

Insurance Federation of Egypt



الاتحاد المصري للتأمين



دليل إكتتاب التأمين البحري  
إعداد اللجنة العامة للتأمين البحري

# تأمين البضائع

## المحتويات

- مقدمة عن التأمين البحري ونشأته ..... ٤
- اللويدز ..... ٤
- الاكتتاب في تأمين البضائع ..... ٧
- دور مكتب التأمين ..... ٧
- التسعير والشروط ..... ١١
- شروط تغطية تأمين البحري بضائع ..... ١٢
- أولاً.. الشروط الأساسية..... ١٢
- شروط مجمع مكاتب التأمين البحري بلندن ..... ١٢
- ثانياً.. شروط البحري الخاصة بسلع محددة ( الشروط التجارية ) ..... ١٩
- النقل الجوي ..... ٢٤
- تأمين النقل البري ..... ٢٤
- الأخطار التي تتعرض لها البضائع أثناء نقلها ..... ٢٧
- التسعير والشروط ..... ٣٤
- الأخطار الخاصة التي تتعرض لها السلع الشائعة في التجارة ..... ٤١
- عقود البيوع الدولية والتأمين البحري (بضائع) ..... ٥٢
- مع إشارة للتعديلات بعقود عام ٢٠٢٠ ..... ٥٢
- بعض المواقع الإلكترونية الخاصة بالتأمين البحري..... ٥٨

## مقدمة عن التأمين البحري ونشأته

يعتبر التأمين البحري أقدم أنواع التأمين. وعلى الرغم من وجود بعض الممارسات المشابهة للتأمين منذ آلاف السنين والتي كان الغرض الرئيسي منها مواجهة أخطار النقل، إلا أن أول ظهور حقيقي للتأمين لم يبدأ إلا في العصور الوسطى. ويعد أول دليل فعلى وملموس للتأمين البحري هو وثيقة تأمين تم إصدارها في مدينة جنوه بإيطاليا عام ١٣٤٣. وبنهاية القرن الخامس عشر أصدرت مدن مثل برشلونة وفينسيا وفلورنسا وعدة مدن أخرى لوائح وأكواد لممارسة التأمين البحري، مما يشير إلى أن التأمين البحري كان ممارسة معروفة في هذا الوقت.

بحلول عام ١٦٠١ كانت ممارسة التأمين البحري معروفة ومنتشرة في لندن لذلك فقد أصدرت إنجلترا في ذلك العام أول تشريع ينظم صناعة التأمين البحري. وقبل هذا الوقت، في إنجلترا والبلاد الأخرى، كان يتم الإكتتاب في التأمين من خلال الأفراد وليس المؤسسات أو الشركات. كان كثيراً من هؤلاء الأفراد في الحقيقة من رجال البنوك أو المقرضين الذين كانوا يقومون بكلا العاملين بشكل منفصل. وبمرور الوقت، أصبح العدد الأكبر من الأفراد الذى يصدرون وثائق تأمين بحري هم مكتتبون متخصصون.

وفي حالة أن عملية التأمين تتضمن أكثر من مكتتب واحد، فقد كان من المعتاد أن يقوم الوسيط (السمسار) بالتنقل بالوثيقة من مكتتب لآخر حتى يتم تغطية الخطر بالكامل من خلال عدة مكتتبين. وكانت الممارسة المعتادة في ذلك الوقت هي قيام الوسيط بعرض الخطر على المكتتبين من خلال كتابة بيانات الخطر المراد التأمين عليه في الجزء الأعلى من ورقة مقواة عرفت باسم ال slip (قسمة تأمين) ليقوم المكتتبون بالتوقيع بأسمائهم في أسفل الورقة كإثبات لقبولهم الخطر، ومن هنا جاء إطلاق لفظ المكتتبون underwriters على هؤلاء الأشخاص.

## اللويدز

كان لبدء ظهور المقاهى في لندن تأثير كبير على ممارسات التأمين البحري. فقد بدأ التجار والبحارة في الإجتماع في هذه المقاهى، حيث كانوا يتبادلون آخر الأخبار المتعلقة بالنشاط البحري. وفي عام ١٦٩٦ قرر إدوارد لويد (مالك إحدى المقاهى) أن يبدأ في نشر جريدة تحتوى على الموضوعات التى تهتم التجار والبحارة والتأمين البحري، وقد أطلق عليها في البداية إسم أخبار اللويدز ثم تحول الإسم بعد ذلك ليصبح قائمة اللويدز Lloyd's List. بعد فترة قصيرة، أصبح من المعتاد لكثير من مكتتبى البحري الإجتماع وتبادل الآراء في مقهى اللويدز. ومن ثم أصبحت مؤسسة اللويدز هي المكان الذى يتم فيه ممارسة كافة الأعمال والأنشطة المرتبطة بالبحر.. حيث كانت السفن والبضائع تباع وتشترى هناك بالإضافة إلى العقارات والأسهم .

في ذلك الوقت، كانت إنجلترا قد إكتشفت مفهوم المؤسسات أو الشركات كوسيلة لممارسة الأنشطة التجارية من خلالها؛ لذلك لم يكن غريباً أن نجد بعض المحاولات السريعة لإنشاء أول شركة إنجليزية للتأمين البحري. ولكن نظراً لإعترضات المكتتبون الأشخاص في اللويدز وغيرهم من ملاك المكاتب الخاصة فإن محاولات إنشاء أول شركة للتأمين البحري لم تنجح حتى عام ١٧٢٠، عندما أعطى البرلمان الإنجليزي الترخيص لإنشاء أول شركتي تأمين في إنجلترا وهما شركتي لندن للتأمين ورويال للتأمين.

في عام ١٧٦٩، نظم المكتتبون في اللويدز أنفسهم تحت إسم اللويدز ومنذ هذا التاريخ وحتى الآن أصبح اللويدز هو مركز التأمين في لندن . وفي عام ١٧٧٩، تبنى اللويدز نموذج مطبوع لوثيقة التأمين البحري وباقتراح القرن الثامن عشر من نهايته، كانت أعمال المكتتبون الأشخاص مزدهرة للغاية. وقررت شركتا التأمين اللتان كانتا تتمتعان بإحتكار النشاط بأن تقوما بالتركيز على تأمينات الحياة والحريق. في هذا الوقت، كان عدد المكتتبون الأشخاص في اللويدز قد تزايد ليصل إلى أكثر من ١٠٠٠ مكتب، وكان وكلاء اللويدز منتشرين في معظم موانئ العالم.

ومع توسع الإمبراطورية البريطانية في ذلك الوقت وسيطرتها على أجزاء كبيرة من العالم وتوسع وازدهار عمليات التجارة الدولية انتشر التأمين البحري في العديد من دول العالم وتأثره بالطبع بالقوانين الإنجليزية ونماذج وشروط الوثائق الإنجليزية.

### **تعريف التأمين البحري على البضائع**

يمكن تعريف التأمين البحري بأنه عقد تتعهد بواسطته شركة التأمين بتعويض المؤمن له بالطريقة وإلى الحد المتفق عليه من الخسائر البحرية التي تحدث أثناء عملية نقل البضائع بحراً.

### **تعريف تأمين النقل الجوي للبضائع**

هو الذى يتم من خلاله التأمين على البضائع المنقولة جواً.

### **تعريف تأمين النقل البرى للبضائع**

يتم التأمين على البضائع المنقولة بواسطه الشاحنات (التريلات) والقطارات وذلك داخل حدود الجمهوريه أو بالطريق البرى الى خارج حدود الجمهوريه مثل ليبيا او دول الخليج.

## الاكتتاب فى تأمين البضائع

إن الهدف الأساسى لنشاط التأمين هو تحمل الأخطار التى يواجهها العملاء (سواء أفراد أو مؤسسات تجارية) فى مقابل الحصول منهم على أقساط التأمين والتى من المفترض أن تتجاوز قيمتها مجموع قيم المطالبات والمصروفات المرتبطة بإصدار الوثائق بحيث توفر لشركة التأمين هامش ربح مناسب.

إن وقوع الحوادث المؤمن عليها، لا يفترض أن يؤدى فى حد ذاته إلى تعرض شركة التأمين للخسارة، طالما أن التكلفة الإجمالية لمطالبات العملاء لا تتجاوز حدود الانحراف المتوقع والمسموح به فى خطة العمل .

ومن هنا يتضح أن طبيعة أخطار التأمين التى تواجهها شركات التأمين تكمن فى اختلاف النتائج الفعلية عن النتائج التى توقعتها الشركة فى خطة العمل . ويمكن القول بعبارة أخرى، أن خطر التأمين يعنى احتمالية أن تزيد قيم المطالبات (أو تنقص) عن ما هو متوقع لها خلال تلك الفترة .

إذا زادت قيم المطالبات عن مستوى التوقعات، فإن تلك الخسائر الإضافية التى ستعرض لها شركة التأمين ستحد من قيمة الأرباح التى يتوقعها، وإذا كانت تلك الخسائر أكبر بكثير مما هو متوقع، فإنها قد تؤدى إلى تحول الموقف المالى لشركة التأمين إلى الخسارة بدلاً من الربح وقد ينتهى الأمر فى نهاية المطاف إلى تآكل الملاءة المالية لشركة التأمين .

وعلى الرغم من أن حدوث عدد قليل من المطالبات مقارنة بما كان متوقع قد ينظر إليه الكثيرون على أنه شئ جيد، إلا أننا يجب ألا نغفل، عن أن قدرة شركة التأمين على التنبؤ بالنتائج ضمن نطاق محدد هو أمر أساسى للإدارة الجيدة لمخاطر الاكتتاب، وحدث أى إختلاف كبير غير متوقع (حتى لو كان جيد جداً) عن ما هو مخطط له قد يثير المخاوف عن مدى معرفة وخبرة شركة التأمين بالأخطار التى تكتتب فيها ومدى قدرتها على التوقع السليم لنتائج أعماله.

## دور مكتب التأمين

مما سبق يتضح الأهمية الكبرى لعملية الاكتتاب التى تعتبر أساس عمل شركات التأمين. ويمكن تلخيص الدور الذى يقوم به المكتب فى ما يلى:

١. تقييم الاخطار المعروضة عليه واتخاذ القرار بشأن قبولها أو رفضها.
٢. تحديد السعر والشروط التى تتناسب مع الخطر المعروض.

ولكى يستطيع المكتب القيام بهذا الدور فإنه يجب عليه أخذ العوامل التالية فى الاعتبار وهي ما يطلق عليها عوامل الاكتتاب **underwriting consideration** :

- نوع البضاعة cargo وطريقة التعبئة Packing
  - وسيلة النقل conveyance
  - الرحلة (voyage) trip
  - وقت رحلة (صيف أم شتاء) season
  - عوامل أخرى اجتماعية واقتصادية socio economics والتي تعني الخطر المعنوي moral hazard المتعلق بالبلد المصدر أو المستورد، وأيضا تشمل الخطر السياسي political risk.
- ويأجيز شديد يمكن إلقاء الضوء على المعلومات التي يجب أن تكون متوافرة بالنسبة للعناصر الخمسة:

#### ١- نوع البضاعة وطريقة التعبئة:

يعتبر أهم العوامل التي تحدد ماهية الخطر ومدى إمكانية قبوله، كما تلعب التعبئة أيضاً دوراً كبيراً في زيادة السعر المطبق أو تخفيضه أو فرض نسبة سماح من عدمه لأنها تعتبر إحدى الوسائل لمنع الخسائر أو تقليلها في عمليات النقل؛ فالبضائع المعبئة في أشكال سائبة تختلف عن البضائع في علب أو (صناديق كارتون) وربط وحزم وبالتالي أو داخل حاوية container؛ فمما لا شك فيه أن البضائع داخل عبوات صغيرة مناسبة لطبيعتها ثم توضع داخل عبوات أخرى في صناديق كارتون أو خشب ثم داخل حاوية تكون أكثر أمناً وأقل خسارة، والبضائع التي تكون سائبة (صب) مثل الحبوب بصفة عامة والكيماويات غالباً تتعرض لخسارة أكبر، ولذلك تخضع هذه الأنواع لنسب سماح مختلفة تهدف أن يتحمل المؤمن له الخسائر الصغيرة مقابل تخفيض السعر المطبق وفي نفس الوقت تحد من مسؤولية شركات التأمين تجاه هذه الخسائر.

بالإضافة لما سبق فإن الحجم والوزن أو القيمة تلعب هي الأخرى دوراً كبيراً في أن تكون معرضة للخطر مثل السرقة أو النهب أو الهروب بها، ولذلك يجب على مكتب التأمين أن يسأل عن أحسن الوسائل والاحتياطات الأمنية المتخذة في حالة شحن الذهب والماس أو المعادن النفيسة والتي ينبغي أن تكون ذات جودة عالية جداً مقارنة مثلاً بحالة شحن الماكينات.

ويمكن القول بأن الرسائل ذات الحجم الكبير والوزن الثقيل تحتاج إلى وسائل مناسبة في المناولة (التداول) أثناء نقلها من مكان إلى آخر عنها في الرسائل ذات الحجم الصغير والوزن الضئيل.

ومما سبق يتضح أن من أهم العناصر أنه يجب أن تتوفر معلومات عنها لصياغة الشروط المناسبة وتحديد ما يلي:

- ماهية البضاعة
- حساسية البضائع للتلف أو الخسارة
- التعبئة
- حالة البضاعة جديدة أم مستعملة

- الخسارة العادية normal risk والتي يقصد بها هل نوع البضاعة موضوع التأمين من خلال الإحصائيات السابقة نتائجه جيدة أم رديئة.
- المستنقذات بمعنى أنه في حالة وجود تلف هل يمكن الاستفادة منها؟
- مدى خطورة هذه البضاعة وكيفية شحنها وتستيفها.

## ٢- وسيلة النقل conveyance:

من خلال المعلومات المتوافرة، على المكتب أن يسأل نفسه هل يشعر بالرضا تجاه هذه المعلومات عن السفينة الناقلة للبضاعة موضوع التأمين  
Am I comfortable with the information on hand concerning the conveyance?  
ومعنى الشعور بالرضا هو أن تكون المعلومات كافية لوصف الخطر وتحديدته وأن تكون دقيقة وصحيحة.

### ويمكن تغطية هذه النقطة من خلال معرفة المعلومات الآتية:

- معلومات عن مالك السفينة
- معلومات عن علم السفينة وجنسيته
- معلومات عن عمر السفينة وهي سنة البناء
- هل السفينة تعمل على خط ملاحي منتظم؟
- نوع السفينة (بضائع عادية general cargo / خزان (صهريج) tanker / صب bulk / متخصصة للسيارات vehicle carrier/Roro/ سفن حاويات container ship)
- معلومات عن الحمولة ووزن السفينة وهل الحمولة تتناسب مع وزن السفينة؟
- معلومات عن إدارة السفينة وهل تخضع لكود السلامة الدولي ISM Code ومؤمنة لدى نوادي الحماية والتعويض P&I.. فعلى سبيل المثال فإن رسائل الزيوت والشحوم والبتروال الصب يجب أن تكون السفينة الصهريج (Tanker)،



(Tanker) السفينة الصهريج

ورسائل القمح والذرة والأرز في حالة شحنها صب يجب أن تكون السفينة صب (Bulk)،



السفينة الصب (Bulk)

وكذلك السفن المتخصصة تتناسب مع رسائل الحيوانات الحية والسيارات. فإذا كانت السفينة أكبر من ١٥ سنة ولا تعمل على خط ملاحي منتظم فإنها تخضع لرسم كبر عمر السفينة طبقاً لشرط تصنيف السفن.

### ٣- زمن الرحلة Season:

بمعنى هل الرحلة تتم في الصيف أم الشتاء؟ فيجب على مكتب التأمين أن يكون ملماً بكل المعلومات التي تتعلق بحالة الطقس في وقت زمن الرحلة من ناحية وجود رياح أو وجود أمطار غزيرة أو عواصف أو أعاصير؛ وكذلك يجب أن يكون على علم بدرجة الحرارة ودرجة الرطوبة ومدى تأثيرهما على البضاعة موضوع التأمين؛ فعلى سبيل المثال رسائل الأخشاب المستوردة من بلاد ذات طقس بارد تخضع لأسعار تختلف عنها إذا كانت واردة من بلاد ذات طقس معتدل.

### ٤- طول الرحلة:

من المعروف أن طول الرحلة له تأثير مباشر في تحديد درجة الخطر، وأنه كلما زادت طول ومدة الرحلة زادت فترة التعرض للخطر؛

The longer it is the longer the cargo remains exposed to perils.

وعلى الرغم من أن هذا العامل من الناحية العملية قد لا يؤخذ في الاعتبار نهائياً.. إلا أنه يجب أيضاً معرفة هل الرحلة مباشرة بدون وجود إعادة شحن أم غير مباشرة؛ ففي حالة وجود إعادة شحن يفرض سعر إضافي لأنه يمثل خطراً إضافياً عن الخطر الأصلي. في ضوء التسهيلات المتاحة بالميناء الذي ستتم فيه إعادة الشحن في حالة وجوده.

والمقصود بإعادة الشحن تفريغ البضاعة من السفينة الأصلية وإعادة شحنها على سفينة أخرى.

### ٥- عوامل أخرى اجتماعية واقتصادية Socio economics:

وتعتبر معرفة هذه العوامل ليست بالأمر اليسير على مكاتب التأمين إذ أنها معلومات تحتاج من المكتب البحث والدراسة لكل ما هو جديد والمتابعة الجغرافية لموانئ الشحن المختلفة من حيث مواقعها والتسهيلات المتاحة والمتوفرة بها، وتتلخص هذه العوامل في العناصر الآتية:

- خطر السرقة في الموانئ المعنية والمتمثل في سلوك الأفراد القائمين بالأعمال والذي يطلق عليه

الخطر المعنوي Moral Hazard.

- الخطر السياسي Political Risk والذي يلعب دوراً كبيراً في تحديد ماهية قبول الأخطار وتقليلها مثل عدم قبول تغطية خطر الحرب والإضرابات في بعض البلاد أو قبول التغطية بشروط (ج) التي تتسم بأن نطاق التغطية الوارد بها أقل من نطاق التغطية الخاص بشروط (أ) والتي تعتبر تغطية لجميع الأخطار All Risks.

- يدخل تحت هذا البند التسهيلات المتاحة بالموافق المعنية؛ فعلى سبيل المثال هل هذه الموانئ مجهزة آلياً بحيث تتم عمليات الشحن والتفريغ بالآلات وليست بالمناولة والذي يطلق عليها Handling Facilities والتي تشمل أيضاً العمليات التي يتم إتخاذها لإصلاح التلف ومعالجة العيوب في حالة حدوث خسارة.

- سمعة وخبرة المرسل إليه أو الوكيل الذي يقوم باستلام الرسالة فمن المفترض أنه يكون على معرفة جيدة بطبيعة الرسالة المؤمن عليه، ويتحرك تلقائياً بكل ما هو صحيح لتأمين وسلامة البضاعة.

- تقييم الخطر Risk Assessment = Imagination Detective:

وهو تحديد أي خطر عن طريق إعداد وحصر الجوانب الإيجابية ومقارنتها بالجوانب السلبية والمفاضلة بينهما وتحويله إلى خطر جيد بقدر الإمكان.

### التسخير والشروط

كما سبق وأن ذكرنا؛ يتم التأمين على البضائع والشحنات المنقولة بالسفن أو الطائرات أو القطارات والترييلات ضد المخاطر التي قد تتعرض إليها في أثناء عملية النقل من مكان لآخر.

### التأمين البحري / الجوي

ينقسم إلى مجموعة من الشروط والتغطيات يتم تحديدها بناءً على عدده عوامل مختلفة وهي:

- **رغبة العميل:** (فهناك عميل يرغب في التأمين ضد جميع الأخطار وآخر لا يرغب إلا في تغطية أخطار محدده).

- **نوع البضاعة:** (حيث أن أجهزة الكمبيوتر على سبيل المثال تختلف عن حديد التسليح).

- **خط سير الرحلة:** (رسالة مصدره إلى الولايات المتحدة تختلف عن رسالة مصدره إلى اليمن).

- **التكلفة:** (هناك عميل يرغب في سداد مبلغ قليل مقابل تغطية محدودة).

- **سياسته شركة التأمين:** (هناك رسائل لا ترغب الشركة في التأمين عليها مثل الأمتعة الشخصية والحيوانات الحية و الفواكه الطازجة)

- **خبره العميل السابقة:** (معدل الخسائر و/ أو نتائج العميل).

## شروط تغطية تأمين البحري بضائع

تعتمد وثائق تأمين البحري بضائع في مصر بصفة أساسية على شروط مجمع مكنتبي التأمين بلندن، وذلك لكون هذه الشروط هي الأكثر إستعمالاً في العالم وأيضاً لتأثر مصر بالثقافة الإنجليزية اثناء فترة الإحتلال الإنجليزي لمصر والتي إمتدت لأكثر من سبعين عام وكذلك لأن معظم عمليات إعادة التأمين المصرية كانت تتم في سوق لندن. يمكن تقسيم تلك الشروط إلى مجموعتين رئيسيتين وهما الشروط الأساسية ( شروط أ – ب – ج ) والشروط التجارية.

### أولاً.. الشروط الأساسية

#### **شروط مجمع مكنتبي التأمين البحري بلندن**

- هي الشروط التي تم إصدارها من قبل مجمع مكنتبي التأمين البحري بلندن في أوائل الثمانينيات، والتي تمت إضافتها إلى وثائق التأمين البحري القياسية (النمطية). وهي عبارة عن ثلاث مجموعات من الشروط التي توفر مستوى مختلفاً من الحماية.
- من المعروف في النقل البحري ثلاثة أنواع من التغطيات وهي:
  - شروط (أ) والمعروفة بشروط جميع الأخطار All Risks وهي تغطي جميع الأخطار عن الخسائر والأضرار التي تصيب الرسالة موضوع التأمين فيما عدا ما ينص عليه من استثناءات واردة بظهور الشروط والمحددة بالبند ٤، ٥، ٦، ٧.
  - شروط (ب) و (ج) وتسمى وثائق محددة التغطية Named Perils طبقاً للنموذج المعمول به في سوق التأمين، ويمكن القول بأنه في شروط (ب) و (ج) تكون مسؤولية المؤمن له في أن يثبت وقوع الخسارة أو الضرر المفاجئ وأن سبب الخسارة أو الأضرار يرجع إلى الخطر المؤمن ضده، أما في حالة التغطية بشروط (أ) جميع الأخطار فإن المؤمن له مطالب فقط بإثبات وقوع الضرر أو الخسارة المفاجئة وغير المتوقعة وأن شركة التأمين تستطيع فقط أن تنفي مسؤوليتها إذا ثبت أن الخسارة التي لحقت بالمؤمن له تقع في نطاق الاستثناءات الواردة بالوثيقة وتوجد تغطية أخيرة وهي شروط الفقد الكلي والتي تغطي الفقد الكلي للرسالة المؤمن عليها الناتج عن هلاك الوحدة الناقلة.
- تختلف الأسعار من شروط لأخرى ومن نوع بضاعة إلى أخرى، ويمكن القول بأن البضائع ذات الطبيعة الخاصة والتي إذا تعرضت لمجرد حادث بسيط يمكن أن يؤثر على كل البضاعة فإن هذا النوع يناسبه التغطية بشروط جميع الأخطار بأسعار أعلى مما إذا تم تغطيتها بشروط (ب) و (ج) أو شروط الفقد الكلي.

ونتناول في ما يلي إستعراض كل شرط من هذه الشروط الثلاث على حدى:

## شروط المجمع لتأمين البضائع (أ) Institute Cargo Clauses (A)

توفر شروط (أ) التغطية التأمينية في ثلاث أجزاء:

- تغطية الخسائر أو الأضرار الناتجة عن كافة الأخطار التي تتعرض لها الأشياء المؤمن عليها، فيما عدا الإستثناءات المنصوص عليها تحديداً، ويطلق على هذا التأمين عدة تعريفات أو مصطلحات مختلفة مثل:

- جميع الأخطار All Risks

- من المخازن للمخازن From Warehouse To Warehouse

- من الباب للباب From Door To Door

- تغطية نصيب البضاعة من العوارية العامة ومصروفات الإنقاذ البحري ( التي يتم تسويتها أو تقريرها وفقاً لعقد النقل و/ أو القانون والعرف السائد ) عندما تحدث لتجنب الخسارة أياً كان سببها.
- تغطية نصيب المؤمن له من المسؤولية وفقاً لشروط "مسئولية التصادم المشتركة" بعقد النقل.
- تعتبر شروط (أ) أوسع وأشمل تغطية حيث تغطي ما قد تتعرض له الرسالة من خسائر أثناء عملية النقل والنتيجة عن :
- (غرق - تلف - كسر - عجز - سرقة - حريق ،،،، إلخ).

### تعريف العوارية العامة:

يقصد بالعوارية العامة حدوث حادث ملاحى أو خطر يهدد سلامة السفينة وما تحمله من بضائع ومايتبع ذلك من إجراءات يتخذها ربان السفينة ومصاريف يتم سدادها وبالتالي يتم توزيع تلك المصاريف على أصحاب البضائع ومالك السفينة.

**مثال:** سفينة حدث لها عطل بالماكينات في عرض البحر فقام الربان بإرسال نداء إستغاثة لأحد السفن لتقوم بسحبها إلى أقرب ميناء وبالتالي يتم سداد مصاريف مقابل عملية الإنقاذ وتلك المصاريف يتم توزيعها على أصحاب البضائع ومالك السفينة كل بنسبته.

### الأخطار المستثناة

لأن شروط (أ) تغطي جميع الأخطار فإن المكتتب يجب عليه إدراك وتقييم الأخطار المستثناة وليس الأخطار المغطاة فقط.

- تحدد البنود ٤، ٥، ٦، ٧ الإستثناءات الموجودة في شروط المجمع لتأمين البضائع سواء في شروط (أ) أو (ب) أو (ج).

- يستثنى البندان ٦ ، ٧ أخطار الحروب والإضرابات من التغطية لمنع الإزدواج حيث أن هذين الخطرين لهما شروط خاصة بهما وهما:
- شروط الحروب ٢٠٠٩/١/١.
- شروط الإضرابات ٢٠٠٩/١/١.

#### أهم الاستثناءات في تغطية شروط (أ)

- التصرف الضار المتعمد للمؤمن له .
- التسرب العادى أو النقص العادى فى الوزن أو الحجم أو البلى العادى للأشياء المؤمن عليها .
- عدم كفاية أو عدم ملائمة التغليف أو التجهيز للأشياء المؤمن عليها بالقدر الكافى لتحمل الأحداث العادية التى تقع أثناء النقل وذلك عندما يتم التغليف أو التجهيز من خلال المؤمن له أو موظفيه قبل بداية التأمين .
- العيب الذاتى أو طبيعة الأشياء المؤمن عليها .
- الخسائر أو الأضرار أو المصروفات الناتجة عن التأخير، حتى ولو كان التأخير نتيجة لخطر مؤمن ضده.
- الإعسار المالى أو عدم الملاءة المالية لملاك أو مديرى أو مستأجرى أو مشغلى السفينة، وبشرط أن يكون المؤمن له على علم بذلك.
- الإنشطار أو الإندماج أو التلوث النووي أو الذرى.

#### شروط مدة سريان التغطية Duration Clause

هذا الشرط موجود فى كافة شروط المجمع الثلاث وبنفس الكلمات حيث يصف هذا الشرط النقطة التى تبدأ فيها التغطية التأمينية والنقطة التى تنتهى عندها. وهذا التحديد هام جداً فى التأمين البحرى، لأنه بالمقارنة بتأمينات غير البحرى والتى تبدأ وتنتهى فيها التغطية فى تاريخ محدد، فإن التغطية فى التأمين البحرى تبدأ مع عملية النقل وتنتهى مع نهايتها. وطبقاً لهذا الشرط فإن التأمين يبدأ فى الوقت الذى تترك فيه الأشياء المؤمن عليها المخازن أو أماكن الإيداع فى المكان المحدد بالوثيقة لبدء عملية النقل ويستمر أثناء نقلها بالطريق المعتاد وينتهى إما :

- بإنهاء عملية التفريغ فى المخازن النهائية أو أماكن الإيداع فى جهة الوصول المحددة بالوثيقة.
- بإنهاء عملية التفريغ فى أى مخزن أو مكان آخر للإيداع سواء قبل أو فى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة والذى يختاره المؤمن له سواء لإستعماله:
- للتخزين عدا ما قد يقع أثناء النقل بالطريق المعتاد.
- لتوزيع البضائع أو لتخصيصها.
- عندما يقرر المؤمن له أو موظفيه إستعمال أى وسيلة نقل أو حاويات بغرض تخزين البضاعة بخلاف ما قد يقع أثناء النقل بالطريق المعتاد.

- عند إنقضاء ٦٠ يوم بعد إتمام عملية تفريغ الأشياء المؤمن عليها من السفينة الناقلة في الميناء النهائي للتفريغ أو وصولها الى المخازن النهائيه أيهما أسبق في الحدوث.

يظل التأمين سارياً أثناء:

- التأخير الخارج عن إرادة المؤمن له.
- إنحراف السفينة عن خط مسارها العادي.
- التفريغ الإضطراري.
- إعادة الشحن وإعادة النقل من سفينة لأخرى.
- أى تغيير في الرحلة بسبب إستعمال ملاك السفينة للرخصة المخولة لهم بمقتضى عقد النقل .

يجب على المكتب إدراك أن مصطلح "النقل بالطريق المعتاد" يشير فقط إلى عمليات تخزين البضائع بشكل مؤقت كجزء أساسي من كامل عملية النقل . على سبيل المثال، البضائع المخزنة في مستودعات التخزين بانتظار وصول السفينة الناقلة هي بضائع لا تزال في مسار النقل بالطريق المعتاد. أحياناً، قد يقوم متعهدى النقل البرى بتخزين البضاعة لدمجها مع بضاعة أخرى لنقلها باستعمال سيارة نقل كبيرة واحدة. قد يتم أيضاً تخزين البضائع بشكل مؤقت في إنتظار إنهاء إجراءات الإفراج الجمركى. كل من أنواع التخزين السابقة تتم بشكل مؤقت وخلالها تظل البضائع في مسار النقل بالطريق المعتاد، وبالتالي تظل التغطية التأمينية سارية، أما كافة أنواع التخزين الأخرى فإنها تقع خارج نطاق تغطية تأمين البحرى لأن عملية النقل البحرى تكون قد إنتهت.

## شروط المجمع لتأمين البضائع ( ب ) Institute Cargo Clauses (B)

- تختلف شروط (ب) و (ج) عن شروط (أ) في ما يلي:
- أنها تغطية جزئية غير شاملة
  - تغطى مجموعة محددة من الأخطار يتم ذكرها تحديداً وغالباً ما تكون من الميناء في بلد المصدر الى ميناء الوصول في بلد المستورد.
  - تغطى شروط (ب) الخسائر أو الأضرار التى تلحق بالشئ المؤمن عليه والناجمة عن الأخطار التالية:
  - الحريق أو الانفجار .
  - شحوط أو جنوح أو غرق أو إنقلاب السفينة .
  - إنقلاب وسيلة النقل البرى أو خروج القطارات عن القضبان الحديدية .
  - تصادم أو احتكاك السفينة أو وسيلة النقل بأى جسم خارجى عدا المياه .
  - تفريغ البضاعة في ميناء الإغاثة .

- الزلازل ، البراكين ، الصواعق .

كما يغطي التأمين بهذه الشروط الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالشئ المؤمن عليه والناجمة عن :

- تضحية العوارية العامة .
- الرمي في البحر أو إكتساح مياه البحر للسفينة .
- دخول مياه البحر أو البحيرات أو الأنهار لعنابر السفينة أو وسيلة النقل البرى أو الحاويات أو أماكن التخزين .
- الخسارة الكلية لأى طرد يفقد من على ظهر السفينة أو يسقط أثناء الشحن أو التفريغ من وإلى السفينة .
- كما يغطي هذا التأمين أخطار العوارية العامة ومسئولية التصادم المشتركة بنفس الكلمات والصياغة الموجودة في شروط المجمع (أ) .

وتعد إستثناءات شروط (ب) والمنصوص عليها في البنود ٤ ، ٥ ، ٦ و ٧ هي تقريباً نفس الإستثناءات المنصوص عليها في شروط (أ) . الإختلاف الوحيد بينهما هو وجود إستثناء إضافي في شروط (ب) ( الشرط ٤-٧ ) والذي يستثنى الضرر المتعمد أو الإلتلاف المتعمد للأشياء المؤمن عليها أو أى جزء منها من أى شخص أو أشخاص.

### شروط المجمع لتأمين البضائع ( ج ) Institute Cargo Clauses (C)

- تغطي شروط (ج) عدداً أقل من الأخطار المسماة مقارنة بشروط (ب). حيث تغطي هذه الشروط الخسارة أو الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه والتي تعود بدرجة معقولة إلى :
- الحريق أو الانفجار .
  - جنوح أو شحوط أو غرق أو إنقلاب السفينة أو القارب .
  - إنقلاب الناقل البرية أو خروج القطار عن القضبان .
  - تصادم أو إحتكاك السفينة أو القارب أو وسيلة النقل بأى جسم خارجى عدا الماء .
  - تفريغ البضاعة في ميناء الإغاثة.

كما يغطي التأمين بهذه الشروط الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالشئ المؤمن عليه والتي تحدث نتيجة لما يلي:

- تضحية العوارية العامة.
- الرمي في البحر.

كما تغطي هذه الشروط أخطار العوارية العامة ومسئولية التصادم المشتركة بنفس الكلمات والصياغة المستخدمة في شروط (أ) و (ب) .

### المقارنة بين تغطيات (أ ، ب ، ج)

يجب على المكتب ادراك وتقييم الاختلاف في نطاق ومدى التغطية التي توفرها شروط أ ، ب ، ج. والتي يمكن تلخيصها في التالي:

- لا تغطي شروط (ب) الأخطار التالية:
  - السرقة والسطو .
  - عدم التسليم والعجز.
  - الأضرار العرضية بخلاف خطر سقوط الطرد .
  - الأضرار العمدية .
- التغطيات في شروط (ج) أقل إتساعاً من تغطيات شروط (ب) بالإضافة إلى الأخطار التي لا تغطيها شروط (ب) والسابق ذكرها ، فإن شروط (ج) لا تغطي أخطار:
  - الزلازل .
  - البراكين .
  - الصواعق .
  - إكتساح مياه البحر للسفينة .
  - دخول مياه البحر أو البحيرات أو الأنهار لداخل السفينة أو وسيلة النقل أو الحاويات أو أماكن التخزين.

### شروط المجمع لتأمين البضائع (جوا) Institute Cargo Clauses (AIR)

تتبع هذه الشروط شروط (أ) لتغطية البضائع، الاختلافات بينهما تكمن فقط في الإشارة إلى الطائرة بدلاً من السفينة وتخفيض الحد الأقصى للأيام المذكور في شرط المدة من ٦٠ يوم إلى ٣٠ يوم .

### شروط المجمع لتأمين الحرب (بضائع) Institute War Clauses (Cargo)

تغطي شروط المجمع لتأمين الحرب (بضائع) الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها والنتيجة عن :

- الحرب والحرب الأهلية والثورة والعصيان والتمرد والمنازعات الأهلية التي تنشأ عن ذلك، أو أي فعل معادى بواسطة أو ضد قوة معادية.
- الإستيلاء والحجز والقبض والإيقاف والمنع، الذي ينشأ عن الأخطار المذكورة أعلاه وما ينشأ عنها أو عن محاولة القيام بها من نتائج .

- الألغام المتفجرة والطوربيدات والقنابل أو أى أسلحة حرب متفجرة .

كما تغطي هذه الشروط أيضاً العوارية العامة ومصرفوفات الإنقاذ البحرى والتى تصرف لمنع أو تتعلق بمنع خسارة ناشئة عن خطر مغطى بهذه الشروط .

#### شرط مدة سريان التغطية في شروط أخطار الحروب

يختلف شرط المدة في شروط الحروب عن مثيلها في شروط (أ ، ب ، ج) . في شروط الحروب فإن التأمين يبدأ فقط عندما يتم شحن الأشياء المؤمن عليها على ظهر السفينة الناقلة وينتهى التأمين عندما :

- يتم تفريغ البضاعة من على ظهر السفينة في ميناء الوصول النهائى أو المكان النهائى للتفريغ . أو
- بانقضاء ١٥ يوم تبدأ من منتصف ليل يوم وصول السفينة إلى الميناء أو المكان النهائى للتفريغ،
- أيهما أسبق في الحدوث.

يعكس النص في هذا الشرط نية المؤمن الواضحة في تغطية أخطار الحروب في البحر فقط . أخطار وخسائر الحروب على البر عادة ما تكون كبيرة للغاية وأكثر جسامه من قدرة المؤمن على تغطيتها والجهة التى يمكنها تحمل مثل هذه الخسائر هي حكومات الدول المشتركة في النزاع .

#### شروط المجمع لتأمين الإضرابات ( بضائع ) Institute Strikes Clauses(Cargo)

يوفر هذا التأمين التغطية التأمينية عن الخسائر أو الأضرار التى تلحق بالأشياء المؤمن عليها والناجمة عن الآتى:

- المضربون أو العمال المعتصمون أو الأشخاص الذين يشتركون في القلاقل العمالية أو الشغب أو الإضرابات الأهلية .
- أى عمل إرهابى . و
- أى شخص يعمل بدافع سياسى أو أيولوجى أو دينى .

#### ملحوظة

تقوم هذه الشروط بتعريف الإرهاب على أنه:  
الفعل الذى يقوم به أى شخص يعمل بالنيابة عن أو من خلال علاقته بأى منظمة تقوم بأفعال موجهة لقلب نظام الحكم أو التأثير عليه باستعمال القوة أو العنف وسواء كانت الحكومة شرعية أو غير شرعية .

- تغطي هذه الشروط كذلك كلاً من خسائر العوارية العامة ومصرفوفات الإنقاذ.
- يتشابه شرط مدة سريان التغطية في شروط الإضرابات مع مثيله في شروط (أ)، (ب)، (ج).

## ثانياً.. شروط البحرى الخاصة بسلع محددة ( الشروط التجارية )

على الرغم من أن شروط (أ، ب وج) تستعمل لتأمين الغالبية العظمى من البضائع ، فإن بعض الأنشطة التجارية تحتاج لشروط مصممة خصيصاً من أجلها وهذا ما يوصف بشروط السلع او الشروط التجارية commodity clauses. ومن هذه الشروط ما يلي:

### ١. شروط المجمع لتغطية البترول صب ٨٣/٢/١

التغطية التى توفرها شروط البترول مبنية أساساً على شروط ( ج ) مع إضافة هذه الأخطار:

- الزلازل والبراكين والصواعق .
- خسارة أو تلوث البضاعة نتيجة للتسرب من أنابيب التوصيل أثناء الشحن، إعادة الشحن أو التفريغ .
- إهمال قبطان السفينة أو الضباط أو البحارة أثناء ضخ أو تفريغ البضاعة .
- التلوث الناتج عن سوء الأحوال الجوية .

الأخطار الثلاثة الأخيرة تختلف إلى حد كبير عن الأخطار المعتاد تغطيتها فى تأمينات النقل البحرى . فهذه الأخطار هى أخطار خاصة يتعرض لها البترول أثناء نقله، ولذلك فإن هذه الشروط هى تغطية مصممة خصيصاً لهذا النوع من المنتجات .

### ٢. شروط المجمع لتأمين الفحم ٨٢/١٠/١

هذه الشروط مبنية أساساً على شروط (ب) . الفرق الأساسى بينهما هو أن شروط الفحم تغطى البضاعة فقط بمجرد شحنها على ظهر السفينة الناقلة وتنتهى التغطية بتفريغ البضاعة من على ظهر السفينة فى المكان المحدد بعقد النقل . الإختلاف الثانى هو أن شروط الفحم تغطى الحريق ، الانفجار أو التسرب حتى لو حدث نتيجة للإشتعال الذاتى أو العيب الذاتى أو طبيعة الشئ المؤمن عليه .

### ٣. شروط المجمع للأغذية المجمدة ( أ ) ( بإستثناء اللحوم المجمدة )

- صياغة هذه الشروط تختلف إختلافاً كبيراً عن شروط (أ) المبنية عليها فى الأساس . على الرغم من أن شروط (أ) تغطى جميع الأخطار، فإن شروط الأغذية المجمدة تستثنى الخسائر أو الأضرار الناتجة عن التغير فى درجات الحرارة أياً كان سبب حدوثه. مع ذلك، فإن هذا الخطر يغطى ولكن فقط إذا حدث التغير فى درجات الحرارة نتيجة لأى من الأسباب التالية :
- عطل الآت التبريد مما يؤدى إلى توقفها عن عملية التبريد لفترة لا تقل عن ٢٤ ساعة.
- الحريق أو الانفجار.
- شحوط أو جنوح أو غرق أو إنقلاب السفينة.

- إنقلاب السيارة الناقلة أو خروج عربات السكك الحديدية عن القضبان.
- تصادم أو إحتكاك السفينة أو الطائرة أو وسيلة النقل بأى جسم خارجى ما عدا الماء .
- تفريغ البضاعة فى ميناء الإغاثة.
- من الممكن دائماً التفاوض مع شركة التأمين على فترة توقف تقل عن ٢٤ ساعة وهذا ما يحدث عادة أثناء نقل البضاعة براً فى سيارات مبردة حيث غالباً ما يتم الاتفاق على تخفيض مدة التوقف إلى حوالى ٨ ساعات. والسبب وراء ذلك يرجع إلى سهولة قيام الناقل بنقل البضاعة إلى مخزن تبريد إذا حدث عطل أو خلل فى ماكينات تبريد السيارة.
- يحدد مكان بدء التغطية وانتهائها بمكان أو مخزن التبريد أو التجميد فى جهة الشحن أو الوصول. وهذا الأمر هام للغاية نظراً لأن وسائل النقل المبردة سواء فى البحر أو البر عملها الأساسى هو الحفاظ على البضاعة فى نفس درجة الحرارة التى شحنت بها ، لذلك فإن البضاعة لابد وأن تكون مبردة أو مجمدة قبل الشحن على وسيلة النقل . بالمثل فإن درجة حرارة وسيلة النقل عند الشحن لابد وأن تتطابق مع درجة حرارة البضاعة المشحونة.
- تنتهى هذه الشروط بملاحظة خاصة تنص على أن التأمين لا يغطى الخسائر أو الأضرار الناتجة عن الحظر ، الرفض ، المنع أو الإحتجاز الذى تقوم به حكومة أى دولة . مع ذلك، فإن هذا الإستثناء لا يمتد للأضرار أو الخسائر التى تلحق بالبضاعة نتيجة لأى خطر مغطى طبقاً لشروط الأغذية المجمدة وبشرط أن تكون هذه الأضرار أو الخسائر قد حدثت قبل الحظر ، الرفض ، المنع أو الإحتجاز.

#### ملحق امتداد تغطية الأغذية المجمدة

ساهمت شروط ملحق امتداد تغطية الأغذية المجمدة فى إتساع التغطية التأمينية للبضاعة لتتقرب بدرجة كبيرة من تغطية جميع الاخطار، حيث تشمل التغطية:

- العيب الذاتى .
  - خطر تلوث العظام وعدوى السالمونيلا والإصابات الجرثومية التى تحدث قبل بدء التأمين .
  - الخطأ فى الإعداد، التغليف، التبريد، التجميد أو التعبئة.
  - المطالبات عن خسارة السوق.
- وتوجد هذه التغطيات كذلك فى شروط ملحق امتداد التغطية التأمينية للحوم المجمدة والذى يمكن إضافته إلى شروط اللحوم .

#### ٤- شروط المجمع لتغطية اللحوم المجمدة

- تنص مقدمة هذه الشروط على أنها غير مناسبة لتغطية اللحوم المبردة أو المجففة أو الطازجة . مع ذلك ، فإن مقدمة الشروط تنص بشكل واضح على أن هذه الشروط هى شروط إسترشادية فقط وأن المؤمن يستطيع تعديلها بالشكل المناسب له. هذا الأمر يعطى الحرية للمؤمن فى تصميم التغطية لتتوافق مع أسلوب إكتتابه ولمواجهة إحتياجات عملائه . وفى الحقيقة ، أن عدم وجود

شروط خاصة باللحوم المجففة أو المبردة يجعل من شروط اللحوم المجمدة أقرب تغطية متاحة في حال طلب تغطية عطل أو خلل أجهزة التبريد.

توفر هذه الشروط التغطية على أساس جميع الأخطار. الاختلاف الأساسي يكمن في أن التغطية تبدأ فقط بمجرد دخول اللحوم المبردة أو المجمدة إلى غرف التبريد أو التجميد في المكان المنصوص عليه في وثيقة التأمين. بعد ذلك، تمتد التغطية لفترة أقصاها ٦٠ يوم قبل الشحن على ظهر السيارة أو السفينة الناقلة، وتستمر التغطية خلال المسار المعتاد للرحلة، وحتى وصولها إلى مكان التخزين المبرد في جهة الوصول. وتغطي الشروط كذلك البضائع المخزنة بعد إنتهاء التفريغ من السفينة في ميناء التفريغ سواء لتخزينها خارج المسار المعتاد للرحلة أو لتوزيع البضاعة أو تخصيصها. وينتهي التأمين بانقضاء:

- ٣٠ يوم من تاريخ التفريغ من السفينة في موانئ الولايات المتحدة، كندا، قارة أوروبا، المملكة المتحدة. أو

- ٥ أيام لآى جهة وصول أخرى .

توجد أيضاً شروط بديلة لهذه الشروط وهي شروط ( المجمع للحوم المجمدة أ - ٢٤ ساعة توقف). هذه الشروط توفر التغطية ضد جميع الأخطار فيما عدا التغير في درجات الحرارة والتي تغطي فقط إذا حدثت نتيجة لبعض الأخطار المنصوص عليها في شروط (ج). أكثر من ذلك، فإن عطل ماكينات التبريد الذى يؤدى إلى تلف اللحوم نتيجة التغير في درجات الحرارة يجب أن يستمر لمدة ٢٤ ساعة على الأقل.

تغطي هذه الشروط كذلك الأضرار التي تلحق باللحوم المجمدة نتيجة لعيب أو خلل أجهزة التبريد والذي يؤدى إلى ذوبان اللحوم سواء كلياً أو جزئياً. في كلا الحالتين فإنه من الطبيعي أن يقوم المرسل إليه برفض اللحوم لأنها أصبحت غير صالحة للإستهلاك الآدمي. في الحالات التي تحدث فيها إذابة ثم إعادة التجميد للحوم عادةً ما يكون من الصعب تحديد المرحلة التي حدث فيها عطل التبريد. لذلك قد يكون من الضروري إقناع ملاك السفينة بتوفير نسخة من سجل درجات الحرارة أثناء الرحلة والتي - من الناحية القانونية - يوجد التزام قانوني عليهم بتوفير نسخة للشاحن عند الطلب. في مثل هذه الظروف فإن الشروط تغطي هذه الخسارة بشرط توفير الإثباتات الكافية لكل مطالبة حيث يقوم المؤمن في هذه الحالات بسداد قيمة الخسارة الى المؤمن له ثم يحاول بعد ذلك ممارسة حقه في الرجوع على ملاك السفينة أو السيارة الناقلة .

يجب على المكتتب إدراك الفرق بين البضائع المجمدة الصلبة والبضائع التي تنقل وهي مبردة أو مجففة. حيث ان البضائع المجمدة الصلبة تستحق سعر اقل من البضائع المبردة أو المجففة لأن عطل أو خلل أجهزة التبريد لا يؤدى إلى تلف البضاعة طالما أن فترة العطل لم تتجاوز بضعة ساعات وبشرط بقاء الحاوية مغلقة. على الجانب الآخر، فإن البضائع المبردة أو المجففة تكون معرضة بشكل أكبر إلى التلف السريع إذا توقفت أجهزة التبريد خاصة إذا حدث ذلك في بيئة حارة .

لذلك فإنه يجب على المؤمنین تقدير الاختلاف في الخطر عند تحديد شروط وسعر التأمين والذي يجب أن يكون أقل في حالة البضائع المجمدة الصلبة.

#### ٥- شروط المجمع لتأمين الأخشاب

توفر هذه الشروط التغطية التأمينية بأسلوبيين مختلفين :

- الأخشاب المنقولة على سطح السفينة.
- الأخشاب غير المنقولة على سطح السفينة.
- بالنسبة للأخشاب المنقولة على سطح السفينة فإن التغطية تتطابق تقريباً مع شروط (ب) مع إضافة تغطية اخطار السرقة وعدم التسليم والضرر العمدى. مع ذلك، إذا تم نقل الأخشاب داخل حاوية منقولة على سطح السفينة فإن التغطية تكون على أساس جميع الأخطار. وتطبق أيضاً تغطية جميع الأخطار على الأخشاب المخزنة في مؤخرة السفينة أو في غرف سطح السفينة أو في أى مكان آخر مغلق على سطح السفينة. وبالنسبة للأخشاب غير المنقولة على سطح السفينة فإن التغطية تكون على أساس جميع الأخطار.
- قبل ظهور الحاويات كانت الأخشاب تنقل في حزم على سطح السفينة ، مما يعرضها لأخطار الطقس السيء والأمواج العاتية ويؤدى إلى تحرك الأخشاب من أحد جانبي السفينة إلى الآخر مما يؤدى إلى خلل كبير في إتزان السفينة. بعد البدء في نقل الأخشاب داخل حاويات فإن الخطر قد تحسن إلى حد كبير مما أعطى الفرصة لشركة التأمين لتغطية الأخشاب بشروط جميع الأخطار حتى ولو تم تخزين الحاويات على سطح السفينة.

#### ٦- تأمين الحاويات

توجد مجموعتين من الشروط لتأمين الحاويات وهما:

- شروط المجمع لتأمين الحاويات - مدة ٨٧/١/١ ، والتي تغطي الحاويات على أساس جميع الأخطار وسواء كان الضرر أو الخسارة كلياً أو جزئياً.
- شروط المجمع لتأمين الحاويات - مدة - خسارة كلية - عوارية عامة - الإنقاذ ومصروفات الإنقاذ - مصروفات تقليل الخسارة ٨٧/١/١ ، وهذه الشروط تغطي الحاويات عن الخسارة الكلية الحقيقية أو التقديرية فقط .

كلا المجموعتان تغطيان كل من خسائر العوارية العامة ومصروفات الإنقاذ.

#### شروط المجمع لتأمين الحاويات مدة ٨٧/١/١

- على الرغم من أن هذه الشروط تغطي الحاويات بشروط جميع الأخطار إلا أنها تحد من التغطية التأمينية لماكينات الحاويات ، على سبيل المثال ، أجهزة التبريد، لتغطي الأخطار التالية فقط:

- الحريق أو الانفجار الذى ينشأ من خارج الماكينات .
- شحوط أو جنوح أو غرق أو إنقلاب السفينة .
- إنقلاب السيارة الناقلة أو خروج عربات السكك الحديدية عن القضبان أو غيره من حوادث السيارات الناقلة أو الطائرات .
- إصطدام أو إحتكاك السفينة أو الطائرة بأى جسم خارجى عدا الماء.
- تضحية العوارية العامة.

■ بخلاف باقى الشروط السابق ذكرها، فإن شروط الحاويات لا تحتوى على شرط مدة. بديلاً عن ذلك فإنها تحتوى على شرط يعرف بشرط نطاق التأمين . هذا الشرط ينص على تغطية الحاويات خلال فترة وجودها فى البحار وفى نطاق جغرافى محدد فى جدول الوثيقة ( والذى يشكل جزء من شروط الحاويات ). وينص هذا الشرط كذلك على إستمرار التغطية أثناء وجود الحاوية على سطح السفينة.

#### شروط المجمع لتغطية الحاويات - مدة - خسارة كلية - عوارية عامة - الإنقاذ - مصروفات الإنقاذ - مصروفات تخفيف الخسارة ٨٧/١/١

- تغطى هذه الشروط الحاويات على أساس جميع الأخطار تجاه الخسارة الكلية الحقيقية أو التقديرية للحاويات. ولا تغطى هذه الشروط الخسارة أو الضرر الجزئى.
- يوجد إختلاف جوهري بين شروط الحاويات وباقى شروط التغطية التى سبق ذكرها. يكمن هذا الإختلاف فى إحتواء شروط الحاويات على جدول يذكر فيها كافة التفاصيل والتى منها، على سبيل المثال، الشئ - موضوع التأمين؛ ويعتبر هذا الجدول جزء من الشروط العامة بينما فى باقى أنواع الشروط السابق عرضها، يصدر جدول منفصل للتأمين ويرفق بنصوص الوثيقة.
- أخيراً، إذا قام أحد الأطراف غير المذكورين بالوثيقة بتأجير أو استئجار الحاويات فإن التغطية التأمينية تتوقف إلا إذا حصل المؤمن له على موافقة كتابية من شركة التأمين. ويجب هنا المقارنة بين هذا الوضع وبين تأمين البضائع بحرى التقليدية والتى تسمح بتظهير وثيقة التأمين بدون موافقة شركة التأمين حيث يكون المطلب الأساسى لدفع المطالبة هو وجود مصلحة تأمينية لطالب التعويض وقت وقوع الخسارة.

#### **تغطية الحروب والإضرابات للحاويات**

بخلاف البضائع، فإن تغطية الحروب والإضرابات للحاويات تتم من خلال مجموعة مجمعة من الشروط وهى شروط المجمع لتأمين الحروب والإضرابات للحاويات - مدة. ومع ذلك، فإن هذه التغطية تتشابه مع التغطية المنفصلة للحروب والإضرابات فى البضائع حيث نجد أن تغطية الحروب تطبق فقط أثناء وجود الحاويات فى البحر، بينما تطبق تغطية الإضرابات سواء كانت الحاويات فى البحر أو على ظهر وسائل النقل البرى .

## النقل الجوي

ينحصر نقل البضائع جواً، باستثناءات قليلة، في البضائع خفيفة الوزن ويمثل حوالى ٥ % من إجمالي البضائع المنقولة سنوياً . وتفضل شركة التأمين نقل البضائع جواً وتمنح المؤمن لهم خصماً يتراوح ما بين ٢٥٪ - ٥٠٪ من أسعار النقل البحري في حالة النقل الجوي ومن المعروف أيضاً أن إرسال البضائع عن طريق الجو يعرضها أيضاً للأخطار الطبيعية. وفي هذه الحالة فإن قوى الطبيعة تنحصر في الرياح ، العواصف ، الأمطار ، الجليد والضباب وتعرض لها البضاعة لفترة قصيرة جداً ( مدة النقل الجوي ).

## تأمين النقل البرى

يتم التأمين على البضائع المنقولة بواسطة الشاحنات (التريلات) والقطارات وذلك داخل حدود الجمهورية أو بالطريق البرى إلى خارج حدود الجمهورية مثل ليبيا أو دول الخليج يوجد عدة تغطيات تأمينية:

### التغطية الأساسية (وثيقة تأمين أخطار الطريق)

تغطي الخسائر التي تلحق بالرسالة والناجمة عن حريق أو انقلاب أو تصادم الوحدة الناقلة (السيارة) ويمكن إضافة أخطار أخرى إضافية مثل:  
أخطار الشحن والتفريغ بالوسائل الفنية (إستثناء المناولة اليدوية)  
أخطار السرقة بالإكراه (السطو المسلح)

### ويوجد تغطية أخرى أكثر اتساعاً – (الوثيقة الشاملة)

تغطي عدة أخطار:

- أخطار الطريق (حريق - انقلاب - تصادم )
- أخطار الشحن والتفريغ
- السرقة
- السرقة بالإكراه (السطو المسلح)
- الظواهر الطبيعية (الأمطار الغزيرة، السيول... الخ)
- سقوط الحمولة نتيجة ميل السيارة
- 🚧 الشغب والاضرابات يتم تأمينها بسعر إضافي وشروط محددة.

### الرسائل المنقولة من/ إلى الدول العربية بالشاحنات (التريلات) براً

تنقسم الرحلة في هذه الحالة إلى ثلاثة أجزاء:

- أ) رحلة برية داخل حدود الجمهورية
- ب) رحلة بحرية بالعبارة من نوبيع الى العقبة أو من سفاجا إلى ضبا هذ الجزء من الرحلة يغطى بشروط  
الفقد الكلى الناتج عن هلاك العبارة فقط
- ج) الجزء الثالث والأخير يشمل الرحلة البرية بعد نزولها من العبارة إلى مكان الوصول النهائى المحدد  
بالوثيقة.

### وثائق التأمين البرى / البحرى

- قد تكون وثيقة فردية تغطى شحنة واحدة ورحلة محددة أو
- وثيقة مفتوحة تغطى إجمالى شحنات العميل خلال فترة زمنية محددة عادة تكون سنة بمبلغ تأمين إجمالى على أن يتم تحديد أقصى حد لحمولة السيارة الواحدة/ السفينة.

### مصطلحات دارجة فى تأمين النقل ( بحرى / جوى / داخلى )

- الرسالة واردة (سيف) CIF
- مما يفيد أن البائع فى بلد التصدير هو المسئول عن التأمين حتى وصولها ميناء أو مطار الوصول ببلد الإستيراد (مصر) وفى هذه الحالة يمكن اقناع العميل بتغطيه الرساله اثناء الرحله الداخليه من ميناء أو مطار الوصول الى المخازن النهائيه.
- السماح = التحمل
- يفيد القيمه التى يتم خصمها من التعويض فى حاله حدوث خساره مغطاه
- الشحن داخل حاوية (containerization)
- خصم عدم المطالبه = خصم يتم منحه للعميل فى حاله وصول الرساله سليمه بدون تعويضات وقد يتم منحه مسبقا على ان يتم خصمه فى حاله وجود تعويضات
- سند الشحن = BILL OF LADING
- هو المستند الذى يشمل كل ما يتعلق بالرساله المشحونه من وصف البضاعه وتعبئتها ووزنها واسم السفينه الناقله وميناء الشحن وميناء التفريغ واسم المورد واسم المرسل اليه ( عدا قيمه الرساله التى تظهر فقط فى الفاتوره التجاريه )
- الفاتورة التجارية = INVOICE
- (عاده يكون مبلغ التأمين = قيمه الفاتوره التجاريه + ١٠ ٪)
- النولون = مصاريف الشحن والنقل
- الرسائل الصب BULK
- يعنى أن البضاعة مشحونة غير معبأه داخل عنابر السفينة ويكون عادة لرسائل الحبوب أو الزيوت وعاده يكون مبلغ التأمين الخاص بتلك الرسائل على القيمة
- أهم البيانات الأساسية فى طلب التأمين التى لايمكن إصدار وثيقة بدون أى من تلك البيانات:
- اسم المؤمن له

- نوع البضاعة والتعبئة
- مبلغ التأمين
- الرحلة
- تحديد التغطية التأمينية ( شروط أ أو ج ....الخ )
- بالإضافة إلى بيانات أخرى يمكن إضافتها حسب توافرها عند الاصدار ولكن عدم توافرها لا يمنع إصدار الوثيقة مثل:
- رقم الاعتماد المستندى واسم البنك
- اسم السفينة
- تاريخ الشحن

#### ملحوظة هامة جداً:

لايجوز بأى حال من الأحوال إصدار وثيقة تأمين نقل بضائع بعد وصول السفينة أو الطائرة إلى ميناء أو مطار الوصول حيث يعتبر عقد التأمين باطل فنياً وقانونياً ولكن يمكن إصدار وثيقة التأمين بعد بدء الشحن بشرط عدم وصول السفينة أو الطائرة إلى ميناء أو مطار الوصول.

## الأخطار التي تتعرض لها البضائع أثناء نقلها

تتعرض البضائع أثناء نقلها إلى العديد من الأخطار، وتختلف وتتغير تلك الأخطار تبعاً لكل مرحلة من مراحل الرحلة. من ناحية أخرى، فإنه لا يوجد إختلاف جوهري في الأخطار التي تواجه السلع المختلفة أثناء مرحلة النقل البحري، فأخطار البحار هي عنصر مشترك لجميع السلع أثناء وجودها على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية؛ ولكن هذه الصورة تتغير بشكل كبير لبعض السلع أثناء مرحلة النقل البري من موانئ التصدير أو الإستيراد إلى المخازن. على سبيل المثال، يعتبر خطر سرقة الملابس أثناء الرحلة البحرية ضئيل للغاية ويمكن نظرياً نفي وجوده، إلا أنه يصبح خطراً أساسياً أثناء مرحلة النقل البري ومرحلة الشحن والتفريغ. وتختلف معدلات السرقة باختلاف البلاد، بينما يعتبر خطر السرقة من الأخطار الشائعة في معظم البلاد المتقدمة، سنجد تلك المعدلات تنخفض في البلاد التي تتميز بمعايير أخلاقية عالية مما يجعل نقل البضائع خلالها أمراً مفضلاً بالنسبة لشركات التأمين. علاوة على ذلك، سنجد أن البضائع المنقولة صب مثل الحبوب لا تمثل السرقة تهديداً كبيراً لها. إلا أن تلك الحقيقة يجب النظر إليها في ضوء تعرض هذه السلع لخطر التلوث بشكل كبير مما يجعل أخطار تلك السلع تتساوى في أعين شركة التأمين مع الملابس المعرضة لخطر السرقة بمعدلات تكرر مرتفعة.

بصرف النظر عن التهديدات المعتادة التي تواجه البضائع أثناء وجودها على ظهر السفينة والتي يمكن إجمالها بعبارة أخطار البحار، فإن العوامل الأخرى التي قد تؤثر على البضائع أثناء وجودها على ظهر السفينة هي :

- تعرق جدران السفينة.
- تعرق البضاعة.
- العدوى (الحشرات والهوم).
- التعفن.
- التلوث، التبقع.
- الأضرار الناتجة عن تسرب وقود السفينة.

كافة هذه العوامل باستثناء العدوى هي نتيجة طبيعية للتغير في درجات الحرارة سواء في العنابر أو الحاويات. قد يحدث هذا إذا تم شحن البضائع في مناخ بارد أو إذا تحركت السفينة من المناطق الإستوائية إلى البلاد الباردة .

لذلك يجب على المكتتب إدراك وتقييم الأخطار العامة التي تتعرض لها كافة السلع أولاً قبل ان يبدأ في تقييم الخطر الذي تتعرض لها البضاعة المطلوب التأمين عليها.

### أولاً: الأخطار الطبيعية

تعد جميع أنواع السلع المحمولة على الماء معرضة دائماً لأخطار الطبيعة أو كما يقال لغضب الطبيعة. وتظل البضائع دائماً معرضة لأخطار البحار أيأ كانت طبيعة السلعة أو أيأ كان مكان تستيفها على ظهر

السفينة، فقد تكتسح الأمواج العالية ظهر السفينة لتغرق البضائع أو تغمر السفينة تماماً بالمياه لينتهى الأمر بغرق السفينة بما تحمله.

إن نقل البضائع بحراً يعرض السفينة والبضائع والنولون لأخطار الطقس مثل العواصف والصواعق والثلوج والجليد والضباب والمد والجزر والصخور والكثبان الرملية والبراكين والزلازل والتي قد تؤدي إلى حدوث موجات تسونامي هائلة قد تغطي على أى شئ في طريقها حتى تخمد قوتها. وفيما يلي أخطار البحار الأساسية التي تواجهها البضائع اثناء الرحلة البحرية والتي يجب على المكتب إدراكها وتقييمها:

### ١. الضباب Fog

الضباب عبارة عن قطرات من بخار الماء معلقة في الهواء بالقرب من البحر . عندما يتكون الجليد في الشتاء القارس سنجد أن الضباب الكثيف يحتوى على بعض جزيئات الثلج . هذا الأمر قد يشكل خطراً كبيراً إذا سمح للجليد بالترسب على هيكل السفينة العلوى مما يجعلها غير مستقرة وقد يؤدي إلى ميلها الشديد وغرقها. ولكن يظل التهديد الرئيسى للضباب هو خطر التصادم بين السفن وخطر الشحوط، ويمثل الضباب خطورة كبيرة خاصة في شمال الأطلسي قبالة نيوفاوندلاند وكذلك جرينلاند والتي تتعرض لخطر الضباب بشكل منتظم .

### ٢. التيارات المائية Currents

التيارات المائية عبارة عن كميات من المياه تندفع في اتجاهات محددة وبأعماق مختلفة . وقد تصل سرعة التيارات التي تندفع على سطح الماء إلى عدة أميال بحرية في الساعة ( الميل البحري في الساعة يساوى واحد عقدة) . وإعتماداً على قوة واتجاه التيار، فإن التيارات المائية قد تدفع بالسفينة بعيداً عن مسارها أو تبطئ من سرعتها أو تزيد منها. على سبيل المثال؛ تساهم التيارات القوية، مثل تلك التي يتعرض لها الساحل الجنوبي لأفريقيا، في زيادة خطر جنوح وشحوط السفن .

### ٣. الطقس السيئ Heavy weather

يقصد بالطقس السيئ أو سوء الأحوال الجوية الأمواج العالية المصحوبة بالرياح الشديدة. ويعتبر الطقس السيئ هو العدو الأقدم والأكبر للبحارة .. حيث يمكن للطقس السيئ أن يحطم السفينة أو في الظروف الأقل ضرراً يمكن للأمواج العالية أن تكتسح سطح السفينة لتغرق البضاعة أو تتسرب داخل العنابر أو تلقى بالحاويات إلى مياه البحر أو تحرك البضاعة على سطح السفينة مما يجعل السفينة غير متزنة بدرجة خطيرة.

### ٤. الجليد Ice

يمثل الجليد تهديداً واضحاً لعمليات الملاحة ولكنه خلافاً للطقس السيئ فإن تأثيره يتم بشكل تدريجي . فالجليد يبدأ في التراكم على الهيكل العلوى للسفينة ( فوق سطح الماء ) حتى يصل إلى مرحلة خطيرة تصبح فيها السفينة غير متزنة نتيجة لثقل وزن الجليد المترسب على جدران الهيكل الخارجى للسفينة وقد يصل الأمر إلى سحق السفينة إذا حوصرت بالمياه المتجمدة.

إن جبال الجليد عبارة عن أجزاء مكسورة من الأنهار الجليدية في القطب الشمالي والجنوبي وتحركت بفعل التيارات البحرية . ويمثل الجليد تهديداً واضحاً للملاحة في شمال الأطلنطي وبحر الشمال وجنوب المحيط الهادى وبالطبع في القطب الشمالي والجنوبي.

#### مثال

غرقت السفينة تيتانيك بعد إصطدامها بجبل جليد أثناء رحلتها الأولى من ساوثهمبتون إلى نيويورك في إبريل ١٩٢٢. وحتى إكتشاف حطامها في عام ١٩٨٥ كان يُعتقد أن الجبل الجليدي قد أحدث شرخاً طويلاً في جسم السفينة على طول خط المياه، ولكن بعد إكتشاف الحطام تبين عدم وجود أى شروخ. ما حدث هو أن مسامير اللحام التي تجمع ألواح هيكل السفينة لم تستطع تحمل وطأة الإصطدام مما أدى إلى تفسخ هيكل السفينة ودخول مياه البحر إليها. وترقد الآن السفينة تيتانيك التي إنقسمت إلى جزأين طول كل منها حوالي ٦٠٠ قدم على عمق ١٢٦٠٠ قدم من سطح البحر وعلى مسافة تبعد حوالي ١٠٠٠ ميل من بوسطن.

#### ٥. البراكين والتسونامي Volcanoes and tsunamis

عندما تنفجر البراكين فإنها تنشر الرماد والصخور والمياه شديدة السخونة حولها لأميال وغالباً ما يكون هذا مصحوباً بالحمم البركانية المنصهرة. عندما انفجر بركان كراكاتوا عام ١٨٨٣ فإنه كان من القوة بحيث غطى السفن إلى مسافة ١٣٠ ميل بالرماد. وانفجار البراكين هو أحد السببين الرئيسيين في حدوث التسونامي والسبب الآخر بالطبع هو الزلازل تحت الماء.

#### مثال

في ٢٦/١٢/٢٠٠٤ ظهر للعالم مثال حي لقوة التسونامي الهائلة. ففي هذا اليوم حدث زلزال تحت الماء في الساحل الغربي لسومطرا بأندونيسيا مما أدى إلى حدوث موجات عاتية من التسونامي على طول السواحل المطلة على المحيط الهندي . أدت أمواج البحار التي وصلت لإرتفاع ٣٠ متر والتي غمرت المدن الساحلية إلى وفاة ما يقرب من مائتي وثلاثين ألف شخص في إحدى عشرة دولة. وعلى الرغم من أن التسونامي يعتبر واحداً من أعنف الكوارث الطبيعية في العهد الحديث فيما يتعلق بالخسائر البشرية، إلا أن تأثيره على التأمين البحري سواء بضائع أو أجسام كان محدوداً جداً. وعلى الرغم من ذلك، من السهل أن نتخيل تأثير مثل هذه الكوارث على الصناعة والتجارة إذا حدثت بالقرب من إحدى المناطق الصناعية الكبرى أو أحد مراكز التجارة العالمية .

#### ٦. الكثبان الرملية Sandbanks

تعتبر الكثبان الرملية من الأخطار المخادعة نظراً لتحركها من مكان لآخر نتيجة لحركة التيارات المائية والمد والجزر ، مما يمكن أن يعوق الملاحة في القنوات والممرات المائية والتي كانت بالنسبة للبحارة ممرات آمنة منذ أسابيع قليلة. وكلما ازداد شحوط السفن في هذه الكثبان كلما زاد الخطر على جسم السفينة والبضائع

المحمولة عليها نتيجة للرياح والأمواج. وفي بعض الحالات الجسيمة قد يحدث تحطم لبدن السفينة يؤدي إلى فقدان البضائع.

#### ٧. الصخور Rocks

عادة ما تكون ثابتة غير متحركة ، ولكن دعنا لا ننسى الصخور الحديثة الناتجة عن الأنشطة البركانية.

#### ٨. المد والجزر Tides

يحدث المد والجزر كنتيجة طبيعية للتغير في قوى الجاذبية الأرضية والناتجة عن حركة دوران القمر والأرض والشمس. يمكن أن يؤدي الجزر إلى شحوط أو جنوح السفن وفي هذه الحالات عادةً ما يتم إنتظار حدوث المد التالي حتى تتحرر السفينة بدون بذل أى مجهود لإعادة تعويمها . مع ذلك ، في بعض حالات الشحوط الجسيمة قد لا يكون هذا كافياً حيث يستلزم الأمر ضرورة تخفيض حمولة السفينة من خلال نقل كل أو بعض حمولتها إلى سفينة أخرى.

#### ثانياً : الأخطار غير الطبيعية

##### ١- الحريق Fire

خطر الحريق في البحار مثله مثل الأخطار الطبيعية في قوته وتأثيره المدمر . قد يبدأ الحريق نتيجة عيب كهربائي أو ميكانيكي في ماكينات السفينة وينتشر بعد ذلك إلى البضائع ، وقد يحدث العكس فيبدأ الحريق في أحد أنواع البضاعة لينتشر منها إلى باقي البضائع وجسم السفينة . وخطر الحريق مغطى في كافة شروط المجمع سواء (أ)، (ب)، (ج) حيث نجد النص على تغطيته صراحةً في شروط (ب) و (ج) ونجد أنه غير مستثنى في شروط (أ) التي تغطي جميع الأخطار وبالمثل، فإن شروط المجمع الثلاثة تغطي خطر الانفجار حيث تنص شروط (ب) و (ج) على تغطيته صراحةً في حين أنه غير مستثنى في شروط (أ) وبالتالي فهو مغطى ضمن جميع الأخطار.

##### ٢- القرصنة Piracy

ظلت القرصنة واحدة من التهديدات الرئيسية للتجارة البحرية على مدار عقود عديدة . وفي الوقت الحالي ما زالت القرصنة تمثل تهديداً حقيقياً، فقد شهد العالم تزايداً كبيراً في الأونة الأخيرة لعمليات القرصنة خصوصاً في منطقة شرق أفريقيا والمحيط الهندي. كان الهدف التقليدي للقرصنة هو سرقة الأموال التي تحملها السفينة والتي تستخدم لدفع رواتب البحارة وشراء المؤن والوقود خلال الرحلة البحرية. مع ذلك، فقد حدث تغير في هذا الإسلوب في الأونة الأخيرة حيث بدأ القراصنة في حجز السفينة وبيعها وطلب فدية مقابل الإفراج عن السفينة والبحارة.

##### ٣- الخسائر الناتجة عن التداول

تعرض البضائع لتلك الخسائر أثناء عمليات الشحن والتستيف والتفريغ وإعادة الشحن . تغطي شروط (أ) هذه الخسائر وتوفر شروط (ب) تغطية محدودة جداً لمثل هذه الخسائر.

### ثالثاً: أنواع الخسائر أو الأضرار التي تتعرض لها البضائع أثناء نقلها

(١) الخسائر الكلية و تنقسم إلى:

أ) الخسائر الكلية الفعلية، وهي على سبيل المثال:

- هلاك الشيء موضوع التأمين (غرق سفينة و هلاك ما عليها من بضائع)
- تلف الشيء موضوع التأمين (فقد النوعية مثال: تحجر الأسمنت عند وصول ماء البحر إليه)
- حرمان المؤمن له من الشيء موضوع التأمين دون هلاك (غرق السفينة في مياه عميقة) أو فقد سفينة دون وصول إخطار عنها بعد انقضاء فترة معقولة بعد موعد وصولها المحدد.

ب) الخسائر الكلية التقديرية:

- عند تلف البضائع نتيجة خطر مؤمن ضده وتكون تكلفة إصلاح التلف مضاف إليها تكلفة إرسالها إلى مكان الوصول تزيد عن قيمتها عند الوصول.
- عند عدم إمكان إرسال البضائع إلى المكان المحدد للوصول نتيجة وقوع أخطار مؤمن ضدها كما في حالة السفن التي كانت محتجزة في قناة السويس وكانت محملة بالبضائع بعد حرب ١٩٦٧ على سبيل المثال.
- حجز السفينة بأمر قضائي من المحكمة وإحتمال بيع البضائع المنقولة عليها استيفاء لمبالغ مستحقة على مالك السفينة.

(٢) الخسائر الجزئية وتنقسم إلى :

أ) عوارية عامة:

- وهي تضحية أو مصروف غير عادي في طبيعته يتم إرادياً و بدرجة معقولة في وقت الخطر بغرض تحقيق السلامة العامة للمخاطرة البحرية مثل :
- تلف السفينة أو استعمال أي جزء من أجزائها استعمالاً سيئاً.
- إلقاء البضائع في البحر في وقت الخطر.
- استخدام البضائع كوقود في وقت الخطر بشرط إثبات وجود الوقود الكافي في بداية الرحلة.
- تكلفة مصروفات السفينة وما عليها من بضائع وتكلفة استئجار القوارب و الصنادل لتخفيض الحمولة و تكلفة استئجار القاطرات و مصاريف وصول الإغاثة و مصاريف التفريغ و إعادة الشحن و خروج السفينة من الميناء.

ب) عوارية خاصة:

- وهي أي خسارة جزئية للشيء موضوع التأمين تحدث نتيجة لخطر مؤمن ضده و التي لا تكون خسارة عوارية عامة و هذا النوع من الخسارة يغطي عددا كبيرا من أنواع الخسائر قد تكون تلف أو فقد الجزء من الشيء

موضوع التأمين نتيجة لو نوع حادث سواء ناتج من جنوح السفينة أو التصادم أو الحريق أو سوء الأحوال الجوية سواء للبضائع أو للسفينة وكذا أثناء عملية الشحن و التفريغ للبضائع أثناء شحنها و تفريغها بالموانئ.

### الخسائر أو الأضرار خلال الرحلة البرية

#### ١- السرقة Theft

تعتبر السرقة الخطر الرئيسى الذى تتعرض له البضائع خلال الرحلة البرية حيث تمثل الجزء الأكبر من المطالبات سواء من حيث العدد أو القيمة . وبصفة خاصة ، فإن السلع الإستهلاكية والملابس تكون أكثر جاذبية للسرقة ، وكذلك السلع القيمة رغم أن قيمتها ليس بالضرورة أن تكون ذاتية أو حقيقية .

#### مثال

رغم أن السجائر ليست من السلع القيمة وبالتالي ليست فى جوهرها جاذبة للسرقة إلا أن قيمة الضرائب المرتفعة التى تفرضها الحكومة عليها ( حوالى ٨٠ ٪ فى مصر ) تجعل منها سلعة يسهل إلى حد كبير بيعها إذا لم يتم إضافة تلك الضرائب إليها . لذلك ، فإن جاذبة جداً للصوص الذين يمكنهم بيعها سريعاً وبربحية كبيرة .

إذا نظرنا إلى الأساليب المتعددة التى يستخدمها اللصوص فى السرقة ، فإننا سنرى مدى الخطر الذى يتعرض له المؤمنون أثناء نقل البضائع على السيارات . يستخدم اللصوص مجموعة متعددة من الأساليب لسرقة البضائع منها :

- سرقة البضائع من السيارات غير المأهولة.
  - أثناء تزويد السيارات بالوقود.
  - عند نوم السائق فى كابينة السيارة .
  - باستعمال العنف أو التهديد باستعماله - السرقة بالاكراه.
  - أثناء عمليات الشحن والتفريغ .
  - من خلال السائق أو أحد مرافقيه أو تواطؤهما.
  - الاقتراب من ظهر السيارة اثناء سيرها ونقل البضائع منها الى سيارة اللصوص.
- فى ضوء تنوع أساليب السرقة واستمرار اللصوص فى ابتكار العديد والعديد من أساليب السرقة وكذلك صعوبة معرفة أو اثبات مدى تواطؤ السائق فى عملية السرقة، فإنه يجب على المكتب إعطاء أهمية خاصة عند تأمين خطر السرقة وذلك من خلال وضع الشروط الخاصة التى تحد من خطورة تأمين هذا الخطر

## ٢. حوادث الطرق

إن خطر تضرر البضاعة نتيجة لحوادث الطرق أكبر من خطر تضررها نتيجة لحوادث البحار وذلك بالطبع لأن عدد حوادث النقل البري أكبر بكثير من عدد حوادث التصادم في البحر . ويعتمد مدى كون الناقل البري مسئولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن هذه الحوادث على ظروف كل حادثة وشروط التعاقد المتفق عليها في نقل البضائع.

## ٣- الأضرار والخسائر التي تحدث أثناء عمليات الشحن والتفريغ

## التسعير والشروط

من المعروف في النقل البحري ثلاثة أنواع من التغطيات بشروط (أ) والمعروفة بشروط جميع الأخطار All Risks وهي تغطي جميع الأخطار عن الخسائر والأضرار التي تصيب الرسالة موضوع التأمين فيما عدا ما ينص عليه من استثناءات واردة بظهر الشروط والمحددة بالبند ٤، ٥، ٦، ٧.

وشروط (ب) و (ج) وتسمى وثائق محددة التغطية Named Perils طبقاً للنموذج المعمول به في سوق التأمين، ويمكن القول بأنه في شروط (ب) و (ج) تكون مسئولية المؤمن له في أن يثبت وقوع الخسارة أو الضرر المفاجئ وأن سبب الخسارة أو الأضرار يرجع إلى الخطر المؤمن ضده، أما في حالة التغطية بشروط (أ) جميع الأخطار فإن المؤمن له مطالب فقط بإثبات وقوع الضرر أو الخسارة المفاجئة وغير المتوقعة وأن شركة التأمين تستطيع فقط أن تنفي مسئوليتها إذا ثبت أن الخسارة التي لحقت بالمؤمن له تقع في نطاق الاستثناءات الواردة بالوثيقة وتوجد تغطية أخيرة وهي شروط الفقد الكلي والتي تغطي الفقد الكلي للرسالة المؤمن عليها الناتج عن هلاك الوحدة الناقلة.

أما بالنسبة للأسعار فإنها بالطبع تختلف من شروط لأخرى ومن نوع بضاعة إلى أخرى، ويمكن القول بأن البضائع ذات طبيعة خاصة والتي إذا تعرضت لمجرد حادث بسيط يمكن أن يؤثر على كل البضاعة فإن هذا النوع يناسبه التغطية بشروط جميع الأخطار بأسعار أعلى طبعاً إذا تم تغطيتها بشروط (ب) و (ج) أو شروط الفقد الكلي.

فإنه وبعد استعراض خطوات الاكتتاب فإن كل المعلومات التي تم الحصول عليها عن عوامل الخطر وعناصره كلها تجتمع في النهاية لتحديد السعر المناسب بالشروط المطلوبة ودائماً يستطيع المكتب أن يحسن في الخطر المعروض عليه من خلال فرض نسبة سماح (تحمل) معينة في مقابل أن يتمتع المؤمن له بتخفيض القسط أو أن يمنح المؤمن له خصم عدم مطالبة بمعنى أن يقوم المؤمن (شركة التأمين) بسداد نسبة من الرسوم السابق تحصيلها في حالة وصول الرسالة سليمة. وإلى جانب ما سبق يجب عدم إغفال عنصر المنافسة أو محدّدات السوق.

## أنواع الوثائق

يتم إصدار وثائق النقل البحري بضائع بثلاث طرق رئيسية وهي وثيقة الرحلة والوثيقة السنوية (وثيقة مدة) والعقد البحري المفتوح، ويجب على المكتب إدراك وتقييم تلك الطرق وتحديد الأسلوب الأمثل الذي يجب اتباعه.

### ١ - وثيقة الرحلة Voyage policy

وثيقة الرحلة هي الوثيقة التي تغطي البضائع أثناء نقلها من مكان لآخر. وتعرف هذه الوثيقة كذلك بالوثيقة الإختيارية أو وثيقة الرحلة الواحدة. ويتم عادة شراء هذه الوثيقة من قبل:

- البائعين الذين يقومون بتصدير عدد قليل من الشحنات سنوياً.

- البائعين الذين يتركز نشاطهم التجارى داخل بلادهم ويقومون بين الحين والآخر بإستيراد أو تصدير عدد قليل من الشحنات.
  - البائعين الذين يبيعون منتجاتهم عادة بإسلوب ex-work ( البيع محل المنتج ) مع وجود بعض الشحنات قليلة العدد تباع بإسلوب CIF.
- والعيب الرئيسي لوثيقة الرحلة يكمن في العبء والتكلفة الإدارية والتي قد تمثل نسبة كبيرة من قسط الوثيقة اذا كانت قيمة البضائع المنقولة قليلة.

## ٢- العقد المفتوح أو التغطية المفتوحة Open cover

يمثل العقد المفتوح أحد أقدم أنواع أساليب الإكتتاب في التأمين البحرى ويقتصر إستعماله فقط على التأمين البحرى. ويوفر العقد المفتوح التغطية التأمينية لكافة شحنات المؤمن له بأسعار وشروط متفق عليها مسبقاً، ويبدأ سريان التغطية التأمينية بدءاً من تاريخ العقد أو تاريخ محدد متفق عليه وتستمر التغطية سارية حتى يقوم المؤمن أو المؤمن له بطلب إلغاء العقد من خلال إرسال خطاب إلى الطرف الآخر يفيد بهذا المعنى مع منحه مهلة قبل سريان الإلغاء (غالباً ما تكون في حدود ثلاثون يوماً).

بموجب هذا الإسلوب (العقد المفتوح) فإنه يجب على المؤمن له ضرورة موافاة شركة التأمين بشكل دورى ببيان يوضح كافة تفاصيل نقلياته الخاضعة لشروط العقد. وغالباً ما يتم إرسال هذا البيان كل شهر أو ربع سنة ويقوم المؤمن له بعد ذلك بسداد الرسوم المستحقة على تلك النقليات طبقاً للأسعار الموضحة في جدول الوثيقة. ويجب على المؤمن له الإفصاح عن كافة شحناته خلال تلك الفترة وسواء وصلت إلى جهة الوصول أو لم تصل بعد.

بالنسبة لأقساط الحروب والإضرابات فإنه يتم حساب قيمتها بشكل منفصل وتدفع بالإضافة إلى أقساط البحرى. ومع ذلك، نظراً للمنافسة الشرسة في أسواق التأمين فإن الممارسة المعتادة حالياً هى أن تتضمن أسعار البحرى رسوم تأمين الحروب في كثير من الأحيان، وعندما يحدث ذلك، فإن شركة التأمين تظل محتفظة بحقوقها في إلغاء تغطية الحروب والإضرابات في خلال سبعة أيام من تاريخ إخطار المؤمن له برغبته في ذلك. وتظل كذلك شركة التأمين محتفظة بالحق في إعادة تقدير رسوم الحروب إذا حدث وزادت بشكل كبير أثناء سريان التغطية فقد يحدث أن تصل أسعار الحروب إلى عدة أضعاف أسعار البحرى في بعض الأحيان.

أحد المزايا الأساسية لهذا الإسلوب بالنسبة للمؤمن له هو قيامه بسداد قسط التأمين بعد قيامه بإرسال شحناته. ولا يدفع المؤمن له أى أقساط مقدماً ويسدد فقط التكلفة التأمينية للشحنات التى تمت بالفعل، ويعتبر من الناحية العملية أحد أساليب سداد قسط التأمين على دفعات شهرية أو ربع سنوية وبدون الحاجة إلى عقد أى إتفاقات خاصة مع المؤمن لتسهيل السداد أو تحمل المؤمن له لأى رسوم إضافية مقابل تسهيل السداد. وأسلوب العقد المفتوح موجود ويستعمل منذ مدة طويلة وأسلوب سداد المؤمن له للأقساط يسبق إستعمال الأساليب المتعددة الموجودة الآن لتسهيل السداد بمدة طويلة.

### ٣- وثيقة المدة Time policy

كما هو واضح من الإسم فإن وثيقة المدة هي الوثيقة التي تغطي فترة زمنية محددة عادة ما تكون سنة واحدة، والممارسة الشائعة في إصدار هذه الوثائق هي إصدار الوثيقة في بداية المدة على أن يتم تسويتها في نهاية المدة طبقاً للنقلات الفعلية:

#### أ- الوثائق السنوية القابلة للتسوية

تعتبر الوثائق السنوية التي تسوى أقساطها في نهاية العام هي النوع الأكثر شيوعاً في تأمينات البحري بضائع. في هذا النوع من الوثائق يقوم المؤمن له بسداد دفعة مقدماً سواء عند إصدار الوثيقة أو عند تجديدها ويلتزم بإرسال كشفاً بنقلاته الفعلية مرة واحدة عند نهاية العام أو كل ربع سنة أو شهرياً حسب الاتفاق مع المؤمن.

يقوم المكتب بحساب قيمة الدفعة السنوية والتي تسدد مقدماً على أساس القيمة المتوقعة لنقلات المؤمن له خلال العام المقبل وطبقاً للأسعار المتفق عليها في الوثيقة. ويفضل هنا أن يتم تحديد حد أدنى للرسوم أي كانت قيمة النقلات الفعلية التي ستوضح آخر العام. وعادة ما يكون الحد الأدنى للرسوم في حدود ٧٠٪ - ٨٠٪ من قيمة الدفعة السنوية المدفوعة مقدماً، ولكن بالطبع في حالات المنافسة الشديدة بين شركات التأمين قد تنخفض هذه النسبة لتصل إلى حوالي ٦٠٪.

#### ب- الوثيقة السنوية التي لا تسوى في نهاية العام

في الأصل كانت هذه الوثائق تصدر لصغار العملاء الذين نظراً لقلّة أعمالهم لا يحتاجون لعقد مفتوح وصغر حجم أقساطهم لا يستدعي إعادة حسابه في نهاية العام. ومع ذلك، نظراً لزيادة المنافسة في سوق التأمين، فإن هذه الوثائق أصبحت شائعة الاستخدام خاصة في تأمين النقل البري. وتستخدم شركة التأمين هذا النوع من الوثائق للحفاظ على أعمالهم الحالية وللحصول على عمليات جديدة حتى تتمكن من تحقيق أهدافهم التوسعية.

وكما هو واضح من إسم الوثيقة فإن شركة التأمين تقوم بتحديد القسط السنوي بناءً على النقلات المتوقعة للعام المقبل وهذا القسط لا يتم تسويته في نهاية العام ولكن ما يحدث هو قيام شركة التأمين بمراجعة الوثيقة بعد نهاية العام في ضوء النقلات الفعلية التي تمت وفي ضوء معدل خسائر المؤمن له وأيضاً في ضوء أي تغيرات قد تكون حدثت خلال العام، وبناءً على هذه المراجعة تقوم شركة التأمين بتحديد شروط وأسعار التجديد للعام المقبل.

#### ج- الوثيقة المبنية على أساس حجم المبيعات

هذا النوع يتناسب استخدامه مع الشركات الكبيرة التي تقوم بتصدير العديد من المنتجات إلى معظم دول العالم. بالنسبة لهذه الشركات فإن حساب القسط على أساس نوع السلع أو الرحلة أو غيرها من عوامل تحديد السعر سيكون أمراً شاقاً من الناحية الإدارية ولذلك يتم تحديد سعر موحد لكافة أنواع

السلع ويحدد مبلغ التأمين بقيمة مبيعات الشركة خلال العام. وقد تسوى هذه الوثيقة في نهاية العام أو لا تسوى وذلك طبقاً للاتفاق ما بين المؤمن له والمؤمن.

وهذا النوع غير شائع الاستخدام في مصر حتى الآن، ولكن يمكن للمكتب توضيح مزاياه للوسطاء والعملاء حيث أنه يتميز بالعدالة والوضوح في كيفية حساب القيمة الفعلية للنقلات وايضاً في تسهيل عملية الحساب حيث أن العميل لا يحتاج إلى إرسال كشوف بالنقلات. بمجرد الإتفاق على هذا القسط (غير القابل للتسوية) فإن السبب الوحيد الذي يعطى لشركة التأمين الحق في الحصول على أقساط إضافية هو نشوب حرب في أحد البلاد التي يتم التصدير إليها. لذلك، يجب التأكيد هنا على أنه في حالات الإتفاق على سعر موحد شامل تغطية الحروب والإضرابات فإن المكتب يجب أن ينص في الوثيقة على حق شركة التأمين في تعديل السعر إذا نشبت الحرب وأدت إلى زيادة أسعار الحروب.

#### الشروط الأساسية في الوثائق السنوية ووثائق المدة

في ضوء الانتشار المتزايد لإستخدام هذه النوعية من الوثائق، فإنه يجب على المكتب إدراك أهم الشروط التي يجب النص عليها صراحة في تلك الوثائق وذلك لإزالة أى لبس قد يحدث ولتخفيض النزاعات التي يمكن أن تحدث عند تقديم العملاء بمطالبات على هذا النوع. وهذه الشروط يتم النص عليها بالإضافة إلى شروط التغطية الأساسية (شروط (أ) أو (ب) أو (ج)).

#### **شرط المؤمن له**

يجب أن يكون واضحاً في الأذهان عندما ننظر إلى هذا الشرط في الوثيقة، وخصوصاً إذا تضمن هذا البند الشركات التابعة للمؤمن له، إن الوثيقة ستغطي كافة الشحنات التي يكون للمؤمن له أو شركاته التابعة مصلحة تأمينية فيها. ولذلك، وفي سبيل التأكيد على هذه النقطة، فإنه يفضل إضافة الكلمات التالية "تشمل الشركات الفرعية أو التابعة الموجودة حالياً أو التي يمكن ان تنشأ لاحقاً". لا يوجد أى خطأ في موافقة المكتب على ذلك، ولكن يجب على المؤمن له إخطار شركة التأمين فور الاستحواذ على أى شركات جديدة، وكذلك إخطارها بكافة الشحنات التي تتم لحساب هذه الشركات.

#### **فقرة المستفيد**

يتم النص في هذه الفقرة على أن التعويضات التي قد تستحق بموجب الوثيقة ستدفع إلى المؤمن له أو لأمره. وكلمة "لأمره" تعنى هنا أن المؤمن له يستطيع توجيه التعويضات لتدفع إلى المرسل إليه أو البنك أو أى طرف ثالث له مصلحة تأمينية في البضاعة. بصفة عامة، غالباً ما يكون المستفيد من التأمين هو المرسل إليه ما لم يقوم المؤمن له بتوجيه التعويض بشكل مختلف. بعض المؤمن لهم يقوم فور حدوث الحادث

بإرسال شحنة بديلة إلى المرسل إليه (المستورد) ويحصل هو بعد ذلك على التعويضات المستحقة بموجب الوثيقة.

### الفقرة الخاصة بالبضائع المؤمن عليها

تنص هذه الفقرة على أن الوثيقة تغطي "جميع الشحنات القانونية من البضائع والسلع من مختلف الأنواع والأصناف والتي تتكون أساساً من ...." ويتم هنا إعطاء وصف عام للمنتج أو المنتجات التي يقوم المؤمن له بشحنها.

### شرط المصلحة التأمينية

ينص شرط المصلحة التأمينية على أن التامين يغطي كافة الشحنات التي يكون للمؤمن له مصلحة تأمينية فيها . بمعنى أن كل الشحنات التي يقوم المؤمن له بإستيرادها أو تصديرها ستكون مغطاة تأمينياً طالما توافرت للمؤمن له مصلحة تأمينية فيها وسواء كان المؤمن له يعمل لحسابه أو بصفته وكيلاً عن آخرين أو لحساب أطراف أخرى.

يستثنى شرط المصلحة التأمينية (أو غيره من الشروط) في معظم وثائق البضائع المفتوحة الشحنات التالية:

١ - الشحنات المباعة من خلال المؤمن له بشروط بيع لا يكون فيها البائع ملتزم بالتأمين البحري على البضائع ( مثل شروط FOB أو FAS ).

٢ - الشحنات المشتراه من خلال المؤمن له بشروط بيع يكون فيها البائع هو الطرف المسئول عن التأمين على البضائع ( مثل CIF ).

الغرض من هذه الإستثناءات هو منع التأمين المزدوج على نفس البضاعة مع وثيقة تأمين البائع أو المشتري أو حتى مع وثيقة النقل الداخلي للمؤمن له.

### شرط النطاق الجغرافي للتغطية

عادة ما تحتوي الوثيقة المفتوحة على شرط يحدد النطاق الجغرافي للتغطية التأمينية، والتغطية التأمينية الأوسع في هذا المجال يتم صياغتها كالتالي:

من أى ميناء و/أو مكان في العالم إلى أى ميناء و/أو مكان في العالم.

ويمكن للمؤمن "إذا رغب" أن يحد إلى حد كبير من النطاق الجغرافي للتغطية وذلك من خلال تحديد دولة واحدة فقط لبداية الرحلة ودولة واحدة فقط لنهاية الرحلة. ومع ذلك، فإن الإتجاه العام لمعظم شركات التأمين هو توفير تغطية جغرافية واسعة وذلك لتفادي العبء الإداري في إصدار ملحق على الوثيقة في كل مرة يقوم فيها المؤمن بالتصدير أو الاستيراد من دولة أخرى بخلاف المحددة بالوثيقة.

ويمكن أيضاً أن يصاغ هذا الشرط بحيث يستثنى التغطية للشحنات المصدرة أو المستوردة من دولة لا يحق للمؤمن له "من الناحية القانونية" الاتجار معها، أو تلك المحظور على شركة التأمين قانوناً توفير التغطية التأمينية للشحنات المستوردة أو المصدرة إليها أو لأسباب أخرى يقدرها المكتب.

## شرط وسائل النقل

تتضمن معظم وثائق البضائع شرط وسائل النقل، والذي يحدد أنواع الوسائل التي يمكن نقل الشحنات المغطاة بالوثيقة بواسطتها.

## الشحنات المشحونة على السطح

البضائع المشحونة على ظهر السفينة تتعرض لأخطار أكبر من البضائع المشحونة على العنابر، فقد تتعرض للسقوط في البحر أو إكتساح مياه البحر لها. لذلك، يجب على المكتتب منح تغطية تأمينية أقل للشحنات المشحونة على ظهر السفينة بالمقارنة بالتغطية التأمينية المتاحة في العنابر. ويفضل هنا أن تغطي الشحنات المشحونة على السطح تغطي فقط بشروط ج (عدم ضمان العوارية الخاصة) بينما الشحنات في العنابر تغطي بشروط "جميع الأخطار".

عادة ما ترفض شركة التأمين توفير تغطية واسعة للشحنات المشحونة على السطح إلا إذا إقتنعت بالأسباب التي دعت إلى شحن البضاعة على السطح ومعرفة تفاصيل وأسلوب تعبئة البضاعة وحمايتها من أخطار مياه البحر. على سبيل المثال، قد توافق شركة التأمين على تغطية رافعة كبيرة مشحونة على السطح بشروط جميع الأخطار لأنه لا يمكن شحنها داخل العنابر، وبشرط التأكد من أن الرافعة تم لحامها مع سطح السفينة وتم تغليفها بمشمعات تمنع وصول المياه إليها. الإستثناء الهام لشروط تغطية البضائع المشحونة على سطح السفينة هو تغطية الحاويات المشحونة على سطح السفينة، ولقد أصبح هذا الإستثناء ضرورة نتيجة للإستخدام الواسع النطاق لسنوات شحن الحاويات التي تعطى الحق للناقل البحري في شحن الحاوية سواء داخل العنابر أو على سطح السفينة. ولأن سندات الشحن هذه لا تعطى للمؤمن له أى قدرة على التحكم في أسلوب شحن الحاوية فإن معظم وثائق البضائع تتضمن شرط ينص على أنه سيتم التعامل مع الحاويات المشحونة بموجب سندات الشحن المذكورة أعلاه على أنها مشحونة داخل العنابر حتى ولو كان العكس هو الصحيح. ومن هذا المنطلق، لن تخضع الحاويات المشحونة على السطح لشروط البضائع المشحونة على سطح السفينة أو للحد الأقصى لقيمة الشحنة المنصوص عليه في الوثيقة والذي غالباً ما يكون في حدود ١٠ % فقط من الحد الأقصى لقيمة الشحنات المشحونة في العنابر.

## الحد الأقصى لمبلغ التأمين

يجب على المكتتب أن ينص في وثائق البضائع المفتوحة على حد أقصى لمبلغ التأمين أو قيمة التعويض الذي ستدفعه شركة التأمين عن البضاعة المشحونة على السفينة الواحدة أو وسائط الإتصال أو المخزنة في مكان واحد في نفس الوقت. ويعتمد قيمة هذا الحد الأقصى على نوعية البضائع المشحونة والقيمة الاجمالية للبضائع المتوقع نقلها خلال العام، ويجب ألا يغفل المكتتب هنا عن أهمية ألا يتجاوز الحد الأقصى للشحنة الطاقة الاستيعابية لإتفاقيات إعادة التأمين الموجودة لديه.

من الأخطاء الشائعة بين المؤمن لهم هو الاعتقاد بأن المقصود بالحد الأقصى هو الحد الأقصى لقيمة الشحنة الواحدة، بينما في الحقيقة فإن المقصود هو الحد الأقصى لقيمة البضائع التي يمكن شحنها على وسيلة نقل واحدة. ونظراً لأنه قد يحدث أن يتم شحن العديد من الشحنات على سفينة واحدة، فإن المؤمن له يجب عليه تحديد حد أقصى كافٍ لتغطية تلك الشحنات. يجب على المكتتب أن يتأكد أن الوسيط والعميل على فهم واضح لهذا المعنى.

### شرط التراكم

ينص شرط التراكم على أن الحد الأقصى للوثيقة سيتضاعف في حالة تراكم عدة شحنات لأسباب خارجة عن إرادة المؤمن له في نفس المكان، سواء كان على نفس السفينة أو على رصيف بحري واحد أو في مكان إيداع واحد. هذه الحالات يمكن أن تحدث نتيجة حدوث إضراب في ميناء بحري أو في السكك الحديدية. ولكي يستفيد المؤمن له من هذا الشرط فإنه يجب عليه إخطار شركة التأمين فور علمه بحدوث هذا التراكم. وفي الظروف العادية، يستطيع المؤمن له الحصول على موافقة شركة التأمين لرفع قيمة الحد الأقصى إذا زادت قيمة البضائع المتراكمة عن ضعف الحد الأقصى المنصوص عليه بالوثيقة. يجب على المكتتبون دائماً أن يضعوا في إعتبارهم هذا الشرط عند تحديد الحد الأقصى بالوثيقة أو عند زيادة قيمة الحد الأقصى لشحنة محددة لوجود احتمال مضاعفة هذا الحد الأقصى.

### شرط تحديد القيمة التأمينية

يجب على المكتتب تحديد كيفية حساب القيمة التأمينية للشحنات والنص عليه صراحة في الوثيقة. ومن الممارسات الشائعة للوثائق التي تغطي شحنات البائعين والمشتريين أن تنص على أن القيمة التأمينية للشحنات تشمل التالي:

١. قيمة الفاتورة، وتشمل جميع المصروفات الموجودة بالفاتورة.
  ٢. قيمة النولون المدفوع أو الذي يجب دفعه (أي، تكلفة النقل المدفوعة أو التي يلتزم المؤمن له بدفعها).
  ٣. ١٠ % من قيمة الفاتورة والنولون، أو نسبة أكبر إذا تم الاتفاق على ذلك.
- الغرض من الـ ١٠ % الإضافية هو تغطية الفرق بين سعر الشراء المدفوع من المستورد وسعر البيع الذي كان يتوقعه، بعبارة أخرى، الربح الذي كان يتوقعه المستورد.
- ويجب الأخذ في الاعتبار أنه لا يجب منح المصدر هذه الـ ١٠ % الإضافية، حيث أن قيمة الفاتورة تتضمن كذلك ربحية المصدر.

## الأخطار الخاصة التي تتعرض لها السلع الشائعة في التجارة

### أولاً: الأخطار التي تواجه الأنواع الرئيسية من البضائع

يمكن بصفة عامة تقسيم البضائع الى ستة أنواع رئيسية وهي:

#### ١. السلع الثمينة

تشمل السلع الثمينة:

- السبائك والنقود.
- التحف الفنية.
- المجوهرات .

على الرغم من أن التأمين على هذه الأشياء يتم في سوق تأمين البضائع، إلا أن الإكتتاب في هذه الأشياء يتطلب درجة عالية في مهارات الإكتتاب المتخصصة.. حيث ان السلع الثمينة معرضة بدرجة كبيرة للسرقة وكذلك للأخطار المعنوية. لذلك، بالإضافة إلى كونها معرضة مثل غيرها من السلع إلى الأخطار المعتادة أثناء عمليات النقل البرى أو الجوى أو البحرى فهي عرضة للأخطار التالية :

- السطو المسلح.
- النشل.
- تزوير الشهادات مثل شهادة التقييم ، تراخيص التصدير ، شهادة المنشأ ووثائق الملكية.
- الاستبدال بنسخ مزورة .
- فقدان الكثير من قيمتها لأقل الأضرار .
- الضرر العمدى، على سبيل المثال، قطع اللوحات الفنية أو إلقاء بعض الحبر أو غيره من الدهانات على اللوحات أو النقود.
- السرقة الداخلية من خلال الموظفين أو المؤمن لهم .
- التزوير.

#### ٢. السلع المجمدة Frozen goods

بصرف النظر عن تعرضها للأخطار البحرية المعتادة، فإن الأطعمة المجمدة بما فيها اللحوم المجمدة عرضة بشكل كبير للضرر إذا حدث خلل أو عطل في أجهزة التبريد سواء على ظهر السفينة أو على البر. وبالتالي فإن اللحوم المجمدة التي تتعرض للضرر نتيجة لذلك سيتم رفضها صحياً بمجرد وصولها لميناء التفريغ. كما أن الأطعمة المجمدة معرضة كذلك للضرر نتيجة لحوادث الطرق أثناء النقل البرى، فقد يؤدي الحادث إلى تضرر السيارة الناقلة وتلوث البضائع المجمدة أو قد يؤدي الحادث إلى تعطل أجهزة التبريد مما يؤدي في النهاية إلى فساد الأطعمة .

### ٣. الفواكه والخضروات

تعد كافة أنواع الفواكه والخضروات معرضة للنقص في الوزن أثناء عملية النقل. ومقدار هذا النقص سيعتمد بدرجة كبيرة على:

- طبيعة المنتج.
- محتوى الماء بها.
- أسلوب التعبئة والتجهيز.
- أسلوب وطريقة النقل.
- المدة التي تستغرقها عملية النقل.
- درجة الحرارة وسرعة حدوث تغيرات في درجات الحرارة.
- نسبة بخار الماء بها ودرجة حرارة الأجواء المحيطة بها.

الأخطار غير الطبيعية المرتبطة بالفواكه والخضروات تشمل أخطار التداول أثناء عملية التعبئة والتستيف وكذلك السرقة أثناء عملية النقل البري . قد يبدو لأول وهلة أن تعرض الفواكه والخضروات للسرقة هو أمر غير طبيعي ، ولكن السبب الرئيسي- لحدوث سرقات في هذه النوعية من البضائع هو صعوبة أن لم يكن استحالة التعرف على البضائع المسروقة فلا يمكن تمييز التفاح المسروق عن غيره من التفاح المعروض في السوق ، لذلك ، فإن سهولة عملية البيع تغري اللصوص بالسرقة.

### ٤. البضائع الصب

كثيراً من السلع يتم نقلها صب في السفن وكذلك في خزانات (تانكات) السيارات الناقلة أو السكك الحديدية. وهذه السلع تنقسم إلى مجموعتين رئيسيتين وهما البضائع السائلة والجافة ثم تقسم كل مجموعة منهما مرة أخرى إلى غذائية وغير غذائية. البضائع الصب السائلة غير الأطعمة تتكون بشكل رئيسي- من البترول الخام والزيوت المعدنية، بينما تشمل الأطعمة؛ زيوت الطعام، الحبوب، السكر، الأرز، البن وغيرها.

وعلى الرغم من الأخطار العديدة التي تواجه البضائع الصب، إلا أنه في المقابل، نادراً ما تتعرض تلك البضائع لخطر السرقة. إن ندرة حدوث سرقة للبضائع الصب لا يعني أن يتغافل المكتتب عن هذا الخطر كلياً فمن الأمور المعتادة حدوث إختلاسات في البترول أثناء نقله صب. ويجب ألا ننسى- كذلك أن هذه البضائع معرضة كذلك لأخطار عدم التسليم والعجز والتلوث.

وتعد أحد الأسباب الرئيسية لحدوث التلوث هو دخول مادة غريبة على البضائع الصب، وقد يحدث ذلك لكثير من الأسباب ولكن أكثرها شيوعاً هو دخول بعض وقود السفينة عبر أنابيب السفينة إلى البضائع مما يؤدي إلى تلوثها. ومن الأسباب المعروفة أيضاً لحدوث التلوث سقوط بعض رقائق

الصدأ من جدران عنابر السفينة إلى المواد الخام التي تستخدم في صناعة الصلب مما يجعل هذه المواد غير صالحة للغرض المعدة من أجله.

#### ٥. الملابس الجاهزة

تشمل الملابس الجاهزة مجموعة متنوعة من الملابس مثل البدل الرجالي والقمصان والجينز والأحذية. ويعد الخطران الرئيسيان المرتبطان بالملابس هما:

- السرقة. و
- أضرار المياه، والتي قد تكون نتيجة للمطر أو مياه البحر.

إن وجود سوق كبيرة للملابس الرخيصة يعطى دافعاً قوياً للصوص لسرقة الملابس حيث يمكن بيعها سريعاً وبدون إمكانية تتبع مصدرها. ويزداد خطر سرقة الملابس بشكل كبير أثناء مرحلة النقل البري، بينما يظل خطر أضرار المياه شبه ثابت طوال الرحلة. ولتخفيض خطر المياه فإنه غالباً ما يتم تعبئة الملابس أولاً في أكياس بلاستيك ثم بعد ذلك تعبئتها داخل كراتين. وبالنسبة للملابس التي تعلق في الشماعات يجب أيضاً تغطية كامل الملابس بغطاء بلاستيك ويفضل أن يزيد طول الغطاء البلاستيك عن طول الملابس بحوالى ١٥ سم لمنع إتساخ الملابس أثناء عملية النقل. ويجب الأخذ في الاعتبار أنه على الرغم من أن معظم الضرر الذى قد يلحق بالملابس غالباً ما يكون بسيطاً جداً ويمكن إزالته عن طريق التنظيف العادى إلا أن هذه الملابس لا يمكن إعادة بيعها مرة أخرى على أنها جديدة وبالتالي تخسر جزءاً كبيراً من قيمتها.

ومن المهم للغاية الفحص الجيد للكراتين المستخدمة في تعبئة البضائع للبحث عن أى آثار تلطخ أو بلل. إذا انتهى الفحص إلى وجود بلل أو تلطخ بالكراتين يجب إخراج الملابس من هذه الكراتين سريعاً حتى لا تمتد المياه أو بخار المياه إلى كامل محتوى الكرتون من الملابس ولمنع حدوث تعفن في الكراتين. لهذا السبب أيضاً يجب سريعاً فصل الملابس المتسخة أو المبللة عن باقى الملابس السليمة. وعلى الرغم من أن ظهور علامات البلل على الكراتين يعتبر قرينة على وجود خسارة محتملة بهذه الكراتين إلا أن التحرك السريع يقلل إلى حد كبير من حجم الأضرار.

#### ٦. الأجهزة المنزلية وأجهزة الكمبيوتر

تشمل تلك المجموعة:

- التلفزيونات، أجهزة الإستريو، الراديو.
- الأجهزة الكهربائية المنزلية مثل البوتاجازات، الثلاجات، غسالات الأطباق والملابس.
- أجهزة الكمبيوتر، برامج الكمبيوتر، أجهزة الألعاب الإلكترونية.

تتميز تلك المجموعة بجودة تعبئتها، لذلك فإن التعبئة لا تشكل أى مشكلة لشركة التأمين. وتستعمل الكراتين ورغوة البوليسترين الصلبة بشكل أساسى فى تعبئة هذه المنتجات حيث يتم إحاطة كامل المنتج بالبوليسترين ثم يعبأ بعد ذلك فى الكراتين مما يمنع أى حركة للمنتج خلال الرحلة. وهذه التعبئة أيضاً توفر حماية مناسبة للسلع أثناء عمليات التداول المعتادة ولكنها بالطبع لا تحمى المنتج من الضرر فى حالات المناولة الخشنة أو سقوط الكراتين على الأرض. ويظل الخطر الرئيسى— لهذه المنتجات هو خطر السرقة أثناء النقل البرى. ويزداد خطر السرقة بشكل خاص مع الإختراعات الحديثة. على سبيل المثال، ظهور أجهزة التليفزيون الحديثة مثل البلازما والتليفزيونات عالية الوضوح إزداد معه معدل سرقة هذه الأجهزة.

### ثانياً: خصائص السلع الأكثر شيوعاً فى التأمين

- **حامض الخليك:** هو حامض عديم اللون ويُنقل عادة فى جراتين بلاستيك أو زجاج وتعبأ بعد ذلك فى صناديق . فى بعض الأحيان يتم استخدام البراميل البلاستيك أو المعدنية. ويمكن كذلك مزج الحامض بالماء نظراً لأن الحامض يصبح قابلاً للإشتعال إذا زادت نسبة الحامض فيه عن ٨٠ % من وزنه. وكما هو الحال مع جميع أنواع الأحماض فإنه يجب التأكد من إغلاق العبوات بشكل جيد لمنع التسرب أو الرش مما قد يضر بالبضائع المجاورة له.

- **اللوز:** يتضرر بسرعة نتيجة للرطوبة أو الحرارة أو الروائح أو بالتلامس مع السلع غير النظيفة. وغالباً ما تحدث الأضرار الناتجة عن الرطوبة نتيجة لزيادة نسبة الرطوبة فى الأجواء المحيطة. يعبأ اللوز عادة فى كراتين أو أكياس .

- **شرائح الألومنيوم:** عادة ما يتم حمايتها من خلال وضع طبقة من المناديل الورقية بين كل شريحة وأخرى. ونظراً لأن تلك الشرائح تكون رقيقة فإنها تكون عرضة للخدش عندما يتم سحب أحد الشرائح من فوق الشرائح الأخرى. وشرائح الألومنيوم معرضة كذلك لأضرار الرطوبة حيث تلتصق الشرائح ببعضها البعض عند تخزينها فى صناديق أو أثناء وجودها بالمخازن. ونظراً لإحتواء منتجات مثل الأسمت والجبس على نسبة عالية من المواد القلوية التى تسرع من عملية التآكل نتيجة للرطوبة لذلك يجب ألا تستف شرائح الألومنيوم بالقرب من تلك المنتجات وكذلك يجب ألا توضع على أرضية خرسانية بدون وجود حائل بينهما.

- **التفاح:** يتم نقل التفاح فى درجات حرارة محددة عادة ما بين ٠,٧٥ مئوية و٤ مئوية تبعاً لنوع التفاح. الطبيعة الشمعية لسطح التفاح يوفر له نسبة من الحماية، ولكن التفاح سيظل معرضاً لخطر حدوث أعطاب بالثمار نتيجة للمناولة الخشنة.

- **الخوخ:** يتم شحن الخوخ المجفف فى كراتين أو صناديق. والخوخ معرض بصفة خاصة لخطر العيب الذاتى (التلف أو الضرر بدون تدخل أى عامل خارجى) والذى يزداد بدرجة كبيرة عند التعرض للحرارة.

- **اللحوم المملحة:** عادةً ما يتم شحنها في كرتين ويجب في جميع الأحوال ألا تزيد درجة الحرارة خلال الرحلة عن ٤,٥ مئوية.
- **الموز:** عادةً ما يتم شحنه في كرتين بها ثقب. وتكون درجة الحرارة المثلى خلال الرحلة بين ١١,٥ و ١٢ مئوية. ويعد التستيف الصحيح ودرجة الحرارة المناسبة أمور جوهرية لمنع تلف الفواكه أثناء النقل.
- **البقوليات :** عادةً ما يتم شحنها داخل أجولة وأحياناً تشحن صب. وتقريباً جميع أنواع البقوليات معرضة لأخطار الحرارة وسوف تتلف إذا شحنت في حالة رطوبة حيث سيؤدي ذلك إلى التعرق والتخمر. وإذا زادت درجة الرطوبة بشكل كبير سيزداد احتمال التعفن. والبقوليات المجففة معرضة للتسوس حيث يقوم السوس بأكل الحبة في طريقة للخارج مما يؤدي إلى خسارة الشحنة، وإذا إرتفعت درجة الحرارة المحيطة بالبقوليات ستكون بالطبع جاذبة جداً للحشرات.
- **المكسرات:** تشحن في أجولة إذا كانت بقشرها، بينما تشحن المكسرات المقشرة داخل أكياس من الورق المفضض داخل كرتين. وإذا إرتفعت نسبة الرطوبة في المكسرات يظهر العفن على قشورها مما يؤدي إلى الفساد السريع للشحنة، ونسبة الرطوبة العالية قد تكون نتيجة للشحن في بيئة رطوبة أو التستيف داخل حاويات سيئة التهوية أو التستيف غير المناسب أو تعرضها للأمطار أثناء عملية الشحن.
- **الزيوت والدهون الصب:** يتمثل الخطر الرئيسي- لهذه المنتجات في عجز الوزن والحجم، وكذلك مثل معظم المواد الغذائية لخطر التلوث، ويجب عند تفريغ هذه المنتجات تسخينها أولاً قبل البدء في التفريغ بإستعمال أنابيب الضخ وذلك لتسهيل عملية الضخ وللتأكد من عدم بقاء بعض الزيت عالقاً بجدران تانكات السفينة. وعادةً ما ينص في عقد البيع على السماح بنسبة محددة من عجز الوزن كنتيجة حتمية لبقاء كميات من الزيت عالقة بجدران التانكات وأنابيب التفريغ .
- **المعلبات:** ستظل آمنة للإستهلاك الآدمي إذا تم إعدادها بالشكل الصحيح، ولكن بالطبع لا يمكن تخزينها لفترات طويلة نظراً لأن معظم تلك المعلبات لها فترة صلاحية قصيرة. وتشترط قوانين معظم دول العالم أن يتم كتابة تاريخ الصلاحية على كافة أنواع المعلبات مع وضع معايير صارمة عند تصنيعها. وبصفة خاصة، يجب تسخين تلك المأكولات ثم تبريدها وتجفيفها للتأكد من التخلص من جميع أنواع البكتيريا وغيرها من الكائنات الضارة.
- يرتبط الخطر الرئيسي- للمعلبات بالعبوة وليس بمحتوياتها. ويحدث إنتفاخ العبوات نتيجة لانبعاث الغازات نتيجة لنشاط البكتريا داخل العبوات وقد يصل الأمر لإنفجار العبوات مما يؤدي إلى حدوث أضرار بالبضائع والمعلبات المجاورة. تطبيق العبوات هو خطر شائع نتيجة للمناولة الخشنة وكذلك يظل الصدد خطراً أساسياً والذي يحدث نتيجة لمياه الأمطار أو للمياه المالحة من البحر أو نتيجة لتكثف بخار الماء على سطح المعلبات نتيجة للتغير السريع في درجة حرارة البيئة المحيطة بالمعلبات أو نتيجة للغراء المستخدم في لصق المصقات على العبوة.

- **الشوكولاتة:** يتم عادةً تغليف الشوكولاتة بالفويل والورق، ثم بعد ذلك في صناديق وكراتين أثناء عملية النقل. ويجب أن يتم نقلها في درجة حرارة منخفضة. ويعد الخطر الرئيسي—الذى تكون معرضة له هو خطر الرطوبة والحرارة والتغير المفاجئ في درجة الحرارة والحشرات إذا كانت تحتوى على فواكه مجففة. كما يمكن أن تنخفض جودتها إذا مضى—وقت طويل بين تاريخ إنتاجها وتاريخ شراء المستهلك النهائي لها.

- **حبوب البن:** عادةً ما يتم شحنها في أكياس منسوجة مصنوعة من الألياف الطبيعية والتي تسمح بالتهوية الجيدة للحبوب. وتكون الأكياس معرضة لأضرار المناولة ولأضرار إستعمال المخاطيف في الشحن والتفريغ. وتفقد حبوب البن بعض وزنها أثناء عملية النقل والذى عادةً ما يكون في حدود ٠,٥ % من إجمالي الوزن. وتتأثر حبوب البن بأضرار المياه حيث تؤدي إلى تغير اللون والتعفن، لذلك فمن الممارسات المعتادة أثناء شحن حبوب البن تغطية الأجولة بورق الكرافت لحماية الحبوب من الرطوبة وهي طريقة غير مكلفة وفعالة لتجنب أضرار إرتفاع نسبة الرطوبة. وإذا حدث أي ضرر بالحبوب، يجب سريعاً فصل الحبوب المتضررة عن السليمة وإعادة تعبئة الحبوب السليمة في أجولة جديدة ويتم بيع الحبوب المتضررة بحالتها. وقد تعاني حبوب البن أيضاً من الإصابة بالحشرات ويتم في هذه الحالة تبخير الحبوب.

- **أجهزة الحاسب الآلي (الكمبيوتر):** أجهزة الكمبيوتر معرضة لخطر الإرتطام، السقوط، البلل، وبصفة خاصة للسرقه أثناء النقل البرى. والأجهزة المصنعة من خلال الشركات الكبيرة يتم تغليفها في كراتين مع رغوة البولسترين الصلبة والتي تمنع حركة الأجهزة خلال عملية النقل وتعتبر حماية ممتازة تجاه أخطار المناولة المعتادة سواء في النقل البحرى أو الجوى أو البرى ولكنها بالطبع لن تحمى الأجهزة من المناولة الخشنة أو سقوط الكراتين على الأرض. وإذا تسربت المياه داخل العبوات ستؤدي إلى تلف المنتج وعدم إمكانية بيعه مرة أخرى كمنتج جديد. والأكثر من ذلك، هو أن شركات تصنيع الكمبيوتر الكبيرة بمجرد ظهور آثار البلل على الكراتين تصر—على تخريد تلك الأجهزة حتى ولو ثبت أن المياه لم تتغلغل إلى داخل الجهاز نفسه وذلك لحماية سمعتها التجارية. 🚧 والأكثر من ذلك فإن شركات الكمبيوتر تصر على تخريد تلك الأجهزة حتى ولو أثبتت تجارب التشغيل الصلاحية التامة للجهاز، مثل هذا الأسلوب في التعامل قد يؤدي إلى إعتبار هذه الأجهزة خسارة كلية على الرغم من أن تكلفة إصلاحها لم تكن لتتجاوز ١٠ % من قيمتها. ومن الجدير بالذكر هنا أنه إذا لم يكن بالوثيقة شرط خاص يعطى هذا الحق للمؤمن له فإن شركات التأمين من حقها التمسك بمبدأ التعويض، وتعويض المؤمن له بقيمة الخسارة فقط والإصرار على قيام المؤمن له بالتزاماته نحو تخفيض الخسارة.

- **النحاس ومنتجاته:** التعرض لأضرار المياه سواءاً من البحر أو المياه العذبة مما يؤدي إلى التآكل. وعلى الرغم من أن البقع السطحية لا تؤثر على جودة المنتج، إلا أن المشتري غالباً ما يرفض إستلامه. وقد تكون منتجات النحاس في شكل سبائك أو شرائح أو كابلات وغيرها من الأشكال. وتكون الشرائح الرقيقة عرضة للخدش والتطبيقات. وتعد منتجات النحاس معرضة للسرقعة بدرجة كبيرة أثناء عمليات النقل البري .

- **المنتجات القطنية:** في بعض الأحيان تتعرض للعفن والتحلل ويمكن تفادي حدوث ذلك من خلال إستعمال المطهرات المناسبة. إذا تعرض القطن لظروف الرطوبة العالية، أو تم شحنه في جو حار أو أجواء عالية الرطوبة، فإن النشا المستخدم في الإنتاج يسرع من عملية التعفن والذي قد يصل إلى مستويات عالية خلال عملية النقل.

- **المنظفات:** عادةً ما يتم شحن المنظفات البودرة داخل براميل حديد. ويعتبر إمتصاص الرطوبة هو الخطر الرئيسي— لهذه المنتجات وإذا حدث بلل لهذه المنتجات فإن قيمتها كمخلفات تكون قليلة جداً.

- **الأجهزة الإلكترونية:** تتشابه إلى حد كبير مع أجهزة الحاسب الآلي (الكمبيوتر). وينطبق عليها ما سبق قوله عن الكمبيوتر من الخصائص والأخطار المعرضة لها.

- **الأسمدة:** يتم نقلها صلب أو داخل أجولة من البولي بروبيلين. الخطر الرئيسي— الذي تواجهه هو الرطوبة وتمزق الأجولة. قد تلوث الأسمدة البضائع المحيطة إذا تمزقت الأجولة وتسرب المشمول إلى الخارج.

- **الأسماك:** يتم نقلها مجمدة. وفي الرحلات الطويلة يجب الحفاظ عليها في درجات حرارة ما بين (-) ٢٥ مئوية و (-) ٣٠ مئوية وذلك للحفاظ على مذاقها طازجاً. ومثلها مثل جميع المنتجات التي يجب نقلها في درجات حرارة محددة فإنها يجب الحفاظ على الأسماك مجمدة في نفس درجة الحرارة طوال الرحلة . وبالنسبة للأسماك المنقولة جواً فإنه يتم إحاطتها ومزجها بالثلج المجروش، ولكن هذه الطريقة لها عيوب كثيرة كوسيلة للحفاظ على الأسماك.

■ الأسماك المجففة المملحة يتم نقلها في بالات وكراتين، ولكن يجب الأخذ في الإعتبار أنه مهما كانت طريقة التجفيف ممتازة فإنه يجب نقل الأسماك في وقت قصير وخصوصاً لبعض أنواع الأسماك المنقولة من كندا إلى موانئ الهند الغربية. و تتأثر الأسماك المجففة كذلك بالرطوبة والتغير السريع في الظروف المناخية المحيطة. و تتلف الأسماك المجففة سريعاً إذا تعرضت للمياه أو الزيوت.

■ يجب التنويه هنا إلى أن عملية نقل الأسماك والأساليب المستخدمة في نقلها معقدة للغاية وما سبق قوله هو نبذة مختصرة للغاية عن هذا الموضوع.

- **الزجاج:** يمكن التأمين على ألواح الزجاج ولكن بشرط التأكد من ان التقفيصات والصناديق التي يعبأ بها الزجاج مشدودة وصلبة بالدرجة الكافية التي تمنع انحناء الواح الزجاج وان أساليب المناولة والشحن والتفريغ تتم على مستوى عالى جداً من المهنية والإحتراف . ولا نحتاج للقول هنا بأن الخطر الرئيسى— الذى تواجهه ألواح الزجاج هو خطر الكسر— والذى يحدث غالباً نتيجة إنحناء ألواح الزجاج أثناء عمليات الشحن والتفريغ.

- **الحبوب:** (الشعير، الذرة، القمح) يتم عادةً نقلها صب وأيضاً في أجولة خصوصاً بذور الحبوب. تتعرض الحبوب لأخطار الحرارة والتعرق والإصابة بالحشرات والبلل.

- **الجلود المملحة:** يتم شحنها في بالات أو حزم أو صناديق أو براميل أو سائبة أو في طرود شحن داخل حاويات. بعد ذبح الحيوانات وسلخ جلودها، فإن تلك الجلود تكون معرضة للتحلل نتيجة لنشاط البكتيريا. ولا يتوقف نشاط البكتيريا تماماً إلا بعد دبغ الجلود. ومن الناحية العملية فإنه بعد سلخ الجلد من الحيوانات يتم دبغه مؤقتاً عن طريق التجفيف والتعليق حتى يتحمل الرحلة إلى المدايح. لذلك، يجب على الشاحنين نقل تلك الجلود بأسرع وقت ممكن إلى المدايح مع تجنب الحرارة العالية. ومن المعتاد ألا يغطى التأمين الخسائر الناتجة عن الحرارة، ولكن بعض المؤمنيين قد يقومون بتغطية هذه الأخطار مقابل رسوم إضافية. ومن المعتاد للمؤمنيين الذى يقبلون تغطية هذا الخطر أن يقومون بتغطية ٨٠ % فقط من الخسائر الناتجة عن هذا الخطر.

- **أجهزة هاى فاى FI – HI:** (تشمل التليفزيونات، الدى فى دى، إم بى ثرى، وغيرها من السلع) لها نفس خصائص وملامح خطر أجهزة الكمبيوتر وغيرها من الأجهزة الإلكترونية. عادة ما يكون تغليفها وتعبئتها على مستوى عالى يحميها من الأخطار المعتادة أثناء عمليات المناولة ولكنها تظل معرضة لأخطار الرطوبة والبلل، كما تظل السرقه أثناء النقل البرى خطراً رئيسياً خصوصاً في حالات إنتاج تكنولوجيا جديدة.

- **الأمتهة الشخصية والمنزلية (المستعملة):** لا تفضل معظم شركات التأمين تغطية هذا الخطر، وغالباً ما تتم التغطية طبقاً لشروط (ج)، خاصة إذا لم يتم تعبئة تلك الأغراض من خلال شركات متخصصة. الخطر الرئيسى هنا يتمثل في عدم كفاية أو سلامة التعبئة والتغليف والإستهلاك والبلى العادى لتلك الأمتهة حيث قد يصل عمر بعضها إلى أكثر من عشر سنوات وبلا قيمة حقيقية تذكر. ويتوقع المؤمن لهم في تلك الحالات أن شركة التأمين ستعوضهم بأسلوب الجديد محل القديم

بينما يتمسك مكتتبوا البحرى بمبدأ التعويض. عندما تتم عملية فك وتعبئة ونقل وتركيب الأثاث أو الأمتعة عن طريق شركات متخصصة، فإن بعض مكتتبى الحوادث المتنوعة يوافقون على إمتداد تغطية وثيقة محتويات المنزل لتشمل تلك العمليات، ولكن غالباً لا تمتد تغطيتهم لتشمل عملية النقل البحرى. ويفضل دائماً لتجنب النزاع أثناء المطالبات إعداد كشف بتلك الأمتعة وتحديد قيمتها التأمينية عند إصدار الوثيقة.

- **الحديد ومنتجات الصلب:** تأخذ منتجات الصلب العديد من الأشكال؛ مثل القضبان، الألواح، الأنابيب، الصفائح وغيرها. والمنتجات الحديدية معرضة لخطر الصدأ إذا تعرضت للبلل والهواء الجوى. ولأن الصلب معرض بصفة خاصة للصدأ فإنه يجب قبل الشحن التأكد من سلامة عناصر السفينة وأنها نظيفة وجافة وكذلك التأكد من أحكام إغلاق فتحات العنابر لمنع تسرب المياه إلى داخل العنابر. ومن المعتاد أن تستثنى شركة التأمين الخسائر الناتجة عن الصدأ والتأكسد وتغير اللون أثناء تغطية الحديد المشحون صب. ومع ذلك، إذا لم يكن الشحن صب، فإن بعض شركات التأمين تقوم بتغطية هذه الأخطار بشرط أن تتم التعبئة بشكل كافى لحماية البضاعة من مثل هذه الأخطار. وتختلف الممارسة من شركة تأمين لأخرى، ولكن إذا كان المكتتب مقتنعاً بمستوى الإجراءات والحماية التى يقوم بها الشاحن لمواجهة هذه الأخطار فإنه من الممارسة السليمة أن يوفر التغطية للمؤمن له مع النص على الإشتراط السابق ذكره. ويعد حديد التسليح بصفة خاصة معرضاً لخطر الإلتواء والإنحناء نتيجة للتستيف السيء- والمناولة الخشنة والربط الخاطى، وتعتبر ألواح الإستنلس ستيل معرضة للخدش والتقر بصفة خاصة والمنتجات الحديدية معرضة كذلك لخطر السرقة أثناء النقل البرى.

- **الألات والماكينات:** تأخذ الماكينات العديد من الأشكال والأحجام والأوزان. وأساليب التعبئة متنوعة تبعاً لذلك من الصناديق الكبيرة إلى الكراتين. الخطر الرئيسى للماكينات هو أخطار المناولة والشحن والتفريغ وكذلك أخطار الصدأ والتأكسد وتغير اللون. يتم منع الخسارة أثناء نقل هذه المنتجات من خلال إتباع أساليب التعبئة المناسبة وإستعمال المواد الخاصة بإمتصاص الرطوبة ووضعها مع الماكينات أثناء نقلها. ويقوم الفحص الخارجى للصناديق قبل فتحها بإعطاء دلالة واضحة عن حدوث ضرر من عدمه، فقد تبدو آثار المياه واضحة على الصناديق من الخارج أو قد تأتى الصناديق مكسرة أو مفككة بشكل يشير بوضوح إلى وجود تلفيات وأضرار بالماكينات، ويجب على مستلم البضاعة فى هذه الحالة ذكر تلك الملحوظات على إشعار تسليم البضاعة، كما يجب عليه سرعة فتح الصناديق وفحص مشمولها سريعاً خاصة فى حالة وجود آثار مياه على الصناديق لمنع تفاقم الخسارة. وهذا الأمر هام للغاية نظراً لأن شروط المجمع لتأمين البضائع تضع إلزاماً على المؤمن له ببذل الجهد المعقول لمنع أو لتقليل حدة الخسارة. وإذا لم يقم المؤمن له بفعل ذلك، قد يقوم المؤمن بتخفيض قيمة المطالبة أو قد يرفض سداد كامل قيمة المطالبة.

- **اللحوم:** يتم نقل اللحوم سواءً مجمدة أو مبردة. ويزداد الخطر فى حالة نقلها مبردة نظراً لأنها تكون أكثر عرضة للتلف نتيجة لتغير درجات الحرارة. ويعد الخطر الرئيسى- الذى يواجه نقل اللحوم هو

خلل أو تعطل أجهزة التبريد سواء أثناء عملية النقل أو التخزين بالميناء بعد الوصول أو في إنتظار الشحن، كما أنها كذلك معرضة لخطر السرقة والتلوث.

#### - **السيارات:** تتعرض السيارات للأخطار التالية:

- أضرار المناولة (تشمل الشحن والتفريغ من السفينة باستعمال القوة الذاتية للسيارات).
- حركة السيارات على ظهر السفينة نتيجة للظروف الجوية القاسية.
- الأضرار الناتجة عن ضعف مهارة السائق أثناء التحرك بالسيارة.
- الصدا.
- أضرار الأمطار الثلجية.

عند التأمين على السيارات المستعملة عادة ما تقوم شركة التأمين بمعاينة السيارة قبل الشحن أو قد يستعوضوا عن ذلك بالصور الفوتوغرافية. ويتم تحديد قيمة السيارة من خلال أسعار السيارات المماثلة لها في السوق وعادةً ما يتم استثناء أخطار الصدا والتأكسد وتغير اللون.

- **البويات والدهانات:** يتم نقلها في علب معدنية وبراميل، وإذا كانت العلب صغيرة يتم إعادة تعبئتها داخل كراتين أو صناديق مفتوحة. وتعد البويات المصنوعة من مشتقات البترول قابلة للإشتعال ولذلك تعامل طبقاً للقواعد الدولية لنقل البضائع الخطرة. كما أن العلب والبراميل عرضة للضرر نتيجة للمناولة الخشنة أو لأخطار البحار إذا لم يتم تستيفها داخل السفينة بالشكل الصحيح، وقد يؤدي ذلك إلى انفجار العبوات أو تسرب المشمول مما يلوث البضائع المحيطة. كذلك يجب ألا تستف البويات بجوار غلايات السفينة أو غيرها من الأسطح الساخنة. علاوة على ذلك، فإن التستيف في ظروف مناخية باردة جداً يؤدي إلى تفكك مكونات الدهانات ويجعل من المستحيل إعادة مزجها مرة أخرى.

- **لفات الورق:** تتضرر نتيجة للتفريغ الخشن والسقوط العنيف على الأرض والذي يؤدي إلى تسطح اللفة وتطبيق مركز اللفة (اللب core)، كما إنها معرضة أيضاً لأخطار البلل إذا لم يتم حمايتها من هذا الخطر بالشكل الكافي. والورق المتضرر نتيجة لهذه الأسباب لا يمكن إستعماله في الطباعة في ماكينات الطباعة الحديثة ويمكن بيعه فقط كمخلفات.

- **البترول والمنتجات البترولية:** هذه المواد قابلة للإشتعال، ولذلك فهي تخضع للقواعد الدولية لنقل البضائع الخطرة، وهذه المواد معرضة للعجز في الحجم والتلوث نتيجة لوجود بعض بقايا المواد السابق شحنها في التانكات أو من بقايا المواد المستخدمة في تنظيف تانكات السفينة أو نتيجة لوجود بعض البقايا في الأنابيب . كما يحدث التلوث كذلك نتيجة لتسرب مياه البحر إلى التانكات .

- **الأرز:** معرض لأخطار الحرارة والتعرق مما يؤدي إلى فقدانه لنسبة من وزنه تتراوح ما بين ١ ٪ : ٣ ٪. والأرز كذلك معرض للتلوث ويجب ألا يتم تستيفه بجوار المواد العطرية أو السلع ذات الرائحة النفاذة.

- **الشأى:** الأخطار الرئيسية المرتبطة بالشأى هى:

- أضرار المياه المالحة أو العذبة.
- أضرار ما قبل الشحن.
- رشح جدران السفينة.
- الحريق أو الدخان.
- إكتساب الروائح.
- عجز الوزن.
- السرقة.
- التعبئة فى اماكن غير المناسبة.

- **الأخشاب:** الأخطار الرئيسية هى البلل وتضرر الحواف والذى يحدث نتيجة للمناولة الخشنة.

ويؤدى البلل عادةً إلى التعفن والتحلل، وفى حالة ألواح الخشب يؤدى البلل إلى إضعاف قوة الألواح مما يجعلها غير صالحة للغرض المعدة من أجله.

## عقود البيوع الدولية والتأمين البحري (بضائع)

### مع إشارة للتعديلات بعقود عام ٢٠٢٠

تلعب عقود البيوع الدولية المعروفة باسم Incoterms دورا هاما في تأمين البضائع المنقولة بحرا، وفيما يلي سيتم إلقاء الضوء على:

١. التعريف بالبيوع الدولية ودورها في التأمين البحري.
٢. دور البيوع الدولية في تحديد المصلحة التأمينية و المسؤولية عن تحمل المخاطر البحرية.
٣. دور البيوع الدولية في تحديد المسؤولية عن إبرام عقد التأمين وسداد القسط.

#### العقود التي تقوم عليها التجارة الخارجية

بصفة عامة تقوم التجارة الخارجية على ثلاثة عقود مختلفة هي:

#### ١. عقد البيع الدولي Sales Contract

هو عقد بين مصدر Exporter ومستورد Importer (بائع ومشتري) ينظم الصفقة التجارية بينهما ومن ضمن ما ينظم أمرين بالغين الأهمية للتأمين البحري وهما عقدي النقل contract of affreightment و التأمين Insurance contract من خلال تحديد:

- من الذي يلتزم بإبرام عقد النقل وسداد أجرة النقل (النولون) : وهو عقد بين أحد أفراد الصفقة الأصلية أي المصدر أو المستورد يحدده عقد البيع الدولي (كأحد التزاماته بموجب عقد البيع) ويدخل في عقد نقل مستقل بصفته شاحن Shipper مع مشغل وسيلة النقل (الناقل Carrier).
- من الذي يلتزم بإبرام عقد التأمين وسداد قسط التأمين : وهو عقد مستقل بين أحد أفراد الصفقة الأصلية أيضا (كأحد التزاماته بموجب عقد البيع) ويدخل في عقد تأمين مستقل بصفته مؤمن له Insured مع شركة تأمين Insurer وقد يكون المصدر مؤمنا له والعقد لصالح المستورد (مستلم البضائع Consignee).

والأصل في عقود البيع أنها رضائية يصير الاتفاق عليها بين أطرافها ولكن غرفة التجارة الدولية كان لها السبق منذ عام ١٩٣٦ في صياغة عقود نمطية هدفها تسهيل عمليات التجارة الدولية المنقولة بحرا و تقليل المنازعات التي تثور حول شروط العقود حال تطبيقها عرفت بعقود Incoterms.

وقد تمت مراجعة وتعديل هذه العقود من ثانيا عدة إصدارات لمواكبة التطور في التجارة الدولية لاسيما بعد ظهور التحوية containerization في ١٩٥٣ و النقل المتعدد الوسائط Multi-modal transport في بداية الستينيات ، وكذلك في ضوء المشكلات والدروس المستفادة والمنازعات التي ظهرت في التطبيق.

وكان الإصدار الأخير من عقود البيوع الدولية في ٢٠٢٠، وتستهدف هذه النشرة استعراض العلاقة بين عقود البيوع الدولية والتأمين البحري حيث أنها وبأختصار هي التي تحدد الطرف الذي عليه الالتزام بإبرام عقد التأمين كما أنها تحدد من يتكبد قسط التأمين مبدئياً أي تخصيص الالتزامات في تحمل المخاطر والتكاليف بين المصدّر والمستورد.

### المصلحة التأمينية وعقود البيوع الدولية

تعني المصلحة التأمينية "الحق في التأمين" والذي ينشأ من وجود علاقة اقتصادية وقانونية (مشروعة قانوناً) بين الشيء المؤمن عليه وطالب التأمين مما يجعل الأخير يتضرر من تلف هذا الشيء أي يتكبد خسارة مالية.

وقد أكدت المادة رقم ٣٤٥ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على نفس المفهوم راجع الإطار التالي تعريف المصلحة التأمينية في القانون المصري.

"يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية ولا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر".

ويعد تحديد المصلحة التأمينية هو نقطة البداية في إبرام ع التأمين و يعتبر تحديد المصلحة التأمينية في التأمين البحري مختلفاً بعض الشيء عن أنواع التأمين الأخرى وهذا ما سوف يتضح بالتفصيل لاحقاً.

### مشكلة تحديد المصلحة التأمينية في تأمين البضائع وأهمية عقود البيوع الدولية

تكمّن الصعوبة الأساسية في تحديد المصلحة التأمينية في أن تأمين البضائع يتعامل مع ممتلكات متحركة mobile property، وعلى خلاف تأمين السفن فإن هذه البضائع تنتقل ملكيتها بموجب صفقة تجارية استيراد وتصدير (و ذلك خلال عملية النقل)، وبالتالي تكون النقطة الحاكمة في المسؤولية عن تحمل المخاطر ومن ثم تحديد المصلحة التأمينية هي الإجابة عن السؤال التالي: في أي مرحلة من مراحل الرحلة تنتقل المصلحة التأمينية من المصدر إلى المستورد؟ أو ماهي نقطة انتقال المسؤولية عن تحمل المخاطر؟

ببساطة هنا تكمن الحاجة لمراجعة عقود البيوع الدولية لأنها تحدد - من ضمن ما تحدد - في أي مرحلة من مراحل الرحلة تنتقل المصلحة التأمينية من المصدر إلى المستورد، أو ماهي نقطة انتقال المسؤولية عن تحمل المخاطر.

وهنا نود أن نشير إلى حقيقة هامة كثيراً ما تثير لبساً بين الممارسين، وهي أن دفع القسط وإبرام العقد أمر يختلف عن توافر المصلحة، فعلى سبيل المثال قد يلزم عقد البيع الدولي المصدّر بإبرام عقد التأمين لصالح المشتري. بل إن العقد الذي يبرم من المخازن إلى المخازن يُحدد من سيحصل بموجبه عن التعويض ويتوقف هذا على إجابة هذا السؤال أين انتقلت الملكية عن البضائع؟

ومن الضروري توضيح النقاط التالية :

لا يحدد عقد البيع مسئولية أحد الأطراف عن أبرام عقد التأمين أو سداد القسط ويترك لمن له مصلحة تأمينية لاختيار في أبرام وثيقة تأمين من عدمه.

في العقد CIF فقط التزام بإبرام عقد تأمين بحري أي خلال الرحلة البحرية فقط وفقاً للحد الأدنى من التغطية ويكون التأمين لصالح المشتري لأن المصلحة التأمينية قد انتقلت إليه خلال الرحلة البحرية. وعملياً يعني الحد الأدنى شروط المجمع لتأمين البضائع (ج) إلا أنه عملياً غالباً ما يتم التأمين على أساس شروط المجمع لتأمين البضائع (أ) مع رفع قيمة سعر البضائع CIF.

في العقد CIP فقط التزام بإبرام عقد من محل البائع إلى مكان التسليم المسمى بعد ميناء الوصول دون التزام بالتأمين البري من هذا المكان إلى مخازن أو محل المشتري فقط وفقاً لشروط جميع الأخطار من التغطية ويكون التأمين لصالح المشتري من وقت انتقال المصلحة التأمينية. ومن الجدير بالذكر أن هذه التغطية كانت على أساس الحد الأدنى من التغطية التأمينية قبل شروط ٢٠٢٠ ولكن قامت الشروط بتعديلها لتصبح على أساس جميع الأخطار وهو ما يعني شروط المجمع لتأمين البضائع (أ) .

#### اهم التعديلات في إصدار ٢٠٢٠

يمكن توضيح اهم التعديلات بإصدار ٢٠٢٠ كالآتي:

تحديد التكاليف: جميع التكاليف التي تحددها كل قاعدة من قواعد البيوع التجارية تم إدراجها الآن بالنسبة للبائع في A9 وبالنسبة للمشتري في B9

التغطية التأمينية: ولا يزال الحد الأدنى للتغطية ساري المفعول بالنسبة لـ CIF تسليم البضاعة خالصة النول والتأمين في ميناء الوصول (في حين أن متطلبات التأمين الافتراضي بموجب CIP تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول (قد تم نقلها إلى تغطية" جميع الأخطار "الأكثر شمولاً

قواعد D: أصبح الآن يطلق على DAT (التسليم في مكان الوصول النهائي) إسم DPU (التسليم في مكان التفريغ) مما يؤكد أن جهة الوصول يمكن أن تكون أي مكان وليس مجرد المكان النهائي للوصول

#### البيوع الدولية و توجية نشاط المبيعات

بالإضافة للأهمية الفنية لهذه البيوع فإن لها آثار مباشرة على توجيه نشاط المبيعات بإدارات التأمين البحري وتحديد مبلغ التأمين السنوي المتوقع . Annual Turnover إن العميل المستهدف لمكتبي التأمين البحري في دولة ما هو:

الذي يصدر بضائع علي أساس CIF/CIP ، وبالتالي يلتزم بإبرام عقد التأمين لصالح المستورد ومن هنا يلجأ لشركات التأمين بدولته لإبرام وثيقة التأمين.

المستورد الذي يستورد بضائع على أساس أي عقد عدا CIF/CIP لأنه يكون مسئول عن إبرام عقد التأمين بنفسه ولصالحه حيث إن المصدر في دولة التصدير لم يقوم بإبرام عقد التأمين لصالحه .

من هنا فإن رجل المبيعات عليه التعرف علي هيكل التجارة الخاص بالعميل فعلي سبيل المثال لو كانت هناك شركة استيراد ٩٠٪ الباقية فإنه يتم استيرادها بعقود تشمل التأمين.

بل أن أحد أسباب انخفاض حجم أعمال التأمين البحري ببعض الدول مقارنة بحجم تجارتها الخارجية هو أن غالبية صادرات الدولة يتم التعاقد عليها علي أساس FOB علي حين يتم التعاقد علي الواردات علي أساس CIF.

| الشروط الخاصة بأجرة الشحن(النولون) المدفوعة مقدماً |                        | الشروط الخاصة بتحصيل النولون |                                            |                                              |                                             |                                                      |                                               |                                                        |                          |                             |                                                   |
|----------------------------------------------------|------------------------|------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------|
| أي وسيط نقل / النقل متعدد الوسائط                  |                        |                              | وسائط نقل برية أو مائية                    |                                              |                                             |                                                      | أي وسيط نقل / النقل متعدد الوسائط             |                                                        |                          |                             |                                                   |
| الشرط                                              | EXW                    | FCA                          | FAS                                        | FOB                                          | CFR                                         | CIF                                                  | CPT                                           | CIP                                                    | DAP                      | DPU                         | DDP                                               |
| الشرط                                              | بيوع تسليم محل البائع  | تسليم البضائع محل الناقل     | تسليم البضائع بجانب السفينة في ميناء الشحن | تسليم البضائع فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن | تسليم البضائع خالصة النولون في ميناء الوصول | تسليم البضائع خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول | تسليم البضائع خالصة أجرة النقل في مكان الوصول | تسليم البضائع خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول | تسليم البضائع لمكان محدد | تسليم البضائع لمكان التفريغ | تسليم البضائع في مكان الوصول النهائي خالصة الرسوم |
| نقل الخطر                                          | تحت تصرف المشتري       | على النقل للمشتري            | على جانب السفينة (تسليم رصيف الميناء)      | على ظهر السفينة                              | على ظهر السفينة                             | على ظهر السفينة                                      | على الناقل                                    | على الناقل                                             | تسليم لمكان محدد         | تسليم لمكان التفريغ         | تسليم لمكان محدد                                  |
| التكاليف والالتزامات                               |                        |                              |                                            |                                              |                                             |                                                      |                                               |                                                        |                          |                             |                                                   |
| التأمين                                            | قابل للتفاوض (الاتفاق) | قابل للتفاوض (الاتفاق)       | قابل للتفاوض (الاتفاق)                     | قابل للتفاوض (الاتفاق)                       | قابل للتفاوض (الاتفاق)                      | على البائع                                           | قابل للتفاوض (الاتفاق)                        | على البائع                                             | قابل للتفاوض (الاتفاق)   | قابل للتفاوض (الاتفاق)      | قابل للتفاوض (الاتفاق)                            |

| الشروط الخاصة بتحويل النولون             |                        |                          |                                            |                                              |                                             | الشروط الخاصة بأجرة الشحن (النولون) المدفوعة مقدماً  |                                               |                                                        |                          |                             |                                                   |
|------------------------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------|
| أي وسيط نقل / وسائل النقل متعددة الوسائط |                        |                          | وسائط نقل برية أو مائية                    |                                              |                                             | أي وسيط نقل / النقل متعدد الوسائط                    |                                               |                                                        |                          |                             |                                                   |
| الشرط                                    | EXW                    | FCA                      | FAS                                        | FOB                                          | CFR                                         | CIF                                                  | CPT                                           | CIP                                                    | DAP                      | DPU                         | DDP                                               |
| الشرط                                    | بيع تسليم محل البائع   | تسليم البضائع محل الناقل | تسليم البضائع بجانب السفينة في ميناء الشحن | تسليم البضائع فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن | تسليم البضائع خالصة النولون في ميناء الوصول | تسليم البضائع خالصة النولون والتأمين في ميناء الوصول | تسليم البضائع خالصة أجرة النقل في مكان الوصول | تسليم البضائع خالصة أجرة النقل والتأمين في مكان الوصول | تسليم البضائع لمكان محدد | تسليم البضائع لمكان التفريغ | تسليم البضائع في مكان الوصول النهائي خالصة الرسوم |
| نقل الخطر                                | تحت تصرف المشتري       | على النقل للمشتري        | على جانب السفينة (تسليم رصيف الميناء)      | على ظهر السفينة                              | على ظهر السفينة                             | على ظهر السفينة                                      | على الناقل                                    | على الناقل                                             | تسليم لمكان محدد         | تسليم لمكان التفريغ         | تسليم لمكان محدد                                  |
| التكاليف والالتزامات                     |                        |                          |                                            |                                              |                                             |                                                      |                                               |                                                        |                          |                             |                                                   |
| التأمين                                  | قابل للتفاوض (الاتفاق) | قابل للتفاوض (الاتفاق)   | قابل للتفاوض (الاتفاق)                     | قابل للتفاوض (الاتفاق)                       | قابل للتفاوض (الاتفاق)                      | على البائع                                           | قابل للتفاوض (الاتفاق)                        | على البائع                                             | قابل للتفاوض (الاتفاق)   | قابل للتفاوض (الاتفاق)      | قابل للتفاوض (الاتفاق)                            |

### بعض المواقع الإلكترونية الخاصة بالتأمين البحري

- <https://iumi.com/>  
International Union of Marine Insuranceالاتحاد الدولي للتأمين البحري
- <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Cargoes.aspx>  
International Maritime Organization
- [https://www.tis-gdv.de/tis\\_e/inhalt.html/](https://www.tis-gdv.de/tis_e/inhalt.html/)  
Transport Information Service
- <https://unctad.org/>  
United Nations Conference on Trade and Development  
(UNCTAD)