة جنوب مقاطعة نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية ، فلقد قضي بأنه من حق المؤمن أن يفترض أن البضائع التي تم إخطاره بشحنها بمقتضى الوثيقة المفتوحة هي بضائع في حالة جيدة ، لذا فإنه من حق المؤمن أن يتصل من المسؤولية إذا أخفق المؤمن له في التصريح بأمانة عن الحالة الحقيقية للبضائع عند شحنها وعن السرقة السابقة التي حصلت لجانب من البضائع في المخازن الموجودة بها ↵

الإخطار إلى المؤمن نفسه ، لأنه هو الأقدر على تقدير المخاطر البحرية وظروف التأمين (١٥١) .

وإذا صدرت وثيقة التأمين العائم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين ، كما في حالة التأمين الذي يجريه السمسار أو الوكيل بالعمولة لمصلحة الغير ، فإن إخطار التحديد يتعين أن يحصل من السمسار أو الوكيل بالعمولة عندما يتلقى الأمر من العميل الأمر (الغير بالنسبة للمؤمن) ، إذ الفرض أنه لا توجد علاقة مباشرة بين الغير والمؤمن (١٥٢) . ويتحمل السمسار أو الوكيل بالعمولة المسؤولية أمام المؤمن له في التأخير في إصدار إخطار التحديد إذا ترتب على ذلك ضياع التغطية التأمينية (١٥٣) .

وعادة ما تنص وثيقة التأمين العائمة على الميعاد الذي يجب أن يحصل فيه الإخطار (١٥٤) ، ومن ثم يجب على المؤمن له احترام هذا

⇨ البضائع في ميناء الوصول . راجع :

John Javino Co. Inc. and AMAC Inc., v. Fireman's Fund Insurance Company, United States District Court, Southern District of New York, July 13, 1992, American Maritime Cases (1993) p. 53.

(١٥١) ومن ثم يذهب البعض بحق إلى أنه " ولا يكفي أن يوجه المؤمن له إخطار التحديد إلى السمسار أو وكيله بالعمولة ، فهذا الأخير نائب عنه هو وليس عن المؤمن ، وإنما يجب أن يوجه إخطار التحديد إلى المؤمن نفسه " . راجع : الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٥٩ . وفي دور سمسرة التأمين في النيابة عن المؤمن لهم ، راجع : *Henry E. Cabaud, Cargo Insurance, Tulane Law Review*
المقالة المشار إليها سابقاً ، ص ٩٩٧ وما بعدها .

(١٥٢) قارب :

ARNOULD'S Law of Marine Insurance and Average, volume 1, ..

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٠٩ ، وما بعدها .

(١٥٣) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦٠ وهامش رقم (١) من ذات الصفحة .

(١٥٤) راجع : الدكتور هشام فرعون ، القانون التجاري البحري المشار إليه سابقاً ، ص ٣٠٤ .

وعادة ما تحدد وثيقة التأمين العائم أن يكون الإخطار إما قبل تحقق الخطر ، أو بعد حصوله ⇨

الميعاد^(١٥٥)، وتتص وثيقة الاشتراك النموذجية الفرنسية على لزوم صدور إخطار التحديد خلال ثمانية أيام ، يبدأ احتسابها من اليوم الذي يعلم فيه المؤمن له بشحن البضائع المشمولة بالتأمين^(١٥٦)، ويترتب على ذلك أنه طبقاً للوثيقة النموذجية الفرنسية فإن احتساب ميعاد صدور الإخطار لا يبدأ من تاريخ شحن البضاعة أو من تاريخ الرحلة البحرية وإنما من الوقت الذي يعلم فيه المؤمن له بشحن البضاعة والظروف المختلفة للرحلة البحرية مثل كمية البضاعة ونوعها وميعاد الشحن واسم السفينة التي تشحن عليها البضاعة^(١٥٧).

⇨ بفترة وجيزة على أبعد حد مثل أن يكون الإخطار بعد أربع وعشرين ساعة أو يومين أو ثلاثة أيام على أقصى تقدير . وفي قضية رفعت أمام القضاء الإنجليزي تضمنت وثيقة عائمة نصت على ضرورة حصول الإخطار في أقرب وقت منذ لحظة إبحار السفينة

as soon as possible after sailing of the vessel to which the" interest attaches".

حيث أبحرت السفينة في يوم ٢١ أغسطس ، ثم هلكت في يوم ١٢ سبتمبر ، وتم عمل الإخطار بعد يوم واحد من حصول الهلاك ، ومع ذلك حكمت المحكمة بأن هذا الإخطار لم يحصل " في أقرب وقت" as soon as possible كما تنص الوثيقة .

Union Insurance Society of Canton v. Wills (1916) 1 A.C. 281.

كما هي مذكورة ومشار إليها في :

Chorley and Giles, Shipping Law

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٥٤٧ .

(١٥٥) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة المشار إليه سابقاً ، ص ٦٠. ومع ذلك إذا لم تحدد الوثيقة ميعاداً معيناً لحصول الإخطار ، فيكون عمله في أقرب فرصة أو وقت ممكن ، راجع: الدكتور مصطفى طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) المشار إليه سابقاً ، ص ٦٢؛ الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع السابق الإشارة إليه ، ص ٣٩٧ وما بعدها .

(١٥٦) المادة الأولى / ١ - أ من وثيقة التأمين الفرنسية النموذجية

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime.....

المشار إليه سابقاً ، ص ٦٧ .

(١٥٧) قارب :

R. Rodière et E. du Pontavice, Droit Maritime

المشار إليه سابقاً ، ص ٤٢٢ وما بعدها .

ويلاحظ أن كل ما يشترط هو صدور إخطار التحديد من المؤمن له في الميعاد المحدد بوثيقة الاشتراك . فلا يشترط لسريان التأمين وصول الإخطار إلى علم المؤمن حيث يبدأ التزامه بالتغطية بمجرد شحن البضاعة وتقديم الإخطار عنها حتى ولو لم يتصل هذا الإخطار بعلمه^(١٥٨) . ولكن يقع على المؤمن له عبء اثبات صدور خطاب التحديد في الميعاد المحدد^(١٥٩) .

وعلى أي الأحوال ، تشترط المادة ٣٤٦ من قانون التجارة البحرية لقبول دعوى التأمين أن يصدر إخطار التحديد عن أول شحنة تغطيها وثيقة الاشتراك في موعد أقصاه شهرين من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ الذي حددته الوثيقة لبدء سريان الخطر . وعليه ، فإن عدم احترام هذا الميعاد والقيام بالإخطار خلاله يعطي المؤمن دفعا بعدم قبول دعوى التأمين التي ترفع بعد الميعاد^(١٦٠) .

(١٥٨) في نفس المعنى ، الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٨ ؛ الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) المشار إليه سابقاً ، ص ٦٢ ؛ الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العامة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦١ . وبترتب على أن عقد التأمين بالوثيقة العائمة يرتب آثاره منذ لحظة الشحن أن النسبة التي ترد عليها المسموحات لا يتم إلا بواقعة الشحن نفسها إذ في هذه اللحظة تحدد قيمة البضائع وبالتالي نسبة المسموحات ، راجع الدكتور ثروت عبد الرحيم ، الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ص ١٥٠ - ١٥١ .

(١٥٩) الدكتور علي سيد قاسم ، المرجع السابق ، ص ٦١ .

(١٦٠) المرجع السابق ، ص ص ٦٠ - ٦١ ؛ أما في فرنسا ، فإن المادة الثانية من وثيقة الاشتراك النموذجية تنص على أن عدم القيام بالشحن خلال شهرين من الاشتراك يجعل الوثيقة غير متاحة لأي أثر قانوني ، راجع :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٨ .

ولمّا كان إخطار التحديد يتضمن البيانات التي تساعد المؤمن على تعيين الخطر المؤمن منه وفقاً للوثيقة العائمة ، فإن هذا الإخطار لا يعدو أن يكون محض إجراء تنفيذي لالتزام المؤمن له بمقتضى الوثيقة ، فيجب ألا يتضمن ما يعدل من أحكامها المنصوص عليها كأن يشتمل على أنواع أخرى من البضائع أو أخطار بحرية إضافية أو شحن للبضائع على سفينة أقل درجة من المتفق عليها أو غير ذلك من الظروف (١٦١) . وتطبيقاً لذلك تنص المادة ٥/١ من وثيقة الاشتراك النموذجية الفرنسية على وجوب أن يكون إخطار التحديد في حدود الشروط المنصوص عليها في الوثيقة الأصلية ، ولا يكون وسيلة لتعديل عقد التأمين الأساسي (١٦٢) .

(١٦١) قارب : الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٨ وما بعدها . ومن ثم فيلزم أن يكون الإخطار في نطاق شروط الوثيقة ، ففي قضية :

Royster Guano Co. v. Globe

والتي تضمنت التغطية التأمينية بموجب وثيقة مفتوحة على شحنات الفوسفات عن الرحلات التي يعتمد عليها **Surveyor** ، فقد حكمت المحكمة بعدم شمول التغطية للرحلة موضوع القضية إذ لم تعتمد طبقاً للوثيقة . راجع :

Royster Guano Co. v. Globe & Rutgers Fire Ins. Co. 252 N.Y. 75, 168 N.E. 834 (1929).

كما هو مذكور ومشار إليه في :

P. Thayer, Marine Insurance Certificates

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٥٧ . كما حكم حديثاً أيضاً في الولايات المتحدة بأنه إذا كان الإخطار عن الخسارة شرط جوهري **Condition Precedent** فإن عدم حصوله يؤدي إلى فقدان المؤمن له المطالبة بالتعويض ، أنظر :

Gulf Island, IV and Gulf Island, IV, Inc. v. Blue Streak, Inc. ET AL. v. Employers Insurance of Wausan, United States Court of Appeals, Fifth Circuit, September 10, 1991, American Maritime Cases (1994) p. 1808.

La déclaration d'aliment est soumise à l'ensemble des" (١٦٢) conditions de la police d'assurance auxquelles elle ne peut d'eroget'.

أنظر :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٧ .

أما بالنسبة لوثيقة الاشتراك التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين على الشحنات ، كما في حالة التأمين الذي يعقده الوكيل بالعمولة أو السمسار لمصلحة المستفيد ، فإن اخطار التحديد هو الذي ينفذ به - في حقيقة الأمر - عقد التأمين وفي حدود الإطار العام الذي رسمته الوثيقة^(١٦٣) ، وتطبيقاً لذلك تنص المادة ٣٩٤/ب من قانون التجارة البحرية على أنه "٠٠٠٠" ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها".

(ج) جزاء الإخلال بأحكام الإخطار :

ذكرنا أن إخطار التحديد على درجة كبيرة من الأهمية لتمكين المؤمن من تقدير الخطر المؤمن ضده وتحديد قسط التأمين تبعاً لذلك . ويرتب القانون جزاءات معينة في حالة إخلال المؤمن له بالإخطار . ويختلف الجزاء على حسب المخالفة وعلى ثلاث حالات : فقد يقوم المؤمن له بالإخطار ولكن لا يضمنه كل ما يلزم من بيانات ، أو يضمنه بيانات مختلفة عن الحقيقة ، كما قد يخل المؤمن له بالإخطار عن الظروف الجوهرية التي تطرأ أثناء سريان الوثيقة ، وأخيراً ، حالة عدم صدور إخطار التحديد أبداً .

الحالة الأولى : حالة السكوت عن تقديم البيانات اللازمة أو تقديم

بيانات غير صحيحة . وتنص المادة ٣٤٧ من قانون التجارة البحرية على الجزاء الواجب إعماله في هذه الحالة بقولها "١- يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير

(١٦٣) وينهب جانب من الفقه إلى أن عدم حصول الإخطار من المستفيد يؤدي إلى توقف أثر العقد. الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٤٠٠ .

صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك في الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته . ٢- ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أي علاقة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه . ٣- وللحكمة ، مع مراعاة جميع الظروف ، أن تحكم للمؤمن على المؤمن له في الأحوال المبينة في الفقرتين السابقتين بمبلغ مساوٍ لقسط التأمين إذا أثبت سوء النية من جانب المؤمن له ، أو بمبلغ لا يجاوز نصف هذا القسط إذا انتفى سوء النية .

ومن ثم ، فإن قعود المؤمن له عن الإدلاء بالبيانات الجوهرية أو كتمانها وحجبها عن المؤمن من شأنه إبطال عقد التأمين ، إذا طلب المؤمن ذلك (١٦٤) . وقد يعرض ذلك في صورة كتمان المؤمن له للمعلومات المتعلقة بالشحنة أو السفينة المنقولة عليها البضائع والتي يتعين ذكرها في إخطار التحديد ، وبما قد يؤدي إلى ابطال وثيقة الاشتراك . ويترتب البطلان استناداً إلى نص المادة ٣٤٧ المذكورة دون عبء لما إذا كان المؤمن له الذي أخفى أو سكت عن تقديم البيانات سيء النية أو حسن النية (١٦٥) ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو السكوت عنه أي علاقة بالضرر الحاصل للبضائع ، كما يجوز للحكمة أن تحكم للمؤمن بمبلغ مساوٍ لقسط التأمين في حالة سوء نية المؤمن له أو بمبلغ لا

(١٦٤) الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٣ ؛ الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦٦ .

(١٦٥) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦٦ وما بعدها . ومع ذلك كان يذهب البعض إلى التفرقة بين سكوت المؤمن له حسن النية والسكوت من المؤمن له سيء النية . ففي الحالة الأولى لا يقف تنفيذ العقد ، أما إذا كان سيء النية فيكون الجزاء هو الفسخ مع احتفاظ المؤمن بالقسط المدفوع ، راجع : الدكتور علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٩٨ - ٣٩٩ .

يجاوز نصف هذا القسط في حالة انتفاء سوء النية ؛ وذلك على عكس القانون الفرنسي الذي أجاز وثيقة الاشتراك في حالة حسن نية المؤمن له، وإبطالها في حالة ثبوت سوء نيته ، ولكن إذا ثبت حسن نية المؤمن له، فإن مبلغ التأمين الذي يستحق له يحتسب بنسبة القسط الذي حصل عليه المؤمن فعلاً إلى القسط الذي كان واجباً حصوله عليه فيما لو كانت البيانات المتعلقة بالخطر صحيحة (١٦٦).

(١٦٦) راجع :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٨١ . ويلاحظ أن المادة ١٨ من قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ تلزم المؤمن له بالإفصاح عن جميع الظروف المحيطة بالخطر البحري وذلك بقولها :

"18. (1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.

(2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:

- (a) Any circumstance which diminishes the risk;
- (b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;
- (c) Any circumstances as to which information is waived by the insurer;
- (d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

(4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is in each case, a question of fact.

(5) The term "circumstance" includes any communication made to, or information received by, the assured".

وراجع كذلك الأحكام القضائية الأمريكية المذكورة في مؤلف الأستاذ باركس :

Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٩ .

وراجع في حصول الخطأ من جانب المؤمن له بعد تحقق الخطر البحري:

Sir Michael John Mustill, Fault and Marine Losses, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (1988) pp. 311 - 359. ←

أما **الحالة الثانية** ، فهي تنصرف إلى عدم التزام المؤمن له ببيان الظروف التي تطرأ أثناء سريان الوثيقة إذا كان من شأنها زيادة المخاطر التي يتحملها المؤمن ، فلقد ألزمت المادة ١/٣٤٨ من قانون التجارة البحرية المؤمن له بإخطار المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن وذلك في خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها (١٦٧) . فإذا لم يحصل الإخطار خلال هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد (١٦٨) .

والحالة الثالثة فهي تلك التي لا يصدر فيها إخطار التحديد أبداً . ولما كان الإخطار هو أحد الالتزامات الجوهرية في الوثيقة العائمة ، فإن مخالفة هذا الالتزام تجيز للمؤمن استناداً إلى المادة ١/٣٩٥ من قانون التجارة البحرية المطالبة بفسخ العقد مع حقه في تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يتم إخطاره بها (١٦٩) . وإذا تخلف

⇒ وبصفة خاصة ص ٣٥٤ وما بعدها .

(١٦٧) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٦٧ وما بعدها . وفي حكم حديث لمحكمة استئناف باريس في ١١ فبراير ١٩٩٣ طبقت المحكمة بصرامسة "شرط السفينة الناقلة" ، فلما كان المؤمن له قد تقاعس عن إعلام المؤمن بشحن البضاعة على سفينة مستأجرة ، فإنه يكون غير حسن النية وبما يبطل عقد التأمين .
Le Droit Maritime Français, No. 547 (Mars 1995).

(١٦٨) الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٦٣ . ونفس الحل تقريباً اعتنقه المشرع الكويتي ، راجع : الدكتور يعقوب صرخوه ، التأمين البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣١٥ . وطبقاً للقانون الأردني ، يكون للمؤمن إلغاء العقد مع الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة ، الدكتور عبدالقادر العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، المشار إليه ، ص ٦٤١ ؛ الدكتور عادل علي المقدادي ، القانون البحري المشار إليه سابقاً ، ص ٢٦٤ .

(١٦٩) الدكتور مصطفى طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) المرجع المشار إليه سابقاً ص ٦٣ . وقد اعتنق المشرع السوري حلاً قريباً ، راجع : الدكتور هشام فرعون ، القانون التجاري البحري ، المشار إليه سابقاً ، ص ٣٠٤ .

المؤمن له عن تقديم الإخطار عن غش أو سوء نية ، جاز للمؤمن استرداد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له (١٧٠) .

(١٧٠) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، ص ٧٠ وما بعدها ، ص ٧٤ .

المطلب الثاني

التزامات المؤمن في الوثيقة العائمة

يلتزم المؤمن بموجب وثيقة التأمين العائمة بالتزامين جوهريين:
الأول ، يتلخص في قيامه بتغطية و ضمان الأخطار المؤمن منها؛
والثاني، هو تعويض الأضرار التي لحقت بالمؤمن له عند حصول
الكارثة البحرية بما للتأمين على البضائع من صفة تعويضية في جبر
الأضرار الحاصلة (١٧١) .

أولاً - الالتزام بضمان المخاطر البحرية :

(أ) مضمون الالتزام بضمان المخاطر البحرية :

يحدد الطرفان في وثيقة التأمين العائمة مدى ونطاق التزام المؤمن
بضمان المخاطر البحرية . فقد ينصرف هذا الالتزام إلى تغطية جميع
المخاطر All Risks التي تتعرض لها البضائع وأياً كان السبب الذي تنشأ
عنه هذه المخاطر ، إلا ما استثنى منها بنص صريح في الوثيقة
ذاتها (١٧٢) . وعليه ، فإذا نصت وثيقة التأمين على أنها تشمل جميع

(١٧١) بصفة عامة ، راجع في التزامات المؤمن في التأمين البحري : الدكتور محمد مجتهد قايد ، العقود
البحرية ، المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧٥ وما بعدها .

(١٧٢) راجع :

Peter Koh Soon Kwang, Insurable Risks and the New Institute
Cargo Clauses,

المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٢٨٨ وما بعدها .

وراجع في الفقه الفرنسي :

R. Rodière, Droit Maritime, Assurances Maritimes

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٧٩ وما بعدها .

P. Lureau, Risques Couverts et Risques exclus dans ↵

المخاطر البحرية ، التزم المؤمن بتغطية تلك المخاطر جميعاً إلا ما استبعد صراحة منها باتفاق الطرفين^(١٧٣) ، ولا يستطيع المؤمن التخلص من الالتزام بالضمان في حالة هلاك أو تلف البضاعة إلا في نطاق الأخطار المستبعدة والمستثناة^(١٧٤) .

L'assurance sur Facultés, Bull Transport (1963) p. 293. ⇨
P. L. Les Nouvelles Clauses Anglaises d'Assurance
Maritime sur Facultés (1^{er} Janvier 1982).....

المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٣٢٥ وما بعدها .

ويلاحظ مع ذلك أن "شرط كل الأخطار" لا يضمن كما قد تدل تسميته نتائج جميع الأخطار ولو كانت مستبعدة قانوناً ، إذ أن الشرط المذكور لا يضمن نتائج الأخطار المستبعدة قانوناً إذا لم يكن منصوباً على ضمان أو استبعاد نتائجها في وثيقة التأمين" . راجع : الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، العقود البحرية ، ٠٠٠٠ المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٣٨ - ١٣٩ .
(١٧٣) ويلاحظ أن عبارة "All Risks" تشير إلى الأسباب التي أدت إلى وقوع الضرر لا إلى نتائجه . راجع :

P. Kwang, Insurable Risks and the New Institute Cargo Clauses..
المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٢٨٨ . وقارب : الدكتور محمد مجتهد قايد ، العقود البحرية ،
المشار إليه سابقاً ، ص ٢٥٠ وما بعدها .

وقد قضت محكمة النقض المصرية بأن "المؤمن له في حالة التأمين بشرط (جميع الأخطار) ليس عليه إثبات سبب الضرر بل تقوم قرينة لصالحه على أن سبب الضرر خطر مضمون ويكون للمؤمن أن يدحض هذه القرينة بإثبات أن الضرر يرجع إلى خطر مستبعد" . أنظر الطعن رقم ٥٠٠ سنة ٦٠ في جلسة ١٣/٥/١٩٩١ من ٤٢ ص ١١٠٣ .
راجع كذلك :

ARNOULD'S, Law of Marine Insurance.....

المشار إليه سابقاً ، ص ٧٠٣ وما بعدها .

(١٧٤) وقد حكم في قضية Schloss بأن التأخير غير العادي لوصول الشحنة بسبب ظروف الحرب الأهلية في إحدى دول أمريكا الجنوبية نشأ عنه تلف البضاعة لتعرضها للرطوبة الشديدة ، إذ أن عبارة "جميع المخاطر" تشمل كافة الأضرار عن أي سبب يحدث خلال عملية النقل .

Schloss v. Steven (1906) 2 Kings Bench 665, at 673;

وفي السابقة القضائية الهامة British and Foreign Marine Insurance فقد قضى بأن التزام المؤمن بالتعويض قائم ، ولا يلتزم المؤمن له بإثبات كيفية حصول الضرر أو طبيعة الحادث الذي أدى إلى حصوله :

British and Foreign Marine Insurance (1921) All England Reports 447.

هذين الحكمين المذكورين ومشار إليهما في :

P. Kwang, Insurable Risks and the New Institute Cargo Clauses...

المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٢٨٨ وهامش (٢) وهامش (٣) في ذات الصفحة . وأنظر ⇨

وهناك أسلوب آخر لتغطية المخاطر البحرية في الوثيقة وهو التأمين مع عدم ضمان الخسارة الخصوصية **Free of Particular Average** ، والذي بمقتضاه لا تشمل التغطية التأمينية من المخاطر البحرية إلا الأسباب المنصوص عليها في وثيقة التأمين العائمة (١٧٥) . وهي أسباب تكون مذكورة على سبيل الحصر (١٧٦) . وعليه ، فلا يشمل التأمين في هذه الحالة الأخيرة الأضرار الناشئة عن المخاطر البحرية الخاصة ، إلا تلك المخاطر المذكورة صراحة في الوثيقة ذاتها (١٧٧) .

⇒ كذلك حكم محكمة النقض المصرية في (الطعن رقم ٥٠٠ سنة ٦٠ ق جلسة ١٩٩١/٥/١٣ من ٤٢ ص ١١٠٣) المشار إليه سابقاً . وراجع :

ARNOULD'S Law of Marine Insurance and Average.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧١٠ وما بعدها . وراجع في أثر انحراف السفينة ، باعتباره من المخاطر البحرية ، على عقود تأمين البضائع رسالة الدكتور مصطفى البنداري سيد أحمد ، الانحراف عن خط السير في القانون البحري (جامعة المنصورة ١٩٩٤) وخاصة في ص ٢٩٥ وما بعدها ؛ أيضاً : الدكتور حسين غنيم ، انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري ، مجلة الحقوق (جامعة الكويت - السنة السادسة - العدد الأول ، ١٩٨٢) ص ٧١ وما بعدها .

P. Kwang, Insurable Risks (١٧٥)

المقال السابق ، ص ٢٨٩ . وما بعدها . الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشلر إليه سابقاً ، ص ٧٥ . وراجع :

ARNOULD'S Law of Marine Insurance and Average

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٢٤ وما بعدها .

(١٧٦) راجع في شروط المعهد : شروط (B) & (C) :

P. L., Les Nouvelles Clauses Anglaises d'Assurance Maritime sur Facultés.....

المقال المشار إليه سابقاً ، ص ٣٣٩ - ٣٤٠ ؛ أيضا :

Chalmers', Marine Insurance Act 1906, 9th edition, edited by E.R Ivamy

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٢٠٨ وما بعدها .

وعليه ، فإنه بمقتضى شرط **F.P.A** " يتم تغطية الخسارة الكلية وكذلك الخسارة الجزئية العامة أما الخسارة الجزئية الخاصة فلا تغطيها إلا إذا حددت حالاتها في وثيقة التأمين وتكون عادة الخسارة التي تنشأ بسبب الجنوح أو الحريق أو غرق أو تصادم السفينة" راجع: نبيل الخنقاقي ، الياس البناء ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٢١ .

(١٧٧) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٥ ؛ نبيل

الخنقاقي والياس البناء ، التأمين البحري ، السابق ، ص ١٢١ .

وبالنسبة لطريقة احتساب المسوحات في الوثيقة العائمة فيذكر الدكتور ثروت عبدالرحيم ⇐

ويكون على المؤمن له إثبات أن الضرر ناشيء عن أحد الأسباب المذكورة في الوثيقة لاستحقاق التعويض (١٧٨) .

(ب) نطاق الالتزام بضمان المخاطر البحرية :

تنص المادة ٣٨٨ من قانون التجارة البحرية على أن "تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين" . وعليه ، يكون لطرفي عقد التأمين - حتى في وثيقة الاشتراك - حرية تحديد بداية ونهاية الرحلة البحرية (١٧٩) ، فإذا تحدد ذلك باتفاقهما ، تصبح البضائع مشمولة بالتأمين طوال هذا الوقت . ومن ثم ، يجوز للأطراف الاتفاق على أن يشمل التأمين إضافة إلى عمليات النقل البحري عمليات نقل برية أو نهريّة أو جوية طالما كانت تابعة للرحلة البحرية (١٨٠) . وهذا ما أكدّه المشرع المصري في المادة ٣٨٩ من قانون التجارة البحرية التي تنص على أنه "إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة ، سرت قواعد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور ، إلا إذا اتفق على غير ذلك" . وبمقتضى هذا النص تسري قواعد التأمين البحري تلقائياً على النقل غير البحري الذي يجري أثناء أو يتخلل الرحلة

⇒ أن هناك طريقتين لتسوية الخسارة في الوثيقة العائمة وذلك سواء كان التأمين بشرط ضمان جميع الخسائر أو شرط F.P.A. وهما : المسموحات المخصوصة ، أو دفع قيمة الخسارة كاملة عند بلوغها نسبة المسموحات . الدكتور ثروت علي عبد الرحيم ، الاعفاءات والمسموحات في التأمين البحري ، المرجع السابق ، ص ١٥١ وما بعدها .

(١٧٨) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، السابق ، ص ٧٥ .

R. Rodière, Droit Maritime, Assurance Maritime (١٧٩)

المرجع المشار إليه ، ص ٢٧١ .

(١٨٠) ومع ذلك يذهب جانب من الفقه إلى أنه ويلزم الاتفاق على ذلك صراحة في عقد التأمين .

الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٤٩٢ .

البحرية للبضائع ودون حاجة لأي اتفاق خاص من أطراف عقد التأمين طالما كان مثل هذا النقل مكمل للرحلة البحرية ، ولا يستبعد هذا الحل إلا باتفاق صريح من أطراف العقد .

كما يجوز الاتفاق على شمول التأمين البحري للمخاطر التي تلحق البضاعة قبل الشحن وهي في المخازن مثلاً أو بعد التفريغ "شرط من المخزن إلى المخزن" أو أثناء عبورها أو أثناء نقلها على متن أية سفينة "شرط عدم تحديد السفينة" .

- شرط من المخزن إلى المخزن Warehouse to Warehouse :

وينصرف هذا الشرط إلى النص في الوثيقة ذاتها على ضمان المخاطر التي تلحق البضاعة من وقت أو لحظة خروجها من مخازن الشاحن حتى لحظة دخولها إلى مخازن المرسل إليه في نهاية الرحلة، إذ يتحمل المؤمن المخاطر للبضائع من مخازن المصدّر إلى أن تُسلم في مخازن المرسل إليه في ميناء الوصول (١٨١) . ومن ثمّ تنتهي

(١٨١) قارب : الدكتور محمود سمير الشرفاوي ، العقود البحرية ، المشار إليه سابقاً ، ص ١٢٩ وما بعدها ؛ الدكتور مصطفى طه ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص ٤٩٢ وما بعدها . ولقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه " يجوز للمؤمن والمؤمن له الاتفاق في وثيقة التأمين على أن يضمن الأخطار التي تلحق بالبضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ أو من وقت خروجها من مخازن الشاحن إلى وقت دخولها في مخازن المرسل إليه بما يعرف بشرط (من المخازن إلى المخازن)" .
الطعن رقم ٥٠٠ سنة ٦٠ ق جلسة ١٣/٥/١٩٩١ ص ٤٢ ص ١١٠٣ ؛ وراجع المستشار سعيد أحمد شعله ، قضاء النقض في التأمين (منشأة المعارف الاسكندرية ١٩٩٧) .
ولقد نصت المادة السابعة من وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية صراحة على شرط من المخزن إلى المخزن وذلك بقولها :

" Sauf Convention contraire, L'assurance commence au moment à les facultés assurés quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, ou de ses représentants ou ayants droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils fornt ←

مسئولية المؤمن بالضمان منذ لحظة دخول البضائع إلى مخازن المرسل إليه بحيث لا ينقضي هذا الضمان بمجرد وصول السفينة سالمة إلى ميناء الوصول (١٨٢) ، وهذا ما قررته محكمة باريس في حكم حديث لها في عام ١٩٨٧ إذ قررت مسؤولية المؤمن عن تلف البضاعة قبل تسليمها في مخازن المرسل إليه، أما التلف الذي حصل بعد دخول البضاعة المؤمن عليها في مخازن المرسل إليه فلا يشملها ضمان المؤمن (١٨٣) .

ويترتب على تضمين الوثيقة العائمة شرط من المخزن إلى المخزن أن يسري التزام المؤمن بالضمان بطريقة تلقائية من لحظة تعرض البضاعة المؤمن عليها للمخاطر البحرية من وقت خروجها من المخازن عند بداية الرحلة وحتى دخولها في مخازن المرسل إليه أو وكيله ، ويسري نفس الحكم بالنسبة للتأمين الذي يتم لمصلحة الغير أو لحساب من يثبت له الحق في ذلك ، إذ على الرغم من أهمية صدور الإخطار لكي ينفذ التأمين في هذه الحالة الأخيرة ، إلا أنه بصدور الإخطار تترد التغطية بأثر رجعي - كما تنص على ذلك مثلاً وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية - لتتسحب إلى وقت خروج البضاعة من

déposer les facultés à leur arrivée.

⇒

أنظر في التعليق على هذا النص :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises d'Assurance.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٨ وما بعدها .

(١٨٢) وراجع في مشكلة تحديد وقت انتهاء ضمان المؤمن في الوثيقة التي تتضمن شرط من المخزن إلى المخزن،

ARNOULD'S, Law of Marine Insurance and Average.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٣٦٨ ، وكذلك الأحكام القضائية العديدة المشار إليها فيه .

L'Affaire, El-Nasr Export et Import Co., Mars 10, 1987, Le Droit (١٨٣) Maritime Français (1987) p. 526.

مخازن المرسل حتى لحظة دخولها مخازن المرسل إليه . ومن ثمَّ يضمن المؤمن الأضرار التي تحصل للبضاعة إذا تحقق الخطر البحري قبل صدور إخطار التحديد طالما أن هذا الإخطار صدر بعدئذ في الميعاد المحدد بالوثيقة بشرط توفر حسن النية (١٨٤) .

• تعاقب وثيقتين عائميتين :

كما تثار مشكلة عند تحديد وقت بداية التأمين في حالة وجود وثيقتي تأمين عائميتين متعاقبتين ، كأن تنتهي الوثيقة الأولى في ٣٠ يونيو ، ثم تبدأ الثانية في الأول من يوليو ، وتزداد المسألة تعقيداً إذا كان المؤمن مختلف في كل من الوثيقتين . والحل الراجح فقهاً وقضاءً هو أن العبرة بالوقت الذي تعرضت فيه البضائع للخطر البحري المؤمن منه (١٨٥) . وعليه ، يلتزم المؤمن في الوثيقة الأولى بالتعويض إذا كانت البضائع المؤمن عليها معرضة للخطر أثناء سريان الوثيقة حتى ولو حصلت الكارثة بعد انتهاء مدتها .

(١٨٤) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٧٩ وما بعدها .
(١٨٥) المرجع السابق ، وثيقة التأمين العائمة ، ص ٧٩ ، وكذلك الأحكام القضائية الفرنسية المشار إليها في هامش (١) و (٢) و (٣) من ذات الصفحة . والحل عند تعاقب وثيقتي تأمين عائميتين يختلف عن الحل في حالة تعاصر أكثر من وثيقة تأمين عائمة ، إذ الراجح في الحالة الأخيرة هو تقسيم الخطر بنسبة تغطية كل وثيقة . راجع :

ARNOULD'S, Law of Marine and Average, volume 1,.....

المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ١٨٣ ، أيضاً :
Parks, The law and Practice of Marine Insurance and Average.....
المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧٨ .

ثانياً - الالتزام بأداء التعويض :

يهدف التأمين إلى جبر الضرر الذي يصيب المؤمن له ، لا إثرائه على حساب المؤمن^(١٨٦)، ويتفرع عن ذلك مبدأ هام هو وجوب أن يكون التعويض بقدر الأضرار الحاصلة .

وتنص المادة ٣٩٠ من قانون التجارة البحرية على أنه "لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع إلا على الأعلى من المبالغ الآتية :

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

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

ج- ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له مضافاً إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع .

والحقيقة أن المعايير التي وضعها المشرع المصري في الملة ٣٩٠ بحري تستهدف في المقام الأول محاربة غش المؤمن إذا تعمد إخطار المؤمن عن البضاعة التي تصل سالمة بمبلغ أقل من قيمتها توصلاً إلى

(١٨٦) راجع في طبيعة التزام المؤمن :

Neil Campbell, The Nature of an Insurer's Obligation, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, part 1 (February 2000) p. 42 - 75.

تخفيض قسط التأمين ، أو الإعلان عن القيمة الحقيقية للبضائع في حالة تحقق الخطر المؤمن منه وهلاك البضاعة (١٨٧) . ولذلك فلا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين إلا على الأعلى من ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن أو سعرها الجاري إضافة إلى مصروفات نقلها والربح المتوقع ، أو قيمة البضاعة في زمان ومكان الوصول وفي حالة هلاكها في التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه ، أو ثمن بيعها مضافاً إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليها في عقد البيع (١٨٨) .

والقاعدة هي التزام المؤمن بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المؤمن عليها ، وذلك في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه بالنسبة لكل شحنة على حدة ، ولا يؤثر ذلك بالانتقاص من قيمة التأمين بالنسبة للشحنات الأخرى طوال مدة الوثيقة العائمة (١٨٩) . وعليه ، فقد تعدد تعويضات التأمين بتعدد الشحنات البحرية الخاضعة لوثيقة الاشتراك (١٩٠) . وتثور مشكلة إذا تجمعت البضائع التي كان من

(١٨٧) وينهب جانب من الفقه إلى أن المؤمن عند تقدير التعويض في وثائق التأمين العائمة يعتمد "إملا على الإخطارات المتعاقبة التي تصله من المؤمن له وتعلق بقيمة البضائع المشحونة أو تقوم البضائع حسب نص القانون وهو يعتد بالقيمة في ميناء الوصول (م ٣٩٠ بحري) ، وبعد تحديد قيمة البضائع المؤمنة وفي ضوء التأمين عليها كلياً أو جزئياً يمكن تطبيق قاعدة النسبية وتحديد مبلغ التعويض المستحق للمؤمن له دون صعوبة تذكر" ، الدكتور محمد هجعت قايد ، العقود البحرية ، المشار إليه سابقاً ، ص ٢٨٢ .

(١٨٨) المادة ٣٩٠ من قانون التجارة البحرية .

(١٨٩) راجع في تحديد مفهوم الخسارة الكلية :

Rubina Khurram, Total loss and Abandonment in the law of Marine Insurance, volume 25 No. 1 Journal of Maritime Law and Commerce (January 1994) pp. 95 - 117.

(١٩٠) ولكن يلاحظ أن تعدد تعويضات التأمين في الوثيقة العائمة يختلف عن حالات التأمين المتعدد . ففي الحالة الأولى هناك وثيقة واحدة ، أما في الحالة الأخرى ، فهناك عدة وثائق تأمين . راجع في مشكلات التأمين المتعدد : الدكتور مصطفى كمال طه ، التأمين البحري (الضمان البحري) ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٨١ وما بعدها .

المفروض أن تتضمنها عدة رسائل بحرية على سفينة واحدة أو تتراكم في ميناء الشحن أو في ميناء التفريغ وهو ما يعرف بتسمية Location Clause أو "شرط تجمع البضائع" المؤمن عليها في مكان واحد (١٩١) ، ولذا يثور التساؤل عما إذا كان تعرض كل شحنات البضائع المؤمن عليها للخطر البحري أثناء تجمعها في مكان واحد يخول المؤمن له الحصول على مجموع مبالغ التأمين على الشحنات المختلفة المجمعة ، أم يقتصر حقه على الحصول على مبلغ أو تعويض التأمين عن شحنة واحدة ولا يجاوزها ؟

الحقيقة إن الإجابة عن هذا التساؤل تقتضي تحقيق التوازن بين مصلحتين : مصلحة المؤمن في عدم تعريضه لخسارات ضخمة بسبب تجمع البضائع في مكان واحد إذا تحقق الخطر البحري المؤمن منه وبحيث يضطر إلى دفع مجموع تعويضات التأمين عن كافة الشحنات بدلاً من دفع التعويض عن شحنة واحدة ، ومصلحة المؤمن له في أن يحصل على تعويض كامل عن الشحنات المؤمن

(١٩١) ولما كان تجمع الخطر في مكان واحد من شأنه زيادة العبء التأميني على كاهل المؤمن ، فإنه عادة ما يدرج في الوثيقة "شرط تجمع الخطر" الذي بمقتضاه يحدد التزامه بالتعويض في حالة تلف أو فقد شحنات البضائع المتجمعة في موقع واحد قبل الشحن بمبلغ يعادل حد التزامه على السفينة أو ضعفه أو أي مبلغ آخر ينص عليه في الوثيقة . وصيغة شرط تجمع البضائع هي كالتالي "في حالة فقد و / أو تلف الشحنة المؤمن عليها في أي موقع قبل الشحن فإن المؤمن - دون المسلس بأي أحكام مخالفة في هذا العقد - سوف لا يكون مسؤولاً بالنسبة لأي حادثة - أو مجموعة من الحوادث ناشئة عن واقعة واحدة - عن نصيبه من مبلغ لا يزيد عن ٠٠٠٠ . ولا يمتد هذا التأمين لتغطية شحن موضوع التأمين على ناقلات برية أو في المياه الداخلية" . راجع: الدكتور سلامة عبدالله ، عصام الدين عمر ، التأمين البحري ، المرجع المشار إليه سابقاً ، ص ٧١ وما بعدها .

عليها خاصة إذا كان تجمع البضائع قد حصل دون علمه أو تدخله
(١٩٢) .

وفي هذا الخصوص ، فلقد أقامت وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية
التفرقة بين أمرين : فمن ناحية ، إذا حصل تجمع الشحنات في مكان
واحد قبل الشحن أو بعد الوصول ، بحيث تتعرض فيه للهلاك بسبب
تحقق خطر واحد . في هذه الحالة ، فلا ينبغي أن يزيد مبلغ التعويض
الذي يلتزم به المؤمن عن قيمة تعويض التأمين عن شحنة واحدة (أي
رسالة بحرية واحدة) كحد أقصى مهما كانت الأسباب التي أدت إلى تجمع
البضائع في مكان واحد (١٩٣) . والأساس في تبني هذا الحل يرجع إلى أن
المؤمن له كان يستطيع استجلاء حقيقة الأمر وأن يتخذ ما يلزم من
إجراءات أو تدابير لمنع حصول الضرر أو للسيطرة عليه وعدم تفاقمه .
ومن ناحية أخرى ، إذا كان تجمع البضائع قد حصل بعد عمليات الشحن ،

(١٩٢) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقا ، ص ٨٣ .

(١٩٣) وتنص المادة الثالثة من النصوص الخاصة بالوثيقة العائمة للوثيقة النموذجية الفرنسية على أن :

”Sans préjudice de ce qui est dit à l'article 28 des Conditions
Générales, le plein maximum souscrit par expédition et par navire
constitue la limite des engagements des assureurs. En cas
d'accumulation des objets assurés, pour quelque cause que ce
soit, même par force majeure, dans un lieu quelconque avant
l'embarquement au port de départ ou après le débarquement au
port final de destination, les assureurs ne peuvent être engagés
pour une somme supérieure à lce plein maximum.

Les facultés qui, à l'insu de l'assuré, seraient chargées sur un
navire autre que le navire désigné au connaissement, ou qui
seraient transbordées soit avant, soit après le départ du navire,
demeureront valablement assurées, alors même que, de ce fait,
le plein maximum énoncé par navire se trouverait dépassé; il en
sera de même en cas d'accumulation, à l'insu de l'assuré, dans
tout autre lieu que les lieux prévus à l'alinéa précédent”.

وراجع :

J. Hoursiangou et P. Latron, Les Polices Françaises
d'Assurance

المشار إليه سابقا ، ص ٦٨ .

وبدون علم المؤمن له ، وسواء كان ذلك بسبب شحنها على سفينة واحدة أو بسبب وجودها في مكان ميناء عبور واحد ، فإنه يجوز أن تزيد قيمة التعويض على مبلغ التأمين عن قيمة شحنة واحدة (١٩٤) .

(١٩٤) الدكتور علي سيد قاسم ، وثيقة التأمين العائمة ، المشار إليه سابقاً ، ص ٨٤ .

خاتمة

إذا كان التأمين البحري هو عماد التجارة البحرية وأساس استقرارها، فلا مبالغة أيضاً في القول إن الوثيقة العائمة هي أنسب شكل للتأمين على البضائع المنقولة بحراً في تجارة الاستيراد والتصدير وفي الشحنات المتكررة، وخاصة في البيوع البحرية "سيف" و "قوب". وحسناً فعل المشرع المصري إذ استحدث نظاماً قانونياً لوثيقة الاشتراك، باعتبارها شكلاً للوثيقة العائمة، بمقتضى نصوص ضمنها قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مهتدياً في ذلك بما جرت عليه الاتجاهات الحديثة للعمل البحري والتشريعات البحرية والمقارنة، لا سيما القانونين الإنجليزي والفرنسي، وما استقر عليه القضاء في كل من الولايات المتحدة وإنجلترا من مبادئ راسخة في هذا الخصوص.

وفي الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك يتفق طرفا عقد التأمين على التزام المؤمن بتغطية جميع الرسائل البحرية التي يشحنها المؤمن له أو تلك التي تصل إليه، إذ تتميز هذه الوثيقة بأنها - عند إصدارها - لا تتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها؛ لذلك يلتزم المؤمن له في كل مرة يقوم فيها بالشحن بإخطار المؤمن عن نوع وكمية البضائع، كي يتمكن المؤمن من تحديد أقساط التأمين على أساس المعلومات الواردة بالإخطار. وبهذا توفر الوثيقة العائمة للمؤمن له التغطية التأمينية على جميع الشحنات المرسلة إليه أو المرسلة منه خلال فترة التأمين، إذ تصدر وثيقة تأمين واحدة دون اضطرار إلى تكبد جهد في استصدار وثيقة لكل شحنة على حدة، وبما يعني الاختصار في الوقت والاقتصاد في النفقات فيما لو اضطر المستورد أو المصدر إلى الحصول على عدة وثائق تأمين

لشحناته المختلفة. فتسري التغطية التأمينية بمجرد الشحن، ومهما تعددت الرسائل البحرية بحصول إخطار بسيط يقدم إلى المؤمن عن كل رسالة يتم شحنها. وعلاوة على هذا، تعطى الوثيقة العائمة المؤمن مكنة تحديد قيمة الأقساط بدرجة عالية من الدقة، على نحو يخدم مصالحه ومصالح المؤمن لهم. فيكون قسط التأمين - في الأغلب - منخفضاً وبما يمنح ميزات اقتصادية للمؤمن لهم في الشحنات المتكررة، ويعطى للمؤمن الفرصة لاكتساب قدرات تنافسية في سوق التأمين.

ولعل أهم ميزة للوثيقة العائمة هو ما توفره من ضمان تلقائي للمؤمن له، إذ يحدث الضمان أثره بمجرد إبرام عقد التأمين وطبقاً للشروط المنصوص عليها في صلب الوثيقة، فتكون البضائع مشمولة بالتأمين بمجرد الشحن طالما كانت معرضة للمخاطر البحرية، حتى ولو كان المؤمن لا يعلم بواقعة الشحن أو كمية أو نوعية البضائع المشحونة.

وترتكز فكرة الوثيقة العائمة على جواز الاتفاق مقدماً على مبلغ للتأمين يمثل الحد الأقصى لما يلتزم المؤمن بدفعه عند تحقق الخطر المؤمن منه، ويتحدد القسط بنسبة مئوية من قيمة البضائع التي تغطيها الوثيقة طوال مدة سريانها، وذلك لأن البضائع تكون غير محددة وقت تحرير الوثيقة. ولما كانت الوثيقة العائمة تتضمن تكراراً لعمليات الشحن دون تحديد لكميات البضائع المشحونة أو السفينة التي تشحن عليها البضائع، إلى غير ذلك؛ فإن المؤمن له قد يتراءى له أن يتحايل بقصر الوثيقة العائمة على الشحنات الكبيرة والهامة المعرضة أكثر من غيرها للمخاطر البحرية، ويحصل على وثيقة أخرى بشروط أفضل له، مما يسبب أضراراً للمؤمن. ومنعاً لهذا التحايل، يشترط أن يخصص المؤمن

له كل الشحنات التي يتولاها للوثيقة العائمة، سواء كان مستورداً أو مصدراً. ذلك أن المؤمن يلتزم بضمان كافة الأخطار للشحنات، ولكنه يقصد مقابل ذلك خضوع جميع الشحنات ودون استثناء للوثيقة. وهذا التخصيص الإجباري للشحنات إلى جانب الضمان التلقائي للبضائع بمجرد الشحن هو جوهر الوثيقة العائمة.

وطبقاً للقانون الإنجليزي، فإن وثيقة التأمين العائمة هي وثيقة تأمين عادية، تحتوي شروطاً عامة إلى جانب شروط خاصة يتفق عليها الطرفان، ويكون مبلغ التأمين بها كافياً لتغطية جميع شحنات المؤمن له حتى استفاد هذا المبلغ بشرط اتخاذ المؤمن له إجراءات القيام بالإخطار عن البضائع المشحونة في مواعيد معينة. أما في الولايات المتحدة الأمريكية، وإذ لا يوجد تشريع فيدرالي للتأمين البحري، فلقد عرف العمل نوعاً شهيراً من الوثائق العائمة هو الوثيقة المفتوحة **Open Policy**، والتي تعتبر شكلاً من أشكال الوثائق الزمنية **Time Policies**. وتكون الوثيقة مفتوحة إذا كانت محددة بوقت معين وتبقى قائمة حتى إلغائها، ويكون للمؤمن له الحق في التغطية التلقائية في حدود الشروط المنصوص عليها في الوثيقة ذاتها عن الشحنات المتتابعة التي يحصل الإخطار عنها. وعادة لا يحدد في الوثيقة المفتوحة إجمالي مبلغ التأمين لجميع الشحنات أو مبلغ أقصى للوثيقة ذاتها، إذ كل ما يشترط ألا تتجاوز قيمة البضائع المشحونة على سفينة واحدة مبلغاً معيناً يحدده عقد التأمين. وعليه، تغطي الوثيقة المفتوحة جميع الشحنات التي يتولاها المؤمن له ويتم إخطار المؤمن بها. وبناء على هذا، يلتزم المؤمن له بدفع القسط التأميني الذي يتناسب مع الشحنة المصرح بها على أفراد. ويجري العمل بالنسبة للوثيقة المفتوحة على إصدار وثيقة مبدئية لصالح المؤمن له مع

إعطائه الحق في استصدار شهادة Certificate تصف في عبارات مختصرة نطاق التغطية واسم الشخص المؤمن له أو المستفيد، وهذه الشهادة ليست عقد تأمين بالمعنى الفني، وإن كان ينبغي قراءتها مع نصوص الوثيقة المفتوحة ذاتها.

كما يجري العمل في الولايات المتحدة الأمريكية على حصول التأمين المفتوح بموجب ما يطلق عليه وثيقة التغطية المفتوحة Open Cover ، والتي لا تعدو أن تكون مجرد قسيمة أو مذكرة تغطية مؤقتة Slip ، يجري بمقتضاها التأمين البحري خلال فترة معينة كأثني عشر شهراً مثلاً، فيقوم المؤمن بالتغطية التأمينية للشحنات بغض النظر عن قيمة مبلغ التأمين، وحتى لو حصلت الخسارة قبل وصول البيانات النهائية للوثيقة بشرط حسن نية المؤمن له، وقيامه بالإخطار عن وصول الشحنة والذي بناء عليه يتحدد مبلغ التأمين. وللتغطية المفتوحة ميزة عملية هامة، إذ يكون سعر التأمين ثابتاً طوال مدة سريان الوثيقة، ويدفع القسط عن كل شحنة على حدة، كما لا يدفع القسط مقدماً وحتى استصدار الوثيقة النهائية؛ وتكون كل الشحنات مشمولة بالتغطية في حدود المبلغ الأعلى للشحنة على السفينة الواحدة. ويسهل هذا الأسلوب عملية احتساب الأقساط، مع يقين المؤمن له من حصول التغطية التأمينية لكل الشحنات التي يقوم بها.

أما المشرع الفرنسي، فلقد قنن أحكام الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك بنصوص خاصة ابتداء من عام ١٩٦٧، وأدخل تعديلات عليها في أعوام ١٩٦٨ و ١٩٧٦؛ وأخيراً، وفي ٣٠ يونيو عام ١٩٨٣ صدرت وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية للتأمين على البضائع والتي حوت

نصوصاً خاصة بوثيقة الاشتراك. وطبقاً للقانون الفرنسي، هناك شكلان للوثيقة العائمة: الشكل الأول، هو ما يعرف بوثيقة الاشتراك *La Police d'abonnement* ، وهي تلك التي يلتزم بمقتضاها المؤمن بالتأمين على جميع الرسائل البحرية للمؤمن له وفي حدود مبلغ أقصى للشحنة وبصرف النظر عن عدد الشحنات والأحداث المنشئة للضمان؛ أما الشكل الثاني، فهو ما يطلق عليه وثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة *La Police à alimenter* . وهي عبارة عن وثيقة تأمين بمبلغ إجمالي كسقف للتغطية، بحيث يتناقص هذا المبلغ بتطبيق الوثيقة كلما تم شحن بضائع وحتى يتم استنفاد المبلغ.

وتخضع الوثيقة المتناقصة لنفس النظام القانوني لوثائق الاشتراك. وعليه، يكون القانون الفرنسي قد جمع بين الوثيقة العائمة كما هي معروفة في إنجلترا وذلك بتبني شكل وثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة، كما أخذ بفكرة الوثيقة المفتوحة كما هي معروفة في الولايات المتحدة وذلك بتبني شكل وثيقة الاشتراك.

وفي مصر، اعترف المشرع بصحة وثيقة الاشتراك بالمادة ٣٨٧ بحري، كما أرسى أحكامها في المواد من ٣٩٣ إلى ٣٩٦ بحري. وتتشابه أحكام وثيقة الاشتراك المصرية مع وثيقة الاشتراك الفرنسية، مع بعض الاختلافات الجزئية. ورغم أن القانون المصري قد خلا من أي تنظيم للوثيقة العائمة في شكل وثيقة الإمداد أو الوثيقة المتناقصة، إلا أننا نعتقد أنه لا يوجد ما يمنع من تطبيق نفس أحكام وثيقة الاشتراك على الوثيقة المتناقصة، وبما لا يتعارض مع طبيعة هذا الشكل الأخير.

فمن ناحية أولى، نص القانون المصري صراحة في المادة ٣٩٤ / أ بحري على السريان التلقائي لوثيقة الاشتراك لكي تشمل جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تلك التي يتولاها تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين. وتسري التغطية التأمينية من وقت شحن البضائع متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المؤمن له الإخطار عن الشحن في الميعاد المنصوص عليه في الوثيقة. أما إذا كانت الشحنات تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها، فقد نصت المادة ٣٩٤ / ب بحري على أن التأمين لا يشمل الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها، ومن ثم لا يسري التزام المؤمن بالضمان إلا من وقت حصول الإخطار وليس من وقت الشحن.

ويلاحظ في هذا الخصوص أن القانون المصري، على خلاف القانون الفرنسي، لم ينص على ميعاد معين لحصول الإخطار غير ذلك المنصوص عليه في الوثيقة ذاتها؛ بينما تنص وثيقة الاشتراك الفرنسية على لزوم صدور إخطار التحديد خلال ثمانية أيام يبدأ احتسابها من اليوم الذي يعلم فيه المؤمن له بشحن البضاعة والظروف المختلفة للرحلة والرسالة البحرية. وحكم القانون الفرنسي في هذا الخصوص أكثر مرونة واتساقاً مع جوهر وثيقة الاشتراك، وإن كان من شأنه أن يفتح باباً للمنازعة بين المؤمن والمؤمن له حول وقت علم الأخير بالشحن والذي يبدأ به ميعاد الإخطار. وعلى أي الأحوال، فلقد اشترط القانون المصري أن يصدر إخطار التحديد عن أول شحنة تغطيها وثيقة الاشتراك في موعد أقصاه شهرين من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ الذي حددته الوثيقة لبدء سريان الخطر. وعدم احترام هذا الميعاد يعطي المؤمن دفعاً بعدم قبول دعوى التأمين التي ترفع بعد الميعاد.

ومن ناحية ثانية، ولئن كان القيام بالإخطار عن البضائع المشحونة محض إجراء تنفيذي، إذ يسري ضمان المؤمن بمجرد الشحن وليس من وقت الإخطار، وذلك على عكس التأمين الذي يتم لحساب الغير والذي يلزم فيه حصول الإخطار كشرط لسريان التغطية التأمينية، فإن هناك جزاءات على الإخلال بالإخطار نصت عليها المادة ٣٤٧ بحري. فسكوت المؤمن له عن تقديم البيانات اللازمة للإخطار أو تضمين بيانات غير صحيحة من شأنه إبطال عقد التأمين إذا طلب المؤمن ذلك؛ إذ تكون الوثيقة العائمة قابلة للإبطال، ودون عبء لما إذا كان المؤمن له سيء النية أو حسن النية. وعندما يتقاعس المؤمن له عن إخطار المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان الوثيقة ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحمّله المؤمن في خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم، فقد أجازت المادة ١/٣٤٨ بحري للمؤمن فسخ العقد. أما إذا لم يصدر إخطار التحديد أبداً، كان للمؤمن المطالبة بفسخ العقد مع حقه في تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يتم إخطاره بها، وإذا كان عدم الإخطار عن غش أو سوء نية جاز للمؤمن استرداد ما دفعه عن الكوارث الخاصة بالشحنات اللاحقة علي وقوع أول مخالفة عمدية من المؤمن له.

ومن ناحية ثالثة، يجوز أن ينصرف التزام المؤمن في الوثيقة العائمة إلي ضمان جميع المخاطر البحرية ALL Risks التي تتعرض لها البضائع وأياً كان السبب الذي تنشأ عنه هذه المخاطر إلا ما استثنى بنص صريح في الوثيقة، كما يجوز أن تكون الوثيقة العائمة مع عدم ضمان الخسارة الخصوصية Free of Particular Average والذي بمقتضاه لا تشمل التغطية التأمينية من المخاطر إلا الأسباب المذكورة صراحة في الوثيقة على سبيل الحصر. وبالنسبة لنطاق الالتزام بضمنان

المخاطر البحرية، فقد أرسى المشرع المصري معياراً مرناً بالمادة ٣٨٨ والتي قررت حرية أطراف عقد التأمين في أن تشمل الوثيقة البضائع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها الأطراف بالوثيقة. وبجانب هذا ، قررت المادة ٣٨٩ بحري أن البضائع تكون مشمولة بالتأمين حتى بالنسبة للأجزاء البرية أو النهرية أو الجوية المكتملة للرحلة البحرية ودون الحاجة إلى اتفاق خاص على ذلك، ولا يستبعد هذا الحل إلا باتفاق صريح.

ومن المؤلف في الوثائق العائمة تضمين شرط "من المخزن إلى المخزن" والذي بمقتضاه يسري التزام المؤمن بالضمان تلقائياً من لحظة تعرض البضاعة المؤمن عليها للمخاطر البحرية من وقت خروجها من المخزن عند بداية الرحلة حتى دخولها مخزن المرسل إليه أو وكيله. ويسري نفس الحكم بالنسبة للتأمين الذي يتم لمصلحة الغير أو لحساب من يثبت له الحق في ذلك ، إذ على الرغم من أهمية صدور الإخطار لكي ينفذ التأمين في هذه الحالة الأخيرة، إلا أنه بصدور الإخطار تترد التغطية لتتسحب إلى وقت خروج البضاعة من مخازن المرسل حتى لحظة دخولها مخازن المرسل إليه وبشرط حسن نية المؤمن له.

ومن ناحية رابعة، يلتزم المؤمن في وثيقة الاشتراك بتعويض الأضرار التي تلحق البضاعة المؤمن عليها وذلك في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه بالنسبة لكل شحنة على حدة ، ولا يؤثر ذلك بالانتقاص من قيمة التأمين بالنسبة للشحنات الأخرى طوال مدة الوثيقة. ومن ثم، قد تتعدد تعويضات التأمين بتعدد الشحنات البحرية الخاضعة لوثيقة الاشتراك. وفي هذا الخصوص نشور مشكلة ما يعرف "بشرط تجمع

البضائع " Location Clause وذلك فيما إذا تجمعت البضائع التي كان من المفروض أن تتضمنها عدة رسائل بحرية مختلفة على سفينة واحدة أو تتراكم في ميناء واحد. فهل تعرض كل شحنات البضائع أثناء تجمعها في نفس المكان يخوّل المؤمن له الحق في الحصول على مجموع مبالغ التأمين، أم يقتصر حقه على تعويض التأمين على شحنة واحدة؟ لم ينص المشرع المصري على حل هذه المشكلة. أما وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية فقد فرقت بين فرضين: إذا كان تجمع البضائع قد حصل قبل الشحن أو بعد الوصول بحيث تعرضت للهلاك بسبب تحقق خطر واحد، وفي هذا الفرض لا ينبغي أن يزيد مبلغ التعويض عن قيمة تعويض التأمين عن شحنة واحدة؛ أما إذا كان تجمع البضائع قد حصل بعد عمليات الشحن، وبدون علم المؤمن له، وسواء كان ذلك بسبب شحن البضائع على سفينة واحدة أو بسبب وجودها في ميناء عبور واحد، فإنه يجوز أن تزيد قيمة التعويض عن قيمة شحنة واحدة.

ولا شك أن المشرع المصري قد حقق خطوة ملموسة في مجال التأمين البحري للبضائع بنصه صراحة على أحكام ووثيقة الاشتراك، فأرسي بهذا حولا لكثير من المشكلات القانونية والعملية التي تنشأ بمناسبةها؛ ومع ذلك، فإن هذا الجهد التشريعي ينبغي أن تعقبه خطوات أخرى تتضافر فيها جهود شركات التأمين والعاملين في مجال التأمين البحري ورجال القانون من أجل إصدار وثيقة اشتراك نموذجية مصرية حديثة على غرار وثيقة التأمين الفرنسية ووثيقة التأمين الإنجليزية لكي تخدم مصالح المصريين من مستوردين ومصدرين وتكون دعامة لتطوير التأمين البحري المصري. (١٩٥)

(١٩٥) راجع في اقتراح مقارب، الدكتور على سيد قاسم، وثيقة التأمين العامة، المرجع السابق.

قائمة المراجع

أولا - باللغة العربية :

- ١- الدكتور أحمد حسني قضاء النقض البحري (الطبعة الثانية - منشأة المعارف - الإسكندرية - بدون سنة النشر) .
- ٢- الدكتور أحمد شرف الدين أحكام التأمين في القانون والقضاء - دراسة مقارنة (جامعة الكويت - ١٩٨٣) .
- ٣- الدكتور ثروت علي الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري (عالم الكتب - القاهرة ١٩٦٦) .
عبدالرحيم
- ٤- الأستاذ/ جمال الحكيم التأمين البحري - دراسة عملية قانونية (الطبعة الثانية - مطبعة القاهرة الجديدة، ١٩٧٩) .
- ٥- الدكتور/ حسين غنيم انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري ، مجلة الحقوق (جامعة الكويت - السنة السادسة - العدد الأول - ١٩٨٢) ص ٧١ .
- ٦- المستشار/ سعيد أحمد شعلة قضاء النقض في التأمين (منشأة المعارف - الاسكندرية ١٩٩٧) .
- ٧- الدكتور سلامة عبدالله ، التأمين البحري - أصوله العلمية والعملية (الطبعة الثانية - دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٨١) .
عصام الدين عمر

- ٨- الدكتور عادل علي المقدادي القانون البحري (عمان - ١٩٩٩) .
- ٩- المرحوم الدكتور عبدالرزاق السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء السابع - المجلد الثاني ، عقود الغرر وعقد التأمين (الطبعة الثانية - دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٩١) .
- ١٠- المرحوم الدكتور عبدالرزاق السنهوري الوسيط في شرح القانون المدني - الجزء الأول - المجلد الأول ، مصادر الالتزام (الطبعة الثالثة - دار النهضة العربية - القاهرة ١٩٨١) .
- ١١- الدكتور عبدالقادر حسين العطير الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة (عمان - الأردن ١٩٩٩) .
- ١٢- الدكتور علي جمال الدين عوض عقد التأمين البحري في علاقته بعقد النقل البحري، دراسة قضائية - مجلة إدارة قضايا الحكومة - السنة الثامنة - العدد الأول (يناير ، مارس ١٩٦٤) ص ٥ - ٩٠ .
- ١٣- الدكتور علي جمال الدين عوض القانون البحري (دار النهضة العربية - ١٩٨٧) .
- ١٤- الدكتور علي سيد قاسم وثيقة التأمين العائمة (الطبعة الأولى - دار الفكر العربي - ١٩٩١) .
- ١٥- الدكتور محمد بهجت قايد العقود البحرية (الطبعة الأولى - دار النهضة

العربية - القاهرة (١٩٩٦) .

- ١٦- الدكتور محمد شرعان
الخطر في عقد التأمين (مؤسسة روز اليوسف -
١٩٨٤) .
- ١٧- الدكتور محمود سمير
الشرقاوي
الخطر في التأمين البحري ، (مطابع الدار القومية
- القاهرة ١٩٦٦) .
- ١٨- الدكتور محمود سمير
الشرقاوي
العقود البحرية (دار النهضة العربية - القاهرة
١٩٩٠) .
- ١٩- الدكتور محمود سمير
الشرقاوي
القانون البحري الليبي (المكتب المصري الحديث
- الاسكندرية ١٩٧٠) .
- ٢٠- الدكتور محمود سمير
الشرقاوي
حالة الحرب وأثرها على عقد التأمين البحري ،
مجلة القانون والاقتصاد (السنة ٣٩ - العدد الثاني
- ١٩٦٩) ص ٥٠١ .
- ٢١- المستشار/ مدحت حافظ
إبراهيم
شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر
بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتشريعات
والمعاهدات المكملة له - دراسة فقهية قضائية
(مكتبة غريب - القاهرة - بدون سنة النشر) .
- ٢٢- الدكتور مصطفى البنداري
سيد أحمد
الانحراف عن خط السير في القانون البحري -
رسالة دكتوراة - جامعة المنصورة (١٩٩٤) .
- ٢٣- الدكتور مصطفى كمال طه
القانون البحري (دار المطبوعات الجامعية -

الإسكندرية ٢٠٠٠) .

٢٤- الدكتور مصطفى كمال طه التأمين البحري (الضمان البحري) - الدار الجامعية - بيروت ١٩٩٢ .

٢٥- نبيل محمد الخناق ، خضو التأمين البحري (دار التقني - بغداد ١٩٨٦) .
الياس البناء

٢٦- الدكتور هشام فرعون القانون التجاري البحري ، (الطبعة الثالثة - حلب - ١٩٩٥) .

٢٧- الدكتور يعقوب يوسف التأمين البحري في القانون الكويتي - دراسة مقارنة (جامعة الكويت - ١٩٩٣) .
صرخوه

ثانياً - باللغة الإنجليزية :

أ. الكتب والمقالات المتخصصة:

1. **Alex Parks**, The Law and Practice of Marine Insurance and Average, Volume 1, (Stevens & Sons - London 1988).
2. **ARNOULD'S** Law of Marine Insurance and Average, Volume I & II - Sixteenth ed., edited by Sir Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman (Stevens & Sons - London, 1981).
3. **Butterworths** Insurance Law Handbook - 3rd edition, edited by Digby C. Jess (Butterworths - London 1992).
4. **C. C. Nicoll**, Marine Insurance: reformed or deformed? Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 2 (May 1994) pp. 250 - 262.
5. **Chalmers'** Marine Insurance Act 1906, 9 th edition - Sir Mackenzie D. Chalmers - E. R. Hardy Ivamy - (Butterworths - London, 1983).
6. **Charles Mitchell**, English Insurance Decisions 1996 - Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 2 (May 1997) pp. 295 - 315.
7. **Chorley and Giles'** Shipping Law, 8th edition - edited by NJJ Gaskell, C. Debattista, and R. J. Swatton (Pitman, 1988).
8. **Colinvaux's** Law of Insurance (6th edition, edited by Robert Merkin (Sweet & Maxwell - London - 1990).
9. **C. W. H. Goldie**, Effect of the Hamburg Rules on Shipowner's Liability Insurance, volume 24 No. 1 Journal of Maritime Law and Commerce (January 1993) pp. 111 - 117.

10. *David M. Sasson & H. Orren Merren*, C. I. F. and F. O.B. Contracts - 3rd edition (Stevens & Sons - London, 1984).
11. *Henry E. Cabaud*, Cargo Insurance, Tulane Law Review (1971) pp. 989 - 1001.
12. *Howard N. Bennett*, The Role of the Slip in Marine Insurance, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 1 (February, 1994) pp. 94 - 118.
13. *Jerome C. Scowcraft*, Case Notes - Protection and Indemnity Insurance, Volume 20 No. 2, Journal of Maritime Law and Commerce (April 1989) pp. 205 - 215.
14. *Leslie J. Buglas*, Marine Insurance and General Average in the United States (1991).
15. *Malcolm Clarke*, Insurance Contracts and Non - Disclosure, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 3 (August 1993) pp. 297 - 300.
16. *M. A. Clarke*, The Law of Insurance Contracts (3rd edition, London 1997).
17. *Malcolm Clarke*, Case and Comment - Insurance Contracts: Construction of the Policy and the Policy of Construction, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 4 (November, 1996) pp. 433 - 438.
18. *Michael F. Sturely*, Changing Liability Rules and Marine Insurance: Conflicting Empirical Arguments About Hague, Visby and Hamburg in a Vacuum of Empirical Evidence, Volume 24 No. 1 Journal of Maritime Law and Commerce (January 1993) pp. 119 - 149.
19. *(Sir) Michael John Mustill*, Fault and Marine Losses, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, (1988) pp. 310 - 359.

20. **(Lord) Mustill**, Convergence and Divergence in Marine Insurance Law, Volume 31 No. 1 Journal of Maritime Law and Commerce (*January 2000*) pp. 1 - 14.
21. **Neil Campbell**, The Nature of an Insurer's Obligation, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 1 (*February 2000*) pp 42 - 75.
22. **Nicholas J. Healy & David J. Sharpe**, Admiralty - Cases and Materials (2nd edition - West Publishing Co. *1986*).
23. **Peter Koh Soon Kwang**, Insurable Risks and the New Institute Cargo Clauses, Volume 19 No. 2 Journal of Maritime Law & Commerce (*April, 1988*) pp. 287 - 299.
24. **Parks**, Recent Developments in Marine Insurance Law, Volume 14 Journal of Maritime Law & Commerce (*1983*) p. 159.
25. **Philip Thayer**, Marine Insurance Certificates, Volume 49 Harvard Law Review (*1935*) pp. 239 - 261.
26. **Robert E. Keeton & Alan I. Widiss**, Insurance Law (West Publishing Co. *1988*).
27. **Robert Grime**, Shipping Law - 2nd edition (Sweet & Maxwell - London, *1991*).
28. **Rubina Khurram**, Total Loss and Abandonment in the Law of Marine Insurance, Volume 25 No. 1 Journal of Maritime Law and Commerce (*January, 1994*) pp. 95 - 117.
29. **Samir Mankabady**, The New Lloyds Policy and Cargo Clauses, Volume 13 Journal of Maritime Law and Commerce (*1982*).
30. **The New (London) Institute Cargo Clauses**, Volume 13 Journal of Maritime Law and Commerce (*1982*) p. 563.

31. *Thomas J. Schoenbaum*, Admiralty and Maritime Law (West Publishing Co., 1987).
32. *Thomas J. Schoenbaum*, Marine Insurance, Volume 31 No. 2 Journal of Maritime Law and Commerce (*April 2000*) pp. 281 - 291.

ب . الأحكام القضائية :

33. Chemical Bank v. Affiliated FM Insurance Company, U.S. District Court, Southern District of New York, March 10, 1993 - American Maritime Cases (*1993*) pp. 1743 - 1754.
34. Exxon Company, U.S.A. v. SOFEC, Inc. E. T. Al. Supreme Court of the United States, June 10, 1996 - American Maritime Cases (*1996*) p. 1905.
35. Gulf Island, IV and Gulf Island IV, Inc. v. Rule Streak Marine, Inc. ET. Al. v. Employees Insurance of Wausau, United States Court of Appeals, Fifth Circuit, September 10, 1991 - American Maritime Cases (*1994*) p. 1808.
36. Hibernia Foods PLC v. McAUSLIN General Accident Fire & Life Insurance Corporation PLC and Jordine Insurance Brokers International Ltd. (The "Joint Frost") Queen's Bench Division (Commercial Court) Lloyd's Law Reports, Volume 1, part 3 (*1998*) p. 310.
37. In re Litigation Involving Alleged loss of Cargo from Tug Atlantic Seahorse, Sea Barge 101 between Puerto Rico and Florida in December 1988, District Court of Puerto Rico, August 20, 1991, American Maritime Cases (*1992*) p. 52.
38. John Jovino Co., Inc. and AMAC Inc. v. Fireman's Fund Insurance Company, United States District Court, Southern District of New York, July 13, 1992 - American Maritime Cases (*1993*) p. 53.

39. ODECO Oil and Gas Company Drilling Division ET. Al v. David J. Bonnette, ET Al, United States Court of Appeals, Fifth Circuit February 14, 1996 - American Maritime Cases (1996) p. 1215.
40. Prentis Donegan & Partners Ltd. v. Leeds & Leeds Co. Inc. - Queens Bench Division (Commercial Court, May 5, 1998) Lloyd's Law Reports, Volume 2, Prt 3 (September 1998) p. 326.
41. Norsk Pacific Steamship Company Limited, Norsk Pacific Marine Services Ltd., The Tug Jervis Crown and Francis MacDonnell v. Candian Railway Company, Canda Supreme Court, April 30, 1992 - American Maritime Cases (1992) p. 1910.
42. S.P. Duggal Corp., ETC, ET, Al., v. The Aetna Causality and Surety Company, ET, Al. State of New York, Supreme Court (March 10, 1992) - American Maritime Cases (1992) p. 1908.
43. St. Paul Fire and Marine Insurance Company v. Sun Microsystems, Inc. United States District Court, Northern District of California, May 1992, American Maritime Cases (1992) p. 2403.
44. World Tanker Carriers Corp., v. MV YA Mawlaya, ET. AV., United States Court of Appeals, Fifth Circuit - November 14, 1996 - American Maritime Cases (1997) p. 488.

(أ) الكتب والمقالات المتخصصة:

1. *A.M. de Noordhout*, Des Polices d'Abonnement sur Facultés en Matière d'Assurance Maritime, thèse, Liege (1934).
2. Assurances Maritimes – Répertoire de droit Commercial, Mise à Jour (1999) p. 1.
3. *Jean Hoursiangou et Pierre Latron*, Les Polices Françaises d'Assurance Maritime (Mai 1984 - Litec, Paris 1984).
4. P. L. Les Nouvelles Clauses Anglaises d'Assurance Maritime sur Faculté (1^{er} Janvier 1982), le Droit Maritime Français (Juin 1982) p. 323.
5. *Pierre Lureau*, La Police d'Abonnement et L'obligation de déclaration, Le Droit Maritime Français (1950) p. 263.
6. *Pierre Lureau*, Les Clauses Complémentaires de la Police d'Abonnement, Le Droit Maritime Français (1953) p. 63.
7. *Pierre Lureau*, Risques Couverts et Risques Exclus dans l'Assurance sur Faculté, Bulletin de Transport (1963) p. 293.
8. *Pierre - Yves Nicolas*, Le Droit Français des Assurances Maritime des Assurances de 1949 à nos jours, Le Droit Maritime Français (1999) p. 280.
9. *René Rodière*, Droit Maritime- Assurances Maritimes (Dalloz, 1983).
10. *René Rodière et Emmanuel du Pontavice*, Droit Maritime, 11^e édition (Dalloz, 1991).

11. *Robert De Smet*, Traité Théorique et Pratique des Assurances Maritime, Tome 1, Paris (L.G.D.J. 1959).

ب . الأحكام القضائية :

12. “Assurance Facultés - Police d’Abonnement - Non - Déclarations des Expéditions - Sanctions”, La décision du Tribunal de Commerce de Marseille (4 October 1996), (mensuel) le droit positif français en 1997, Hors Série no.2 Le Droit Maritime Français (Mars 1998) p. 90 .
13. Assurance Maritime - Assurances Facultés - Police d’Abonnement - Clause “navine transporteur...”, L’arrêt du 11 Février 1993, La Cour d’Appel de Paris - Le Droit Maritime Français, No. 547 (Mars 1995).
14. L’Affaire El-Nasr Export et Import Co., Mars 10, 1987, Le Droit Maritime Français (1987) p. 526.
15. M.M. Abel Ben Gaied et Samir Dimassi c. / Sté Commercial Union IARD et autres, Cour de Cassation (1ère Ch. civ. 25 Novembre 1997) Le Droit Maritime Français (September 1998) p. 806.
16. Navire Pacific Lady, Nautic et Frio Hellenic (Anglo Irish Beef Processors International Ltd. c. / Allianz France et a., Cour de Cassation (Ch. com.) 29 Février 2000, Le Droit Maritime Français No. 606 (Juillet - Août 2000) p. 621.

الصفحة

٥	..... مقدمة
٥	١- أهمية التأمين على البضائع للتجارة البحرية
٧	٢- عقد التأمين البحري ووثيقة التأمين البحري
١٣	٣- أنواع وثائق التأمين البحري على البضائع
١٣	أولاً: وثيقة التأمين البحري على شحنة معينة لرحلة واحدة
١٧	ثانياً: وثيقة التأمين العائمة
١٧	(أ) فكرة الوثيقة العائمة
١٩	(ب) مزايا الوثيقة العائمة
٢٢	خطة العرض:
٢٣	المبحث الأول: مفهوم الوثيقة العائمة وطبيعتها القانونية
٢٣	تمهيد وتقسيم
٢٦	المطلب الأول: مفهوم الوثيقة العائمة (وثيقة الاشتراك)
٢٦	أولاً: مفهوم الوثيقة العائمة في القانون الإنجليزي
٣٢	ثانياً: مفهوم الوثيقة العائمة في القانون الأمريكي (الوثيقة المفتوحة)
٣٦	ثالثاً: مفهوم الوثيقة العائمة في القانون الفرنسي
٣٩	رابعاً: مفهوم الوثيقة العائمة في القانون المصري (وثيقة الاشتراك)
٤٣	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة (وثيقة الاشتراك)
٤٣	أولاً: خصائص الوثيقة العائمة
٤٣	أ- عدم تعيين البضائع
٤٥	ب- تكرار عمليات الشحن

الصفحة

٤٦	ج- التخصيص الإجباري للشحنات
٥٠	د- آلية وتلقائية التغطية التأمينية
٥٣	ثانيا: التكييف القانوني لوثيقة التأمين العائمة (وثيقة الاشتراك)
٥٣	(أ) نظرية الوعد بالتأمين
٥٥	(ب) نظرية عقد التأمين النهائي
٥٨	المبحث الثاني: آثار وثيقة التأمين العائمة (وثيقة الاشتراك)
٥٨	تمهيد وتقسيم
٦٠	المطلب الأول: التزامات المؤمن له في الوثيقة العائمة
٦٠	أولا: الالتزام بتخصيص كافة الشحنات للوثيقة العائمة
٦٠	(أ) مضمون الالتزام بالتخصيص
٦٣	الفرض الأول
٦٧	الفرض الثاني
٦٨	(ب) جزاء الإخلال بالالتزام بالتخصيص
٦٩	الفرض الأول
٦٩	الفرض الثاني
٧٣	ثانيا: التزام المؤمن له بالإخطار عن الشحنات
٧٣	(أ) أهمية الإخطار
٧٤	(ب) مضمون وشروط الإخطار
٧٩	(ج) جزاء الإخلال بأحكام الإخطار
٧٩	الحالة الأولى
٨٢	الحالة الثانية

الصفحة

٨٢	..... الحالة الثالثة
٨٤	..... المطلوب الثاني: التزامات المؤمن في الوثيقة العائمة
٨٤	..... أولاً: الالتزام بضمان المخاطر البحرية
٨٤	..... (أ) مضمون الالتزام بضمان المخاطر البحرية
٨٧	..... (ب) نطاق الالتزام بضمان المخاطر البحرية
٨٨	..... - شرط من المخزن إلى المخزن
٩٠	..... - تعاقب وثيقتين عائمتين
٩١	..... ثانياً: الالتزام بأداء التعويض
٩٦	..... خاتمة
١٠٥	..... قائمة المراجع
١٠٥	..... أولاً: باللغة العربية
١٠٩	..... ثانياً: باللغة الإنجليزية
١٠٩	..... أ- الكتب والمقالات المتخصصة
١١٢	..... ب- الأحكام القضائية
١١٤	..... ثالثاً: باللغة الفرنسية
١١٤	..... (أ) الكتب والمقالات المتخصصة
١١٥	..... (ب) الأحكام القضائية
١١٦	..... الفهرس