

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

ورقة علمية
بعنوان : مفاهيم تأمينية

إعداد : آدم أحمد حسن

مقدمة تاريخية:

- يعرف التأمين بأنه عقد تعويضي مبرم بين طرفين (مؤمن ومؤمن له) وفق مبدأ منتهى حسن النية ضد أخطار محددة تتعرض لها نسبة معينة من مصلحة تأمينية حقيقية للمؤمن له فى مقابل مبلغ مالى محدد يدفعه للمؤمن.

أما التأمين البحرى فيعرف حسب قانون التأمين البحرى الانجليزى لعام 1906 بأنه عقد يتعهد بموجبه المؤمن (شركة التأمين) بتعويض المؤمن له حسب الصيغة والمستوى المتفق عليه ضد الأخطار البحرية وهى الخسائر الناشئة عن رحلة بحرية

ان أقدم وثيقة تأمين وجدت حتى الآن تم اصدارها فى 23 / أكتوبر / 1347 م فى مدينة جنوة الايطالية وكانت تغطى الباطرة سانتا كلارا SANTA CLARA غير أن التأمين البحرى كان متعارفا عليه قبل ذلك التاريخ بكثير فقد كان سائدا فى حوض البحر الأبيض المتوسط خلال تلك العصور مبدأ الواحد من أجل الجميع والجميع من أجل الواحد ويتمثل ذلك المبدأ فى التضامن بين التجار بتحملهم للخسائر المشتركة أو العمومية (العوارية العامة) GENERAL AVERAGE والتي تضمنها قانون رودس منذ حوالى سنة 900 قبل ميلاد المسيح عليه السلام وتشير نقوش قدماء المصريين والبابليين أيضا الى وجود تأمينات تغطى نفقات الدفن.

فى العصور الوسطى ظهرت وثائق تأمين بحرى بصور مختلفة ومختلطة بالفائدة الربوية بعد أن ظهر مقرضون يقدمون قروضا ورهونات وضمائنات لقروض تتعلق بالرحلات البحرية فقد كانت هناك قروض تسمى (BOTTMRY LOANS) وهى ضمانات تغطى مبالغ القروض لأجراء اصلاحات على السفينة لتصبح مهياة وقادرة على الابحار أو لتوفير الاحتياجات الأساسية للرحلة البحرية. وهذه القروض لا تعاد لأصحابها فى حالة فقد السفينة أو غرقها قبل وصولها أما اذا وصلت السفينة سالمة فان سداد القرض يتم قبل تفريغ البضائع مضافا اليه الفائدة الربوية ولذلك فقد كانت للمؤمن مصلحة حقيقية فى الرحلة البحرية (الباطرة / النولون / البضائع).

أما الرهونات أو الضمانات (RESPONDENTIA BOND) فقد كان يلجأ اليها كابتن السفينة عندما تكون السفينة غير قادرة على القيام برحلة بحرية أو على اكمال رحلتها أو لحاجته لمبالغ لاجراء عمليات التفريغ والتخزين واعادة الشحن فقد كان يتعين عليه فى مثل هذه الحالات أن يقوم بالاتصال بأصحاب البضائع لتوفير المال اللازم فان تعذر عليه الاتصال أو الحصول على الأموال يكون من حقه رهن البضائع للحصول على قرض يكفى لاكمال الرحلة البحرية وتكون للمقرض حينئذ مصلحة تأمينية حقيقية فى تلك البضائع المرهونة.

لقد تم طبع أول قانون بحرى فى ايطاليا فى القرن الثالث عشر الميلادى وفى القرن الثالث عشر الميلادى أعلن البابا جيرجورى التاسع بطلان سعر الفائدة على

القروض وضمنه قانون جنوه مما حدا بالمقرضين الى المطالبة بالحصول على فوائدهم عند ابرام العقد بدلا من انتهاء الرحلة البحرية وبالتالي فقد اضحت تلك الفوائد المدفوعة مقدما أقساط التأمين المتعارف عليها حاليا .

لقد كان الايطاليون من اوائل المقرضين ولذا فقد أصبحوا كذلك أوائل المؤمنين (مكتبي التأمين) واستقر نفر من قبيلة ايطالية تسمى اللبارديون في لندن حيث تمركز أغلبهم في شارع معين سمي فيما بعد باسمهم وهو شارع لمبارد (LOMBARD STREET) ونشطت هذه الفئة في الأعمال البحرية والتأمين البحري على وجه الخصوص فاشتهر الشارع نفسه بصناعة التأمين ولا زال يمثل قلب النشاط التأميني في مدينة لندن .

هيئة اللويدز:

لا يكون تاريخ التأمين البحري مكتملا دون التطرق الى هيئة اللويدز، اذ استقر هذا الاسم في الازهان كرائد للنشاط التأميني منذ فترة من الزمان وحتى الآن. وفي الواقع فان هذا الاسم قد بدأ كمقهى في تاور ستريت TOWER STREET في العام 1866م ضمن المقاهي الكثيرة التي انتشرت بعد حريق لندن الكبير في العام 1666م حيث كان يلتقى فيه البحارة للترويج وتلقى الأخبار وأحيانا التعامل التجاري وكان يمتلكه مستر ادوارد لويد (EDWARD LLOYD) الذي لم يكن يتعامل في مجال التأمين أو بيع الوثائق اطلاقا الى أن توفي في العام 1713م ولكن كانت تنطلق من ذلك المقهى أخبار السفن المبحرة حيث اصبح مركزا للمعلومات المتعلقة بالنشاط البحري والتأمين لسنوات عدة. وفي العام 1691م تم تحويل الموقع الى شارع لمبارد (LOMBARD STREET) وبعد حوالي مائتي عام تقريبا وبالتحديد في العام 1871م تم تسجيل هيئة اللويدز لتنظيم مزاولة أنشطة التأمين البحري لحماية مصالح أعضائها المنتسبين اليها ولتسهيل نشاطاتهم في التأمين البحري ولجمع وتوزيع المعلومات والدوريات المتعلقة بالأنشطة البحرية. ومما يجدر ذكره هنا أن وثيقة اللويدز الأساسية S.G. FORM قد قام بتصميمها المستر جون جوليوس (JOHN JULUS) (من مواليد سنتبرج الروسية) وتبعه بعد ذلك آخرون الى أن تم اعتماد الوثيقة المعروفة بـ (S. G. FORM) في 12/ يناير / 1779م ويرجح أن تكون اختصارا لواحدة

من هذه المعاني الواردة أدناه:-

SHIP, GOODS (MOST PROBABLE)
SOMMA GRANDE (SUM INSURED)
STERLING GOLD
SECURITY GUARANTEED
SALVA GUARDIA
SAUTIS GRATIA (FOR SAFETY'S SAKE)

ان اللوائح التي تنظم عمل هيئة اللويدز BYELAWS تنص على أن مسؤولية المكتتب UNDERWRITER أو مجموعة الاكتتاب SYNDICATE غير محدودة وبالتالي فان كل ما يملكه يقف سندا ودعما لمسئوليته التي تترتب على عقود التأمين التي يبرمها وهناك وكلاء لهيئة اللويدز يتم اعتمادهم وفق شروط محددة

كما أن من نشاطات الهيئة اصدار دوريات كثيرة تساعد المهتمين بالنشاط البحرى والتأمينى فى اداء مهامهم مثل سجل السفن والحوادث والأحوال الجوية وغيرها.

سوق التأمين البحرى :

يمكن تقسيم سوق التأمين عموما الى الأسواق الوطنية فى كل دولة والسوق العالمى (سوق اعادة التأمين) الذى ينقسم بدوره الى سوق الشركات المنتشرة فى العالم (بما فى ذلك سوق الشركات البريطانية) وسوق اللويدز، كما أن التأمين البحرى ينقسم من حيث الموضوع الى: تأمين البضائع وتأمين هياكل السفن .

مجمع مكاتبى التأمين البحرى بلندن: INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS

تم انشاء هذا المجمع فى العام 1884م لترقية الاكتتاب فى التأمين البحرى وهو يختص بشركات التأمين غير المنضوية تحت هيئة اللويدز ويقوم بتقديم خدمات مشابهة للتي تقدمها هيئة اللويدز لاعضاءها وقد أسهم هذا المجمع فى ترقية المهنة ومن بين انجازاته الكبيرة اعداد وثائق التأمين البحرى الجديدة INSTITUTE CARGO CLAUSES والتي حلت محل الوثيقة التقليدية S.G. FORM.

نوادى الحماية والتعويض: P&I CLUBS (PROTECTION & INDEMNITY CLUBS)

انتشرت هذه النوادى فى اوربا لتقديم خدمات تأمينية لملاك السفن وهى تعمل وفق نظم تعاونية ولا تهدف للربح وانما لحماية مصالح اعضائها وتعويضهم عن الخسائر والمسئوليات التى لا تغطيها وثائق التأمين الى تصدرها الشركات التجارية وهى الالتزامات والمسئوليات التالية:

- الحوادث الشخصية والأمراض ووفيات ربان السفن
- الحوادث الشخصية والأمراض ووفيات وكلاء السفن للشحن والتفريغ

STEVEDORES.

- الحوادث الشخصية وأمراض ووفيات ركاب السفن
- فقدان الأمتعة الشخصية لربان السفن أو الركاب
- تكاليف انحرافات خط سير السفن بغرض اسعاف المرضى عندما يتطلب الأمر ذلك أو لانزال لاجئين أو متخفين فى السفن
- المصروفات المتعلقة بانقاذ حياة أى شخص فى البحر
- 25% من المسؤولية عن الاصطدام والخطأ المشترك وهى النسبة التى لا تغطيها وثيقة التأمين البحرى.

- أخطار الحرب
- المسؤولية عن تلف الأرصفة والحواجز بالموانىء وأى جسم آخر على البحر غير الماء

- المسؤولية عن تلوث البيئة من المواد المتسربة من السفن
- المسؤولية الناتجة عن قطر أو سحب سفينة أخترى
- المسؤولية عن تلف السفن الأخرى دون اصطدام BY EXCESSIVE

WASH

- مسؤولية مالك السفينة عن تلف أو نقص البضائع المنقولة.

تعمل نوادى الحماية والتعويض وفق أسس تعاونية ويديفَع الأعضاء أقساط تأمينهم حسب التقديرات التى يضعها النادى ADVANCE PAYMENT وتستكمل فى المستقبل ويقوم النادى باستثمار الأموال وتوزيع الفائض أو استثماره لصالح الأعضاء.

جمعيات تصنيف السفن: CLASSIFICATION OF SOCIETIES

هناك جمعيات متعددة فى العالم تقوم باجراء المسوحات والتأكد من مستوى كفاءة السفن ومن ثم يتم تصنيفها وفق معايير هندسية وملاحية تؤكد مستوى ومقدرة السفينة على الابحار والتشغيل وتنتشر هذه الجمعيات دورياتها اليومية للجهات التى ترغب فى الاطلاع عليها كشرركات التأمين والموانىء وغيرها ومن بين هذه الجمعيات الجمعية البريطانية لتصنيف السفن التابعة لهيئة اللويدز والتى تنتشر الدورية المسماه بـ LLOYDS REGISTER OF SHIPPING .

جمعية انقاذ السفن: SALVAGE ASSOCIATION

تأسست هذه الجمعية فى العام 1856م فى بريطانيا ومقرها فى مبنى هيئة اللويدز وتشرف لجنة من العاملين فى حقل التأمين على أنشطتها التى تتلخص فى تقديم الاستشارات والارشادات والعون فى مجال انقاذ السفن وترتيب المسوحات اللازمة للسفن التى تتعرض للحوادث وللبضائع التى تنقل عليها وهى تعتبر جهة محايدة وتتقاضى الرسوم نظير تقديمها لهذه الأنشطة.

اتحاد جمعيات خبراء تسويات الخسائر المشتركة (العوارية العامة):

THE ASSOCIATION OF GENERAL SAVERAGE ADJUSTERS

يعمل هذا الاتحاد على تسوية مطالبات أجسام السفن والبضائع والنولون بجانب تسويات الخسائر المشتركة (العوارية العامة) GENERAL AVRAGE كما تقوم بعمليات استرداد الحقوق من الأطراف المختلفة بما فى ذلك نوادى الحماية والتعويض P&I CLUBS كما تقدم الاستشارات والمساعدة لشركات التأمين فيما يتعلق بحدود مسؤولياتها وحقوقها بموجب الوثائق التى تصدرها لتأمين السفن والبضائع وتسهم كذلك فى وضع المعايير والأسس الخاصة بتسويات الخسائر المشتركة (العوارية العامة).

ينقسم التأمين البحرى من حيث الموضوع الى تأمين البضائع وتأمين أجسام السفن ويمكن تعريفهما كالآتى:

(أ) تأمين البضائع : MARINE CARGO INSURANCE

ويقصد به التأمين ضد مخاطر الرحلة البحرية بموجب الشروط المتعارف عليها كمخاطر النقل البرى والتأمين البحرى وفق الشروط أ،ب،ج والتي تغطى عموما مخاطر الكسر والتلف والغرق والعوارية العامة والانقاذ البحرى بجانب اخطار الحرب والشغب والاضطرابات العمالية وهناك شروط فى الوثائق المتخصصة كوثيقة تأمين الزيوت والأخشاب والحيوانات الحية والفواكه واللحوم المجمدة والفحم والحبوب.

(ب) تأمين هياكل السفن HULL & MACHINERY

تؤمن هياكل السفن والماكينات والنولون بموجب وثائق التأمين الزمنية (HULL) INSTITUTE TIME CLAUSES أو للرحلة البحرية VOYAGE POLICY أو مختلطة MIXED POLICY أو بوثيقة بناء CONSTRUCTION POLICY OR BUILDERS POLICY وتغطى وثيقة تأمين هياكل السفن (HULL) INSTITUTE TIME CLAUSE أخطار الملاحة البحرية والكسر الآلى للماكينات والعوارية العامة والانقاذ البحرى والحريق والانفجار والسطو المسلح والقرصنة والاصطدام بطائرة أو بالأرصفة أو أى جسم ساقط من الجو واهمال القبطان وانفجار الغلايات والصواعق الزلازل والبراكين والاصطدام بالمركبات أو الأرصفة أو التجهيزات والحوادث اثناء الشحن والتفريغ والمسئولية عن التلوث POLLUTION والتصادم COLLOSION 3/4th كما أن هناك وثيقة خاصة بأخطار الحرب يمكن اضافتها نظير

قسط منفصل تتضمن:-

- * Sistership Clause
- * Tow & Assist clause (Docking Clause) or (Towage Clause).
- * Continuation Clause
- * Breach of Warranty Clause (Held Covered Clause)
- * Sale of Vessel Clause
- * Inchamaree Clause, Bursling of Boilers
- * Breakage of shafts, accident malicious acts
- * Neglegance, Error of judgement, incompetence
- * Average Clause
- * Sueing and labouring expenses Clause
- * New for old clause (Multiple Valuation Clause)
- * Bottom painting clause
- * Stording clause
- * Unrepaired damage clause (incurred but not effected) prior to total loss

تؤمن بعض مخاطر المسئولية فى نوادى الحماية والتعويض PROTECTION & INEMNITY CLUBS والتي تسمى اختصارا بالـ P&I CLUBS وهى تغطى بعض المخاطر التى لا تشملها وثيقة أجسام السفن مثل المسئولية عن فقد وتلف البضائع المنقولة والجزء المتبقى من المسئولية فى حالة الاصطدام

مع سفينة اخرى (حوالى 25% من السئولية) كما تتضمن الوثيقة المسؤولية عن اخطار التلوث ومصروفات انقاذ حياة البحارة أو مصروفات علاجهم .. الخ .

أنواع وثائق تأمين البضائع :-

يمكن تصنف وثائق تأمين البضائع الى وثيقة قصيرة الأجل أو (وثيقة الرحلة) VOYAGE POLICY والتي تغطي البضائع من موقع معين الى آخر و الوثائق أو العقود طويلة الأجل توجد صور عديدة لهذه العقود طويلة الأجل فهناك الوثيقة العائمة FLOATING POLICY التي تغطي عدة شحن من البضائع بقيمة مالية معينة بغض النظر عن عدد الرحلات ولكن تكون الأسعار والشروط محددة فى الوثيقة ويلتزم المؤمن له باخطار الشركة بقيمة كل شحنة فور تكملة شحنها وتقوم شركة التأمين باصدار شهادة بذلك مبينة اسم السفينة وقيمة البضائع الى أن تستنفذ كل مبالغ التأمين كما أن هناك الوثيقة أو التغطية المفتوحة OPEN COVER والتي تغطي كل الرحلات وكل البضائع، ويتميز هذا النوع من العقود بوجود تغطية تلقائية حتى ولو أغفل المؤمن له اخطار الشركة من شحن البضائع ولكن فى حالة اخطار الشركة فانها تصدر شهادة تأمين تتضمن بيانات الرحلة والقيمة ويتم تحصيل الرسوم نهاية كل شهر أو مدة يتفق عليها ، أما اشعار التغطية COVER NOTE فهو قبول مؤقت لتغطية البضائع المتفق عليها بين شركة التأمين والمؤمن له وبالاسعار المحددة بينهما ويلتزم المؤمن له باخطار الشركة فور علمه بشحن البضائع وتصدر الشركة بموجب ذلك شهادة تأمين فردية بحيث يخصم مبلغ تأمين الوثيقة والتي تليها من الوثائق الى أن يتم استنفاد كامل مبلغ التأمين.

أنواع وثائق التأمين البحرى الفردية:

صمم مجمع مكنتبى التأمين INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS ثلاث وثائق نموذجية لتأمين البضائع العمومية وكان ذلك فى العام 1982م كبداية لوثائق كانت تعرف بوثيقة التأمين البحرى الشاملة ALL RISKS ووثيقة التأمين البحرى المتضمنة للخسائر الخاصة (W.A.) WITH AVERAGE ووثيقة التأمين البحرى التى تستثنى الخسائر الخاصة FREE FROM PORTECULAR AVERAGE (F.P.A) . أعاد المجمع تسمية هذه الوثائق المذكور أعلاه بعد اعادة صياغتها الى (أ)و(ب)و(ج) (A,B&C) على التوالى بجانب وثيقة النقل البرى المحدودة التغطية نسبيا كما صمم المجمع وثائق متخصصة لتغطية بضائع معينة فهناك وثائق تغطى الزيوت الخام BULK OIL CLAUSES وأخرى تغطى اللحوم المجمدة FROZEN MEAT CLAUSES و المأكولات المجمدة FROZEN FOOD وثيقة

تغطي الفواكه وأخرى تغطي الحيوانات الحية LIVESTOCK ولكل واحدة من هذه الوثائق شروطا خاصة تلبي حاجة طرفي عقد التأمين من حيث مستوى التغطية والشروط والتحوطات والاجراءات التي تساعد على تقليل الخسائر في تلك الممتلكات.

تغطيات التأمين البحري بضائع:

سنتعرض هنا الى أهم الشروط التي تحكم العقد بين المؤمن والمؤمن له وأكثر الوثائق استعمالا بشيء من التفصيل والمقارنة لتوضيح الاختلافات بينها وهي الشروط أ و ب و ج (INSTITUTE CARGO CLAUSE (A,B&C) والتي اصدرها مجمع مكنتبي التأمين (INSTITUTE OF LONDON) UNDERWRITERS) في العام 1982م والتي تغطي البضائع العمومية بجانب وثيقة تأمين النقل البرى مع العلم بأن هناك وثائق متخصصة تغطي بضائع ومنقولات معينة بموجب شروط هذه الوثائق الخاصة والتي تحتوى على بعض الشروط والتعديلات التي اعتمدت لتناسب نوع البضاعة المنقولة وكأمثلة لذلك شروط وثيقة تأمين الزيوت واللحوم المجمدة والحبوب والأخشاب والفحم الحجري والفواكه والحيوانات الحية.

شروط وثائق التأمين البحري بضائع (أ) (ب) و (ج):

بمقارنة وثيقة تأمين البضائع أ ، ب و ج يتضح أن هنالك اختلافا جوهريا يتمثل في أن الوثيقة (أ) تغطي كل الأخطار ما عدا الاستثناءات الواردة فيها في حين أن الوثيقة (ب) والوثيقة (ج) تغطيان اخطارا معينة ما عدا الاستثناءات المضمنة فيهما وعلى الاجمال فان هاتين الوثيقتين لا تغطيان التلفيات الجزئية ما لم يكن هناك جنوح أو غرق أو تشحيط أو حريق للسفينة كما لا تغطيان التلفيات الجزئية الناتجة عن القرصنة BARRATRY غير أن الوثيقة (ب) أوسع تغطية من الوثيقة (ج) وفيما يلي توضيحا للتغطيات والفرق بين الوثائق الثلاثة:-

شروط التأمين البحري بضائع (أ) (A) INSTITUTE CARGO CLAUSE:

الأخطار المغطاة:

تتضمن شروط وثيقة التأمين التأمين البحري جميع الخسائر والتلفيات والفقد أو الأضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه باستثناء ما هو وارد في بند الاستثناءات.

1- يغطي هذا التأمين الخسارة المشتركة (العوارية العامة) GENERAL AVERAGE ومصاريف الانقاذ SALVAGE CHARGES التي تتم تسويتها أو تحديدها وفقا لعقد الشحن البحري و/أو القانون والممارسة المعمول بها على أن يكون تكبدها قد حدث لتجنب أو فيماله علاقة بتجنب خسارة ما ايا كان سببها سواء كان مباشرا أو غير مباشر (عدا الأسباب المستثناءة في عقد التأمين).

2- يمتد هذا التأمين ليغطي نصيب المؤمن له فى المسئولية المترتبة بمقتضى أحكام شرط التصادم (التصادم الناجم عن خطأ مشترك) BOTH TO BLAME COLLISION الوارد فى عقد الشحن البحرى كما لو كان الأمر يتعلق بخسارة مغطاة بالوثيقة ويلتزم المؤمن له فى حالة مطالبة مالكى السفينة اياه بأن يخطر شركة التأمين والتي يكون لها الحق عندئذ فى الدفاع عن المؤمن له وعلى نفقتها الخاصة.

استثناءات الوثيقة (أ):-

تستثنى الوثيقة (أ) الخسائر والتلفيات والفقء أو المصاريف التى تعزى الى سوء تصرف مقصود من المؤمن له، والتسرب العادى أو النقص الطبيعى فى الوزن أو الحجم أو البلى أو التمزق العادى للشئ المؤمن عليه والخسائر أو الأضرار أو المصاريف التى يكون سببها عدم كفاية أو عدم ملاءمة التغليف أو ترتيب الأشياء المؤمن عليها (التغليف لأغراض هذا الشرط يشمل التسليف فى حاوية أو شاحنة بشرط أن يكون التسليف قد تم قبل انعقاد التأمين أو أن يكون قد تولاه المؤمن له أو مستخدموه أو معاونوه)

لا تغطى الوثيقة الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة عن عيب ذاتى أو عن طبيعة الشئ المؤمن عليه و الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التى يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سبب التأخير خطراً مؤمناً ضده ما عدا المصاريف المستحقة الإداء بموجب الخسارة المشتركة (العوارية العامة) والخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن الأعسار أو العجز المالى لمالكى السفينة أو مديريها أو مستأجريها أو مشغليها والخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن استعمال أى سلاح حربى يستخدم فيه انشطار أو انصهار ذرى أو نووى أو أى تفاعل مشابه أو تستخدم فيه قوى أو مادة مشعة علاوة على عدم صلاحية السفينة أو المركب للملاحة أو عدم ملاءمة السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة للنقل السليم للشئ المؤمن عليه اذا تبين أن المؤمن له أو مستخدميه أو معاونيه كانوا على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة وقت تحميل الشئ المؤمن عليه على وسيلة النقل المذكورة وتتنازل شركة التأمين عن التمسك بأى اخلال فى التعهدات الضمنية بصلاحية السفينة للملاحة وملاءمتها لنقل الشئ المؤمن عليه الى وجهته المقصودة مالم يتبين أن المؤمن له أو مستخدميه أو معاونيه كانوا على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة وقت تحميل الشئ المؤمن عليه على وسيلة النقل المذكورة. كما لا يغطى التأمين بأى حال من الأحوال الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التى يكون سببها :-

الحرب أو الحروب الأهلية أو الثورة أو التمرد أو العصيان المسلح أو الصراعات الأهلية الناجمة عن ذلك أو أى عمل عدائى من قبل قوة محاربة أو ضدها وكذلك الاستيلاء والحجز أو القبض أو الايقاف أو المنع باستثناء القرصنة BARRATRY وما ينشأ عنها أو محاولة القيام بها من نتائج. خطر الألغام والطوربيدات أو القنابل أو غيرها من أدوات الحرب الممهلة كما لا يغطي التأمين الخسائر التى يسببها المضربون أو المعتصمون أو العمال الممنوعون من دخول أماكن العمل أو الأشخاص المشاركون فى اضطرابات عمالية أو فى حوادث شغب أو اضطرابات مدنية. وما ينتج عن الاضطرابات أو الاعتصام أو منع الدخول الى أماكن العمل. الاضطرابات العمالية أو الشغب أو الاضطرابات المدنية التى يسببها أى ارهابى أو أى شخص يعمل بدافع سياسى .

الأخطار المغطاة بشروط وثيقة التأمين (ب) INSTITUTE CARGO CLAUSE (B)

تتضمن شروط التأمين البحرى (ب) تغطية الفقد والتلفيات والأضرار والخسائر التى تصيب الشئ المؤمن عليه والتى يعزى سببها بصورة معقولة الى الأخطار المبينة أدناه:-

1- الحريق أو الانفجار، جنوح وتشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب، انقلاب وسيلة النقل البرى أو خروجها عن القضبان الحديدية، تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأى جسم خارجى عدا الماء، تفريغ البضاعة فى ميناء اللجوء اغاثة (نجدة) ، الزلازل أو الصواعق أو ثورة البراكين.

الخسائر أو الأضرار التى تلحق بالشئ المؤمن عليه ويكون سببها :-
التضحية فى الخسارة العامة ، رمى البضائع فى البحر JETISSON أو اكتساح الأمواج للبضائع من على سطح السفينة أو المركب، دخول مياه البحر أو البحيرة أو النهر الى السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة أو مكان التخزين، الخسارة الكلية لأى طرد سببها سقوطه من على متن السفينة أو سقوطه اثناء تحميل السفينة أو تفريغها أو فى مكان التخزين.

2- يغطي التأمين الخسارة المشتركة (العوارية العامة) ومصاريف الانقاذ التى تتم تسويتها أو تحديدها وفقا لعقد الشحن البحرى أو القانون والممارسة المعمول بها على أن يكون قد جرى تكبدها لتجنب او فيما له علاقة بتجنب خسارة ما ايا كان سببها سواء كان مباشرا أو غير مباشر (عدا الأسباب المستثناة فى عقد التأمين).

3- يمتد التأمين ليعوض أو يتحمل عن المؤمن له نصيبه فى المسئولية المترتبة بمقتضى أحكام شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك BOTH TO BLAME COLLISION الوارد فى عقد الشحن البحرى كما لو كان الأمر يتعلق بخسارة مغطاة بهذه الوثيقة ويلتزم المؤمن له فى حالة مطالبة

مالكى السفن اياه بأن يخطر شركة التأمين التى سيكون لها الحق حينئذ فى الدفاع عن المؤمن وعلى نفقتها الخاصة.

استثناءات الوثيقة (ب):

تستثنى الوثيقة (ب) الخسائر والتلفيات والفقد أو المصاريف التى تعزى الى سوء تصرف مقصود من المؤمن له والتسرب العادى أو النقص الطبيعى فى الوزن أو الحجم أو البلى أو التمزق العادى للشئ المؤمن عليه، الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التى يكون سببها عدم كفاية أو عدم ملاءمة التغليف أو ترتيب الأشياء المؤمن عليها (التغليف لأغراض هذا الشرط يشمل التسليف فى حاوية أو شاحنة على أن يكون التسليف قد تم قبل انعقاد هذا التأمين أو يكون قد تولاه المؤمن له أو مستخدموه أو معاونوه).

لا تغطى الوثيقة الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة عن عيب ذاتى أو عن طبيعة الشئ المؤمن عليه. الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التى يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سبب التأخير خطراً مؤمناً ضده عدا المصاريف المستحقة الاداء بموجب الخسارة المشتركة (العوارية العامة) GENERAL AVERAGE.

تستثنى الوثيقة كذلك الخسائر والتلفيات او الأضرار أو المصاريف الناشئة عن الاعسار أو العجز المالى لمالكي السفينة أو مديريها أو متسأجريها أو مشغليها، الضرر أو التلف المتعمدين للشئ المؤمن عليه أو أى جزء منه بفعل عمل غير مشروع من قبل أى شخص أو أشخاص والخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن استعمال أى سلاح حربى يستخدم فيه انشطار أو انصهار ذرى أو نووى أو أى تفاعل آخر مشابه أو تستخدم فيه قوى أو مادة مشعة. عدم صلاحية السفينة أو المركب للملاحة، عدم ملاءمة السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة للنقل السليم للشئ المؤمن عليه وذلك اذا تبين أن المؤمن له أو مستخدميه كانوا على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة وقت تحميل الشئ المؤمن عليه على وسائل النقل المذكورة وتتنازل شركة التأمين عن التمسك بأى اخلال فى التعهدات الضمنية بصلاحية السفينة للملاحة وملاءمتها لنقل الشئ المؤمن عليه الى وجهته المقصودة ما لم يتبين أن المؤمن له أو مستخدميه كانوا على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة وقت تحميل الشئ المؤمن عليه على وسائل النقل المذكورة.

لا تغطى الوثيقة أخطار الحرب أو الحرب الأهلية أو الثورة أو التمرد أو العصيان المسلح أو الصراعات الأهلية الناجمة عن ذلك أو أى عمل عدائى من قبل قوة محاربة أو ضدها. الاستيلاء أو الحجز أو الايقاف أو المنع وما ينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج الألغام أو الطوربيدات أو القنابل أو غيرها من أدوات الحرب المهمة.

لايغطى التأمين التلفيات والخسائر التى يسببها المضربون أو المعتصمون أو العمال الممنوعون من دخول أماكن العمل أو الأشخاص المشاركون فى اضطرابات عمالية أو فى حوادث شغب أو اضطرابات مدنية والناجمة عن اضطرابات أو اعتصام أو منع الدخول الى أماكن العمل. الاضطرابات العمالية أو الشغب أو الاضطرابات المدنية التى يسببها أى ارهابى أو أى شخص يعمل بدافع سياسى.

الأخطار المغطاة بالوثيقة (C) INSTITUTE CARGO CLAUSE

تتضمن شروط وثيقة التأمين البحرى (ج) تغطية الأخطار المبينة أدناه :

1- الفقد أو التلفيات التى تصيب الشئ المؤمن عليه والتى يعزى سببها بصورة معقولة الى:-

الحريق أو الانفجار ، جنوح أو تشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب ، انقلاب وسيلة النقل البرى أو خروجها عن القضبان الحديدية، تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأى جسم خارجى عدا الماء، تفرغ البضاعة فى ميناء اللجوء اغاثة (نجدة) التضحية فى الخسارة العامة روى البضائع **JETISSON**.

2- يمتد التأمين ليغطى الخسارة المشتركة (العوارية العامة) ومصاريف الانقاذ التى تتم تسويتها أو تحديدها وفقا لعقد الشحن البحرى أو القانون والممارسة المعمول بها على أن يكون قد جرى تكبدها لتجنب او فيما له علاقة بتجنب خسارة ما ايا كان سببها سواء كان مباشرا أو غير مباشر (عدا الأسباب المستثناه فى عقد التأمين)

3- يمتد التأمين ليعوض أو يتحمل عن المؤمن له نصيبه فى المسئولية المترتبة بمقتضى احكام شرط التصادم الناجم عن خطأ مشترك **BOTH TO BLAME COLLISION** الوارد فى عقد الشحن البحرى كما لو كان الأمر يتعلق بخسارة مغطاة بهذه الوثيقة ويلتزم المؤمن له فى حالة مطالبة مالكي السفن اياه بأن يخطر شركة التأمين التى سيكون لها الحق حينئذ فى الدفاع عن المؤمن وعلى نفقتها الخاصة.

استثناءات الوثيقة (ج):

تستثنى الوثيقة (ج) الفقد والتلفيات أو الأضرار أو المصاريف التى يعزى سببها الى سوء تصرف مقصود من المؤمن له والتسرب العادى أو النقص الطبيعى فى الوزن أو الحجم أو البلى أو التمزق العادى للشئ المؤمن عليه والفقد والتلفيات والأضرار والمصاريف التى يكون سببها عدم كفاية أو عدم ملاءمة التغليف أو ترتيب الأشياء المؤمن عليها) التغليف لأغراض هذا الشرط يشمل التسنيف فى حاوية أو شاحنة على أن يكون التسنيف قد تم قبل انعقاد التأمين أو أن يكون قد تولاه

المؤمن له أو مستخدموه أو معاونوه). لا تغطي الوثيقة الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة عن عيب ذاتي أو عن طبيعة الشيء المؤمن عليه والخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير حتى ولو كان سبب التأخير خطأ مؤمنا ضده عدا المصاريف المستحقة الاداء بموجب الخسارة المشتركة (العوارية العامة) GENERAL AVERAGE. كما تستثنى الوثيقة الخسائر والأضرار والمصاريف الناشئة عن الاعسار أو العجز المالي لمالكي السفينة أو مديرها أو مستأجرها أو مشغليها والضرر أو التلف المتعمد للشيء المؤمن عليه أو أى جزء منه بفعل عمل غير مشروع من قبل شخص أو أشخاص.

لا تغطي الوثيقة الخسائر والأضرار والمصاريف الناشئة عن استعمال أى سلاح حربي يستخدم فيه انشطار أو انصهار ذرى أو نووى أو أى تفاعل آخر مشابه أو تستخدم فيه قوى أو مادة مشعة. كما لا تغطي الوثيقة الخسائر والاضرار والتلفيات الناشئة عن عدم صلاحية السفينة أو المركب للملاحة أو عدم ملائمة السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة للنقل السليم للشيء المؤمن عليه وذلك اذا تبين أن المؤمن له أو مستخدميه كانوا على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة وقت تحميل الشيء المؤمن عليه على وسائل النقل المذكورة ، تتنازل شركة التأمين عن التمسك بأى اخلال فى التعهدات الضمنية بصلاحية السفينة للملاحة وملاءمتها لنقل الشيء المؤمن عليه الى وجهته المقصودة ما لم يتبين أن المؤمن له أو مستخدميه أو معاونيه كانوا على علم بعدم الصلاحية أو عدم الملاءمة.

لا تغطي الوثيقة أخطار الحرب أو الحرب الأهلية أو الثورة أو التمرد أو العصيان المسلح أو الصراعات الأهلية الناجمة عن ذلك أو أى عمل عدائى من قبل قوة محاربة أو ضدها. الاستيلاء أو الحجز أو الايقاف أو المنع وما ينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج والألغام أو الطوربيدات أو القنابل أو غيرها من أدوات الحرب المهيمنة. تستثنى الوثيقة الفقد أو التلفيات والخسائر التي يسببها المضربون أو المعتصمون أو العمال ممنوعون من دخول اماكن العمل أو الأشخاص المشاركون فى اضطرابات عمالية أو فى حوادث شغب أو اضطرابات مدنية والناجمة عن اضطرابات أو اعتصام أو منع الدخول الى اماكن العمل أو الاضطرابات العمالية أو الشغب أو الاضطرابات المدنية التي يسببها أى ارهابى أو أى شخص يتصرف بدافع سياسى.

مما ورد أعلاه يتضح أن كل الوثائق أ و ب و ج تغطي بجانب الخسائر والاضرار والتلفيات فى البضائع المؤمنة نصيب المؤمن له فى الخسارة المشتركة (العوارية العامة) GENERAL AVERAGE ومصاريف الانقاذ SALVAGE CHARGES وكذلك نصيب المؤمن له فى المسئولية عند

اصطدام السفينة بأخرى BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE يتحمل المؤمن (شركة التأمين) نصيب صاحب البضائع أو اصحاب البضائع من المسؤولية حسب نسبته أو مصلحتهم فى الرحلة البحرية مثلما تتحمل الجهة التى تغطى نصيب ملاك السفينة فى المسؤولية حسب نسبتها فى الرحلة البحرية.

يتضح كذلك أن أخطار الحرب مستثناة فى كل شروط التأمين أ و ب و ج غير أن من الممكن اضافتها الى أى من التغطيات المضمنة فى شروط الوثيقة (أ) أو (ب) أو (ج) نظير قسط اضافى يسمى قسط الحرب حسب الاسعار التى تحددها من حين الى آخر لجنة مختصة بهذا الشأن WAR COMMITTEE وتقرر أى تعديلات أو زيادات فى أسعار وتغطيات تأمين الحرب وخاصة فى المناطق التى تشهد اندلاع الحروب واحيانا تقرر استثناء بعض هذه المناطق من التغطية.

فترة سريان وثائق التأمين البحرى :

ان كل وثيقة من وثائق التأمين البحرى المذكورة أعلاه يبدأ سريانها من حيث تبدأ مهمة أو ملكية المؤمن له للبضائع موضوع التأمين حسب شروط التبادل التجارى FOB, C&F, CIF .. الخ والى أن يتم وصول البضائع الى مخزن صاحبها فى بلد الوصول أو الى أن تنقضى فترة ستين يوما من تاريخ انتهاء التفريغ فى ميناء الوصول أو عندما تبدأ عملية التصرف فيها بالبيع أو التوزيع أو عندما يبدأ الانحراف عن خط سير البضائع لموقعها المحدد بالوثيقة ايهما اسبق ويمكن لصاحب البضائع فى حالة عدم تمكنه من تخليصها وترحيلها من ميناء الوصول فى خلال فترة الستين يوما أن يطلب مدة اضافية EXTENSION PERIOD لوثيقة التأمين نظير قسط اضافى يدفعه لشركة التأمين.

يظل التأمين ساريا اثناء فترة التأخير الخارج عن سيطرة المؤمن له وكذلك طوال فترة الانحراف عن خط سير الرحلة أو التفريغ القهرى أو اعادة الشحن أو النقل من سفينة الى أخرى وخلال أى تغيير فى المخاطرة عندما يكون ذلك ناشئا عن ممارسة مالكى السفينة أو مستأجرها بحق منصوص لهم فى عقد النقل البحرى.

اذا حدث بسبب ظروف خارجة عن ارادة وسيطرة المؤمن له انتهاء عقد التأمين البحرى فى ميناء أو جهة الوصول المسماة فى عقد التأمين البحرى أو انتهت عملية النقل قبل تسليم البضائع على النحو المنصوص عليه فان عقد التأمين ينتهى ايضا بانقضاء فترة ستين يوما من تاريخ وصول البضائع الى ذلك الميناء أو قيامه ببيع وتسليم البضائع أيهما

اسبق ويمكن للمؤمن له تسليم اخطار فوري لشركة التأمين يطلب فيها استمرار التغطية لفترة اضافية وعندها يظل التأمين خلالها ساريا ويحق لشركة التأمين الحصول على قسط اضافى نظير ذلك.

اذا غير المؤمن له جهة الوصول بعد سريان التأمين فان التغطية يمكن أن تظل سارية شريطة تسليم اخطار فوري لشركة التأمين ويحق للشركة حينئذ الحصول على قسط اضافى وترتيب شروط جديدة يتفق عليها مع المؤمن له.

وثيقة تأمين النقل البرى - INLAND TRANSIT POLICY

يضاف الى أخطار البحر الواردة فى شروط التأمين البحرى (أ) و(ب) و(ج) أى رحلة اضافية عبر البر أو النهر اذا كانت متصلة وفى هذه الحالة تسرى شروط التغطية الأساسية (أ) و(ب) و(ج) على البضائع المؤمنة ولكن فى حالة تأمين بضائع مرحلة بالبر أو النهر فقط ولا ترتبط بوثيقة تأمين بحرى فان نوع التغطية تكون محدودة وهى وثيقة النقل البرى INLAND TRANSIT وهذه الوثيقة محدودة التغطية نسبيا اذ تغطى البضائع المنقولة بالشاحنات أو السكك الحديدية أو السيارات أو المواعين النهريية ضد مخاطر النقل البرى أو النهري المتمثلة فى الحريق أو الاصطدام والانقلاب لوسيلة النقل البرى أو النهري أو خروج عربات السكك الحديد من القضبان الحديدية ولا تشمل هذه التغطية خطر السرقة أو التلف بمياه الأمطار أو الكسر والتلف بسبب رداءة الطرق أو حركة وسيلة النقل ما لم يكن السبب الابتدائى أو الأساسى فى هذه التلفيات أو الفقد احدى الأخطار المشمولة بالتغطية والمذكورة أنفاً (الحريق أو الاصطدام - الانقلاب - الخروج من القضبان الحديدية).

الاستثناءات:

- العيب الذاتى
- التأخير (المصروفات الناتجة عن التأخير)
- شحن الرسالة بمواد قابلة للاشتعال أو الانفجار

- مياه الأمطار أو السرقة والخسارة الجزئية بسبب حركة النقل ورداءة نوعه ما لم يكن السبب متأتيا من احدى الأخطار التي تغطيها الوثيقة المتمثلة فى الحريق ، الاصطدام ، الانقلاب وخروج عربات السكة حديد من قضبانها
- الاهمال أو التدليس من جانب المؤمن له أو وكلائه أو معاونيه
- الاستيلاء أو المنع أو المصادرة
- الأعمال العدائية كالثورة أو التمرد أو العصيان

اشتراطات:

- يشترط أن لا تزيد الشحنة عن الحد المقرر وان يتم تستيف الشحنة بطريقة اصولية وان تكون المركبة صالحة تماما
- لايجوز التخلي عن البضائع الا اذا كان التلف يزيد عن 75% من قيمتها وقت الحادث.

فترة سريان الوثيقة:

تبدأ التغطية من لحظة تسليم البضائع للسكة حديد واستلام سند الشحن وتنتهى بعد ثلاثة أيام من تاريخ وصول عربات السكة حديد الى الموقع المحدد، أما بالنسبة للنقل بالسيارات والشاحنات فيبدأ التأمين من لحظة شحن البضائع على وسيلة النقل الى أن يتم التفريغ أو بعد انقضاء 24 ساعة من وقت وصول الشاحنة او السيارة الى الجهة المقصودة.

شروط التبادل فى التجارة الدولية: THE INCO TERMS

لقد توافقت الغرف التجارية المتمثلة فى الغرف التجارية الدولية THE INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE فى العام 1936 على قواعد موحدة للتبادل التجارى وفق أسس ومصطلحات للتعامل بها فى التجارة العالمية وأصبحت هذه الشروط سائدة ومتعارف عليها بين المؤسسات المصرفية وشركات التأمين وغرف المصدرين والموردين وشركات النقل وخبراء القانون والاقتصاد فى العالم وتم تعديلها فى العام 1953 والعام 1976 واخيرا فى العام 1980 وسميت اختصارا بالـ INCO TERMS ولأهمية المصطلحات المستعملة نورد هنا أهمها وأكثرها استعمالا وتداولها وهى كما يلى :

	EXW	EX WORKS
	FRC	FREE CARRIER
FOR/R	FOR / FOT	FREE ON RIAL FREE ON ROAD
	FAS	FREE ALONG SIDE SHIP
	FOB	FREE ON BOARD
	C&F	COST & FRIGHT
CIF	COST INSURANCE &	FRIGHT
	EXS	EX SHIP

EXQ EX QUAY
DAF DELIVERED AT FRONTIER
DDP DELIVERED DUTY PAID

بموجب احدى شروط عقود غرف التجارة الدولية للتبادل التجارى الـ INCO TERMS تتم عمليات التبادل التجارى عبر حدود الدول ومن المهم جدا بيان حدود مسئولية كل طرف من أطراف المعاملة التجارية ومتى تبدأ ومتى تنتهى وبالتالي الفترة التى تغطيها وثيقة التأمين الصادرة لكل طرف كما أن بيانات الرحلة البحرية تتضمنها وثيقة الشحن البحرى BILL OF LADING وهى ترتب التزامات على الناقل بترحيل البضائع من الموقع المحدد فى بوليصة الشحن الى ميناء الوصول وتعتبر بوليصة الشحن بجانب أنها تعهد والتزام وعقد يحتوى على شروط اتفاق القيام بنقل البضائع CONTRACT OF CARRAG ايصالا واقارارا باستلام البضائع الموضحة فيها RECEIPT OF GOODS كما أنها تعتبر شهادة ملكية OWNERSHIP CERTIFICATE لصاحبها ولذلك فانها قابلة لأن تظهر ASSIGNABLE وتباع وبذلك تنتقل ملكية السلعة للمشتري ويمكن لمشتريها أن يتقدم بها لشركة النقل لاستلام بضائعه ويتم التعامل بهذه البوليصة بسهولة وثقة فى التجارة الدولية، وعلى العموم فان وثيقة البحرى المقبولة هى بوليصة نقل البضائع المشحونة فعلا SHIPPED B/L اذ أن بعض المؤسسات المصرفية وغالبية المتعاملين فى التجارة الدولية لا يقبلون بوليصة الشحن التى لا تؤكد شحن البضائع على السفينة وانما على استلامها بغرض الشحن RECEIVED FOR SHIPMENT كما يجب أن يراعى المصرف او مشتري البضائع أن تكون بوليصة الشحن نظيفة CLEAN B/L وعدم قبول المشروطة CLAUSED أو غير النظيفة FOUL OR DIRTY.

وتعنى هذه الكلمات CLAUSED, FOUL OR DIRTY أن بالبضائع عيوباً أو تلفيات أو نقص أو أنها مستعملة أو أن بها كيات سائبة غير مرتبة مما يعنى عدم مسئولية صاحب السفينة أو شركة النقل البحرى عن تسليمها بحالة جيدة أو يمكنه الادعاء بأنها قد شحنت مع أن بوليصة الشحن ترتب التزاما على الناقل بترحيل البضائع الى موقعها المحدد فى البوليصة والمحافظة عليها وشحنها بطريقة أصولية وفى حالة الفشل فى ذلك تحمل المسئولية الا أن الوثيقة لا تضمن كل المسئولية وانما هناك حدود للمسئولية LIMITATION OF LIABILITY حددت بموجب اتفاقيات دولية بين أصحاب السفن والغرف التجارية ولذلك فانه من غير الممكن الحصول على كامل قيمة البضائع التالفة أو المفقودة من شركة النقل ما لم يكن هناك اهمال أو تقصير واضح فى تنفيذ عقد النقل البحرى أو ارتكاب فعل عمد من الناقل أو وكلائه أو متعهديه لأن الناقل البحرى يتمتع باعفاء من المسئولية فى حالات كثيرة بموجب قانون النقل البحرى لعام 1924 وشروط اتفاقية هيج HAGUE RULES وتشمل الاعفاءات اهمال القبطان وطاقم السفينة وأخطار الحريق وحوادث الرحلة البحرية

والقضاء والقدر ACT OF GOD والحرب وأفعال العدو المشترك وحجز السفينة من قبل السلطات أو بموجب القوانين أو اللوائح والتلفيات والخسائر بسبب قصور صاحب البضائع أو متعهديه أو وكلائه وخطر الاضطرابات والشغب وعدم كفاية أو ملاءمة التغليف وعدم كفاية العنوان أو الترقيم أو الماركة وأي سبب غير ناشئ عن الخطأ الفعلى أو نية الناقل أو وكيله أو متعهده، كما أن الناقل البحري يتمتع بالحصانة من المسؤولية ان حدثت التلفيات والخسائر للمنقولات بسبب الانحراف فى الرحلة البحرية بسبب انقاذ أو محاولة انقاذ أى شخص أو ممتلكات فى عرض البحر أو بسبب أى انحراف معقول فى الرحلة البحرية كما له الحق فى التخلص أو اعدام أو اغراق البضائع الخطرة ان تم شحنها فى السفينة دون علمه بها أو بطبيعتها.

تطبيق مبادئ التأمين على وثائق التأمين البحرى:

تنطبق مبادئ التأمين الأساسية على وثائق وعقود التأمين البحرى وتعتبر هذه المبادئ حاکمة للطرفين والاخلال بها يؤدى الى بطلان العقد أو يتيح للطرف الآخر حرية نقض العقد والتحلل من التزاماته غير أن هناك بعض الجوانب التى يختلف فيها تطبيق هذه المبادئ على عقود التأمين البحرى وفيما يلى توضيحاً لهذه المبادئ ونقاط الاختلاف فى تطبيقها:-

1- مبدأ المصلحة التأمينية: INSURABLE INTEREST

يحتم هذا المبدأ وجود علاقة قانونية بين المؤمن له والممتلكات المراد تأمينها بحيث يتحقق النفع للمؤمن له فى بقاء الشئ موضوع التأمين أو أن يتحقق له الضرر أو الخسارة من زواله أو فساده وقت ابرام عقد التأمين وفى التأمين البحرى يمكن أن تنشأ هذه المصلحة فى وقت لاحق لابرام العقد خلافاً لبقية أنواع التأمين الأخرى.

2- مبدأ منتهى حسن النية: UTMOT GOOD FAITH

وبقتضى هذا المبدأ يلتزم طالب التأمين بعدم اخفاء أى معلومات أساسية أو جوهرية والافصاح عنها للمؤمن وفى كذلك بالتزاماته تجاه المؤمن له ما دام المؤمن له يلتزم بهذا المبدأ ويتميز التأمين البحرى عن غيره من أنواع التأمين الأخرى فى أن المؤمن له (صاحب البضائع أو المنقولات) لا يدري احياناً وهو يبرم عقد التأمين ما قد حدث من خسائر لبضائعه وهى تنتقل من موقع لآخر وأن التجارة الدولية قد تطورت وأصبح المشتري يبرم اتفاقاً مع البائع دو أن يرى البضائع وانما بالاتفاق على مواصفاتها ولذلك يحدث احياناً أن تكون البضائع التى يتم ابرام عقد تأمين لها قد تضررت فعلاً بحادث حريق أو غرق أو تلف

قبل إبرام عقد التأمين أو اثنائه دون أن يكون صاحبها على علم بذلك وفى هذه الحالة فإن العقد يكون قانونياً وسارياً مادام المؤمن له قد أبرم العقد بحسن نية ودون علم بالأضرار التى تكون قد لحقت ببضائعه فعلاً. ولذلك فإن قاعدة (حدث الفقد أم لم يحدث) (LOST OR NOT LOST) تسرى على عقود التأمين البحرى ولا تسرى على بقية وثائق التأمين الأخرى كالحريق والسيارات مثلاً.

3- مبدأ التعويض INDEMNITY

بموجب هذا المبدأ لا بد أن يشتمل عقد التأمين على نص يلزم المؤمن بالتعويض فى حالة حدوث الخسائر والتلفيات والحوادث المؤمن ضدها بحيث يتم التعويض على الخسائر الفعلية دون حصول المؤمن له على ربح من عمليات التأمين غير أن هذه الجزئية المتعلقة بعدم حصول المؤمن له على ربح من عمليات التأمين لا ينطبق على التأمين البحرى وتأمينات الحياة إذ من الممكن الحصول على أى مبلغ متفق عليه فى تأمينات الحياة ويمكن التأمين على مبالغ مختلفة فى عدة مؤسسات تأمينية للشخص الواحد، وفى التأمين البحرى يسمح بتأمين البضائع بأكثر من قيمة شرائها بحيث يضمن المبلغ هوامش لمصروفات التخليص الجمركى والترحيل ونسبة الأرباح المتوقعة ويجب أن يتم الاتفاق على ذلك عند إجراء التأمين .

4- مبدأ المساهمة: CONTRIBUTION

وبموجب هذا المبدأ تتم مشاركة الجهات المؤمنة للممتلكات ان كانت هناك أكثر من وثيقة تأمين تغطيها بحيث تتحمل كل شركة تأمين جزءاً نسبياً من تكلفة الأضرار حسب شروطها ليكتمل التعويض ودون زيادة على جملة تكاليف الخسائر أو التلفيات أو مبلغ التأمين الأعلى.

5- مبدأ السبب القريب: PROXIMATE CAUSE

بموجب هذا المبدأ فإن المؤمن (شركة التأمين) يتقى ويتحمل من المسؤولية تجاه الأخطار والخسائر التى يكون سببها الأخير أو القريب غير مؤمن أو مستثنى من التغطية التأمينية فى وجود خطر بعيد ولكنه فعال أو أساسى لحدوث الضرر كما أن المؤمن له يضمن التعويض عن الأضرار التى تسببت فيها أخطار بعيدة مؤمن حيالها مع وجود خطر قريب غير مؤمن ضده ويعرف السبب القريب بأنه الفاعل الذى يترتب

سلسلة أحداث تؤدي الى النتيجة النهائية دون تدخل أو قوة فاعلة جديدة ناشئة من مصدر مستقل آخر.

6- مبدأ الحلول: SUPROGATION

بموجب هذا المبدأ يستحق المؤمن (شركة التأمين) أن يحل محل المؤمن له بعد سداده للتعويض وفي حدود المبلغ المدفوع وعلى المؤمن له أن يقدم كل عون ممكن وأى اجراء ضرورى يمكن المؤمن (شركة التأمين) من استرداد المبلغ الذى دفعه من أى طرف آخر تقع عليه مسئولية حدوث الضرر (كشركات نقل البضائع وملاك السفن وأصحاب السيارات).

عمليات الاكتتاب : UNDERWRITING

لاجراء التأمين لابد من الاحاطة بالظروف المحيطة بالرحلة والمخاطر المحتملة ومعرفة وسائل النقل البحرى والنهرى أو البرى وموانئ الشحن والتفريغ وأحوال المناخ وخط سير البضائع خلال فترة الرحلة البحرية أو البرية لأن كل هذه العوامل تؤثر على البضائع المنقولة حسب مواصفاتها وطبيعتها الذاتية بجانب نوع التغليف وطريقة التستيف ومستوى التصنيع وعلى العموم فان نوع ومستوى وسيلة النقل يؤثران فى السعر والشروط اذ تختلف من حيث الصناعة والعمر والتصنيف والنوع. فهناك سفن البضائع DRY CARGO VESSELS وسفن نقل المواد السائلة TANKERS وسفن الحاويات CONTAINER SHIP وسفن صيد السمك FISHING VESSELS وسفن المسح SURVEY VESSELS & TUGS وسفن نقل الركاب PASSENGER VESSELS وسفن التنقيب DRILLING SHIPS وسفن نقل المواشى LIVESTOCK VESSELS. كما أن هذه السفن يمكن أن تكون منتظمة الرحلات LINERS أو مؤجرة لرحلة معينة أو لفترة زمنية محددة CHARTERED وتعتبر الأولى (المنتظمة) LINERS هى الأكثر أمانا لنقل البضائع.

يقوم طالب التأمين بملء استمارة تحتوى على مواصفات البضائع واسم السفينة الناقلة ومكان بداية الرحلة وموقع نهاية الرحلة وقيمة البضائع ونوع التغليف وعدد الطرود ويقوم موظف التأمين بدراسة كل تلك المعلومات وقيمها بما فى ذلك الأخطار المعنوية MORAL HAZARDA والتي تتعلق بطالب التأمين وخبرته وتاريخه وسمعته الشخصية.

تفصل وثيقة التأمين البحرى أغلب الشروط التى تحكم التعاقد اذ تتضمن فى الغالب أسماء وعناوين طرفى العقد ونوع الممتلكات المؤمنة والرحلة واسم وسيلة النقل (السفينة) وقيمة البضائع ونوع التغطية وشروطها (CONDITIONS) واشتراطاتها (WARRANTIES) كما تحمل الوثيقة توقيع المؤمن (شركة التأمين) وختمه غير أن من

الضرورى الاشارة الى أن كل عقد تأمين هو عبارة عن موافقة ACCEPTANCE على تحمل مسئولية التعويض عن الخسائر التى تحدث للبضائع بموجب عقد التأمين كما تمثل استمارة التأمين (طلب التأمين) رغبة أو عرض (OFFER) طالب التأمين (صاحب البضائع) فى اجراء التأمين كتابة وتحتوى الاستمارة أو الطلب على المعلومات الجوهرية وتوقيع طالب التأمين اذ أن عدم ذكر المعلومات الجوهرية أو اخفاءها يتعارض مع مبدأ منتهى حسن النية ويعرض عقد التأمين للبطلان من قبل المؤمن (شركة التأمين). تجدر الاشارة هنا الى أن هناك اشتراطات ضمنية IMPLIED WARRANTIES مثل عدم تعارض الرحلة البحرية مع القانون وصلاحية السفينة لنقل البضائع المعينة فى البحر SEA-WORTHINESS OF THE VESSEL كما أن هناك اشتراطات تكتب صراحة فى الوثيقة EXPRESSED WARRANTIES مثل وجوب تغليف البضائع تغليفا اصوليا مناسباً وكافياً (حسب نوع البضائع) وشحنها داخل عنابر السفينة وعدم شحنها على السطح وسريان شرط تصنيف السفن على عقد التأمين مما يعنى أن على المؤمن له أن يدفع قسط اضافى يترتب على شحن البضائع فى وسائل نقل قديمة OVERAGED أو غير مسجلة UNREGISTERED لدى هيئات تصنيف السفن أو تحمل علم احدى الدول المضمنة فى القائمة السوداء BLACK LISTED الخ .. وهذه الاشتراطات تؤثر على العقد ان لم يتم الالتزام بها ولكنها لا تعطى المؤمن (شركة التأمين) حق الغاء العقد بعكس الشروط CONDITIONS التى تعطى المؤمن له حق الالغاء من تاريخ البداية ان لم يلتزم المؤمن له بأى منها.

تسعير قسط التأمين: RATING

عند تسعير قسط التأمين يقوم المكتب UNDERWRITER (موظف التأمين) بدراسة طلب التأمين مستعرضاً فى خياله كل ظروف الرحلة البحرية والبرية والنهرية ان وجدت مع التركيز على جوانب محددة تؤثر على مستوى ودرجة المخاطر التى تلحق بالبضائع أو الرحلة البحرية عموماً كوسيلة النقل البحرى أو البرى أو النهري وعلم الدولة والتصنيف للسفينة وطريقة الشحن والتفريغ والعوامل الطبيعية والجغرافية والملاحية والأخطار المعنوية MORAL HAZARDS المتعلقة بطالب التأمين وخبرته وسيرته فى العمل التجارى وأهميته لشركة التأمين علاوة على نوع البضائع وطبيعتها ونوع التغليف.

ان عوامل المنافسة التجارية ايضا لها دور فى تحديد السعر مع الأخذ فى الاعتبار الاحصاءات السنوية والتجارب للسنوات التى مضت بالنسبة لنوع البضاعة وبالنسبة لطالب التأمين وغالبا ما يتم تحديد السعر بعد تقييم كل المعلومات المذكورة وغالبا ما يتضمن عقد التأمين شرط تحمل EXCESS وهى نسبة معينة من قيمة البضائع يتحملها المؤمن له

فى حالة حدوث مطالبه أو أضرار وتوجد شروط خاصة فى وثائق التأمين المتخصصة نظرا لاختلاف كل وثيقة عن الأخرى فان كل واحدة منها تتضمن شروطا خاصة بها تختلف حسب نوع البضاعة المنقولة كالزيوت BULK OIL واللحوم المجمدة والحبوب والأخشاب والفحم الحجرى والفواكه والحيوانات الحية.

البضائع التى لا تؤمن بتغطيات واسعة:

هنالك بضائع ومنقولات خطرة وقابلة للتلف أو الضرر يفترض عدم تغطيتها بتأمين أشمل من التغطية (ج) مع امكانية اضافة أخطار الحرب والشغب والاضطرابات الى الوثيقة وذلك لأسباب تتعلق بالتعبئة كالبضائع غير المعفاة (سائبة أو سائلة) أو عدم كفاية التغليف كتغليف الأسمنت بالورق (أقل من اربعة طبقات مثلا) كما يمكن أن تكون طريقة الشحن سببا فى محدودية التغطية كالشحن على السطح ON DECK أو يكون السبب حالة البضائع كان تكون تالفة أو متأثرة بتلف أو ضرر DAMAGED أو ان تكون البضائع (معادة) أو راجعة RETURNED أو مستعملة USED أو رحلت بوسيلة نقل أخرى سابقة لعملية التأمين ، وهنالك بضائع ذات طبيعة خاصة وبالتالي يحذر موظف التأمين من أن تؤدى التغطيات الواسعة الى تحقيق خسائر كبيرة مثل شحنات بعض البضائع القابلة للتلف من المنتوجات الزراعية كالبطاطس والبصل PERISHABLE GOODS والبضائع الخطرة كالمتفجرات والمواد سريعة الاشتعال INFLAMABLE والحيوانات الحية LIVESTOCK واللحوم.

ان التأمين البحرى ذو علاقة وطيدة بعلوم أخرى كثيرة ومعرفتها ضرورية جدا لمكتب التأمين مثل الجغرافيا الطبيعية والملاحة وقوانينها والتجارة الدولية وعلاقات منظماتها مع بعضها ومع الحكومات علاوة على المعرفة المعقولة بالقوانين وبطبيعة المواد والبضائع التى يراد تأمينها ولذلك فان موظف التأمين البحرى هو الموظف الموسوعة أو هكذا يجب أن يكون.

فكرة عامة عن مطالبات التأمين البحري

سداد المطالبات (التعويضات) هو الخدمة الرئيسية التي تؤديها أى شركة تأمين ويمكن القول أنها الهدف الأساسى لطالب التأمين اذ يقوم بالتأمين ليتم تعويضه اذا تحقق الخطر المؤمن ضده هذا من ناحية ومن ناحية الشركة المؤمنة فان سداد المطالبات بالكفاءة والسرعة المطلوبتين هو المحك والاختبار الحقيقى لمصداقية الشركة ولذلك فان هذه الخدمة تعتبر واجهة الشركة المضيئة ان كانت قاتمة أو مضيئة وتعكس فى نفس الوقت مستوى كفاءة العاملين بالشركة وحصافتهم وحسن تقديرهم وتصرفهم تجاه العملاء وقد تبين كذلك مستوى الملاءة للشركة ومقدرتها على الوفاء بالتزاماتها تجاه المشتركين (حملة الوثائق).

هناك مؤثرات تؤدي الى عدم حصول المؤمن له على التعويض مثل عدم سداد القسط أو عدم تطبيق الشروط CONDITIONS المضمنة فى عقد التأمين أو الاخلال بمبدأ منتهى حسن النية UTMOST GOOD FAITH أو عدم شمول التغطية للخطر أو عدم توفر المصلحة التأمينية INSURABLE INTEREST ، كما أن هناك مؤثرات أخرى تمنع حصول المؤمن له على التعويض الكامل مثل قصور مبلغ التأمين .

أنواع المطالبات (الخسائر) فى التأمين البحري الآلى:

تنقسم أنواع المطالبات فى التأمين البحري الى الآتى:

أولاً: الخسائر الكلية:-

تتحقق الخسارة الكلية الفعلية عندما تتعرض البضائع للتلف بحيث تفقد المادة المؤمنة خواصها او خاصيتها الأساسية مثل الحريق الكامل والتلف الكامل بالماء أو أى مادة أخرى والغرق.

الخسارة الكلية التقديرية تتحقق عندما تكون الخسارة الكلية والفعلية للسفينة أو البضائع أمراً حتمياً ولا يمكن تفاديه أو عندما يفقد صاحب السفينة السيطرة عليها وادارتها أو أن يكون احتمال اعاذتها اليه غير واردة

أو عندما تكون تكاليف اصلاحها أو اعاتتها الى حالتها الأولى يفوق قيمة مبلغ التأمين.

لابد من اخطار المؤمن (شركة التأمين) باعلان التخلي عن الباخرة
NOTICE OF ABANDONMENT حال العلم بأن السفينة ستكون خسارة فعلية
تقديرية وفي غياب هذا الاخطار لا تعتمد المطالبة كخسارة كلية
تقديرية.

ثانيا: الخسارة الجزئية:

أ) الخسارة الجزئية الخاصة PARTICULAR AVERAGE وهى التلفيات
التي تحدث للسفينة أو البضائع مصادفة ACCIDENTAL مثل
التصادم/ الجنوح/ التشحيط/ الحريق/ هيجان البحر ولا تشمل
الأخطار العادية التدريجية التي تحدث للسفينة نتيجة الأمواج
العادية أو الاستهلاك ولا الخسائر الناتجة عن الأفعال المتعمدة
من قبل المؤمن له.

ب) الخسارة المشتركة (العوارية العامة) GENERAL AVERAGE وهى
الخسائر الناشئة عن التضحية الاختيارية لأجل سلامة الرحلة
البحرية وغالبا ما يحدث ذلك بسبب تصرف اختياري غير عادى
يقوم به ربان السفينة بقصد السلامة العامة والمحافظة على
عناصر الرسالة البحرية (سفينة - نولون - بضائع) ولكن لكي
تكون الخسارة مشتركة لابد أن يكون هناك خطر فعلى يهدد
سلامة الرحلة البحرية وأن يكون الخطر طارئا ACCIDENTAL
وأن تكون التضحية ضرورية واختيارية وبطريقة معقولة وأن
تكون المصروفات والاجراءات قد تمت بغرض المحافظة
ولمصلحة كل عناصر الرحلة البحرية وأن يتحقق اكمال
الرحلة البحرية.

تتضمن مطالبات التأمين البحرى بجانب الخسائر الفعلية التي تلحق
بالسفينة أو البضائع أو العوارية العامة المصروفات التالية:

أ) مصاريف الانقاذ البحرى SALVAGE CHARGES

ب) مصاريف تقليل الخسائر SUE & LABOR CHARGES

ج) المسئولية تجاه الطرف الثالث بسبب التصادم ودائما تغطى
بنسبة 75% بواسطة التأمين والجزء المتبقى يغطى فى نوادى
الحماية والتعويض P&I CLUBS.

تسويات المطالبات:

ان المسائل الاجرائية التى ينبغى اتباعها بواسطة مالك أو قائد السفينة فى حالات الحوادث هى:

- اخطار المؤمنين ومندوب هيئة اللويدز ونادى الحماية.
- تعيين مقدر خسائر AVERAGE ADJUSTER فى حالة الخسارة المشتركة يمكن تقسيم مطالبات البحرى ايضا الى مطالبات أجسام السفن MARINE HULL ومطالبات البضائع CARGO وذلك حسب أنواع التغطيات المتعارف عليها غير أن هناك مطالبات مشتركة بين السفينة والبضائع والتي تتعلق بمصاريف الانقاذ البحرى والعوارية العامة (الخسارة المشتركة) وحوادث الاصطدام البحرى COLLISION التى تنشأ عنها مسئولية تجاه طرف ثالث ولكن الذى يهمنى هنا هو مطالبات البضائع CARGO والتي تستلزم التعرف على العلاقات المختلفة فى عمليات التجارة المحلية والدولية والتي من أهمها شروط التبادل التجارى العالمى INCO TERMS والتي سبقت الاشارة اليها وكذلك العلاقات بين شركة النقل أو صاحب السفينة والشاحن SHIPPER والتي تنظمها اتفاقية هيج HAGUE RULES الموقعة فى بروكسل فى 26/ أغسطس/ 1924 والمعدلة فى 23/ اكتوبر/ 1968 وهى اتفاقية لتوحيد الشروط التى تحكم عمليات الشحن من خلال وثائق الشحن BILLS OF LADING حيث اتفقت الدول الموقعة عليها على اعتبارها شروطا ملزمة ولها قوة القانون وتتخلص أهم بنودها فى الآتى:
- الصلاحية المطلقة للسفينة الناقلة لا تعتبر شرطا ضمنيا فى سند الشحن B/L .
- مسئولية الناقل أن يعطى البضائع المنقولة العناية الكافية قبل الشحن وعند بداية الرحلة فيما يتعلق بالجوانب التالية:-
 - أ) تهيئة السفينة بحيث تكون صالحة وقادرة على الابحار وحمل البضائع المنقولة لاكمال الرحلة البحرية SEA WORTHY .
 - ب) اكمال متطلبات الرحلة البحرية من ربان اكفاء واجهزة ومعدات ووقود وكافة مستلزمات الرحلة وتهيئة العنابر ومواقع الشحن سليمة وملئمة للبضائع المشحونة.
 - ج) اجراء عمليات الشحن بعناية وبطريقة جيدة واصولية PROFESSIONALLY وحفظ البضائع والاعتناء بها وتفريغها بالعناية المطلوبة.

د) اصدار وثيقة شحن B/L بعد استلام البضائع والذي يجب أن يتضمن الآتى:

1. علامات الشحن اللازمة للتعريف بالبضائع حسبما يوضحه الشاحن SHIPPER قبل بدء الشحن.
2. توضيح عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن حسب الحال وكيفما يحدده الشاحن كتابة.
3. تحديد الحالة العامة الظاهرة للبضائع ويكون سند الشحن B/L هو الفيصل والدليل على حالة البضائع المستلمة للشحن حسب ما هو موضح فيه وأى محاولة اثبات لما يناقض ذلك غير مقبولة بعد تحويل سند الشحن الى طرف ثالث.
4. يكون الشاحن مسؤولاً عن تعويض صاحب السفينة (الناقل) عن أى أضرار ناتجة عن عدم ايراد البيانات الخاصة بمواصفات البضائع وكمياتها ووزنها بدقة كما أن مسؤولية الشاحن فى هذه لا تقلل أو تعفى الناقل من المسؤولية تجاه أى طرف بخلاف الشاحن.
5. اذا لم يظهر التلف فى خلال ثلاثة أيام من تاريخ التفريغ أو لم يتم اخطار الشركة الناقلة أو من يمثلها كتابة بحدوث خسارة أو تلف فى البضائع النقولة قبل أو فى وقت تحريك البضائع الى موقع التخزين أو الجهة التى لها حق استلامها فى ميناء الوصول حسب نصوص وثيقة النقل فان التحريك يعتبر دليلاً على تسليم البضائع من قبل الناقل حسب ما هو موضح بسند النقل (بوليصة الشحن) ولكن ليس من الضرورى اخطار الناقل أو من يمثله كتابة اذا كانت حالة البضائع قد اخضعت ساعة الاستلام لمسح مشترك JOINT SURVEY.

يتمتع الناقل (صاحب السفينة) بشرط حدود المسؤولية LIMITATION OF LIABILITY والتي نصت عليها الاتفاقية وبالتالي فانه بموجب هذا الشرط لا يتحمل أكثر مما تستوجبه شروط الاتفاقية للطرد الواحد المفقود أو التالف (فى حدود مائة جنيه استرليني لاغير) ما لم يثبت صاحب البضائع أن هناك اهمالاً أو تعدياً متعمداً من قبل الناقل أو متعهديه أو وكلائه.

لابد من الاشارة الى أن المستندات المطلوبة فى حالات الفقد أو التلف (DAMAGE OR LOSS) للبضائع هى المستندات الأساسية التالية:- ويمكن طلب مستندات اضافية حسب ما يقتضى الحال:

1. وثيقة التأمين. INSURANCE POLICY
2. بوليصة الشحن. BILL OF LADING
3. الفاتورة التجارية. COMMERCIAL INVOICE
4. كشف التعبئة. BACKING LIST
5. تقرير المسح. SURVEY REPORT
6. كل المكاتبات بين صاحب البضائع (المستلم) أو وكيله مع الجهات الناقلة فيما يتعلق بمسئوليتها عن التلف أو الضرر أو الفقد.

فى حالات عدم التسليم SHORT DELIVERY/NON DELIVERY OR SHORT LOADING فان شهادة عدم التسليم START LANDING CERTIFICATE يفترض أن تكون مع المستندات المذكورة أعلاه بدلا عن تقرير المسح وعادة ما تقوم الشركة الناقلة باصدار هذه الشهادة بعد اعادة البحث والتقصى فى كل الموانئ التى مرت بها السفينة للتأكد من عدم نزول تلك البضائع المنقولة فى تلك الموانئ عن طريق الخطأ ومن ثم تقوم باصدار هذه الشهادة والتى تترتب عليها مسؤولية على الشركة الناقلة.

على موظف التأمين أن يقوم بفحص المستندات والتأكد من شمول الخطر المتسبب فى التلف والخسائر لتغطيات الوثيقة ومراجعة مستندات الشحن والفواتير وتقرير المسح والتأكد من مطابقة المعلومات الواردة فيها CROSS CHECKING ومن المهم جدا الرجوع لرقم خطاب الاعتماد للتأكد من أن البضائع المضمنة فى بوليصة الشحن وفى تقرير المسح والفاتورة التجارية هى نفس البضائع موضوع التأمين ولا تتعلق برسالة أخرى مشابهة.

مطالبات الخسائر المشتركة (العوارية العامة) GENRAL AVERAGE:

- يجب أن تكون الخسارة المشتركة قد تمت بتضحية من أجل سلامة الرحلة البحرية ولذلك يشترك فيها صاحب السفينة بقيمة السفينة وكذلك صاحب السفينة أو مستأجريها CHARTERERS بقيمة النولون وأصحاب البضائع كل بضاعة بقيمتها وهناك أبواب للخسائر والمصروفات التي تعتمد كعوارية عامة (خصومات) مثل:
 - الاصلاحات الضرورية الآتية للسفينة لأعمال الرحلة:
 - .TEMPORARY REPAIRS
 - التضحية بجزء من الهيكل .HULL SACRIFICES
 - التضحية بالبضائع .FRIGHT SACRIFICES
 - مصروفات العوارية العامة .G.A. SACRIFICES
- تتدرج المصروفات المعتمدة كعوارية عامة تحت الأبواب الأنفة الذكر ويمكن أن تكون تفاصيلها كالآتي:
 - رمى البضائع JETISSON
 - تلف اجزاء من السفينة بسبب الرمي.
 - التلف للبضائع بسبب استعمال مواد الاطفاء للحريق بالسفينة أو البضائع.
 - التلف للبضائع بسبب التفريغ فى ميناء اللجوء.
 - التلف للسفينة والبضائع بسبب التشحيط الاختيارى تفاديا لحادث.
 - التلف للسفينة والبضائع بسبب التشحيط القهرى اللا ارادى.
 - المواد والأغذية المستهلكة من مخازن السفينة بعد حادث العوارية العامة.
 - المصروفات المتعلقة باعادة اجراء عملية تعويم السفينة الشاحطة.
 - المصروفات المتعلقة برسوم ميناء اللجوء.
 - مصروفات تفريغ البضائع.
 - مصروفات تخزين البضائع وتأمينها فى ميناء اللجوء لاجراء الاصلاحات بالسفينة.
 - مصروفات رسوم مغادرة السفينة لميناء اللجوء.
 - الأجور والمرتبات للقبطان اثناء فترة الاحتجاز للسفينة.

- خسائر بيع البضائع بميناء اللجوء للحصول على السيولة الكافية لإصلاح السفينة.
- الإصلاحات الضرورية العاجلة للخسائر الخاصة .P.A.
- الإصلاحات الضرورية العاجلة للخسارة العامة .G.A REPAIRS
- فوائد القروض على مصروفات العوارية العامة .G.A.
- .DISBARSEMENTS
- مصروفات إعادة شحن البضائع.
- مصروفات الإنقاذ البحري .SALVAGE CHARGES