

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الجوانب القانونية والوثائقية لعقود التأمين البحري



الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
جنيف

الجوانب القانونية والوثائقية لعقود
التأمين البحري

تقرير من إعداد أمانة الأونكتاد



الأمم المتحدة
نيويورك، ١٩٨٢

ملاحظة

تتألف رموز وثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام • ويعني ايراد أحد هذه الرموز الاحالة الى احدى وثائق الأمم المتحدة •

*

* *

ليس في التسميات المستخدمة في هذا المنشور ، ولا في طريقة عرض مادته ، ما يتضمن التعبير عن أى رأى كسان لأمانة الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأى بلد أو اقليم أو مدينة أو منطقة ، أو لسلطات أى منها ، أو بشأن تعيين تخومها أو حدودها •

*

* *

يمكن الاستشهاد بالمادة الواردة في هذا المنشور أو إعادة طبعها دون استئذان ، ولكن المرجو أن يتم الاشعار بذلك ، مرفقا باشارة الى رقم الوثيقة ، كما ينبغي ايداع أمانة الأونكتاد نسخة من المنشور الذى يتضمن النص المستشهد به أو المعاد طبعه •

TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1

مشورات الامم المتحدة

رقم المبيع : A.82.II.D.5

السعر : ٧ دولارات

المحتويات

الصفحة

و	الاختصارات الانكليزية الواردة في هذا التقرير
و	ملاحظة ايضاحية
١	تصدير

	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
٣	٨ - ١	الأول - مقدمة
٥	١٨ - ٩	الثاني - المنهجية
٧	٢١ - ١٩	الثالث - الدور الاقتصادي للتأمين البحري
٨	٩٦ - ٢٢	الرابع - تشغيل التأمين البحري
٨	٣٠ - ٢٢	ألف - بعض المبادئ الأساسية
١٠	٣١	باء - الخصائص الدولية
١٠	٤٢ - ٣٢	جيم - بنية صناعة التأمين البحري
١٠	٣٥ - ٣٢	١ - اتحادات التأمين التعاوني
١٠	٤٢ - ٣٦	٢ - المؤمنون التجاريون
١٢	٥٧ - ٤٣	دال - النظم القانونية للتأمين البحري
١٢	٤٨ - ٤٤	١ - الوثائق الوطنية المستخدمة في التأمين البحري
١٤	٥٧ - ٤٩	٢ - القواعد الوطنية النازمة للتأمين البحري
١٦	٩٦ - ٥٨	هاء - نظرة عامة في النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري
١٦	٦٨ - ٥٩	١ - التعاقد على غطاء التأمين
١٩	٩٤ - ٦٩	٢ - وثيقة التأمين
٢٤	٩٦ - ٩٥	٣ - عملية تسوية المطالبات
٢٥	١٩١ - ٩٧	الخامس - تحليل النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري
		ألف - النظام القانوني المنطبق على كل من تأمين أجسام السفن وتأمين البضائع
٢٥	١٣٦ - ٩٩	١ - اجراءات التعاقد على التأمين
		٢ - المصلحة التأمينية بوصفها عاملا في امكانية تنفيذ عقد التأمين البحري: الوثائق المثبتة للمصلحة التأمينية
٢٦	١٠٤ - ١٠١	٣ - أثر اغفال المعلومات وعدم تحري الدقة عند تقديمها
٢٧	١٠٨ - ١٠٥	٤ - صياغة وبنية وثيقة التأمين
٢٨	١٢٣ - ١٠٩	٥ - شرط الدفع المؤقت للمنازعات المتعلقة بتحديد أي من المؤمنين مسؤول عن الخسارة
٣٣	١٢٥ - ١٢٤	٦ - معالجة موضوع القيم المتفق عليها في تحديد الحقوق المرتتبة على الحلول
٣٣	١٢٧ - ١٢٦	٧ - مشاكل الولاية القضائية عند الرجوع الى القضاء
٣٤	١٣٦ - ١٢٨	

المحتويات (تابع)

الصفحة	الفقرات	الفصل
٣٥	١٧٤-١٣٧	با٦ - النظام القانوني المنطبق على تأمين أجسام السفن فقط
٣٥	١٤٠-١٣٧	١ - تطبيق الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن على التجديدات
٣٧	١٤٣-١٤١	٢ - تغطية الأخطار البحرية: شرط "الأخطار الإضافية" وشرط "الاهمال من جانب السفينة النظامية"
٣٨	١٤٨-١٤٤	٣ - السماح القابل للخصم بالنسبة " لجميع المطالبات ، وكل حادثة "
٣٩	١٥١-١٤٩	٤ - شرط التأمين المشترك: اهمال الملاحين وتلف الآليات
٤٠	١٥٧-١٥٢	٥ - تأثير القيم المتفق عليها على تعويض مساهمات تغطية العواريات العامة ، وكلفة الانقاذ ونفقات المقاضاة والعمل
٤١	١٥٩-١٥٨	٦ - تغطية مسؤولية التصادم
٤٢	١٦١-١٦٠	٧ - اختيار المكان الذي تجرى فيه الاصلاحات ، تنفيذ شرط " العطاءات "
٤٣	١٦٢	٨ - شرط " الدفع على الحساب " للمساعدة على اجراء الاصلاحات
٤٣	١٧٠-١٦٣	٩ - قرار عدم القيام بالاصلاحات : المطالبات المتعلقة بالتلف الذي لم يتم اصلاحه
٤٦	١٧٤-١٧١	١٠ - الأثر القانوني للسماحات القابلة للخصم في تحديد الحقوق المترتبة على الحلول
٤٧	١٩٠-١٧٥	جيم - النظام القانوني المنطبق على تأمين البضائع فقط
٤٧	١٨٤-١٧٥	١ - تغطية الاخطار البحرية: شروط عدم تغطية العوارية الخاصة ، مع ضمان العوارية الخاصة و"جميع الأخطار"
٤٩	١٨٨-١٨٥	٢ - تأمين البضاعة لتغطية نتائج التأخير
٥١	١٩٠-١٨٩	٣ - استعمال نماذج الحلول
٥١	١٩١	دال - خلاصة التحسينات المقترحة
٥٤	٢٤٠-١٩٢	السادس - النظر في وضع نظام قانوني دولي للتأمين البحري
٥٤	٢٠٠-١٩٢	ألف - تباين الأنظمة القانونية الوطنية للتأمين البحري
٥٦	٢١٤-٢٠١	با٦ - دور التوحيد في التأمين البحري
٥٩	٢٤٠-٢١٥	جيم - أساس قانوني دولي لعقود التأمين البحري
٦١	٢٣١-٢٢١	١ - عقد التأمين
٦٣	٢٣٩-٢٣٢	٢ - أحكام تشريعية
٦٤	٢٤٠	٣ - ممارسات السوق فيما يتعلق بتسوية المطالبات
٦٦	٢٥١-٢٤١	السابع - استنتاجات

المحتويات (تابع)

المرفقات (أ)

Lloyd's S.G. Form	— الأول
Institute Time Clauses: Hulls	— الثاني
Institute Cargo Clauses (F.P.A.)	— الثالث
Institute Cargo Clauses (W.A.)	— الرابع
Institute Cargo Clauses (All Risks).....	— الخامس
Institute War and Strikes Clauses : Hulls - Time	— السادس
Institute War Clauses	— السابع

(أ) ترد مرفقات هذا التقرير مستنسخة بالانكليزية *

الاختصارات الانكليزية الواردة في هذا التقرير

c.i.f.	cost, insurance, freight
F.C. and S.	free of capture and seizure
F.I.A.	full interest admitted
f.o.b.	free on board
F.P.A.	free of particular average
F.S.R. and C.C.	free of strikes, riots and civil commotions
ILU	Institute of London Underwriters
JHF	Joint Hull Formula
P & I [Clubs]	Protection and Indemnity [Clubs]
P.P.I.	policy proof of [insurable] interest
S.G.	ship and goods
W.A.	with average

Case Law

AMC	American Maritime Cases
C.A.	Court of Appeal
Com. Cas	Commercial Cases Reports
Fed.	Federal Reporter (United States of America)
K.B.	English Law Reports, King's Bench Division
Lloyd's Rep	Lloyd's List Law Reports
Q.B.D.	English Law Reports, Queen's Bench Division
U.S.	United States Reports (opinions of the United States Supreme Court)

ملاحظة ايضاحية

• تعني كلمة "دولارات" دولارات الولايات المتحدة

تصدير

صدر هذا التقرير أول ما صدر في تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٨ (أ) وجرى النظر فيه في الدورة السادسة للفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري ، وهو جهاز من أجهزة لجنة النقل البحري التابعة لمجلس التجارة والتنمية • وقد أوصى الفريق العامل للجنة ، في الفقرة ٣ من قراره ٣ (د-٦) ، بما يلي : (أ) فحص ما هو قائم من الشروط والممارسات في مجال وثائق التأمين البحري المستخدمة في الأسواق الوطنية ، والتي تتناول أنشطة دولية ؛ (ب) ودراسة النظم القانونية المختلفة التي تنظم عقود التأمين البحري ؛ (ج) والقيام في ضوء هذه الدراسات ، ومع مراعاة الاقتراحات الواردة في الفصلين الخامس والسادس من التقرير ، بوضع مجموعة من الشروط القياسية لتكون نموذجاً دولياً غير الزامي (ب) •

وقد بدأ العمل في وضع مجموعة الشروط ، على النحو الموصى به في القرار ٣ (د-٦) ، في الدورة السابعة للفريق العامل ، المعقودة في الفترة من ١ إلى ١٩ كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٠ • ونتيجة للمقرر الذي اتخذته لجنة النقل البحري في دورتها التاسعة ، المعقودة في الفترة من ١ إلى ١٢ أيلول / سبتمبر ١٩٨٠ ، كرست الدورة السابعة للفريق العامل للتأمين على أجسام السفن • وقد قدمت أمانة الأونكتاد إلى الفريق العامل وثيقتي معلومات أساسية للدورة هما التقريران التكميليان وعنوانهما " الجوانب القانونية والوثائقية للنظام القانوني الفرنسي في النقل البحري " (ج) و " الجوانب القانونية والوثائقية للنظم القانونية للتأمين البحري في أمريكا اللاتينية " (د) • وقد وضع الفريق العامل في دورته السابعة نصين مركبين كأساس للعمل لصياغة مجموعة من شروط الأخطار ونصا مركبا واحدا كأساس للعمل لصياغة شرط بشأن المسؤولية عن التصادم ، وأوصى بتكريس دورته الثامنة لمواصلة العمل بشأن التأمين على أجسام السفن وبدء العمل بشأن التأمين على البضائع (القرار ٤ (د-٧) (هـ) •

ويتناول هذا التقرير بالتفصيل الوثائق والشروط النموذجية المستخدمة في المملكة المتحدة وقت صدوره أصلاً في عام ١٩٧٨ • ولكن منذ ذلك الحين ، اعتمدت سوق التأمين في ذلك البلد صيغاً منقحة لوثائق وشروط التأمين المستخدمة في التأمين على البضائع تكون سارية المفعول اعتباراً من ١ كانون الثاني / يناير ١٩٨٢ •

(أ) Add.1 و Corr.1 و TD/B/C.4/ISL/27 •

(ب) أنظر تقرير الفريق العامل عن دورته السادسة المعقودة في الفترة من ١٨ إلى ٢٦ حزيران / يونيو ١٩٧٩
• TD/B/C.4/ISL/28 () ، المرفق الأول •

(ج) TD/B/C.4/ISL/30 •

(د) TD/B/C.4/ISL/31 •

(هـ) للاطلاع على تقرير الدورة السابعة للفريق العامل ، مشفوعاً بالنصوص المركبة ، أنظر TD/B/C.4/ISL/32 •

الفصل الأول

مقدمة

١ - لقد كان موضوع الجوانب القانونية والوثائقية للتأمين البحري موضع اهتمام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية منذ الدورة الأولى للمؤتمر، التي عقدت في جنيف عام ١٩٦٤ • وتم عندئذ اعتماد التوصية رقم A.IV.23 (١) التي تنص فيما تنص على أنه :

" ينبغي أن تقوم المنظمات الدولية المختصة ببحث مسألة اعتماد :

(أ) شروط موحدة للتأمين في مجالات النقل البحري والبرى والجوى " •••

٢ - وفي الدورة الثامنة للمؤتمر، التي عقدت في نيودلهي عام ١٩٦٨، أكدت بعض البلدان النامية على أن القسم الأكبر من التشريع الدولي القائم في مجال النقل البحري تم وضعه أصلا في وقت لم تؤخذ فيه مصالح البلدان النامية في الحسبان • وبصورة خاصة كان هناك شعور بأن القوانين والممارسات المتعلقة بسدات الشحن، ومشارطات ايجار السفن، وتضييق مسؤولية مالكي السفن، والتأمين البحري كلها غير مرضية من وجهة نظر البلدان النامية، التي رأت أن هناك حاجة شديدة الى تحسين التشريع في هذه المجالات وسد النقص في المجالات التي لا يوجد تشريع فيها •

٣ - وقد أوصى المؤتمر في قراره ١٤ (د-٢) المؤرخ في ٢٥ آذار / مارس ١٩٦٨ (٢) بتشكيل فريق عامل يعنى بالتشريع الدولي للنقل البحري " لاستعراض الجوانب التجارية والاقتصادية للتشريع الدولي في النقل البحري بهدف تحديد المجالات التي يحتاج الى ادخال تعديلات عليها ووضع توصيات بشأن تشريعات جديدة يتوجب صياغتها" • كما وضع قائمة بمواضيع معينة، بما فيها التأمين البحري، ينبغي بحثها " لوضع اتفاقيات ملائمة بشأنها أو لاعادة النظر في التشريعات القائمة " •

٤ - وعملا بهذه التوصية، اعتمدت لجنة النقل البحري القرار ٧ (د-٣) المؤرخ في ٢٥ نيسان / أبريل ١٩٦٩ (٣) والذي أنشئ بموجبه الفريق العامل المعنى بالتشريع الدولي للنقل البحري • وقد اعتمد الفريق، في دورته الأولى المعقودة في جنيف عام ١٩٦٩، برنامج عمل تضمن موضوع التأمين البحري بوصفه موضوعا ذا أولوية (٤) • وكانت بين يدي الفريق العامل، عندما وضع برنامج عمله، مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد جاء فيها أن :

" نماذج وثائق [التأمين البحري] التي يعدها المؤمنون تتضمن الكثير من الشروط المعقدة والقديمة والتي من الواضح أنه لا يتم تفسيرها بطريقة واحدة من قبل العديد من البلدان، مما أثار طلبات متكررة لاعادة صياغتها وتبسيطها، إذ أن مجرد توحيد هذه القواعد القانونية على المستوى الدولي قد لا يكون مجديا في المحافظة على التوازن بين المصالح المتضاربة للمؤمن والمؤمن له ما لم يتم أيضا توحيد مصطلحات وثائق التأمين على المستوى الدولي وعلى أسس عادلة • فلعل الفريق العامل يرغب في بحث الشروط المستخدمة في نماذج وثائق التأمين في مختلف البلدان وفي النظر في دواعي التوصية بتبسيطها وتوحيدها بشكل يسهل فهمها ويضفي عليها معنى واحدا في كل مكان في الحالات الملائمة" (٥) •

(١) أعمال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، المجلد الأول، الوثيقة الختامية والتقارير (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع 64.II.B.11)، الجزء الثالث، المرفق ألف •

(٢) المرجع نفسه، الدورة الثامنة، المجلد الأول، التقرير والمرفقات (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع للطبعة الانكليزية E.68.II.D.14)، المرفق الأول، الفرع ألف •

(٣) أنظر الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية، الدورة التاسعة، الملحق رقم ٣ (TD/B/240)، المرفق الأول •

(٤) المرجع نفسه، الدورة التاسعة (الجزء الثالث)، المرفقات، البند ٧ من جدول الأعمال، الوثيقة TD/B/289، الفقرة ١٧ •

(٥) " Working paper on international shipping legislation " (TD/B/C.4/ISL/2)، الفقرة ٣٩ •

وأعرب أحد البلدان المتقدم ذات الاقتصاد السوقي ، خلال المناقشة التي جرت في الدورة الأولى للفريق العامل ، عن حرص مشابه على المزيد من الموضوع والتوحيد واستمواب وضع اتفاقية دولية حول هذا الموضوع^(٧).

٥ - ووافق الفريق العامل ، في دورته الثانية التي عقدت في جنيف عام ١٩٧١ ، على ترتيبات قبلتها لجنة الموارد غير المنظورة والتمويل المتصل بالتجارة ، التي كان موضوع التأمين البحري على جدول أعمالها أيضا (٧) ، من شأنها أن تجمعل دراسة واحدة للتأمين البحري بوقت لهذه الدراسة أعدته أمانة الأوكناد وتضمن تصورا للبحث في الجوانب الاقتصادية والتجارية والقانونية للتأمين البحري ، بالإضافة إلى أساليب تطبيقه وتأثيره على ميزان مدفوعات البلدان النامية (٨) . على أن تحدد مواضيع للنظر في بدود جدول الأعمال في وقت لاحق جعل النظر في التأمين البحري من قبل لجنة الموارد غير المنظورة والتمويل المتصل بالتجارة يسبق بوقت كاف موعد انعقاد الدورة السادسة للفريق العامل بحيث كان من الصعب لشعبة النقل البحري أن تتعاون في وضع دراسة مشتركة في الوقت الذي تحاول فيه الرفاه بما كان لجدول أعمال الفريق العامل من متطلبات منفصلة تتعلق بمشاورات أيجار السفن وسندات الشحن . أضرف الى ذلك أنه تبين ، مع تقدم البحث ، أن موضوع التأمين البحري يندرج على مجموعة واسعة من الاعتبارات ويتطلب تحليلا واسعا بحيث يتعدى عليها تقديم الدراسة بمختلف جوانبها فسي تقرير واحد .

٦ - وهكذا ، بدلا من تقرير واحد موحد عن التأمين البحري ، تم إعداد دراستين منفصلتين تختص كل منهما بالاهتمامات المحددة للجهة التي ستستخدم فيها . وقد تمت الدراسة الأولى المعنونة " تأمين البضائع المغلقة بحرا" (٩) الى لجنة الموارد غير المنظورة والتمويل المتصل بالتجارة في دورتها السابعة ، التي عقدت في جنيف عام ١٩٧٥ . وهي تتضمن تحليلا ومقايلا لتأمين البضائع المغلقة بحرا ، ولتواجيه المؤسسة ودوره في التجارة العالمية ، وتحليلا للمشاكل الاقتصادية والتجارية التي تتعرض لها أسواق تأمين البضائع المغلقة بحرا في البلدان النامية . ويقترح التقرير حلولا ملائمة لتلك المشاكل بهدف تيسير اشراك أسواق التأمين في البلدان النامية بتصويب أكبر في التأمين الدولي للبضائع المغلقة بحرا لتحسين وضع موازين المدفوعات في هذه البلدان .

٧ - أما التقرير الحالي الذي يتضمن دراسة لكل من موضوع التأمين على أجسام السفن (بالنسبة للسفن العابرة للمحيطات) وموضوع التأمين على البضائع فيعتمد على المخطط التمهيدى المؤقت الذي أشار اليه الفريق العامل من قبل ، كما يعتمد على مختلف الشكاوى ومقترحات التحسين التي قدمت في أجهزة الأوكناد فيما يخص القواعد التشريعية والممارسات التي ينطوى عليها التأمين البحري . وتبعاً لذلك ، يركز التقرير على تحليل لعلاقة التأمين البحري التعاقدية ، بما فيها التشريع ، وشروط وثيقة التأمين والممارسات التي تؤثر على عملية الحصول على التأمين ، ونظام تحديد الرسوم وحقوق وواجبات الأطراف . أضرف الى ذلك أنه لما كان مجال التأمين البحري قطاعا لا توجد في ميدانه اتفاقيات دولية تطبق عليه بالرغم من خصائصه الدولية ، فقد جرى تحليل لآثار انعقاد مثل هذا التشريع الدولي على الوضع القانوني والاقتصادى للمؤمن لهم بحريا وللمؤمنين البحريين ، لاسيما في البلدان النامية .

٨ - وهكذا فإن التقرير ، بعد تعليق موجز حول المنهجية المتبعة في اعداده وقدمه عامة عن دور التأمين البحري والاقتصادى ومبادئه الأساسية وبنية وتنشغيله ، يقدم تحليلا لبعض المصاعب القانونية المحددة التي تواجه المؤمن له و/ أو المؤمن ضمن النظام الحالي للقواعد القاعدية والممارسات المنظمة للتأمين البحري . وبعد التعرف على عدد من المجالات المحددة التي يمكن فيها ادخال تحسينات على النظام الحالي للتأمين البحري ، يحلل التقرير تأثير عدم وجود و/ أو اتفاق دولي يخضع له التأمين البحري ، ويدرس الوسائل التي يمكن بها وضع أساس قانوني دولي لمقود التأمين البحري .

(٦) أنظر الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية ، الدورة التاسعة (الجزء الثالث) ، المرفقات ، البند ٧ من جدول الأعمال ، الوثيقة TD/B/289 .

(٧) كان مجلس التجارة والتنمية ، في جلسته الخامسة ٢١٣ المعقودة في ٨ ايلول / سبتمبر ١٩٦٩ ، قد دعسا اللجنة الى اعطاء أولوية عالية لدراسة حول التأمين البحري مع تركيز خاص على تأثيره في ميزان المدفوعات في البلدان النامية .

أنظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الرابعة والعشرون ، الملحق رقم ١٦ (A/7616) ، الجزء الثالث، الفقرة ١٠٣ .

(٨) "Study on marine insurance" ، مذكرة من أمانة الأوكناد (TD/B/C.4/ISL/P.7) ، الفقرة ٣ .

(٩) TD/B/C.3/120 .

الفصل الثاني

المنهجية

٩ - ان احدى الصعوبات التي اعترضت عملية وضع تحليل للتأمين البحري يكون دوليا في شموله هي ندرة المعلومات المتعلقة بالاختلافات القائمة بين القوانين الوطنية وشروط وثائق التأمين والممارسات المتعلقة بالتأمين البحري * زد على ذلك أن ميل المؤمنين البحريين ، فيما يخص تحديد المشاكل في اطار نظام قانوني معين ، الى تجنب الدخول في دعاوى رسمية لحسم النزاعات ، يؤدي الى نقص شديد في القرارات القضائية التي يمكن الرجوع اليها والتي كان من شأنها لو توفرت أن تلقي الضوء على مجالات الصعوبة هذه *

١٠ - وللتعويض عن هذا النقص في المراجع ، وزعت الأمانة استبيانيين ، أحدهما يخص تأمين البضائع المنقولة بحرا والآخر تأمين أجسام السفن ، على كل الدول الأعضاء في الأونكتاد * وتسلمت الأمانة أجوبة مضمونية من ٦٨ بلدا ، ٤٥ منها بلدان نامية ، و١٧ من البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي ، و٦ من البلدان الاشتراكية * وازافة الى هذا قام أعضاء الأمانة بمهمات في أسواق معينة للتأمين البحري وفي مراكز بحرية في البلدان النامية للحصول على صورة عامة عن اهتمامات المؤمن والمؤمن له فيها * كما استعانت الأمانة بخدمات خبير في التأمين البحري من سوق دولية كبرى للتأمين البحري ليكون مستشارا ومشرفا في مختلف الجوانب التقنية للدراسة *

١١ - وتود الأمانة في هذا الصدد أن تعرب عن امتنانها لمختلف الحكومات والمنظمات والخبراء لما قدموه من مساعدات ومعلومات أساسية قيمة للغاية من خلال ردودهم على الاستبيانات وفي مناقشاتهم مع أعضاء الأمانة *

١٢ - وقد ظهر أن معظم ردود الحكومات على الاستبيانات التي تسلمتها الأمانة أعدت من قبل منظمات تأمين تعمل في السوق الوطنية أو من قبل منظمة حكومية تعكس وجهة نظر المؤمنين * ولوضع منظور أكثر اتزاناً يصلح أساسا لهذا التقرير ، بذلت جهود خاصة ، أثناء المهمات ومن خلال الاتصال الشخصي مع موظفي صناعة التأمين البحري ، لاستطلاع آراء المؤمن لهم فيما يخص وثائق تأمينهم البحري * ومع أنه في بعض الحالات ، وخصوصا فيما يتعلق بمالكي السفن الكبار نسبيا ، كان لدى المؤمن لهم معلومات وافية عن متطلباتهم التأمينية وما تشمله تغطية وثائق التأمين التي حصلوا عليها ، فان عددا كبيرا من المؤمن لهم ، ولا سيما الشاحنين والمرسل اليهم ، قد كشف بعد تصريحات أولية عبروا فيها عن رضاهم عموما عن نطاق التغطية التي توفرها لهم وثائق التأمين ، عن وجود سوء فهم واسع وعميق لمختلف جوانب تغطيات وثائق التأمين البحري التي بحوزتهم * وحتى فيما يتعلق بالتأمين على أجسام السفن ، تكشف حالات تعذر فيها على موظفي مالكي السفن تفهم الفوارق التي تبدو تقنية في تغطيات وثائق التأمين واختيار التغطيات التي تناسب احتياجاتهم التأمينية المحددة * وأخيرا تبين أن المؤمن لهم يعتمدون في حالات بالغة الكثرة على توصيات المؤمنين في تحديد الغطاء المناسب الذي توفره وثيقة التأمين ، أو في أفضل الأحوال على توصيات سمسار كثيرا ما يكون مقره واقعا في سوق تأمين بحري كبرى ويكون اتصاله بالبلد أو المؤمن له المعني ضئيلا جدا * وهذا العجز الواضح لدى عدد كبير من المؤمن لهم عن فهم تغطيات وثائق التأمين البحري قد لفت انتباه الأمانة الى احتمال وجود أوجه قصور في طريقة عرض الشروط والأحكام في الوثائق الموحدة المستخدمة في عقد التأمين البحري *

١٣ - وكان من العوامل الاضافية في تحديد سمات الاستقصاء الذي قامت به الأمانة التطور التاريخي للبنية الحالية لسوق التأمين البحري الدولية * اذ عندما بدأت حركة النقل عبر المحيطات وانتظمت الى حد ما بين ما يدعى الآن بالبلدان النامية والبلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي ، كانت الدول الاستعمارية وحدها تقريبا هي التي وضعت تنظيم هذه التجارة ومعها أيضا التأمين البحري * وحيث ان الأقاليم الخاضعة للاستعمار في ذلك الوقت أيضا لم يكن لديها سوى القليل من الأساطيل التجارية الخاصة بها والتي تعمل في التجارة الدولية على أساس منظم ، فان كلا من المؤمن ومالك السفينة المؤمن له كانا في معظم الأحوال من البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي * وبقي هذا الوضع دون تغيير حتى أواخر الأربعينيات وأوائل الخمسينات ، عندما بدأت البلدان النامية تمتلك وتشغل بانتظام سفنا على خطوط تجارتها الخارجية * ومع ذلك ، ورغم تنامي عدد المؤمن لهم من أهل البلدان النامية وظهور أسواق تأمين بحري في هذه البلدان ، فان الهيمنة المالية لمراكز أسواق التأمين المتقدمة بقيت قائمة ، ولا يزال عدد كبير من البلدان النامية يستخدم قوانين التأمين البحري وممارساته ونماجه ووثائقه وشروطه المطبقة في مراكز أسواق التأمين المتطورة هذه *

١٤ - أضف الى ذلك أن الأسطول التجاري البريطاني كان يهيمن على الحمولة الدولية في الوقت الذي كانت تتبلور فيه ممارسات وشروط الغطاء الذي يوفره التأمين البحري لتصبح صيغا بينة الحداثة خلال الربع الأخير من القرن التاسع عشر وبداية القرن الحالي ، ولذلك كان من الطبيعي حقا ، وخصوصا اذا تذكرنا تفوق المملكة المتحدة في ذلك الحين في مجالي التجارة والمال بصورة عامة ، أن تصبح لندن مركز السوق الدولية للتأمين البحري * ولهذا السبب فان أكثر سمات التأمين البحري وضوحا هي عمق الأثر الذي كان للسوق البريطانية ولنماذج الوثائق والأحكام والبنود التشريعية النافذة في تلك السوق ، في تسيير التأمين البحري دوليا ، وخصوصا فيما يتعلق بالبلدان النامية *

١٥ — وأخيرا فانه ، خلال ظهور الممارسات الحديثة في مجال التأمين البحري المذكورة أعلاه ، تبين أن الفوائد التي يمكن استخلاصها من تناقل شروط التأمين ، بما فيها عقود التأمين ، بدأت تظهر جلية على المستوى الوطني في شكل أحكام موحدة طورتها صناعة التأمين البحري الخاصة بنفسها • وكما كان الأمر في معظم الأحيان ، فان مثل هذه الأحكام كان يوضعها المؤمن دون أن يجرى في الغالب أى تشاور منظم مع المؤمن له • وهكذا استحدثت شروط تغطية موحدة من قبل المؤمنين وحدهم لتلائم متطلبات السوق الوطنية المعنية التي يقع مقرهم فيها • وكما قال أحد كبار خبراء التأمين ، فان "أهم اعتراض على الشروط الموحدة هو أنها ، في حالات كثيرة ، لم تكن نتائج مفاوضات تسفر عن موازنة حرة بين مصالح أطراف العقود ، بل كانت نتاجا لما يقرضه أعظم الاطراف قوة أو على الأقل أفضلهم تنظيما" (١١) •

١٦ — وهكذا وجدنا أن صناعة التأمين البحري بأكملها قد تطورت تاريخيا من ممارسات وشروط للخطاء التأميني تمت صياغتها من قبل المؤمنين من البلدان المتقدمة ، وأبقت على هذه الممارسات والشروط الى حد كبير • وهنا تم التوصل الى النتيجة القائلة ان مصالح المؤمنين والمؤمن لهم من البلدان النامية ، على السواء ، لم يكن لها أى دور فعال في رسم ملامح النظام القانوني المتعلق بعقود التأمين البحري •

١٧ — ونتيجة للاعتبارات الآتية الذكر ، شعرت الأمانة أن من واجبها ، خلال البحث الذي تقوم به ، أن تدرس وتحلل موضوع التأمين البحري من منظور نقدي يحدد ما اذا كان هذا التأمين يفي بواجبات البلدان النامية وواجبات المؤمن لهم أم لا • وقد استهدف التحليل بشكل خاص تحديد ما في العلاقات التعاقدية في نطاق التأمين البحري من جوانب تسبب في مجال التجارة والنقل البحري الدوليين مشاكل مثل شيوع عدم الوضوح في صيغة وثائق العقود ، بالإضافة الى الغموض أو الجور أو التفرغ المحدث الموجود في الوثائق الموحدة وفي الشروط والمصطلحات الأخرى المستخدمة عموما • واستهدف التحليل أيضا التعرف بالاجراءات غير المرغوبة المفروضة للحصول على الخطاء التأميني أو لسوية المطالبات ، وبأوجه القصور أو التشويبهات أو عوامل الكلفة الزائدة في ممارسات السوق ، بالإضافة الى التباين بين التشريعات أو الأنظمة أو الممارسات الوطنية ، الذي يخلق صعوبات للأطراف في عقد التأمين البحري • ونتيجة لهيمنة السوق البريطاني وقوانينها وممارستها وشروط وثقتها ، تكلمت الأمانة من تركيز جزئ كبير من بحثها على النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري • وكان من أهم اعتبارات التحليل محاولة الاجابة عن السؤال التالي : هل المشاكل التي تم تحديدها وتحليلها بحاجة الى علاج من خلال عمل دولي ، واذا كان الرد ايجابيا فما هو شكل هذا العلاج ؟

١٨ — والنقطة الأخيرة التي يتوجب ذكرها هي أنه ، نظرا للتعقيدات التي ينطوي عليها هذا الموضوع والحدود المفروضة على طول وثائق الأمم المتحدة ، لم يتسن جعل هذا التقرير وصفا شاملا لكل جوانب التأمين البحري ، بل ان معالجته للموضوع تركز بشكل رئيسي على بعض المجالات التي يعتقد أنها تسبب صعوبات معينة أو التي يمكن ادخال تحسينات عليها •

(١٠) فيما عدا بعض الشروط التجارية الخاصة بسلع معينة ، في حالة السوق البريطانية ، وهي شروط تم وضعها بالتشاور مع منظمات تجارية وطنية مختصة بهذه السلع (أنظر الفقرة ٨٨) .

(١١) - *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, (Göteborg, Akademi-

V, Dover, *Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses*, (Göteborg, Göttinger-Gumperts, 1965), p. 15 .

الفصل الثالث

الدور الاقتصادي للتأمين البحري

١٩ - لقد كان التأمين البحري عاملا مساعدا في التجارة المنقولة بحرا على مدى قرون * وكان الاهداف منه تمكن مالكي السفينة وبيع البضائع ومشتريها من القيام بأعمالهم الخاصة بهم في الوقت الذي يربحون أنفسهم فيه ، بشكل جزئي على الأقل ، من عبء التبعات المالية الثقيلة التي قد تترتب على فقدان أو تلف ممتلكاتهم نتيجة لمختلف الأخطار التي تتعرض لها في أعالي البحار .*

٢٠ - ولقد أصبحت الحاجة الى تأمين الممتلكات من الحواقب الاقتصادية المترتبة على هلاكها أو تلفها من أهم سمات المجتمع المعاصر * وخصوصا عدد ما تملك هذه الممتلكات استثمارات ضخمة في السفن أو السلع أو البضائع المصدحة أو المنشآت الصناعية (وكثيرا ما تتضمن تمويلها خارجيا) فالمالك ودائروه على حد سواء يصرّون على غطاء تأميني وافر * ودون هذا الغطاء فإن مختلف ذوى المصالح في التجارة الدولية ، سواء كانوا مالكي بضائع أو مالكي سفن أو راغبي سفن قد موا التمويل السلبي لبائعيها ، أو مؤسسات مصرفية لها دور في البيع المستندي للبضائع أو تقديم الائتمان الذي يقتضيه شراء البضائع - كل هؤلاء سيفقدون الاطمئنان اللازم المتصل في علمهم أن الموازي النقدي للأشياء المؤمن عليها ، على الأقل ، سيتوفر لتغطية المجازفة المالية في حالة وقوع حادث ما * وهكذا فإن التأمين البحري يوفر عنصر الضمان المالي الضروري وبذلك لا يشكل احتمال وقوع حادث أثناء النقل عنصرا معيقا في تسير التجارة الدولية *

٢١ - والتأمين البحري على أهمية لا سبيل الى المبالغة فيها ، سواء بالنسبة للمؤمن لهم ، من حيث الأمان الذي يوفره وعصر كلفته في مجمل اقتصاديات تشغيل السفن أو نقل البضائع ، وبالنسبة للبلدان ، وخصوصا البلدان النامية ، بما له من أثر على أوضاع ميزان مدفوعاتها * وفي هذا المجال يجب الرجوع الى دراسة أمانة الأوكناد حول تأمين البضائع المعقولة بحرا (أنظر الفقرة ٦ أعلاه) للاطلاع على تحليل أكثر دقة وشمولا للدور الاقتصادي الذي يلعبه التأمين البحري في التجارة الدولية ولا هميته بالنسبة للبلدان النامية وميزان مدفوعاتها ، وهي دراسة تكمل الدراسة الحالية حول عقد التأمين البحري *

الفصل الرابع تشغيل التأمين البحري

ألف — بعض المبادئ الأساسية (١٢)

٢٢ — لقد قيل ان :

"الغرض، نظرياً، من أى شكل من أشكال التأمين هو التعويض عما فقد • فليس الهدف منه أن يجنبى المؤمن له من خسارته ربما، بل مجرد أن لا يصبح وضعه أسوأ مما كان عليه قبل وقوع الخسارة • • • وليس من الواضحة في شيء أن يتوقع من المؤمن استبدال ما تم فقده ولا من المعقول أن يتوقع منه أن يزول التلف، بشكل يمكنه من إعادة الشيء التالف الى ما كان عليه في الأصل • لذا فالحل الوسط هو أن تكون المكافأة ذات طبيعة مالية، وهذا اللظام في التسديد يدعى "التعويض" (١٣)

٢٣ — ومن المبادئ الأساسية في التأمين البحري أنه ينبغي، من أجل الحصول على تغطية تأمينية، أن يوجد نوع ما من العلاقة القانونية أو الحادثة بين الشخص المستفيد من التأمين والملكية المؤمن عليها • وهذه العلاقة تدعى "المصلحة القابلة للتأمين" وتستخدم للحيلولة دون استعمال وثيقة التأمين كوسيلة للمقامرة على فقد ان ملكية شخص آخر • ويطبق هذا المفهوم بتساؤل كبير الى حد يجعل في الامكان اعتبار المصلحة القابلة للتأمين موجودة في كل مرة يكون فيها مثل هذا الشخص في وضع يجعله يستفيد من وصول السفينة أو البضائع سالمة، أو يعرضه للخسر من جراء فقد ادائها أو تلفها •

٢٤ — وقد أو وثيقة التأمين البحري عبارة عن ترتيب يوافق فيه شخص يدعى المؤمن أو المؤمن لديه، طبقاً لشروط محددة في العقد، على التعويض على شخص آخر يدعى المؤمن له عن خسارات تلحق بالمتكالكات كالسفنينة أو البضائع أو المنقولات الأخرى التي يتم نقلها بحراً (١٤) • وبحارة أخرى، فان المؤمن يضمن أو يكتب في خطر ما، وتستخدم كلمة "خطر" هنا بمعنى خطر الخسارة التي تقع على ممتلكات مؤمن عليها، ويمكن أن يتضمن خطر الخسارة هذا لا المتكالكات المفقودة فعلاً فقط وإنما الخسارة المالية أيضاً، كذلك الناجمة عن فقدان أجراء السفين أو رسوم العبور، أو العمولة أو الأرباح بالإضافة الى أنواع معينة من التبعات اراء الغير •

٢٥ — والشروط المحددة الواردة في عقد التأمين تنص عادة على حدود معينة من حيث نوع الحوادث التي يمكن أن تؤدي الى خسارة يتعين على المؤمن دفع تعويضات عنها • هذه الحوادث تسمى بـ "الأخطار المؤمن ضدها" أو "المخاطر المؤمنة" • لذا فقد تحدد وثيقة التأمين أنها تغطي أنواعاً معينة فقط من الأخطار البحرية أو "مخاطر البحار" • وفي حالات أخرى قد تكون الوثيقة وثيقة تأمين ضد أخطار الحرب فتتص على أنها لا تغطي الا الخسارة الناتجة عن أعمال حربية أو عن أحداث تتصل بها • ومن الممكن أيضاً أن تحدد وثيقة التأمين أنها تغطي المسؤولية الناجمة عن تسبب المتكالكات المؤمنة بالخسر لممتلكات أخرى كما يمكن أن يحدد عدد وقوع تصادم بين السفن •

٢٦ — وقد توضع قيود اضافية على نوع الخسائر التي يدفع عنها تعويض • فعلى سبيل المثال قد تقتصر وثيقة التأمين على تغطية الخسائر الكليية فقط (١٥) • وفي حالات أخرى قد تشير الوثيقة الى أنها تتضمن كل أنواع الخسارة الجزئية، وتدعى "الحوارية"، أو قد تميز بين أنواع مختلفة من "الحواريات" فتغطي "الحوارية العامة" التي هي "حوارية" افتعلت

(١٢) للاطلاع على شرح أوفى، أنظر الدراسة التي أعدتها أمانة الأوكناد بعنوان "Marine cargo insurance" (Marine cargo insurance) (TD/B/C.3/120) .

(١٣) R. H. Brown, Marine Insurance—The Principles (London, Witherby and Co Ltd., 1970)

p. 19 .

(١٤) مع أن فترة التأمين على البضائع المفقولة، كما سنتبين فيما بعد، كثيراً ما تتعدى الآن فترة النقل البحري الفعلية لتغطي البضائع خلال نقلها برا من نقطة المنشأ وحتى نقطة الوصول •

(١٥) تتضمن الخسارة الكليية الفعلية تلف الأشياء المؤمن عليها أو ضياعها نهائياً على المؤمن له • وال نوع الأخرى من

الخسارة الكليية هو "الخسارة الكليية المفترضة" حيث يتخلى المؤمن له تخلياً معقولاً عن الشيء المؤمن عليه للمؤمن لأنه يبدو أن الخسارة الكليية الفعلية أصبحت محتومة أو لأن منع حدوث خسارة كليية يستوجب نقفات تتعدى قيمة ما يتم إنقاذه •

عدا لانقاذ كل المصالح في الرحلة من الخسارة الكلية^(١٦)، لكن مع استثناء العوارية الفردية وهي "العوارية" الناجمة مصادفة بسبب "مخاطر البحر" (كالرياح والأمواج والعواصف) أو المخاطر الأخرى (الحريق مثلا) التي تم التأمين ضدها •

٢٧ - ويوافق المؤمن له ، مقابل موافقة المؤمن على الدخول في عقد التأمين ، على دفع " قسط تأمين " • ويعتبر هذا القسط تعويضا عن تحمل المجازفة بخسارة الممتلكات المؤمنة ، ويحتفظ به المؤمن عادة سواء فقدت الممتلكات أم لم تفقد • أما مقدار هذا القسط فيعتمد على تقدير المؤمن لمدى الخطر الذي ستعرض له الممتلكات المؤمن عليها وعلى مقدار التعويض الذي سيترتب عليه دفعه • ويتوقع المؤمن ، في تأمينه لعدد من المخاطر واستلامه الأقساط المقابلة لها ، أن لا يسفر ما يسمى بشكل غير دقيق " قانون العواريات " ، فعلا ، الا عن عدد ضئيل من المخاطر التي وافق على التأمين ضدها والتي تنتج عنها فعلا مطالبة ضده فسيضطر الى دفع تعويض عنها •

٢٨ - وبصورة عامة فان المؤمنين يفضلون توزيع امكانيات تعرضهم للمسؤولية على مبالغ صغيرة نسبيا تغطي عددا من المخاطر كيما يستفيدوا من عدم امكانية حصول الخسارة الا لنسبة مئوية محدودة منها فقط • ففهوم " توزيع المخاطر " يشكل مبدأ أساسيا من مبادئ التأمين • ويتم تطبيقه على نطاق واسع من قبل المؤمنين البحريين ليقبلوا الى أدنى قدر ممكن خسارتهم المالية في حال فقدان شيء مؤمن عليه بسبب خطر مؤمن ما • وهكذا نراهم يفضلون على تأمين ١٠٠ في المائة في شيء واحد تأمين ٥٠ في المائة من شيئين ، بل ٢٥ في المائة من أربعة أشياء اذا أمكن ، حتى لا تشكل خسارة شيء واحد عبئا ماليا ثقيلا على المؤمن •

٢٩ - ولتوزيع المخاطر قد يلجأ المؤمن البحري الى المشاركة في تأمين جزء فحسب من الخطر الذي عرض عليه تأمينه (أى أنه يوافق على تأمين خطر خسارة الممتلكات حتى نسبة مئوية معينة من قيمتها فقط) ، مما يقتضي المؤمن له اللجوء الى مؤمنين آخرين ليوافقوا على تغطية الجزء الباقي من الخطر • والخطأ التأميني الذي يحدث فيه أن يقوم أكثر من مؤمن واحد بتأمين جزء من الخطر مباشرة لحساب المؤمن له يدعى " التأمين المشترك " • ورغم أن كل مؤمن يتعاقد شخصا بالاصالة عن نفسه على تأمين جزء من الخطر الكلي ، فان هذا يتم عادة على ذات الأسس والشروط التي يتعاقد عليها المؤمن الأول (الذي يدعى "الرائد")^(١٧) •

٣٠ - كذلك يمكن أن يقبل المؤمن نسبة ١٠٠ في المائة من خطر ما ثم يفاوض مؤمنا آخر ليقبل جزءا من الخطر لا يود المؤمن الأول تحمله • ومثل هذا الترتيب ، الذي يقبل فيه مؤمن واحد الخطر مباشرة من المؤمن له ثم يحيله كله أو جزء منه الى مؤمن آخر اضافي أو أكثر ، يدعى " اعادة التأمين " • لكن عقود اعادة التأمين اللاحقة بين المؤمن الأول والمؤمنين اللاحقين لا تغير شيئا من العلاقة التعاقدية الأصلية القائمة بين المؤمن الأول والمؤمن له • ويمكن أن تقوم اعادة التأمين على أساس كل حالة على حدة ، وهذا يسمى " اعادة التأمين الاختيارية " ^(١٨) ، وفيه تكون اعادة التأمين المتعلقة بخطر مؤمن عليه من قبل المؤمن الأصلي قد تم الاتفاق عليها بشكل فردي بل تخص ذلك الخطر وحده فقط • ويحدث كذلك أن يتم مسبقا وضع اتفاق عام بين المؤمن الأصلي ومؤسسة اعادة التأمين تستهدف أحكامه تغطية جميع عمليات اعادة التأمين اللاحقة بين الطرفين أو فئة محددة منها ، ويلزم الطرفين بالتخلي عن عمليات اعادة التأمين هذه أو قبولها وفقا لأحكام الاتفاق • وهذا النوع من اعادة التأمين يدعى " اعادة التأمين التعاقدية " ^(١٩) • وهنا ، عن طريق وضع أحكام مناسبة في ترتيب اعادة التأمين تنطبق على اعادة التأمين وعلى المطالبات المدفوعة بموجبه ذات الشروط والأحكام الواردة في التأمين الأصلي ^(٢٠) •

(١٦) العوارية العامة تقوم على مفهوم بحري قديم يقضي بأنه اذا ما رهبت البضاعة في البحر (طرح الحمولة) لتخفيف وزن السفينة فان الخسارة الناجمة عن ذلك يجب التعويض عنها من قبل كل الأطراف المعنية لمصالحهم جميعا (مثلا مالكي السفينة والبضاعة) •

(١٧) "الرائد" تشير الى المؤمن الأول الذي تم التفاوض معه على قسط التأمين وشروطه • ويوجد مفهوم مواز لهذا في معظم أسواق التأمين التي تستخدم ترتيبات التأمين المشترك • أما المؤمنون الآخرون فانهم يعتمدون عموما على الكشف الذي أجراه المؤمن الرائد ويتبعون خطاه فيما يتعلق بشروط التأمين وأحكامه •

(١٨) ان كلمة "اختيارية" هنا تشير الى حق المؤمن لديه في أن يقرر هل يقبل خطرا ما على سبيل اعادة التأمين أم لا يقبله •

(١٩) لن تبذل أية جهود هنا لوصف مختلف أشكال اعادة التأمين التعاقدية • ولكن أنظر الدراسة التي أعدتها أمانة الأونكتاد Reinsurance problems in developing countries (منشورات الأمم المتحدة ، رقم المبيع E.74.II.D.2) •

(٢٠) اذا استخدمنا الممارسات البريطانية كمثال فان فقرة " يدفع ما يمكن دفعه " قد تدرج في اعادة التأمين

الاختياري وتكون صيغتها كما يلي :
" نعلن موافقتنا على أن تكون اعادة تأمين على ••• وأن يدفع ما يمكن دفعه على الوثيقة أو الوثائق الأصلية وأن تكون خاضعة لنفس البنود والشروط " •

V. Dover, A Handbook to Marine Insurance (London, Witherby and Co. Ltd., 1975), p.481

ويمكن ادراج بند "ترك الأمور للقد ر" في صك اعادة التأمين التعاقدية • والمعناد أن تصاغ هذه العبارة صياغة جزئية كما يلي :
" ان الشركة المتخلفة تحتفظ لنفسها وحدها بحق تصفية كل الخسائر ، سواء عن طريق تسوية أو دفعات طوعية أو ما خالف ذلك ، وتكون كل هذه التسويات ملزمة دون شروط لمعيد التأمين ••••• "

J. K. Goodacre, Marine Insurance Claims (London, Witherby and Co. Ltd., 1974), pp. 633-634 .

باء - الخصائص الدولية

٣١ - إن إحدى الملامح المميزة للتأمين البحري هي كونه ذات نطاق دولي ، إذ إن معظم التأمين على البضائع وولبي بطبيعته لأن تغطية البضائع المعقولة بحراً تقتضي عادة نقلها من بلد إلى آخر . لذا فإن المرسل / البائع للبضائع والمرسل إليه / المستحري كثيراً ما يمثلان شخصين مختلفين خاضعين لقوانين مختلفة ويتكلمان لغات مختلفة . وقد يكون مقر التأمين على البضائع في بلد المرسل أو بلد المرسل إليه أو في بلد ثالث ، فلا تكون لهم صلة بموضوع النقل إلا عن طريق عقد التأمين وحده . أما التأمين على أجناس السفن فيكتسب الصبغة الدولية بحكم خيط وقوع النقل أو التلف الذي تتعرض له السفينة في الخارج ، وكذلك بسبب اتجاه اللذين من مالكي السفن إلى الحصول على كامل التأمين أو بعضه في بلد غير البلد الذي يقيمون فيه . ومن الدوافع إلى هذا الاتجاه ازدياد عدد السفن التي يملكها أساساً يقيمون في بلدان ، بعضها بلدان نامية ، ليست لديها القدرة على توفير غطاء تأمين بحري لهذه السفن المحلية ، مما يقتضي مالكي السفن الحصول على التأمين من مؤمنين موجودين في عدد قليل من البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي ، مثل المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية . لذا فإنه ليس من العريب أبداً أن يؤمن مالك السفينة مجمل قيمته سفنه أو جزءاً من هذه القيمة مباشرة في بلد آخر ، رغم عدم وجود علاقة له بذلك البلد سوى عقد التأمين وحده .

جيم - بنية صناعة التأمين البحري

١ - اتحادات التأمين التعاوني

٣٢ - يمكن تقسيم عملية التأمين البحري عموماً إلى تأمين هدفه الربح وهو الذي يسمى هنا " بالتأمين التجاري " والبي التأمين الذي يتم بغرض الاستفادة المتبادلة وبشأن إليه باسم " التأمين التعاوني " .

٣٣ - ويتم التأمين التعاوني عدد ما يتفق عدد من الأشخاص أو المؤسسات مسبقاً على المساهمة في تعويض خسائر بعضهم البعض . وكلما أتت أخرى ، فإن كل عضو في مجموعة كهذه يصبح بمعنى ما مؤمناً تجاه كل عضو آخر . وعدد ما يتعرض عضو واحد للخسارة يقوم الأعضاء الآخرون بتقديم مساهمة نسبية طبقاً لمصلحة متفق عليها سلفاً بحيث تتوزع الخسارة بالتساوي على كل الأعضاء . ولما كان القصد من المساهمات مقتصر على التعويض عن خسارة فعلية فإن التأمين التعاوني ، خلافاً للتأمين التجاري ، لا توجد فيه أية نية لتكديس الأرباح (التي تصبح حقا شرعياً لصالح الأعضاء على أية حال) .

٣٤ - لقد انحصر استخدام ترتيبات التأمين التعاوني عموماً في تشكيل اتحادات للمالكي السفن تغطي خطر فقدان الممتلكات ، والتي يشترك فيها الدها ببساطة بكلمة التأمين على أجناس السفن ، وخطر التعرض للمسؤولية فيما يتعلق بتشغيل سفنهم والسخرى أيضاً إليه بكلمة تأمين المسؤولية . ويوجد في الوقت الحاضر عدد محدود جداً من الاتحادات التعاونية التي توفر غطاءً تأمين على أجناس السفن فيما يخص السفن التي تبحر في المحيطات (وكثيراً ما تدعى " بنوادى أجناس السفن ") . وتتقدم هذه النوادي أحياناً تأميناً على المسؤولية أيضاً . ومعظم اتحادات التأمين البحري التعاوني لا تقدم إلا غطاءً تأميناً للمسؤولية . والمسؤوليات التي يرغب مالكو السفن في الحصول على غطاء تأمينها يمكن أن تكون على أنواع منها مطالبات البضائع ، ومطالبات البحارة فيما يتعلق بالأصالة والمرضى ، ومطالبات مسؤولية الاصطدام ، ومطالبات رفع حطام السفينة . وتدعى الاتحادات التعاونية التي تقدم تأميناً على مثل هذه المسؤوليات بنوادى الحماية والتعويض .

٣٥ - ونتيجة لكون نوادي الحماية والتعويض ونوادى أجناس السفن هذه تتسم بطابع التعاون ، فإن هناك شعوراً بأن الصلة التعاقدية القائمة في هذه النوادي (والتي تتخذ شكل شروط العضوية) تنقل نسبياً من الحاجة إلى تحليل دقيق لها في هذه المرحلة . أضيف إلى ذلك أنه نظراً لجملة مجال التأمين البحري يتعذر عليها إجراء تحليل شامل لكل من التأمين التعاوني والتأمين التجاري . ولذا ، فإن هذا التقرير يركز على علاقة " الغراء " التعاقدية بين المؤمن والمؤمن له كما هي اليوم في الأسواق التجارية والتي تعتبر أساساً لنسب التحليل الحالي .

٢ - المؤمنون التجاريون

٣٦ - يعمل المؤمنون التجاريون على أساس قبول " قسط التأمين " مقدماً ولا احتفاظ به سواء فقدت الممتلكات المؤمن عليها أم لم تفقد كما هو مبين أعلاه (أنظر الفقرة ٣٧) . وتوجد عمليات التأمين التجاري هذه في معظم بلدان العالم وتغطي كلاً من تأمين أجناس السفن وتأمين البضائع . وتتفاوت أحجام المؤمنين البحريين التجاريين من مكان إلى آخر . وفيما عدا Lloyd's of London [اللويدز بلندن] والمؤلفة فقط من مجموعة من المؤمنين الأفراد بين تجمعهم تقابلات اكتاب متافسفة متعددة ، يتكون المؤمنون البحريون من مؤسسات خاصة أو حكومية أو من دوائر حكومية . وقد يتجمع عدة مؤمنين بحريين مع

بعضهم ليشكلوا سوقا كبيرة قادرة على المنافسة كما هي الحال عادة في البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي ، أو بشكل أكثر تكرارا ، وإن لم يكن دوما ، كما هي الحال في البلدان الاشتراكية أو البلدان النامية حيث يقوم مؤمن بحرى واحد دون سواه بأعمال سوق التأمين كلها في بلد ما (١٦) . وبالنظر الى العلاقات التعاقدية الدولية التي كثيرا ما يقيمها المؤمنون الوطنيون فإنه ينبغي التنويه بأن بعض اتحادات أسواق التأمين الوطنية هي أعضاء في الاتحاد الدولي للمؤمنين البحريين الذي يقوم بحقد اجتماعات سنوية للبلاد الأخرى حول أمور تتعلق بالمصالح المتبادلة .

٣٧ — ومع أنه لا يمكن وضع وصف لبيئية سوق التأمين البحري في كل بلد فإن الهدف هنا هو اعطاء فكرة موجزة على الأقل عن بنية السوق البريطانية التي تعتبر تقليديا سوق التأمين البحري الرئيسية في العالم . وتضم السوق البريطانية مؤمنين بوجودون بشكل رئيسي في عدد قليل من المدن الكبرى ، أهمها لندن . ويوجد في لندن مقر " اللويدز " وهو اتحاد من المؤمنين الفرديين يبلغ عدد هم أكثر من ١٤٠٠٠ يتحمل كل منهم مسؤولية شخصية غير محدودة عن الاخطار التي يؤمن عليها . ويتجمع هؤلاء المؤمنون الافراد في ٣٠٠ نقابة . وتدبر أعمال كل نقابة وكالة مكنتين بحريين مسؤولة عن تعيين مكنتين مختصين يقبل الاخطار التأمينية نيابة عن أعضاء النقابة الآخرين غير العاملين . وثاني كل الاخطار التأمينية الى نقابسات اللويدز عن طريق وسطاء مخولين بشكل خاص للقيام بهذا العمل ، ويسمون " سمسرة اللويدز " ، رغم أنهم يتمتعون على أية حال بحرية اختيار مؤمنين غير اللويدزان أرادوا ذلك .

٣٨ — وتآلف سوق لندن أيضا من شركات تأمين معظمها أعضاء في رابطة تسمى Institute of London Underwriters [معهد مكنتي التأمين بلندن] . ويرعى هذا المعهد مصالح الاعضاء المتبادلة في أمور التأمين البحري . وهناك عمدة لجان مشتركة تضم ممثلين عن كل من اللويدز ومعهد مكنتي التأمين بلندن ومنها مثلا Joint Hull Committee [اللجنة المشتركة لأجسام السفن] التي تشرف على شروط التجديد فيما يتعلق بوثائق تأمين أجسام السفن ، Technical and Clauses [لجنة الشروط والأموال البحرية] التي لها صلاحية وضع الشروط القياسية التي تستخدمها السوق البريطانية كلها .

٣٩ — أما بالنسبة لبيئية صناعة التأمين البحري الدولية فهناك القليل من التعميمات الواسعة التي يمكن ايرادها فيما يتعلق بالدور الدولي الذي تلعبه مختلف الاسواق الوطنية . فأولا ، يجب أن نذكر أن عملية توزيع الاخطار التي سبق ذكرها (في الفقرات ٢٨ — ٣٠) ينتج عنها قبول التأمين على أجزاء من تلك الاخطار من قبل مؤمنين يقيمون عبر الحدود الوطنية ، لكن توزيع الاخطار هذا على المستوى الدولي لا يقتصر فقط على أخطار بحري محددة دون سواها ، إذ قد يعتبر مجمل حجم الاخطار المكتنية من قبل مؤمن معين أو مجموعة مؤمنين في بلد معين أعظم من الطائفة التأمينية لهؤلاء المكنتين . وقد يحدث ذلك بصورة خاصة في أسواق التأمين البحري المؤسسة حديثا في البلدان النامية مما يستدعي التحلي عن جزء كبير من الخطر لمصالح مؤمنين موجودين في بلدان أخرى .

٤٠ — وفيما يتعلق بأسواق محددة فإن السوق البريطانية كانت منذ زمن بعيد وما تزال مركزا دوليا للتأمين البحري . وهناك أيضا عدد ضئيل من الأسواق الكبيرة الاخرى مثل سوق الولايات المتحدة الأمريكية بالاضافة الى بعض الأسواق الأصغر مثل سوق هولندا التي أصبحت دولية الاتجاه بشكل قوى ، وفي هذه الأسواق يقبل المؤمنون الآن بسرعة وسهولة الاخطار الناشئة في بلدان أخرى حتى وإن كانت جزءا من عملية إعادة تأمين أكبر تمت مع سوق وطنية واحدة أخرى على الأقل . وهناك أيضا أسواق أخرى كثيرا ما يكون مقرها في البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي والبلدان الاشتركية ، مثل الاتحاد السوفياتي وفرنسا والنرويج واليابان ، وهي تركز الى حد ما على الاخطار المحلية ويفهم مع ذلك أنها أصبحت مؤخرا مفتوحة للعمليات الدولية المباشرة ويقبل في معظم الاحيان مثل هذه العمليات بصورة منتظمة . أما الأسواق الأخرى بما فيها العديد من أسواق التأمين في البلدان النامية ، والتي تم تأسيسها منذ وقت وجيز جدا ولم يتيسر لها بعد تهيئتها القدر الكافية أو الخبرة اللازمة للقيام بعمليات تأمين بحري دولية على نطاق واسع فإنها تقتصر غالبا على قبول الاخطار ذات المشأ المحلي فقط على أساس التأمين المباشر . وعلى كل حال ، فإن هناك بعض الأسواق التأمينية المتطورة نسبيا في عدد من البلدان النامية ، مثل الكويت والهند ، لديها استعداد لقبول الاخطار على أساس تأمين مباشر من الدول الأخرى .

(١٦) يستخدم تعبير " سوق التأمين " كوصف فضفاض لمكان تجرى فيه عمليات التأمين أو لمجموعة مؤمنين يقدمون

نوعا معيناً من التأمين أو حتى للدلالة على أنواع مختلفة من المؤمنين . وهكذا ، فإنه عدد ما يتجمع عدد من المؤمنين في مركزى لندن وليفرول بالمملكة المتحدة يمكن للمرء التحدث عن سوق لندن أو عن سوق ليفرول أو عن السوق البريطانية مجتمعتهما . واضافة الى ذلك ، يمكن الاشارة الى " الأسواق التجارية " مقابل " سوق الحماية والتعويض " أو عن سوق اللويدز مقابل " سوق الشركات " . وبصورة عامة ، فإن كل بلد فيه مؤمن واحد على الأقل يقوم بأعمال التأمين يمكن الاشارة اليه باعتبارها سوقا — ويشار اليه في هذا التقرير بأنه سوق " محلية " أو " وطنية " .

٤١ — وما ساعد كذلك على توزيع الاخطار دوليا نشوء منظمات دولية كبرى متخصصة في قبول عمليات اعادة التأمين *ومعقدو التأمين المحترفون هؤلاء* ، الذين هم بمعنى ما تجار تأمين " بالجملة " يشتررون الاخطار التأمينية من مؤتمين " بالتجزئة " يتعاملون مع الجمهور مباشرة ، يعتمدون على قبول عمليات لا عادة التأمين ناشئة من كل أنحاء العالم * وعلالا ضافة الى القليل من شركات اعادة التأمين الكبرى المختصة بهذا العمل ، مثل تلك التي مقرها في سويسرا وفي جمهورية ألمانيا الاتحادية ، فان بعض أسواق التأمين الكلية في البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي ؛ وخصوصا أسواق بريطانيا والولايات المتحدة واليابان ، تقوم عليها بوظيفة منظمات متخصصة لا عادة التأمين بالنسبة الى العديد من أسواق التأمين المحددة في البلدان النامية التي تنقسمها القدرة الكافية على تغطية أكثر من نسبة مئوية بسيطة من اخطار البضائع وأجسام السفن المحلية .

٤٢ — واذ ما وضعت العلاقات الدولية لمختلف الأسواق الوطنية ضمن منظورها التاريخي يظهر ميل الأسواق الوطنية لتقبل الاخطار التأمينية على أساس دولي بشكل متزايد ، سواء كان ذلك بسحب المناقشة القائمة بين الأسواق للحصول على دخل الأقساط المتزايد الناتج عنها (على أساس مباشر أو على أساس اعادة التأمين) ، أو بسبب الحاجات المتزايدة في مجال التأمين لدى زبائنها من أصحاب السفن أو البضائع الذين يتسع نطاق انتشارهم ، أو بسبب حاجتها لتوزيع المخاطر * ومكثا أصبح العديد من الأسواق الآن ذات اتجاه دولي وأخذ ينافس السوق البريطانية فيما كان مرة مبدأا يكاد يكون قاصرا عليها وحدها * وفي هذا المجال ، ومع ظهور الدول المستقلة التي كانت مستعمرة ومع نمو المؤمن لهم والمؤتمين المحليين أيضا ففي هذه الدول الناشئة فقد أصبح ما كان مرة بنية دولية بسيطة نسبيا تضم القليل من أسواق التأمين البحري المتكيفة مع الظروف الوطنية في البلدان المتقدمة يطوى الآن على علاقات تعاقدية متزايدة المتعقيد بين المؤمن لهم والمؤمن لديهم والمؤمنين المشركين ومعقدو التأمين الذين يحملون عمر العديد من الحدود الوطنية والائتمانية .

دال — النظم القانونية للتأمين البحري

٤٣ — يستخدم مصطلح " النظم القانوني " في هذا التقرير للدلالة بصورة اجمالية على كل القواعد والاجراءات التي تؤثر في العلاقات التعاقدية للمؤمن والمؤمن له في مجال التأمين البحري * وهكذا فان المصطلح يتضمن شروط الوثيقة والأحكام التشريعية ، بالإضافة الى بعض التأثيرات المكتمة مثل القرارات القضائية و " مرسلات السوق " * وبخية ابضاح البجئة الدولية التي يعمل التأمين البحري فيها يرد فيما يلي استعراض عالمي موجز للمعتمدين الرئيسيين في مختلف النظم القانونية المنطبقة في التأمين البحري وهما شروط وثيقة التأمين والأحكام التشريعية على المستوى الوطني *

١ — الوثائق الوطنية المستخدمة في التأمين البحري

٤٤ — لا توجد في الوقت الحاضر شروط وثائق تأمين موحدة دولية للتأمين البحري * لذا تستخدم نماذج وثائق التأمين التي تصددها مختلف أسواق التأمين البحري الوطنية من بينها النموذج الذي يصدره اللوردز الانكليزي للتأمين على السفن والبضائع (أنظر الفقرة ٦٩ أدناه) و " شروط المعهد " الصادر عن معهد مكثبي التأمين بلندن ، والشروط العامة للتأمين على أجسام السفن التي يصدرها اتحاد المؤتمين على أجسام السفن اليابانيين ، وقواعد تأمين البضائع المتقولة وقواعد تأمين أجسام السفن الصادرة عن انجوستراخ في الاتحاد السوفياتي والوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على أجسام جميع السفن باستثناء سفن الصيد وسفن الزهرة والمراكب الشراعية والسفن ذات المحرك المساعد ، والوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع ووثيقة التأمين البحري على البضائع التي تستخدمها الشركة الوطنية للتأمين في زائير (سوتاس) ، والشروط العامة للتأمين على البضائع المعتمدة من قبل الاتحاد المكسيكي لمعهد التأمين والشروط العامة للتأمين على البضائع وعلى أجسام السفن التي وضعها معهد التأمين الوطني في كوستاريكا ، وتذكر هذه الفقرة على سبيل المثال لا الحصر .

٤٥ — وعلى أي حال ، فبالرغم من تنوع شروط وثائق التأمين البحري الوطنية يمكن القول بأن استخدام نماذج الوثائق الصادرة عن سوق التأمين البريطانية فيما يخص كلا من تأمين أجسام السفن والبضائع (والتي يشار اليها مجتمعة فيما بعد باسم "الشروط البريطانية ") أصبح شائعا الى حد جعل نماذج الوثائق هذه بحكم الواقع تقريبا الشروط الدولية للتأمين * اذ أن ما يقرب من ثلثي بلدان العالم التي تتعاطى تأمين أجسام السفن أو تأمين البضائع تستخدم الشروط البريطانية دون سواها أو كديل للوثائق المحلية أو بالإضافة اليها (٢٣) . واذ أخذت البلدان النامية وحدها بعين الاعتبار ، فان هذه النسبة ترتفع الى ثلاثة أرباع * وفيما يتعلق بالتأمين على البضائع فان بعض البلدان تستخدم الشروط البريطانية في تجارة التصدير والوثائق

(٢٢) استنادا الى ردود الحكومات الواردة على استبياني الأمانة حول التأمين على أجسام السفن وعلى البضائع *

المحلية في تجارة الاستيراد (٢٣) • وللشروط الفرنسية للتأمين البحري أيضا نفوذ دولي معين في بعض البلدان النامية التي لها ارتباط تاريخي مع فرنسا أو بلجيكا (٢٤) •

٤٦ — أما بالنسبة لأسواق التأمين البحري التي تستخدم وثائق محلية فان مثل هذه الوثائق تكون أحيانا كبدل للشروط البريطانية (٢٥) ، أو تستخدم أحيانا مقترنة ببعض أجزاء الشروط البريطانية • ويصعب في هذا المجال الأخير الحكم بشكل قاطع فيما اذا كان لدى بلد ما وثائق محلية أم لا لأن الوثيقة المحلية قد تكون (أ) نسخة مطابقة للشروط البريطانية (٢٦) (ب) أو وثيقة محلية بكل جوانبها ولكنها تتضمن بشكل أو بآخر واحدا أو أكثر من الشروط الموجودة في الشروط البريطانية (٢٧) ؛ (ج) أو وثيقة محلية تجيز الممارسة المتبعة اضافة الشروط البريطانية إليها (٢٨) ؛ (د) أو وثيقة محلية حقا لا يترك فيها مجال لاضافة شروط أجنبية (٢٩) •

٤٧ — وهناك اتجاه عام لدى البلدان النامية في آسيا وأفريقيا لاستخدام الشروط البريطانية ، أو الفرنسية في بعض الحالات ، أو استخدام بديل محلي مشابه تبعا للصلات التاريخية والثقافية لكل منها • وتستخدم أسواق وطنية قليلة في أمريكا اللاتينية وأفريقيا الشروط الأمريكية في بعض الحالات • وكثيرا ما يحصل ذلك بالاضافة الى استخدام الشروط البريطانية المشابهة لها كثيرا (٣٠) • وتوجد شروط محلية منفصلة في أكثر الأحيان في البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي والبلدان الاشتراكية وبلدان أمريكا اللاتينية • وفيما يخص بلدان أمريكا اللاتينية على أية حال فان الكثير من وثائق التأمين المحلية لديها تتضمن بأشكال متنوعة واحدا أو أكثر من شروط معهد المكتتبين بلندن أو تتوخى ارفاق بعض شروط المعهد بها (أنظر الحاشيتين ٢٧ و ٢٨) • وزيادة على ذلك ، فانه يمكن وجود استثناء من القاعدة العامة القائلة بأن هناك اتجاها لوجود وثائق تأمين محلية منفصلة في البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي وذلك في البلدان التي لها جميعا روابط تاريخية مع المملكة المتحدة ، وفي هذه الحالة فانه رغم امكانية وجود وثيقة محلية فانها تكون بشكل أساسي مشابهة للشروط البريطانية (٣١) • ومن ناحية أخرى ، فان البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي التي يقوم نظامها القضائي على عرف القانون المدني تميل بشكل أكبر نسبيا لأن يكون لديها وثيقة محلية منفصلة تختلف عن الشروط البريطانية •

(٢٣) كما ورد في ردود الدانمرك والسويد وفنلندا والنرويج وهنغاريا على استبيان الأمانة حول تأمين البضائع • ويتأتى ذلك عن الاعتقاد بأن المرسل اليهم الأجانب يفضلون وثائق تأمين معترفا بها عالميا مثل الشروط البريطانية على الوثائق المحلية غير المعروفة نسبيا •

(٢٤) كما ورد في ردود امبراطورية افريقيا الوسطى والسنغال ومالي على استبيانات الأمانة • زد على ذلك أن وثائق تأمين أجسام السفن وتأمين البضائع الصادرة عن الشركة الوطنية للتأمين (سوناس) في زائير وأيضا تلك الصادرة عن الشركة الوطنية للتأمين وإعادة التأمين في غينيا (سنار) تبدو وكأنها تعتمد الى حد ما على الشروط الفرنسية •

(٢٥) فعلا ، يشير رد ايطاليا على استبيانات الأمانة الى انه بالاضافة الى أربع وثائق قياسية محلية فان تأمين أجسام السفن قد يخضع أيضا لشروط معهد المكتتبين بلندن • كما ان وثيقة تأمين محلية على البضاعة تستخدم اضافة الى الشروط البريطانية • أما رد الأرجنتين فيشير الى انه من حق أى مالك سفينة أن يختار من بين مختلف الشروط القياسية المقبولة في السوق الدولية أو أن يختار الشروط الأرجنتينية أيضا • ويشير رد الاتحاد السوفياتي الى انه بالاضافة الى الشروط المحلية للتأمين على البضائع والتي تسمى قواعد تأمين البضائع المنقولة ، تستخدم أيضا الشروط البريطانية أحيانا •

(٢٦) كوثيقة تأمين أجسام السفن الصادرة عن شركة التأمين الوطنية في تنزانيا ، والتي تتضمن تعديلات طفيفة فقط على الشروط البريطانية •

(٢٧) كالوثيقة المفتوحة للتأمين على النقل الصادرة عن اتحاد التأمين في السلفادور • ورغم كون الوثيقة بشكل اجمالي وثيقة محلية ، فانها تتضمن شرط "الاحطار" الوارد في نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع (أنظر الفقرة ٧١) مترجما الى الاسبانية مع نص صريح بأن "المبادئ والقوانين والممارسات والاعراف" البريطانية ستحكم تفسيرها • ويفهم أيضا من رد البرازيل على استبيان الأمانة حول تأمين أجسام السفن بأنه تستخدم هناك وثيقة محلية تتضمن الشروط والأحكام الرئيسية التي يتبناها سوق لندن ، مع تعديلات ملائمة تأخذ التشريع المحلي في الحسبان •

(٢٨) على سبيل المثال قد ترفق ترجمة اسبانية لبعض شروط البضائع التي وضعها "معهد المكتتبين بلندن" بوثيقة التأمين البحري المحلية المستخدمة حاليا في الأرجنتين • وطبقا للردود التي تلقتها الأمانة ، فانه يمكن توسيع الشروط المكسيكية والتركية بالطريقة نفسها •

(٢٩) كما هو الحال بالنسبة للشروط الفرنسية والنرويجية على سبيل المثال •

(٣٠) كما جاء في ردود بنما وفنزويلا وليبيريا على استبيانات الأمانة •

(٣١) كما هي الحال في الشروط الأمريكية على سبيل المثال (شروط المعهد الأمريكي الصادرة عن معهد المكتتبين البحريين الأمريكي) •

٢ — القواعد الوطنية المناظرة للتأمين البحري

٤٩ — كما ذكر آنفاً ، فإنه لا توجد اتفاقية دولية تطبق على التأمين البحري * فقد وضعت رابطة القانون الدولي فني سنة ١٩٠١ ما يعرف باسم " قواعد فلاسغو للتأمين البحري " وكان الهدف من تلك القواعد أن يصار الى ادخالها فني وثائق التأمين البحري لتتأكد بأن تنظيم جوانب معينة من الخسائر الكلية وشعارات التخلي ، والخسائر الجزئية اللاحقة بالسفن ، وأثر عدم صلاحية السفينة للملاحة والتأمين المتعاقف * غير أن هذه القواعد لم تجد قبولاً واسعاً * ويتم النظر الآن ضمن الجماعات الأوروبية في مشروع توجيه صاد عن المجلس حول تسويق القوارب والقواعد والشروط الادارية المتعلقة بمقود التأمين داخل الجماعات * لكن المشروع في صيغته الحالية لا يطبق على عقود التأمين البحري .

٥٠ — لقد سن العديد من البلدان بما فيها بعض البلدان النامية ، تشريعات محلية توفر نوعاً من التنظيم لمقود التأمين البحري * ويختلف شكل هذه التشريعات من بلد لآخر ، إذ قد توجد في بعض البلدان بصورة رئيسية على شكل قانون محدد للتأمين البحري (٣٢) أو على شكل فرع للتأمين البحري ضمن قانون أشمل يتعلق بالتأمين بصورة عامة * وفي البلدان التي تطبق القانون المدني قد يوجد بصورة رئيسية على شكل فصل محدد للتأمين البحري في مدونة القوارب التجارية (٣٤) أو البحرية الوطنية (٣) * وكثيراً ما تستكمل تشريعات محدة كهذه بقوانين أخرى أهم مثل قوانين العقود العامة ، والأجزاء المنطبقة عليها . من مدونة القوارب المدنية الخ * ويرجح أن يكون لدى البلدان النامية في أمريكا اللاتينية دون بقية البلدان النامية تشريع للتأمين البحري يشكل عادة فرعا من مدونة القوارب التجارية أو البحرية * ويتظم بعض بلدان من بينها بعض البلدان النامية ، عقد التأمين البحري بالاعتماد على تشريعات التأمين المحلية المنطبقة عموماً على كل أنواع عقود التأمين .

٥١ — وتعتمد بلدان عديدة على قانون التأمين البحري لعام ١٩٠٦ في المملكة المتحدة (المشار اليه فيما يلي بقانون ١٩٠٦) كنظام تشريعي أساسي لعقد التأمين البحري * ويتخذ هذا الاعتماد أحياناً الصيغة الرسمية في بعض البلدان عد ما يضم قانون ١٩٠٦ الى التشريع المحلي اما حرفياً أو بصيغة مشابهة (أنظر الحاشية ٣٢) * ولا يتخذ هذا الاعتماد صيغة رسمية الى الحد المذكور في حالات أخرى وذلك عدداً يتشأ عن ممارسات الجهات الاضائية المحلية بالرجوع الى القانونون البريطاني (٣٧) أو عن شرط تعاقدى يرد في وثيقة التأمين البحري (٣٨) .

(٣٢) مثلاً ، قانون التأمين البحري لعام ١٩٠٦ في المملكة المتحدة ، وقانون رقم ٥٢٢٦-٥٢٢٧ المؤرخ في ٣ تموز / يولييه ١٩٦٧ في فرنسا ، وقانون التأمين البحري ، ١٩٦٣ ، في الهند ، وقانون التأمين البحري ، ١٩٠٩-١٩٧٣ ، في استراليا ، وقانون التأمين البحري ، ١٩٦٨ ، في كينيا .

(٣٣) مثلاً ، الفصل ٢ ، " التأمين البحري " ، في قانون التأمين لعام ١٩١٤ في الفلبين .

(٣٤) ففي فنزويلا مثلاً تحالج مدونة القوارب التجارية موضوع التأمين البحري في العنوان الثامن وكذلك في المواد تسعين ١٣٦ و ٨٠٠ (من القانون المدني * أنظر أيضا العنوان الثالث " التأمين البحري " في مدونة القوارب التجارية في اسبانيا ، ١٨٨٥ ، والكتاب الثاني ، العنوان السادس (القانون البحري المؤرخ في ٢١ آب / أغسطس ١٩٧٩) من مدونة القوارب التجارية في بلجيكا (بالاضافة الى القانون الصادر بتاريخ ١١ حزيران / يونيو ٨٧٤ بشأن التأمين عامة الى الحد الذي لا يطأله فيه القانون البحري) .

(٣٥) مثلاً ، العنوان السابع " التأمين " في مدونة القوارب البحرية في اثيوبيا ، ١٩٦٠ ، والفصل الثاني عشر " عقود التأمين البحري " في مدونة قوانين الملاحة التجارية في اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية ، والكتاب السادس " التأمين البحري " في مدونة القوانين البحرية في بولندا .

(٣٦) مثلاً ، القانون السنغالي المؤرخ في ٢٢ آذار / مارس ١٩٦٢ ، وقانون التأمين الايراني لعام ١٩٣٧ .

(٣٧) تعطى محاكم الولايات المتحدة ، على سبيل المثال ، وزناً كبيراً لقانون ١٩٠٦ على أنه يمثل القانون البحري العام في الولايات المتحدة حول هذا الموضوع ، ما لم توجد سلطة قضائية مخالفة في الولايات المتحدة أو أسباب فاهمة تتطلب الاضمار عن القانون البريطاني * أنظر قضية Queen Inc. Co. ضد Globe and Rutgers Fire Insurance Co. ، ٢٦٣ الولايات المتحدة ٤٨٧ (١٩٢٤) . ولكن أنظر Willburn Boat Company ضد Fireman's Fund Insurance Co. ، ٣٤٨ الولايات المتحدة ، ٣١٠ (١٩٥٥) . وأيضاً على سبيل المثال ، ما ورد في ريدو بنغلاديش وجمهورية تنزانيا المتحدة

وملاوي على استبيانات الأمانة * .

(٣٨) مثلاً كما ورد في الردود على استبيانات الأمانة الآتية من تايلند ، ومغاليا (حيث تنص وثائق التصدير التي تستخدم الشروط البريطانية على تطبيق القانون البريطاني) والنرويج والسويد (حيث يطبق القانون البريطاني على تأمين البضائع المصدرة اذا ما نص العقد على ذلك) .

٥٢ - ويبدو أن هذا الميل لدى البلدان النامية للرجوع الى القانون البريطاني يوجد أكثر ما يوجد حسيما يظهر من الرودود على استبيانات الأمانة في بلدان افريقيا وآسيا ، مع ان بعض بلدان أمريكا اللاتينية التي تستخدم بعض الشروط البريطانية بالإضافة الى الوثائق المحلية تشترط أن يحكم القانون البريطاني وممارساته تفسير هذه الشروط على وجه التحديد (٣٩) .

٥٣ - وعلى كل حال ، فان عادة الرجوع الى القانون البريطاني لا تقتصر على البلدان النامية فحسب بل توجد في عديد من البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوفي (٤٠) وفي بعض البلدان الاشتراكية أيضا (٤١) * وفي كثير من الحالات يحدث هذا الرجوع الى القانون البريطاني رغم وجود تشريعات تأمين بحرى محلية ، لكنه ينحصر عموما في نوع معين من التأمين البحري مثل تأمين البضائع المصدرة ، ويرتبط عادة بكون الشروط البريطانية هي المستخدمة فيما يخص هذا النوع المعين من التأمين (أنظر الحاشيتين ٣٨ و ٣٩) .

٥٤ - ويفهم أيضا أن بعض البلدان الناطقة بالفرنسية في القارة الأفريقية تعتمد على تشريعات التأمين البحري الفرنسية (٤٢) * وزيادة على ذلك ، فانه نتيجة لشيوع استخدام قانون التجارة الفرنسي لعام ١٨٠٨ كأساس لقوانين أخرى كثيرة في البلدان التي تطبق القانون المدني ، وخصوصا ما شرع منها خلال القرن التاسع عشر ، يوجد ميل لأن تعكس أحكام قانون ١٨٠٨ المتعلقة بالتأمين البحري بدرجات متفاوتة في القوانين العائدة الى تلك الفترة في كثير من بلدان أوروبا وأمريكا اللاتينية (٤٣) .

٥٥ - وفي البلدان التي ليس فيها قانون محدد لعقود التأمين البحري ولا اشارة الى القوانين البريطانية أو الفرنسية فانه يمكن الاعتماد على القانون المحلي المطبق على كل العقود (٤٤) .

٥٦ - ورغم تباين المضمون الدقيق للتشريعات الوطنية من بلد لآخر فانه يمكن القول بصورة عامة أن التشريع كثيرا ، وان لم يكن دائما ، ما يميل الى احتواء قواعد ناظمة للجوانب التالية من العلاقة التعاقدية : المصالح التأمينية ، والقيمة التأمينية ، والكشوف والبيانات المقدمة عند صياغة العقد ، وشكل وثيقة التأمين ومضمونها ، والتأمين المضاعف ، والأقساط ، والوثائق " العائمة " أو " المفتوحة " للتأمين على البضائع ، وقواعد وثائق الرحلة (فيما يخص بدء الرحلة ، والانحراف والتأخير * الخ) وتأمين المسؤولية ، والتأمين لمصلحة شخص آخر ، وأنواع المخاطر ، وازدياد المخاطر أثناء فترة العقد ، وأثر اهمال المؤمن له ، وتحويل وثيقة التأمين ، وخسارة الموضوع المؤمن عليه والتخلي عنه ، والتزامات المؤمن له في حالة الفقدان ، ومقدار التعويض ، وحقوق المؤمن عند تسوية المطالبة ، وحق التقادم .

٥٧ - والنقطة الأخرى التي يتوجب التشديد عليها فيما يتعلق بالتشريعات الوطنية المنطبقة على التأمين البحري هي أنه نتيجة للطبيعة الفنية والمعقدة للموضوع ، فان التشريعات الوطنية تنتج ترك قد لا بأس به من حرية الاختيار للأطراف المتعاقدة فيما يخص الشروط والقواعد الدقيقة التي تنظم العلاقة التأمينية * ونتيجة لهذا كثيرا ما تكون الأحكام التشريعية

(٣٩) مثلا ، كما يحصل في حالة الوثيقة المفتوحة للتأمين على النقل المستخدمة في السلفادور (أنظر الحاشية ٢٤) * والترجمة الاسبانية للشروط البريطانية المستخدمة في السوق الارجنتينية تتضمن عادة اشتراطا مماثلا (أنظر الحاشية ٢٥) .

(٤٠) مثلا : اليابان (بالنسبة لتأمين البضائع) ، والولايات المتحدة الأمريكية ، والدانمرك والسويد وفنلندا والنرويج بالنسبة لتأمين البضائع المصدرة ، وهولندا بالنسبة لتأمين أجسام السفن وأحيانا تأمين البضائع * .

(٤١) مثلا ، هنغاريا (أنظر الحاشية ٣٨) .

(٤٢) كما تبين من رد مالي على استبيانات الأمانة * والمفهوم أيضا أن زائير ترجع الى القانون الفرنسي أو البلجيكي ، مع أن التشريعات الوطنية هي قيد الاعداد * .

(٤٣) أنظر Traité théorique et pratique des assurances R. de Smet, (Librairie générale باريس) de droit et de jurisprudence maritimes المجلد الثالث ، ١٩٦٠ ، ص ٥٣١ * .

(٤٤) مثلا ، كما تبين من رد العراق على استبيانات الأمانة فالقانون المدني العراقي ينطبق على عقود التأمين البحري * .

اختيارية وذلك يعني أنها كثيرا ما تكون قابلة للتغيير بموجب العقد (٤٥) * ومكذبا فقد يكون النظام القانوني الدهانشي الذي يحكم العلاقة بين الأطراف مختلفا اختلافا كبيرا عن الأحكام التشريعية الأصلية * وفي بعض البلدان يتم تحجواز الأحكام التشريعية كليا ، وخصوصا فيما يتعلق مدعا بالتأمين البحري ذاته ، عن طريق قواعد تعاقدية موحدة يوافق عليها القطاع الخاص المتناهي داخل البلد (٤٦) *.

هاء - نظرة عامة في النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري

٥٨ - سيقتفم موجز مختصر عن بعض جوانب القانون ، وشروط الوثائق ، ومراسلات السوق في مجال التأمين البحري للمساعدة على ايجاد تفهم أفضل للتأمين البحري التجاري بهدف تقديم تحليل أكثر تفصيلا للنقاط معينة في مرحلة لاحقة * ويستند ونتيجة للتطور التاريخي للتأمين البحري أن القوايين وشروط الوثائق والمراسلات البريطانية تمثل عناصر عقود التأمين البحري التي تطلق تفهما أوسع في جميع أنحاء العالم مما أدى الى استخدام النظرية البريطانية الى عقد التأمين البحري وجعلها الأساس الذي يقوم عليه القسم الأكبر من هذه النظر العامة *.

١ - التعاقف على غطاء التأمين

٥٩ - ان مشترى التأمين البحري هم عادة مالكو السفن (أوداوتومهم أحيانا الذين يرغون في الحصول على غطاء مباشر لمصالحهم المالية في السفينة) أو أصحاب البضائع الذين يحتفل أن يكونوا اما شاحني البضائع التي يتوجب ترتيب غطاء لها حسب شروط "سيف" (S.I.F.) للبيع على سبيل المثال (أو الذين يرغون بغطاء للفترة الزمنية التي يتحملون فيها مسؤولية البضائع في البيع بشروط "قوب" مثلا) أو مرسل اليهم مضطرون للحصول على تأمين خاص بهم على البضائع المشتركة حسب شروط "القوب" مثلا * ويتوجب على هؤلاء ، للحصول على غطاء تأمين ، أن يفاوضوا اما المؤمن بهاشرة أو سمسار تأمين *

على سبيل المثال ، المادة ٨٧ من قانون ١٩٠٦ * وكما قيل عن قانون ١٩٠٦ ، فان :

"... الهدف الرئيسي من هذا القانون بصورة عامة هو نشر القانون وهذا يعني اطلاق الأطراف على الوضع القانوني ان لم يتفقوا على صيغة محددة ، تاركا لهم الحرية في الوصول الى أى اتفاق بالاتم حاجاتهم الخاصة" *.

E.R.H. Ivamy ، *Chalmers' Marine Insurance Act, 1906* ، M. D. Chalmers ، الطبعة السابعة ، راجعهنحصا (لندن ، Butterworths ، ١٩٧٢ ص ، ١٣٧ *)

أنظر أيضا المادة ٢ من القانون الفرنسي رقم ٦٧-٥٢٢ عن التأمين البحري المورخ في ٣ تموز / يوليو ١٩٦٧ الذي يخص المواد التي لا يمكن تجاوزها عن طريق العقد ، وبذا يسمح للأطراف بتغيير أثر الأحكام الأخرى بالاتفاق فيما بينهم * واضافة الى هذا ، وكما يشير رد اسبانيا على استبيانات الأمانة ، فان أحكام القانون التجاري لعام ١٨٨٥ تطبق فقط في حال عدم وجود أحكام في عقد التأمين *.

(٤٦) كما ورد في رد الترويج على استبيانات الأمانة فان قانون عقود التأمين يسمح في معظم جوانبه لأطراف العقد أن تتفاوض على قواعد خاصة بها * وهكذا ، فان التأمين على أجسام السفن تنظمه خطة التأمين البحري الترويجية لسنة ١٩٦٤ ، والتأمين على البضائع تنظمه خطة التأمين الترويجية لنقل البضائع لسنة ١٩٦٧ ، وهما خطتان تم اعتمادهما بالتشاور مع ممثلي المنظمات الصناعية والتجارية والأكاد يمية *.

وكما ورد في رد السويد فان قانون عقود التأمين غالبا ما تتجاوزه السفن التجارئة باستعمال بنود "الشروط السويدية العامة للتأمين على أجسام السفن" والتي وضعت من قبل اتحاد المكتبيين البحرينيين السويديين و "النادي السويدي" واتحاد مالكي السفن السويديين *.

وكما ورد في رد جمهورية ألمانيا الاتحادية فان أحكام القانون التجاري (المواد ٧٧٨-٩٠٠) تلغى بصورة دائمة بالاتفاق المتبادل * ويتم تطبيق "القواعد الألمانية العامة للتأمين البحري" (ADS) التي تكملها "الشروط الخاصة للبيضائع (ADS Cargo 1973)" أو "شروط أجسام السفن" الصادر عن "اتحاد المؤميين البحرينيين الألمان" وفقا للحالة * وقد تم وضع القواعد الألمانية العامة للتأمين البحري والشروط الخاصة للبيضائع لعام ١٩٧٣ بالاتعاون مع وموافقة ممثليين عن المجموعات المهتمة بالانشاطات الاقتصادية واتحاد سمسرة التأمين الألمانى * كما وافق على شروط أجسام السفن كل من اتحاد مالكي السفن الألمان واتحاد سمسرة التأمين الألمان *

٦٠ — ويوجد السمسمار في سوق التأمين البحرى البريطانية كوسيط مستقل بين المؤمن له والمؤمن ليسهل التعاقد على التأمين ويسهل في مرحلة لاحقة أيضا تسوية المطالبات ويقوم المؤمن له باختيار السمسمار الذى يسدى له المصلحة على أساس أنه وكيله فيما يتعلق بنوع الغطاء المطالب ومن ثم يحاول الحصول على مثل هذا الغطاء ، وفقا لأفضل الشروط والأحكام التى يمكن توقعها بشكل معقول من مؤمن واحد أو أكثر • وينطبق السمسمار أيضا على الخدمات التى يقوم بها في شكل عمولة مقطوعة من أقساط التأمين التى يتقاضاها المؤمن • ويشير السمسمار عن وكيل التأمين بأن الأخير لا يعد وكونه مثملا لمؤمن واحد أو أكثر يحصل على طلبات التأمين مباشرة لحساب من ينمله • أما السمسارة فموجودون في العديد من البلدان في كل أنحاء العالم ، بما فيها البلدان النامية ، لكنهم أقوى ما يكونون في المملكة المتحدة والولايات المتحدة وبعض بلدان أوروبا الغربية • ولما تكسبون الاستعانة بهم الزامية ، رغم أنه من الضرورى استخدام سمسمار معتمد من قبل اللورد في السوق البريطانية اذا ما أريد الحصول على غطاء تأمين من تلك المؤسسة بالذات •

٦١ — ولكي يتمكن المؤمن له من الحصول على غطاء تأمين يجب عليه أن يقدم وصفا كاملا للخطر — ما هو (سفيقة أم بضاعة ونوعها) • الخ • وقيمتها ، ووجهتها • الخ ليعتمد عليه المؤمنون المهتمون بالموضوع عند اتخاذ قرارهم بقبول الخطر ومعدل القسط المطلوب • لذا فالكشوفات والبيانات التى يقدمها المؤمن له حول الخطر يجب أن تكون صحيحة •

٦٢ — وتتص أحكام قانون ١٩٠٦ المتعلقة بالكشوفات والبيانات التى يقدمها أطراف عقد التأمين على أن العقد يقوم على مئتي حسن النية ، ويمكن إبطاله من قبل الطرف المتضرر اذا لم يحافظ على مستوى حسن النية هذا • لذا ينبغي للمؤمن له أن يكشف للمؤمن قبل توقيع العقد عن كل ظرف مادي معروف لديه أو كان يجب أن يعرفه المؤمن له في مسار عمله الاعيادي (ما لم يكن ذلك معروفا للمؤمن أو ينبغي أن يكون معروفا له كما هي الحال بالنسبة للمعلومات المعلن عنها بصورة عامة) • وزيادة على ذلك ، فان أى بيان مادي يقدمه المؤمن له الى المؤمن خلال المفاوضات حول العقد يجب أن يكون صحيحا الى حد كبير • ويعرف الطرف أو البيان المادي على أنه كل ما من شأنه التأثير على حكم مؤمن متعقل في تحديد القسط أو في قراره بقبول الخطر أو عدمه • واذ لم يكشف المؤمن له عن معلومات مادية حقيقية مادية فالمؤمن الحق عدد قد أن يتجنب أية مسؤولية عن الخسائر التى تغطيتها وثيقة التأمين حتى اذا كانت الخسارة ناجمة عن ظروف لا علاقة لهسا أبدا بمحدد الكشف أو سبب التبيان غير المتعمدين • وتوجد قواعد مماثلة لهذه في الأنظمة القانونية الوطنية التى تتبجح القانون البريطاني (٤٧) •

٦٣ — ويجوز ، طبقا للقانون البريطاني ، أن تتص وثيقة التأمين البحرى على قيمة للشيء المؤمن عليه تساوى القيمة المتفق عليها بين أطراف العقد • وتتضمن القيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين بين المؤمن والمؤمن له القيمة الفعلية أو القيمة التأمينية للشيء المؤمن عليه • وخلاف ذلك ، قد لا تحدد الوثيقة قيمة الشيء المؤمن عليه مما يترك تحديدا للقيمة التأمينية لورقت حصول الخسارة أو الضرر • ومن المتفق عليه عموما أن البت في القيمة التأمينية للشيء المؤمن عليه الذى يتم بناء على القيمة المتفق عليها هو وسيلة مفيدة لتجنب الشكوك التى قد تتجهم في المستقبل فيما يتعلق بتحديد مقدار التعويض هو القيمة المتفق عليها حتى حال الخسارة (٤٨) • ويمكن اذا ما حدثت خسارة تامة لموضوع التأمين يكون مقدار التعويض هو القيمة المتفق عليها حتى وان كانت القيمة الفعلية أكبر أو أصغر من القيمة المتفق عليها • وتكاد تكون كل وثائق تأمين البضائع وأجسام السفن في الواقع واثق محدد للقيمة ، أى أنها تتص على قيمة متفق عليها •

٦٤ — واذ ما اشترى المؤمن له قدرا من التأمين ، يدعى المبلغ المؤمن عليه ، والذى هو مساو للقيمة التأمينية أو القيمة المتفق عليها والمضمون عليها في وثيقة التأمين يقال عن المؤمن له عدد بأنه " مؤمن له بشكل تام " • واذ كان المبلغ المؤمن عليه أقل أو أكثر من القيمة التأمينية أو القيمة المتفق عليها فيقال عدد بأن المؤمن له ناقص التأمين أو زائد التأمين حسب الحالة • واذ كان ناقص التأمين فانه يعتبر مؤثما لنفسه فيما يتعلق بالفارق الذى لا يغطيه التأمين • ويمكن اذنه يعتبر مؤثما مشا ركاً مع مؤثمين آخرين •

٦٥ — اذا كان المؤمن له زائد التأمين فلا يجوز له أن يسترجع الا ما يعادل القيمة التأمينية أو القيمة المتفق عليها للشيء المؤمن ، نظرا لأن الهدف من التأمين هو تعويض المؤمن عن الخسارة فقط • وكثيرا ما يحصل التأمين الزائد عدد وجود وثيقتي تأمين تغطيان الخطر نفسه ، ويدعى ذلك " بالتأمين المضاعف " • واذ ما حصل التأمين الزائد عن طريق التأمين المضاعف فان محد التعويض يبقى صالحا مما يحد من مستردات المؤمن له ضمن حدود القيمة القابلة للتأمين أو القيمة المتفق عليها •

(٤٧) مثلا قانون التأمين البحرى الهندى ، ١٩٦٣ ، وقانون التأمين البحرى ، ١٩٠٩-١٩٧٣ ، بالكونومولث الاستراسي •

(٤٨) وزيادة على ذلك ، فان وثيقة محدد للقيمة للتأمين على البضائع تكمن المؤمن له من اضافة ربحه المتوقع الى القيمة بحيث أنه يكون في الوضع نفسه اذا ما حصلت الخسارة وكأن الرحلة قد استتمت •

٦٦ — وعند ما يحدث المؤمن نسبة القسط الذي يستوفيه تجاه خطر معين فإن عليه مراعاة مختلف الاعتبارات المتعلقة بهذا الخطر والتي من شأنها أن تؤثر على احتمال حدوث الهلاك ومقدار المكائبات المؤمن في تحمل المسؤولية • وقد تكون مثل هذه الاعتبارات في مجال التأمين على أجناس السفن نوع السفينة (سفينة شحن بضائع سائفة ، أو ناقلة نفط ، أو سفينة حاويات ، أو ناقلة غاز مسيل الخ) ، والحمولة ونوع القوة المحركة (سفينة نفوسى ، شراع ، محرك) ، وحالة التجهيزات ، وعمر السفينة ، وحدود تجارة السفينة (عالمية أم محصورة في منطقة جغرافية معينة) ، ونوع البضائع المتعولة ، ونوعية إدارة السفينة ، وتجارب المطالبات الماضية ، وتاريخ آخر فحص لها ورز تصنيف السفينة (٤٩) ، وشروط التأمين وقيمة السفينة • أما في مجال تأمين البضائع فقد تكون مثل هذه الاعتبارات نوع البضاعة ، وصلحية تعبئتها ، وقيمتها ، ونوع السفينة المستخدمة ، وطبيعتها الرحلة ، وسجل المطالبات الشاحن وشروط التأمين •

٦٧ — إن موضوع تحديد النسبة الأولية المبدئية يعود الى تقدير المؤمن الشخصي • إذ أن استخدام تعريفات معينة ليس من الأمور الشائعة في مجال التأمين البحري وخصوصا في السوق البريطانية • فحيثما توجد منافسة بين مؤمن أو أكثر في سوق معينة ، كما هو الحال في السوق البريطانية ، يمار عادة الى تحديد السعر المبدئي للقسط تجاه خطر ما طبقا لمعامل المناقشة هذه • بيد أنه في حالة تأمين أجناس السفن الذي يقوم عادة على أساس زمني ، فإن تحديد قيمة القسط الجديد عند حلول موعد تجديد وثيقة التأمين في السوق البريطانية يتم من خلال تطبيق ما يعرف " بالصيغة المشتركة للتأمين على أجناس السفن " • وقد اتفق على شروط هذه الصيغة في اللجنة المشتركة لأجسام السفن التي تقدم مؤثمين عن اللويدسز وأعضاء من معهد المكتئبين بلندن • وتهدف الصيغة المشتركة للتأمين على أجناس السفن الى الحد من المناقشة في سعر القسط عند تجديد الوثيقة • لكن تطبيقها على كل حال يبقى طوعيا تماما • ومن المفهوم أنه نتيجة لعوامل المناقشة هذه فإن أحد لا يتقيد بتطبيق الصيغة تطبيقا دقيقا في الوقت الحاضر ، وإن كان الغرض منها أن يستتبر بها الرواد عند تحديد أقساط التجديد • ويطبق العديد من أسواق التأمين البحري في البلدان الأخرى على مثل هذه التجديدات صيغة مشابهة (٥٠) •

٦٨ — ورغم أنه لا يعلن عن الشروط الدقيقة للصيغة المشتركة للتأمين على أجناس السفن ، فإن أثرها هو فرض عقوبات تتمثل في زيادة الأقساط بالنسبة الى السفن التي كانت تجارب مطالباتها غير مرضية • وتتدرج الصيغة في خمس فئات منفصلة تبعا لعدد السفن المؤمنة في أسطول ما ومجموع القيم المتفق عليها • ومعدا تطبيق الفئة " ألف " على الأساطيل المؤلفة من ثلاث سفن كحد أعلى بغض النظر عن القيمة ، أما الفئة " ب " فتطبق على الأساطيل المؤلفة من ثلاث سفن فما فوق طقس ثلاث سفن كحد أعلى بغض النظر عن القيمة ، أما الفئة " ج " فتطبق على الأساطيل المؤلفة من ثلاث سفن فما فوق تزيد قيمتها أن لا تزيد قيمتها عن ٥٠ مليون دولار ، والفئة " دال " تطبق على أساطيل يزيد عدد سفنها على ثماني سفن وتزيد قيمتها على ١٠٠ مليون على ٥٠ مليون دولار ، والفئة " هـ " تطبق على الأساطيل التي تزيد على ١٥ سفينة وتوقع قيمتها ٢٥٠ مليون دولار • وتتفاوت الزيادة دولار ، والفئة " هـ " تطبق على الأقساط طبقا للفئة ، فيجوز تحميل زيادات مئوية أعلى من الأساطيل ذات القيم المتفق عليها النسبية المئوية المطبورة على الأقساط طبقا للفئة ، فيجوز تحميل زيادات مئوية أعلى من الأساطيل ذات القيم المتفق عليها المنخفضة / أو ذات السفن الأقل عددا • ولتجنب عقوبات الزيادة ينبغي على أسطول ما أن يثبت وجود فائض من الأقساط تجاه المطالبات ، والحد الأدنى لهذا الفائض يتغير تبعا للفئة ، حيث ينبغي على الفئات المعطاة على الأساطيل الصغيرة والقيم المتفق عليها المتدنية أن يكون لديها فائض أكبر (٥١) •

(٤٩) جمعيات التصنيف هي منظمات خاصة هدفها فحص السفن للحكم على مدى صلاحيتها للملاحة • وطقس أساس هذا الفحص توضع السفينة في رتبة يطمحها رمز معين يدل على مدى صلاحيتها للملاحة •

(٥٠) مثلا السوق الايطالية (Dover, A Handbook to Marine Insurance) ، المرجح المذكور ص ١١٨) ولجيبيا وجمهورية كوريا كما ورد في ردودهما على استبيانات الأمانة حول التأمين على أجناس السفن مرتين بحد الاصدار الأصلي لهذا التقرير مرة في ١٩٧٩ ، ولتجديد الوثائق في أسواق موجودة في جمهورية ألمانيا الاتحادية ، والولايات المتحدة ، والهند وآسيايا • أما العديد من الأسواق التي لا تطبق صيغة محددة فقد تلجأ الى تطبيق ضريبة اضافية شاملة تعكس التفخيم في أجور الاصلاح بينما تلجأ أسواق أخرى الى النظر في كل تجديد على أساس العوامل الخاصة به •

(٥١) تم تعديل الصيغة المشتركة للتأمين على أجناس السفن مرتين بحد الاصدار الأصلي لهذا التقرير مرة في ١٩٧٩ ، وأخرى في ١٩٨٠ ويفهم أنه بدلا من الفئات الخمس "ألف" الى "هـ" هناك الآن أربع فئات • فالفئات او ١ و ٢ توازي الفئات القديمة "ألف" الى "دال" وتوازي الفئة ٤ والفئة القديمة "هـ" • وتطبق الفئة ١ على الأساطيل التي تصل قيمتها الى ٤٠ مليون دولار ، والفئة ٢ الى ٢٠٠ مليون دولار ، والفئة ٣ الى ٤٠٠ مليون دولار ، والفئة ٤ الى ما يزيد على ٤٠٠ مليون دولار • واضافة الى ذلك ، فقد استعفي الآن عن عقوبة الزيادة المحددة لكل فئة بسلسلة من الزيارات الممكن تطبيقها على الفئات او ١ و ٢ كحجوة ، مما يوفر مرونة أكبر في تحديد سعر التجديد وتبعا لذلك قد رأ أقل من التحيز الكامن ضد الأساطيل الصغيرة لمصلحة الأساطيل الكبيرة ضمن هذه الفئات الثلاث •

٢ - وثيقة التأمين

٦٩ - تعتمد وثيقة التأمين البحري البريطانية على وثيقة قديمة تسمى "نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع" Lloyd's S.G. Form والتي بقيت دون تعديل يذكر منذ القرن الثامن عشر (١٧٠٦) * وتوجد نسخة عن نموذج التأمين على السفن والبضائع هذا ، كما جاء في الملحق الأول لقانون عام ١٩٠٦ ، في المرفق الأول لهذا التقرير .

٧٠ - ويتضح من تحليل نموذج التأمين على السفن والبضائع أنه يتضمن بنودا متنوعة تعطي ، عن طريق ملء الفراغات المناسبة ، وصفا للأطراف والرحلة وموضوع التأمين بما فيه أسم السفينة وربانها ، والزمن الذي تستغرقه الرحلة ، وخيارات معينة في خط سير الرحلة (تدعى شرط " التوقف والمكوث ") ، وقيمة موضوع التأمين (شرط " التقييم ") ، والمخاطر المؤمن ضدها (ويدعى شرط " المخاطر ") ، وبعض الخيارات المنوطة للمؤمن والمؤمن له للتقليل من مدى الاصابات (شرط " المقاضاة والعمل " وشرط " التخلي ") ، ووعود المؤمن بالتأمين على الممتلكات (شرط " الالتزام ") ، واستلام القسط (شرط " الاثبات ") وقبود معينة أخرى على تسوية المطالبات في شكل " سماعات " (٥٧) (" المذكرة ") (٥٤) . وهنالك صيغ مختلفة للنموذج المتداول للتأمين على السفن والبضائع ، وباستثناء بعض الصيغ المستخدمة في أسواق وطنية أخرى ، فإن معظمها لا يدخل الا تعديلات طفيفة على الصيغة الأصلية .

٧١ - ويعدد متن نموذج التأمين على السفن والبضائع المعروف بشرط " المخاطر " أنواع الأخطار التي يوفر التأمين حماية منها * وقد كان هذا الشرط الذي لم يتبدل جوهريا منذ قرون موضوع قدر هام من الدعاوى القضائية * وصيغة الشرط في نموذج التأمين على السفن والبضائع الصادر عن اللويدز هي كما يلي :

" فيما يتعلق بالمجازفات والمخاطر التي نرضى نحن المؤمنين بتحملها وتقبلها خلال هذه الرحلة : فإنها تتصل بالبحار ، ورجال الحرب ، والحريق ، والأعداء ، والقراصنة ، والقراصنة المتجولين ، واللصوص ، والقاء الحمولة في البحر ، وخطابات البيع والبيع المعاكس ، والهجمات المباشرة ، والأسر في البحر ، والحجز ، وأعمال السلطة والحبس من قبل أى ملك أو أمير أو أناس من أى شعب كان أو حالة أو وضع على الاطلاق ، والا همال المتعمد من قبل الربان والبحارة ، وكل المخاطر والخسائر والبلايا الأخرى التي سببت أو ستسبب أذى أو ضررا أو عطلا للبضائع المذكورة وللسلع وللسفينة * * * الخ أو لأى جزء منها " (٥٥) .

ان الممانعة العامة في تعديل وثيقة التأمين هذه التي مضت عليها قرون طويلة قد أدت الى الحاجة الى ارفاق شروط تعديلية مطولة بنموذج الوثيقة الأصلية كوسيلة لمجاراة التطورات الحديثة في مجال التأمين البحري * ويتم وضع مثل هذه الشروط تحت اشراف معهد المكتتبين بلندن (أنظر الفقرة ٣٨) ويشار اليها باسم " شروط المعهد " .

(٥٢) اعتمدت اللويدز هذا النموذج رسميا سنة ١٩٧٩ ، وأدخل منذئذ في الملحق الأول لقانون التأمين البحري لسنة ١٩٠٦ * ويمكن استخدام النموذج للتأمين على البضائع وعلى أجسام السفن بما أنه يتضمن الصيغة المناسبة لتغطية كلا النوعين من الأخطار * غير أنه يمكن التعامل مع مصالح التأمين على أجسام السفن والبضائع بشكل منفصل بطبع نماذج منفصلة للتأمين على السفن والبضائع وذلك بحذف الصيغة غير ذات الصلة بكل حالة على حدة كما يحصل في " الوثائق الموحدة للشركات " الصادر عن معهد المكتتبين بلندن .

(٥٣) " السماح " هو القدر الذى يجب التوصل اليه قبل أن تصبح المطالبة قابلة للدفع ، وعلى كل حال فما أن يحصل ذلك حتى تصبح المطالبة قابلة للدفع كاملا * انظر R. H. Brown, Dictionary of Marine Insurance Terms (لندن . Witherby and Co. Ltd . ١٩٧٥) ص ١٤٦ .

(٥٤) تعرف الفقرة الأخيرة من نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع ، والتي تبدأ بالعبارة N.B. ، " بالمذكرة " .

(٥٥) " الوثائق الموحدة للشركات " للتأمين على أجسام السفن والبضائع كل على حدة تعدل عبارة " البضائع والسلح والسفينة * * الخ " تبعا لموضوع التأمين الفعلي * أما شرط المخاطر في شروط التأمين على أجسام السفن للمعهد الأمريكي فقد تم تعديله بصورة مشابهة * وزيادة على ذلك ، فقد أضيفت جملة نهائية توضيحية على شرط المخاطر في الولايات المتحدة نصها كالتالي : * * ويستثنى ، على كل حال ، من المخاطر الآتية الذكر ما يمكن أن تستثنى بنود واردة في مكان آخر من وثيقة التأمين أو فيما يضاف اليها من ملاحق * .

٧٢ — وهناك أنواع عديدة من شروط المعهد تتراوح بين ما هو أساسي جدا وما هو مختص جدا ببعض أنواع مخاطرات البضائع وأجسام السفن • وتوضع مثل هذه الشروط عادة في مجموعات تطبخ على صفحة واحدة وتمثل عدد ما ترقق بنموذج التأمين على السفن والبضائع " مجموعة " تأمينية أساسية في نوع معين من أنواع التأمين • ويمكن أيضا ارفاق مجموعات إضافية من الشروط بهذه المجموعة الأساسية لتعدّل التأمين الحام بحيث يطبق على الخطر المحدد وعلى نوع التأمين المطلوب • فالتأمين المطلوب ومع أنه لا يمكن هنا استعراض الأنواع العديدة والمختلفة للشروط التي تقدم لصاحب السفينة أو صاحب البضائع ، فالتأمين تقدم فيما يلي التليل من الصيغ النموذجية التي تشكل أساسا لأنواع التأمين على أجسام السفن والبضائع شيوتا (٥٦) •

١) تأمين أجسام السفن

٧٣ — يتم اكتتاب معظم تأمينات أجسام السفن على أساس فترة زمنية مما يجعلها خاضعة لمجموعة قياسية من الشروط تدعى " شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن " (أنظر المرفق الثاني) وذلك إضافة الى نموذج التأمين على السفن والبضائع • وتعرف هذه الشروط عادة بشروط أجسام السفن " جميع المخاطر " أو " الشروط التامة " • وقد تستخدم شروط مغايرة اذا كان المطلوب مجال آخر من التغطية التأمينية أو اذا كانت التغطية تتطلب على أساس الرحلات واحدة واحدة (مثل " شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن — شروط عدم تغطية العوارية الفردية اطلاقا " و " شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن — شروط عدم تغطية الضرر اطلاقا " ، أو شروط المعهد فيما يخص الرحلة : أجسام السفن ") • ويرد فيما يلي استعراض موجز لبعض الشروط الهامة من شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن ، التي تتعلق بموضوع هذا التقرير •

٧٤ — يوسع الشرط الأول المسمى شرط " الاصطدام " أو شرط التضادم نطاق تغطية التأمين البحري الاعتيادية التي يقرها نموذج التأمين على السفن والبضائع ، بأن يتضمن مسؤوليات واقعة على مالك السفينة عن الضرر الحاصل للسفن الأخرى في حادث اصطدام • ويوفر هذا الغطاء بواسطة عقد تكليفي ، مما يلقى المسؤولية بموجب هذا الشرط على المؤمن تجاه المطالبات الخاضعة لبيوده حتى الحدود المتفق عليها دون الرجوع الى أى هلاك آخر تمت تسويته طبقا لوثيقة تأمين أجسام السفن • ورغم ذلك ، فإن نطاق الغطاء يبقى محدودا جدا • اذ تغطي تبعا للصيغة القياسية للشروط ثلاثة أرباح مسؤولية التضادم فقط ، وحتى في تلك الحالة فإنه يطبق فقط على حوادث الاصطدام الفعلية بين السفن (مما يترك دون تغطية المسؤوليات الناتجة عن الاصطدام بأشياء ثابتة أو عائمة ، وحوادث الاصطدام " دون تماس " ، الخ) • ووفق ذلك ، فإن مسؤولية المؤمن لتعويض المؤمن له تقتصر على ثلاثة أرباح القيمة المتفق عليها للسفينة (مع أنه يمكن الحصول على تغطية بنسبة أرباح أرباح) • والصيغة القياسية لهذا الشرط كما ترد في الشروط الأمريكية هي أكثر شمولاً لأنها تقضي بدفع أربعة أرباح مسؤوليات كهذه صعدوا الى القيمة المتفق عليها • وكلتا الصيغتين تتضمن أيضا لائحة استثناءات ، تستثني المسؤولية المتعلقة بمطالبات معينة معينة ، كمسؤولية رفع الحطام أو فقدان الأرواح • ويمكن تغطية هذه المسؤوليات المستثناءة أو أجزاء منها بإدخال السفينة في ناد للصمالية والتعويض (أنظر الفقرة ٣٤) •

٧٥ — وينطوى الشرط رقم ٧ (شرط " المخاطر الاضافية " (Inchmaree)) على لائحة أخطار مؤمنة ليكمل شروط المخاطر في نموذج التأمين على السفن والبضائع • وبما أن ذلك النموذج لم يعدل ليتلائم مع التقدم التقني ومتغيرات متطلبات التأمين ، فقد أصبح شرط الأخطار الاضافية هذا وسيلة متعارفا عليها لاضافة أخطار جديدة ينبغي تغطيتها في وثيقة تأمين أجسام السفن • وقد أدى ذلك الى اطلاق نص الشرط والى استمرار كونه مركز د عاوى قضائية لأنه يهمل نقطة التناقض فلسفتين متضابتين ، احدهما تتوقع أن تغطي وثيقة تأمين أجسام السفن أخطارا محدودة فقط بينما تقضي الآخرى بتغطيتها " كل الأخطار " (٥٧) •

٧٦ — والجانب البارز في هذا الشرط هو أنه يغطي فقط " الضرر الواقع على الموضوع المؤمن والناتج مباشرة عن " • • • • • أخطار معينة ومحددة • وهكذا اذا أخذت أخطار " انفجار المراجل ، انكسار السوراري " مثلا بعين الاعتبار فإن التعويض يدفع عن الضرر الناتج عن هذه الأحداث فقط دون استبدال المرحل الذي انفجر أو السوراري الذي انكسر •

٧٧ — ويمكن ربط شرط آخر يسمى " شرط الاهمال من جانب السفينة النظامية " بوثيقة التأمين ليحل محل شرط المخاطر الاضافية عدد دفع قسط اضافي ، رغم أنه من المفهوم أنه لا يتطلب دفع قسط اضافي في بعض الأحيان • وقد جاء هذا كرد فعل على عدم الاكتفاء بنطاق شرط المخاطر الاضافية وهو نتائج هامشي لفلسفة التأمين التي تقول بضرورة توفير تأمين أجسام

(٥٦) على أنه لم يتم هنا استعراض مختلف الشروط المتعلقة بتأمين الشحن •

(٥٧) Tulane Law Review " Inchmaree " clause : the 'Inchmaree' clause " F. L. Tetraault, " The hull policy , ص ١٩٧٧ ، ص ٣٣٣ (نيو أورليانس) ، المجلد الحادي والأربعون ، ١٩٦٦ — ١٩٧٧

السفن تغطية " لجميع الأخطار " بصورة أساسية * ولم يظهر هذا الشرط بصفته شرطاً صادراً عن معهد المكتبتين بلندن ، ولكن في صورة صيغ مختلفة وضعت أولاً من قبل مالكي السفن وجاءت الصيغة القياسية الحالية نتيجة اتفاق مبادئ بين ممثلين من مالكي السفن وعن المكتبتين (١٥٨) * وفيما يلي نص الشرط :

" مع التقيد بشروط وأحكام هذه الوثيقة ، فإن هذا التأمين سيغطي أيضاً :
انفجار المراجل و / أو انكسار السوراي *"

الضرر اللاحق بـ و / أو هلاك التأمين الناتج عن حادث أو عيب كامن أو فعل أذى يعتمد ، أو اهمال ، أو خطأ في التقدير أو عدم كفاية أي شخص على الإطلاق لكن باستثناء كلفة أو تصليح أو استبدال أو تجديد أي جزء قيمته خال يتوجب الاستغناء عنه فقط نتيجة لعيب كامن أو خلل أو خطأ في التصميم أو التركيب *
شريطة ألا يكون هذا الضرر أو الهلاك ناتجاً عن نقص في جهود مالكي السفينة أو أحد هم أو في جهود المدراء * ولا يعتبر الرباطية ، أو الضباط أو المهندسون أو المرشدون أو البحارة مالكين بحسب معنى هذا الشرط ان كانت لهم أسهم في السفينة "

ويكشف تحطيل النص عن نطاق تغطية أوسع من نطاق شرط المخاطر الاضائية ويبدو أن خطر انفجار المراجل وانكسار السوراي قد تمت تغطيته نفسه بدلاً من الضرر الناتج عن ذلك فحسب * وتتوفر بالاضافة الى ذلك تغطية للضرر الناتج من عدد أكبر من المخاطر ، وهو في الواقع الضرر الناتج من معظم أنواع الحوادث الواقعة بمصادفة *
٧٨ — ويوسع الشرط ٩ ألق شرط المقاضاة والعمل كما ورد في نموذج اللورند للتأمين على السفن والبضائع * كما يتبين الشرط ١١ (شرط التأمين للعساق) على أنه متى كان اهمال البحارة يعزى ، ولو من بعيد ، الى حدوث أحد المخاطر المذكورة في الجزء الأول من شرط المخاطر الاضائية (الانفجار الخ) والذي يتسبب بدوه بالضرر للاليات ، توجب عندئذ استبدال " سماح قابل للخصم " اضافي بنسبة ١٠ في المائة من صافي المطالبة المتعلقة بهذا الضرر *"

٧٩ — ويتجاوز الشرط ١٢ (شرط " العوارضات القابلة للخصم ") السماح المتصوص عنه في " المذكرة " الواردة في نموذج التأمين على السفن والبضائع (أنظر الفقرة ٧٠) ويحيل محله شرط يقضي بأن يخضع إجمالي المطالبات كلها (ما عدا مطالبات الهلاك التام) " الناتجة عن كل حادث أو حدث على حدة " " للخصم (١٥٩) *
الوطنية الموجودة في أسواق تأمين أخرى نوماً مشابهاً من السماح القابل للخصم (١٥٩) *"

(٥٨) يوجد شرط مماثل في سوق الولايات المتحدة صادر تحت اشراف النقابة الأمريكية للتأمين أجسام السفن *
" (٥٩) " السماح القابل للخصم " هو مقدار يجب تجاوزه قبل أن تصبح المطالبة قابلة للأداء ، وعندها يدفع المبلغ الفائض فقط * ويعتمد المقدار الدقيق للخصم على المفاوضات والمؤمن له * وقد اقترح في المسوق البريطاني سنة ١٩٧٥ أن ترفع كل وثائق التأمين على أجسام السفن الموجودة بنسبة ٢٥ في المائة على أن لا يتزيد عن مبلغ ٦٠٠ * * * * * ولا يزال بالأساطيل الكبيرة ، وأن كان يجوز لمالكي السفن التفاوض حول قيم خصم أطقى اذا رغوا في ذلك * ثم رفعت السوق البريطانية قيمة الخصم بنسبة ٢٠ في المائة سنة ١٩٨٠ دون تخفيض مواز في الأقساط * وفي الحالات التي كان يبلغ الخصم القائم فيها * * * * * ١٠٠ دولاً أو أكثر ، أمكن عددها زيادة القسط بدلا من زيادة الخصم *"

(٦٠) مثلاً تتضمن شروط التأمين على أجسام السفن في الولايات المتحدة شرط خصم مماثلاً * وتتضمن الشروط النزويحية للتأمين على أجسام السفن خصماً ينطبق على " كل اصالة " (القسم ١٨٩ من خطة التأمين البحري النزويحية لسنة ١٩٦٤) * والشروط الفرنسية للتأمين على أجسام السفن تتضمن عادة خصماً ينطبق على كل حادث مع ملحق الشرط الثالث * * * * * تأمين جميع الأخطار " * ومن ناحية أخرى ، فإن الشروط اليابانية للتأمين على أجسام السفن لا تستخدم خصماً في الغطاء التأميني القائم " الرقم التصنيفي ٥ — الا استثناء من العوارض الخاصة فيما عدا شرط النصادم ٤ / ٤ " * وعلى كل حال ، فإنه يستخدم خصم في الواقع في شروط الأخطار الاضائية (ألف) و (باء) التي توازي تقريباً شرط الأخطار الاضائية البريطاني (الشرط ٧ من شروط المعهد الرئيسية : أجسام السفن) وشرط الاهمال من جانب السفينة النظمية على التوالي (وفي هذه الحالات يستخدم الخصم تبعاً لكل حادث على حدة * * * * * ويستخدم الخصم أيضاً في شروط الأخطار الاضائية (جيم) والتي توفر تغطية لأضرار الطقن العاصف * ورغم النص الذي يقول بانطلاق ذلك على أساس الحادث الواحدة فان الضرر الناتج عن الطقن العاصف والحاصل في رحلة واحدة بين مراقبين متتاليين يعتبر ضميراً تاجماً عن حادث واحد *"

٨٠ — أما الشرط ١٩ (شرط " العطاءات ") فينطبق بعد حدوث التلف لسفينة مؤمن عليها وينتج عنه مطالبة على وثيقة التأمين * وبشير الشرط الى التزام المؤمن له باعلام المؤمن بالخسارة قبل اجراء الكشف ، أو اعلام أقرب وكيل للويدز ، اذا كان هذا مناسباً ، والى حق المؤمن في اختيار مرفأ الاصلاح ، وحق المؤمن في رفض حوض الاصلاح الذي وقع عليه الاختيار ، وحق المؤمن في قبول العطاءات ، والى العقوبة المترتبة على عدم الامتثال لما يتضمنه من أحكام * ولما أن المقياس المتبع في تحديد مسؤولية المؤمن عن الخسارة الجزئية الواقعة على سفينة هو الكلفة المعقولة للاصلاحات ، فان هذا الشرط يشكل قوة احتياطية هامة تمكن المؤمن من ضبط تكاليف الاصلاح *

(ب) تأمين البضائع

٨١ — من المؤلف أن يكون لدى مالك البضائع العادي ثلاث خيارات قياسية فيما يخص نطاق الغطاء التأميني * وهذه الخيارات موجودة ضمن ثلاث مجموعات من الشروط تدعى شروط المعهد بشأن البضائع أولاها " عدم تغطية العوارية الخاصة " وثانيتهما " مع تغطية العوارية الخاصة " وثالثتهما " جميع الأخطار " (أنظر المرفقات الثالث والرابع والخامس على التوالي) وتكاد تكون شروط هذه المجموعات متطابقة فيما عدا الشرط ٥ الذي يبين شروط كل منها *

٨٢ — وبالإضافة الى الشرط ٥ ، فان الشرط ١ المسمى بشرط " الترانزيت " ينطوي على أهمية خاصة لأنه يشتمل على ما يعرف بشرط " تأمين النقل الشامل (من الباب الى الباب) " * وتأثير هذا الشرط هو في تجاوزه نص نموذج التأمين على السفن والبضائع المتعلقة بمدة الغطاء (من المرفأ الى المرفأ) وفي توسيعه نطاق الغطاء التأميني من نقطة منشأ البضائع الى نقطة وصولها ، طبقاً لشروط معينة *

٨٣ — وتعتمد صياغة الشرط ٥ على استخدام شروط " عدم تغطية العوارية الخاصة " أو " مع تغطية العوارية الخاصة " أو " جميع الأخطار " أو عدم استخدامها * وبالإضافة الى تحديد التعويض القابل للدفع بالنسبة لأنواع معينة من الخسارات ، فان كل شرط فيه يعد مكمل لشرط المخاطر في نموذج التأمين على السفن والبضائع بحكم توسيعه لنطاق الأخطار المؤمن عليها التي تغطيها وثيقة التأمين *

٨٤ — وتنص شروط " مع تغطية العوارية الخاصة " على أن السماح المحدد في " مذكرة " نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع سوف ينطبق على مطالبات الخسارة الجزئية ، بخلاف العواريات العامة ، باستثناء حالة الخسارة التامة لمجمل الصففة في التحميل أو التفريغ ، فانه تصبح القيمة المتفق عليها لتلك الصففة قابلة للدفع بالكامل * واذا اجنحت السفينة أو أغرقت أو أحرقت يزول السماح المتعلق بكل الأضرار الحاصلة أثناء الرحلة ، حتى وان كان ضرراً ناجماً عن " طقس عاصف " (أنظر الحاشية * ١٢) * والضرر الذي يمكن رده ضمن حدود المعقول الى النار ، أو الانفجار ، أو اصطدام أو احتكاك السفينة و / أو الزورق و / أو وسيلة النقل ، بالجليد أو بأى شيء آخر أو بأية مادة أخرى غير الماء يمكن أيضاً استردادها * ويشمل الغطاء أيضاً الضرر الحاصل أثناء التفريغ في مرفأ الملاذ * ويؤكد هنا على أن الأثر العملي لهذا الشرط بالمقارنة مع السماح الوارد في مذكرة نموذج التأمين على السفن والبضائع هو أن مطالبات الضرر الناجم عن الطقس العاصف هي وحدها الخاضعة فعلياً لتطبيق هذا السماح *

٨٥ — ويمثل الشرط ٥ من شروط " عدم تغطية العوارية الخاصة " شروط " مع تغطية العوارية الخاصة " فيما يتعلق بجنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها وفيما يتعلق أيضاً بالاصطدام واحتكاك السفينة أو الزورق ، والنار ، والانفجار والضرر الحاصل للطرود في مرفأ الملاذ أو فقدانها كلياً أثناء التحميل أو التفريغ * والفرق الوحيد في الغطاء بين شروط " عدم تغطية العوارية الخاصة " وشروط " مع تغطية العوارية الخاصة " يظهر عندما تحدث خسارة جزئية بسبب الطقس العاصف دون أن تنجح السفينة أو تغرق أو تحترق أثناء الرحلة * ويمكن حسب شروط " مع تغطية العوارية الخاصة " استرداد الخسارة رهناً بالسماح ، لكنه حسب شروط " عدم تغطية العوارية الخاصة " فلا يمكن استردادها بناتنا (٦١) *

٨٦ — ويوفر نص " جميع الأخطار " للشرط ٥ أوسع غطاء بين الثلاثة إذ ينطوي على تغطية كل التلف أو الضرر الحاصل للبضائع المؤمنة اذا نتج ذلك عن حدث وقع مصادفة ولم يتسبب فيه مباشرة التأخير أو العيب الكامن في موضوع التأمين * وبشكل هذا تجاوزاً صريحاً للسماح المنصوص عنه في مذكرة نموذج التأمين على السفن والبضائع وتدفع كل المطالبات دون تطبيق سماح عليها *

٨٧ — وتوجد أيضاً شروط إضافية منفصلة كتلك التي تنطبق بالتحديد على ما يعرف " بالأخطار الخارجة عن وثيقة التأمين " التي لا يغطيها نموذج التأمين على السفن والبضائع المرفق به شروط " عدم تغطية العوارية الخاصة " و " مع تغطية العوارية الخاصة " ، مثلاً : الخسارة عن طريق النهب والخسارة الناجمة عن عدم التسليم التي لا يمكن معرفة أسبابها كالتأخر تعتبر أخطاراً خارجة عن وثيقة التأمين يمكن تغطيتها بشروط وأحكام مختلفة بربط واحد من ستة نصوص مختلفة من شروط المعهد بها *

* Brown, Dictionary of Marine Insurance Terms المرجع المذكور ، ص ١٩٢

٨٨ — وتوجد أيضا شروط تجارية خاصة لأنواع معينة من السلع الأساسية * وقد تم التفاوض على هذه الشروط بين المؤيدين واتحادات تجارية معينة في المملكة المتحدة فيما يخص السلحة المنغنية * فقد تم مثلا تبني شروط خاصة بتجارة السفن ، والطحين ، والمطاط ، والسكر ، والخشب ، والجوت ، واللحوم المجمدة * ويتم تكييف الأخطار المؤمن ضد ها مع ظروف السلعة المعنية *
المعينة .

(ج) تأمين خطر الحرب

٨٩ — ان تعداد أخطار الحرب في شرط المخاطر ، أى " رجال الحرب ، ، ، ، والأعداء ، والقراصنة ، والقراصنة المتحولين ، ، ، ، والهجمات المفاجئة ، والأسر في البحر * والحجز ، وأعمال السلطة ، والحسين من قتل أى ملك ، أو أسير أو أناس من أى شعب كان أو حالة أو وضع على الاطلاق " * يتم استبعاد بصورة منتظمة * و " يكفل دون بتأجيل " (بناضافة شرط " عدم المسؤولية عن الأسر والاستيلاء " والمطوع بشكل خاص على نموذج التأمين على السفن والبضائع — اما هامشيا أو بحروف مائلة (٢١٢) .

٩٠ — ويكرر شرط " عدم المسؤولية عن الأسر والاستيلاء " ، ثانية في كل شروط المعهد المتعلقة بتأمين البضائع وحسام السفن والتي يمكن ارفاقها بنموذج التأمين على السفن والبضائع لتغطية الأخطار البحرية * ولضمان استبعاد الأخطار المتعلقة بالحرب فان شروط تأمين أجسام السفن ، اذا ما استخدمت شروط المعهد الزهنية (أجسام السفن) كمثل (أنظر المرفق الثاني) ، تتضمن استثناءات اضافية لمختلف الأنواع الأخرى من أخطار الحرب ، مثل تفجير المتفجرات أو السسلاح الحربي عن سوء نية متعمد (شرط رقم ٢٤) والأسلحة النووية (شرط رقم ٢٥) .

٩١ — واذا أريد الحصول على غطاء تأميني لجسم السفينة ضد خطر الحرب ، تصدر عادة وثيقة تأمين جديدة مع شروط مرفقة بها ، مثل شروط المعهد المتعلقة بالحرب وبالأضراريات : أجسام السفن — الزمن (أنظر المرفق السادس) تمنح تغطية لخطر الحرب في الشرط رقم ١ ، الفقرة (١) باعادة حرفة لتلك الجوانب من شرط المخاطر ومخاطر أخرى متصلة بالحرب التي كانت قد استبعدت فيما مضى من شرط " عدم المسؤولية عن الأسر والاستيلاء " والشرط رقم ٢٤ من شروط المعهد الزهنية : أجسام السفن ، ومن ثم تعداد أخطار الحرب الأخرى في الفقرات (٢) ، و(٣) و(٤) من الشرط رقم ١ التي يوجد شعور بأنها لم تغط بشكل كاف في الفقرة السابقة .

٩٢ — أما فيما يخص تأمين البضائع فان نموذج التأمين على السفن والبضائع يختص عادة بشكل خاص بشروطي استبعاد اضراريتين * ويستبعد الشرط الأول الضرر الحاصل للبضائع بسبب الاضراريات وأنواع أخرى من الاضراريات الأهلية ويعد عسى " شرط عدم المسؤولية عن الاضراريات وحالات الشغب والاضراريات الأهلية " * والشرط الآخر يدعى شرط " الاحباط " والهدف منه أن يصبح سارى المفعول اذا حذف شرط " عدم المسؤولية عن الأسر والاستيلاء " * وهذه اشارة السعى أن الوثيقة تغطي أخطار الحرب (٢٥) .

٩٣ — وتتضمن شروط المعهد للبضائع شرطي " عدم المسؤولية عن الأسر والاستيلاء " و " عدم المسؤولية عن الاضراريات وحالات الشغب والاضراريات الأهلية " * ويحتوى كل شرط على فقرة شرطية تخص على أنه في حالة حذف الشرط تعتمده شروط المعهد السابقة بشأن الحرب وشروط المعهد السابقة بشأن الاضراريات وحالات الشغب والاضراريات الأهلية كل على حده جزئيا من التأمين * ولا يتم بالضرورة حذف شروط الاستبعاد حذفها ماديا * وانما ترفق بدلا عن ذلك الشروط المتعلقة التي تمنح غطاء واقعا لأخطار الحرب أو الاضرار (والتي تتجاوز فعليا الشروط السابقة) .

(٦٢٢) توجد صيغة الشرط في الشرط رقم ٢٣ من " شروط المعهد الزهنية أجسام السفن " (أنظر المرفق الثاني) أو الشرط رقم ١٢ من " شروط المعهد للبضائع " (أنظر المرفقات الثالث والرابع والخامس) .

(٦٢٣) يعتبر اذ راج شرط " عدم المسؤولية عن الأسر والاستيلاء " في شروط المعهد ضروريا لتجنب خطر التورط الناجم عن الحذف والذي قد يفسد عن الاعداء الفاعلة بأن الشروط المرفقة تلغى وتتجاوز نموذج التأمين على السفن والبضائع عدد ما يوجد تناقض بين الاثنين وخاصة فيما يتعلق بأية أخطار جديدة تغطيها هذه الشروط .

(٦٢٤) الشرط رقم ١٣ من شروط المعهد للبضائع (أنظر المرفقات الثالث والرابع والخامس) .
(٦٥) بند شرط " الاحباط " هي كما يلي :

" تمنح هذه الوثيقة خالية من أى مطالبة مبنية على خسارة أو احباط الرحلة أو السفرة المؤيدين عليها بسبب افعال السلطة أو القنود أو الحيس من قتل الملوك والأمراء والاناس والمستولين على السلطة ، أو الأشخاص الذين يحاولون الاستيلاء على السلطة " .

٩٤ — وتمنح شروط المعهد للحرب فيما يتعلق بتأمين البضائع (أنظر المرفق السابع) غطاء واقعيًا لأخطار الحرب بنفس الطريقة المتبعة في شروط المعهد المنطبقة على الحرب والاضراب : أجسام السفن — الفترة الزمنية ، وذلك باعادة ذكر حربية للأخطار المستثناة من شرط " عدم المسؤولية عن الأسر والاستيلاء " ومن ثم بتعداد تغطيات اضافية معينة وأيضًا بنضمينها اعادة ذكر شرط الاحباط * وتمنح شروط المعهد للاضراب وحالات الشغب والاضطرابات الأهلية غطاء واقعيًا لخطر الاضراب عن طريق تعداد الأخطار التي ستتم تغطيتها * وتوجد شروط اضافية حول خطر الحرب يمكن استخدامها طبقًا للظروف ولنوع الغطاء المرغوب فيه * كما توجد شروط خاصة بشأن خطر الحرب يمكن استخدامها مع شروط التجارة الخاصة *

٢ — عملية تسوية المطالبات

٩٥ — اذا ما حصلت خسارة أو ضرر تؤدي الى مطالبة بموجب وثيقة التأمين ، يقوم المؤمن له عادة ، وفق النظام البريطاني ، بتوجيه طلب الى سمسار بأن يباشر باتخاذ الخطوات الفنية اللازمة للتسوية * وبالنسبة للمطالبات المعقدة حول فقدان البضائع ولمعظم مطالبات أجسام السفن ، يقدم السمسار المطالبة الى خبير تسوية العواريات الذي يجري حسابها ، أو "يسوى" ، المطالبة طبقًا لخبرته المهنية وبصورة حيادية دون أن يصبح مؤيدًا لموقف أي من المؤمن له أو المؤمن * ومن ثم تقدم المطالبة الى خبير تسوية العواريات لدى المؤمن الذي يتحمل مسؤولية تحديد ما اذا كانت تقع أية مسؤولية مدنية على المؤمن توجب عليه تسوية المطالبة حسب وثيقة التأمين أم لا ، واذا كان الأمر كذلك ، فانه يسوى المطالبة بنفسه اذا لم تكن قد تمت تسويتها بالفعل ، أو اذا كان قد تم ذلك ، فانه يراجع التسوية ليرى ان كان كل شيء في محله *

٩٦ — وعند دفع التعويض الى المؤمن له بموجب الوثيقة فانه يتم احلال المؤمن محل المؤمن له بالنسبة الى أية مطالبات قد يقدمها المؤمن له ضد أية أطراف ثالثة قد تكون تسببت في الخسارة * ويشير مصطلح " الحلول " الى فعل اكتساب المؤمن ، بعد تسوية الخسارة ، حق وضع نفسه مكان المؤمن له الى حد اكتساب كل الحقوق والوسائل الشرعية لاسترداد الحقوق فيما يتعلق بالخسارة التي قد تكون للمؤمن له قبل التسوية اما بصفتها دعاوى قضائية للحصول على التعويض أو بصفتها مستردات باسم المؤمن له ضد الطرف الثالث^(٦٦) * وهكذا فقد يسترد المؤمن من هذا الطرف الثالث ما يوازن التعويض الذي كان قبل دفعه للمؤمن له * ومع ذلك ، فان حق المؤمن في الاسترداد ينحصر في حدود مقدار التعويض الذي دفعه للمؤمن له *

الفصل الخامس

تحليل النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري

٩٧ - بعد استعراض البيئة الدولية المحيطة بوظيفة التأمين البحري وبعض العناصر الرئيسية في النظام البريطاني للتأمين البحري ، يقدم هذا الفصل من التقدير ، في ضوء الاعتبارات الواردة في الفصل الثاني ، تحليلاً لبعض الجوانب المحددة من النظام القانوني للتأمين البحري التي تحقق ، في رأى أمانة الأوكناد ، مطالب وتؤدي الى ثغرات وتسبب مصاعب في العلاقة التعاقدية بين المؤمن والمؤمن له أو فيما عدا ذلك التي تستحق ادخال تحسينات عليها * ويتخذ النظام القانوني البريطاني ، مرة أخرى ، أساساً للجزء الأكبر من هذا التحليل نظراً لاستخدامه العالمي المطلق * وتمتد الاشارة ، حسب الاقتضاء ، الى الطرق التي تستخدمها بلدان أخرى في محاولة لتوفير منظور أوسع لهذا التحليل وللمسألة من خلال ذلك في إيجاد حلول بديلة للقضية المعقدة التي تكون قيد البحث * .

٩٨ - وللمسألة في وضع تحليل مختلف جوانب النظام القانوني للتأمين البحري ، سوف يتم النظر في النقاط الآتية :

- (أ) تلك الجوانب المتعلقة على كل من تأمين أجسام السفن وتأمين البضائع ؛
- (ب) تلك الجوانب المتعلقة بالتأمين على أجسام السفن وحده ، وأخيراً ؛
- (ج) تلك الجوانب المتعلقة بتأمين البضائع وحده * .

ألف - النظام القانوني المطبق على كل من تأمين أجسام السفن وتأمين البضائع

١ - اجراءات التعاقد على التأمين

٩٩ - تدل الورد الواردة على استبيانات أمانة الأوكناد حول التأمين البحري على أن هناك بعض الاستثناء من اجراءات الحصول على غطاء التأمين في بلدان معينة وعلى المستوى الدولي أيضاً (٢١٧) * .

١٠٠ - وفيما يتعلق بالممارسة على وجه التحديد ، ورغم أنه يبدو من المقبول عموماً أنهم يقدمون خدمة مفيدة في معظم الأسواق الوظيفية التي يعملون فيها (أنظر الفقرة ٦٠) ، فمن المفهوم أنه تواجه صعوبات في بعض البلدان كذلك التي يستطيع السماسرة عرض خدماتهم دون أن يكون لديهم خبرة كافية في الحقل المحدد من التأمين البحري الذي يعرضون خدماتهم فيه * . وتوضح بعض البلدان التي يعمل فيها سماسرة محليون بأن تتأكد من أنهم يستوفون الحد الأدنى ممن مستويات الكفاءة والمسؤولية المالية * . وضافة الى ذلك ، وبما أن المؤمن يعتمد على استقلال السماسر عن أى مؤمن معين ، لافي مجال اسداء النصيحة حول نوع الغطاء التأميني فحسب ، وانما أيضاً في قدرته على الحصول على أفضل الشروط والأحكام ، فمن الضروري أن يستطيع المؤمن لهم الذين يريدون العطاء التأميني أن يميزوا بسهولة بين السماسرة وكلاء التأمين * . وقد حاول تشريح مسد ومؤرخا فسي الملكية المتحدة تحقيق هذا الهدف معناه معني بصورة أساسية

(٦٧) يشير رد غانا على استبيان الأمانة حول تأمين البضائع الى أن المؤمن لهم يشكون من عدم كفاية الايضاحات المعطاة لهم حول نطاق الغطاء التأميني الممنوح لهم * . وبدل رد كينيا على استبيان الأمانة حول تأمين أجسام السفن على أن الشروط والأحكام والأسعار تفرض على مالكي السفن من قبل المؤمنين فاما أن تقول كما هي أو ترفض * . ويشير رد سرى لانكا على استبيان الأمانة حول تأمين أجسام السفن الى أن هناك استثناء من أن تأكيد التغطية يتأخر بشكل يكاد يكون مستبعداً بسبب الحاجة للحصول على إعادة تأمين من الخارج * . أضف الى ذلك أنه لا تقوم أية مفاوضات فيما يتعلق بالشروط والأحكام والقائص * . ويشير رد الاتحاد السوفياتي على الاستبيان المتعلق بالتأمين على البضائع الى أنه يوجد مجال للتصحيحات والتبسيط في مجال الاجراءات المتعلقة بتوفير الغطاء التأميني * .

(٦٨) مثلاً ، يشير رد بنما على استبيانات الأمانة الى أن بعض السماسرة قد تعوزهم المعلومات الفنية أو تفصيهم الخبرة * . أضف الى هذا أن رد بلجيكا على الاستبيانات حول أجسام السفن والبضائع يدل على " وجود صعوبات قانونية فيما يخص وضع السماسر ومسؤوليته المدنية " * .

بالسماصرة فير البحريين (٦٩) • أما فيما يخص سماصرة التأمين فانه ، بالنظر لما تتمتع به اللويدز من أهمية في هذا المجال ، ينبغي بالضرورة اعتماد معظم سماصرة التأمين البحري من قبل هذه المنظمة التي تطبق مؤهلاتها الخاصة بها في مستويات السلوك والمسؤولية • وتقوم بعض البلدان الأخرى التي تسمح للسماصرة بالعمل محليا بتنظيم نشاطاتهم بنفسها (٧٠) •

٢ - المصلحة التأمينية بوصفها عاملا في امكانية تنفيذ عقد التأمين البحري: الوثائق المثبتة للمصلحة التأمينية

١٠١- مع أنه من مبادئ التأمين الأساسية أن يكون للمؤمن له مصلحة تأمينية في الشيء المؤمن عليه (أنظر الفقرة ٢٣) ، فقد أصبح اصدار وثائق تأمين تتجاهل الحاجة الى اثبات المصلحة التأمينية ممارسة شائعة • وتدعى مثل هذه الوثائق الوثائق المثبتة للمصلحة أو وثائق قبول المصلحة الكاملة ، وتستخدم في تأمين المصالح حيث يصعب اثبات وجود هذه المصالح أو اثبات المبلغ الذي ينطوى عليه الخطر •

١٠٢- بالرغم من التسهيلات التجارية التي توفرها مثل هذه الوثائق فانه حسب القانون البريطاني تعتبر أية وثيقة مثبتة للمصلحة باطلة ولا فية حتى وان أثبت المؤمن له أو استطاع أن يثبت وجود المصلحة التأمينية (٧١) • وليس هذا منطلق كل النظم القانونية • اذ يعفى أحد شروط الوثائق المثبتة للمصلحة ، بموجب قانون الولايات المتحدة ، المؤمن له من الالتزام باثبات وجود المصلحة التأمينية • ومع هذا فباستطاعة المؤمن تجنب المسؤولية المدنية اذا تمكن من اثبات عدم وجود مصلحة تأمينية (٧٢) • وينص القانون الفرنسي بصورة مشابهة على أن الشرط الذي يوافق المؤمن بموجبه على الاستغناء عن اثبات المصلحة فير ابراز الوثيقة نفسها يعتبر عكسا لعبء الاثبات ، مما يتطلب من المؤمن اذا طعن في وجود مصلحة تأمينية قانونية أن يثبت عدم وجود مثل هذه المصلحة (٧٣) •

١٠٣- ويبدو من خلال ممارسات التأمين الحديثة أن القاعدة البريطانية صارمة على نحو فير ضروري في جعل مثل هذه الوثائق باطلة ولا فية • ومع أن الهدف من القاعدة كان في الأساس ازالة المقامرة في عقود التأمين البحري فانه مع ذلك يبدو أن هنالك حاجة تجارية لهذه الوثائق المثبتة للمصلحة لأنها تستخدم بشكل شائع رغم كونها باطلة في نظر القانون ولذا لا يمكن تنفيذها ، مما يلحق الاحفاف بالمؤمن له لأنه لا يتمتع بأية حقوق قانونية بموجب الوثيقة ، وهكذا فانه لا يستطيع رفع دعوى لتنفيذها ولا يستطيع المقاضاة لاستعادة القسط • وفي الواقع ، فان الصعوبات التي يواجهها المؤمن لهم في السوق البريطانية قليلة بالنظر الى الاحترام الذي أبداه المؤمنون لوعودهم بالدفع طبقا لشروط الوثيقة • وعلى كل حال ،

(٦٩) ينص قانون (تسجيل) سماصرة التأمين لعام ١٩٧٧ على اعتبار القيام بعمل سمسار تأمين دون أن يكون السمسار مسجلا في مجلس تسجيل سماصرة التأمين جريمة جنائية • وتعتمد أهلية التسجيل على وجود مؤهلات مهنية وخبرة ثلاث سنوات ، أو خبرة خمس سنوات ان لم تتوفر المؤهلات المهنية • ويعتبر سماصرة اللويدز مؤهلين للتسجيل بصورة آلية • وسوف يضع المجلس مدونة لقواعد السلوك ومتطلبات مالية معينة وستكون له سلطة شطب السمسار من السجل اذا ثبتت ادانته بتهمة " سلوك لا مهني " • ويتمتع المجلس أيضا بسلطة وضع القواعد الناظمة للتأمين الالزامي للتعويض المهني ولصندوق تعويضات أيضا •

(٧٠) مثلا ، جاء في رد المكسيك على استبيان الأمانة حول التأمين على البضائع أن فيها تشريعا وطنيا ينظم نشاطات السمسرة وتتم مراقبتهم من قبل سلطات الاشراف على التأمين •

(٧١) أنظر المادة ٤ من قانون عام ١٩٠٦ ، التي تساوى بين الوثائق المثبتة للمصلحة وعقود القمار أو المراهانات الفعلية وهي تعتبر باطلة ولا فية •

(٧٢) N. J. Healy and D. J. Sharpe , Cases and Materials on Admiralty (St. Paul , Minn. , West Publishing Co. , ١٩٧٤) ، ص ٦٤٨ حيث ترد قضية (Hull V. Jefferson Ins. Co. , 279 Fed 892 (S.D.N.Y. 1921))

ان قانون التأمين لعام ١٩١٥ في الغالبين ينص على أن اشتراط الوثيقة المثبتة للمصلحة يعتبر باطلا ، وبذلك يصون قابلية تنفيذ الوثيقة ولكنه يتطلب من المؤمن له اثبات مصلحته التأمينية •

(٧٣) أنظر R. Rodière , Droit maritime ، (باريس ، Dalloz ، ١٩٧١) ، ص ٥١٢ •

فان عدم قابلية الوثائق المثبتة للمصلحة للتنفيذ تؤثر فيما يتجاوز مجرد علاقة المؤمن والمؤمن له ، بمعنى أن المؤمن له يسلب أيضا من أية وسائل شرعية وقانونية لاسترداد حقه فيما يتعلق باهمال السمسار في تنفيذ الوثيقة المثبتة للمصلحة (٧٤) * زد على ذلك أن مؤمني وثائق كهذه لا يكتسبون أية حقوق قانونية في الحلول محل المؤمن له عند دفع المطالبات حسب الوثيقة أو في أية مستردات من الأطراف الثالثة .

٤ * ١- ومن المقترح حذف القاعدة البريطانية لتحل محلها طريقة أكثر ملاءمة لحاجات المؤمن لهم التجارية (٧٥) . وقد يتمثل أحد الحلول في اتباع الطريقة المستخدمة في الولايات المتحدة الأمريكية وفي فرنسا . والا مكانية الأخرى تكمن في تنفيذ شرط الوثيقة المثبتة للمصلحة والاعتماد على عقوبات القانون الجنائي المطبقة ضد المقامرة بوثائق التأمين للحد من عدم وجود مصالح تأمينية بشكل فاضح (٧٦) * ومن المشكوك فيه أن يكون لهذا التغيير أى أثر فعال على عدد المرات التي يتكشف فيها أنه ليس للمؤمن لهم مصالح تأمينية مشروعة (٧٧) * وعلى كل حال ، فقد يكون لمثل هذا التغيير أثر مفيد في ملاءمة القواعد القانونية أكثر فأكثر مع الحاجات والممارسات التجارية الحديثة .

٣ - أثر اغفال المعلومات وعدم تحرى الدقة عند تقديمتها

٥ * ١- رغم أن الهدف من القاعدة البريطانية بشأن اغفال المعلومات وعدم تحرى الدقة عند تقديمتها وقت صياغة عقد التأمين (أنظر الفقرتين ٦١-٦٢) له ما يبرره ، أى ضمان كون المعلومات المقدمة للمؤمن كاملة ودقيقة لتمكينه من التوصل الى تقدير للخطر يدل على حسن اطلاع ، فان القاعدة تذهب أبعد مما يجب في مجابة المؤمن * وتبعاً للقاعدة البريطانية فان التبعة كلها تقع على عاتق المؤمن له في تقدير أهمية معلومات معينة تقديراً صحيحاً في نظر شخص آخر هو المؤمن الحصيف ، وهو تقدير يصعب التوصل اليه في الكثير من الظروف . ومن المسلم به أن المؤمن له لا يستطيع نقل كل المعلومات التي بحوزته فيما يتعلق بموضوع الخطر . وهكذا فانه يجب على المؤمن له أن يمحس مجمل المعلومات كلها ليحتر على تلك المعلومات التي تعتبر أساسية لدى شخص آخر . وفي هذا الصدد ، يتوجب ملاحظة أن المؤمن له ، وخصوصاً اذا كان مالكا للبضائع ، غير متعود على تقدير الأخطار لأغراض التأمين ، كما هو الحال بالنسبة للمؤمن ، مما يزيد من صعوباته في تحديد أهمية المعلومات (٧٨) * وعلاوة على ذلك ، فان كون وثائق تأمين البضائع قابلة للتنازل عنها لمصلحة المرسل لهم في عقد بيع البضائع يفتح أمام المؤمن امكانية تجنب مسؤولية الوثيقة حتى وان أتت المطالبة من متنازل له برئ لا ذنب له فيها .

٦ * ١- وهكذا ، فان هناك امكانية كبيرة جدا لا لوقوع الخطأ غير المتعمد فحسب ، بل أيضا لتضرر أطراف بريئة . ومع ذلك ، فان عقوبة البطلان التام لعقد التأمين الصادرة عن المؤمن تطبق على كل أنواع اغفال البيانات وعدم تحرى الدقة في تقديمتها . وليس الغش عنصراً ضرورياً في جعل العقد باطلاً ، بل انه يكفي وجود تقصير في كشف المعلومات أو تقديم أية بيانات غير دقيقة ناتجة عن خطأ أو اهمال أو حادث . ان الحجة التي تؤيد هذه القاعدة هي أن " . . . كتم المعلومات أو تقديم بيانات غير دقيقة سواء كان ذلك بقصد الغش أو ببراءة تامة بمسئولية قاعدة العقد لأن الخطر الذي قبل به المؤمن لم يعد الخطر الذي كان يتوقعه " (٧٩) . الا انه يبدو أن عقوبة البطلان في كل الحالات ، حتى عند وقوع خسارة ليس لها

(٧٤) أنظر ، مثلاً ، قضية Thomas Cheshire and Co. v. W.A. Thompson (1918) 24 Com. Cas. 114

حيث نجح المؤمنون في تجنب المسؤولية المدنية تجاه وثيقة تأمين بسبب عدم كشف معلومات مادية وقضية Thomas Cheshire and Co. v. Vaughan Bors. and Co. [1920] 3 K.B.240 حيث فشلت دعوى المؤمن له ضد السمسار على أساس الاهمال وعدم كشف معلومات للمؤمن لأن التأمين كان بموجب قاعدة الوثيقة المثبتة للمصلحة ولذا اعتبر باطلاً .

(٧٥) على أن رد بلجيكا على استبيان الأمانة حول تأمين البضائع يقترح منع شروط الوثائق المثبتة للمصلحة بحيث لا يسمح للمؤمن لهم بتجنب اثبات المصلحة عندما يتقدمون بمطالبة ما .

(٧٦) مثلاً ، قانون التأمين البحري (وثائق المقامرة) لعام ١٩٠٩ في المملكة المتحدة .

(٧٧) تأييداً لذلك ، راجع Journal of Maritime Law "Insurable interest in maritime law" J. Bockrath ،

(Cincinnati ; Ohio) ، Law and Commerce ، المجلد ٨ ، العدد ٢ (كانون الثاني / يناير ١٩٧٧) ، ص ٢٥٨ .

(٧٨) تسهيل عمل المؤمن له الى حد ما المساعدة التي يتلقاها من السمسار أو المعلومات المحددة التي يطلبها

المؤمن ، على أنه يجب أن نلاحظ أن السمسار ليسوا متوفرين في جميع البلدان .

(٧٩) L.J. Buglase, Marine Insurance and General Average in the United States: An Average

(Cambridge, Maryland, Cornwall Maritime Press, Inc., 1973) Adjuster's Viewpoint ، ص ١٥ .

ارتباط اطلاقاً بأية حقيقة لم يتم الكشف عنها أو قدمت بها بيانات غير دقيقة ، هي عقوبة صارمة الى حد غير ضروري (على الأقل فيما يتعلق بالاطلاق) التي لم تنتج عن سوء نية) • ويبدو انه ، من أجل حماية المؤمن ، ما على القاعدة الا أن تجعل العقد قابلاً للإبطال بما يخص الخسائر المتعلقة بكنتم المعلومات أو تقديم بيانات غير دقيقة •

٧ • ١ — وقد يكون من المفيد الاشارة الى النظم القانونية الوطنية الاخرى فيما يتعلق بهذه النقطة • فشروط التأمين النرويجية (٨٠) تنص على انه حيث يقوم شخص في سبيل الحصول على التأمين باهمال واجبه في كشف المعلومات بقصد الغش ، فان العقد يصبح غير ملزم حتى بالنسبة للخسائر التي لا علاقة لها بهذا الغش ، وفي الحالات التي لا يرتكب فيها المؤمن له عمل الغش ولكنه يرتكب خطأ في عدم قيامه بواجب كشف المعلومات ، وحيث يثبت بأن المؤمن كان على استعداد لقبول العقد فيما اذا حصل على المعلومات كاملة ، ولكن بشروط أخرى وأحكام مختلفة ، فان المؤمن يصبح مسؤولاً فيما اذا ثبت أن الخسارة لا تعود الى عدم كشف معلومات أو تقديم بيانات غير دقيقة بها • وبوضع نص في هذه الحالة يمكن المؤمن من انهاء العقد عن طريق انذار مدته سبعة أيام • ومن ناحية أخرى ، اذا ثبت أن المؤمن لم يكن ليقبل العقد في حالة توفر المعلومات الكاملة لديه ، فانه يعفى من المسؤولية المدنية • وأخيراً ، حيث يكون طالب التأمين قد أعطى كشوفات غير صحيحة أو غير كاملة دون أن يقع عليه أي لوم ، فان المؤمن يعد مسؤولاً كما لو كانت الكشوفات المقدمة صحيحة ، ولكن يجوز له انهاء التأمين باعطاء انذار مدته ١٤ يوماً •

٨ • ١ — ويمكن ايجاد نهج آخر في القانون الفرنسي • فالقاعدة الأساسية هي أن افغال المعلومات الأساسية أو تقديم البيانات غير الدقيقة الذي ينتج عنه تقديم أقل " بكثير " لمدى الخطر في رأى المؤمن يجعل العقد قابلاً للإبطال حتى وان لم تكن هناك علاقة بين افغال البيانات أو عدم دقتها والخسائر التي تغطيها الوثيقة • وعلى كل حال ، اذا استطاع المؤمن له اثبات حسن النية ، أى انه كان جاهلاً بأهمية المعلومات ، فيمكن ظهور احتمالين اثنين • فاذا ثبت ان المؤمن لم يكن ليخطي الخطر في حال توفر معلومات كاملة لديه ، فان العقد يبقى عرضة للإبطال • ومن ناحية أخرى ، اذا ثبت أن المؤمن كان على استعداد لتغطية الخطر ، ولكن مقابل قسط أعلى ، فان مسؤولية المؤمن المتعلقة بالخسارة تخفص بمقدار نسبة القسط المدفوع فعلاً الى القسط الذي كان ينبغي دفعه في حال توفر المعلومات كاملة لدى المؤمن (٨١) •

٤ — صياغة وبنية وثيقة التأمين

٩ • ١ — مع أن استخدام نموذج التأمين على السفن والبضائع مع ارفاق ما يرغب فيه من شروط المعهد بها قد يضيء المرونة على نطاق الغطاء التأميني ، فان مفهوم " قريضة البناء " المخصصة هذه في وثيقة التأمين من شأنه أن يخلق صعوبات كبيرة في فهم تغطية الوثيقة • وبدلاً من اعادة صياغة واصلاح منطقيين شاملين لوثيقة موحدة ، فقد حصل التحديث خارج نطاق أساس العقد ، مما تطلب عملية ترقيع معقدة من التعديلات والاستثناءات والشروط التكميلية الواجب ادخالها على وثيقة لم توضع أساساً بشكل يسمح بادخال مثل هذه التعديلات عليها • لذا فالوثيقة الناتجة " ••• • تصبح وثيقة معقدة الى حد ما ، وكثيراً ما يصبح تفسيرها أمراً شديداً الصعوبة " (٨٢) • وكما قال أحد كبار الخبراء في هذا المجال :

" ••• • لقد تبين ان نموذج وثيقة التأمين على السفن والبضائع غير ملائم أبداً للاستعمالات الحديثة كما يتضح من حقيقة أنها لا تستخدم في أية عملية تأمين دون اجراء تغييرات فيها ، أما بارفاق اضافة اليه — أو بادخال شروط لافية لغيرها عليها ••• • وربما كان التقيد العبودي بصيغة وثيقة عتيقة قد سمح بأن يصبح عمل التأمين البحري أمراً معقداً جداً على وجه الاجمال ••• • وفي الواقع أنه يكاد لا يوجد شرط واحد في ••• • [نموذج التأمين على السفن والبضائع] له ارتباط وثيق بالممارسات الحديثة ، لأن الشروط المرفقة تعدل في كل نقطة تقريباً الصيغة الأساسية " (٨٣) •

(٨٠) الخطة النرويجية للتأمين البحري لعام ١٩٦٤ ، والخطة النرويجية للتأمين على نقل البضائع لعام ١٩٦٧ •

(٨١) المادة ٦ من القانون رقم ٦٧ — ٥٢٢ المؤرخ في ٣ تموز / يوليه ١٩٦٧ • ولكن أنظر Rodière ، المرجع

المذكور ، ص ٤٧٥ ؛ Le nouveau droit français de l'assurance maritime et des événements de mer (باريس ، Argus ، ١٩٦٨) ، ص ٨ •

(٨٢) Ivamy, Marine Insurance ، المرجع المذكور ، ص ١٠٤ •

(٨٣) Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses ، Dover ، المرجع المذكور ، ص ٢٢ — ٢٣ •

١١٠ - وكثيرا ما كانت الوثيقة البريطانية أيضا موضع نقد قضائي • فقد جاء في قضية Atlantic Maritime Co. Incorporated ضد Gibbon [١٩٥٣] (٨٤)، مثلا، ما نصه كالتالي :

" تستند الوثيقة الى ••• [نموذج التأمين على السفن والبضائع] الذى أضيفت اليه ••• قضايات عديدة ، مما يترك القليل فعلا من الأساس الأصلي ••• وليس عندي من شك أن من يتعاطون هذا الصنف من الأعمال التجارية يجدون من المناسب لهم أن تأخذ وثائقهم هذا الشكل • لكن ••• عمل المحاكم في تفسير الوثيقة أو الوثائق الناتجة عن ذلك يخذو في الواقع أكثر صعوبة • فالتعدد الكبير للقضايا التي أشير علينا بالرجوع اليها يجعل من غير اليسير فعلا أن تؤكد بأن أولئك الذين يمارسون هذا الصنف من الأعمال يفهمون فهما جيدا تراكم الشروط المألوف الذى يشكل الوثيقة " (٨٥).

١١١ - كما أشير الى الصعوبات في تفسير الوثيقة البريطانية والاستياء العام من بنيتها في العديد من الردود على استبيانات أمانة الأوتكتاد حول التأمين البحرى (٨٦).

١١٢ - ومن المؤكد أن مفهوم توسيع التغطية عن طريق ارفاق شروط اضافية ليس أمرا غير معروف أبدا في الأسواق الأخرى التي لا تستخدم النماذج البريطانية (٨٧) • وهي تشكل طريقة معقولة لبناء هيكل تغطية وثيقة التأمين لأنها توفر درجة كبيرة من المرونة في امكانيات التغطية • وعلى كل حال ، فان الوثيقة البريطانية تعاني من اعتمادها على وثيقة أساس عتيقة • ولقيت التعديلات المقترحة ادخالها على نموذج التأمين على السفن والبضائع المعارضة بحجة أن الوثيقة كانت مثارا لعدد كبير من الدعاوى القضائية على مدى السنين حتى أصبح معناها واضحا الآن • ويخشى مؤيدو نموذج التأمين على السفن والبضائع من أن أية محاولة لادخال تحسينات عليها قد تتسبب في فيض من الدعاوى القضائية لتوضيح الصيغة الجديدة •

١١٣ - وبالرغم من أن مثل هذه الحجج تستحق أن تؤخذ بعين الاعتبار ، فان تخليد وثيقة عتيقة وقامضة الصياغة بدعوى أنها اكتسبت مناعة ضد أى تحسين هو أمر مبالغ فيه وغير ضرورى • وفي الواقع فانه يتم ادخال تغييرات باستمرار على الأثر القضائي للوثائق بارفاق شروط المعهد اليها • وعندما تتم صياغة مثل هذه التغييرات بعناية فليس من شأنها أن تكون ، ولم تكن في الماضي ، نذيرا واضحا بفيض من الدعاوى القضائية الجديدة • لذا فان المعارضة الشديدة لأية تغييرات في نموذج التأمين على السفن والبضائع لا تستند الى أى أساس •

اعتبارات عامة

١١٤ - بالرغم من أنه ليس المقصود هنا وضع تحليل تفصيلي جدا لكل التعديلات الممكن ادخالها على نموذج التأمين على السفن والبضائع (الذى يرد نصه مستنسخا في المرفق الأول) فانه من المفيد ، مع ذلك ، ذكر بعض ملامحه البارزة قبل تقديم تحليل تفصيلي للبنود التي تمنح تغطية للأخطار البحرية وأخطار الحرب :

(أ) يجب تحديد لغة النموذج وحذف الحشو العقيم الذى تتسم به مثل هذه الوثائق العتيقة ؛

(ب) يجب حذف العناصر غير الضرورية • مثلا ، ليس هناك حاجة مستمرة لترك فراغ يوضع فيه اسم الريان حيث أنه يكاد لا يذكر الآن أبدا • مثال آخر ، ان " شرط الالزام " الذى يكفل أن يكون للوثيقة نفس " ••• القوة والأثر اللذين تنطوى عليهما أكثر شهادات أو وثائق التأمين قوة التي تم اعدادها حتى الآن في لومبارد ستريت ، أو في البورصة الملكية أو في أى مكان آخر في لندن " ، قد أصبح اليوم تحفة تاريخية يمكن التخلص منها دون أى تغيير في الأثر القانوني للوثيقة (٨٨) •

(٨٤) . Lloyd's Rep.294, C.A

(٨٥) المرجع نفسه ، ص ٢٩٩ • كما ورد في Ivamy, Marine Insurance ، المرجع المذكور ، ص ١٠٦-١٠٧ •

(٨٦) كما جاء في ردود أوغندا وبلجيكا وتشيكوسلوفاكيا على استبيانات الأمانة حول التأمين البحرى • وقد أشارت بعض الردود الى وجود صعوبات في تفسير الوثيقة لكنها أشارت أيضا الى أن النقاط الغامضة تم تفسيرها قانونيا في غير صالح المؤمن بصرفهم واضعي الوثيقة أو التخلب عليها عن طريق اجراء مشاورات بين الأطراف (كما ورد في رد السلفادور فيما يتعلق " بالوثائق الأجنبية " وردود فانا والمملكة المتحدة ونيجيريا • ودون تحديد نماذج الوثائق التي أشير اليها ، أشار رد الاتحاد السوفياتي على الاستبيان حول تأمين البضائع الى وجود مجال للتحسين فيما يتعلق بشروط الوثيقة التي لا ترضى بها تماما شركات النقل البحرى السوفياتية أو مكتبو اعادة التأمين الأجانب •

(٨٧) تتوخى وثائق التأمين البحرى الفرنسية ، مثلا ، ارفاق شروط اضافية بنموذج الوثيقة الرئيسي •

(٨٨) أنظر ، L.J. Kent, " Some thoughts on the marine policy form and the case for its revision "،

Journal of the Insurance Institute of London المجلد ٥٢ ، ١٩٦٣-١٩٦٤ ، ص ٩٥ •

(ج) يجب النظر فيما اذا كان ينبغي حذف الجمل التي تتجاوزها شروط المعهد المرفقة بالوثيقة أم لا • مثلا ، الصيغة التي استخدمت في الماضي لوصف الرحلة المؤمن عليها (" عند ومن ••••• " [يضاف اسم مرفأ المغادرة ومرفأ الوصول]) يمكن حذفها بالنسبة لتأمين أجسام السفن لأن معظمه يقوم على أساس الفترة الزمنية ، مما يجعل وصفا كهذا غير ذي صلة بالموضوع • وبالنسبة لتلك القلة من تأمينات أجسام السفن القائمة على أساس الرحلة ، وحيث تصبح هذه الجملة على ذلك ذات صلة بالموضوع ، فانه يجب وضعها ضمن الشروط الموجهة الى هذه الأنواع من التأمينات في تأمين أجسام السفن على أساس الرحلة •

(د) وقد تعرض شرط " التوقف والمكوث " (" وسيكون قانونيا للسفينة المذكورة ، الخ • خلال هذه الرحلة أن تتوجه الى أية مرفأ أو أمكنة كانت وان تتوقف وتمكث فيها ") للانتقاد على أساس ضرورة مراجعته لأن حقوقا كهذه تخضع عادة اما لبنود قانونية أو لصيغ محددة في وثيقة التأمين (٨٩) • ان التصريح العام بشأن موانئ التوقف المسموح بها ان هو الا تضليل لأن هذا الحق يقيد بالمادة ٦ من مواد تفسير الوثيقة ، الواردة في الملحق الأول لقانون عام ١٩٠٦ (٩٠) ،

(هـ) ويعتبر " شرط الاثبات " ناقصا من حيث أنه يشير الى استلام القسط (" نعترف نحن أنفسنا بأنه قد دفع لنا التعويض الأيل الينا ••••• ") الذي يكاد لا يدفع أبدا في الواقع عند تنفيذ وثيقة التأمين • وتتدارك الوثائق الموحدة للشركات هذا النقص بالاشارة الى وعد بدفع القسط ، ومن المقترح اتباع هذا الاجراء في كل نصوص نموذج التأمين على السفن والبضائع ،

(و) وينبغي النظر أيضا في الغاء " المذكرة " التي تشترع السماحات المنطبقة على كل من تأمين أجسام السفن وتأمين البضائع (أنظر الفقرة • ٧ أعلاه والحاشية ٥٤) • وينبغي التنويه بأن شروط المعهد المستخدمة في تأمين أجسام السفن تتضمن بندا يحدد سماحا قابلا للخصم يتجاوز المذكرة (أنظر الفقرة ٧٩ أعلاه) • أما بالنسبة لتأمين البضائع ، فان شروط المعهد لتأمين البضائع (جميع الأخطار) توجب الدفع دون النظر الى النسبة المثوية للخسارة مما يجعل المذكرة غير ذات مفعول • زد على ذلك أن شروط عدم تغطية العوارية الخاصة تتضمن بنودا يجب أن تحل محل المذكرة • وشروط المعهد للبضائع " مع تغطية العوارية الخاصة " هي وحدها التي تشير الى المذكرة ، ولهذا الغرض يمكن دمج الأجزاء المتصلة بالموضوع من المذكرة مع هذه الشروط نفسها • وينبغي ملاحظة أن بعض البلدان التي تستخدم نموذج التأمين على السفن والبضائع أو نسخة معدلة منه قد سبق أن اتخذت خطوات معينة في هذا الصدد (٩١) ،

(ز) وينبغي التفكير في امكانية تحسين نسق نموذج التأمين على السفن والبضائع • فقد قدمت اقتراحات تقضي بترتيب فروعها بشكل أكثر منطقية ، وباستخدام عناوين فرعية كما يحصل في شروط المعهد الأمريكي لتوفير مساحة أكبر للمعلومات المطلوبة ، وباستعمال نوع الوثيقة (التي تتضمن قائمة مرفقة بالملحق) الذي يكثر استعماله في التأمين غير البحري (٩٢) وقد تم في السويد " تكييف شكل النماذج مع الطريقة الآلية التي تنتج في عملية طباعة واحدة على الآلة الكاتبة عددا من الوثائق التجارية المتصلة بها " (٩٣) ، وربما أمكن ادخال بعض التحسينات بنفس الطريقة على نموذج التأمين على السفن والبضائع •

تغطية الأخطار البحرية : شرط المخاطر

١١٥ - ان صياغة شرط المخاطر (أنظر الفقرة ٧١) قد أصبحت عتيقة وأصبحت صياغتها غير ملائمة الى حد أنه غدا ممن العسير جدا فهم الشرط بحد ذاته من قبل أي شخص غير مطلع اطلاقا واسعا على قانون الدعاوى البريطاني • ويجب أن نتذكر في هذا المجال أن نموذج التأمين على السفن والبضائع يستخدم في أسواق التأمين ، ويصل الى أيدي المرسل اليهم الذين يقيمون في بلدان غير المملكة المتحدة ، مما يجعل الوضوح المزعوم الذي تحقق عن طريق سوابق قانونية قليل الفائدة بالنسبة للمحيط الدولي •

(٨٩) Dover, Uniformity in Marine Insurance Policy Form Clauses ، المرجع المذكور ، ص ٢٤ •

(٩٠) " عند عدم وجود أية رخصة أو عادة متبعة أخرى ، فان حرية التوقف والمكوث " في أي مرفأ أو مكان كان " لا تخول السفينة حق تغيير مسار رحلتها من ميناء المغادرة الى ميناء الوصول " •

(٩١) مثلا ، النسخة المعدلة من نموذج اللويدز لتأمين البضائع الصادرة عن شركة التأمين السويدية المحدودة ألغت المذكرة • ومن المفهوم أيضا أن نسخا عن نموذج اللويدز لتأمين على السفن والبضائع في الدانمرك والنرويج تلغي المذكرة • أنظر Dover, Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses ، المرجع المذكور ، ص ٢٩ •

(٩٢) أنظر Kent ، المرجع المذكور ، ص ٨٨ •

(٩٣) Dover, A Handbook to Marine Insurance ، المرجع المذكور ، ص ٢٢٨ •

١٦٦- هناك عدة تعديلات يمكن ادخالها على الشرط :

(أ) يجب توضيح مفهوم " مخاطر البحر " ليدل على أنه يتضمن الحوادث الواقعة " مصادفة " فقط ،

(ب) بما أن كلمة " لصوم " قد اعتبرت إشارة الى السرعة المقترنة بالضعف فقط ، فإنه ينبغي الإشارة الى هذا الحصر في النص لتجنب احتمال سوء الفهم الذي يقود الى اعتبار " المهيب " جزءاً من الكلمة المذكورة . وتحاول الصيغة الأمريكية للشرط توضيح المصطلح باستخدام كلمة " اللصوص المهاجمين " ،

(ج) أما المصطلحات القديمة فيجب اما إلغاؤها ، مثل تعابير " خطابات البيع والبيع المعاكس " و " القراصنة المتجولين " لأنه لم يعد يوجد الآن لا تلك ولا أولئك ، واما تحديدها كما في عبارة " فيما يخص الرحلات والمخاطر التي ترضى نحن المؤمنون بتحمل تبعاتها وبعتر أنفسنا مسؤولين عنها في هذه الرحلة " . وبصورة مماثلة ، يمكن لمصطلح " موضوع التأمين " ان يقوم مقام " البضائع ، والسلع ، والسفينة الخ " .

(د) ان عبارة " وكل المخاطر والخسائر والبلايا الأخرى التي سببت أو ستسبب أذى أو ضرراً أو عطلاً " . [الموضوع التأمين] " هي عبارة مضافة لغير المطلعين وتسهل إعادة صياغتها لئلا على أنه يجب ألا تشمل ، وفق النظام القانوني ، سوى المخاطر " المماثلة " لتلك التي سبق تعدادها ، كما حدث في الصيغة الأمريكية للشرط ،

(هـ) ان يعود شرط المخاطر التي تعتبر أنها تشكل " أخطار الحرب " يتم تجاوزها بصورة منتظمة في أغطية أجسام السفن والبضائع البريطانية القياسية عن طريق شرط " عدم المسؤولية عن الأضرار والاسيلاء " (أنظر الفقرة ٨٩ أعلاه) . وبما أن القصد النهائي من الشرط هو عدم منح فضاء ضد أخطار الحرب أبداً فإنه ينبغي حذف الكلمات المتعلقة بذلك .

١٧١- وبعد اجراء هذه التعداد يلات تصبح صيغة شرط المخاطر بسيطة نوعاً ما ، مما يسهل فهمها الى حد بعيد جداً . أما صيغة الشرط التي يسهل فهمها أكثر ، والتي تتضمن بعض المقترحات الآتية الذكر ، فتظهر في وثيقة تأمين البضائع السويدية (٩٤) ونصها كالآتي :

" تغطي وثيقة التأمين الأخطار التالية : مخاطر البحر ، والحريق ، واللقاء المحولة في البحر ، والاهمال من قبل الريان والبحارة وكل المخاطر والخسائر والبلايا الأخرى المماثلة التي تسببت أو ستسبب في الأذى أو الضرر للبضائع المذكورة أو أذى جزء منها " "

١٨١- وعلى كل حال ، يمكن أن يكون اصلاح شرط المخاطر ذا أبعاد أكبر من مجرد تبسيط اللغة . ان أنه نتيجة لحرمة شرط المخاطر في نموذج التأمين على السفن والبضائع فقد جرى توسيع نطاق الأخطار التي تغطيها الوثيقة فيما يتعلق بأجسام السفن عن طريق شرط " المخاطر الاضافية " (الشرط رقم ٧) من شروط المعهد الروماني : أجسام السفن . أما في مجال تأمين البضائع فان توسيع شرط المخاطر قد جرى عن طريق الشرط رقم ٥ من شروط المعهد للبضائع الذي يقدم تغطية على أساس " عدم تغطية العوارض الخاصة " و " مع تغطية العوارض الخاصة " . وجميع الأخطار " على التوالي " وبدلاً من الاستمرار في استخدام شروط أخطار متفرقة الى شعبيتين ومخبرة في وثائق منفصلة ، فإنه من الأفضل تطوير شرط أخطار واحد موحد .

١٩١- كما يجب التفكير فيما اذا كان ينبغي تغيير طريقة منح التغطية التأمينية بتعداد المخاطر المخطأة بشكل محدد ، كما يظهر في شرط المخاطر وفي معظم المرافقات التكميلية في شروط المعهد ، بشكل يجعلها تتوفر فضاء لكل الأخطار خاضعاً لما هو مرفوف فيه من الاستثناءات . ولفقد تم منح فضاء مريض كهذا يخضع لاستثناءات معددة بأشكال متنوعة في بعض الوثائق الرومانية (٩٥) وهو الطريقة المتبعة في معظم وثائق التأمين الوطنية ، بما فيها الشروط البريطانية ، عند عرض تغطية " جميع الأخطار " في التأمين على البضائع . ومع أنها تتناول الموضوع من منظور مختلف تماماً ، فان هذه الطريقة في وضع قائمة بالأخطار التي لا تشملها التغطية يمكن أن تؤدي الى النتيجة ذاتها تقريباً التي يتطوّر عليها وضع قائمة بالأخطار التي تشملها التغطية (٩٦) .

(٩٤) وثيقة تأمين صادرة عن شركة التأمين السويدية المحدودة .

(٩٥) مثلاً ، خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ (تأمين أجسام السفن) ، والوثيقة الفرنسية للتأمين البحري

على أجسام السفن ، والقواعد الألمانية العامة للتأمين البحري في جمهورية ألمانيا الاتحادية ، والشروط العامة لتأمين أجسام

السفن الصادرة عن اتحاد تأمين أجسام السفن الياباني .

(٩٦) أنظر ، على سبيل المثال ، الشرط رقم ٥ من شروط المعهد للبضائع ، " جميع الأخطار " (المرفق الخامس

أدناه) والمادتين ٢) و ٧ من الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع . وعلى كل حال ، فقد يكون هناك تعدد يلات فيما يخص عبء الاغيات بحيث تكون الخسارة مشمولة في فضاء الوثيقة . (٩٧)

١٢٠- ان الميزة الكامنة في طريقة " جميع الأخطار ما عدا الاستثناءات " هي أنه نظرا لكون المؤمن له ، خلافا للمؤمن ، لا يملك مادة معرفة كافية بكل أنواع الأضرار التي قد تصيب سلعة أو سفينة ، فانه يصعب عليه تصور تلك المخاطر التي لا تشملها التغطية (٩٨) * وهكذا فان هذه الطريقة تسهل على المؤمن له فهم تغطية التأمين العائد له .

١٢١- فالإشارة الى كلمة " اللصوص " ، مثلا ، كأحد الأخطار المدرجة في شرط المخاطر قد يساء فهمها ، إذ أن مالك البضائع الذي تنقصه الخبرة ، والذي يرفب في التأمين ضد النهب ، قد يكون عرضة للظن خطأ بأن شرط المخاطر يوفر له مثل هذه التغطية . والواقع أن السرقة الاختلاسية أو النهب لا تغطيهما عبارة " لصوص " ، لأن ذلك خطر خارج عن وثيقة التأمين ويجب ذكره بالتحديد في الوثيقة اذا كانت تتراد تغطيته . فير أنه اذا كانت وثيقة التأمين تقدم تغطية واسعة " لجميع الأخطار " خاضعة لقائمة استثناءات ، تتضمن فيما تتضمن كلمة " النهب " ، فان المؤمن له المحتمل يعرف فوراً حينئذ أن الوثيقة لا تتلاءم مع حاجاته وانه يجب عليه الحصول على فطاء أوسع وأشم .

تغطية أخطار الحرب : شرط المخاطر ، شرط عدم المسؤولية
عن الأسر والاستيلاء ، وشروط أخرى

١٢٢- مع أنه من المسلم به أن التأمين ضد أخطار الحرب موضوع معقد ، وخصوصا في علاقته المتبادلة مع فطاء الأخطار البحرية (٩٩) ، فان الطرائق المستخدمة في اكتتاب التأمين ضد أخطار الحرب (أنظر الفقرات ٨٩ - ٩٤) كثيرا ما تعرضت للانتقاد لكونها معقدة على نحو فير ضروري * وكما ورد في قرار قضائي بريطاني صدر مؤخرا :

" ربما يكون قد فات أوان المناذاة الفعالة بضرورة اصلاح الطرق التقليدية المتبعة في التأمين ضد الأخطار البحرية العادية وما يسمى عادة بأخطار الحرب ، اصلاحا جذريا * فالطريقة الحالية ، وبصورة أكيدة فيما يخص التأمين ضد أخطار الحرب ، ملتوية ومعقدة الى أبعد الحدود * ولا يمكن أن تعجز حصافة المكتتبين ولا ذكاء أولئك الذين يصدون لهم المشورة في عصر الاصلاح التشريعي هذا عن ابتكار شروط تغطية أكثر استقامة وأيسر فهما " (١٠٠) *

١٢٣- ان مفهوم منح فطاء تأميني واستبعاده في نفس الوثيقة (نموذج التأمين على السفن والبضائع) ، ومن ثم استبعاده ثانية في شروط مرفقة تتجاوز الوثيقة الأولى في أية حالة ، ومن ثم منح هذا العطاء ثانية (اما في وثيقة أخرى أو في مرفق اضافي) باعادة وضع الاستبعاد ، هو من التعقيد والالتواء بحيث يوقع من ليس له خبرة في الموضوع في حيرة من أمره تجاه اجراءات التأمين نفسها حتى دون أن ينظر في الصيغة المعقدة * وان هذا التعقيد للموضوع وحده يستدعي وجود أبسط الاجراءات وأكثرها استقامة * وبالإضافة الى ذلك ، فان هذه الدرجة من التعقيد فير الضروري تعمل ضد المؤمن لهم ، وخصوصا في البلدان النامية ، الموجودين بعيدا عن مراكز الخبرة في هذا الموضوع *

(٩٨) ان السمسرة ، الذين يستطيعون شرح مثل هذه العناصر ، لا يوجدون الا في بعض الأسواق فقط *

(٩٩) يعتبر المؤمنون صياغة شروط كهذه مسألة في منتهى الحساسية * إذ يخشى من أن يؤدي عدم وجود الكلمات المناسبة الى أن يجد المؤمنون أنفسهم بعد اكتتابهم في تغطية أخطار الحرب مضطرين للتعويض عن خسائر يمكن وصفها بشكل أصح على أنها خسائر بحرية والعكس بالعكس * وإضافة الى هذا ، فانه من المهم توفير تغطية متناظرة بحيث لا يجد المؤمن له الحاصل على وثائق تأمين ضد الحرب وتأمين بحري نفسه دون تغطية بسبب ثغرة في التغطية التي توفرها الوثيقتان *

(١٠٠) قضية Panamanian Oriental Steamship Corporation ضد Wright [١٩٧١] Lloyd's Rep.487. C.A

التي نظر فيها القاضي موكاتا والمذكورة في Goodacre ، المرجع المذكور ، ص ٦٥١ - ٦٥٢ * وبالإضافة الى ذلك ، فقد جاء في رد بلجيكا على استبيان أمانة الأونكتاد حول التأمين البحري على أجسام السفن أن الطرق المتبعة في منح تغطية ضد أخطار الحرب " * * * يمكن أن ترضي من يمارس العمل في صناعة التأمين البحري لكنها تشكل في النهاية تحديا للمنطق القضائي وربما للمنطق السليم " .

٥ - شرط الدفع المؤقت للمنازعات المتعلقة
بتحديد أي من المؤمنين مسؤول عن الخسارة

١٢٤ - تظهر صعوبات بين الفينة والفينة فيما يخص تحديد موضوع ما إذا كانت الخسارة أو التلف الحاصل يقع تحت فضاء واحدة من وثائق التأمين البحري أو الأخرى • وكثيرا ما ينطوى هذا على نزاع بين المؤمنين على وثيقة التأمين البحري والمؤمنين على وثيقة تأمين ضد أخطار الحرب (١٠١) • وهذه على وجه العموم هي مشكلة تحديد السبب المباشر للخسارة • ومن المقترح أن يصار الى ازالة الصعوبة التي يمكن أن يتعرض لها المؤمن لهم بأن تنص وثائق التأمين البحري على أنه في حالة عدم التأكد من أية واحدة من الوثيقتين تتحمل المسؤولية (في مقابل ما اذا كانت هنالك مسؤولية أم لا) ، ينبغي على مؤمني كل وثيقة أن يدفعوا دفعة مشروطة مشتركة الى المؤمن له حتى يتم حل موضوع المسؤولية ، وعند ما يمكن اجراء التسويات فيما بين مختلف المؤمنين • ويضمن هذا النظام استلام المؤمن له البرئ دفعة فورية ، لأنه رغم كونه مؤمنا له بشكل تام ضد الأخطار البحرية وأخطار الحرب ، فانه يقع ضحية صعوبة المفهوم الذي لا شأن له هو فيه • ويعكس هذا النوع من الدفعات المشتركة الفورية ما يحصل فعلا في الواقع على أساس كل حالة على حدة ، ولكنها تنزيل التأخير الطويل الذي يحدث أحيانا قبل أن يتم الاتفاق على ذلك بين المؤمنين المعنيين •

١٢٥ - فير أنه يوجد تعارض تنظيم وتثبيت هذا الاجراء لأنه قد يشكل اجراء يدفع المؤمن الى الجدل والمنازعة في موضوع المسؤولية أولا بأول في كل حالة ، مهما كانت المسؤولية واضحة وجلية ، وذلك ليحصل على عون مالي مؤقت من بقية المؤمنين تجاه المطالبة • ومع ذلك ، ينبغي التنويه بأن شرطا كهذا موجود في الشروط الترويجية للتأمين (١٠٢) •

٦ - معالجة موضوع القيم المتفق عليها في
تحديد الحقوق المترتبة على الحلول

١٢٦ - اشارة الى استخدام القيمة المتفق عليها على انها عنصر حاسم في تعيين القيمة القابلة للتأمين أو القيمة الفعلية لموضوع التأمين (أنظر الفقرة ٦٣) ، فانه حسب القانون البريطاني ، تنطبق هذه الصفة الحسمية للقيمة المتفق عليها عند تحديد مدى حقوق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في المستردات الآتية من أطراف ثالثة • وهكذا فان حق المؤمن في الاسترداد مبني على القيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين دون العودة الى القيمة الفعلية لموضوع التأمين • واذا دفع المؤمن تعويضا يساوي القيمة المتفق عليها في الوثيقة ، فانه يعتبر متمتعا بكل حقوق الاسترداد بما يساوي المبلغ الذي دفعه هو للمؤمن له كحد أقصى (القيمة المتفق عليها) ، وبعد ذلك يتلقى المؤمن له ما تبقى من المستردات لمصلحته الخاصة • وتنطبق هذه القاعدة حتى عندما تكون القيمة الفعلية ، وهي أحد العناصر التي يمكن أن يبني عليها مدى مسؤولية الطرف الثالث تجاه المؤمن له ، أكبر من القيمة المتفق عليها • وهكذا رغم أن المستردات قد تزداد بسبب القيمة الفعلية الأعلى ، فان المؤمن هو الذي له أفضلية تلقي المستردات على المؤمن له بسبب الصفة الحسمية للقيمة المتفق عليها في تحديد حقوق الأطراف في مستردات كهذه (١٠٣) • ويبدو أن القانون الفرنسي لتأمين أجسام السفن يستخدم نفس الطريقة فيما يتعلق بوثائق تأمين أجسام السفن التي تتضمن قيمة متفقا عليها (١٠٤) •

(١٠١) مع أن هذا قد يحصل بين مجموعتين من مؤمني أجسام السفن ، وبين مؤمني أجسام السفن ونوادي الحماية والتعويض ، وبين مؤمني أجسام السفن ومؤمني قيد البناء ، وبين مؤمني أجسام السفن ومؤمني الكلفة فيير العادية •
L. Strom-Olsen, Jr., Comments on the Norwegian Marine Insurance Plan of 1946 (أوسلو ،

Norges Handels og Sjøfartidende ، ١٩٦٥) ، ص ١٠ •

(١٠٢) الخطة الترويجية للتأمين البحري لعام ١٩٦٤ الفرع ٩ ، وخطة التأمين الترويجية لنقل البضائع لعام

١٩٦٧ ، الفرع ٩٩ •

(١٠٣) أنظر ، على سبيل المثال ، قضية British and Thames and Mersey Marine Insurance Co. Ltd ضد Chilean Steamship Co. ، [1916] 1 K.B. 30, C.A. ، [1915] 2 K.B. 214

(١٠٤) فير أن القانون الفرنسي للتأمين على البضائع لا يعترف بالقيمة المتفق عليها التي لها صفة الحسم بين

الأطراف • أنظر الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع ، المادة ١٢ (١) و P. Lureau, Commentaires des Polices Librairie générale de droit et de françaises d'assurances maritimes sur corps de navires (باريس ،
jurisprudence ، ١٩٧٤) ، ص ١٢٦ •

٢٧- وعلى كل حال ، فمن المقترح هنا ، ورؤيد هذا الاقتراح بعض الأفراد في الصناعة الذين اتصلت بهم الأمانة ، أن الطريقة المستخدمة في النظم القانونية البريطانية والفرنسية فيما يخص موضوع حقوق الحلول النسبية هي طريقة جاك-سرو بالنسبة للمؤمن له . وفي الحالات التي تكون فيها المستردات من الأطراف الثالثة مبنية على قيم فعلية تزيد على القيمة المنقولة عليها في وثائق التأمين ، فإنه يجب اعتبار المؤمن لهم في هذه الوثائق مؤميين مشاركين فيما يخص ذلك الجزء من قيمة الموضوع الذي يزيد على القيمة المنقولة عليها ، مما يعطيهم الحق في حصة متساوية من عائدات المستردات من أطراف ثالثة . وهذه هي الطريقة المتبعة في الولايات المتحدة (١٠*١) . ومن المفهوم أنها متبعة في النرويج أيضا . وهكذا فإن تطبيق شرط التقييم ينبغي أن يقتصر في تنظيم التعويض القابل للدفع حسب عقد التأمين . وعند ما تكون المسألة مسألة الحصول على دفعات الاسترداد من طرف ثالث مسؤول عن الخسارة ، فإنه يكون قد تحقق الهدف مسبقا من شرط التقييم . وما أن عقد التأمين لا يلعب أي دور في تحديد مسؤولية الطرف الثالث تجاه المؤمن له فمن الصعب إيجاد مبرر معقول لاستمرار تطبيق الشرط في تخصيص عائدات المستردات . وبالنظر الى الدوافع الخاصة بالأطراف الداخلة في علاقة تأمينية ، يصعب من وجهة نظر عادلة تأييد أفضلية المؤمن عند تخصيص المستردات . بل يبدو أن توحى المساواة في حقوق الأطراف في مستردات كهذه ، كما هو مقترح هنا ، أكثر انصافا .

٧ - مشاكل الولاية القضائية عند الرجوع الى القضاء

٢٨- قد تنشأ مازعات بين المؤمن والمؤمن له بشأن وثيقة التأمين البحرية وقد يضطر المؤمن له أن يلجأ الى القضاء لحل النزاع . وبصورة عامة ، فإن الاجراءات القضائية في مسائل التأمين البحرية نادرة نسبيا ، وذلك لأن هناك ميلا من جانب المؤمن لتطبيق تسويات الحل الوسيط وعدم الرجوع الى التقاضي الا في أمور تتعلق بالمحدأ . وهذا الميل واضح جدا في السوق البريطانية ولكنه أقل وضوحا في بعض الأسواق الأخرى ، بما في ذلك سوق الولايات المتحدة .

٢٩- ان عملية الحصول على ولاية قضائية لرفع الدعاوى وتنفيذ الأحكام الناجمة عنها هي عملية بسيطة نسبيا عند ما يكون هناك مؤمن واحد فقط يكتب بمائة بالمائة من الخطر الواقع في نفس بلد المؤمن له . ولكن عند وجود أكثر من مؤمن واحد يكتب بخط معين فينبغي على المؤمن له نظريا أن يقاضي كل مؤمن شخصيا ، لأن كل مؤمن يدخل في عقد تأمين مفصل مع المؤمن له ، والمؤمن الواحد هنا لا يتحمل تبعات أي من المؤمن الأخرين . وقد يكون الزام كهذا ثقيل ومرهق خصوصا في حالات الأخطار الكبيرة التي يؤمن بها في أسواق تعتمد كثيرا على التأمين المشترك كوسيلة لتغطية الخطر ، كما هو الحال في سوق لندن .

٣٠- وفي الواقع ، فإن صعوبة الحصول على الولاية القضائية ضد العديد من المؤمنين المشاركين تصبح أيسر بوجود الالات استعداد عادة لدى المؤمنين المشاركين لاختيار مؤمن واحد ، فالبا ما يكون الرائد ، ترفع القضية ضده ويوافقون على التقييد بقرار المحكمة في القضية . وعلى كل حال ، فإنه بدلا من الاعتماد على ممارسات سابقة غير ملزمة يبدو من المرغوب فيه أن تدرس هذه الممارسات في الزام أمر في الوثيقة . ان شرط " الموافقة على الالتزام " هذا يعد خطر انحراف المؤمن المشارك العرضي ويمكن أن يكون مفيدا في كل الأسواق التي يوجد فيها مؤمنون مشاركون .

٣١- أما في التأمين المتعاقد عليه مباشرة مع مؤمن أجنبي ، فإن عملية الحصول على ولاية قضائية فعالة ضد المؤمن قد تكون معقدة الى حد ما . فاذا كان للمؤمن الأجنبي مكتب فرعي موجود في مكان يقع ضمن نفس نطاق الولاية القضائية القائمة في مكان المؤمن له ، يصبح الحصول على التأمين في الخارج عن طريق وساطة سمسار ، فقد يترتب على المؤمن له رفع دعوى قضائية في البلد الأجنبي حيث مقر المؤمن . ويختبر هذا التقاضي الدولي بصورة عامة أمرا معقدا ومكلفا ويمثل عائقا كبيرا في طريق اتخاذ اجراءات اللجوء الى القضاء . وفي ظروف كهذه يصبح المؤمن له بقرول تسوية حل وسط ، بغض النظر عن شرعية مطالبته .

(١٠٠) أنظر Buglass ، المرجع المذكور ، ص ٢٧٦ ، حيث ترد قضيتة Aetna Inc. ضد United Fruit Co., 1938 AMC 710 .

(١٠٦) تتضمن بعض وثائق السوق الفرنسية " شرط apéritition " الذي يبيح على أن المؤمن المشاركين المشاركون ملتزمون بتنفيذ القرار القضائي الصادر ضد الرائد . أنظر Rodière ، المرجع المذكور ، ص ٤٧٠ .

١٣٢- وتستخدم بعض الأسواق شروط الولاية القضائية بما يتعلق بالتأمينات المتعاقد عليها في الخارج * ومن الأمثلة البارزة على هذه الطريقة استخدام " شرط نيويورك لقابلية المحاكمة " المتعلق بتأمينات أجسام السفن المتعاقد عليها في السوق البريطانية نيابة عن مؤمن لهم أمريكيين * ويعطي شرط كهذا المؤمن له الحق في رفع دعوى في الولايات المتحدة والفصل في النزاع طبقاً للقانون والممارسات المعمول بها في الولايات المتحدة (١٠٧) * ويوجد ما يوازي مثل هذا الشرط في بعض الأسواق الأخرى (١٠٨) *

١٣٣- ومن المقترح أن يصر المؤمن لهم الحاصلون على تغطية تأمينية مباشرة من الخارج ، أو عن طريق سمسار ، وكذلك المؤمنون الراغبون في التعاقد على إعادة تأمين اختيارية في الخارج ، على ادخال شرط الولاية القضائية الذي ينص على الولاية القضائية الملائمة (١٠٩) * وفي بعض الحالات قد يكون المؤمن معذورا في ترده في اللجوء الى القضاء المحلي اذا كانت تنقصه الخبرة اللازمة في مجال التأمين البحري * وفي حالات كهذه ، ينبغي النظر في امكانية تعيين جهة قضائية أخرى داخل المنطقة نفسها * وعلى أي حال فانه ، ما لم يكن المؤمن له منظمة دولية كبرى لا يشكل رفع دعاوى قضائية في لندن أو نيويورك أية صعوبات عملية مرهقة بالنسبة إليها ، يبدو من الظلم أن يتوقع من المؤمن له المحلي الصخبر أن يقيم الدعوى في مكان اقامة المؤمن الأجنبي أو لا يقيمها أبدا * *

١٣٤- ويوجد مثال جيد عن هذا الموضوع في اجراءات السوق البريطانية لتسوية المطالبات في الخارج * اذ يمكن ، بموافقة المؤمن ، لوثيقة أو شهادة أن تشترط تسوية المطالبات من قبل وكيل تسويات في مكان تتم تسميته مسبقا في الخارج * وهذه الطريقة شائعة الاستعمال الى حد ما في تأمين البضائع حيث يفضل المرسل اليه أن يتسلم أية مطالبات قابلة للدفع بموجب التأمين في بلد الوصول بدلا من تقديم مطالبته الى لندن * وتوضع علامة C.P.A. (مطالبات قابلة للدفع في الخارج) على الوثيقة أو الشهادة عندئذ ويظهر اسم وعنوان وكيل التسوية الذي ينبغي أن تقدم اليه المطالبات على الوثيقة (١١٠) * كما يوجد نموذج خاص أيضا يحمل عنوان " وثيقة اللويدز للتأمين البحري (نموذج البضائع) ، القاضية بامكانية تسوية المطالبات في الخارج " وضع لتحقيق الهدف نفسه * لكن هذا النموذج ينص على أنه بالرغم من امكانية تسوية المطالبات في الخارج " فانه يتوجب تحويل كل المنازعات الى انكلترا للتسوية ، ولن تتخذ أية اجراءات قانونية لتنفيذ أية مطالبة الا في انكلترا حيث موطن المكتتبين وحدهم وحيث يقومون بعملهم " * وهذا البند يبدو جائرا من ناحية المبدأ على المؤمن له * وحيث أنه تم الاتفاق على تسوية المطالبات في الخارج ، فانه من الأصح بالتالي حل المنازعات حول مثل هذه التسويات في الخارج أيضا *

١٣٥- ان ندرة الحالات التي يضطر فيها المؤمن له الى اللجوء للقضاء في مجال التأمين البحري يمكن في الواقع أن تستخدم حجة لتأييد الترتيبات التي يتخذها المؤمنون لافساح المجال أمام اللجوء الى القضاء الأجنبي * فهم ، على عكس المؤمن له ، قادرون على توزيع تكاليف مثل هذه الاجراءات القضائية القليلة العدد على العديد من عقود التأمين التي قبلوها *

١٣٦- والخالصة أنه يقترح النظر جديا وبعناية في ادراج شرط ملائم للولاية القضائية في كل المشتريات التأمينية الدولية وأيضا في استخدام شرط " الموافقة على الالتزام " بما يقع على مؤمن واحد متفق عليه في كل عمليات التأمين المشترك * فاستخدام مثل هذه الشروط يضيف شعورا بتوفر حماية قضائية أكثر فعالية وأفضل بالنسبة لحقوق المؤمن له التعاقدية دون الحاق اجحاف غير ضروري بوضع المؤمنين *

باء- النظام القانوني المنطبق على تأمين أجسام السفن فقط

١- تطبيق الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن على التجديدات

١٣٧- كثيرا ما يتعرض تطبيق الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن في السوق البريطانية (أنظر الفقرتين ٦٧ و٦٨) الى الانتقاد * ومن الانتقادات التي يمكن أن توجه الى هذه الصيغة أنها تميز ضد الأساطيل الصغيرة أو ذات القيمة المنخفضة وتفضل عليها الأساطيل الأكبر ذات القيمة العالية * ويحدث هذا نتيجة لما يشترط على تلك الفئات التي تمثل

(١٠٧) للاطلاع على مثال على شرط كهذا ، أنظر Buglass ، المرجع المذكور ، ص ٢-٣ *

(١٠٨) يمكن العثور على مثال لشرط الولاية القضائية الذي ينص على امكانية رفع دعوى على كل المؤمنين المشاركين في محكمة واحدة ، مع أنها قد لا تكون بالضرورة ملائمة للمؤمن له ، وذلك في الفرع ١٤٧ من الخطة النرويجية للتأمين البحري لعام ١٩٦٤ حيث تنص على أنه " يجوز للمؤمن له رفع دعوى قضائية على المؤمنين المشاركين في محاكم المكان الذي يوجد فيه المؤمن الرائد " *

(١٠٩) تخضع عمليات إعادة التأمين المتعاقد عليها في الخارج طبقا لمعاهدة في الغالب لشرط التحكيم الوارد في المعاهدة *

(١١٠) Brown, Dictionary of Marine Insurance Terms المرجع المذكور ، ص ٣٥٨ *

الأساطيل الأصغر حجما وقيمة من رصيد ايجابي لقسط التأمين على المطالبات أعلى منه في حالة الأساطيل الأعلى قيمة اذا أريد تفادي زيادة جزائية في قسط التأمين ، وكذلك ما يفرض عليها من زيادة نسبية أعلى في قسط التأمين حين تفرض عليها الغرامة فعلا (١١١) . وقد وجد من يدافع عن هذا الفرق في معاملة الأساطيل الصغيرة والكبيرة على أساس أن الأخطار التي تتعرض لها الأساطيل الأكبر موزعة توزيعا أوسع ، مما يتيح توازنا أفضل ضمن الأسطول الواحد (١١٢) . ومن جهة أخرى ، فهناك من يقول بأن التمييز الذي الذي يتم طبقا لحجم الأسطول في السوق البريطانية هو أكبر مما ينبغي :

" حين نقوم نحن [اللجنة النرويجية لتأمين أجسام السفن ، التي تحدد أقساط التأمين من أجل حوالي نصف الأسطول التجاري النرويجي] بحساب زيادة قسط التأمين المبنية على الاحصائيات الفردية ، فاننا لا نميز كثيرا بين الأساطيل الكبيرة والصغيرة . وكما هو معروف ، فان المكتسبين اللندنيين يفعلون خلاف ذلك . فصيغتهم للغرامات التي تقوم على الاحصائيات تمس الأساطيل الصغيرة والمتوسطة الحجم (الأساطيل ألف وباء و جيم) أكثر بكثير من الأساطيل الكبيرة (الأساطيل دال وهاء) . وهذا الفرق الكبير بين السوقين موجود منذ سنوات عديدة لو لم يكن هناك سوق وطنية لكان المستقبل الذي ينتظر العديد من الأساطيل [النرويجية] من فئة ألف و بباء بائسا" (١١٣) .

١٣٨- والتنبيه الى هذا الفرق في المعاملة بين الأساطيل الكبيرة والصغيرة ذو أهمية استثنائية للبلدان النامية حيث يغلب وجود أساطيل أقل حجما وقيمة . وهكذا فان صغار أصحاب السفن في البلدان النامية الذين يحملون على تخطيطتهم التأمينية مباشرة من السوق البريطانية ، أو من سوق محلية تتبع الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن ، أو من سوق محلية مضطرة لعادة تأمين جزء كبير من الخطر في السوق البريطانية ، سوف يجدون أنفسهم في وضع تنافسي غير موات ازاء كبار أصحاب السفن في البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي ، لاضطرارهم لتحمل زيادة أكبر نسبيا في فرامة قسط التأمين .

١٣٩- ثم ان هناك من أكد أن الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن لا تأخذ بعين الاعتبار الكافي مستوى قسط التأمين الأصلي ، وينتج عن ذلك فروق غير معقولة بين أقساط التأمين على أجسام السفن ضمن الفئة الواحدة نفسها (١١٤) . وفي هذا الخصوص يجب ملاحظة أن الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن تشير فقط الى زيادات النسبة المئوية لأقساط التأمين . فمن المفيد ، مثلا ، النظر في اختلاف الوضع بين سفينتين من نفس الحجم والقيمة من نفس فئة الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن ، يفضي سعر قسط التأمين الأساسي المفروض على أولهما ، مثلا ، الى دفع ٣٠ ألف دولار في السنة ، وعلى الثانية ، التي يكون صاحبها بالأصل قد استغل قوى السوق التنافسية بصورة أفضل لمصلحته ، الى دفع ٢٠ ألف دولار في السنة فقط ، أي بفرق بين قسطي التأمين بمقدار عشرة آلاف دولار . فاذا زيد قسط تأمين كلتا السفينتين بمقدار ٢٠ بالمائة على فترة ٤ سنوات ، فان دفعة القسط السنوية بالنسبة للسفينة الاولى ستبلغ حوالي ٦٢ ألف دولار في حين تكون بالنسبة للسفينة الثانية ٤١٥٠٠ دولار فقط ، أي بفرق بين قسطي التأمين قدره ٢٠ ألف دولار (١١٥) . وفي هذه الحالة يكون من الواضح أن السفينة الأولى في وضع تنافسي غير موات ، لاضطرارها الى دفع قسط تأمين أعلى ، ويزداد هذا الوضع السيئ تفاقما كلما فرضت زيادة جزائية بموجب الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن ، دونما تدخل من قبل أي من صاحبي السفينتين .

(١١١) نتيجة للتعديل الذي طرأ على الصيغة المشتركة للتأمين على أجسام السفن ، بعد صدور هذا التقرير ، بصيغته الأولى ، فان هذه الناحية الأخيرة من الانتقاد لم تعد واردة بنفس القوة من حيث انه ، بدلا من زيادة محددة للغرامة لكل فئة ، هنالك سلسلة من الزيادات الممكنة تطبق على الفئات ١ الى ٣ كمجموعة . أنظر الحاشية ٥١ .

(١١٢) كما هو مبين في رد جمهورية ألمانيا الاتحادية على استبيان الأمانة المتعلق بتأمين أجسام السفن .

(١١٣) H.C. Bugge, " The principles in Norwegian premium calculation and the capacity of the Norwegian market" Norwegian Shipping News العدد ١٤ ، ١٩٢٥ ، ص ٢٧ .

(١١٤) خطاب ألقاه H.C. Bugge وعنوانه " سوق التأمين النرويجية على أجسام السفن " ، أمام فريق النقاش البحري التابع لمعهد لندن للتأمين في ١٣ آذار / مارس ١٩٦٢ (لم ينشر) .

(١١٥) المرجح نفسه ، الا أنه يبدو أن التعديلات التي أدخلت على الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن ، والتي حدثت بعد صدور هذا التقرير أول مرة ، تخفف بعض الشيء من حدة المشكلة بتوفير مزيد من المرونة في تقدير نسبة الزيادة المئوية على قسط التأمين التي يجب أن تطبق . أنظر الحاشية ٥١ .

١٤٠- ان الانتقادات المذكورة أعلاه والموجهة الى الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن ، تنطبق بمقدار ما تكون الصيغة حرفية التطبيق • وهي ، كما قلنا سابقا ، بنتيجة القوى التنافسية لا تطبق بصورة صارمة ، على الأقل في السوق البريطانية • على أنه من المفهوم أنها لا تزال تطبق بصورة صارمة في سوق التأمين البحري في بلد نام واحد على الأقل ويفترض أنها سوف تطبق ثانية بصورة صارمة في السوق البريطانية عندما تسمح بذلك ظروف المنافسة • وفي الظروف الاعتيادية ، عندما كانت شروط الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن تطبق بصورة صارمة ، كان ثمة اجراءات متاحة لتحسين الصيغة المشتركة لتأمين أجسام السفن في بعض الحالات المحددة وذلك بالرجوع الى اللجنة المشتركة لتأمين أجسام السفن • على أن أمانة الأونكتاد ترى أن مثل اجراءات التحسين هذه غير كافية لتخفيف التمييز المجحف الذي تنطوي عليه الصيغة المشتركة بالنسبة لبعض أصحاب السفن •

٢ - تغطية الأخطار البحرية: شرط "الأخطار الاضافية" وشرط "الاهمال من جانب السفينة النظامية"

١٤١- فيما يتعلق بمنح تغطية للأخطار البحرية باستخدام شرط الأخطار الاضافية (الشرط ٧ من شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن) (أنظر المرفق الثاني) جنبا الى جنب مع شرط الأخطار الوارد في نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع (أنظر الفقرة ٧١) ، من الضروري أن نكرر هنا ما أكدناه سابقا (أنظر الفقرة ١١٨) من أن من المؤسف أن منح الغطاء بموجب الشروط البريطانية يجب أن يتم في شرطين منفصلين يظهران على ورقتين منفصلتين • على أنه اذا ألحق شرط اهمال الباخرة ، فإنه يبطل الشرطين الآخرين بالنظر لا تساع مجال تغطيته (للاطلاع على صيغة شرط اهمال الباخرة ، أنظر الفقرة ٧٧) وعلى كل حال سيكون من الأفضل من أجل التبسيط أن يجمع شرط الأخطار مع شرط الأخطار الاضافية (Inchmaree) في شرط واحد • والطريقة البديلة ، كما بينا سابقا (أنظر الفقرات ١١٩ - ١٢١) ، هي الاستعاضة عن الشرطين بمنح تغطية لجميع الأخطار على أن تكون خاضعة للاستثناءات الضرورية لجعل التغطية مساوية لما يمنح حاليا بموجب الشرطين معا • فمن شأن هذا الاقتراح أن يؤدي الى تسهيل التمييز بين الفروق الموجودة بين فطاء " جميع الأخطار " الوارد في شرط اهمال الباخرة والغطاء الأضيق الذي يمنحه شرطا الاخطار والأخطار الاضافية •

١٤٢- ويمكن العثور على مثال للقصور الذي ينطوي عليه شرط الأخطار الاضافية والذي لا يمكن اكتشافه بسهولة في الشكل الحالي في عبارة " العيب الكامن " ، الذي ، بنتيجة قرار محكمة سابق ، يعتبر غير شامل لـ " الخطأ في التصميم " • فرغم عدم وجود تقييد صريح بهذا المعنى ، ورغم أن المعنى الواضح لـ " العيب الكامن " يشمل " الخطأ الكامن في التصميم " ، فإن شرط الاخطار الاضافية لا يقدم مثل هذه التغطية • ويمكن اجراء تحسينات اضاافية في الصياغة لا يوضح أن شرط الأخطار الاضافية لا يشمل استبدال قطع الغيار المعيبة التي تسبب ضررا (١١٦) • ومن شأن منح تغطية لجميع الأخطار ، باستثناء حالات معينة ، أن يسهل تبين هذه القيود •

١٤٣- وهناك صعوبة أخرى وهي أن شرط اهمال السفينة لا يعرفه المؤمن لهم جميعا ، وليست هناك أية محاولة للتعريف بوجوده • ويبدو أن هنالك ممانعة واضحة من قبل المؤمنین لاطلاع الجمهور على هذا الشرط (١١٧) • ومن المفهوم أنه من المألوف لدى المؤمنین أن يرفضوا الاكتتاب ، مهما بلغ قسط التأمين ، في تأمينات خاضعة لشرط اهمال السفينة • والتبرير التقليدي لهذا الحد من عرض الشرط المذكور هو أن تغطيته الواسعة لا ينبغي أن تمنح الا لأصحاب السفن الذين أصبحوا " يستحقونه " ، أي أولئك الذين يقومون بتشغيل سفن ذات صيانة جيدة والذين يمكن اعتبار " عنايتهم القانونية " أمرا مسلما به ، مما يقلل من امكانية وقوع مطالبات • على أن الأمر الأكثر معقولية هو فرض أقساط تأمينية أعلى على أصحاب سجلات المطالبات السيئة بدلا من الاستمرار في تغطية تكاد تتناول كل الأخطار ، وتقتصر عن تلبية الحاجات التأمينية للمؤمن لهم تلبية كاملة ويمكن لها أن تضلل من ليس لهم خبرة • ثم أن أمر تحديد مدى زيادة اهمال السفينة من حدود المطالبات بموجب الوثيقة مسألة فيها نظر الى حد ما • وعلى كل حال ، فمن الواضح أن شرط اهمال السفينة يقلل الى حد كبير من مقدار الاستقصاء الضروري للتثبت من مطالبات من هذا النوع ، وبذلك تبسط العملية الاجمالية لتسوية المطالبات •

(١١٦) كذلك يمكن تحسين شرط اهمال السفينة ليصبح واضح الدلالة على أن مثل هذه الاستبدالات ستكون مغطاة اذا كانت القطعة هي التي سببت التلف • وفي الواقع فقد وجهت انتقادات الى كلا الشرطين بالنظر لسوء صياغتهما • أنظر Tetreault ، المرجع المذكور ، ص ٣٤٤ • وأنظر كذلك Fairplay ، "Thoughts on the 'liner negligence' clause" ، Shipping Journal (لندن) ، المجلد ٢١٦ ، العدد ٤٢٨٢ (١٦ / أيلول / سبتمبر ١٩٦٥) ، ص ٢٣ •

(١١٧) ويبدو أن هذا الوضع ذاته موجود في السوق اليابانية وذلك بالنسبة للتغطية الموازية لتغطية كل من شرطي الأخطار الاضافية واهمال السفينة • أنظر : Marine and Inland Transit Insurance in Japan (طوكيو ، The Non-life Insurance Institute of Japan ١٩٧٩) ، ص ١١٦ •

٣ - السماح القابل للخصم بالنسبة لجميع المطالبات ، وكل حادثة

١٤٤ - بالنسبة لتطبيق السماح القابل للخصم على مطالبات تسرى عليها وثيقة تأمين لأجسام السفن (أنظر الفقرة ٧٩)، نرى أن أساس السماح المتعلق بـ" السماح القابل للخصم بالنسبة لجميع المطالبات وكل حادثة " بعض النواحي غير المرضية ، على الأقل بالنسبة لبعض أصحاب السفن * وأولى هذه النواحي أن الدرجة التي يتوجب فيها على صاحب السفينة المؤمن له بأن يتحمل العبء المالي للتلف الذي يصيب سفينته ، كنتيجة لتطبيق السماح القابل للخصم على أساس " كل حادث أو حادثة على حدة " يتوقف على الطريقة التي حدث بها التلف (١١٨) * ولنفرض أن سفينة مؤمنة تأميناً كاملاً ، وخاضعة لسماح قابل للخصم بمقدار ٥٠ * * * * * دولار ، أصيبت في حادث واحد بتلف بحدود ٢٠٠ * * * * * دولار ، فعند ذلك سوف يدفع المؤمن ١٥٠ * * * * * دولار وسيتحمل صاحب السفينة نفسه الـ ٥٠ * * * * * دولار الباقية * أما إذا أصيبت السفينة بتلف بنفس المقدار ولكن في سلسلة من أربعة حوادث ، مثلاً ، متباعدة عن بعضها بشكل يكفي لاعتبارها حوادث منفصلة ، وكان التلف الناتج عن كل منها بمقدار ٥٠ * * * * * دولار ، فإن صاحب السفينة سوف يتحمل كامل مبلغ الـ ٢٠٠ * * * * * دولار وحده *

١٤٥ - وهنالك من يدعي في هذا الخصوص أن تأثير تطبيق السماحات المتعددة يجب أن لا يشغل كثيراً بال أصحاب السفن نظراً لأن السماحات التي يتحملها معظم أصحاب السفن المؤمنين في أسواق التأمين التجارية اليوم ضئيلة نسبياً * وأصحاب هذه الدعوى يضيفون أن القاعدة العامة هي أن المبلغ الاجمالي ، حتى مع تطبيق السماحات المتعددة ، هو من الضالة بحيث يظل في حدود متوسط ميزانية صاحب السفينة المخصصة للصيانة * على أنه إذا رقب صاحب سفينة أن يتحمل سماحاً كبيراً في وثيقة تأمين على جسم السفينة من أجل تخفيض مستوى القسط ، فإنه يتوجب عليه أن يضع نصب عينه الاختلاف الممكن للتأثير الذي يمكن ، بفعل السماح ، أن يكون لكل حادث على وضعه المالي * ولغله يحسب بصاحب السفينة الذي يجد نفسه في هذا الوضع أن يفكر بالتفاوض من أجل سماح على أساس فترة محددة من الزمن (١١٩) * فلتن كانت هذه الطريقة تحرمه العديد من فوائد تسوية المطالبات المتحققة من جراء السماح على أساس كل حادثة ، فقد يكون هذا التغيير رغم ذلك مستصوباً لتجنيبه ما هو غير متوقع في السماح على أساس كل حادثة *

١٤٦ - ثم إن قاعدة " الحادثة أو الحادث المنفصل " مفهوم يصعب تطبيقه على بعض الأوضاع الواقعية * فينبغي ، لمعالجة هذه الأوضاع ، إضافة تعابير " توضيحية " للمساعدة في تطبيقها أو لتوفير أساس آخر يطبق عليه السماح * وقد سبق أن طبق ذلك في حالة التلف الناجم عن " الطقس العاصف " (١٢٠) من حيث أن شرط السماح ينص على أن " المطالبات عن التلف الناجم عن الطقس العاصف الذي يحدث خلال رحلة بحرية واحدة بين مرفأين متعاقبين سوف تعامل على أنها نجمت عن حادث واحد " * وهنالك أحكام مماثلة موجودة في شروط بعض وثائق التأمين الوطنية الأخرى في ما يتعلق بـ" الطقس العاصف " (١٢١) * كذلك يمكن استخدام العبارات التوضيحية فيما يتعلق بغير ذلك من الأوضاع الواقعية العسيرة التوصيف ، مثل حوادث التماس خلال مرور واحد عبر قناة ، والتلف الناجم عن عملية تحاذ (١٢٢) واحدة في مرفأ أو تماس من نوع مماثل مع رصيف بحري * ففي هذه الأحوال يصعب فصل كل تماس مختلف للسفينة مع جدار أو مع سفينة أخرى ومعرفة ما إذا كان هنالك عدة حوادث أو وقائع أو واحدة فقط (١٢٣) *

(١١٨) أنظر Association of Average Adjusters Report of the General Meeting (لندن ،

أيار / مايو ١٩٧٠) ، ص ١٢ *

(١١٩) شهر أو ستة شهور أو سنة ، مثلاً * وللإطلاع على عرض لهذه الطريقة الممكنة ، أنظر المرجع نفسه ، ص ١٢-١٣ *

(١٢٠) ان تعبير " الطقس العاصف " يستخدم للإشارة الى الأثر غير الاعتيادي الناجم عن الريح والأمواج * وكذلك

فانه يعرف في شرط السماح على نحو يجعله يشمل التماس مع الجليد العائم *

(١٢١) مثلاً ، شرط السماح في شروط المعهد الأمريكي للتأمين على أجسام السفن ، والفرع ١٨٩ من خطة التأمين

البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ *

(١٢٢) ان تعبير " التحاذي " في سياق التأمين البحري يشير الى وضع تقترب فيه سفينتان وتقفان الواحدة

بمحاذاة الأخرى ، وذلك عادة من أجل نقل الأشياء من سفينة الى أخرى *

(١٢٣) ان فترة السماح الواردة في شروط المعهد الأمريكي للتأمين على أجسام السفن تحتوي على عبارة توضيحية

إضافية ونصها جزئياً " * * * * * يعامل كل حادث منفصل بصورة منفصلة ، ولكن * * * * * تعامل سلسلة من حوادث التلف الناجم

عن الحادث الواحد باعتبارها ناجمة عن الحادث المذكور " * * * * "

١٤٧- وفيما يتعلق بالحكم الخاص الذي ينطبق على " الطقس العاصف " المذكور أعلاه ، يقترح اجراء بعض التحسينات بغية جعل تطبيقه أقل اجحافا لبعض أصحاب السفن • فمعاملة التلغ الذي يحصل أثناء رحلة بحرية واحدة بين مرفأين متتاليين على أساس انه ناجم عن حادث واحد يجعل تطبيق السماح متوقفا على البرنامج المحدد لرحلة السفينة ذات العلاقة • وهكذا فان رحلة طويلة بين مرفأين محددتين سوف تؤدي الى نشوء سماح واحد فقط بينما ينجم عن رحلتين قصيرتين خلال نفس الفترة الزمنية سماحان اثنان • ومن المعروف ان تعديلات تجرى في بعض الأحيان ، بناء على طلب المؤمن لهم ، بالنسبة لسفن تقوم برحلاتها على خطوط فير اعتيادية • على أن هنالك طريقة أدنى الى التوحيد والانصاف وهي اعادة النظر في النص المتعلق بالشروط القياسية للتأمين على أجسام السفن وذلك بازالة مفهوم الرحلة البحرية بين مرفأين والاستعاضة عنه بفترة محددة من الزمن في جميع الحالات •

١٤٨- وهنالك ناحية أخرى لسماح " جميع المطالبات وكل حادثة " تستحق التحسين وهي تطبيق السماح على المطالبات لقاء نفقات المقاضاة والعمل • ان عبارة " المقاضاة والعمل " تشير الى واجب المؤمن لهم بأن يبذلوا جهودا ونفقات معتدلة لمنع الخسارة أو تقلييلها الى أدنى حد ممكن • فطالما ان الخسارة ناجمة بصورة مباشرة عن خطر مؤمن ضده ، فان المؤمن سوف يدفع للمؤمن له نفقات المقاضاة والعمل ، سواء كان الاجراء المتخذ ناجحا أم لا • ولكن ، بالنظر الى أن مفهوم المقاضاة والعمل يعمل لصالح المؤمن ، فانه يبدو من غير العدل أن يطبق المؤمن السماح على مثل هذا الجهد (١٢٤) • ثم انه بالرغم من أن المؤمن له مجبر على أن يقاضي وأن يعمل ، فالمتصور هو أن تطبيق السماح على هذه النفقات التي دفعها المؤمن له سيخفف من حافز المقاضاة والعمل النشط • وكذلك من المفهوم انه رغم الاستبعاد الصريح لمطالبات الخسارة الكلية من تطبيق السماح ، فان بعض المؤمن في السوق البريطانية يحاولون أن يطبقوا السماح على نفقات المقاضاة والعمل المتكبدة فيما يتعلق بالخسارة الكلية • وبلاضافة الى التثبيط عن المقاضاة والعمل عندما يبدو أن الخسارة الكاملة محتملة ، فان هذا التفسير يبدو أيضا معاكسا لروح النص • ويجب أن يلاحظ أن بعض شروط وثائق التأمين الوطنية التي تستخدم سماحا تستثنى بصورة صريحة تطبيقه على نفقات المقاضاة والعمل (١٢٥) •

٤- شرط التأمين المشترك : اهمال الملاحين وتلف الآليات

١٤٩- ان الشرط ١١ من شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن ، (أنظر الفقرة ٧٨ والمرفق الثاني) المعروف بشروط " التأمين المشترك " ، كثيرا ما تنتقد أحكامه من قبل أصحاب السفن بوصفها صارمة أكثر مما ينبغي • وهذا الشرط لم يعتمد قط في سوق الولايات المتحدة ، وقد حذفته الشروط الكندية للتأمين على أجسام السفن (الباسيفيكية) لقللة استخدامه (١٢٦) • الا انه يبدو ان الشروط النرويجية للتأمين على أجسام السفن تستخدم نوعا من هذه الشروط مماثلا تقريبا (١٢٧) •

١٥٠- وتنشأ مسألة ما اذا كان الشرط مناسباً بأية حال في غطاء تأميني قياسي لأجسام السفن بالنظر لبهظ تكاليف السفن الحديثة وحاجة أصحاب السفن لأن يحموا أنفسهم من مطالبات التلغ المحتملة الضخامة التي يمكن أن تنشأ • وبالرغم من أنه يمكن الاحتجاج بأن التكاثر المستمر في عدد الحوادث التي تنتوى على اهمال الملاحين يبرر وجود مثل هذا الشرط ، فان الشرط يؤثر بصورة اعتسافية على كل أصحاب السفن ، المحترس منهم وغير المحترس ، لأن من المعروف أنه حتى أكثر أصحاب السفن احتراسا يمكن أن يتعرض لتصرف اهمالي في احدى سفنه يؤدي الى تلف خطير • ومن أجل ازالة هذا الاعتساف فانه يبدو ان هذا الشرط يجب أن يستعمل ، على الأكثر ، على أساس كل حالة على حدة • وهكذا ، بمقدار ما يمكن أن يعزى اهمال البحارة الى عامل يكون التحكم به في مقدور صاحب السفينة ، مثلا ، في حالة صاحب سفينة ذي سجل حافل بالمطالبات الناجمة عن اهمال البحارة ، وبالتالي يكون من الظاهر أن سياسته الادارية فير سليمة من وجهه ما ، فان تطبيق شرط سماح اضافي يمكن أن يقدم الحافز الاقتصادي الضروري لاعادة النظر في سياساته •

(١٢٤) أنظر أيضا Association of Average Adjusters, Report of the General Meeting (لندن ،

أيار / مايو ١٩٧١) ، ص ١٤ •

(١٢٥) مثلا ، خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرع ١٨٩ •

(١٢٦) أنظر : Fairplay International Shipping Weekly ، (لندن) ، ١٧ تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧٤ ،

ص ٤٥ •

(١٢٧) الفرع ١٨٧ من خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، والمادة ٧ من الشروط الخاصة للتأمين على

أجسام البواخر والسفن ذات المحرك •

١٥١- ومن المؤكد أن هناك اعتبارات سياسية ومعارضة بالمسبة لهذا الموضوع وربما يجب إيلاء اهتمام أكثر الى الحاجات النسبية للطرفين المتناقدين ، أى المؤمن الذى يحتاج الى هذا النوع من المطالبات المبالغ فيها ، والمؤمن له الذى يحتاج لأن يحمي نفسه من النتائج المالية لمثل هذا الحد • وفي رأينا أن تطبيق سماح اضافي كعمد قياسي في غطاسه تأمين أجسام السفن قد لا يكون كافيا لتلبية كل من هذه الاحتياجات المتعارضة بطريقة موصفة (١٢٦) • ومن المعروف أن هذا الشرط يحدف في الواقع في بعض الحالات • وفي هذا الخصوص ، يجب النظر أيضا فيما اذا كانت الريادة الا ابتغائية لمستوى القسط فيما يتعلق ببعض أصحاب السفن هي طريقة حفز اقتصادى ، من أجل تفادى اهمال البحارة ، أكثر فعالية وأقل اعتباطية •

٥ - تأثير القيم المتفق عليها على تعويض مساهمات تغطية العواريات العامة ، وكلفة الانقاذ ووفقات المقاضاة والعمل

١٥٢- هناك استثناء بارز للقاعدة البريطانية القائلة بأن القيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين البحرى حاسمة بالنسبة للقيمة القابلة للتأمين أو القيمة الفعلية للسفينة بنطوى على معاملة القيم المتفق عليها مقابل التعويض عن مساهمات تغطية العواريات العامة (١٢٧) ، وكلفة الانقاذ (١٢٨) ووفقات المقاضاة والعمل (١٢٩) • ومن أجل تقدير مبلغ التعويض عن هذه المسؤليات والنفقات ، فان القيمة المتفق عليها في الوثيقة تثارن مع القيمة الحقيقية للموضوع عند وقت الهلاك أو في نهايته الرحلة (١٣٢) • وعلى فرض أن السفينة مؤمنة تأمينا تاما بموجب الوثيقة ، أى أن مبلغ تغطية التأمين المشتركى تساوى القيمة المتفق عليها ، وان كانت القيم المتفق عليها والقيم الفعلية واحدة ، عند ذلك لا يتأثر التعويض الذى يدفع الى المؤمن له • الا أنه ، اذا كانت القيمة المتفق عليها أقل من القيمة الفعلية ، فعند ذلك يعامل المؤمن له على أنه في الواقع مؤمن تأمينا بخس بالنسبة لمثل هذه المسؤليات (رغم كونه مؤمنا تأمينا تاما في ظاهر الوثيقة) ، وهذا فان التعويض يخفض تخفيضاً يتناسب مع الفرق بين القيمتين •

١٥٣- وهكذا ، فان مؤمنا له ، يحمل وثيقة تأمين منبئة على نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع وموقعة بها " شروط المعهد الزمنية :أجسام السفن " ، يتعرض لخطر اضطاره لأن يتحمل جزءا من هذه المسؤليات • ويوجد وضع مماثل في كثير من الشروط الوطنية لتأمين أجسام السفن (١٣٣) • ورغم أن العلاقة الحالية لمختلف المصالح المتعلقة بتسوية العواريات العامة أو الانقاذ لا تتأثر بهذه القاعدة ، فان مبلغ التعويض ، الذى يحصل عليه المؤمن له مقابل مسؤليته في المساهمة في تغطية المصالح الأخرى في العوارية العامة ، من شأنه أن يخفض •

١٣٨) الا أن رد الكوبت على استبيان الأمانة المتعلق بتأمين أجسام السفن ينادى بالتطبيق الصارم للشرط و ، اذا أمكن ، بزيادة حجم السماح • أما رد بنغلاديش فينادى باعادة صياغة الشرط بحيث تستبعد تغطية وثيقة التأمين كل تلف يمكن أن يعزى الى اهمال الملاحين •

١٣٩) ان المساهمة في تغطية العواريات العامة هي دفعة تجرى من قبل أحد أصحاب المصالح المتضمنة فى تسوية العواريات العامة من أجل تعويض تلك المصالح الأخرى في الرحلة التي تعرضت للتلف أو التي أدت الى تفقسات بنتيجة عمل العوارية العامة (أنظر الفقرة ٣٦) •

١٣٠) تشير كلفة الانقاذ الى المال المدفوع كمحطة لطرف ثالث عمل بصورة مستقلة عن المحقد من أجل المحافظة على الممتلكات ضد خطر مؤمن منسمة • *Dictionary of Marine Insurance Terms* ، *Brown* ، المرجع المذكور ، ص ٣٥١ •

١٣١) للاطلاع على شرح " المقاضاة والعمل " ، أنظر الفقرة ١٤٨ •

١٣٢) ان تسديد مساهمات تغطية العواريات العامة وكلفة الانقاذ وتحكمها المادة ٧٣ من قانون ١٩٠٦ • ورغم أنها تنطبق أيضا على تأمين البضائع ، فان الخطر العملي لمثل هذا البخش في التأمين بالنسبة للبضائع قد أزيل بموجب المراجعة التي جرت عام ١٩٧٤ لقواعد بورك / بتورب التي تعنى على أن القيمة الاسهامية الفعلية يجب أن تبنى على القيمة المبيته في الفاتورة التجارية بالاضافة الى كلفة التأمين والشحن ، وهي عادة أقل من القيمة المتفق عليها والمذكورة في وثائق تأمين البضائع (وجميعها تتضمن هذه العناصر بالاضافة الى الريح المتوقع) • ويحكم تسديد نفقات المقاضاة والعمل الشرط ٩ من شروط المعهد الزمنية :أجسام السفن (أنظر المرفق الثاني) •

١٣٣) شروط المعهد الأمريكى للتأمين على أجسام السفن (٢ حزيران / يونيو ١٩٧٧) كما هو مصوص عليها في شرط العوارية العامة والانقاذ وفي شرط المقاضاة والعمل ؛ الشرط (ب) من الشروط العامة لوثيقة تأمين أجسام السفن (المتعلقة بالعوارية العامة والانقاذ) الصادره عن Mexico S.A. ، *Seguros Oceanica Internacional* ، المادة ٢٦ (١) من الوثيقة الفرنسية للتأمين البحرى على أجسام السفن •

١٥٤- وبالنظر للتقلبات الكبيرة الممكنة في تقديرات أجسام السفن التي يمكن أن تحصل في خلال فترة قصيرة من الزمن ، وبالإضافة الى الصعوبة الكبيرة في تحديد تقديرات أجسام السفن، فهناك خطر حقيقي يكمن في تثبيت قيمة متفق عليها في بداية الوثيقة لما يعتقد أنه القيمة السوقية الواقعية للسفينة ، ثم يظهر عند وقت الهلاك أن القيمة المتفق عليها هي أدنى بكثير من القيمة الفعلية للسفينة (١٣٤) • وبناءً على ذلك ، فإن تغطية إضافية تقدم ، لدى دفع قسط تأميني أعلى ، وذلك بموجب شرط المعهد المتعلق بالمسؤوليات الزائدة لأجسام السفن أو شروط المعهد المتعلقة بالهلاك الكلي والمسؤوليات الزائدة (المدفوعات ، الخ) ، وكلاهما يتضمن شروطاً متطابقة تقدم تغطية لمثل هذه " المسؤوليات الزائدة " التي تنجم عن كون القيمة المتفق عليها في الوثيقة الأساسية لتأمين أجسام السفن أقل من القيمة الفعلية •

١٥٥- ويعتقد أن معاملة القيم المتفق عليها باعتبارها غير حاسمة بالنسبة للقيم الفعلية لأفراض هذه المسؤوليات والنفقات الممكنة تخلق وضعاً غير منصف بالنسبة للمؤمن له (١٣٥) • ومن المسلم به أنه قد لا يحدث كثيراً في أسواق التأمين فسي البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي أن يكون صاحب سفينة مؤمن له غير مدرك للتعرض الممكن للمسؤوليات الزائدة بموجب الشروط القياسية لتأمين أجسام السفن • إلا أنه ، في البلدان النامية ، حيث الخبرة في أمور التأمين البحري ليست راسخة تماماً ، فإن صاحب سفينة مؤمن له قد لا يكون مدركاً لمثل هذه الثغرات الممكنة في غطاء تأمينه • وهكذا ، بعد أن يكون قد حاول تثمين سفينته بصورة واقعية قد يخيل إليه أنه اشترى غطاءً شاملاً عند استخدام الشروط القياسية لتأمين أجسام السفن • ويذهب البعض الى انه من غير المرغوب فيه أن تشتمل شروط التأمين المستخدمة دولياً على مثل هذه الثغرات الخفية لأنها تفترض مستوى من الخبرة في الأسواق الوطنية الأخرى لا تكون موجودة دائماً • وهي تفترض أيضاً وجود سماسرة ينبهون المؤمن لهم عن مثل هذه الصعوبات ، وهذا أيضاً لا يحدث في جميع الأسواق الوطنية •

١٥٦- لقد أكدنا أن غاية هذه الطريقة هي أن تحدد المسؤولية الممكنة للمؤمنين بالنسبة لهذه المطالبات • إلا أن هذه الحجة ليست مقنعة تماماً • وفيما يتعلق بمساهمات تغطية العواريات العامة ونفقات الانقاذ فإن العلاقة بين القيم السوقية والمؤمن عليها هي واحدة من عدة عوامل تحدد التعويض الذي يكون المؤمنون مسؤولين عنه والذي يجب أن يأخذه بعين الاعتبار عند حساب قسط التأمين (١٣٦) • وهكذا ، فإن مسؤولية المؤمن الممكنة سوف تختلف لأسباب أخرى أيضاً •

١٥٧- وبناءً على ذلك ، يقترح تطوير غطاءً قياسي لتأمين أجسام السفن يجعل القيمة المتفق عليها حاسمة بالنسبة للقيمة الفعلية وذلك بغرض حساب التعويض عن هذه المسؤوليات والنفقات • وهكذا على فرض أنه تم شراء تغطية تأمينية تامة ، فعند ذلك سوف تكون هذه المسؤوليات الممكنة مغطاة كاملة بموجب تلك الشروط • وتستخدم هذه الطريقة في بعض النظم القانونية الوطنية الأخرى (١٣٧) • ويبدو أن مثل هذا الغطاء الموحد يعطي أصحاب السفن المؤمن لهم مجموعة من الشروط التأمينية تحتوى على عدد أقل من الفجوات الخفية بالنسبة لصاحب سفينة غير ذي خبرة ، وبصورة خاصة بالنسبة لأصحاب السفن في البلدان النامية • ثم ان حذف الغطاء الجزأ المتبع حالياً من شأنه أن يؤدي الى التقليل من التعقيد في وثيقة التأمين الاجمالية لا افراض تفسير الشرط والى تبسيط عملية تسوية المطالبات •

٦ - تغطية مسؤولية التصادم

١٥٨- الى جانب التجزئة الكاملة في منح غطاءً لمسؤولية التصادم بحيث يمنح جزئياً في السوق التجارية وجزئياً في نوادي الحماية والتعويض (أنظر الفقرة ٧٤) ، هنالك خصائص محددة يمكن تبسيطها لغطاء مسؤولية التصادم الذي يمنح في السوق

(١٣٤) ان القيم السوقية للسفن تتقلب باستمرار • أنظر : S.N. Sanklecha " Hull insurance and valuation of ships", Indian Shipping Association of Average (بومباي) ، المجلد ٢٩ ، العدد ١٩٧٧/٥ ، ص ٧ - ١٠ ، حيثورد ذكر حالة تنطوى على نزاع يتعلق بالقيمة الصحيحة لسفينة ما " • • • • • لقد تم الحصول على سبعة آراء من مئتين خيراً معروفين في كل من المملكة المتحدة وفسى قارة أوروبا ، وجميع هذه التتمينات أعطت أرقاماً مختلفة • ومن بين هذه الأرقام كان أعلاها يزيد بنسبة • ١٤ بالمائة على أدناها " •

(١٣٥) تأييداً لهذه الحجة ، أنظر Association of Average Adjusters, Report of the General Meeting (لندن ، أيار / مايو ١٩٧٧) ، خطاب الرئيس •

(١٣٦) مثلاً ، ان مسؤولية المؤمنين عن مساهمات تغطية العواريات العامة سوف تختلف وفقاً لقيمة البضائع المنقولة ، وهو ما أشير إليه في خطاب الرئيس المشار إليه في الحاشية ١٣٥ حيث لوحظ أن هذا لا ينطبق على نفقات المقاضاة والعمل •

(١٣٧) مثلاً ، خطة التأمين البحري الترويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرع • ٧ •

التجارية • وكنتيجة لتحدد الغطاء الممنوح بموجب شرط التصادم بثلاثة أرباع أو أربعة أرباع القيمة المتفق عليها للسفينة ، وفقا لكل حالة ، يوجد خطر يتعرض له صاحب السفينة وهو أنه سوف تترتب عليه مسؤوليات تاجمة عن التصادم تزيد -سمن حدود القيمة المتفق عليها • وكثيرا ما يسعى أصحاب السفن الذين يستخدمون الشروط البريطانية للتأمين خطر المسؤوليات الزائدة التاجمة عن التصادم من خلال استخداً شرط جماعة المكتسبين المتعلق بالمسؤوليات الزائدة (أو شروط المعاهد المتعلقة بالهلاك التام والمسؤوليات الزائدة) أو من خلال تغطية يمدحها ناد للحماية والتعويض •

١٥٩- ونرى هنا أن مثل هذه التغطية التأمينية الإضافية التي تمنح على شكل مجموعة منفصلة من الشروط تروق بوثيقة التأمين الأساسية أو أساسية أمر غير ضرورى • وما أن شرط التصادم هو عقد تأمين مفصل يغطي تعويضاً بالاضافة الى التعويض الأساسية للبالغ ، فالأحاجة لأن يكون مدى التغطية المعطاة بموجب هذا الشرط هو نفسه الوارد في وثيقة التأمين الأساسية فالقيمة المتفق عليها للسفينة تحدد قيمتها التأمينية من أجل أفراض تحديد الحد الأقصى للمدفوعات عن التالف الذي يصيب جسم السفينة • وهذا المبلغ لا يتطابق دائما مع مقدار مسؤوليات التصادم المحتملة • وبدلا من الحد من تغطية مسؤوليية التصادم بصورة اعتباطية وفقا للقيمة المتفق عليها للسفينة ، فإنه يمكن تعديل شرط التصادم قليلا بحيث تترك حدود المسؤولية مفتوحة على أن تتلاءم بالاتفاق (١٢٨) • ومن شأن هذه الطريقة أن تنزل الحاجة لشرط منفصل فيما يتعلق بالمسؤوليات الزائدة للتصادم ، ونذلك لتسهيل الى حد ما عملية الحصول على الغطاء التأميني الفعلي وبالتالي تسهيل عملية تفسيره • وفي حالة الرغبة الحصول على غطاء بموجب الشروط القياسية المعروفة حاليا ، يمكن ادخال القيمة المتفق عليها للسفينة ، مما يترك المؤمن له حرا في أن يغطي نفسه ضد المسؤوليات الزائدة التاجمة عن التصادم وذلك من خلال ناد للحماية والتعويض •

٧- اختيار المكان الذي تجرى فيه الاصلاحات: تنفيذ شرط "العطاءات"

٦- اذا حصل تلف لسفينة مغطاة بموجب وثيقة تأمين ، فإن اختيار المكان الذي تجرى فيه الاصلاحات هو عامل هام بالنظر لأن التكلفة المعقولة للاصلاحات هي المقياس الذي تحدد بوجه مسؤولية المؤمن في تلك الحالات • ويخول الشرط ١٩ من شروط المعهد الزمنية : أجمام السفن (أنظر المرفق الثاني) المؤمن حق الاعتراض على اختيار صاحب السفينة لحدوث الاصلاح وأخذ عطاءاتهم الخاصة أو طلب أخذ عطاءات إضافية من أجل عمل الاصلاح ذاته • ومن المعروف عمليا ان المؤمن يتوقعون من المؤمن له أن يأخذ عطاءات في المرحلة الأولى • الا أنه اذا طلب المؤمنون أخذ عطاءات إضافية ، فانهم سوف يدفعون بدلا قدره •٣ بالمائة في السنة من القيمة المتفق عليها للسفينة عن الوقت الضائع الناتج عن أخذ عروض أخرى ، ولكن هذا لا يحدث الا اذا قبل المؤمن له واحدا من العطاءات الاضافية التي وافق عليها المؤمن • أما فيما يتعلق بأخذ عطاءات أخرى تكون أدنى ويوافق عليها المؤمن ، فيبدو أنه لا يوجد هناك أى مشكلة • أما اذا كانت العطاءات الأخرى أعلى ، فمن غير المحتمل أن يوافق المؤمن على أى منها • ونذلك ، فإنه سوف يعتمد بدلا من ذلك على أحد العطاءات السابقة التي أخذها المؤمن له • وفي هذه الحالة يكون تنفيذ الشرط غير منصف بالنسبة للمؤمن له ، لأنه وإن يكن المؤمن قد طلب عطاءات إضافية ورفق ضياع الوقت نتيجة لطلب هذه العطاءات ، لم يتحقق أحد شروط حصول المؤمن له على حقه في البدل ، وذلك بسبب عدم موافقة المؤمن على أحد العطاءات المأخوذة بهذه الطريقة (١٢٩) •

٦١- ويتعلق الجزء الأخير من الشرط بفرض عقوبة تبلغ حد تخفيض ١٥ بالمائة من المطالبة المقبولة لعدد التقييد بأحكام الشرط • وهكذا ، فإن أجزاء الشرط التي تتعلق بواجب المؤمن له بأن يخطر المؤمن بالهلاك الحاصل وتخويل المؤمن صلاحية اختيار المرفأ الذي تجرى فيه الاصلاحات تدخل ضمن مجال العقوبة بالاضافة الى ذلك الجزء الذي يتعلق بأخذ العطاءات (١٤٠) • ورفق أن الضرامة هي طريقة مفيدة للمحصل على الترام دقيق بأحكام الشرط ، فإن الغرامة يجب أن تكون أكثر مبررة وأن تأخذ بحسب الاعتبارات الظروف المخففة الممكنة • ولقد تأكد ان هناك بعض الحالات حيث :

(١٣٨) ورفق انه لا بد من اجراء تعدد يلات على طريقة عرض حل المسؤولية كنتيجة للاختلافات في حساب التعويض بموجب شرط مسؤولية التصادم وشروط المسؤوليات الزائدة ، فإنه ما من حاجة الى أن يؤدي تضمين الشرطين في نهاية الأمر الى تغييرات في المسؤولية المحتملة للمؤمن • وبعد صدور هذا التقرير أول مرة ، جرى التأكيد في الدورة السابعة للفرع العامل المعنى بالتشريع الدولي للنقل البحري المعقودة في كانون الأول / ديسمبر • ١٩٨٠ ، على أنه من المألوف في بعض الأسواق أن يتم الاكتساب في غطاء المسؤولية الزائدة في عقد منفصل مع مؤمنين منفصلين أو مع معيدي تأمين منفصلين ، الأمر الذي يقلل من معقولة هذا التعديل المقترح بالنسبة لتلك الاسواق •

(١٣٩) يبدو أن الفرع ١٨٢ المعنون "الدعوة لتقيد العطاءات" ، في خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ قد تفادى المشكلة المذكورة وذلك بجعل مثل هذا البدل يقوم على أساس مجرد ضياع الوقت الزائد عن عشرة أيام •

(١٤٠) هناك عقوبة مماثلة في الشروط الفرنسية للتأمين على أجمام السفن تطبيق على بعض أنواع عدم تقيد المؤمن له بالمطالبات الفرنسية الموازية لشرط العطاءات • أنظر الفقرة ٢٣ من الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على أجمام السفن •

" قد يكون من المستحيل أو من غير الممكن عمليا للمؤمن له أن ينفذ أحكام شرط العطاءات اذ انه قد توجد قيود قانونية أو غيرها تحدد الأماكن التي تجرى فيها الاصلاحات • مثلاً قد تمنع قيود العملة من اجراء الاصلاحات — غير الاصلاحات الضرورية من أجل صلاحية السفينة للملاحة — خارج البلد المسجلة فيه السفينة • وفي الحالات الأخرى ، قد تكون الاصلاحات التي أجريت خاضعة لرسم عالية لدى عودة السفينة الى مرفئها الأصلي • وعندما تكون أحواض السفن مشغولة ، فقد لا يرغب العاملون في اصلاح السفن بتقديم العطاءات " (١٤١) •

ورغم انه قد يوافق المؤمنون على تحسين للغرامة وفقاً لكل حالة على حدة ، فانه يفضل أن يتضمن الشرط قاعدة أكثر مرونة يمكن أن يعتمد عليها صاحب السفينة باعتبارها حقاً له •

٨ — شرط " الدفع على الحساب " للمساعدة على اجراء الاصلاحات

١٦٢ — من المعروف بصورة عامة ان صاحب السفينة قد يحتاج الى الحصول على دفعة مقدما على الحساب قبل اتمام التسوية الرسمية للمطالبات وذلك لتسديد فواتير اصلاح تنطوي على مبالغ كبيرة • الا انه حسب الوضع الحالي ، لا يوجد أي الزام يجبر المؤمن على سداد دفعات على الحساب فيما يتعلق بمسؤوليتهم بموجب الشروط البريطانية القياسية • ورغم انه ينذر من الناحية العملية أن يرفض المؤمنون سداد مثل هذه الدفعات ، فانه لا يوجد لدى المؤمن له في الواقع أي وسيلة لا جبارهم على ذلك • وهكذا ، ففي الحالات التي لا تكون فيها مسؤولية المؤمن موضع خلاف ، يبدو أنه من المرفوب فيه ادخال شرط في وثائق تأمين أجسام السفن ينص على انه يتوجب على المؤمن أن يسددوا دفعات على الحساب على الأقل فيما يتعلق بتكلفة الاصلاحات الرئيسية التي يوافق عليها خبراء المعاينة • وهناك وضع مماثل للسوق البريطانية في السوق الفرنسية حيث ، رغم عدم وجود أي شرط ، يوافق المؤمنون على تسديد دفعة على الحساب من أجل اجراء الاصلاحات الكبيرة (١٤٢) • ومن جهة أخرى ، فان مثل هذا الشرط موجود في شروط التأمين النرويجية (١٤٣) •

٩ — قرار عدم القيام بالاصلاحات : المطالبات المتعلقة بالتلف الذي لم يتم اصلاحه

١٦٣ — ان المطالبات المتعلقة بالتلف الذي يلحق بسفينة تترك دون اصلاح خلال الوقت الذي تجرى فيه مطالبة المؤمن بالتعويض تنطوي بصورة عامة على مفاوضات طويلة وتشكل مصدر تأخير لعملية تسوية المطالبات • وينشأ هذا الوضع عن تراكم عدد من المشاكل • ومن هذه المشاكل الصعوبة العملية التي لا مفر منها والتي تتعلق بتقدير القيمة "السليمة" — أي القيمة قبل حصول التلف — وقيمة السفينة بعد اصابتها بالتلف • فالتفديرات التي يجريها سماسرة البيع والشراء الضالعون كثيراً ما تكون متفاوتة بهوامش واسعة •

١٦٤ — وهناك مشكلة ثانية ، تصادف على الأقل في ظل الشروط البريطانية ، وهي الصعوبة القانونية الناجمة عن الالتباس في الاطار القانوني الناظم للتعويض المتعلق بمثل تلك المطالبات • فقانون عام ١٩٠٦ ينص على أنه يحق للمؤمن له أن يحصل على تعويض عن التلف الذي لم يتم اصلاحه والذي يلحق بسفينة لم يتم بيعها خلال فترة سريان مفعول وثيقة التأمين ، ويقدر هذا التعويض على أساس الاستهلاك المعقول الناتج عن مثل ذلك التلف أو الكلفة المعقولة لاصلاح ذلك التلف • أيهما أقل (١٤٤) • غير أن قانون عام ١٩٠٦ لا يتضمن أية اشارة الى الطريقة التي يجب أن يتم بها تحديد " الاستهلاك المعقول "

(١٤١) أنظر Dover, A Handbook to Marine Insurance ، المرجع المذكور ، ص (٤٤) ؛ أنظر كذلك Philippine ، Fairplay International Shipping Weekly ، حيث ترد اشارة الى مرسوم جمهوري صدر في الفلبين وفرض قيوداً على مكان اجراء الاصلاحات بالنسبة لجميع السفن المملوكة للفلبين و / أو المسجلة فيها •

(١٤٢) أنظر " Le règlement des indemnités d'assurances " ، تقرير قدمه السيد ب • لاثرون الى ندوة التأمين البحري (أجسام السفن) ، التي تم تنظيمها برعاية الاتحاد العربي العام للتأمين (الدار البيضاء) ، ١٤٤ أيلول / سبتمبر (١٩٧٥) ، ص ١٦ •

(١٤٣) خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرع ٩٠ •

(١٤٤) المادة ٦٩ (٣) • أما بالنسبة للتلف الذي لم يتم اصلاحه في سفينة تباع خلال مدة سريان مفعول وثيقة

التأمين ، فأنظر Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882) 9 Q.B.D. 192 •

و " الكلفة المعقولة للاصلاحات " • ثم ان القرارات القانونية لـم تعالج هذه القضايا بطريقة واحدة مرضية • لذا فهناك عدد من وجهات النظر المتضاربة في السوق البريطانية حول ما اذا كان يجب أن تؤخذ القيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين بعين الاعتبار في تحديد الاستهلاك (١٤٥) ، أو أنه يجب أن تشمل الكلفة المقدرة للاصلاحات الكلفة التقديرية للرسو في الحوض الجاف (١٤٦) ، ومتى يجب النظر في أمر الاصلاحات المقدرة (١٤٧) • ولقد جرت محاولات لمعالجة مطالبات التلغ الذي لم يتم اصلاحه بالاستعانة بشروط تسوية المطالبات أو الشروط المتعلقة بفصل المطالبات ، لكن لم يلسق أى من هذه الشروط قبولاً واسعاً (١٤٨) •

١٦٥ - وحتى بغض النظر عن هذه الصعوبات العملية - والارباك القانوني الذي يقال بأنه يمكن تفاديه بتضمين عقد التأمين شروطاً وافية (١٤٩) ، يبدو أن هناك تمعناً عاماً لدى المؤمن عن دفع مثل تلك المطالبات • هذا التمتع مبني على الرأي القائل بأن هذه المطالبات تخدم في كثير من الحالات مصلحة المؤمن له بصورة غير منصفة • مثلاً قد تجرى المطالبة بالتعويض عن التلغ الذي لم يتم اصلاحه في سفينة قبيل بيعها على شكل خردة ، فاذا لم يكن التلغ يؤثر على كمية المعدن الذي يمكن استرداده على شكل خردة ، فان التلغ الذي لم يتم اصلاحه لن يكون له بصورة عامة أثر على قيمة الخردة • وتكون النتيجة أن يحصل المؤمن له على العائدات العادية بالإضافة الى التعويض عن التلغ الذي لم يتم اصلاحه (١٥٠) • وقد ينشأ هذا الوضع أيضاً عندما تباع السفينة لمالك جديد لكي تستخدم في أعمال تجارية أخرى (١٥١) •

١٦٦ - وهكذا كما قيل " فانه من الممكن ، ضمن الاسس الحالية لمعالجة مطالبات التلغ الذي لم يتم اصلاحه ، أن يحصل المؤمن له من جراء الحوادث التي تجرى بعد انتهاء مدة سريان مفعول وثيقة التأمين على " ربح " من حيث أنه قد لا يضطر في خاتمة المطاف لأن يتعرض لخسارة نقدية " (١٥٢) • وبهذا المعنى من الواضح اذن أن الطريقة البريطانية الحالية لمعالجة مسألة التلغ الذي لم يتم اصلاحه تقصر عن ضمان كون عقد التأمين عقد تعويض عن خسائر فعلية تعرض لها المؤمن له •

(١٤٥) أنظر : Irvin v. Hine [1950] 1 K.B. 555, Elcock v. Thomson, [1949] 2 K.B. 755 .

(١٤٦) يمكن لمثل تلك النفقات أن تشكل ثلث أو نصف الكلفة المعقولة للاصلاحات • أنظر Association of

Average Adjusters, Report of the General Meeting (لندن ، أيار / مايو ١٩٦٦) ، ص ١٨-١٩ ، و Buglass ، المرجع المذكور ، ص ١٠٨ - ١٠٩ •

(١٤٧) أنظر : Irvin v. Hine [1950] 1 K.B. 555, Helmville Ltd. v. Yorkshire Insurance Company :

(the " Medina Princess"), (1965) 1 Lloyd's Rep. 361, K. Goodacre, "The inflation factor in hull claims"

Fairplay International Shipping Weekly (لندن) ، ٨ أيار / مايو ١٩٧٥ ، ص ٣٣-٣٥ ، و Dover, A Handbook to Marine Insurance

Insurance ، المرجع المذكور ، ص ٤٣٩ •

(١٤٨) أنظر : Association of Average Adjusters, Report of the General Meeting (لندن ، أيار / مايو

١٩٧٦) ، ص ١٢ ، و " Goodacre " The inflation factor in hull claims ، المرجع المذكور ، ص ٣٥ •

(١٤٩) أنظر : J.K. Goodacre, Marine Insurance Claims (لندن ، Witherby and Co. Ltd ، ١٩٧٤) ،

ص ٢٧٩ •

(١٥٠) على أنه قد توجد حالات لبيع الخردة ما كانت لتؤدي الى بيع السفينة لولا حصول التلغ • ففي هذه الحالات

من الممكن جداً أن تكون القيمة الجارية للسفينة دونما تلغ لاحق بها أعلى من قيمتها على شكل خردة ، وبذا فان من الممكن

للمؤمن له أن يتعرض للخسارة في حالات البيع تلك • أنظر Association of Average Adjusters Report of the

General Meeting (لندن ، أيار / مايو ١٩٧٧) ، خطاب الرئيس •

(١٥١) على أنه كثيراً ما يصعب ، في مثل هذه الحالة ، تقرير ما اذا كان سعر البيع لم يتأثر بالتلغ الذي لم يتم

اصلاحه (مثلاً لأن التلغ لم يؤثر على صلاحية السفينة للملاحة ولانه كان طفيفاً بشكل يمكن معه تفادى اصلاحه على الاطلاق)

أو أن البائع كان موفقاً بشكل كبير بحيث انه حصل على سعر جيد • وهنالك من يقول في تلك الحالة بأنه يجب أن يتناح

للمؤمن له أن يتقدم بالمطالبة من أجل التلغ الذي لم يتم اصلاحه لانه ، لولا التلغ لكان من الممكن لسعر البيع أن يكون

حتى أعلى من ذلك •

(١٥٢) Association of Average Adjusters, Report of the General Meeting (لندن ، أيار /

مايو ١٩٧٧) ، خطاب الرئيس •

ولذا فقد نشأ تمنع له ما يبرره لدى المؤمنين ، عن تطبيق الصيغ القانونية على هذه المطالبات بصورة صارمة — وذلك بغض النظر تماما عن أى ارتباك بخصوص اختيار الصيغة التي يجب استخدامها — الأمر الذى يؤدي الى ايجاد فرصة كبيرة لانهيار اجراءات تسوية المطالبات ونشوء وضع يجب أن يجرى فيه التفاوض حول المطالبات في جميع الظروف تقريبا .

١٦٧ — ونتيجة لذلك ، يمكن القول بأن الصعوبات القائمة في مجال المطالبات من أجل التلف الذى لم يتم اصلاحه هي أكثر من مجرد مشاكل تتعلق باجراء التقديرات اللازمة للقيم وكلفة الاصلاحات من جهة وعدم الوضوح والدقة في القواعد القانونية القائمة من جهة أخرى . بل انه يمكن النظر الى المشكلة على انها مشكلة تؤثر في طبيعة المطالبة نفسها كما يجرى تصورها حاليا . وفي هذا الخصوص ، يقترح بذل الجهود لاجاد أساس قانوني جديد لمثل تلك المطالبات يكون أقرب الى اعطاء المؤمن له تعويضا واقعيا للخسارة الفعلية التي تعرض لها .

١٦٨ — لقد قدمت مؤخرا اقتراحات تؤيد مراجعة الأساس الذى تبنى عليه مطالبات التلف الذى لم يتم اصلاحه (١٥٣) . وتقوم هذه الاقتراحات على فكرة قصر تلك المطالبات على الحالات التي يكون فيها المؤمن له قد تعرض فعلا لخسارة نقدية فسي عملية بيع . وذلك ، في حالة الخسارات الكاملة اللاحقة وفي معظم حالات البيع على شكل خردة ، حين لا يتعرض المؤمن له لضرر مالي من جراء وجود التلف الذى لم يتم اصلاحه ، فانه يمكن التخلص من مثل تلك المطالبات . وفي الحالات الأخرى التي يتم فيها بيع السفينة ، يتوجب على المؤمن له أن يثبت وجود خسارة ناشئة عن العائدات المنخفضة للبيع ، على أن يخضع ذلك للكلفة التقديرية المعقولة للاصلاحات . وتستحق هذه الاقتراحات الدراسة الجدية باعتبارها تشكل أساسا ممكنا لحل وسط في المستقبل بين مصالح المؤمن له والمؤمن المتعلقة بتلك المطالبات . ولا بد من الاهتمام بمسألة النص على بعض حالات بيع السفن على شكل خردة بالإضافة الى البيع العادي من أجل الأعمال التجارية في المستقبل في الحالات التي يكون المؤمن له قد تعرض لخسارة مالية بسبب مثل ذلك التلف الذى لم يتم اصلاحه والتي لا تنعكس فيها هذه الخسارة على عائدات البيع (أنظر الحاشيتين ١٥٠ و ١٥١) .

١٦٩ — وكجزء من الجهد الرامي الى مراجعة الأساس الذى تقوم عليه مطالبات التلف الذى لم يتم اصلاحه ، يجب تحليل الطريقة التي تتبعها النظام القانونية الوطنية الأخرى . ففي الشروط اليابانية والبروجية المتعلقة بأجسام السفن لا يسمح بالمطالبات المتعلقة بالتلف الذى لم يتم اصلاحه الا في حالات بيع السفن (١٥٤) . وفي مثل تلك الحالات يجرى حساب المطالبة على أساس الكلفة التقديرية للاصلاحات في الوقت الذى يتم فيه البيع (١٥٥) ، ولكنها تقتصر على انخفاض عائدات البيع الذى يمكن أن يعزى الى التلف (١٥٦) . أما نهج سوق الولايات المتحدة فهو مبني على النهج البريطاني . على انه قيل ان مطالبات الاستهلاك لم يبحث فيها في الولايات المتحدة كما بحثت في المملكة المتحدة (١٥٧) . ومع ذلك ، ينبغي التنويه بأن التعديلات التي أدخلت مؤخرا على شروط المعهد الأمريكي للتأمين على أجسام السفن قد أدت الى تضمين الفقرة التالية :

(١٥٣) المرجع نفسه .

(١٥٤) في الشروط البروجية تقتصر مثل هذه المطالبات على بعض أنواع البيع فقط . أنظر خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرع ١٧٤ .

(١٥٥) في الشروط اليابانية تخفض الكلفة التقديرية للاصلاحات بمقدار بعض الفوائد التي كان من الممكن الحصول عليها والتكاليف التي كان من الممكن تحملها فيما لو كانت الاصلاحات قد أجريت فعليا ، وذلك مثل قيمة الأجزاء المبيعة على شكل خردة ، ونفقات الاصلاح في الأحواض الجافة وريح الجهة التي تقوم بالاصلاح . أنظر : Marine and Inland Transit Insurance in Japan (طوكيو ، The Non-Life Insurance Institute of Japan ، ١٩٧٩) ، ص ١١٧ .

(١٥٦) في الشروط النرويجية ، اذا لم يثبت العكس ، لا يعتبر التلف سببا لتخفيض عائدات البيع في حالة بيع السفينة على شكل خردة ، وفي الحالات المحددة الأخرى للبيع ، يعتبر سببا لخفض العائدات من جراء التكاليف التقديرية للاصلاح . أنظر خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرع ١٧٤ ، والشرح الملحق به .

(١٥٧) أنظر Association of Average Adjusters, Report of the General Meeting (لندن ، أيار / مايو ١٩٦٦) ، ص ١٨ . فبرانه يبدو أن هنالك خلافا مماثلا بخصوص نفقات الحوض الجاف كما هو الحال في سوق لندن . أنظر Buglass ، المرجع المذكور ، ص ١٠٨ — ١٠٩ .

" لا تفر مطالبة تتعلق بالتلّف الذي لم يتم اصلاحه ، الا في الحالة التي يثبت فيها المؤمن له أن مجموع التلّف الناشئ عن الأخطار المؤمن ضدّها خلال فترة الوثيقة والذي ترك دون اصلاح بعد انتهاء الوثيقة قد أُلغى القيمة السوقية الفعلية للسفينة في ذلك التاريخ لو لم تتعرض للتلف الناتج عن تلك الأخطار" (١٥٨) .

ومن جهة أخرى يبدو أن المطالبات المتعلقة بالتلف الذي لم يتم اصلاحه في سوق التأمين الفرنسية لا تقبل بصورة عامة لأنه من المتعارف عليه أنه لا يجري دفع تعويضات المطالبات عادة الا مقابل فواتير مدفوعة (١٥٩) .

١٧٠- والحاصل أنه من الواضح أن مشكلة المطالبات المتعلقة بالتلف الذي لم يتم اصلاحه في سوق التأمين الفرنسية أكثر مما هو ممكن في هذا التقدير . ومع ذلك ، فقد انتهزت أمانة الأوكناد الفرصة هنا لا يراز الطبيعة غير المقبولة للطريقة الحالية واقتراح القيام بها رجعة واسعة النطاق للأساس الذي يقوم عليه هذا النوع من المطالبة .

١- الأثر القانوني للمساحات القابلة للخصم في تحديد الحقوق المترتبة على الحلول

١٧١- كما سبق شرحه سابقا (أنظر الفقرة ٩٦) ، فإنه لدى قيام المؤمن بدفع تعويض المطالبة للمؤمن له فإن المؤمن يحمل مكان المؤمن له في التمتع بحقوق المؤمن له ازاء الأضرار الثالثة المسؤولة عن الخسارة . وكقاعدة عامة ، اذا كان الشئ المؤمن عليه قد أمن عليه بأقل من قيمته الفعلية ، أي اذا كان مبلغ التأمين المتعاقد عليه أقل من القيمة المتفق عليها والمذكورة في الوثيقة ، فعند ذلك يعامل المؤمن له معاملة المؤمن المشترك بقدر بخس التأمين ويحصل على ما يمكن استرداد ه من الأضرار الثالثة على أساس نسبي مع المؤمن أو المؤمنين الآخرين * بيد أنه يبدو أن القانون البريطاني لم يبت في مسألة كون وجود سماح قابل للخصم ، الذي يخلق شكلا من أشكال بخس التأمين وذلك بعمل المؤمن له نفسه يتحمل جزئيا معينا من الخسارة ، يخول معاملة المؤمن له باعتبار مؤمنا شريكا وذلك لكي يشارك على أساس نسبي بما يتم استرداده من الأضرار الثالثة * فبر أن شروط التأمين البحري البريطاني لا تخول المؤمن له أن يكون مؤمنا شريكا فيما يخص السماح القابل للخصم (١٦٠) . وهكذا ، فإن المؤمن يحصل على جميع ما يمكن استرداده حتى كامل المطالبة المدفوعة ، ولا يحصل المؤمن له على أي مبلغ مما يتم استرداده للتعويض عن سماحه القابل للخصم الا بعد الوصول الى هذا المبلغ * ومن جهة أخرى فإن شروط الولايات المتحدة تمنح المؤمن له صفة المؤمن المشترك بالنسبة لقيمة السماح القابل للخصم ، وبذلك تجعل من الممكن إجراء توزيع نسبي لأي مستردات من أضرار ثالثة (١٦١) . وهذا النهج متبع أيضا فسي الشروط الفرنسية والنرويجية

١٧٢- ان الممارسة البريطانية في رأيا غير مضمّنة بالنسبة للمؤمن له * فعند حصول تلف في جسم السفينة ، من الواضح ان كلا الطرفين قد تعرض للخسارة - المؤمن الذي يدفع المطالبة ، والمؤمن له الذي يتحمل السماح القابل للخصم * وكما أن المؤمن يربف في تقليل خسارته وذلك من خلال المستردات المعوضة من أضرار ثالثة ، فإنه يبدو من غير العادل حرمان المؤمن له من الفرصة ذاتها * وهذا يبدو أن المؤمن ، الذي يطوى عمله على التعرض للخسارة ، يجب أن لا يعطى أفضلية على المؤمن له الذي حاول تفادي خطر مثل تلك الخسائر بشراء التأمين في المقام الأول .

- (١٥٨) شرط المطالبات (أحكام عامة) ، شروط المعهد الأمريكي للتأمين على أجسام السفن (٢) حزيران / يونيو ، ١٩٧٧ .
- (١٥٩) أنظر الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على أجسام السفن ، المادة ٢٣ ، و Inreanu المرجع المذكور ، ص ٢٥٤ .
- (١٦٠) كتيبة للفترة قبل الأخيرة من الشروط الزمنية : أجسام السفن (أنظر المرفق الثاني) .
- ولم يستخدم السماح القابل للخصم بصورة عامة في الشروط الا تكلزية قبل عام ١٩٦٩ ، ولكن حينما جرى فعلا اللجوء اليه ، كما في " شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن " . جميع المطالبات " (١ حزيران / يونيو ١٩٦٤) أدرج شرط يقضى على توزيع نسبي بين المؤمن له والمؤمن لمعظم المستردات من أضرار ثالثة نظرا لأن المؤمن له قد تحمل جزءا من الخسائر من جراء تطبيق السماح القابل للخصم .
- (١٦١) أنظر Buglass المرجع المذكور ، ص ٢٧٩ .
- (١٦٢) أنظر مثلا خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرع ٩٦ (٢) .

١٧٣- ثم انه تأكد أن هذا النهج المتبع ازاء المستردات من أطراف ثالثة يشكل عقبة في وجه تسوية المطالبات بطريقة ودية في حالات التصادم وذلك من خلال تقليل مصلحة المؤمن له في الموافقة على أية تسوية حين يعترف الطرفان بالاشتراك في الخطأ (١٦٣) .

١٧٤- ورغم أن النقطة التي أثبتت لا تشكل قضية رئيسية في الحالات التي تنص فيها وثيقة التأمين على سماح قابل للخصم صغير جدا فقط ، فمن الواضح أنها تزداد أهمية مع ازدياد مقدار السماح وقد تصبح عاملا هاما فيما يسترده المؤمن له • وينبغي التنويه بأن بعض أصحاب السفن ممن لهم أساطيل تنطبق عليها سمحات كبيرة قد تمكنوا من تفادي الشرط واستعاضوا عنه بشرط ينص على توزيع نسبي للمستردات • على أن هذا البديل غير مرض من جميع النواحي لأنه يفترض أن يكون المؤمن له ذا اطلاع واسع على النتائج القانونية المترتبة على الصياغة المتبعة عادة في عقد التأمين •

جيم - النظام القانوني المنطبق على تأمين البضائع فقط

١ - تغطية الأخطار البحرية: شروط عدم تغطية العوارية الخاصة ، مع ضمان العوارية الخاصة و " جميع الأخطار "

١٧٥- كما أشير في الفصل الثاني ، فان أمانة الأونكتاد قد لاحظت في اتصالاتها التي أجرتها مع المؤمن لهم أن الكثيرين منهم يفتقرون الى الفهم الواضح لتغطيتهم التأمينية وما اذا كانت هذه التغطية تفي بحاجاتهم التأمينية • وقد تجلت هذه المشكلة أكثر ما تجلت لدى المؤمن لهم على البضائع ، وخصوصا أولئك المقيمين في البلدان النامية حيث لم تتوطد ، بصورة عامة ، الخبرة الواسعة في أمور التأمين البحري • ولدى القيام بتحليل شروط المعهد المتعلقة بالبضائع تبين ، كما هو الحال في تأمين أجسام السفن ، أن طريقة عرض شروط وثيقة التأمين غير مرضية من حيث مساعدة المؤمن له على فهم شروط تغطيته وفي هذا الخصوص فان ما سبق ابدائه من ملاحظات (أنظر الفقرات ١٠٩ - ١٢٣) بخصوص عدم الكفاية العامة في نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع وخصوصا الشرط المتعلق بالأخطار ينطبق أيضا على تأمين البضائع • ومما يزيد في تعقيد الصعوبات الناشئة عن نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع هو التعقيد في عرض مختلف مجالات التغطية الواردة في الفقرة ٥ والتي تقدمها التغطيات الثلاث للوثيقة القياسية ، أي شروط المعهد المتعلقة بعدم تغطية العوارية الخاصة ومع ضمان العوارية الخاصة والشروط المتعلقة بالتأمين ضد " جميع الأخطار " على التوالي • (تم استعراض الصيغ الثلاث لهذا الشرط في الفقرات ٨٣ - ٨٦ أعلاه) •

١٧٦- ان قراءة النصوص الثلاثة للشرط ٥ (أنظر المرفقات الثالث والرابع والخامس) تبين ان له فاية مزدوجة من حيث أنه ليس فقط منتما للشرط المتعلق بالأخطار في نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع ، وذلك بتوسيع الأخطار المؤمن ضدها والتي تغطيها الوثيقة ، ولكن من حيث أنه تعديل " للمذكرة " الواردة في نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع ، وذلك بوضع قواعد ناظمة للتعويض الذي يدفع فيما يتعلق ببعض أنواع الخسائر (١٦٤) • فإذا نظرنا أولا الى صيغتي الشرط ٥ المتعلق بعدم تغطية العوارية الخاصة ومع ضمان العوارية الخاصة ، وهما متماثلان الى حد ما من حيث طريقة العرض ، فانه يؤخذ على كل منهما أنها تحاول أن تحقق أكثر مما ينبغي في جملة واحدة ، دونما ترتيب منطقي للتباين الواضح بين وظيفتيهما • فإذا أخذنا صيغة الشرط ٥ المتعلقة بعدم تغطية العوارية الخاصة كمثال ، فاننا نجد أن شروط المذكرة قد ضمنت في الصيغة التالية: " بشرط أن تكون خالصة من العوارية دون النسبة المثوية المحددة في الوثيقة ••• " ثم عدلت بتطبيق الصيغة التالية: " الا اذا كانت عامة ، أو اذا جنحت السفينة أو الزورق أو فرقت أو احترقت " على جميع فئات البضائع المحددة في المذكرة (١٦٥) • وفي الجملة ذاتها نجد أن المذكرة قد أبطل مفعولها فيما يخص الرزم التي تفقد أثناء تحميلها أو نقلها من سفينة لأخرى أو خلال عمليات التفريغ ، وذلك بالعبرة التالية :

(١٦٣) أنظر Association of Average Adjusters, Report of the General Meeting (لندن ، أيار /

مايو ١٩٧١) ، ص ١٦ ؛ والمرجع نفسه (لندن ، أيار / مايو ١٩٧٠) ، ص ١٤ •

(١٦٤) تتجلى هذه الناحية في كون شمول عدم تغطية العوارية الخاصة يستثني التعويض عن بعض أنواع العوارية الخاصة ، أي الخسائر الجزئية ، وكون شمول تغطية مع ضمان العوارية الخاصة يتضمن العوارية الخاصة ولكن بشرط تطبيق سماح و " جميع المخاطر " يغطي جميع الخسائر دون تطبيق سماح • للاطلاع على شروط المذكرة وتأثيرها ، أنظر المرفق الأول ، الفقرة الأخيرة ، والفقرات ٧ - ١١٤ أعلاه •

(١٦٥) في كثير من الأشكال الشائعة الآن لنموذج التأمين على السفن والبضائع نجد أن كلمتي " فرقت أو احترقت " كثيرا ما تضاف بعد الكلمة الأخيرة " جنحت " الواردة في المذكرة ، لكن كلمة " جنحت " الأولى لا تزال تظهر لوحدها •

" ولكن بالرغم من هذه الضمانة فانه يتوجب على مكتبتي التأمين أن يدفعوا للمؤمن له قيمة أى رزمة يمكن أن تفقد نهائيا عند التحميل أو النقل من سفينة لأخرى أو لدى التفريغ * * * "

ان لهذه العبارة أثرا اضافيا في توسيع الفقرة المتعلقة بالأخطار حيث جعلت فقدان رزمة ما في تلك الظروف خطرا مؤمنا ضده بحد ذاته *

١٧٧- وللجزء الأخير من الجملة نفس التأثير المزدوج المذكور أعلاه * فقد جاءت العبارة على النحو التالي :

" * * * وكذلك لأى هلاك أو تلف يصيب المصلحة المؤمنة والذي يمكن أن يعزى بشكل معقول الى النار أو الانفجار أو التصادم أو اصطدام السفينة و / أو الزورق و / أو وسيلة النقل بأى جسم خارجي (بما في ذلك الثلج) فير الماء ، أو يعزى الى تفريغ البضاعة في مرفأ الملاذ " *

فهذا الجزء من الجملة يبطل مفعول المذكرة فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الناجمين عن الحوادث المعنية الاضافية * وكذلك فانها توسع الفقرة المتعلقة بالأخطار ليس فقط بأن تستغني عن قواعد السببية المعتادة وبأن تجعل التعويض يدفع من أجل أى هلاك أو تلف " يمكن أن يعزى بصورة معقولة " الى الحوادث المعنية ، ولكن باضافة أخطار اضافية مؤمن ضدها ، مثل اصطدام " وسيلة النقل " ، مثلا مركبة تستخدم أثناء النقل البرى * ان لنص شرط عدم تغطية العوارية الفردية الوارد في الفقرة ٥ شكلا مماثلا وينطوى على نفس المشاكل التي تنشأ عند تفسير النصوص *

١٧٨- ان البنية المعقدة لكل من شرط عدم تغطية العوارية الخاصة وشرط مع تغطية العوارية الخاصة تؤدي الى عدم فهم كلا الشرطين بسهولة * ومن المؤكد أنه ما من أحد ضليع جدا في تغطيات التأمين البحرى للبضائع يستطيع أن يقرأ أيا من الشرطين ويفهم بوضوح ما يعنيه أى من الشرطين فيما يخص تغطيته التأمينية * واذا ما عرفنا ان وثائق التأمين البحرى للبضائع مستخدمة من قبل أصحاب البضائع في مختلف أنحاء العالم ، ممن تتوفر فيهم درجات متفاوتة من الخبرة المتعلقة بقضايا النقل ، فان مثل تلك الشروط أبعد من أن تكون أساسا كافيا لعقد التأمين *

١٧٩- ويبدو أولا أنه من الضروري التخلي عن استعمال جملة واحدة لتغطية جميع أفراس الفقرة ، ولا بد من التمييز بصورة واضحة بين الصياغة التي توسع الأخطار المؤمن ضدها والصياغة التي تؤثر على التعويض الذى يدفع عن الخسائر الناشئة عن الأخطار المؤمن ضدها * فبدون هذا التمييز بين الأفراس ، فان فحوى الفقرة لا يتضح بسهولة * كما أن النموذج العتيق للتأمين على السفن والبضائع يزيد من البلبلة ، مما ينتج عن ذلك أن تصبح طريقة العرض الاجمالية التي تظهر بها الوثيقة عسيرة الفهم جدا بالنسبة للمؤمن له العادى (١٦٦) *

* ١٨٠- فضلا عن ذلك ، يمكن ، كما اقترح فيما تقدم (أنظر الفقرة ١١٤) ، تبسيط طريقة العرض الاجمالية للوثيقة وذلك بدمج الأجزاء المطبقة للمذكرة مع نص شرط مع تغطية العوارية الخاصة الوارد في الفقرة ٥ وحذفها نهائيا في نموذج التأمين على السفن والبضائع لأنها أبطلت بموجب شمول شرط عدم تغطية العوارية الخاصة وشرط " جميع الأخطار " *

١٨١- وفيما يتعلق بالنص " جميع الأخطار " للفقرة ٥ ، فان مشاكل العرض ليست بهذا القدر من التعقيد وذلك نتيجة لاستخدام طريقة مبسطة تنطوى على منح واسع للتغطية ضد جميع الاخطار ولكنه يخضع لبعض الاستثناءات * فير أنه رغم الشكل المبسط لنص " جميع الأخطار " الوارد في الفقرة ٥ فانه كثيرا ما يضلل المؤمن لهم بحيث يظنون انه يقدم تغطية أوسع مما هي في الواقع (١٦٧) *

١٨٢- فالؤمن له الذى يقرأ الفقرة سوف يدرك أن " جميع الأخطار " ليست في الواقع تغطية لجميع الأخطار لأن أخطار الهلاك أو التلف مستثناة * فمن أجل مساعدة المؤمن لهم ، من المفيد أن يوضح ، كما هو مبين في المادة ٥٥ (٢) (ب) من قانون ١٩٠٦ ، ان الاستثناء ينطبق أيضا على حالات يكون فيها التأخير نفسه قد نشأ عن خطر مؤمن ضده * ورغم انه من الممكن أن يفهم ذلك من هو ضليع جدا في القواعد القانونية الناضمة لأمر التسبب وفي استعمال عبارة " السبب المباشر " (Proximate cause) المستخدمة في اللغة القانونية الانكليزية ، فمن فير المعقول أن نتوقع أن يفهم المؤمن لهم هذا التمييز القانوني الدقيق ، وخصوصا اذا ما أخذنا بعين الاعتبار الاستعمال الدولي للوثيقة (١٦٨) *

(١٦٦) هنالك شروط مشابهة لشرط مع تغطية العوارية الخاصة مستخدمة في بعض الأسواق الوطنية الأخرى لكنها أوضح من النص البريطانى لشرط مع تغطية العوارية الخاصة الوارد في الفقرة ٥ وذلك نتيجة لفصل الغرضين موضوع الفقرة * أنظر مثلا قواعد تأمين البضائع في النقل ، الصادرة عن Ingosstrakh بالاتحاد السوفياتي ، الفرع ٢ ، " مع تغطية العوارية الخاصة " *

(١٦٧) كما تبين ، مثلا ، من رد فانا على استبيان الامانة حول تأمين البضائع *

(١٦٨) ان شروط الوثائق المستعملة في بعض الأسواق الوطنية الأخرى تحدد هذا التقييد صراحة * فهنالك مثلا شرط " ضمانة التأخير " (Delay Warranty) ، في شروط المعهد الأمريكى المتعلقة بالبضائع ، والمادة ٥ من الشروط العامة للتأمين البحرى و/أو النقل النهري الصادرة عن Patria, Compania de Seguros Generales S. A. في الأرجنتين *

١٨٣— وحتى أهم من ذلك هو سوء الفهم الناشئ عن التعريف الحصري لكلمة "خطر" • فكثيرا ما يشتري المؤمن لهم هذه التغطية مفترضين أنها تعطي حماية تأمينية ضد أى هلاك أو تلف بغض النظر عن الأشياء المتسببة ، ربما باستثناء سبب التصرف المقصود من قبل المؤمن له بالإضافة الى الاستثناءات المنصوص عنها صراحة • على أن كثيرا من المؤمن لهم يفاجأون بأن مجال التغطية القياسية لـ "جميع الأخطار" هو الى حد ما أضيق من ذلك إذ أن عبارة "خطر الهلاك أو التلف" تستعمل بمعنى فني بحيث تستبعد الخسائر الاعتيادية التي تحدث في شحن بعض أنواع السلع أو نسبة مئوية معينة من فقدان الوزن أو الحجم بالنسبة للحبوب أو السوائل • ان استثناء هذا النوع من الخسارة مبني على الفكرة القائلة بأن "خطر الهلاك أو التلف لا يتضمن الهلاك الذى لا بد من حصوله ، وهو ما يمكن أن يسمى بالهلاك أو التلف العاديين اللذين يحصلان بنتيجة النقل • ومهما بدت هذه الحجة معقولة ، وخصوصا بالنسبة للمطلعين اطلاقا تاما على الأساس القانوني الذى تستند اليه ، فانها ليست أمرا يدهيا بالنسبة للمؤمن له العادى ، خصوصا بالنسبة لمن ليس لديهم معرفة متعمقة بالقانون البريطاني أو بقواعد التأمين • ويمكن القول بأن مفهوم التغطية ضد جميع الأخطار هو قريب جدا من المفهوم الأوسع لتغطية "جميع الخسائر أو التلف" ، التي تتضمن حتى الهلاك الاعتيادى الذى يحدث أثناء النقل كما هو مبين أعلاه ، بحيث يمكن أن ندرك أن المؤمن له العادى يمكن له أن يخلط بين الاثنين ، وهذا ما يحصل في معظم الأحيان • وبما أنه لا توجد فقرات قياسية منشورة تعطي تغطية ضد "جميع الخسائر أو التلف" ، بحيث أن انتباه المؤمن له لا يلفت بصورة تلقائية الى امكانية وجود تغطية تأمينية أوسع ، فان ذلك ادعى لأن يثبته على نص "جميع الأخطار" للفقرة ٥ أن يلفت الانتباه صراحة الى تحديد التغطية التي يقدمها • فاذا لم يضمن هذا التوضيح في الفقرة فانها سوف تستمر في تضليل المؤمن لهم الذين لا تساورهم الريبة فيما يتعلق بمجال التأمين الذى يشترونه (١٦٩) •

١٨٤— وهنالك نقطة أخيرة تتعلق بالعلاقة بين شمول شرط عدم تغطية العوارية الخاصة وشرط مع تغطية العوارية الخاصة وشرط "جميع الأخطار" • فلا بد من التفكير جديا بتحسين قدرة المؤمن له على أن يفهم بصورة دقيقة ما هو مشمول وما هو غير مشمول في كل نوع من التغطية بالمقارنة مع التغطيات الأخرى • وبعبارة أخرى ، ان أنواع الغطاء الثلاثة تمثل مقياسا متدرجا من حيث أنها توسع مجال غطائها من الأقل شمولاً وهو شرط عدم تغطية العوارية الخاصة الى الأكثر شمولاً ، وهو غطاء "جميع الأخطار" • ومع ذلك فانه من الصعب جدا على المؤمن له أن يكون قادرا على أن يدرك كيف يمكن لهذا الاختلاف في مجال التغطية أن ينعكس فعليا على الأخطار أو أنواع التلف المغطاة وغير المغطاة • وفي هذا المجال يجب الاشارة الى المناقشة المتعلقة بقواعد طريقة تعطي غطاء ضد جميع الأخطار عدا عن الاستثناءات (أنظر الفقرات ١١٩-١٢١) • وكما بينا فان ادراج الاستثناءات بصورة صريحة في اطار منح غطاء واسع يسهل مهمة المؤمن له في تقرير ما اذا كان التأمين يناسب حاجته الخاصة وفي مقارنة الغطاء مع الأنواع الأخرى • ونرى أن مثل هذه الطريقة يمكن أن تستعمل في تأمين البضائع وذلك من أجل وضع ثلاثة مستويات من غطاء التأمين ، على غرار الأنواع الحالية تقريبا اذا ما أريد ذلك ، ويستطيع المؤمن له أن يختار من بينها وفقا لمستوى قسط التأمين •

٢ — تأمين البضاعة لتغطية نتائج التأخير

١٨٥— لقد سبق وبيننا (أنظر الفقرة ١٨٢) ان نص "جميع الأخطار" للفقرة ٥ الواردة في شروط المعهد المتعلقة بالبضائع يستثني "الهلاك والتلف أو النفقات الناشئة مباشرة عن التأخير" • وهذا الاستثناء نفسه ينطبق على شرط عدم تغطية العوارية الخاصة وشرط مع تغطية العوارية الخاصة ، لكنه ضمن في نهاية شرط النقل (الفقرة ١) • وينطبق هذا الاستثناء حتى اذا كان التأخير نفسه خطرا مؤمنا ضده • وهكذا اذا جنحت سفينة ونتاج عن ذلك تلف للبضاعة بنتيجة تسرب مياه البحر ، فان وثيقة التأمين البحرى القياسية تغطي الخسارة • على انه بنتيجة استثناء التأخير ، اذا لم يكن الجنوح الأصلي قد أتلف البضاعة ، ولكن بسبب طبيعة البضاعة القابلة للعطب أدى التأخير اللاحق الى افسادها ، فان مثل هذه الخسارة لا تعتبر مغطاة • وفي ضوء وجود هذه الثغرة في التغطيات القياسية للتأمين البحرى للبضائع ، يمكن القول انه اذا لم يتم اجراء تعديل محدد وفقا لما تتطلبه كل حالة معينة ، فان مثل هذه الوثائق قد تقصر عن تلبية الحاجات التجارية للمؤمن له •

(١٦٩) ان شروط الوثائق المستعملة في بعض الأسواق الوطنية الأخرى تحدد هذه التقييدات صراحة • مثال ذلك أن الفرع ٢٢ من خطة التأمين النرويجية لنقل البضائع لعام ١٩٦٧ يستثني في الفقرة الفرعية (هـ) "الخسائر التجارية الاعتيادية" ، كذلك فان الفرع ٦ من شروط "جميع الأخطار" في قواعد تأمين البضائع في النقل ، والمبادرة عن Ingosstrakh في الاتحاد السوفياتي ، يستثني الخسائر الناشئة بسبب "الطبيعة الخاصة للبضاعة بما في ذلك الجفاف" و"نقصان البضاعة حين يبقى الرزم الخارجى سليما لم يمسه" •

١٨٦- وسبق أن أكدنا أن استثناء التأخير يستند بصورة خاطئة الى مفهوم التأخير القائل بأنه " خطر " متميز يمكن أن يسبب الهلاك أو التلف (١٧٠) • غير أن التأخير قد لا يكون أكثر من مجرد سبيل يحدث الخطر من خلاله • ومن المؤكد أنه اذا كان الخطر المسبب للتأخير خطرا مؤمنا ضده في الوثيقة ، ففي هذه الحالة يكون أى تلف مادي ناجم عن التأخير واقعا بصورة قانونية ضمن مجال أخطار النقل التي يسعى صاحب البضاعة الى الحصول على الحماية منها لدى شرائه فطاء التأمين •

١٨٧- وكثيرا ما يبنى الأساس المنطقي لاستثناء نتائج التأخير على قياس " العيب الكامن " (inherent vice) • فالبضائع التي تفسد مع مرور الزمن ، مثل الفاكهة ، فيها عيب كامن لكونها معرضة للفساد " وهنالك من يقول بأن المؤمن لا يرفون في التورط في ضمان مثل هذا الخطر • على أن هنالك من يرى أن هذا القياس لا يستند الى أساس سليم (١٧١) • فكل البضائع لها " خصائص ملازمة " تجعلها معرضة الى أنواع مختلفة من التلف • فبعض البضائع ، مثل الاسمنت ، تفسد كلييا اذا ما تسرب اليها ماء البحر ، لكن غيرها من البضائع قد لا يتأثر نسبيا بذلك • ان الصفة الملازمة للبضائع القابلة للتلف ، أى عرضتها للتلف ، انما تعرض مثل هذه البضائع لنوع مختلف من الخطر ، أى الى التأخير • وهكذا لا يعقل الحديث عن تغطية خسارة الاسمنت بسبب جنوح للسفينة أدى الى تسرب مياه البحر • ولكن دون أن تشمل التغطية فساد الفاكهة بسبب الجنوح ذاته الذى أدى الى تأخير النقل ، فقد تكون درجة الخطر مختلفة ، أى أن خطر التأخير قد يكون أكبر من خطر تسرب مياه البحر ، لكن من الأنسب أن يعكس هذا الاختلاف على مستوى قسط التأمين المستوفى وليس على استخدام استثناءات التغطية •

١٨٨- ثم ان التأخير قد ينتج عن أخطار غير تلك التي ينص عليها عادة في وثيقة التأمين البحرى ، مثل اخطار تلف مرافق المرفأ وعدم كفاءة الناقل (شركة النقل) ، الخ • وكذلك فقد يؤدي التأخير الى خسائر غير مجرد التلف المادي للبضاعة • فقد يتعرض المؤمن له لخسائر " تجارية " ، مثل هبوط سعر البضاعة خلال فترة التأخير أو لصعوبات في الانتاج ناجمة عن وصول المواد اللازمة في وقت متأخر • ورغم أنه يمكن تقديم الحجج من أجل توسيع التغطية القياسية للتأمين البحرى بحيث تتضمن التأخير الناشئ عن أنواع الأخطار الأخرى المذكورة آنفا بالإضافة الى " الخسائر التجارية " التي يتعرض لها المؤمن له من جراء التأخير (١٧٢) ، ورغم أن بعض النظم القانونية الوطنية للتأمين قد وسعت مجال التغطية بصورة جزئية (١٧٣) ، فان الحجة القائلة بتضمين الخسارة المادية أو التلف الذى يصيب البضاعة بسبب التأخير الناجم عن خطر مؤمن ضده قد استخدمت هنا باعتبارها مثلا صارخا على عدم ملائمة التغطية القياسية التي تقدمها شروط المعهد لتغطية مثل تلك الخسائر ، ومن المعروف أنه يمكن الحصول على تغطية التأخير في السوق البريطانية لكل حالة على حدة • وذلك بادخال صياغة مناسبة ، مثل عبارة " الفساد الناجم عن أى سبب " (١٧٤) على انه حين لا تتوفر فقرة قياسية بهذا المعنى ، وخصوصا في الأسواق الوطنية الأخرى التي تستخدم شروط المعهد حيث قد تختلف الممارسات ، فان المؤمن لهم يتعرضون للضرر حين يؤكدون أن مثل هذا الغطاء هو مشمول قانونيا ضمن وثيقة التأمين البحرى وبالتالي فان حصولهم على مثل هذا الغطاء هو أفضل احتمالا (١٧٥) •

(١٧٠) أنظر : Cargo Insurance and Modern ، K . S . Selmer ، " Delay in cargo insurance " ،

Transport ، طبعة ووقف على ضبطها ومراجعتها K. Gronfors (Goteborg ، Akademiforlaget ، ١٩٧٠) ، ص ١٣ •

• المرجع نفسه (١٧١)

• المرجع نفسه (١٧٢)

(١٧٣) مثال ذلك خطة التأمين النرويجية لنقل البضائع لعام ١٩٦٧ ، الفرع ٦٨ •

(١٧٤) أنظر A Handbook to Marine Insurance ، Dover ، المرجع المذكور ، ص ٤٨٠ • على أن الفقرات المتعلقة

بأنواع خاصة من البضائع قد تتضمن فطاء قياسية للتأخير • مثال ذلك الفقرة ٤ من شروط المعهد المتعلقة بالأطعمة المجمدة (باستثناء اللحوم المجمدة) " الشروط التامة " •

(١٧٥) دلت معظم الردود على استبيان الأمانة حول تأمين البضائع الواردة من البلدان الاشتراكية والبلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقى على أن تغطية نتائج التأخير ممكنة ، ويكون ذلك لكل حالة على حدة ويتم عادة على شكل تغطية الخسارة المادية أو التلف الذى يتعرض له البضاعة بسبب التأخير الناجم عن خطر مؤمن ضده • غير أن حوالي نصف الردود الواردة من البلدان النامية ، بما فيها تلك التي تستخدم الشروط البريطانية بشكل ما ، دلت على أن هذا الغطاء لا يمنح • ويكشف الرد التالي ، الذى جاء من سوق وطنية لبلد نام يستخدم الشروط البريطانية ، عن الصعوبة الناجمة عن عدم وجود صياغة قياسية تمنح تغطية التأخير •

" ان شركات التأمين تتقيد بالشروط والبنود الواردة في شروط معهد المكتتبين بلندن بخصوص التأخير المستثنى صراحة في تلك الشروط " •

٣ - استعمال نماذج الحلول

١٨٩- بعد أن يقوم المؤمن بتسديد المطالبة بموجب وثيقة تأمين البضائع ، فإنه كثيرا ما يطالب المؤمن له أن يوقع على نموذج حلول * ورغم انه ليس من الضروري من الناحية القانونية لأن يعطي حق الحلول للمؤمن ، فان مثل هذه النماذج تساعد المؤمنين في ملاحقة المطالبات ضد أطراف ثالثة حيث انها تشكل دليلا واضحا على أن المؤمن يتمتع بنفس الحقوق التي يتمتع بها المؤمن له * على أن تلك النماذج تصاغ أحيانا بطريقة تجعل المؤمن له يتخلى للمؤمن عن كل حقه في ملاحقة الأطراف الثالثة فيما يخص المطالبة بدلا من أن يكتفي بمجرد أن يحلله مكانه (١٧٢) * وهذا يؤدي الى تمكين المؤمن من أن يقيم الدعوى باسمه الخاص وبالتالي الى منع المؤمن له من اقامة أى دعوى على الاطلاق * وقد اعتبر هذا النوع من التخلي عن الحق قانونيا (١٧٧) ، وهو خلافا لما هو وارد بموجب مبدأ الحلول يتيح للمؤمن أن يسترد من الأطراف الثالثة المسؤولية عن الخسارة أكثر حتى مما دفعه كتعويض للمؤمن له * وبهذا فان المؤمن له يجرد من بعض حقوق الاسترداد ازاء أطراف ثالثة وذلك من أجل الخسارة التي تحملها ، تلك الحقوق التي كان من شأنها في غير تلك الظروف أن تمنح له بموجب قواعد الحلول النافذة (أنظر الفقرات ٩٦ و ١٢٦ - ١٢٧) *

١٩٠- ويتضح أن استعمال مثل هذه النماذج بدلا من نماذج الحلول العادية هو عمل غير منصف لأنه من غير المحتمل أن يدرك المؤمن له جميع ما تنطوى عليه الوثيقة التي يوقعها من نتائج * ورغم انه من المعروف أن هذه النماذج غير مستعملة حاليا في السوق البريطانية ، فانها لاتزال تستعمل في بعض أسواق العالم الأخرى ، بما في ذلك أسواق البلدان النامية ، رغم أنه لم يتأكد مدى استعمالها على وجه الدقة *

دال - خلاصة التحسينات المقترحة

١٩١- لقد أبرز هذا الفصل من التقرير بعض النواحي التي تبين انه يمكن بموجبها تحسين النظام القانوني السائد الناظم للتأمين البحري * وكما تقدم ذكره ، ركز هذا التحليل على النظام القانوني البريطاني بوصفه الأساس الأكثر شيوعا لعقد التأمين البحري في أنحاء العالم ، وهو بهذا المعنى نظام قانوني دولي للتأمين البحري قائم فعلا من الناحية العملية * ولكن لا بد من التأكيد على انه لم تبذل أية محاولة تهدف الى افراد النظام القانوني البريطاني كنظام أسوأ من غيره * وبما أننا تطرقنا فقط الى تلك النواحي التي شعرنا بامكان ادخال التحسينات عليها فقد يتكون لدى القارئ انطباع سلبي لا مبرر له * وهذا ما لا يهدف اليه التقرير * ولكن بالرغم من النقاط المحددة المذكورة ، فان النظام القانوني البريطاني أساس قانوني متقدم لعقد التأمين البحري * وهو بوجه الاجمال يفي بحاجات الطرفين في العلاقة التأمينية * ومع ذلك فهناك بعض النواحي التي يمكن ادخال التحسينات عليها ، وهو ما تطرق اليه هذا الفصل من التقرير * ومن البديهي أنه بما أن النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري هو بطبيعته من صنع سوق وطنية فان محتواه وشكله الخاصين به كما هما مطبقان على عمليات التأمين البحري التي تجرى داخل السوق البريطانية انما يعنيان السوق البريطانية وحدها * ومن جهة أخرى ، فمن حيث أن النظام القانوني البريطاني مستخدم لدى الاسرة الدولية كأساس لعقود التأمين البحري ، فان محتواه وشكله يعنيان هذه الاسرة الدولية شرعيا * ويمكن تلخيص التحسينات المقترحة التي يمكن ادخالها على هذا النظام القانوني على الوجه التالي :

١ - رغم أن هذه النقطة لا تتعلق بالنظام البريطاني على وجه التخصيص ، يجب أن تولي البلدان التي تسمح بعمل السماسرة محليا اهتماما لتطوير قواعد تنص على حدود دنيا لمستويات الكفاءة والمسؤولية المالية *

٢ - يجب حذف القاعدة القانونية التي تلغي وثائق التأمين المكتوبة على أساس الوثائق المثبتة للمصلحة [التأمينية] وذلك بالنظر لثبوت الحاجة التجارية لمثل تلك الوثائق *

٣ - يجب تعديل القاعدة القانونية التي تنص على أن كل اغفال للمعلومات ، حتى بحسن نية ، أو تقديم بيانات غير دقيقة تتعلق بالمعلومات الأساسية عند ابرام عقد التأمين يبيح للمؤمن تجنب تحمل المسؤولية حتى فيما يتعلق بالضرر الناجم عن حادثة لا علاقة لها اطلاقا بافعال المعلومات أو البيانات غير الدقيقة ، وذلك لازالة هذا الوضع غير المنصف بدهة *

(١٧٦) وفيما يلي مثال على مثل هذه الصياغة: " بالنظر لقيامكم بدفع مبلغ * * * * من أجل خسارة * * * * فاني أتنازل لكم عن جميع حقوقي وملكيته ومصالحه المتعلقة بالبضاعة أفنة الذكر * * * * "

(١٧٧) أنظر : Goodacre, Marine Insurance Claims ، المرجع المذكور ، ص ٥٩٦ حيث ترد قضية Compania Colombiana de Seguros ضد Pacific Steam Navigation Company [1963] 2 Lloyd's Rep. 479 .

- ٤ — يجب مراجعة نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع وتحديثه • وعلى وجه التحديد ، يجب مراجعة شرط " الأخطار " بحيث يصبح مفهوما في السياق العصري وكذلك يجب حذف العبارات المتعلقة بأخطار الحرب • ثم انه يجب ضم شرط " الاخطار " الى شروط المعهد الأخرى المناسبة بحيث تظهر الاخطار المحددة في شرط واحد يتناول موضوع الاخطار • كذلك يجب النظر في أمر تغيير أسلوب منح التغطية التأمينية من طريقة تعداد الأخطار الى منح تغطية تشمل جميع الاخطار ما عدا بعض الاستثناءات المحددة • كذلك يجب النظر في تسهيل طريقة منح التأمين ضد أخطار الحرب • ان جميع هذه الاصلاحات تهدف الى جعل تغطية التأمين أسهل فهمًا وتفسيرا • وخصوصا بالنظر لاستعمالها دوليا •
- ٥ — يجب النظر في أمر وضع صيغة لفقرة تتعلق بالدفع المؤقتة في تلك الحالات التي يقوم فيها نزاع بين مؤمنين اثنين أو أكثر بشأن تحديد من هو المسؤول عن الخسارة •
- ٦ — يجب تغيير القاعدة التي تجعل القيمة المتفق عليها في الوثيقة ملزمة لدى تقرير حقوق الأطراف في أية مستردات من أطراف ثالثة ، وذلك بالنظر لما ينشأ من تفضيل غير منصف يعطى للمؤمنين حين تكون قيمة الشيء المؤمن أكبر من القيمة المتفق عليها •
- ٧ — يقترح أن تتضمن جميع الوثائق ، التي يكتب بها على أساس تأمين مشترك ، فقرة تنص على " الموافقة على الالتزام " وذلك لتجنب المؤمن له الحاجة الى مقاضاة كل مؤمن على حده في حالة نشوء نزاع • ثم انه يجب أن تتضمن كل التأمينات الدولية التي يكون فيها المؤمن له والمؤمن مقيمين في بلدين مختلفين فقرة تتعلق بالولاية القضائية وتنص على ولاية قضائية مناسبة للطرفين •
- ٨ — يجب حذف الجوانب التمييزية للصيغة المشتركة للتأمين على أجسام السفن •
- ٩ — وفيما يتعلق بتأمين أجسام السفن على وجه التحديد ، يوصى بجعل التغطية ضد " جميع الأخطار " ، التي يتضمنها شرط الإهمال من جانب السفينة النظامية مناحة لجميع أصحاب السفن المستعدين لدفع قسط التأمين المناسب • كذلك يجب إعادة صياغة شرط " الأخطار الإضافية " (Inchmaree) وفترة الإهمال من جانب السفينة النظامية بحيث يصبح المراد منهما أسهل فهما •
- ١٠ — ينبغي بذل الجهود للتقليل من بعض الصعوبات في استعمال سماعات قابلة للخصم " في جميع المطالبات وكل حادث " ، كذلك التي تنشأ في الحالات التي تنطوي على سماعات كبيرة غير عادية ، وكذلك عند تطبيق السماعات على التالف الناجم عن الطقس العاصف وعلى نفقات المقاضاة والعمل • ومن المقترح كذلك استخدام شروط خاصة للمساعدة في تطبيق مفهوم " كل حادث أو حادثة " •
- ١١ — ان شرط " التأمين المشترك " غير ملائم كجزء قياسي في وثائق تأمين أجسام السفن •
- ١٢ — يجب حذف المادة التي تنقص التعويض المدفوع من أجل مساهمات العواريات العامة وكلفة الانقاذ ونفقات المقاضاة والعمل في الحالات التي تكون فيها القيمة المتفق عليها في وثيقة تأمين أجسام السفن أقل من القيمة الفعلية للشيء المؤمن •
- ١٣ — يقترح أن تسمح تغطية مسؤولية التصادم المنصوص عليها في شرط " التصادم " بتثبيت حد مستقل لمسؤولية المؤمن بموجب الشرط بدلا من ربط هذا الحد بصورة تلقائية بالقيمة المتفق عليها في وثيقة التأمين •
- ١٤ — يقترح حذف تطبيقين ينطويان على الاجحاف لشرط " العطاءات " الذي يتضمن دفع تعويض عن الوقت الضائع حينما يطالب المؤمن بعطاءات أخرى ، وفرض غرامة لعدم التقيد بأحكام الشرط في الحالات التي يتعذر فيها على المؤمن له أن يفعل ذلك لأسباب خارجة عن ارادته •
- ١٥ — كذلك يقترح ادراج شرط الدفع على الحساب في وثائق تأمين أجسام السفن •
- ١٦ — تنبغي إعادة النظر في أساس التعويض عن المطالبات المتعلقة بالتلف الذي لم يتم اصلاحه •
- ١٧ — ان الشرط الوارد في وثائق التأمين القياسية للتأمين على أجسام السفن والذي يحرم صاحب السفينة من صفة " المؤمن المشارك " حتى حدود السماح القابل للخصم ، الأمر الذي يحرمه من حقوق الاشتراك بصورة نسبية من المستردات من أطراف ثالثة ، وبدلا من ذلك يعطي المؤمن الأفضلية للاستفادة من هذه المستردات ، هو شرط مجحف بحق صاحب السفينة ويجب تعديله •

- ١٨- ان طريقة عرض الفقرة ٥ في نصي شرط عدم تغطية العوارية الخاصة وشرط مع تغطية العوارية الخاصة لشروط معهد لندن لتأمين البضائع يجب تبسيطها وربما مراجعتها لتكون أكثر انسجاما مع نص " جميع الأخطار " وذلك لتسهيل اجراء تحليل مقارن لمجال التغطية لكل منهما • ويجب ادراج " المذكرة الواردة في نموذج اللويدز للتأمين على السفن والبضائع ضمن شروط مع تغطية العوارية الخاصة وحذفها في جميع الحالات الأخرى • ثم انه يجب توضيح المجال الدقيق لتغطية نص " جميع الأخطار " في الفقرة ٥ فيما يتعلق باستثناء التغطية للمهلك العادى أثناء النقل ولنتائج التأخير •
- ١٩- يقترح وضع شروط قياسية تمنح التغطية ضد التلف المادى الناشئ عن التأخير الناجم عن خطر مؤمن ضده •
- ٢٠- يجب حظر استخدام نماذج " الحلول " التي تحول بالفعل الى المؤمنيين حقوق المؤمن له في مقاضاة أطراف ثالثة مقابل دفع مطالبة التأمين •

الفصل السادس

النظر في وضع نظام قانون دولس للتأمين البحري

ألف — بتأين الأنظمة القانونية للتأمين البحري

١٩٢ — كجزء من تحليل النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري ، جرى أيضا فحص الطرق التي تتبعها الأنظمة القانونية الوطنية الأخرى من أجل إعطاء مظهر أوسع للتحليل وذلك للمساعدة في تقديم حلول بديلة للمشكلة الخاصة المطروحة للمناقشة • وكما أظهر هذا التحليل المقارن فإن الأنظمة القانونية الوطنية الأخرى كثيرا ما تتبع أساليب مختلفة آراء بعض نواحي التأمين البحري • وفي الواقع ، فإنه بالرغم من وجود بعض الخيوط العامة التي يمكن تمييزها في معظم الأنظمة القانونية البحرية ، فهناك فروق هامة متعددة بين هذه الأنظمة • وجميع هذه الفروق سوف تؤثر على نوع ودرجة الحماية التي يحصل عليها المؤمن له من وثيقته التأمينية •

١٩٣ — وبالإضافة إلى المقاربات التي سبق أن أجريت في الفصول السابقة من هذا التقرير ، تعرض فيما يلي بعض المقاربات الأخرى وذلك لإعطاء مظهر أفضل للمشكلة • ورغم تعدد أدرج كل الاختلافات القائمة بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية للتأمين البحري ، فإن مجرد عقد مقارنة محدودة بين جوانب معينة لبعض هذه الأنظمة كقيل بأن يظهر بوضوح ما تعطى عليه للتأمين البحري ، فإن مجرد عقد مقارنة محدودة بين جوانب معينة لبعض هذه الأنظمة كقيل بأن يظهر بوضوح ما تعطى عليه المشكلة من تعقيد •

١٩٤ — ويمكن ملاحظة تباين أنماط التغطية في مجال تأمين أجهسام السفن من حيث الكيفية التي تعالج بموجبها مختلف الشروط الوطنية مسألة تغطية مسؤولية المصادم • فمثلا بموجب الشروط القياسية البريطانية (١٩٧٨) والشروط القياسية لشركة زانير الوطنية للتأمين ، تشمل تغطية مسؤولية المصادم عادة ثلاثة أرباع المطالبة فقط حتى ثلاثة أرباع القيمة المتفق عليها للسفينة ، على فرض عدم وجود بخس في التأمين • فبر أن الشروط في فرنسا (١٩٨٠) والنرويج (١٩٨١) وجمهورية ألمانيا الاتحادية (١٩٨٢) ، والملايات المتحدة الأمريكية (١٩٨٣) ، تعطى عادة تغطية للمسؤولية بسبعة أرباع ، أما بموجب الشروط الأرجنتينية (١٩٨٤) فإن النسبة المقررة للتغطية تترك مفتوحة ليتم الاتفاق عليها من قبل الأطراف •

١٩٥ — ثم إنه فيما يتعلق بوضع أنواع المصادم المغطاة ، فإن الشروط في فرنسا والنرويج وجمهورية ألمانيا الاتحادية ووايزر تعطي المسؤولية الناشئة عن تصادم سفينة المؤمن له مع أشياء ثابتة بالإضافة إلى السفن • فبر أن الشروط البريطانية والمركبة والأرجنتينية تغطي فقط المسؤولية الناشئة عن التصادم مع سفينة أخرى ، الأمر الذي يتطلب الحصول على تغطية مسؤولية المصادم مع شيء ثابت لدى ناد للحماية والتعويض (١٩٨٦) •

-
- (١٧٨) شروط المعهد الزمنية : أجهسام السفن ، والشروط ١ (أنظر المرفق الثاني) •
 - (١٧٩) وثيقة التأمين البحري على أجهسام السفن ، المادة ١٣ •
 - (١٨٠) الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على أجهسام السفن ، المادة ٢ •
 - (١٨١) خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرج ١٩٦ •
 - (١٨٢) Kasoklausein - DRY - ١٩٧٨ الصادر عن رابطة المؤمّنين البحريين الألمان ، الفرج ٣٤ ، "Brsatz an Dritte " •
 - (١٨٣) شروط المعهد الأمريكي للتأمين على أجهسام السفن ، شرط مسؤولية المصادم •
 - (١٨٤) شرط الأخطار الناشئة عن التعرير ، الصادر عن فرقة المؤمّنين البحريين •
 - (١٨٥) على أنه كمنال على مزيد من عوامل التعقيد بين مجموعتين من الشروط ، يمكن الإشارة إلى جانب من جوانب الشروط النرويجية والفرنسية • فبالرغم من التشابه بين هذه الشروط من حيث أن كلا منها تغطي المصادم مع أشياء ثابتة ، فإن وثيقة التأمين الفرنسية تغطي تغطية للمسؤولية الناشئة عن استخدام سلاسل السفينة ومواسيها (المادة ٣ ، الفقرة ٢) في حين أن الشروط النرويجية تستثني هذه التغطية (المادة ١٩٤ (ز) •
 - (١٨٦) ان تغطية مسؤوليات المصادم من بالطبع أعقد بكثير جدا مما يبدو من هذا الاستعراض • فبعض أشكجال تغطية الحماية والتعويض ستكون ضرورية في كل الأحوال إذا ما أريدت التغطية التامة ذلك لأن معظم وثائق تأمين أجهسام السفن تستثني مختلف نواحي المسؤوليات التي يمكن أن تنشأ عن التصادم والتي تتراوح بين مطالبات الأذى الشخصي وققد ان الحياة ومطالبات التلوث •

١٩٦٦- وفيما يتعلق بأحية أخرى من الفروق في تغطية مسؤولية التصادم فإن الشروط البريطانية والأمريكية والبروجيبية والارجنتينية توفر تغطية مسؤولية التصادم كعقد منفصل • وهكذا فإنه يسمح بمستردات العوارية الخاصة حتى مبلغ التأمين (أي المبلغ المتعاقد عليه في وثيقة التأمين بالاضافة الى مستردات مسؤولية التصادم حتى مبلغ التأمين • على أن وثيقة التأمين الفرنسية الخاصة بأجسام السفن تعطي تغطية اجالية واحدة مع تحديد واحد للمسترد (مبلغ التأمين) ، إلا أن الذي يتطلب النظر في مطالبة العوارية الخاصة ومطالبة مسؤولية التصادم معا (١٨٧١) •

١٩٧١- أما فيما يتعلق بالقواعد المنظمة لقسمة الأضرار بين المدفوع من أجل تغطيات التأمين ، فيمكن للفروق الموجودة في الأنظمة القانونية لمختلف الأسواق أن يكون لها أثر كبير على الكلفة الاجالية النهائية للتأمين • فهناك ، مثلا ، فرق في الطرق المتبعة في الأسواق بخصوص دفع قسط التأمين عند وجود خسائر متلاحقة يطالب بها بموجب وثيقة تأمين بحسري (ويستحب ذلك نظريا على كل من تأمين أجسام السفن وتأمين البضائع) وفي الشروط القياسية الاكليزية والأمريكية والنرويجية (١٨٨٨) يشكل مبلغ التأمين حدا لمسؤولية المؤمن على أساس كل حادثة على حدة ، وهكذا فإن كل واحدة من الخسائر المتلاحقة الحاصلة خلال فترة صلاحية وثيقة التأمين تغطي بالاستناد الى مبلغ التأمين • وبنتيجة ذلك فإنه من الممكن لمجموع المستردات لجميع الخسائر المتلاحقة أن تزيد عن مبلغ التأمين • في ظل الشروط القياسية الفرنسية المتعلقة بتأمين البضائع والسفن ، يمثل إجمالي مسؤولية المؤمن على أساس كل رحلة على حدة • وهذا يعني في الواقع ان مبلغ التأمين يتناقص بعد كل حادثة تؤدي الى مسؤولية المؤمن وذلك بموجب القيمة النقدية للمطالبة • وفي حالة الخسائر المتلاحقة ، التي يزيد مجموع قيمتها عن مبلغ التأمين الوارد في الوثيقة ، فإن المؤمن له لا يستطيع أن يسترد الا مبلغ التأمين • ومع ذلك ، فإن المؤمن يوافقون ، بموجب الوثيقة الفرنسية القياسية المتعلقة بأجسام السفن ، على الاعادة الانتقائية لكامل مبلغ التأمين بعد كل حادثة من هذا النوع شريطة دفع قسط تأمين إضافي • وينبغي أن هناك طريقة مشابهة نوما في الشروط الارجنتينية والبريطانية بخصوص تلف أجسام السفن (١٩٠٠) حيث يشكل مبلغ التأمين الحد الأقصى لمسؤولية المؤمن خلال الفترة الكاملة للصلاحية وثيقة التأمين ، مع النص على الاعادة الانتقائية لدى دفع قسط تأمين اضافي • وبنتيجة هذا الاختلاف في الطريقة ، فإن المؤمن له بموجب وثائق تأمين مماثلة للشروط الفرنسية لا يستطيعون دفع في بدء الوثيقة قسطا أقل مما يدفع في الشروط البريطانية ، حيث لا يوجد خطر دفع أقساط اضافية في مثل هذه الحالة •

١٩٨١- وهناك فرق آخر بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية يؤثر على تأمين البضائع • هذا الفرق يتعلق بعدة تغطيات التأمين • وبالرغم من أن من المألوف الآن أن تعطي تغطية تأمين البضاعة من نقطة داخلية الى نقطة داخلية أخرى (بدون أن تكون من مرفأ الوصول) ، فإن تطبيق هذه التغطية من نقطة داخلية الى نقطة داخلية يختلف من سوق وطنية لأخرى •

١٩٩١- إن مفهوم تأمين البضاعة من نقطة داخلية يعرف عادة بأنه يعني من مكان تخزين البضاعة المرسله العائد للبائع الى مكان تخزين هذه البضاعة العائد للمشتري • وفي السوق البريطانية ، كما في الأسواق الأخرى التي تتبع النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري ، يعرف هذا النوع من التغطية بالـ "التغطية" من المستودع الى المستودع " ويتبع عليه في شرط النقل (٢٠١١) • ورغم انه من غير الممكن معالجة جميع الفوارق الدقيقة لهذا النوع من التغطية ، فإنه من أجل

(١٨٨٧) فير أن المؤمن له يستطيع توسيع التغطية وذلك باضافة الشروط البنالت عشر والرابع عشر والخامس عشر ودفع قسط تأمين اضافي •

ويحد صدور هذا التقرير الأول مرة عام ١٩٧٨ تم تعديل الوثيقة الفرنسية لتأمين أجسام السفن بحيث توفر أموالا منفصلة من أجل مطالبات مسؤولية التصادم تساوي القيمة المتفق عليها للسفينة • أنظر تقرير أمانة الأوكناد " الجوانب القانونية والوثائقية للنظام القانوني الفرنسي للتأمين البحري" (١٩٧٠/٣٥/٤/٣٣/٣٥) ، الفقرة ٤٧ •

(١٨٨٨) مثال ذلك قانون عام ١٩٠٦ ، المادة ٧٧ ، وخطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ ، الفرع ٧٩ •

(١٨٩١) أنظر الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على أجسام السفن ؛ والوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع ، المادة ٢٧ •

(١٩٠٠) أنظر الشروط العامة لوثيقة التأمين على أجسام السفن الصادر عن Antorchta Compania Argentina de Seguros, S.A ، المادة ٧ ، ووثيقة التأمين البحري على أجسام السفن الصادر عن شركة سوانس الرايمبرسة (SONAS) ، المادة ٣٢ •

• شروط المعهد للبضائع ، الشرط ١ • أنظر المرفقات الثالث والرابع والخامس •

الكشف عن الاختلافات الممكنة بين هذه التغطيات الموسعة في مختلف الأسواق الوطنية ، سوف يجرى تحليل تفصير واحد من التغطية تسهيل مقارنته • وتعطي معظم الشروط الوطنية تغطية لعاية المكان المقصود المرسله اليه البضاعة ، مع بعض الاستثناءات ، ولكن مثل هذه التغطيات الداخلية الموسعة تخضع عادة لحد زمني تتوقف التغطية بعدد رفق كون البضاعة المرسله لا تزال قيد النقل • ففي الشروط البريطانية والأمريكية والسوفياتية يبلغ هذا الحد ٦٠ يوما بعد انزال البضاعة مسن السفينة الأجنبية (١٩٩٢) • وتتضمن الشروط الفرنسية والألمانية والراعية على أنه بالرغم من أن تغطية البضاعة حين تكون في بعض المناطق المحددة من المرفأ تستمر مدة ٣٠ يوما بعد التفرغ من السفينة أو أى وسيلة من وسائل النقل ، فان هذه الفترة تخفض الى ١٥ يوما حين يكون مكان الوصول هو نقطة داخلية (١٩٩٤) • فيران الشروط السويدية والمكسيكية تنص على حد أقصى المدربة ٣٠ يوما اذا كان مكان الوصول المؤتمنة اليه البضاعة خارج الحدود البلدية لمرفأ التفرغ • وتحدد الشروط الدانمركية هذا النوع من التغطية الداخلية الموسعة بثمانية أيام بعد وصول البضاعة الى البر أو ٣٠ يوما بعد وصول السفينة لمكاتها المقصود الا اذا أضيف شرط من المستودع الى المستودع خاص يعطي تغطية مماثلة للشروط السويدية والمكسيكية (١٩٥٥) •

٢٠٠٢- ان النتيجة الا جمالية البد بهية التي يمكن التوصل اليها من هذا التحليل المقارن لبضع نواح فقط للتأمين البحري المتعلقة بأجسام السفن والبضائع هي أن شروط التأمين تختلف في مداها ودرجتها ومجالها من بلد الى آخر • وهنذ اختلافات موجودة رقم التأثير الدولي :الواسع لوثائق التأمين البحري الاكبرية ، والفرنسية ، الى حد ما •

باء - دور التوحيد في التأمين البحري

٢٠٠١- بالنظر للطابع الدولي للتأمين البحري يبدو أنه يكاد يكون بد بهيا أن هناك حاجة للتسبيق بين الأنظمة القانونية المنظمة لحقوق رواجيات اطراف عقود التأمين المتعلقة بالنقل والتجارة الدوليين • ولكن كما تفرح ، وبالرقم من وجود نظام قانوني دولي ، قائم فعلا ، للتأمين البحري ، فانه لا تزال هناك درجة كبيرة من التباين في محتوى الأنظمة القانونية المنظمة للتأمين البحري • وقد أوضح هذه المسألة أيضا جراه دويلون بارزون في مجال التأمين البحري (١٩٩٦) •

٢٠٠٢- ان وجود أنظمة قانونية وطنية متباينة في تسيير التأمين البحري له بعض النتائج بالنسبة لأطراف العقد ، وخصوصا المؤمن له الذي سيحدد صمونه في فهم التغطية التأمينية لسوق التأمين الأجنبية • فعلا قد تنمأ هذه الصعوبة عدد مسا يكون المؤمن له هو الذي ترسل اليه البضاعة التي يغطيها تأمين متعاقد عليه في الخارج • ومن الواضح انه من المهم بالنسبة للمرسل اليه أن يعرف شروط التأمين ليعرف اذا كانت تلمي حاجاته التأمينية • وقد ينشأ وضع مماثل حين يتعاقد صاحب سفينة على تغطية تأمين جسم السفينة في الخارج •

٢٠٠٣- ولقد اعترفت بعض البلدان التي أجابت على استبيان الأمانة حول تأمين البضائع بأهمية معرفة المرسل اليه لمحتوى التغطية التأمينية • فقد جاء في بعض الردود انه رغم أن وثائق التأمين المحلية تستخدم التغطية الواردة ، فان شروط المعهد تستعمل بصورة عامة من أجل الصادرات وذلك لتجنب اعطاء المرسل اليه الأجنبي تغطية تأمينية محلية غير معروفة (أنظر الحاشية ٢٣) • وفي هذا الخصوص ، فان درجة التوحيد الدولي الذي حققه التأثير الدولي للشروط البريطانية اللاتية قد خفت بالتأكيد ، وان لم تكن قد أزيلت ، الصعوبات التي يصادفها المؤمن لهم من جراء التباين في الأنظمة القانونية للتأمين البحري •

(١٩٩٢) شروط المعهد الأمريكي للبضائع ، الشرط ١؛ وقواعد التأمين على البضائع في النقل الصادر عن Ingosstrahd

بالاتحاد السوفياتي ، الفرع ٣؛ وشروط البضائع البحرية الصادر عن شركة التأمين الشعبية للمين ، الشرط ٣ •

(١٩٩٣) الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على البضائع ، المادة ٩ ، والوثيقة الألمانية للتأمين البحري على البضائع ، ووثيقة التأمين البروجية للتأمين على نقل البضائع لعام ١٩٦٧ ، الفرع ٣١ (في الحالات التي يجب ألا تخزن فيها البضاعة في مستودع المرسل اليه في مكان الوصول المحدد) ، والشروط العامة لتأمين البضائع الصادر عن الرابطة السويدية للمؤمنين البحريين ، المادة ٥ (لج) ، وشرط " من المستودع الى المستودع " بالنسبة للشحنات البحرية الصادر عن Association Mexicana de Instituciones de Seguros ، والشروط العامة المتعلقة بالبضائع لوثيقة التأمين البحري التركية ، الشرط ٨ •

(١٩٥٥) أنظر الشروط الدانمركية العامة ، المادة ٩ ، ورابطة المؤمنين البحريين الدانمركيين ، الشرط ٨ •

(١٩٩٦) أنظر Form and Clauses ، المرجع المذكور ، ص ٥٢٩ ، و Uniformity in Marine Insurance Policy ، المرجع المذكور •

٢٠٤- على أنه من المهم النظر في الظرف الذي سوف يحتاج فيه المؤمن لهم الى الاعتماد على تغطيات التأمين الأجنبية ، وخصوصا في البلدان النامية * ففي تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٥ ، اعتمدت لجنة الموارد فير المنظورة والتمويل المتصل بالتجارة القرار ٩ (د-٧) (١٩٧٧) الذي أقر التوصيات التي تضمنتها دراسة أمانة الأونكتاد المتعلقة بالتأمين البحري للبضائع (١٩٨٨) بخصوص التعاقد على تأمين البضائع ضد الأخطار البحرية في أسواق التأمين المحلية للبلدان النامية * ان الفكرة التي يطرحها الأونكتاد ، كما جاءت في تلك الوثيقة (١٩٩٠) هي انه يتوجب على البلدان النامية أن تشجع أسواق التأمين البحري الأهلية الخاصة بها ، وانه اذا تم ذلك فلا بد من بعض الحماية للصناعة المحلية الناشئة شريطة أن تفرض هذه الحماية على أساس مؤقت *

٢٠٥- وبناء على ذلك ، فقد استعرضت الدراسة التي أعدها أمانة الأونكتاد حول التأمين البحري للبضائع مختلف أنواع اجراءات الحماية من أجل تعزيز التعاقد على تأمين البضائع في الأسواق المحلية في البلدان النامية * وبهذا فان المؤمن لهم في البلدان النامية التي تطبق استراتيجيات الأونكتاد المتعلقة بالتعاقد المحلي على عمليات التأمين البحري لن يواجهوا بصورة عامة بتغطية تأمينية أجنبية - اذ أن المقصود أن يجرى اصدار هذه التغطيات ، بصورة عامة ، محليا * وبناء على ذلك ، فان الفوائد التي تجنى من جراء التنسيق الدولي للأنظمة القانونية لن تكون ، نظريا ، من الأمور التي تعني المؤمن لهم مباشرة *

٢٠٦- وقد أوصت دراسة أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان " التأمين على الأخطار الكبيرة في البلدان النامية " (٢٠٠٠) باتباع سياسة مماثلة لتشجيع التعاقد المحلي في التأمين على أجسام السفن * وأيدت لجنة الموارد المنظورة والتمويل المتصل بالتجارة ، في قرارها ١٣ (د-٨) المؤرخ في ٩ كانون الأول / ديسمبر ١٩٧٧ (٢٠٠١) ، الخطوط التوجيهية المقترحة التي تضمنتها تلك الدراسة * وفي هذا القرار ، أيدت اللجنة ما خلصت اليه الدراسة من أن التأمين على الأخطار الكبيرة في السوق المحلية أمر ضروري لتشجيع التطور والنمو السليمين لصناعة التأمين المحلية * وهكذا ، يمكن أن يتوقع من أصحاب السفن في البلدان النامية أن يستخدموا في العادة تغطية تأمينية محلية وأنهم لن يشتروا تغطية تأمينية في الخارج بصورة مباشرة *

٢٠٧- على انه توجد عدة عوامل لا بد من أخذها بعين الاعتبار في تحديد درجة استخدام المؤمن لهم للتغطيات التأمينية الأجنبية * ومن ثم ، فان لهم مصلحة في التنسيق الدولي للأنظمة القانونية للتأمين البحري * فأولا ، كما أشارت الى ذلك دراسة التأمين البحري للبضائع المشار اليها أعلاه (أنظر الفقرة ٢٠٤) ، قد يوجد كثير من الحالات بالنسبة للواردات يكون فيها من مصلحة البلدان النامية ألا تطلب التعاقد على التأمين محليا ، كما هو الحال في شحنات المساعدة أو الشحنات الممولة بواسطة قروض أجنبية * ففي هذه الحالات قد تتنازل الحكومة عن حقها في التطبيق المبرم لقاءعدة التأمين المحلي اذا كان هذا التنازل يقود الى شروط أفضل في العلاقات التجارية * وكذلك الأمر ، في حالات التجارة بين البلدان النامية ، قد يكون من المناسب وجود بعض الترتيبات الخاصة يكتب فيها كل بلد بنسبة مئوية محددة من قيمة البضائع المتبادلة فيما بينها * وفي حالات أخرى ، قد يكون لدى احدى الدول النامية قانون وطني يقضي بالتعاقد على التأمين محليا بالنسبة للصادرات بدلا من الواردات * وفي جميع هذه الحالات ، قد يعتمد المرسل اليهم في البلدان النامية على تغطية تأمينية أجنبية وبذلك يكون لهم مصلحة متميزة في تنسيق الأنظمة القانونية الوطنية للتأمين البحري *

٢٠٨- ثانيا ، ان توصيات الأونكتاد المتعلقة بالتعاقد المحلي على تغطيات التأمين موجهة فقط الى البلدان النامية التي تحتاج الى تطوير أسواقها المحلية للتأمين * وهكذا ، فان القوانين المتعلقة بالتعاقد المحلي على تغطية التأمين قد لا تصلح للبلدان التي لديها بالفعل سوق تأمينية راسخة - كما يمكن أن يكون عليه الحال في البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي - ولذلك فان المؤمن لهم في هذه البلدان ، كمرسل اليهم أو كأصحاب سفن ، قد يلجؤون الى استخدام تغطيات

(١٩٧) أنظر الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية ، الدورة الاستثنائية السابعة ، الملحق رقم ٢ (TD/B/590) ،

المرفق الأول *

. TD/B/C.3/120 (١٩٨)

(١٩٩) المرجع نفسه ، الفقرة ٢٠٣ *

. TD/B/C.3/137 (٢٠٠)

(٢٠١) أنظر الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية ، الدورة الثامنة عشرة ، الملحق رقم ٣ (TD/B/684) ،

المرفق الأول *

تأمنية أجنبية * وكذا لك فانه نظرا لأن قوانين التعاقد المحلي على عمليات التأمين تؤدي الى تقوية أسواق التأمين فسي البلدان اللامية وبالتالي تقود الى وجود أسواق راسخة فادرة على المنافسة على أساس دولي ، فمن الجائز جدا أن تفكر الدول اللامية بالغاء هذه القوانين * وعندئذ يمكن أن يلجأ المؤمن لهم في هذه البلدان الى شراء تغطيات تأمين أجنبية أو قد يستلمون شحنات مؤمنة بموجب شروط أجنبية ، وفي مثل هذه الأحوال فان التنسيق الدولي للأظمة القانونية للتأمين البحرى يعود بفائدة متميزة على المؤمن لهم هؤلاء *

٢٠٩- وفي مثل هذه الحالة حيث يحتمل وجود العديد من الأسواق التنافسية والراسخة ، بما في ذلك أسواق البلدان اللامية ، التي يستطيع المؤمن له أن يشتري التأمين منها ، فان من المناسب أن يكون بوسع المؤمن له أن يجرى مقارنة فعالة بين مختلف التغطيات الوطنية ليفهم الفرق الكائنة في وثائق التأمين وليترجم هذه الفرق الى الاختلافات التي تنطوى عليها شروط هذه التغطيات * على أنه بنتيجة الاختلافات بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية الناظمة للتأمين البحرى ، فان هذه القدرة على القيام بعملية المقارنة تصطدم بحواقيق شديدة (٢٠٣) . وبالمثل ، فقد جاء في مقدمة جدول المكافآت العملية للبعود والشروط والأحكام الرئيسية للتغطية المستعملة في مختلف البلدان لتأمين البضائع ضد اخطار النقل الدولي التي اشترك في اصدا رها الاتحاد الدولي للتأمين البحرى والغرفة التجارية الدولية أن :

" مسألة تأمين النقل والتأمين البحرى من أكثر المشاكل حساسية في التجارة الدولية * وذلك لا يعود فقط الى تباين أنواع التأمين ولكن أيضا الى كون بعض الشروط والتعايير التي قد تبعد وللهللة الأولى مترادفة تفتح المجال فعلا لبعض الاختلافات ، اما في التفسير أو في التطبيق ، التي قد لا يظن اليها غير الضالعين في هذه الأمور " (٢٠٣) *

٢١٠- وهكذا ، ومن منظور المؤمن له ، فان التنسيق الدولي بين مختلف الأنظمة القانونية للتأمين البحرى تقتصر هام للتشغيل الناجح للمنافسة بين الأسواق * وهذا المدأ يباح لكل من المؤمن لهم في البلدان التي توجد فيها حاليا منافسة بين الأسواق والمؤمن لهم في البلدان النامية لاقتصادية فانه من المستحسن اجراء التعاقد على الغاء القوانين الوطنية التي تقضي بالتعاقد المحلي على تغطيات التأمين *

٢١١- وهناك اعتبار أخير يشير الى فائدة التنسيق الدولي بين الأنظمة القانونية للتأمين البحرى ، ويطبق في الوقت الحاضر * هذا الاعتبار يتعلق بجانب اضافي للقرار ٩ (د-٢) للجنة الموارد غير المتطورة والتهويل المتصل بالتجارة * وفي ذلك القرار ، صرحت اللجنة بأنه : " ادراك لمشاكل البلدان النامية لاقتصادية فانه من المستحسن اجراء التعاقد على تأمين صاد رات البلدان النامية ، حينما أمكن ذلك من الناحية الفنية ، في أسواق تلك البلدان " * وفي تنفيذ هذه السياسة تستخلص البلدان النامية فائدة واضحة من التنسيق الدولي للأنظمة القانونية للتأمين البحرى وذلك بتعزيز المقبولية الدولية لوثائق التأمين الصادره في تلك البلدان وجعل محتويات وثائق التأمين العائدة لها أيسر فهما بالنسبة للمرسل اليهم الأجنب ، الذين تغطيههم هذه الوثائق *

٢١٢- وفيما يتعلق بالمؤمنين ، فان تنسيق مختلف الأنظمة القانونية للتأمين البحرى لن يكون ذا فائدة الا في توزيع الأخطار دوليا حيث يمكن أن تنبع شروط الوثيقة من بلد غير بلد المؤمن * وبهذا المعنى فان التنسيق سوف يبد و كأنه لا يعطى القوائد الواضحة ذاتها * وفي ترتيبات التأمين بموجب اتفاقيات ، كثيرا ما تكون الاتفاقية التي تغطي اخطار التأمين البحرى مجرد نوع من العديد من أنواع التأمين المختلفة كالتأمين ضد الحرائق والتأمين على العرصات ذات المحرك * وفي هذه الحالة يكون الاهتمام الأول لمعيد التأمين التدفق الاجمالي لمدفوعات أقساط التأمين والمطالبات * واذ لم ينتج عن " مجموعة" الاتفاقيات فاقص كاف من أقساط التأمين يزيد على المطالبات ، فانه يعاد النظر في هذه الاتفاقيات أو يتم الغاؤها * ويقال بأن الطبيعة ذاتها لعمليات اعاداة التأمين بموجب اتفاقيات يجعل الاختلافات المحتملة في شروط الوثيقة الناظمة للتأمين الأصلي ذات أهمية ضئيلة نسبيا * وفي هذا الخصوص فان معيدى التأمين يوافقون عادة على أن يقللوا ، في حدود مجال واكتساب التأمين المنصوص عليها في الاتفاقية ، جميع الأخطار المقبولة من المؤمن الأصلي والتي تدخل ضمن شروط الاتفاقية * وقد لا يكون لدى معيد التأمين ، في ظل الممارسات الجارية ، أية معرفة بالأخطار المؤمنة المكتسب بها أو قسط التأمين المستوفى * وعبارة أخرى ، هناك العديد من المتغيرات الأخرى التي يمكن أن يكون لها تأثير أكبر بكثير على نجاح أو فشل عملية معيئة من عمليات اعاداة التأمين بموجب اتفاقية ، ومن ثم فان الصياغة الدقيقة لشروط الوثيقة ليست ذات أهمية أساسية بالنسبة لمعيد التأمين *

(٢٠٢) تأييدا لذلك ، أنظر Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses ، Dover ،

المراجع المذكور ، ص ٣٠ *

(٢٠٣) الاتحاد الدولي للتأمين البحرى والغرفة التجارية الدولية ، جد اول المكافآت العملية للبعود والشروط

والأحكام الرئيسية للتغطية المستعملة في مختلف البلدان لتأمين البضائع ضد أخطار النقل الدولي ، الصبعة الثالثة (زيورخ ، ١٩٦٩) ، ص ٣ *

٢١٣- على أنه في حالة ترتيبات إعادة التأمين الاختياري التي تنطوي على أخطار كبيرة ، مثل أجسام السفن ، قيل ان شروط الوثيقة المحلية المستخدمة من قبل المؤمن الأصلي سوف تكون هامة نسبيا لمعيد التأمين " اذ يحدث كثيرا أن يتسم دفع مبالغ كبيرة ، بموجب النماذج العامة للتغطية ، عن خسائر تكون قد دخلت في اطار التغطية عن غير قصد ولكنها لم تؤخذ في الاعتبار عند تحديد سعر التأمين " (٢٠٤) * . ثم انه من حيث انه يتم ترتيب التأمينات المشتركة على أساس دولي ، أي اذا كان هناك عدة مؤمنين مشاركين مقيمين في بلدان مختلفة يكتبون في تأمين جزء من الخطر بصورة مباشرة (أنظر الفقرة ٢٩) ، فانه يبدو أن هؤلاء المؤمنين المشتركين سيكون لهم اهتمام مماثل في المياغة الدقيقة لشروط الوثيقة * فاذا لم يكن النظام القانوني الوطني الذي يشكل أساس تغطية تأمينية معينة معروفا لدى المؤمنين ، سواء كانوا معيدي تأمين اختياريين أو مؤمنين مشاركين ، فانهم سيكونوا قد اكتتبوا في تأمين الخطر دون أن يعرفوا مدى ما عرضوا أنفسهم له من مسؤولية محتملة * وهكذا ، ففي الأحوال التي تنطوي على مؤمن مباشر ومعيد للتأمين أو عدة مؤمنين مشاركين مقيمين في بلدان مختلفة ، فانه يبدو أن تنسيق الأنظمة القانونية الوطنية للتأمين البحري ذو فائدة واضحة لهم * ويوجد ، بالطبع ، في الحالة الراهنة درجة من التنسيق وذلك بنتيجة الاستخدام الواسع للنظام القانوني البريطاني كأساس لكثير من عقود تأمين أجسام السفن *

٢١٤- والخلاصة انه بدون توحيد دولي للأنظمة القانونية الوطنية للتأمين البحري ، فان التشغيل الدولي للتأمين البحري ، وخصوصا من منظور المؤمن له ، سوف يصطدم بعوائق كبيرة * غير أنه يبدو أن درجة التوحيد في الأنظمة القانونية التي تحققت عمليا كافية من وجهة نظر الاكتتاب في التأمين ، ويبدو أنه ليس لها دور أساسي في اعاقة ترتيبات إعادة التأمين الدولية (٢٠٥) * ومع ذلك ، فان الاختلافات الموجودة بين الأنظمة القانونية الوطنية تشكل ، من وجهة نظر المؤمن له ، صعوبات يمكن تخفيفها عن طريق المزيد من التنسيق *

جيم - أساس قانوني دولي لعقود التأمين البحري

٢١٥- كما اتضح ، فان الطابع الدولي للتأمين البحري يخلق حاجة واضحة لدرجة من التنسيق الدولي للأنظمة القانونية الناظمة لحقوق وواجبات أطراف عقد التأمين المتعلق بالنقل والتجارة الدوليين * وما استخدم النظام القانون البريطاني كنظام قانوني دولي قائم فعلا من الناحية العملية في مجال التأمين البحري الا دليل على هذه الحاجة * ومع ذلك ، وبالرغم من صفته الدولية القائمة فعلا ، فان النظام القانوني الانكليزي محدود بطابعه الوطني * ورغم انه يدعي بأنه يجري نوع من المشاورة الدولية غير الرسمية بين بعض الأسواق خلال مراجعة شروط المعهد (٢٠٦) ، فان الجزء الأكبر من النظام القانوني يبقى في مضمونه وشكله العام ناتجا وطنيا يلبي الحاجات الوطنية ويتفق مع القانون الوطني * ونتيجة لذلك ، فان الاستخدام الدولي لهذا النظام كثيرا ما يكون غير ملائم للقانون المحلي لبلدان أخرى (٢٠٧) * وبناء على ذلك ، فان البلدان النامية كثيرا ما تواجه الهديل الذي قد يبعث على عدم الرضا ، وهو مسألة تطبق النظام القانوني البريطاني على عقد التأمين البحري ، أو تطوير نظام قانوني يكون أقرب صلة بالقانون المحلي والعادات المحلية *

(٢٠٤) أنظر الدراسة التي أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان " التأمين على الأخطار الكبيرة في البلدان النامية " (TD/B/C.3/137) ، الفقرة ٢٦ *

(٢٠٥) على أن الوضع يفاجئ معيدي التأمين من حين لآخر حين يدعون لتسديد مطالبات غير متوقعة * ومثال ذلك :

" تنفيذ السجلات أن خطة التأمين العائدة لبلد اسكندينا في معين لم تترجم الى اللغة الانكليزية الا بعد نشوء نزاع لم يكن من الممكن البت فيه الى أن اتبحت الفرصة لمعيدي التأمين البريطانيين لدراسة الخطة بلغتهم الخاصة " *

* Dover , Uniformity in Marine Insurance Policy Form and Clauses المرجع المذكور ، ص ٢٩ *

(٢٠٦) أنظر على سبيل المثال V. Dover , Analysis of Marine Insurance Clauses (لندن ، H.F and ،

G. Witherby Ltd ، ١٩٦٠ ، ص ٤ *

(٢٠٧) أنظر ، مثلا ، الدراسة التي أعدتها أمانة الأونكتاد بعنوان " Marine Cargo insurance "

(TD/B/C.3/120) ، الفقرة ٢٤٧ * وقد تجلى ذلك أيضا في رد العراق على استبيان الأمانة حول التأمين البحري على

البضائع *

٢٦٦— ويمكن القول أنه قد يكون هناك اتجاه لتزايد أعداد الوثائق المحلية كلما أصبحت أسواق التأمين في البلدان السامية أكثر تطوراً وكلما ازدادت الطلبات على وثائق تأمين تكون أكثر ملائمة للقانون المحلي والعادات المحلية للبلد المعني* وينجلى هذا الاتجاه في الجهود التي تبذلها بعض البلدان السامية لتطوير وثائق تأمين بحري محلية (٢٠٨) ويبدو أنه قد تستمر إمكانية تطبيق هذا الاتجاه نحو إيجاد وثائق تأمين وطنية مفصلة كنتيجة طبيعية للتطور البحري والاقتصادى والقانوني في البلدان السامية (٢٠٩) ، وخصوصاً طالما بقيت الشروط البريطانية هي البديل الدولي الوحيد لوضع وثائق تأمين محلية* .

٢٧— على أن تطوير أنظمة قانونية محلية للتأمين البحري يخلق صعوبات من جراء زيادة تعدد الأنظمة القانونية المختلفة في حقل النشاط التجاري يعتمد الى حد كبير على درجة من التوحيد* لذا فانه يبدو لنا أن من مصلحة أسرة التأمين البحري الدولية كلها أن تنتقل على أساس قانوني دولي موحد لعقود التأمين البحري، يأخذ بعين الاعتبار العوامل القانونية والالاقتصادية لأكثر من مجرد بلد واحد وذلك من أجل تسهيل عملية قبوله لدى أكبر عدد ممكن من البلدان* .

٢١٨— ومن جهة أخرى، يبدو أن هناك حاجة الى درجة من المرونة بين الأنظمة القانونية الوطنية كما أن هناك فائدة لهذه المرونة المختلفة* فبالنظر للمستوى الحالي للتأمين الدولي والاقتصادى والقانوني والثقافي، فانه لا مفر من وجود اختلافات بين الأنظمة القانونية الوطنية للتأمين البحري وذلك لتلبية ما يعتبر أنه حاجات محلية* .

٢١٩— ونتيجة تلك الاعتبارات، يقترح ابراء اهتمام جدى الى مسألة تطوير أساس قانوني دولي حقيقي لعقود التأمين البحري يتوخى شيئاً من مرونة السوق الوطنية دون أن يفقد الفوائد التي تجنى من التوحيد الدولي* وقد جاءت عدة ردود على استبيانات الأوكناد المتعلقة بالتأمين البحري معبرة عن الحاجة لجهد دولي بخصوص النظام القانوني الناظم للتأمين البحري (٢١٠)* وفيما يلي بيان ببعض الاقتراحات التي تتعلق بمثل هذا العمل الدولي والتي تحاول أن تحقق الحد الأقصى من الفوائد التي يتطوّر عليها كل من التوحيد والتأمين* .

٢٢— ومن أجل عرض ما يمكن أن يحققه العمل الدولي بطريقة شاملة وواضحة في الوقت نفسه، فقد قسم مفهوم النظام القانوني الناظم لعقد التأمين البحري ادناه الى ثلاثة أجزاء رئيسية: (١) عقد التأمين؛ (٢) والأحكام التشريعية الوطنية الحالية؛ (٣) ومراسلات السوق، وخصوصاً فيما يتعلق بتسوية المطالبات (٢١١)* .

(٢٠٨) فعلى سبيل المثال، بذلت مؤخراً جهود برعاية الاتحاد العام العربي للتأمين من أجل وضع سياسة مبرية موحدة لتأمين البضائع، في حين أن معظم البلدان العربية تستخدم الشروط البريطانية في الوقت الحاضر* وكذلك، فإن البرازيل التي كانت حتى وقت قريب تستخدم الشروط البريطانية أو شروط الولايات المتحدة قد أدخلت الآن وثيقة وطنية لتأمين أجسام السفن تتضمن الشروط والأحكام الرئيسية المستخدمة في السوق البريطانية، لكنها معدلة بحيث تأخذ بعين الاعتبار التشريع المحلي* .

(٢٠٩) في هذا الخصوص، من المفيد أن نلاحظ النقطة الآتية التي وردت في تقرير سابق لأمانة الأوكناد حول التأمين:

" كلما جاء تحقيق الاستقلال السياسي والاقتصادى لبلد ما مبكراً، تسارع بتناقض وتأثير الدولة الاستعمارية في المجال القضائي، وازدادت الفرصة لتطوير حلول جديدة* وينطبق هذا بصورة خاصة على بلدان أمريكا اللاتينية، فقد انطلقت جميعها من مفهوم واحد للقانون، لكن فيها اليوم سلسلة واسعة من الأنظمة المتعاقبة بالتشريع التأميني والمراقبة" .

Insurance Legislation and Supervision in Developing Countries (مشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع H.72.II.D.4، الجزء الثاني، الفقرة ٢٠* .

(٢١٠) تضمن نوع العمل الدولى المشتمل اليه ما يلي: زيادة التنسيق أو التبسيط لبعض المواد والشروط المتعلقة بالتأمين على البضائع (بلجيكا)؛ وتوحيد أكبر للاجراءات، فيما يخص تأمين البضائع، وإمكانية وضع اتفاقات دولية، بالسبب لتأمين أجسام السفن (إيطاليا)؛ ووضع أحكام تعاقدية موحدة (السلفادور)؛ ووضع اتفاقية دولية فيما يتعلق بتأمين أجسام السفن (الكويت وفنزويلا)؛ والنص صراحة على حقوق ومسؤوليات أطراف العقد وتوحيد الأحكام التعاقدية أو إجراءات تسوية المطالبات (أوفند)؛ والنظر في صياغة اتفاقية دولية من أجل تحديد أشكال وثيقة التأمين وشروطها (إيران)* .

(٢١١) تم النظر في عناصر النظام القانوني الاضافية، كالتقارير القضائية، بالاقتراح مع هذه العناصر* .

١ - عقد التأمين

٢٢١- كما سبق ذكره ، فان الأحكام التعاقدية النازمة لوثيقة التأمين البحري هي جوهر النظام القانوني المتعلق بالتأمين البحري ، وهنا يمكن تحقيق أهم تقدم نحو التنسيق الدولي * وفي تطوير هذه الناحية من النظام القانوني يجب إيلاء اهتمام خاص ليس فقط لمحتوى الأحكام ، ولكن أيضا وبصورة محددة للشكل من أجل تأمين الحد الأقصى من الوضوح والفعالية في الاطار الدولي *

(أ) الشكل

٢٢٢- في البحث عن أفضل شكل لمثل هذه الشروط الموحدة لوثيقة التأمين يمكن الاشارة الى خطتين نرويجيتين وهما خطة التأمين البحري النرويجية لعام ١٩٦٤ والخطة النرويجية للتأمين على نقل البضائع لعام ١٩٦٧ (أنظر الحاشية ٤٦) اللتان تقدمان شكلا بسيطا يمكن تطبيقه بسهولة في الاطار الدولي * ان كلا من هاتين الخطتين اللتين تغطيان تأمين أجسام السفن والبضائع على التوالي عبارة عن قانون تأمين شامل مرتب ترتيبا منطقيا في وثيقة موحدة ، ومعتمد من قبل سوق التأمين البحري بصورة فردية بالتشاور مع مختلف فئات المؤمن لهم (٢١٢) * ويتجنب الترتيب المنطقي الموحد تأثير التداخل الذي يصعب متابعته في وضع وثيقة تأمين عن طريق اضافة شروط منفصلة * واستخدام الخطط أمر اختياري ، ولذا يمكن أن تعدل بموجب عقد * واذا استخدمنا تأمين أجسام السفن كمثال ، هنالك وثيقة تأمين قياسية تنص بصورة صريحة على أن العقد يخضع لأحكام الخطة (دون أن يتضمن ذلك الاضافة الفعلية للخطة) ولكنه يتضمن أيضا عددا محدودا من الشروط الاضافية التي تعدل أحكاما محددة في الخطة باستبدال الصياغة بأخرى جديدة تماما أو بحذف فقرة محددة من حكم وارد في الخطة أو بتكميل أحد الأحكام بصياغة اضافية *

٢٢٣- بالرغم من أن بعض الأنظمة القانونية الوطنية لها نظام مماثل لوضع الأساس التعاقدى للتأمين البحري (٢١٣) ، فان نظام الخطة النرويجية قد ذكر كواحد من أشمل واحداث الصياغات من هذا النوع * ويقترح تطبيق طريقة مماثلة دوليا وذلك بايجاد " نواة " لنظام قانوني (كما يحدث في السوق النرويجية عند اعتماد خطة) يمكن أن تكون بمثابة مخطط مركزي لنظام قانوني دولي تشتق بموجبه مختلف الصيغ الأخرى الوطنية من " النواة " * ويمكن " للنواة " المقترحة أن تتألف من شروط موحدة غير ملزمة لوثيقة التأمين وتشكل قانونا شاملا من الناحية العملية ينظم جميع النواحي الأساسية لعقد التأمين البحري كما هو الحال في الخطط النرويجية * وبما أن شروط وثيقة التأمين الموحدة التي تشكل النواة ستكون غير ملزمة ، فيمكن تغييرها وفقا للرغبة لتناسب حاجات كل سوق وطنية * على انه من أجل المحافظة على الناحية التوحيدية " للنواة " فقد يكون من الأفضل تجسيد الممارسة النرويجية وذلك بترك شروط وثيقة التأمين الموحدة المتضمنة في " النواة " دون تغيير و اجراء التغييرات التي تكون ضرورية في كل سوق وطنية كشرط منفصل في نموذج وثيقة التأمين الوطنية * وهكذا عند اجراء تغييرات باضافة شروط مطلة على وثيقة التأمين الوطنية ، فانه يصبح من الاسهل مقارنة اثر التغيير مع الاختلافات الأخرى في الأسواق الوطنية الأخرى ، اذ ان التغييرات كلها تتشأ من أساس مشترك ويجب أن يبين بصورة محددة انها شروط مبطله في العقد الفعلي * وبهذه الطريقة فان الفائدة الأولية من التوحيد ، أي زيادة المعرفة ، سوف تتحقق الى حد بعيد دون حرمان السوق الوطنية من حقها في وضع صيغتها المحلية الخاصة بها *

(ب) المحتوى

٢٢٤- لم يعالج حتى الآن الاشكال الشروط الموحدة الدولية * أما النظر في محتواها فهو أمر أكثر صعوبة * لقد توطدت خلفية الشروط الموحدة الدولية وذلك بالاستعمال الواسع للشروط البريطانية ، الا أن هنالك صعوبات تتعلق باستعمال الوثيقة الوطنية لتقوم بدور دولي من حيث انها ستعكس بصورة أولية النواحي القانونية والثقافية والاقتصادية للبلد الذي تصدر فيه * وبالقدر الذي تتماثل فيه البنية القانونية والثقافية والاقتصادية لبعض البلدان الأخرى مع تلك القائمة في البلد الذي تصدر عنه الوثيقة ، ربما يمكن استخدام مثل هذه الوثيقة الوطنية على الصعيد الدولي * الا اننا ربما نحمل الوثيقة الوطنية أكثر من طاقتها في قيامها بنجاح بدور الوثيقة الدولية التي تصلح لجميع البلدان وبصورة خاصة تلك التي تكون بنيتها القانونية والثقافية والاقتصادية مختلفة * ومن هذا المنظور ، هنالك حجة قوية من أجل وضع وثيقة دولية حقيقية تصاغ بشكل يأخذ بعين الاعتبار أكثر من بلد واحد ، مما يجعلها مقبولة لدى عدد من البلدان أكبر مما هو الحال بالنسبة للشروط البريطانية *

(٢١٢) مثال ذلك ، الاتحاد النرويجي لاصحاب السفن ، اللجنة التعاونية لنوادى أجسام السفن ، اتحاد الجمعيات التجارية النرويجية ، اتحاد الصناعات النرويجية ولجنة المشاركين *

(٢١٣) كما هو الحال في السويد وفي جمهورية ألمانيا الاتحادية (أنظر الحاشية ٤٦) *

٢٢٥- ومن جهة أخرى ، فإنه لا بد من الاعتراف بأنه بالرغم من الأساس الوطني للشروط البريطانية ، فإنها قد حققت لنفسها ما يشبه الصفة الدولية * أما مسألة الاستمرار في الاعتماد على الشروط البريطانية لتحقيق الدور الدولي فهي مسألة أولويات * فالشروط البريطانية تقدم مجموعة متطورة من الأحكام المعروفة على نطاق واسع والجاهزة للاستعمال الفوري * وقد يتطلب الاتجاه في صياغة شروط دولية جديدة كلية ، بذل الوقت والجهد بحيث قد لا تكون أسرة التأمين البحري الدولية مستعدة لقبوله * وهناك إمكانية متوسطة وهي استخدام شروط المعهد كأساس لمجموعة جديدة من الأحكام الموحدة الدولية ، مع إجراء التعديلات الضرورية لتكييفها مع حاجات عدد أكبر من البلدان * ويمكن الاستفادة من هذه المناسبة لتحقيق تبسيط إجمالي لشروط الوثيقة المستخدمة في التأمين البحري كما هو مقترح في الفصل الخامس أعلاه ، وجعل هذه الشروط أكثر سهولة في الترجمة إلى اللغات الأخرى *

٢٢٦- وبالخلاصة أنه إذا تقرر أن الشروط الموحدة الدولية لوثيقة التأمين هي أمر مرغوب به ، فإن المحتوى الأولي لمثل هذه الشروط يمكن أن يبنى على النظام القانوني البريطاني للتأمين البحري على أن يعدل حسب الضرورة بشكل يناسب أكبر عدد ممكن ومعقول من الأنظمة القانونية والثقافية والاقتصادية * إلا أن هذا يتعلق فقط بمحتوى مثل هذه الشروط وهو مجرد إمكانية واحدة للغاية منها تسهيل عملية الصياغة * أما فيما يتعلق بشكل هذه الشروط الموحدة الدولية ، فإن أمانة الأونكتاد ترى أن الشكل البريطاني للاحق الشروط فير مناسب في الإطار الدولي إذا ما أُريد إيجاد توازن بين فوائد التوحيد والمرونة * بل أنه يعتبر أمراً مرغوباً فيه أن يتم اعتماد " نواة " مركزية كما هو الحال في خطط التأمين النرويجية لا تظهر فيها التغييرات إلا في نموذج عقد التأمين فقط كما يصدره كل بلد على حدة * وهكذا فإن ما يقترح هنا هو ملاءمة المحتوى البريطاني ، بعد تعديله حسب الضرورة مع شيء يشبه الشكل النرويجي ، مع إمكانية تضمين أية تحسينات يمكن الحصول عليها من تحليل مقارن للأنظمة الأخرى *

(ج) وضع " شروح " للمساعدة على تفسير الشروط الموحدة الدولية

٢٢٧- إذا تقرر وضع مجموعة من شروط وثيقة التأمين الموحدة الدولية من أجل التأمين البحري ، فقد يكون من المناسب النظر في استخدام خطوط إرشادية عامة لتفسير تلك الشروط على شكل " شروح " لكل فقرة * ورغم أنه ليس لهذه التعليقات عادة نفس الصفة القانونية التي تقتن بشروط العقد نفسها ، فإنها مع ذلك قد تساعد كثيراً في تفسير الشروط التعاقدية الصعبة * ولهذه النقطة أهمية خاصة في السياق الدولي إذ أن هذه الشروط الدولية سوف تترجم دون شك إلى عدة لغات ووجود شرح تفسيري يساعد في المحافظة على تفسير دقيق للمقصود من الصياغة الأصلية في كل الترجمات اللاحقة ، ثم أننا نعتبر أن استخدام شرح موضوع بصورة جيدة كوسيلة مساعدة للتفسير سوف يساعد السلطات القضائية الوطنية على التأكد من فائدة الصياغة الأصلية ويقلل الدور الذي تلعبه المفاهيم القانونية المحلية المختلفة في تفسير الوثائق الدولية من أجل الاستخدام المحلي *

٢٢٨- وهناك سوابق كثيرة لمثل هذه الشروح * فمن المعروف أن الشروح قد استخدمت بشكل ناجح كوسائل تفسيرية في الخطط التأمينية النرويجية * ويلاحظ أن الترجمة الانكليزية لشروط التأمين السويدية العامة المتعلقة بأجسام السفن قد نشرت مع شروح مصاحبة لها * ورغم أنه يجب الاعتراف بأن مثل هذه الأعمال التحضيرية ، التي تشبه إلى حد كبير الشروح المقترحة ، ليس لها اعتبار كبير في أنظمة القانون العام كما هي في أنظمة القانون المدني ، فيجب أن نلاحظ أن قانون التأمين البحري لعام ١٩٠٦ في المملكة المتحدة يضمن في الملحق الأول منه مجموعة من " قواعد لوضع وثيقة التأمين " * ثم أنه بالرغم من أن هذه الشروح ليس لها نفس الصفة القانونية المقترحة في هذه الدراسة فإنه من المعروف أن اتحاد خبراء تسوية العواريات في المملكة المتحدة قد قام بوضع ما يشبه هذه الوسائل المساعدة في تفسير الأحكام الصعبة في الشروط البريطانية وذلك مع أجل المساعدة في تسوية المطالبات (٢١٤) *

٢٢٩- وحتى إذا لم يتقرر تطوير مجموعة من الشروط الموحدة الدولية ، فإن وضع شروح للمساعدة في تفسير الأحكام التعاقدية كما هو مقترح في هذا الفرع ، سيكون تحسيناً مفيداً لأي مجموعة من الشروط الوطنية التي لا يوجد لها وسائل تفسير مساعدة * وهذا الاقتراح مهم بصورة خاصة بالنسبة للشروط البريطانية بالنظر للاستخدام الدولي لهذه الشروط *

(٢١٤) أنظر ، مثلاً ، Association of Average Adjusters , Report of the General Meeting (لندن ،

أيار / مايو ١٩٧٢) ، التبديل (تقرير اللجنة الخاصة التي جرى تعيينها في الاجتماع العام للاتحاد في ١٣ أيار / مايو ١٩٧١ للنظر في أمر تفسير العبارة " كل حادثة أو حادث على حدة " في شروط المعهد الزمنية : أجسام السفن ، ١ تشرين الأول / أكتوبر ١٩٦٩ و ١ تشرين الأول / أكتوبر ١٩٧٠) *

(د) صياغة الشروط الموحدة الدولية والشروح

٢٣٠- هنالك عنصر كامن ينطوى عليه الاعتماد الناجح لمثل هذه الشروط الموحدة لوثيقة التأمين وهو أن تكون مقبولة دولياً بالنسبة للمؤمنين والمؤمن لهم ، وأن تكون خاضعة لامكانية مراجعتها في وقت لاحق كلما دعت الحاجة الى ذلك . ان غياب العنصر الأول سوف يؤدي الى عدم استعمالها من قبل أطراف عملية التأمين . ويؤدي عدم وجود العنصر الثاني السى أن تصبح قريبة من حاجات التأمين الدولي بسرعة ، وسوف يساعد على تطوير شروط وطنية مختلفة لملء الثغرة . وهكذا تدعو الحاجة الى فريق من خبراء التأمين البحري الدوليين يمثلون جميع المناطق الجغرافية . ويتولى هذا الفريق صياغة الشروط الموحدة ثم مراجعتها عند الاقتضاء . والهيئة التي تقابل هذا الفريق في السوق البريطانية هي لجنة الشروط والأمر التقنية ، كما توجد هيئات مشابهة في أسواق التأمين الوطنية الأخرى .

٢٣١- وبخصوص انشاء فريق صياغة دولي كهذا ، ينبغي التنويه بأن الكثير من الأسواق الوطنية تعتمد بصورة أولية على ممثلين للمؤمنين من أجل صياغة الشروط ، وان كان بعض هؤلاء يستشيرون السفن . أما بالنسبة لبعض أنواع البضائع ، فان المنظمات التجارية ذات الصلة تشترك في هذا الأمر بصورة منتظمة (أنظر الفقرة ٨٨) . وعلى كل حال ، هنالك كثير من الأسواق التي لا يجرى فيها اشراك المؤمن لهم في عملية الصياغة على أساس منتظم (أنظر مع ذلك ، الحاشية ٤٦) ، رغم انه يوجد في بعض هذه الأسواق اجراء يتم بموجبه صياغة الشروط من قبل المؤمن لهم ثم تعرض هذه الشروط على السلطات الحكومية لاعتمادها . واذا كان القبول العام من قبل جميع الأطراف في عقد التأمين يعتبر هدفا يراد تحقيقه فيما يتعلق بشروط الوثيقة الموحدة ، عندئذ يبدو أن من الأفضل اشراك ممثلين عن المؤمن لهم وعن المؤمنين .

٢ - أحكام تشريعية

٢٣٢- كما سبق ذكره ، فان الأنظمة القانونية الناظمة للتأمين البحري توضع بصورة أولية بموجب الأحكام التي تنطوى عليها عقود التأمين البحري نفسه . وهنالك اتجاه في كثير من التشريعات التأمينية البحرية الوطنية الى جعل القواعد القانونية المطبقة اختيارية ، على الأقل في جزء منها ، أى ، انها يمكن أن تعدل في العقد . وفي الحالات القصوى يكاد يكون التشريع الوطني اختيارياً تماماً . وفي بعض الحالات من هذا النوع يبطل مفعول التشريع الوطني على أساس منتظم ، اما في جزء كبير منه ، أو في مجموعه ، وذلك بموجب أحكام ترد في عقد التأمين البحري (أنظر ، مع ذلك ، الحاشية ٤٦) . وفي حالات أخرى تنطوى على تشريعات وطنية تضم عدداً كبيراً من الأحكام الاختيارية ، مثل قانون التأمين البحري لعام ١٩٠٦ في المملكة المتحدة (أنظر الحاشية ٤٥) ، تبقى معظم هذه الشروط ناظمة للعلاقة التعاقدية نتيجة لاعتماد أحكام مبطللة في العقد . ومن جهة أخرى ، فان القانون الفرنسي يعالج على الأقل بعض القواعد التشريعية المتعلقة بالمصالح التأمينية ، والبيانات والكشوف ، والغش في وضع العقد ، والتغييرات التي تجرى أثناء مدة العقد ، والتأمين المزدوج واهمال المؤمن له ، والنزاعات المتعلقة بما اذا كانت الخسارة ناجمة عن اخطار بحرية أو اخطار حربية ، ونتيجة عدم دفع القسط وحق التقادم على أساس انها غير قابلة للتعديل بموجب العقد (٢١٥) .

٢٣٣- وهكذا ، رغم انه يمكن تحقيق درجة من التوحيد في أنظمة التأمين البحري وذلك بمجرد وضع شروط موحدة للوثيقة كما هو مبين أعلاه ، فانه ، نتيجة لنضج بعض التشريعات الوطنية لقواعد الزامية هامة تحكم العلاقة التعاقدية ، توجد حدود لا تستطيع شروط الوثيقة الموحدة أن تتجاوزها في تحقيق التوحيد القانوني . ويثير هذا الوضع قضية ما اذا كان يجب أن تكون هنالك شروط تشريعية موحدة دولية تتعلق بعقد التأمين البحري وذلك من أجل تشجيع التوحيد في تطبيق الشروط التأمينية الدولية المقترحة .

٢٣٤- وعلى الأساس المحلي ، يبدو ان الأنظمة القانونية الوطنية تحتوى على تشريعات تأمينية بحرية لا سباب ثلاثة . الأول هو من أجل تطبيق قاعدة قانونية محددة تعتبر محققة للمصالح العام . والثاني هو من أجل تقديم قواعد لتفسير الأحكام التعاقدية التي جرى تعدادها . والثالث هو تقديم ما يعتبر بمثابة قواعد ضرورية تحكم العلاقة التعاقدية اذا كان العقد نفسه صامتا . فاذا انطلقنا من المستوى المحلي ، يبدو من الواجب قبل كل شيء مراعاة ما اذا كان هنالك بعض القواعد القانونية المتعلقة بالتأمين البحري ، والتي تعتبر أساسية جداً للمصلحة العامة الدولية بحيث يجب تطبيقها على جميع العلاقات التعاقدية بغض النظر عن موافقة الأطراف . ولا يمكن في هذا التقرير البت في أى القواعد يجب جعلها الزامية ، لأنه حتى على أساس من المقارنة البسيطة بين القانون الفرنسي والقانون البريطاني ، يتضح ان هناك اختلافاً كبيراً في الرأي حول هذه النقطة كما هو مبين في الفقرة ٢٣٢ أعلاه . ويعتقد ان هذه القضية لا يمكن أن تحل الا بتحليل دقيق لكل التشريعات الوطنية الحالية الناظمة للتأمين البحري لتحديد كل تلك الأحكام التي تطبق بصورة الزامية ، وعند ذلك تقوم كسل البلدان بمراجعة القائمة من أجل الوصول الى حل وسط مقبول لدى الجميع .

(٢١٥) أنظر المادة ٢ من القانون الفرنسي رقم ٦٧-٥٢٢ المؤرخ في ٣ تموز / يوليه ١٩٦٧ ، والمتعلق بالتأمين البحري .

٢٣٥— وفي هذا الصدد ، فقد زعم أنه نتيجة لطبيعة التجارة البحرية التي تتصف بأنها متنوعة وذات طبيعة عالية التقنية ، ونتيجة لكون الممارسات ومستوى التكنولوجيا في تغير مستمر ، فإن الغالبية العظمى للعلاقات التعاقدية في التأمين البحري يجب بالضرورة أن تترك للأحكام والشروط الفعلية في عقد التأمين • وبسبب عدم المرونة النسبية والطبيعة الثابتة للقواعد التشريعية ، فإن الاعتماد الشديد على التشريع في تشكيل الاطار المتشابه لعقد التأمين البحري يبطىء على خطر تقادم هذه القواعد بسرعة وذلك نتيجة تغير الحاجات لدى المؤمن والمؤمن لهم • ويبدو أن المشرعين الوطنيين قد أدركوا هذه الحقيقة ، ومن هنا كانت النسبة العالية نسبيا للقواعد التشريعية الاختيارية •

٢٣٦— وينطوى السبب الثاني الممكن لتطوير أحكام تشريعية على اعتبار ما اذا كان من المستصوب تقديم وسائل تفسيرية— تشريعية مساعدة للأحكام التعاقدية المتعلقة بالتأمين البحري • الا انه قد تعتبر الاقتراحات التي قدمها سابقا في هذا التقرير والمتعلقة بوضع " شروح " تستخدم كدليل تفسيري أساسي لشروط الوثيقة الموحدة الدولية المقترحة (أنظر الفرع (ج) أعلاه) كافية لتحقيق هذا الغرض •

٢٣٧— وينطوى السبب الثالث لاعتماد أحكام تشريعية على النظر فيما اذا كان من المستصوب وضع قواعد تشريعية تحكم العلاقة التعاقدية في حالة عدم وجود نصوص تعاقدية صريحة • وما هذه العملية في جوهرها الا مجرد ملء للثغرات الموجودة في علاقة تعاقدية غير متكاملة البناء • وفي سياق الاقتراحات المقدمة سابقا لوضع شروط موحدة دولية لوثيقة التأمين ، يجب ألا يخرب عن البال ان عقود التأمين البحرية الفردية التي تتم بموجب شروط الوثيقة الموحدة الدولية ستستند إلى الشروط الدولية نفسها • وبعبارة أخرى ، يمكن من الناحية النظرية بناء نظام قانوني متكامل بحد ذاته في هذه الشروط الموحدة الدولية لوثيقة التأمين بحيث يكون الخطر العملي الناجم عن وجود ثغرات في العلاقة التعاقدية منعداً من الناحية العملية ، أو على الأقل لا يكون أكثر مما هو عليه الحال اذا تحول قسم من شروط التأمين الموحدة الى قواعد تشريعية •

٢٣٨— وفي ضوء الاعتبارات المختلفة المستقاة من سياق القانون المحلي والتي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار عند وضع الاطار القانوني التشريعي لعقد التأمين البحري ، فإنه يقترح انه فيما يتعلق بشروط الوثيقة الموحدة الدولية المقترحة قد لا تكون هنالك حاجة لايجاد اطار قانوني تشريعي مفصل كالاطر الموجودة حالياً في كثير من التشريعات الوطنية • بل يبدو أن هنالك حاجة لقواعد تشريعية لضمان التوحيد الدولي فقط فيما يتعلق بالقواعد القانونية الالزامية التي قد توجد في بلدان مختلفة • أما بخصوص هذه القواعد الالزامية ، فإنه من المستصوب أن يكون هنالك اتفاق دولي بشأنها وذلك لتجنب الخطر الكامن في كون التوحيد الدولي المتحقق من جراء تطوير مجموعة من الشروط الموحدة الدولية لوثيقة التأمين يتعرض للالغاء بنتيجة وجود تشريع محلي مختلف يطبق بصورة الزامية •

٢٣٩— والقضية الأخيرة المتبقية التي يجب النظر فيها في هذا السياق هي شكل هذه الأحكام التشريعية ، اذا ما اعتبرت أمراً مستصوباً • وهنالك طريقتان تستخدمان بصورة عامة في السياق الدولي ، الأولى تنطوى على وضع اتفاقية دولية ملزمة قانونياً ، وتنطوى الثانية على ايجاد أحكام تشريعية نموذجية يسنها كل بلد كجزء من تشريعه الوطني • ويمكن أن يكون لكل من هاتين الطريقتين ، نظريا ، آثار متماثلة •

٢ — ممارسات السوق فيما يتعلق بتسوية المطالبات

٢٤٠— بالإضافة الى الأحكام التعاقدية المحددة لوثيقة التأمين البحري ، وللقواعد التشريعية الناضجة لمثل هذه الوثائق ، تتألف النظم القانونية التي تحكم التأمين البحري كذلك من قواعد غير رسمية وأخرى رسمية في معظم الأحيان ومن الأعراف والممارسات المتعلقة بتحويل الهلاك أو التلف الذي يصيب شيئاً مؤمناً الى تعويض نقدي يدفع للمؤمن له • ونتيجة هذا التعقيد والتشابك في القضايا البحرية والتكنولوجيا البحرية ، فإنه من غير الممكن دائماً أن ينص في التشريع وفي شروط الوثيقة على كل القواعد الممكنة التي تحكم تسوية كل المطالبات الممكنة التي قد تنشأ • وهكذا ، فإن هنالك درجة من المرونة عند تسوية مطالبة ما • ولقد سعت أسواق تأمينية عديدة للحصول على درجة من التوحيد القياسي في بعض النواحي الأكثر أهمية للمرونة كما يتضح ذلك في " قواعد الممارسة " لكل من اتحادات خبراء تسوية العواريات في المملكة المتحدة وكنسدا واليابان والولايات المتحدة الأمريكية (٢١٦) • كذلك ، على سبيل المثال ، فإن سوق التأمين الفرنسية تحافظ على توحيد

(٢١٦) يمكن استخدام وسائل أخرى لتحقيق التوحيد • فمثلاً ، في السوق اليابانية تقوم دائرة المطالبات التابعة لاتحاد مؤمني أجسام السفن اليابانيين بوضع أنظمة من أجل توحيد إجراءات تسوية المطالبات المتعلقة بأجسام السفن للشركات الأعضاء التي يبلغ عددها عشرين شركة • Marine and Inland Transit Insurance in Japan (طوكيو ، The Non-Life Insurance Institute of Japan ، ١٩٧٩) ، ص ١١١ •

وطني في ممارسات تسوية المطالبات وذلك من خلال عمل اللجنة المركزية الفرنسية للمؤمنين البحريين التي تنظم المصالح العامة للمؤمنين الفرنسيين ، بما في ذلك تسوية المطالبات من قبل مختلف لجان المؤمنين البحريين (٢١٧) * وفي هذا الخصوص ، يبدو من الممكن تحقيق درجة من توحيد ممارسة التسوية ، كالتي حققتها قواعد الممارسة الوطنية ، وذلك بسادراج قواعد للتسوية متفق عليها دوليا في الشروح المقترحة المتعلقة بشروط الوثيقة الموحدة الدولية * وبالطبع ، كما هو الحال على المستوى الوطني ، فان هذه القواعد يجب أن تعدل ويجب اضافة قواعد جديدة اليها كلما دعت الحاجة الى ذلك *

(٢١٧) أنظر J . P . Govare, L'assurance maritime française:étude des polices ، الطبعة الثانية (باريس ، Argus ، ١٩٦٠) ، ص ٢٦ ؛ و G . Ripert, Droit maritime ، الطبعة الرابعة ، المجلد الثالث (باريس ، Rousseau et Cie ، ١٩٥٢) ، ص ٣٤١ *

الفصل السابع

استنتاجات

٢٤١- تبين في الفصلين الثاني والرابع ، من هذا التقرير ان تشغيل التأمين البحري قد تغير بصورة جذرية خلال الثلاثين سنة الماضية * وفي مقدمة هذه التغييرات الاتجاه المتزايد في الأسواق ذات الاتجاه الوطني الى الاهتمام أكثر فأكثر بقبول المخاطر على أساس دولي ، سواء كان ذلك بسبب المنافسة بين الأسواق للحصول على الدخل المتزايد المتاجم من أَسْطاط التأمين (على أساس التأمين المباشر أو إعادة التأمين) ، أو حاجات التأمين المتزايدة لمختلف الرباين من أصحاب السفن وأصحاب البضائع ، أو الحاجة الى توزيع الاخطار على نطاق دولي * وهكذا ، فان ما كان في الماضي مجرد وُفَسِج بسيط يظوى على بضعة أسواق تأمين بحري ذات اتجاه وطني في البلدان اللامية ، قد أصبح الآن ، وبتبعية ظهور دول مستقلة من بين المستعمرات السابقة ونشوؤهم لهم ومؤميين محليين في هذه الدول الناشئة ، يظوى على علاقات تعاقدية متزايدة التعقيد للتأمين لهم والتأمين والمشركين ومعيدي التأمين المقيمين عبر حدود وطنية وثقافية عديدة *

٢٤٢- وبما على ذلك ، فان التشغيل الدولي للتأمين البحري يخضع لضغوط جديدة لم تكن معروفة حتى الآن * وفي هذا الخصوص ، فان نشوء أسواق جديدة قد أدى الى وجود حاجات جديدة لأنظمة قانونية مفهومة وقابلة للتكيف مع الحاجات المحلية للتأمين لهم وللمؤميين * ويجد الكثيرون ممن ينتهون الى الجبل الجديد من المؤميين والمؤمن لهم المراسم والشروط القائمة للتغطية في الأسواق التقليدية وكثيرة التنوع ومعقدة دونما حاجة لذلك ، وأنها مفيدة بأشكال واجراءات قد يمتنعون أن يمتثلوها بسهولة في أنظمتهم الخاصة أو يريد ركزاً أنها ذات صلة بمتطلباتهم الاقتصادية * الا اننا نجد في الوقت نفسه ان درجة التمدول المتزايدة للعلاقات المتعلقة بالتأمين البحري أدت الى وجود حاجات أكثر للتسيق الدولي لمختلف الأنظمة القانونية * وكما ذكر في الفصل السادس من هذا التقرير ، هناك فوائد واضحة يمكن أن تجنى من التسيق الدولي للأنظمة القانونية * ليس فقط في بعض الحالات من أجل المؤميين ، ولكن بصورة خاصة من أجل المؤمن لهم الذين يضطرون أحياناً الى الاعتماد على تغطية تأمينية مبنية على أنظمة قانونية أجنبية للتأمين البحري * وفي غياب نوع من التسيق بين هذه الأنظمة ، اضطر المؤمن لهم الى الخوض في أمور التأمين البحري دون أن تكون لديهم معلومات كافية تتعلق بحدى التغطيات التأمينية التي يتمتعون بها *

٢٤٣- وأهم من كل ذلك ، فان نشوء فئات جديدة مختلفة اختلافاً كثيراً من المؤمن لهم والمؤمنين يخالف حاجات جديدة يقدّمونها بدور مهم يتعلق بتحديد بنية وعمل التأمين البحري * ورغم أن تأثير دائرة أوسع للمؤمنين والمؤمن لهم على المواقف الأكثر تقليدية للأسواق السابقة لا يزال أولياً ، فان امكانات هذا التأثير في تزايد مستمر *

٢٤٤- وكما تم توضيحه في هذا التقرير ، فان النظام القانوني الذي يحكم الأساس المتعاقدى لوثائق التأمين البحري لم يساير التطور الدولي للتأمين البحري * ورغم الأساس الدولي الوطيد الموجود الآن للتأمين البحري ، فانه لا توجد اتفاقيات دولية أو شروط رسمية تتعلق بوثائق التأمين تكون بمثابة مجموعة القوانين الضرورية المنسقة دولياً لمثل هذه العقود * وكما ذكر ، فقد اعتد ، الى حد ما ، نظام قانوني وطني يتعلق بالتأمين البحري كنظام قانوني دولي قائم في المواقف للتأمين البحري وذلك من قبل عدد كبير من الأسواق الوطنية لملء الثغرة المتجمعة عن عدم وجود اتفاق رسمي *

٢٤٥- ورغم ان استخدام هذا النظام الوطني كنظام قانوني دولي قائم في الواقع قد خفف من بعض الآثار الاشد ضرراً الناجمة عن غياب تام لأي توحيد دولي ، فهناك بعض المشاكل المقترحة بما يتعلق باستخدامه على أساس غير محدود * فأولاً ، انه لم يشأ عن محفل ذي تشكيل دولي ، بل انه نظام قانوني وضع في سياق وطني ويهدف الى تلبية الحاجات الوطنية * وهكذا ، فان الدول اللامية ، بالاضافة الى جميع البلدان الاخرى ، سواء البلدان الاشتراكية ، أو البلدان المتقدمة ذات الاقتصاد السوقي ، لم يكن لها قول في بعينه الأصلية أو في تطوره المستمر (٢١٨) * وكنيجة للمسموحات التي يمكن مواجهتها في استخدام نظام قانوني لا يمكن دائماً أن يتكيف مع احتياجات السوق في السياق الاقتصادية والقتصادي والقتصادي المحلي ، فان الطابع الوطني لهذا النظام القانوني المتعلق بالتأمين البحري يحد من امكانيات نجاحه في أن يكون قاعدة قانونية دولية حقيقية لعقود تأمين بحرية يمكن أن تتكيف مع حاجات جميع أعضاء الأسرة الدولية * وفي هذا الخصوص ، أشير في الفصل السادس من هذا التقرير الى أن عدم وجود قاعدة دولية رسمية للتأمين البحري قد يشجع على استمرار وجود نظم قانونية وطنية متنوعة ، ان لم يساعد على وضع المزيد منها * وكما تبين فانه حتى الاختلافات الموجودة بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية المتعلقة بالتأمين البحري هي على جانب كبير من التعقيد بحيث يصعب جداً تحديدها آثارها على حقوق وواجبات

(٢١٨) باستثناء أسواق مختارة للتأمين البحري تستشار من حين لآخر حسب مقتضى كل حالة على حدة فيما يتعلق

بأحوال بعض القدرات أو تنفيذها *

أطراف عقد التأمين البحري ، وعلى مقدار التعويض المدفوع * وهكذا ، فان التقرير الحالي يقترح أن وضع قاعدة قانونية دولية حقيقية لعقود التأمين البحرية ، مكمّية مع الهياكل القانونية والاقتصادية المختلفة للاسرة الدولية ، من شأنه أن يساهم كثيرا على التشغيل الدولي المنظم للتأمين البحري .

٢٤٦- وهما لك عامل اضافي يمكن أن يحد من الاستخدام الناتج على المدى الطويل للنظام القانوني الدولي القائم في الواقع ، الى جانب أساسه الوطني ؛ وهو عدم وجود مشاركات رسمية منتظمة مع ممثلين عن المؤمن لهم خلال عملية التطوير المستمر للنظام (٢١٩) * ان هذه الناحية المتعلقة بالنظام القانوني ، التي قام المؤمنون بتطويرها من جانب واحد ، رغم أنها قد تفي بحاجة السوق الوطنية التي كان يزمع استحداثها فيها ، فانها لا تحقق دائما ، كما هو مبين في الفصل الخامس من هذا التقرير ، موازنة مرضية للمصالح بين الأطراف ، وبصورة خاصة بالنظر لتنوع الزبائن الذين يستخدمون نظاما قانونيا دوليا وبسبب انتشارهم في مناطق متباعدة * وهكذا يبدو ، كما جاء في الفصل السادس ، ان اجراءات المشاورة الدولية المؤسسية التي تشمل ممثلين عن كل من الطرفين في عقد التأمين البحري أمر مستهوب يكفي لضمان أن تلبى قاعدة قانونية دولية لعقود التأمين البحري بصورة مناسبة حاجات جميع أطراف العقد في أنحاء العالم .

٢٤٧- ويجب التأكيد هنا على أنه ينبغي ألا يفسر هذا التقرير على انه هجوم على أية سوق تأهيلية بحرية معينة أو على نظامها القانوني ، أو انه هجوم على سلوك المؤمنين البحرين بصورة عامة * فقول هذا التفسير من شأنه أن يتجاهل الاسهامات التي قد منها الأسواق التقليدية الرئيسية في مجال تطوير وعمل التأمين البحري * ثم ان الأمانة لم تستشف أي تعبير عام عمن استيأه أساسيا يتعلق بالطريقة الاجمالية التي يعمل بها المؤمنون البحرليون على النطاق الدولي (٢٢٠) .

٢٤٨- ويجب أن لا يفسر هذا التقرير كذلك بأنه يوحى بأن نظاما قانونيا بعينه هو غير كاف في اطواره الوطني أو نسبه بهدف الى فرض تغييرات يجب أن تجرى * وبالرغم من أن الفصل الخامس يتضمن تحليلا لبعض نواحي النظام القانوني المستخدم في سوق تأهيلية بحرية بارزة ، فان هذا التحليل يجب أن يفهم في سياقه المناسب * ان القسم الأكبر من التحليل الذي جرى في ذلك الفصل يشير الى النواحي المحددة للنظام القانوني المستخدم في تلك السوق المحددة ، فهنا لسلك شعور بأنه يمكن تحقيق مزيد من السهولة والوضوح في الوثائق التعاقدية أو في اجراء موازنة أفضل للمصالح بين الأطراف في سياق دولي * ولقد أجرى هذا التحليل لأن هذا النظام القانوني الوطني أصبح مدولا ، وبالنظر لا استخدام الدولوي فان شكله ومحتواه بهما ان الاسرة الدولية * وفي هذا الخصوص ، قد تكون المقترحات التي قدمت نتيجة لهذا التحليل ذات فائدة للاسرة الدولية في تطوير اطار قانوني رسمي متفق عليه دوليا لعقود التأمين البحري ، كما هو مقترح فسي الفصل السادس .

٢٤٩- وبالإشارة الى وضع قاعدة قانونية دولية لعقود التأمين البحري ، فان الفصل السادس من هذا التقرير يوحى أساسا ان الأوضاع القائمة الحالية ، أي استخدام نظام وطني كنظام دولي قائم من الناحية العملية ، هو اجراء مؤقت ، وهو مما سبب في المدى القريب لأنه في مجمله نظام وطني جيد ومقدم الى درجة معقولة ، وهو لا سبب تاريخية ولا سبب اقتصادية ، معسروف بشكل واسع الى حد معقول ، ولكن قبل كل شيء لأنه لا يوجد هناك بديل مرض متوفر بسهولة * ويقترح هذا التقرير ان هذا البديل ممكن بالفعل ، لا عن طريق رفع كل ذلك التطور القيم الذي جرى حتى هذا التاريخ ، ولكن بأخذ هذا النظام الوطني الخاص المعروف بصورة واسعة وبالبناء عليه ، وبتقويته باستخدام عناصره الايجابية وفي الوقت نفسه ادخال عناصر ايجابية من أنظمة قانونية أخرى ، ومراجعتة وتبسيطه بصفة عامة في محفل دولي كما هو مقترح في هذا التقرير * واذ ما تتم ذلك ، فان من المعتقد انه سيلبي حاجات عدد أكبر من البلدان بصورة مرضية أكثر من السابق ، وبذلك يقلل من الضغوط الرامية الى وضع أنظمة وطنية مفصلة ، وكذلك يقول أن يؤدي ذلك الى تشجيع تطبيقه على نظام أوسع ، لا كنظام تأمين بحري وطني خاص ، ولكن كقاعدة قانونية دولية في جميع عقود التأمين البحري .

٢٥٠- وهما لك اعتبار أخير يمكن أن يوضع نصب الحين فيما يتعلق بوضع قاعدة قانونية دولية لعقود التأمين البحري * وتطوى هذه الناحية على ادراك لا طار النقل الذي يجرى فيه التأمين البحري * وبصورة خاصة فيما يتعلق بتأمين البضائع لسط نقلها ، يجب أن لا يغرب عن البال ان النقل عبر المحيطات هو مجرد ناحية واحدة من سلسلة النقل التي تشمل وسائل النقل البري والجوى * ولقد استجابت وثائق التأمين البحري للبضائع بصورة عامة الى الحاجة لتأمين النقل المتعمد د الوسط وذلك بتطوير نظام " من المستودع الى المستودع " (أنظر الفقرات ٨٢ و ١٩٨ - ١٩٩) * الا أن هذه التعديلات

(٢١٩) باستثناء الشروط التجارية الخاصة المشار اليها في الفصل الرابع *

(٢٢٠) من أجل ازالة الالتباسات التي نشأت منذ صدور هذا التقرير أول مرة فيما يتعلق بمعنى هذه الجملة ،

يجب أن توضح ان الاشارة هنا هي الى الطريقة التي يعمل بها المؤمنون ، أي الى الكيفية التي يمارسون بها عملهم اليومي بصورة عامة ، وما اذا كانوا يوفون بالمطالبات الشرعية ، الخ ، وهكذا يجب التمييز بين هذه الامور وبين المشاكل التي وصلت فيما يتعلق بأشكال وثيقة التأمين المستعملة *

للنقل المتعدد الوسائط تتعلق بصورة عامة بالنقل عبر المحيطات وهي ، في معظمها ، مبنية على تشريح موجه نحو الناقلين البحري * . وهكذا ، فيما يتعلق بتطوير قاعدة قانونية دولية لعقود الناقلين البحري ، فإنه رغم ان مطلقا هذا التقرير وتوصياته موجهة الى الناقلين البحري ، فإنه يجب مع ذلك الايلاء الاهتمام ، في حالة ناقلين البضائع ، لا استصواب وجود قاعدة قانونية لجميع عقود الناقلين المتعلقة بالنقل تأخذ بعين الاعتبار جميع وسائل النقل ولا تكون خاضعة لوجود واسطة محددة للنقل كجزء من حركة النقل الا جمالية * . وفي هذا السياق يمكن اعتبار مثل هذه القاعدة القانونية لعقود الناقلين المتعلقة بالنقل أكثر قدرة على تلبية حاجات تطوير النقل الدولي المتعدد الوسائط * .

٢٥١- وفي الختام ، قد يكون من المستصوب اجراء دراسة أخرى أكثر تفصيلا لا مكابيات وضع قاعدة قانونية دولية للعقود الناقلين البحري * . وبناء على ذلك ، فقد تكون الخطوة الأولى الممكنة دعوة فريق مخصص من الخبراء الحكوميين وخبراء المصانة يمثلون كلا من مؤمني أجسام السفن والبضائع والوعهن لهم وذلك للقيام بدراسة أوسع للموضوع ، ولرفع هذا التقرير الى الفريق العامل المعني بالتشريح الدولي للنقل البحري * . والمهمة التي تسعد للفريق المخصص من الخبراء يمكن أن تكون على الوجه التالي :

١، دراسة الشروط والممارسات الحالية المتعلقة بوثائق الناقلين البحري الوطنية ، وذلك بهدف تحديد استصواب استصواب وجدوى وضع مجموعة من الشروط الموحدة الدولية الشاملة لوثائق الناقلين يتفق عليها ، وتعدل وفق الحاجة ، على أساس دولي تمثل فيه المصانة على نطاق واسع ، على أن تؤخذ بعين الاعتبار الاقتراحات المتعلقة بالمحتوى والشكل الممكنين الوارد بين في الفصائل الخاصين والسادس من هذا التقرير ؛

٢، دراسة الترتيبات الوطنية القائمة المتعلقة بالناقلين البحري ، وذلك بهدف تحديد استصواب وجود وسائل وشرح اتفاقية دولية أو اتفاق دولي ، على أن تؤخذ بعين الاعتبار الاقتراحات المضمنة في اللقيل الخامس من هذا التقرير فيما يتعلق باستصواب تنسيق مختلف القواعد الالزامية الوطنية المنطبقة على عقود الناقلين البحري * .

تم انه يمكن أن يطلب الى فريق الخبراء المخصص أن ينظر ، على ضوء المناقشة السابقة لناقلين البضائع في اطار النقل المتعدد الوسائط ، في استصواب وضع قاعدة قانونية وامكانية تطبيقها من الناحية العملية على جميع عقود الناقلين المتعلقة بالنقل ، والتي تنطبق البضائع أتياء العبور * .

المرفقات

المرفق الأول

Lloyd's S.G.
policy.

BE IT KNOWN THAT as well in
own name as for and in the name and names of all and every other person
or persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in
all doth make assurance and cause
and them, and every of them, to be insured lost or not lost, at and from

Upon any kind of goods and merchandises, and also upon the body, tackle,
apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture, of and in
the good ship or vessel called the
whereof is master under God, for this present voyage,
or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever
other name or names the said ship, or the master thereof, is or shall be
named or called; beginning the adventure upon the said goods and
merchandises from the loading thereof aboard the said ship,

upon the said ship, &c.

and so shall continue and endure, during her abode there, upon the said
ship, &c. And further, until the said ship, with all her ordnance, tackle,
apparel, &c., and goods and merchandises whatsoever shall be arrived
at

upon the said ship, &c., until she hath moored at anchor twenty-four hours
in good safety; and upon the goods and merchandises, until the same be
there discharged and safely landed. And it shall be lawful for the said
ship, &c., in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any
ports or places whatsoever

without prejudice to this insurance. The said ship, &c., goods and mer-
chandises, &c., for so much as concerns the assured by agreement between
the assured and assurers in this policy, are and shall be valued at

Touching the adventures and perils which we the assurers are contented
to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men of
war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and
countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments
of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality
soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses,
and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage
of the said goods and merchandises, and ship, &c., or any part thereof.

[Sue and
labour clause.]

And in case of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured,
their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in
and about the defence, safeguards, and recovery of the said goods and
merchandises, and ship, &c., or any part thereof, without prejudice to this
insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute each
one according to the rate and quantity of his sum herein assured. And it
is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in
recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered
as a waiver, or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the
insurers, that this writing or policy of assurance shall be of as much force
and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in
Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London. And
so we, the assurers, are contented, and do hereby promise and bind our-
selves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods to the
assured, their executors, administrators, and assigns, for the true per-
formance of the premises, confessing ourselves paid the consideration due
unto us for this assurance by the assured, at and after the rate of

[Waiver
clause.]

IN WITNESS whereof we, the assurers, have subscribed our names and
sums assured in London.

[Memo-
randum.]

. N.B.—Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from
average, unless general, or the ship be stranded—sugar, tobacco, hemp,
flax, hides and skins are warranted free from average, under five pounds
per cent., and all other goods, also the ship and freight, are warranted free
from average, under three pounds per cent. unless general, or the ship be
stranded.

1/10/70

INSTITUTE TIME CLAUSES

HULLS

1. It is further agreed that if the Vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the Assured shall in consequence thereof become liable to pay or shall pay by or for any other person or persons any sum or sums in respect of such collision for:

- loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel;
- delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon;
- general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon.

The Underwriters will pay the assured such proportion of three-fourths of such sum or sums paid as their respective subscriptions here to bear to the value of the Vessel hereby insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the Vessel hereby insured, and in cases in which the Vessel has been damaged or damaged by collision, the liability of the Assured shall be limited to the amount of the damage to the Vessel, but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as the Owners of each vessel have been compelled to pay to the Owners of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance of sum payable by or to the assured in consequence of such collision.

Provided always that this clause shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the Assured may become liable to pay or shall pay for or in respect of:

- removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever;
- any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels;
- the cargo or other property on or the engagements of the insured vessel;
- loss of life, personal injury or illness.

2. Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this Policy as they would have had if the vessel were the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

3. (a) The Vessel is covered subject to the provisions of this Policy at all times and has leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance or under tow for salvage services, under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This clause shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.

(b) In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a barge, lighter or similar harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the Vessel or any other vessel arising from such loading or discharging operations, including whilst approaching, alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any amended terms of cover and any additional premium required by them have been agreed.

4. Should the Vessel at the expiration of this Policy be at sea or in distress or at a port of refuge or call, she shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a pro rata monthly premium to her port of destination.

5. Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after the breach and any amended terms of cover and any additional premium required by them are agreed.

6. If the Vessel is sold or transferred to new management then unless the Underwriters in writing consent to the transfer of this Policy, the Policy shall become cancelled from the time of sale or transfer, unless the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, in which case the Vessel shall be held covered, if required, suspended until arrival at final port of discharge if with cargo, or at port of destination if in ballast. A pro rata daily return of premium shall be made. This clause shall prevail notwithstanding any provision which is written, typed or printed in the Policy inconsistent therewith.

7. This insurance includes loss of or damage to the subject matter insured directly caused by:

- Explosions on shipboard or elsewhere
- Breakdown of or accident to nuclear installations or reactors on shipboard or elsewhere
- Bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull
- Negligence of Master Officers Crew or Pilots
- Negligence of repairers provided such repairers are not Assured(s) hereunder
- Contact with aircraft
- Contact with any land conveyance, dock or harbour equipment or installation
- Earthquake, volcanic eruption or lightning

provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.

8. Masters Officers Crew or Pilots not to be considered as part Owners within the meaning of this clause should they hold shares in it.

8. General average and salvage to be adjusted according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject, but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to York-Antwerp Rules.

When the Vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1950 (excluding Rules XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the Vessel at the first port or place of call thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.

9. (a) In the event of expenses being incurred pursuant to the Suing and Labouring Clause, the liability under this Policy shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this Policy is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value.

(b) Where a claim for total loss of the Vessel is admitted under this Policy and expenses have been reasonably incurred in salvaging or attempting to salvage the Vessel and other property and there are no proceeds, or the proceeds exceed the proceeds, then this Policy shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel; but if the Vessel is insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance.

10. Average payable without deduction new for old, whether the average be particular or general.

11. In the event of a claim for loss of or damage to any boiler, shaft, machinery or associated equipment, arising from any of the causes enumerated in Clause 7(a), attributable in part or in whole to negligence of Master Officers or Crew and recoverable under this insurance only by reason of Clause 7, then the Assured shall, in addition to the deductible, also bear in respect of each accident or occurrence an amount equal to 10% of the balance of such claim. This clause shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel.

12. No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under the Running Down and Suing and Labouring Clauses) exceeds:

in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid except where the damage to the bottom is treated as not applying to a claim for total or constructive total loss of the Vessel.

Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable hereunder shall be the proportion of the above deductible that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage. The expression "heavy weather" in the preceding paragraph shall be deemed to include contact with floating ice.

Excluding any interest comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the sum by which the aggregate of the claim underdeducted by any recoveries exceeds the above deductible.

Unless deleted by the Underwriters the following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

23. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detention, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), heavy weather or fire or fire caused directly or indirectly by the vessel or by any machinery or equipment on board which the Vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing by a hostile act or by against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

24. Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—

- the detonation of an explosive
- any weapon of war

and caused by any person acting maliciously or from a political motive.

25. Warranted free from loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

Interest comprised in recoveries shall be apportioned between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the Underwriters may receive a larger sum than they have paid.

13. Grounding in the Panama Canal, Suez Canal, Manchester Ship Canal or its connections, River Mersey above Rock Ferry Slip, River Plate above a line drawn from the North Basin Buenos Aires to the mouth of the San Pedro River, or in the Sularias, Danube or Demerara Rivers or on the Yenikale Bar, shall not be deemed to be a stranding.

14. No claim shall in any case be allowed in respect of scraping or painting the Vessel's bottom.

15. No claim shall be allowed in particular average for wages and maintenance of the Master, Officers and Crew, or any member thereof, except when incurred solely for the necessary removal of the Vessel from one port to another for repairs, or for trial trips for average repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the Vessel is under way. However, this Policy shall bear only that proportion of such wages and maintenance that the cost of repairs at the repair port recoverable under this Policy bears to the total cost of work done at the repair port.

16. In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in addition to a subsequent total loss sustained during the period covered by this Policy or any extension thereof under Clause 4.

17. In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.

No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value.

18. In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not.

19. In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy, notice shall be given to the nearest Lloyd's Agent so that a surveyer may be appointed by the Underwriters should they so desire. The Underwriters shall be entitled to decide the port to which the Vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage charter being the tender allowance or, if the Vessel is under charter, the cost of repairs at the repair port recoverable under this Policy bears to the total cost of work done at the repair port).

The Underwriters may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the Vessel. Where a tender is accepted with the approval of the Underwriters an allowance shall be made in the rate of 20% per annum on the insured value for time lost between the despatch of the invitations to tender and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been called for and the tender is accepted without delay after receipt of the Underwriters' approval.

Due credit shall be given against the allowance as above for any amount recovered:

- in respect of fuel and stores and wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof allowed in general or particular average;
- from third parties in respect of damages for detention and/or loss of profit and/or running expenses;
- for the period covered by the tender allowance or any part thereof.

Where a part of the cost of average repairs other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion.

In the event of failure to comply with the conditions of this clause, 15% shall be deducted from the amount of the ascertained claim.

20. Additional insurances as follows are permitted:—

- Disbursements, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery. A sum not exceeding 10% of the value stated in the policy.
- Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, Insured for Time. A sum not exceeding 25% of the value as stated therein less any sum insured, however described, under Section 6(a).
- Freight or Hire, under contracts for voyage. A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under Section (b) to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.
- Anticipated Freight if the Vessel is not under Charter. A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under Section (b) to be taken into account and only the excess thereof may be insured.
- Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages. A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 24 months. Any sum insured under Section (b) to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned, but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under Sections (b) and (c) does not exceed the gross hire still to be earned under the charter. An insurance under this Section may begin on the signing of the charter.
- Premiums. A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured in the Vessel and in 12 months' period of premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk Insurance) reducing pro rata monthly.
- Return of Premium. A sum not exceeding the actual returns which are recoverable subject to and subject to any policy of insurance.

(h) Insurance irrespective of amount against:—

- Risks excluded by the Free of Capture etc. Clause and risks enumerated in the Institute War and Strikes Clauses.

Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing Sections (a) to (g) in excess of the amounts permitted therein and no other insurance or subject to any claim under this Policy or shall be effected to operate during the currency of this Policy by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this Policy without knowledge of such breach.

21. To return as follows:—

per cent. net for each uncommenced month if the Policy be cancelled by agreement.

and for each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a port or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters (with special liberties as hereinafter allowed):

- per cent. net not under repair
- per cent. net under repair.

If the Vessel is under repair during part only of a period for which a return is claimable, the return payable shall be calculated pro-rata to the number of days under (a) and (b) respectively.

Provided always that:

- in no case shall a return be allowed when the Vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters but, provided the Underwriters agree that such non-approved lay-up area is deemed to be within the vicinity of the approved port or lay-up area, days during which the Vessel is laid up in such non-approved lay-up area may be added to days in the approved port or lay-up area to calculate a period of 30 consecutive days and a return shall be allowed for the proportion of such period during which the Vessel is actually laid up in the approved port or lay-up area.
- loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not debar returns but no return shall be allowed for any period during which the Vessel is being used for the storage of cargo.
- in the event of a return for special trade or any other reason being recoverable, the above rates of return of premium shall be reduced accordingly.

In the event of any return recoverable under this clause being based on 30 consecutive days which fall on successive policies, effected for the same purpose, the return shall only be liable for the amount calculated pro-rata of the period rates (a) and/or (b) above for the number of days which come within the period of this Policy and to which a return is actually applicable. Such overlapping periods shall run, at the option of the Underwriters, either from the first day on which the Vessel is laid up or from the first day of a period of 30 consecutive days as provided under (a) or (b) or (i) above.

22. No assignment of or interest in this Policy or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognized by the Underwriters unless dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on this Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder; but nothing in this clause is to have effect as an agreement by the Underwriters to a sale or transfer to new management.

المرفق الثالث

1/1/63

INSTITUTE CARGO CLAUSES (F.P.A.).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

Transit Clause (Incorporating Warehouse to Warehouse Clause).

(a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,

(b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either

(i) for storage other than in the ordinary course of transit
or

(ii) for allocation or distribution,

or (c) on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

If, after discharge overseas from the overseas 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.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 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, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured.

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

Termination of Adventure Clause.

(i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at such port or place, whichever shall first occur,

or (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

3. Including transit by craft raft or lighter to or from the vessel. Each craft raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

Craft, &c. Clause.

4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

Change of Voyage Clause.

5. Warranted free from Particular Average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, but notwithstanding this warranty the Underwriters are to pay the insured value of any package or packages which may be totally lost in loading, transhipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port of distress, also to pay special charges for landing warehousing and forwarding if incurred at an intermediate port of call or refuge, for which Underwriters would be liable under the standard form of English Marine Policy with the Institute Cargo Clauses (W.A.) attached.

F.P.A. Clause.

This Clause shall operate during the whole period covered by the policy.

6. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.

Constructive Total Loss Clause.

7. General Average and Salvage Charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.

G.A. Clause.

8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted.

In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

Seaworthiness Admitted Clause.

9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised.

Bailee Clause.

10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

Not to Inure Clause.

11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

"Both to Blame Collision" Clause.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

F.C. & S. Clause.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

Should Clause No. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

13. Warranted free of loss or damage

F.S.B. & C.O. Clause.

(a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;

(b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.

Should Clause No. 13 be deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Reasonable Despatch Clause.

NOTE.—It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

1/1/63

INSTITUTE CARGO CLAUSES (W.A.).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

Transit Clause (Incorporating Warehouse to Warehouse Clause).

- (a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,
- (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
 - (i) for storage other than in the ordinary course of transit or
 - (ii) for allocation or distribution,

or (c) 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.

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.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 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, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured.

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

Termination of Adventure Clause.

- (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at such port or place, whichever shall first occur,
- or (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

3. Including transit by craft raft or lighter to or from the vessel. Each craft raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

Craft, & Voyage Clause.

4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

Change of Voyage Clause.

5. Warranted free from average under the percentage specified in the policy, unless general, or the vessel or craft be stranded, sunk or burnt, but notwithstanding this warranty the Underwriters are to pay the insured value of any package which may be totally lost in loading, transhipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port of distress.

Average Clause.

This Clause shall operate during the whole period covered by the policy.

6. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.

Constructive Total Loss Clause.

7. General Average and Salvage Charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.

G.A. Clause.

8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted. In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

Seaworthiness Admitted Clause.

9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised.

Bailee Clause.

10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

Not to Inure Clause.

11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

"Both to Blame Collision" Clause.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereof; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

F.C. & S. Clause.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

Should Clause No. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

13. Warranted free of loss or damage (a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;

F.S.R. & C.C. Clause.

(b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.

Should Clause No. 13 be deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Reasonable Despatch Clause.

NOTE.—It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

1/1/63
*

INSTITUTE CARGO CLAUSES (ALL RISKS).

1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named in the policy for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either on delivery

Transit Clause (Incorporating Warehouse to Warehouse Clause).

- (a) to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named in the policy,
- (b) to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the policy, which the Assured elect to use either
 - (i) for storage other than in the ordinary course of transit or
 - (ii) for allocation or distribution,

or (c) 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.

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.

This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 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.

2. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

Termination of Adventure Clause.

- (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at such port or place, whichever shall first occur,
- or (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

3. Including transit by craft raft or lighter to or from the vessel. Each craft raft or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

Craft, &c. Clause.

4. Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.

Change of Voyage Clause

5. This insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter insured. Claims recoverable hereunder shall be payable irrespective of percentage.

All Risks Clause.

6. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the goods are reasonably abandoned either on account of their actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the goods to the destination to which they are insured would exceed their value on arrival.

Constructive Total Loss Clause.

7. General Average and Salvage Charges payable according to Foreign Statement or to York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.

G.A. Clause.

8. The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted.

In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

Seaworthiness Admitted Clause.

9. It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss and to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised.

Bailee Clause.

10. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

Not to Inure Clause.

11. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as is in respect of a loss recoverable hereunder.

In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

"Both to Blame Collision" Clause.

12. Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty "power" includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.

F.C. & S. Clause.

Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.

Should Clause No. 12 be deleted, the relevant current Institute War Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

13. Warranted free of loss or damage

(a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;

F.S.R. & C.O. Clause.

(b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions.

Should Clause No. 13 be deleted, the relevant current Institute Strikes Riots and Civil Commotions Clauses shall be deemed to form part of this insurance.

14. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

Reasonable Despatch Clause.

NOTE.—It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

المرفق السادس

1/10/70.

INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES

Hulls—Time

- 1. Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers only**
- (1)(a) the risks excluded from the Standard Form of English Marine Policy by the clause:—
“Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty ‘power’ includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.
Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.”;
- (b) the cover excluded from the Standard Form of English Marine Policy with the Institute Time Clauses—Hulls 1.10.70. (including 4/4ths Collision Clause) attached, by the clause:—
“Warranted free from loss damage liability or expense arising from:—
(a) the detonation of an explosive
(b) any weapon of war
and caused by any person acting maliciously or from a political motive.”;
- (2) loss of or damage to the property hereby insured caused by:—
(a) hostilities, warlike operations, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom;
(b) mines, torpedoes, bombs or other engines of war;
- (3) loss of or damage to the property hereby insured caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions;
- (4) destruction of or damage to the property hereby insured caused by persons acting maliciously.
Average payable irrespective of percentage.
- 2. The Institute Time Clauses—Hulls 1.10.70. (including 4/4ths Collision Clause) except Clauses 3(b), 4, 5, 6, 11, 12, 20(h), 21, 23, 24 and 25 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses.**
- Held covered in case of breach of warranty as to towage or salvage services provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any additional premium required by them be agreed.
- 3. This insurance excludes**
- (1) loss, damage or expense arising from
(a) any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, hereinafter called a nuclear weapon of war;
(b) the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:—
United Kingdom, United States of America, France,
the Union of Soviet Socialist Republics,
the People’s Republic of China;
(c) requisition or pre-emption;
(d) capture, seizure, arrest, restraint, detainment or confiscation by the Government of the country in which the Vessel is owned or registered;
(e) arrest, restraint or detainment under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs regulations;
- (2)(a) loss, damage or expense covered by the Standard Form of English Marine Policy, with the Free of Capture etc. Clause (as quoted in Clause 1(1) (a) above) inserted therein and with the Institute Time Clauses—Hulls 1.10.70. (including 4/4ths Collision Clause) attached or which would be recoverable under such insurance but for Clauses 11 and 12 thereof;
(b) any claim for any sum recoverable under any other insurance on the property hereby insured or which would be recoverable under such insurance but for the existence of this insurance.
- (3) any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1950.
- 4. NOTICE OF CANCELLATION AND
AUTOMATIC TERMINATION OF COVER CLAUSE**
- (a) This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 14 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 14 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.
Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall **TERMINATE AUTOMATICALLY**
(i) upon the occurrence of any hostile detonation of any nuclear weapon of war as defined in Clause 4(1) (a) wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the Vessel may be involved;
(ii) upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:—
United Kingdom, United States of America, France,
the Union of Soviet Socialist Republics,
the People’s Republic of China;
(iii) in the event of the Vessel being requisitioned, either for title or use.
- (b) In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of section (a) of this clause, or of the sale of the Vessel, pro rata net return of premium shall be payable to the Assured.

This insurance shall not become effective if, prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 5 above had this insurance attached prior to such occurrence.

INSTITUTE WAR CLAUSES

1. This Policy covers:—

- (a) the risks excluded from the Standard Form of English Marine Policy by the clause:—
“Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or of any attempt thereat; also from the consequences of hostilities or warlike operations, whether there be a declaration of war or not; but this warranty shall not exclude collision, contact with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather or fire unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of a collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for the purpose of this warranty ‘power’ includes any authority maintaining naval, military or air forces in association with a power.
Further warranted free from the consequences of civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom, or piracy.”
- (b) loss of or damage to the interest hereby insured caused by:—
- (1) hostilities, warlike operations, civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom
 - (2) mines, torpedoes, bombs or other engines of war
but excluding loss or damage covered by the Standard Form of English Marine Policy with the Free of Capture &c. Clause (as quoted in 1 (a)) inserted therein.

2. Notwithstanding the foregoing:—

- (a) the insurance against the said risks, except the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, referred to in (b) below, shall not attach to the interest hereby insured or to any part thereof
- (i) prior to being on board an oversea vessel,
 - (ii) after being discharged overside from an oversea vessel at the final port or place of discharge
or
after the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the oversea vessel at the final port or place of discharge, whichever shall first occur,
 - (iii) after expiry of 15 days from midnight of the day of arrival of the oversea vessel at an intermediate port or place to discharge the interest for on-carriage by another oversea vessel, but shall re-attach as the interest is loaded on the on-carrying oversea vessel. During the said period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the interest is at such intermediate port or place of discharge.
- (b) the insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, attaches as the interest hereby insured is first loaded on the vessel or craft after such interest leaves the warehouse at the place named in the Policy for the commencement of the transit and ceases to attach as the interest is discharged overside finally from the vessel or craft prior to delivery to warehouse at the destination named in the Policy (or a substituted destination as provided in Clause 7).
- (c) this Policy is warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage or adventure caused by arrests restraints or detainments of Kings Princes Peoples Usurpers or persons attempting to usurp power.

If the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein such port or place shall be deemed the final port of discharge for the purpose of this clause and the insurance shall cease to attach in accordance with Paragraph (a) (ii) above, but if the goods are subsequently re-shipped to the original or any other destination, provided notice is given before the commencement of such further transit and subject to the payment of an additional premium, the insurance shall re-attach as the interest is loaded on the on-carrying oversea vessel for the voyage to the original or other destination.

(For the purpose of this Clause 2 :—

an oversea vessel shall be deemed to mean a vessel carrying the interest from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel;
arrival shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge).

Anything contained in this Policy which is inconsistent with this Clause 2 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.

3. This insurance excludes loss damage or expense arising from any hostile use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission &/or fusion or other like reaction or radio-active force or matter.
4. Warranted free of loss or damage proximately caused by delay inherent vice or loss of market, or of any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under York-Antwerp Rules 1974.
5. General average and salvage charges payable (subject to the terms of these clauses) according to Foreign Statement or York-Antwerp Rules if in accordance with the contract of affreightment.
6. Claims for loss or damage within the terms of these clauses shall be payable without reference to average conditions.
7. Held covered (subject to the terms of these clauses) at a premium to be arranged in case of deviation or change of voyage, or other variation of the adventure by reason of the exercise of any liberty granted to the Shipowner or Charterer under the contract of affreightment, or of any omission or error in the description of the interest vessel or voyage.
8. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو أكتب إلى : الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف.

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

