مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: النظام القانوني لوثيقة التأمين العائمة في القانون البحري
اسم الكاتب: د. عيسى الحسين، محمد فوزي شاكر
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5735
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 19:51 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

The Legal System Of The Floating Insurance Policy In Maritime Low

Dr. Issa AI-Hussein*
Mohamed Fawzy Shaker**

(Received 18 / 2 / 2022. Accepted 5 / 4 / 2022)

□ ABSTRACT □

The research dealt with the study of the legal system of the floating insurance policy ,This is by talking about the nature of the floating insurance policy, By explaining its definition in both law and jurisprudence, And then a statement of the legal nature of this document, whether it is a final insurance contract, apromise of the contract dependent on a condition, Determining the legal provisions applicable to this document that are dealt with in the field of maritime transport, The study concluded with a conclusion in which the main findings and recommendations of the research were stated.

Key words; Floating document, Believer, Insured, The shipment.

***Assistant Professor, Department Of Commercial Law, Faculty Of Law, Aleppo University, Syria.**
****postgraduate Student, , Department Of Commercial Law, Faculty Of Law, Aleppo University, Syria.** mohamedshaker@tishreen.edu.sy

النظام القانوني لوثيقة التأمين العائمة في القانون البحري

الدُكتور عيسى الحسين*

محمد فوزي شاكر**

(تاريخ الإيداع 18 / 2 / 2022. قُبِل للنشر في 5 / 4 / 2022)

□ ملخّص □

تناول البحث دراسة النظام القانوني لوثيقة التأمين العائمة، وذلك من خلال الحديث عن ماهية وثيقة التأمين العائمة، ببيان تعريفها في القانون والفقه كليهما، ومن ثمَّ بيان الطبيعة القانونية لهذه الوثيقة فيما إذا كانت بمثابة عقد تأمين نهائي أو وعدٍ بالعقد أو عقدٍ معلقٍ على شرط، وتحديد الأحكام القانونية التي تنطبق على هذه الوثيقة والتي يتم التعامل بها في مجال النقل البحري، وقد اختتمت الدراسة بخاتمة تم فيها بيان أهم ما توصل إليه البحث من نتائج وتوصيات.

الكَلماتُ المفتاحيَّةُ: الوثيقة العائمة، المؤمن، المُؤَّمن له، الشحنة.

* أستاذ مساعد ، قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة حلب، سورية.

** طالب دراسات عليا (ماجستير) ، قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة حلب، سورية.

mohamedshaker@tishreen.edu.sy

مقدمة:

على الرغم من التطور الذي حصل في وسائل النقل البرية منها والجوية، فإنه يبقى للنقل البحري أهميته الخاصة، ولكن يلحظ تعرض هذا النوع من النقل أكثر من غيره للخطر، فقد تتعرض البضاعة لخطر غرق السفينة، ومن ثم غرق البضاعة أو تعرض البضاعة للرطوبة أو السرقة، الأمر الذي دفع إلى إيجاد آلية لتوفير الحماية لتلك البضاعة لذا وجد التأمين البحري الذي يعد نظام قديم عرفته المجتمعات القديمة، وأشير إليه بعقد القرض الجزافي.

وقد عرفت شركات التأمين البحرية أنواعاً مختلفة من وثائق التأمين البحرية للبضاعة، ومن هذه الوثائق الوثيقة العائمة (وثيقة الاشتراك)، ولعل الذي دعا إلى إيجاد الوثيقة العائمة، هو حاجة التجارة البحرية إلى السرعة لما تثيره الوثيقة الاعتيادية من عقبات، إذ تتطلب اتفاقاً جديداً عن كل شحنة يروم المُؤمن له التأمين عليها، لذلك تتجلى فائدة التأمين بموجب الوثيقة العائمة بأنها تضمن نتائج الأخطار التي تتعرض لها البضاعة التي قد ترسل له دون من علمه مسبقاً بتاريخ إرسالها، ولا يتسنَّى له إجراء التأمين عليها في الوقت المناسب.

ونظراً لأهمية هذه الوثيقة في البيوع البحرية، وكذلك بالنسبة للشركات الوطنية، ولكونها تمثل خروجاً عن القواعد العامة المعروفة في مجال التأمين البحري حيث يكون المؤمن ملزماً بالتأمين عن كل شحنة مستقبلية تكون للمؤمن له مصلحة في التأمين عليها على الرغم من أنه يكون غير ملمٍ بنوع الشحنة أو كميتها أو طبيعتها ولا من واسطة النقل التي تنقل بها البضاعة، ولا طريق الرحلة الذي تسلكه هذه الواسطة، الأمر الذي يطرح التساؤل الآتي:

إشكالية البحث:

ماهي الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة؟ وماهي الأحكام التي تترتب عليها؟ خاصةً وأنّ المشرع السوري لم يعرّف الوثيقة العائمة في قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم 46 لعام 2006، لذلك هل تعدُّ عقداً معلقاً على شرط أم عقد تأمين نهائي، أم أنها لا تعدو أن تكون مجرد وعدٍ بالتأمين.

أهمية البحث و أهدافه:

أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث بتوضيح مفهوم وثيقة التأمين العائمة، وشروط استصدار هذه الوثيقة المستعملة من قبل شركة التأمين البحرية، وإظهار الالتزامات المترتبة على المؤمن له وكذلك المؤمن.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تعريف وثيقة التأمين العائمة، كون المشرع لم يورد تعريفاً لها، وبيان ما هي طبيعتها القانونية وتحديد الآثار المترتبة عليها بالنسبة إلى طرفي هذه الوثيقة.

منهجية البحث:

ستعتمد معالجة موضوع البحث المنهج الاستنباطي التحليلي، من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة في القانون السوري والمتعلقة بموضوع البحث، للخروج ما تيسر بنتائج قد تسهم بالإحاطة بشكل كامل بمفهوم الوثيقة العائمة في القانون السوري، وأحكام هذه الوثيقة في ضوء خطة البحث الآتية:

المطلب الأول: ماهية الوثيقة العائمة

أولاً: التعريف بالوثيقة العائمة

ثانياً: الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة

المطلب الثاني: أحكام الوثيقة العائمة

أولاً: شروط إصدار الوثيقة العائمة

ثانياً: آثار الوثيقة العائمة

المطلب الأول: ماهية الوثيقة العائمة

إن بيان ماهية وثيقة التأمين العائمة يتطلب منّا بداية تحديد المقصود بوثيقة التأمين العائمة، وذلك من خلال تعريف هذه الوثيقة، ومن ثم بيان تحديد تكييفها القانوني على النحو التالي.

أولاً: التعريف بالوثيقة العائمة

إن قوانين التجارة البحرية لأغلب دول العالم تضَّمنت نصوصها وثيقة التأمين العائمة إلا أنه، وعلى الرغم من أنَّ تلك القوانين اتفقت على مضمون أو فكرة الوثيقة العائمة، فإنهَّا اختلفت من حيث التسمية القانونية لهذه الوثيقة، إذ نجد بعضها يطلق على هذه الوثيقة اسم الوثيقة العائمة (ومن ذلك قانون التجارة العراقي) وهذه هي التسمية الشائعة، ويقصد بالعائمة أن الاشياء المؤمن عليها تكون غير معينة في وثيقة التأمين. أمَّا البعض الآخر فيطلق عليها اسم الوثيقة غير الثابتة (ومن ذلك القانون اللبناني والاردني) وذلك لأنَّ الأشياء المؤمن عليها وقسط التأمين لا تكون ثابتةً، إذ يمكن أن تزداد عدد الشحنات التي يمكن أن يؤمن عنها بمرور الوقت.

أما البعض الآخر من القوانين فيطلق عليها اسم وثيقة الاشتراك (القانون السوري رقم 46 لسنة 2006 والقانون المصري رقم 8 لسنة 1990، بالنظر إلى أن المؤمن له يعدُّ بمثابة مشترك لدى المؤمن (شركة التأمين).

وقد نصت م(402) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لسنة 2006 على الوثيقة العائمة، إذ جاء فيها " يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة عائمة (اشتراك)".

فنجد من خلال نص هذه المادة أنَّ المشرعَّ السوري لم يورد تعريفاً للوثيقة العائمة، بل كل الذي اشار إليه هو أن المُؤَّمن له ملتزم بالتصريح عن الشحنات المستقبلية التي تتم لحسابه أو لحساب الغير[1].

وفيما يخص القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 فقد نصت م393 منه على وثيقة التأمين العائمة أو كما عبر عنها القانون المصري بوثيقة الاشتراك، إذ نصت هذه المادة على أنه" إذا ابرم التأمين بوثيقة اشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمُؤمن له، والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة".

وكما يبدو أنَّ نص م393 من القانون البحري المصري جاء متشابهاً مع نص م407 من قانون التجارة البحرية السوري، ومن هنا نجد أن المشرع المصري هو الآخر لم يضع تعريفاً لوثيقة التأمين العائمة.

وقد حاول الفقه إيجاد تعريف يتحدد من خلاله مفهوم هذه الوثيقة، فهناك من يرى أن الوثيقة العائمة هي "**العقد الذي يكون موضوعه التأمين خلال مدة معينة على إرساليات متعددة خاصة بالمؤمن له**"[1]. أو هي[2] "**وثيقة تغطي جميع الشحنات التي تنتقل لحساب تاجر معين على أن يقوم التاجر بإخطار المؤمن بتفاصيل كل شحنة**".

---

(1). **المادة (407) فـ2 من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لسنة 2006.**

ويؤخذ على هذه التعريفات أنها قد أشارت إلى أن المؤمن يقع على كاهله مسؤولية تغطية البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له، ولكن الصحيح أنَّ المؤمن يغطي كل ما يشحنه المؤمن له من بضائع سواء لحسابه الخاص أو لحساب غيره، أو كل ما يصل إليه من بضائع، وذلك خلال المدة المتفق عليها في العقد[3].

وقد ذهب جانباً آخراً من الفقهاء لتعريف الوثيقة العائمة بأنها "الوثيقة التي تحتوي على بيانات خاصة عن موضوع التأمين وبوجه الخصوص عن مبلغ التأمين الاجمالي لشحنات يتوقع نقلها ويراد التأمين عليها[4] أو هي "الوثيقة التي تستخدم للتأمين على البضائع غير محددة أو غير معلومة المقدار، إذ إنَّها تصف الشحنات بتعابير عامة مقابل دفع مبلغ تأمين إجمالي من قبل المؤمن له[5].

ويؤخذ على هذين التعريفين أنَّهما يشيران إلى أَنَّ التأمين في الوثيقة العائمة يكون في حدود مبلغٍ إجمالي يدفع من قبل المؤمن له، ولكن في الحقيقة أنه لا يشترط أن يكون إصدار الوثيقة مرتبطاً بدفع هذا المبلغ الإجمالي، إذ إنَّه يمكن أن يقوم المؤمن بتغطية الشحنات المستقلة التي تكون لحساب المؤمن له أو لحساب الغير، من بدون أن يكون هناك مبلغ تأمين إجمالي، إذ يطلق على وثيقة التأمين في هذه الحالة اسم وثيقة عائمة مفتوحة. لذلك نجد أَنَّ هناك جانباً من الفقه حاول أَن يعطي تعريفاً شاملاً للوثيقة العائمة، إذ عُرِفَتْ بانها "الوثيقة التي تقوم بتغطية جميع شحنات المؤمن له بشرط أن يشعر المؤمن بتفاصيل كل شحنة حال علمه بشحنها من قبل المجهز (إذا كان المؤمن له مستورد للبضاعة) أو قيامه هو بشحنها (في حالة كون المؤمن له مصدر للبضاعة)[6].

وبناء على ما سبق يمكن أن نعرف الوثيقة العائمة على أنها وثيقة تأمين الغرض منها التأمين وبشكل تلقائي على جميع الشحنات المستقبلية، التي تشحن لحساب المؤمن له أو لحساب الغير، من دون أن يتم تحديد نوع البضائع أو الرحلة أو السفينة، على أن يتم تحديد ذلك بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة.

ثانياً: الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة

إِنَّ الخصائص التي تتمتع بها وثيقة التأمين العائمة أدت الى اختلاف الفقهاء في تحديد طبيعتها القانونية، وسنحاول التعرف على أهم ما طرحه الفقهاء من آراء، والذين حاولوا بدورهم التوصل إلى الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة.

1. وثيقة التأمين العائمة وعد بالعقد

الوعد بالعقد إما أن يكون ملزماً لجانب واحد عندما يصدر الوعد من الواعد، أو أن يصدر من جانبين عندما يكون كل واحد فيهما واعداً وموعوداً له. ومن المعروف أَنَّ الحاجة تظهر للوعد الملزم لجانبين عندما يكون هناك ما يحول دون إبرام العقد، لذلك يتم إرجاء العقد النهائي للمستقبل.

وعلى هذا الأساس، نجد أن هناك من الشراح[7] من ذهب الى القول: إنَّ وثيقة التأمين العائمة هي وعد بالعقد (بالتأمين) وليست عقداً نهائياً، إذ إن المؤمن له يعد المؤمن أن يؤمن على جميع شحناته لدى المؤمن نفسه، وهذا الأخير يعد المؤمن له بقبول التأمين على هذه الشحنات، وهم يؤسسون رأيهم هذا على أن وثيقة التأمين العائمة لا

---

(1). د. عبد العزيز فهمي هيكل، مقدمة التأمين، بدون ذكر مكان الطبع، 1968، ص 215.

(2). د. عاصم سليمان، التأمين، مقدمة في التأمين، مؤسسة دار الكتب للطباعة والنشر، 1972، ص 233

(3).د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، القاهرة، المكتب العصري الحديث، 1970، ص 244.

(4). د. صلاح الدين طلبة، مقدمة التأمين، ج2، بغداد، دار المعارف، 1963، ص144.

(5) Robert P. Grime, B. A. B. C : Shipping law , London , 1978 , P. 243.

(6).د. نبيل محمد الخناق، خضر الياس البنا، التأمين البحري، مطبعة مؤسسة المعاهد الفنية، بغداد، 1986، ص170.

(7). د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، ط3، الدار الجامعية للطباعة والنشر، دون ذكر سنة الطبع ص424.

تتضمن تحديداً دقيقاً للبضائع المؤمن عليها، ومن ناحية أخرى لا تتضمن تعهد من المؤمن على التأمين على جميع الشحنات المستقبلية بصورة جازمة.

ومما تجدر الإشارة إليه أن المشرع السوري قد تناول مسألة الوعد بالعقد في المادة 102 من القانون المدني، إذ نصت تلك المادة على "1-الاتفاق الذي يعد بموجبه كلا المتعاقدين أو أحدهما بإبرام عقد معين في المستقبل لا ينعقد إلا إذا عينت جميع المسائل الجوهرية للعقد المراد إبرامه والمدة التي يجب إبرامه فيها. 2- وإذا اشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل معين، فهذا الشكل يجب مراعاته أيضاً في الاتفاق الذي يتضمن الوعد بإبرام هذا العقد".

لذلك يجب أن تتوافر في الوعد بالعقد الشروط الآتية[1]:

أ. الاتفاق على جميع المسائل الجوهرية.

إذ لا بد من الاتفاق على المسائل الجوهرية جمعها، لأنَّ وظيفة الوعد بالعقد هو من أجل التمهيد للعقد النهائي، وبذلك لا يحتاج الأمر بعد ذلك الى الاتفاق مجدداً من أجل أن يتم العقد النهائي.

ب. شرط المدة

يعدّ شرط المدة من الشروط الأساسية في الوعد بالعقد، ذلك حتى لا يبقى الواعد ملتزماً بوعده دون مدة محددة، وتعيين المدة يمكن أن يكون صريحاً، ويمكن أن يكون ضمنياً كما لو تم استخلاص المدة من ظروف التعاقد، كأن يقترن إبرام العقد الموعود به بعقد آخر محدد المدة، أو أن العقد الموعود به لا يمكن تنفيذه مجدداً إذا مرت مدة معينة أو ميعاد معين.

ج. شرط الشكلية

يقضي هذا الشرط بأنه إذا اشترط القانون شكلاً معيناً لإتمام العقد فلا بد من مراعاة ما اشترطه القانون.

2. الوثيقة العائمة عقد تأمين نهائي

ذهب بعض الفقهاء[2] إلى القول أنَّ وثيقة التأمين العائمة هي عقد نهائي وليست مجرد وعد بالعقد كما ذهب إليه أصحاب الرأي الأول، الذين وصفوها بأنها مجرد وعد بالعقد.

وقد ذهب أصحاب هذا الرأي إلى القول بأنَّ الوثيقة العائمة هي عقد نهائي كبقية عقود التأمين البحري، وقد انتقد أصحاب هذا الرأي الحجة التي استند عليها الرأي الأول الذي يرى في الوثيقة العائمة مجرد وعد بالتأمين، بحجة أنها لا تتضمن تحديداً للبضائع المؤمن عليها عند التعاقد، هذا من ناحية. أمَّا من الناحية الأخرى فإن الوثيقة العائمة لا تشتمل على تعهد صادر بصورة قطعية من قبل المؤمن (شركة التأمين).

ويرد أصحاب الرأي القائل بأن الوثيقة العائمة عقد نهائي على الحجة الأولى بالقول إنَّه ما دامت هذه البضائع قابلة للتحديد أو التعيين، فلا يوجد ما يسوّغ وصفها بأنها مجرد وعد بالتأمين، إذ إنَّ البضائع المؤمن عليها يتم تحديدها بواقعة الشحن.

أما فيما يخص الإخطار الذي يلتزم المؤمن له بتقديمه للمؤمن –شركة التأمين– بحصول الشحن، فليس هو الذي يتحقق به تحديد البضاعة، إذ إنَّ كل ما يقصد من تقديم الإخطار هو تمكين المؤمن من حساب قسط التأمين، على وفق مقدار البضاعة المشحونة وطبيعتها.

---

[1].د. أحمد عبد الدائم، شرح القانون المدني "النظرية العامة للالتزام"، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، 2007، ص72.

[2] .د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، القاهرة، المكتب العصري الحديث للطباعة والنشر، سنة 1971، ص482.

والواقع أَنَّ عدم تعيين المحل – الشيء المؤمن عليه– عند التعاقد لا يؤدي بالضرورة إلى جعل العقد المبرم مجرد وعد بالتأمين ما دام بالإمكان تعينيه في المستقبل، إذ إنَّ من شروط المحل هي[1]:

أ. أن يكون موجوداً أو ممكن الوجود.

ب. أن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين.

ج. أن يكون قابلاً للتعامل فيه أو مشروعاً .

لذلك يرى الباحث أنه لا يشترط في المحل أن يكون معيناً عند التعاقد، ولكن بشرط أن يكون بالإمكان تعينيه في المستقبل، وبذلك يمكن القول إنَّ الوثيقة العائمة هي عقد وليست مجرد وعد بالعقد.

أمَّا الحجة الثانية وهي أَنَّ المؤمن (شركة التأمين) لا يمكن أَنْ يقبل التأمين على هذه الشحنات بصورة جازمة، فيمكن الرد على ذلك من خلال القول: إنَّ المؤمن أو وكلاءه يكونون ملزمين بالقبول على التأمين على جميع الشحنات التي تعود للمؤمن له، والتي تكون له مصلحة في التأمين عليها، إذ لا يكون له حق رفض التأمين عليها.

3.الوثيقة العائمة عقد معلق على شرط واقف

إن نشوء الالتزام أو تخلفه قد يكون معلقاً على تحقق شرط واقف، فإذا ما تحقق الشرط تمَّ انعقاد العقد وترتبت الالتزامات في ذمة طرفي العقد، ولكن إذا تخلف الشرط فإنَّ العقد لا يظهر إلى الوجود ويعد بمثابة العدم، لذلك فإنَّ هناك من يرى في الوثيقة العائمة عقداَ معلقاً على شرط واقف.

والشرط الواقف في وثيقة التأمين العائمة هو وجود شحنات في المستقبل تشحن لحساب المؤمن له أو شحنات يشحنها هو – المؤمن له – لحساب الغير، ما دامت هناك مصلحة للمؤمن له في التأمين عليها.

ويجب على المؤمن له أن يقدم الإخطارات[2] الخاصة بتلك الشحنات وفقاً للوقت المحدد في الوثيقة العائمة.

وعلى ذلك، لا يجوز للمؤمن له أن يقوم بتقديم الإخطار الخاص بشحنة معينة، (أو يمتنع) عن تقديم الإخطارات الخاصة بشحنة أخرى تكون نسبة احتمالية تحقق الخطر فيها وتعرضها للضرر أكبر، بل عليه أن يخطر شركة التأمين (المؤمن) عن جميع تلك الشحنات ومن دون استثناء، إذ إنَّ تقديم الإخطار أو الامتناع عن تقديمه إذا كان متوقفاً على إرادة ومشيئة المؤمن له، سوف يجعل الالتزام معلقاً على شرط إرادي[2]محض، بالنظر إلى أَنَّ المدين بتقديم الإخطارات هو المؤمن له.

ونرى أن قيام المؤمن له بتقديم الإخطار عن كل الشحنات المستقبلية يعتمد بالدرجة الأساسية على مبدأ حسن النية[3]، الذي يعدَّ من المبادئ الأساسية في عقود التأمين البحري.

---

[1]. د. أحمد عبد الدائم، مرجع سابق، ص 114، 115، 116.

[1]. يقصد بالإخطارات هي مجموعة البيانات التي يلتزم المؤمن له تقديمها لشركة التأمين عندما يصل اليه العلم بكمية البضاعة ونوعها وواسطة النقل وطريق الرحلة البحرية .

[2]. الشرط الارادي، هو الشرط الذي لا يقترن بظروف خارجية وإنما يتوقف على إرادة الشخص، فإن توقف على إرادة الدائن كان صحيحاً أما إذا توقف على إرادة المدين وحده فإنه يبطل الالتزام. راجع د. أحمد عبد الدائم، النظرية العامة للالتزام "أحكام الالتزام" مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب، 2006، ص204 .

[3]. يعدُّ مبدأ حسن النية من المبادئ الاساسية في عقد التأمين إذ إن المؤمن له يجب أن يكون صادقاً في كل ما يدل من معلومات أو بيانات خاصة بالشيء المراد التأمين عليه وتوفر مبدأ حسن النية من المبادئ الأساسية سواء عند انعقاد العقد أو في أثناء تنفيذه أو أن إخفاء حقيقة ما يجعل من عقد التأمين باطلاً". راجع د. سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض في التأمين، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1997، ص295.

ويبدو أن أهمية هذا المبدأ يتضح في وثيقة التأمين العائمة، لاسيما أن المؤمن يعتمد في الأصل على حسن نية المؤمن له في تقديم الأخطار عن شحنة، يكون ملزماً بالتأمين عليها وعلى الرغم من أنه يجهل كمية ونوع البضاعة.

والباحث بدوره يميل للاتجاه القائل أنَّ وثيقة التأمين العائمة هي عقد معلق على شرط واقف، وذلك لأن المؤمن له لن يحصل على التغطية التأمينية لأي شحنة، مالم يقدم الإخطار عنها ضمن المدة المحددة في الوثيقة، كما أنّ المؤمن إذا علم أن هناك شحنة لم يخطر المؤمن له عنها، فإنه لن يستطيع إلا المطالبة بالفسخ مع التعويض، إذ لا يستطيع المطالبة بالتأمين عليها، وبذلك يكون التزام المؤمن بالتأمين على الشحنة معلقاً على تقديم الإخطار أيضاً.

المطلب الثاني: أحكام الوثيقة العائمة

إن دراسة الأحكام القانونية للوثيقة العائمة يتطلب منّا أن نتناول دراسة شروط استصدار هذه الوثيقة وكذلك بيان الآثار المترتبة عليها بالنسبة إلى طرفي هذه الوثيقة ممثلين بالمؤمن والمؤمن له.

أولاً: شروط إصدار الوثيقة العائمة

تخضع وثيقة التأمين العائمة لجملة من الشروط التي قررها معهد جمعية مكتتبي التأمين في لندن، وهذه الشروط في الأصل وجدت من أجل تنظيم استعمال هذه الوثيقة، ومن أجل تقليل حدة خطورة هذا التأمين الذي يضمن شحنات متعددة بوثيقة واحدة، وهي وثيقة التأمين العائمة، لذلك يمكن إجمال هذه الشروط بالآتي:

1.شرط التراكم

يقصد بالتراكم هو تجمع وتكدس البضائع بكميات كبيرة وبمبالغ ضخمة على سفينة معينة، أو تكدس البضائع على سفن متعددة في وقت واحدٍ وفي ميناء معين (موانئ الشحن والتفريغ)، أو في مخازن أو أرصفة الموانئ[1].

ويعود هذا التراكم لأسباب متعددة قد تكون عدم قدرة موانئ الدولة المستوردة على استقبال السفن أو البضائع بكميات كبيرة ودفعة واحدة، أو غياب المخازن الكافية لتخزين البضائع المفرغة في موانئ الاستيراد وحمايتها من الظروف الطبيعية، والتي تؤدي الى تعرض هذه البضائع للخطر أو الافتقار الى الكفاءات الفنية والخبرات الخاصة بعمليات تفريغ وشحن البضائع.

ومن أجل أن تحد شركة التأمين من ظاهرة التراكم التي تحصل في موانئ الشحن أو التفريغ أو على ظهر السفن، فإنها تقوم بتحديد مسؤوليتها في نطاق معين، وهو مبلغ معين يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد (المؤمن والمؤمن له) ، بحيث لا تتجاوز مسؤولة المؤمن هذا المبلغ' ويرجع سبب ذلك إلى أن تراكم البضائع في مواقع غير مخصصة لحفظها يزيد من احتمالية إلحاق الخطر بكل أنواعه، سواء أكان بالحرق أم السرقة أم التلف أم بغيره من الأخطار التي تلحق بالبضائع[2]. ولا بد من القول إنَّ هذا المبلغ الذي يتفق عليه والذي يجب ألاّ تتجاوزه شركة التأمين يعدّ الحد الأعلى لمبلغ التأمين.

2.شرط تحديد الحد الأعلى للمبلغ المؤمن به

يكون من حق المؤمن (شركة التأمين) بمقتضى هذا الشرط أن تضع حداً أعلى للمبلغ المؤمن به.

ويبدو أن المشرع السوري قد نص وبصورة صريحة على هذا الشرط وضرورة تحديده في الوثيقة العائمة، إذ نصت 407 من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لسنة 2006 على أنه "1-إذا جرى التأمين ..... وجب ان تشتمل على

---

[1] شكر محمد أحمد، تراكم البضائع في الموانئ العراقية، مسؤولية شركات التأمين، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة بغداد- كلية الإدارة والاقتصاد، 1978، ص43.

[2] رغد فوزي، غرامة التأخير في شحن وتفريغ السفينة ، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون – جامعة بابل، 2001، ص2.

..... والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة". وهذه المادة جاءت موافقة لنص المادة (393) من قانون التجارة البحري المصري لسنة 1990.

وهناك أسباب تدفع شركة التأمين إلى وضع حد أعلى لمبلغ التأمين الخاص بكل شحنة لعل من أهمها أن شركة التأمين تضع هذا الشرط من أجل أن تتجنب سوء نية المؤمن له، إذ إنَّ المؤمن له في بعض الأحيان وخروجاً منه عن مبدأ حسن النية الذي يلزمه دائماً بعدم الاضرار بمصلحة المؤمن من خلال إدلائه ببيانات صحيحة، تخص الشحنة المشمولة بالتغطية التأمينية، وكما يبدو أن شركات التأمين قد لاحظت أن المؤمن له قد يقوم في بعض الأحيان بالمغالاة في تقدير مبلغ التأمين الخاص بكل شحنة أو تصريحه من خلال إدلائه ببيانات غير صحيحة، وبذلك يزداد مبلغ التأمين، ومن ثم إذا تعرضت الشحنة للخطر المؤمن منه، فإن شركة التأمين سوف تلتزم تجاه المؤمن له بتعويضه عما لحقه من خسائر، وهذا بدوره يؤدي إلى إثراء المؤمن له بغير سبب. ومن ناحية أخرى يؤدي إلى زعزعة كيان شركات التأمين المالي[1].

وأما السبب الثاني رغبة شركة التأمين من وضع حد لمسؤوليتها في حالة تعرض البضاعة للخطر المؤمن منه. والسبب الثالث من أجل أن تكون شركة التأمين على علم بالحدود التي تحتفظ بها وتقوم بتغطيتها، والحدود التي تقوم بإعادة تأمينها لدى شركة تأمين أخرى.

3. شرط تصنيف السفن

تعدُّ واسطة النقل المستعملة في نقل البضائع من الأمور المهمة التي تؤخذ بالحسبان من قبل المؤمن في تحديد حدة الخطر المؤمن منه وإمكانية وقوعه وفي تحديد قسط التأمين المناسب.

ولكن كما هو معروف أن اسم السفينة يكون غير معروف من قبل شركة التأمين في الوثيقة العائمة، إذ إنَّ اسم السفينة الناقلة للبضاعة المشمولة بالتغطية لا يُعيّن إلا لاحقاً وفقاً لملحق الوثيقة، وهذا ما نجده في نص المادة 407 من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006 التي جاء فيها ".... أما البضائع المؤمن عليها، والرحلات والسفن، وغير ذلك من البيانات، فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة".

لذلك يجب أن تكون السفينة مصنفة[1] ومسجلة في أحد السجلات الدولية، وبهذا نجد أن السفن التي لا بد أن يقوم المؤمن له بشحن بضاعته عليها من أجل عدم خضعوها لجدول الأقساط الإضافية هي:

أ. السفن التي يكون عمرها دون (15) سنة.

ب. السفن التي تتجاوز (15) سنة ولا تزيد على (25) سنة من العمر فيما لو كانت ذات خطوط ملاحية تجارية منتظمة، والتي لا يكون إبحارها ورحلاتها إلا وفقاً لجدول معين[1].

ج. أن تكون السفينة مبنية من الفولاذ[2] ويجب أن تسير بقوة محركاتها تلقائياً.

د. أن لا تقل حمولتها الإجمالية عن (1000) طن متري مسجل.

---

[1] د. إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين. بيروت، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1988، ص458.

[2] من أهم وأشهر هيئات التصنيف: – لويدز ريجستر الإنكليزية (Loyds Register) ومقرها لندن – بيرو فيريتاس الفرنسية (Bureu Veritas) ومقرها باريس – أميريكان بيرو أوف شيبنغ الأميريكية (American Bureau of Shipping) ومقرها نيويورك. راجع د. عمر فارس و د. عماد الدين عبد الحي، القانون البحري، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب، 2013، ص41.

[1] .د. شهاب احمد العنبكي، منشورات شركة التأمين الوطنية البحري (بضائع) ، القسم الفني، 1984، ص4.

[2] تعدُّ السفن المصنوعة من الالمنيوم مشمولة بالتصنيف وفقاً لشروط تصنيف السفن الجديد لعام (2001)، باسل عبود، شرط تصنيف السفن الجديد 2001/1/1، بحث منشور في مجلة الرائد العربي، عدد7، السنة الثامنة عشر، الربع الاول، 2001.، ص59.

هـ. أن تكون مصنفة من إحدى هيئات تصنيف السفن المحدد ذكرها حصراً في شرط تصنيف السفن.

لكن ما هو الاجراء المتخذ من قبل شركة التأمين لو ثبت لها أن السفينة التي تنقل البضاعة غير خاضعة لشروط تصنيف السفن، على الرغم من أَنَّ الشروط المثبتة في الوثيقة نفسها قد تضمنت هذا الشرط ونبّهت (شركة التأمين) المؤمن له بوجوب أن تكون السفينة الناقلة للبضاعة مصنفة؟

قد يتصور البعض أَنَّ الإجراء المتخذ من قبل شركة التأمين هو إلغاء التغطية وعدم تحمل شركة التأمين مسؤولية تعويض المؤمن له في حالة تعرض البضاعة للخطر، لأنه أخل بشرط من شروط العقد.

إلا أننا نجد وخلافاً للقواعد العامة، أَنَّ شركة التأمين سوف تستحصل على أجور إضافية من المؤمن له أي سوف تخضعه إلى جدول الأقساط الإضافية. وهذه الأجور توضع وفقاً لعمر السفينة وصلاحيتها للملاحة البحرية ومقدار تحملها للأخطار البحرية، بغض النظر عن وصول البضاعة المشمولة بالتغطية سالمة أم أَنها قد تعرضت للخطر المؤمن منه.

4.شرط المرور بمناطق جغرافية معينة

تلعب العوامل الجغرافية دوراً مهماً في عملية التأمين بصورة عامة والتأمين البحري بصورة خاصة. إذ إن هناك بعض المناطق الجغرافية التي تتميز عن غيرها من حيث درجة الخطورة واحتمالية تحققها في تلك المنطقة من دون سواها.

لذلك نجد أَنَّ درجة الخطورة التي قد تلحق البضاعة المنقولة بحراً تختلف من طريق مائي لآخر.

وبما أن المؤمن (شركة التأمين) ليس لديها العلم المسبق عن الطريق الذي تسلكه السفينة ولا الموانئ التي تمر فيها، لذلك نجد أن المؤمن يعلق التزامه بتعويض المؤمن له في حالة إذا تعرضت للخطر المؤمن منه على عدم المرور في منطقة أو مناطق معينة، إذ لو مرت السفينة الناقلة للبضاعة المؤمن عليها وتعرضت للخطر المؤمن منه فإن المؤمن لا يلتزم بتعويض المؤمن له[3].

ومما تجدر ملاحظته أَنَّ شركات التأمين عندما تضع هذا الشرط فإنها تحاول قدر الإمكان أَن تقلل من الخطورة التي تسببها الوثيقة العائمة، فيما لو لم تستخدم من قبل شركة التأمين الاستخدام الامثل.

لذلك نجد أن مُجمَّع التجارة حدد بعض المناطق التي يجب ألاّ تسير فيها السفينة في أوقات معينة من السنة أو التي لا تمر فيها مطلقاً.

5.شرط الإلغاء

يعدُّ شرط إلغاء التغطية من الشروط التي تدرج في وثيقة التأمين العائمة، على الرغم من أَنَّ نفاذ هذه الوثيقة يكون مرهوناً بعدد الشحنات المشحونة، ومبلغ التأمين الإجمالي المدفوع إلى المؤمن (شركة التأمين) في حالة الوثيقة العائمة المقفلة أو انتهاء المدة المعينة في حالة الوثيقة العائمة المفتوحة، إذ إنه يحق لطرفي التعاقد (المؤمن – المؤمن له) أن يلغي التأمين على تلك البضائع المشمولة أصلاً بالتغطية[1].

لأَنَّ المؤمن (شركة التأمين) له الحق في أن يلغي التأمين ومن دون أي مسوغ، معتمداً على شرط الإلغاء المدرج في الوثيقة في أي وقت يشاء، لكنه يعطي للطرف الثاني (المؤمن له) مدة معينة من أجل أن يتدبر أمره فيها من خلال لجوئه إلى مؤمن آخر.

---

[3] د. منى محمد عمار و د.علي السيد الديب، التأمين البحري، القاهرة، مطبعة التعليم المفتوح، بدون ذكر سنة الطبع، ص215،218.

[1] د.حسين النبهاني، محاضرات في التأمين البحري، منشورات شركة التأمين الوطنية ، بغداد، مطبعة الازهر، 1967، ص47.

ونجد في الوقت نفسه أنه من حق المؤمن له أيضاً أن يطلب إلغاء التأمين على البضائع التي سيقوم باستيرادها أو التي سيقوم بتصديرها[2].

ولكننا نجد أَنَّ الأمر الطبيعي هو عدم صدور شرط الإلغاء من قبل المؤمن له، إذ إنَّ المؤمن له يسعى دائماً إلى الحصول على تغطية تأمينية لبضائعه من أجل اتقاء الأخطار التي قد تلحق بذمته المالية، إلا إذا قد تصرف بالبضاعة إلى الغير ولم يكن ملزماً بالتأمين على تلك البضاعة أما المؤمن (شركة التأمين) فتسعى دائماً إلى الحصول على ثقة العميل من خلال تأمين التغطية المناسبة لبضائعه. إلا إنَّها في الوقت نفسه إذا ما انتبهت بازدياد حدة الخطر، فإنها تسعى إلى إلغاء التأمين، ويبدو أن ذلك هو السبب الحقيقي من وجود شرط الإلغاء.

ثانياً: آثار الوثيقة العائمة

يرتب عقد التأمين البحري الذي تعدّ وثيقة التأمين العائمة الشكل المعبر عنه جملةً من الالتزامات تقع على عاتق طرفي عقد التأمين (المؤمن، المؤمن له)، لذلك سوف نتطرق إلى الالتزامات المفروضة على طرفي هذه الوثيقة.

1.التزامات المؤمن له:

إن المُؤَّمن له ملتزم وفقاً للوثيقة العائمة بجملة من الالتزامات[1] التي نص عليها القانون صراحة، والتي ترتب على الإخلال بها آثاراً معينة. ومما تجدر ملاحظته أنَّ أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المُؤمن له هو التزامه بتقديم الإخطار الخاص بالشحنة المشمولة بالتغطية التأمينية وفقاً للوثيقة العائمة، ولذلك سنقتصر على دراسة هذا الالتزام وجزاء الإخلال به.

أ. التزام المؤمن له بتقديم الإخطار الخاص بالشحنات المؤمن عليها

يلتزم المؤمن له بتقديم إخطار عن كل شحنة تكون مشمولة بالتغطية التأمينية[2]، ولقد تقرر هذا الالتزام بنص صريح في القانون، إذ أشارت إلى هذا الالتزام م(407/ف2) من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لسنة 2006.

ويقصد بالإخطار مجموعة البيانات التي يلتزم المؤمن له بتقديمها لشركة التأمين الموضحة لكل ما يؤدي إلى إيجاد فكرة عن البضاعة المشحونة والمشمولة بالتغطية التأمينية، من حيث مقدار البضاعة ونوعها وقيمتها وعلاماتها وأرقامها واسم السفينة والرحلة التي تقوم بها[2].

فالإخطار الذي يقدمه المؤمن له لا يعدو عن كونه وسيلةً يُعلِّم المؤمن له من خلالها المؤمن بالشحنة المراد التأمين عليها.

هذا وقد حدد المشرع ميعاد يجب تقديم الأخطار فيه ويختلف هذا الميعاد، بحسب ما إذا جرت الشحنة لحساب المؤمن له أو لحساب الغير.

ففي الحالة الأولى أي عندما يتم التأمين على البضائع لحساب المؤمن له جاء في المادة (407/ف2، أ) ".....ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً من وقت تعرضها للأخطار المؤمن منها بشرط أن يقدم له إخطاراً عنها في الميعاد المنصوص عليه في وثيقة التأمين".

---

[2] د.موريس منصور، دراسات في التأمين، ط1، بغداد، مطبعة المعارف، 1978، ص96.

[2] . المادة (407) ف2 من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لسنة2006.

[2] د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص480.

ويبدو أَنَّ القانون السوري كان موفقاً عندما أشار إلى أن التأمين التلقائي لا يسري على البضائع عند تعرضها للخطر، إلا إذا قام المؤمن له بتقديم الإخطار الخاص عن تلك البضائع في المدة المحددة في وثيقة التأمين العائمة. أي أن تقديم الإخطار بعد فوات هذه المدة وتعرض البضاعة للخطر يجعل التأمين التلقائي لا يسري عليها.

على الرغم من ذلك، فإن شركات التأمين البحري عادةً تقوم بتحديد الوقت الذي يجب أن يقدم فيه الإخطار الخاص بالشحنات التي تتم لحساب المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة نفسها كأن تحدد هذا الوقت بـ(8) أيام من تاريخ علم المؤمن له بشحن البضاعة أو (3) أيام أو أي فترة تحددها هي[3] ، وفقاً لما تتمتع به شركة التأمين من خبرة ودراية في مجال التأمين البحري بوساطة الوثائق العائمة، حتى وإن كانت القوانين البحرية لم تحدد هذه المدة.

أما فيما يخص الحالة الثانية وهي حالة التأمين على البضائع لحساب الغير فقد نصت (2/407، ب)، من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لسنة 2006، على أنه " .... ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار المؤمن بها". فاذا ما تحققت الكارثة أو الخطر البحري على هذه البضائع قبل تقديم الإخطار فإنه لا فائدة في هذه الحالة من تقديم الإخطار.

كما أن قانون التجارة البحرية السوري اشترط أن تكون للمؤمن له مصلحة في التأمين على الشحنات التي تتم لحساب الغير، كأن يكون وكيلاً بالعمولة أو أن يكون أميناً على البضائع أو أي صفة أخرى، أو شركة ملاحية خاصة بالنقل مثلاً.

ب. جزاء مخالفة المؤمن له التزامه بتقديم الأخطار

إنَّ ما يعاب على وثيقة التأمين العائمة هو الخوف من الغش أو الاحتيال الذي من الممكن أن يصدر من قبل المؤمن له، الذي يعمد إلى إبلاغ شركة التأمين بالشحنات التي تعرضت للخطر من أجل الحصول على مبلغ التأمين. ويعمد في الوقت نفسه إلى الإحجام عن الإخطار (الإبلاغ) عن الشحنات التي تصل سالمة، أي من دون أن تتعرض إلى الخطر المؤمن منه، ومن أجل تلافي هذا الأمر فإنَّ القانون قد وضع للمؤمن له من ضمانات التي بالإمكان أن تكون رادعاً له للحيلولة دون قيام حالة الغش والخداع والاحتيال.

فقد نص المشرع على جزاء تخلف المؤمن له عن تقديم الأخطار في م(408) (ف1و2) من قانون التجارة البحرية "1- إذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمحكمة بناء على طلب المؤمن فسخ العقد دون مهلة مع استيفاء المؤمن-على سبيل التعويض - أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.

2- وإذا ثبت سوء نية المؤمن له جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمّدية من جانب المؤمن له".

- **فسخ عقد التأمين:**

إنَّ عقد التأمين البحري – وثيقة التأمين العائمة- هو عقد ملزم للجانبين، لذلك فإن المؤمن يكون له الحق في فسخ عقد التأمين، إذا ما اخل المؤمن له بتنفيذ التزامه بتقديم الإخطار في الوقت المحدد في الوثيقة، طبقاً للمادة 158 من القانون المدني السوري التي نصت " في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه، جاز للمتعاقد الآخر بعد إعذاره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو بفسخه مع التعويض في الحالتين، إن كان له مقتضى".

ولقد نصت م(407) من قانون التجارة البحرية السوري لسنة 2006 على أن الفسخ يقع فوراً ومن دون إعذار.

ويحق للمؤمن بناءً على ذلك المطالبة بجميع مبالغ التأمين التي قد دفعها للمؤمن له كتعويض لما لحقه من خسارة بالنسبة إلى الشحنات اللاحقة عن أول مخالفة قام بها المؤمن له.

---

[3] **.د. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، مرجع سابق، ص268.**

- **المطالبة بالتعويض**

إذا كان من حق المؤمن فسخ عقد التأمين فإنه وبناءً على ذلك، يكون من حقه أيضاً المطالبة بالتعويض، ولكن التعويض الذي يستطيع المؤمن المطالبة به في الوثيقة العائمة حدده القانون بصورة واضحة وهو عبارة عن".....جميع الأقساط الخاصة بالشحنات التي لم يبلغ عنها"[1].

التزامات المؤمن2.

تقع على المؤمن بوصفه الطرف الآخر في عقد التأمين البحري – الوثيقة العائمة– التزامات لا بد من قيامه بها وهذا نتيجة لكون عقد التأمين ملزماً لجانبين، فالتزام المؤمن بتعويض المؤمن له عما لحقه من خسارة وذلك من خلال دفعه مبلغ التأمين ليس هو الالتزام الوحيد في الوثيقة العائمة، إذ إنَّ الالتزام الآخر الذي يقع عليه هو قبوله التأمين على جميع الشحنات المستقبلية التي تكون للمؤمن له مصلحة في التأمين عليها ولذلك سنتطرق إلى هذين الالتزامين.

أ. التزام المؤمن بالتأمين على جميع الشحنات

أكدت التشريعات البحرية لمختلف الدول على وجوب قيام المؤمن بقبول جميع الشحنات التي تكون ضمن الوثيقة العائمة، وهذا ما تم تأكيده في نصوص قانون التجارة البحرية السوري[2] رقم 46 لعام 2006.

وهذا ما يدعو للتساؤل، لماذا يؤكد المشّرع هذا الالتزام على الرغم من كونه من الأمور البديهية لأن مجرد توقيع المؤمن على وثيقة التأمين يعني أن هذا إقرار منه على قبوله التأمين على تلك الشحنات، لعل الأسباب التي دعت المشرع إلى تأكيد هذا الالتزام هي أنّ وثيقة التأمين العائمة بنوعيها لا تقتصر على تغطية شحنة واحدة يؤمن عليها المؤمن (شركة التأمين) بل إن وثيقة التأمين العائمة لا ينتهي مفعولها إلا بانتهاء مبلغ التأمين الإجمالي أو انتهاء أجل الوثيقة المحدد بالاتفاق، لذلك نجد أنَّه لا يكفي التأمين على إحدى الشحنات المشمولة بالتغطية للقول إنَّ المؤمن قد نفَّذ ما التزم به، بل يجب عليه أن يؤمن على جميع الشحنات المقدم عنها الإخطار من قبل المؤمن له.

وكذلك تنبيه المؤمن بأنه ملزماً بقبول التأمين على جميع الشحنات، سواء أكانت هذه الشحنات لحساب المؤمن له أم لحساب الغير.

كما أنَّ الواقع العملي في مجال التأمين البحري يكشف لنا أن شركات التأمين غالباً ما تشترط على عملائها (المؤمن لهم) عند إبرام عقد التأمين بشكل وثيقة عائمة شرطاً مفاده، عدم قيام المؤمن له بإبرام أي عقد تأمين للشحنات التي تشملها وثيقة التأمين العائمة لدى شركات تأمين اخرى[2]، رغبة منها في حماية مصالحها، لذلك

نجد أَنَّ المؤمن له ملزم أمام هذا الشرط، بأَنْ يؤمن على تلك الشحنات وألاّ يقوم برفض قبول التأمين على أي منها.

وإذا كان المشرع قد نص على التزام المؤمن بقبول التأمين على جميع الشحنات التي شحنت لحساب المؤمن له، ولحساب الغير ما دامت هناك مصلحة له (للمؤمن له) فيها، لكنه لم يحدد الجزاء القانوني الذي لابد أن يتخذ في حالة إخلال المؤمن بهذا الالتزام.

---

(1). نص المادة 408 ف 1 من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006.

(2). نص المادة 407 ف 2 قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لسنة 2006، التي جاء فيها " يلتزم المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة بإخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها".

(2) د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، ط3، دمشق، مطبعة ابن خلدون، 1995، ص302.

لا بد في هذه الحالة من الرجوع للقواعد العامة التي تقضي، أنه في العقود الملزمة للجانبين إذا أخل أحد الطرفين بالتزامه، فإنه يحق للطرف الآخر فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض الذي يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمؤمن له من جراء هذا الإخلال.

على أن ما تجدر ملاحظته بأنه ليس للمؤمن له مصلحة في طلب الفسخ، وإنما من مصلحته طلب التنفيذ العيني، بأن يطلب التأمين على هذه الشحنة لدى شركة تأمين أخرى، وعلى نفقة المؤمن الذي تعاقد معه على إصدار وثيقة تأمين عائمة.

ب. التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين الى المؤمن له

إنَّ قيام المؤمن بإصدار وثيقة التأمين عائمة هو تعهد صريح من قبله بالقيام بتعويض المؤمن له عما أصابه من ضرر، بسبب تعرض البضاعة المؤمن عليها لأي خطر تم التأمين عليه من قبل المؤمن، والذي يؤدي بطبيعة الحال إلى فقدان البضاعة نفسها أو قيمتها بصورة كلية أو جزئية.

وقد أشار قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006 إلى هذا الالتزام في المادة 372 إذا جاء فيها" يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه على ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين.

الخاتمة:

من خلال دراسة الأحكام القانونية الخاصة بالوثيقة العائمة في قانون التجارة البحرية السوري، والمستخدمة من قبل شركات التأمين، فقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات تتمثل بالآتي:

1. إضافة مادة إلى قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006 تنص على الجزاء المفروض على المؤمن في حال تخلفه عن التزامه بقبول التأمين على الشحنات المخطر بها لأن الجزاء المقرر في القواعد العامة لا يصب في مصلحة المؤمن له.
2. قيام المشرع بتحديد مدة زمنية يجب فيها على المؤمن له أن يقوم بإخطار المؤمن بالشحنات التي يتم شحنها سواء أكان لحسابه هو أم لحساب الغير.

References:

Sources And References:

First: The Sources:

1. Syrian Maritime Trade Law No. 46 Of 2006.
2. Egyptian Maritime Law No. 8 Of 1990.

Second: References:

1. Dr. Ibrahim Ali Ibrahim Abd Rabbo, Principles of Insurance, Beirut, Dar Al-Nahda Al-Arabiya for Printing and Publishing, 1988.
2. Dr. Ahmed Abdel-Daem, Explanation of the Civil Law "The General Theory of Commitment", Directorate of University Books and Publications, 2007.

3. Dr. Ahmed Abdel-Daem, The General Theory of Commitment "Provisions of Commitment" Directorate of University Books and Publications, University of Aleppo, 2006.
4. Dr. Basil Abboud, New Ship Classification Condition 1/1/2001, research published in Al-Raed Al-Arabi Magazine, Issue 7, Eighteenth Year, First Quarter, 2001.
5. Dr. Hussein Al-Nabhani, Lectures in Marine Insurance, Publications of the National Insurance Company, Baghdad, Al-Azhar Press, 1967.
6. Raghad Fawzy, Fine for delaying ship loading and unloading, a comparative study, Master's thesis submitted to the College of Law - University of Babylon, 2001.
7. Dr. Saeed Ahmed Shoala, Cassation of Cassation in Insurance, Alexandria, Mansha'at Al Maaref, 1997.
8. Shukr Muhammad Ahmed, Accumulation of Goods in Iraqi Ports, Responsibility of Insurance Companies, Master's Thesis submitted to the University of Baghdad - College of Administration and Economics, 1978.
9. Dr. Shehab Ahmed Al-Anbaki, Publications of the National Maritime Insurance Company (Goods), Technical Section, 1984.
10. Dr. Salah al-Din Tolba, Introduction to Insurance, Volume 2, Baghdad, Dar al-Maarif, 1963.
11. Dr. Asim Suleiman, Insurance, Introduction to Insurance, Dar Al-Kutub Institution for Printing and Publishing, 1972.
12. Dr. Abdel Aziz Fahmy Heikal, Introduction to Insurance, without mentioning the place of publication, 1968.
13. Dr. Mahmoud Samir Al-Sharqawi, Libyan Maritime Law, Cairo, Modern Modern Office, 1970.
14. Dr. Mustafa Kamal Taha, Al-Wajeez in Maritime Law, Cairo, Modern Modern Office for Printing and Publishing, 1971.
15. Dr. Mustafa Kamal Taha, Principles of Maritime Law, 3rd Edition, University House for Printing and Publishing, without mentioning the year of publication.
16. Dr. Mona Mohamed Ammar and d. Ali El-Sayed El-Deeb, Marine Insurance, Cairo, Open Education Press, without mentioning the year of publication.
Morris Mansour, Studies in Insurance, 1st Edition, Baghdad, Al-Maaref Press, 1978. Dr. .17
18. Dr. Nabil Muhammad Al-Khanaq, Khader Elias Al-Banna, Marine Insurance, Press of the Institute of Technical Institutes, Baghdad, 1986.
19. Hisham Pharaoh, Maritime Commercial Law, Aleppo University Publications, Faculty of Law, 3rd Edition, Damascus, Ibn Khaldoun Press, 1995.

Third: Foreign references:

Robert P. Grime, B. A. B. C : Shipping law , London , 1978 .