

كلية الحقوق
جامعة الزقازيق



القرصنة البحرية خطر من أخطار التأمين البحري

إعداد الباحثة

دينا عبدالغنى أحمد

إشراف الأستاذ الدكتور

أ/د عبدالرافع عبداللطيف موسي

أستاذ القانون التجاري جامعة الزقازيق

إهداء

إلى من علمنى النجـاح والصبر،
إلى من أفقده فى مواجهه الصعاب، ولم تمهله الدنيا لأرتوى من حنانه ...أبى
(رحمه الله).

وإلى من تتسابق الكلمات لتخرج معبره عن مكتوب ذاتها، من علمتنى
وعانت الصعاب لأصلل مأننا فيه....أمى.
أطال الله فى عمرها وأبقاها لى.

إلى كل من وثق بى وساعدنى للوصول إلى ماتصبو إليه نفسى
أهدى هذا العمل المتواضع.

الباحثة

دينا عبدالغنى أحمد.

خطة البحث:

إهداء

مقدمة

المبحث الأول: تعريف الخطر فى التأمين البحرى.

المطلب الأول: تحديد الخطر البحرى.

المطلب الثانى: إمتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية.

المطلب الثالث: الخلط بين الخطر والضرر.

المبحث الثانى: أهمية الخطر فى التأمين البحرى.

المطلب الأول: الأهمية الفنية للخطر فى التأمين البحرى.

المطلب الثانى: الأهمية القانونية للخطر فى التأمين البحرى.

المبحث الثالث: أخطار القرصنة وأشكال الإحتيال.

المطلب الأول: تعريف القرصنة وأشكال الإحتيال.

المطلب الثانى: معالجة القرصنة البحرية.

المطلب الثالث: آثار القرصنة البحرية على عقود التأمين البحرى.

خاتمة

التوصيات

النتائج

المراجع العربية

المراجع الأجنبية

المقدمة:

لم تعرف المجموعة البشرية نظام التأمين إلا عند شعورها بوجود أخطار تهدد ثروتها وتجارته. والخطر عنصر من أهم عناصر التأمين وإذا كانت الصفة البارزة لعقد التأمين إنه عقد من عقود الضرر فإن عنصر الخطر هو الذى يضيف عليه صفته تلك لما يتميز به هذا العنصر من طابع احتمالى. وهذا شرط من شروط الخطر وهى صفة الاحتمالية .

فالخطر أهم عنصر من عناصر عقد التأمين وهو أصل عقد التأمين، لذلك يُعتبر هو المحل الرئيسي والأهم بصفة عامة لعقد التأمين. بل إنه يحدد ويحكم محل التزامات الأطراف: دفع القسط، ومبلغ التأمين.

فتعريف الخطر " حادثة محتملة الوقوع لايتوقف تحققها علي محض إرادة أحد المتعاقدين وحدها وعلى الخصوص إرادة المؤمن له. وهى حادثة إذا تحققت"^(١).

المخاطر البحرية " تعني المخاطر المترتبة والناجمة على الملاحة أو المتعلقة بها، ومنها علي سبيل المثال مخاطر البحار، والحرائق، ومخاطر الحرب ، وأعمال القرصنة واللصوص، المضبوطات ، والقيود، واحتجاز الأمراء والشعوب، والجبهات، وجميع الأخطار الأخرى من نوع مماثل، وفيما يتعلق بالسياسة البحرية، أي خطر معين بالسياسة"^(٢).

فالتأمين فى أساسه هو ضمان خطر أو أخطار معينة، فالتأمين يدور مع الخطر وجوداً وعدمًا.

وقد ذكرت وثيقة S.G الخاصة بالتأمين البحرى ضد الأخطار البحرية مصطلح الأخطار الأخرى وذلك بقولها "And The Like" فيقصد بها [أى خطر آخر يشبه الأخطار المسماه فى الوثيقة ومن ذات نوعها]^(٣).

وذكرت الوثيقة S.G عبارة " وماشابهه "And The Like" وتعنى أن الأخطار الأخرى المضافه إلى الوثيقة بموجب عبارته "وماشابهه " يجب أن تكون من ذات نوع وجنس الخطر المحدد بالوثيقة Of Like Kind مثل:

^١ - د. أحمد شرف الدين ، أحكام التأمين دراسة فى القانون والقضاء المقارنين، الطبعة الثالثة ١٩٩١، الناشر طبعة نادى القضاة، ص١١٥.

^٢ - See.Dr: Christopher J. Giaschi, MARINE INSURANCE ,2017,part 2,p3.

^٣ - Templeman ,Marine Insurance Principles and Partice-Fifth edition-1981-p87.

- ١- المباغطة.. Surprisals هو مصطلح مرتبط بالأسر والهجوم.
- ٢- الأخذ في البحر.. Taking at sea يعني وقف السفينة أثناء الحرب، وأخذها إلى الميناء وتفتيشها وذلك يعني أخذ الناقل للبضاعة.
- ٣- القبض والإيقاف والمنع بواسطة الملوك والأمراء Arrest, Restrain and detain of all Kings, Princes يشير إلى أعمال السلطات السياسية، ولا يُشير إلى أعمال قضائية مدنية أو تجارية، على سبيل احتجاز الحكومة لسفينة في أوقات الحرب فهو من أعمال القبض والمنع بواسطة الملوك.
- ٤- تفويض بمواجهة الأعداء Letter of mart, Countermart هو تفويض من الحكومات يُمنح للأفراد، ويعطى الحق لحامل هذا التفويض في مواجهة سفن الأعداء وأسرها إن أمكن، وكلمة لصوص البحر هي مرادف لكلمة القرصنة وهم أشخاص يتجولون في البحر بغرض السطو على السفن والإستيلاء على السفينة وما عليها فتعنى السرقة بالإكراه وباستخدام العنف^(١).

^١ - أنظر د. ثروت عبدالحميد، العقود المدنية المسماة، الكتاب الثالث الأحكام العامة في عقد التأمين، الناشر دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ٣.

المبحث الأول: تعريف الخطر فى التأمين البحرى تمهيد وتقسيم:

الخطر البحرى هو محل عقد التأمين، وهو يعنى "كل حادث قهرى غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن البحر سبباً فى وقوعه". وله تعريف آخر بأنه هو "الشك المتعلق بوقوع حادث ما مسبباً خسارة إقتصادية"^(١).

التأمين البحرى يتم ضد الأخطار البحرية، وتلك الأخطار تتمثل فى الفعل الذى يؤدي إلى خسائر بالبضائع، وقد تكون هذه الأخطار إما طبيعية مثل {الكوارث الطبيعية كالزلازل والأعاصير والعواصف والبرق}، وإما أن تكون بفعل مادي مثل {الحريق والقرصنة والسرقة والخطف}^(٢).

المادة ٩٢ البحرى من القانون الملغى كان يحدد الأخطار البحرية التى يسأل المؤمن عن نتائجها كالغرق، والجنوح، والتصادم، لكن نجد أن القانون البحرى الحالى لم يسرد هذه الأخطار بالتفصيل مكتفياً بوضع قاعدة عامه فى المادة (٣٤٠ بحرى)، ومقتضاها سريان القواعد القانونية المتعلقة بالتأمين على عقد التأمين الذى يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة بالرحلة البحرية، أى أن الخطر البحرى فى نظر المشرع البحرى هو الذى يرتبط بالرحلة البحرية أو ينشأ بسببها. ومن ناحية أخرى أشار القانون البحرى الحالى فى المادة (٣٥٣ بحرى) إلى مسئولية المؤمن عن الأضرار المادية التى تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحرى أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشملته التأمين، أى أن أشار إلى الخطر البحرى وحوادث القوة القاهرة بصفة عامة دون تعداد الأخطار البحرية، كما فعل القانون الملغى فى المادة (٩٢ بحرى) التى كانت ترد كثير من الأخطار البحرية، التى يضمن المؤمن نتائجها: مثل الغرق، والجنوح، والعواصف الشديدة، والحريق، والتصادم.....

مفهوم الخطر البحرى فى القانون الأنجليزى هو المفهوم المطبق والمأخوذ به فى مصر، تأسيساً على أن وثيقة اللويدز هى

^١- See, Mark R.Greene , Risk and insurance 3rd .ed. (cin cinnati-western publishing Co.1973) P3.

^٢- أنظر د:صلاح رزق عبدالغفار، عقد التأمين البحرى وتسوية منازعاته بالتحكيم، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة، رسالة دكتوراة، طبعة ٢٠١٨، ص٣٥

النموذج المعتمد فيها، والخطر يعنى حينئذ كل حادث ينشأ بفعل البحر peril of the sea، أما إذا كان الحادث قد وقع على سطح البحر peril on the sea، دون أن يكون البحر دخل في حدوثه كالحريق الذي يندلع على ظهر السفينة، أو التصادم الذي يقع بين سفينتين بسبب خطأ ربان أحدهما فلا يعتبر خطراً بحرياً في ظل القانون الأنجليزي.

أما القانونان البحريان في كل من فرنسا ومصر فهما يعرفان الخطر البحري بأنه كل حادث غير متوقع يقع على سطح البحر سواء كان ناشئاً عن البحر ذاته، أو كان البحر مجرد مسر حاله. ولاشك أن مفهوم الخطر في القانونيين الفرنسي والمصري أوسع من المفهوم الذي يعتنقه القانون الأنجليزي وتطبيقه وثيقة اللويدز الإنجليزية^(١).

ومن بين الأخطار البحرية التي يضمن المؤمن نتائجها: الغرق، والجنوح، والتصادم، وتغير الطريق، والحوادث التي تعتبر من قبيل القوة القاهرة، إذا كان نص عليها التأمين.

يعتبر الخطر العنصر الرئيسي والركن الأساسي في عملية التأمين بشكل عام فهو محل وثيقة التأمين البحري، والذي يترتب على تخلفه -تخلف العملية التأمينية بأكملها، فعدم وجود الخطر يعني عدم وجود التأمين أي لاخطر ولا تأمين^(٢).

هكذا يستفاد مما جاء في الاحكام العامة (المواد ٣٤٠، ٣٥٣) التأمين البحري أن المشرع المصري، وأن كان قد تحدث عن مسؤولية المؤمن عن ضمان الأخطار المتعلقة بالرحلة البحرية، أو بالحوادث التي تعد من قبيل القوة القاهرة إذا كان يشملها التأمين إلا إنه أراد ترك تحديد هذه الأخطار بالتفصيل لوثيقة التأمين والتي تحدد عادة بوضوح الأخطار التي يضمنها المؤمن نتائجها وتلك المستبعده من الضمان، وهي لاتزيد أو تقل عما ورد في نصوص القانون. وتختلف حدود هذا الضمان بحسب الشروط الاتفاقية لضمان الأخطار الواردة في وثيقة التأمين^(٣).

^١ - أنظر د. مهري محمد أمين، التأمين البحري على السفينة ، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية ، جامعة الجزائر ، طبعة ٢٠٠٢، ص ٥١.

^٢ - أنظر كل من د. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الناشر الدار القومية للطباعة والنشر /القاهرة & (عبدالقادر حسين عطير-الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة ١٩٩٩، دار الثقافة والتوزيع والنشر عمان/الاردن ، ص ٦٩ .

^٣ - أنظر د.محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق ، ص ٦٣.

ومنذ القدم تعددت الآراء القانونيه فى تعريف عنصر الخطر فى التأمين البحري لتتميزه عما سواه.

راى الباحثة لاحظنا من التعريفات السابقة أننا نهتم بالخطر الذي يترتب عليه خسارة مالية، وليست خسارة معنوية أي أن الخطر الذي يترتب عليه خسارة معنوية يخرج عن نطاق تعريف الخطر حيث يصعب قياس درجة الخطر فى الخسارة المعنوية أي أنها شئ محسوس وليست ملموس.

وبذلك الذى ينتج عن الخطر هو الخسارة المادية فقط، وليست الخسارة المعنوية.

وبذلك نناقش ذلك فى المطالب الآتية :

المطلب الأول: تحديد الخطر البحري.

المطلب الثانى: إمتداد التأمين إلي أخطار غير بحرية.

المطلب الثالث: الخلط بين الخطر والضرر.

المطلب الأول: تحديد الخطر.

اصطلاح الخطر البحري Marine Risk للدلالة على معنيين:

الأول: أخطار البحر perils of the sea أي الأخطار الناشئة عن البحر وهي الأخطار التي تحدث على سطح البحر. **والثاني:** الأخطار البحرية الآخري maritime perils وهي الأخطار التي تحدث للأموال المؤمن عليها أثناء وجودها في البحر حتى لو لم تكن ناشئة عن البحر^(١). فالأخطار البحرية هي الأخطار التي تتعرض لها الرحلة البحرية أو أحد أطرافها، أجور الشحن البحري خلال عملية النقل البحري وشرط أن تقع على سطح البحر. فتننتج بسبب ظواهر بحرية كالأمواج، والتصادم، والاحتكاك بأجسام ثابتة أو عائمة في البحر. أو ظواهر أخري غير بحرية. ولكنها ذات علاقة بها وتحدث في البحر كالسرقة، والقرصنة، والحريق، والفقدان، والحجز، والإيقاف، والإلقاء في البحر، وخيانة الربان، وأخطار مماثلة أخري^(٢).

وبذلك القانون الإنجليزي والقانون الفرنسي قد فرق في مفهوم الخطر. فالقانون الإنجليزي بين أخطار البحر كالعاصفة الشديدة التي تفقد السفينة توازنها، وقد تحطم بعض أدواتها أو تحطمها كلياً. والأخطار التي تحدث على البحر كانهجار غلاية السفينة لعيب خفي في بنائها أثناء الملاحة^(٣).

أما القانون الفرنسي لايعرف إلا فكرة واحدة للخطر وهي فكرة أخطار البحر بحيث يشمل كل أنواع الخطر البحري عاماً سواء كانت أخطار مباشرة أو أخطار غير مباشرة.

إن تحديد الخطر المؤمن منه هي عملية في غاية الأهمية فالقصد منه تحديد محل العقد. وبالتالي إعطاء المؤمن الصورة الكاملة على هذا المحل من أجل إجراء حساباته الدقيقة لتغطية هذا الخطر تأمينياً. أما بالنسبة للمؤمن له فإن تحديد الخطر يعطيه الصورة الكاملة والواضحة للخطر الذي

^١ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى ، القانون البحرى ، الناشر دار النهضة العربية، الطبعة الثانية ١٩٨٧، ص ٢٢٧ ، & د. محمد بهجت عبدالله قايد-العقود البحرية ، الناشر دار النهضة العربية، الطبعة الأولى ١٩٩٦، ص ١٢٦ .

^٢ - أنظر د. مصطفى كمال طه ، وائل أنور بندق ، التأمين البحرى ، الناشر دار الفكر الجامعى /الاسكندرية ، طبعة ٢٠٠٥ ، ص ٦٣ .

^٣ - د. مصطفى كمال طه ، القانون البحرى الجديد، الناشر دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٥ ، ص ٢٢٩ .

يرغب فى تغطيته تأمينياً ونقله إلى فكرة معنوية إلى صورة شبه مادية يمكن التأمين منها .

والأصل أن للمتعاقدين الحرية فى تحديد الخطر المؤمن منه، كما أن لهم الحرية فى استبعاد بعض الأخطار من نطاق التأمين البحري أى أن لهم مطلق الحرية فى تحديد أنواع الأخطار التي يتم التأمين عليها ، وذلك عن طريقة الوثيقة التي تتم بينهم وعلى المخاطر التي تجمعها الوثيقة، ولكن يشترط فى كل ذلك عدم مخالفة القانون والنظام العام^(١).

فتحديد الخطر الذي هو محل عقد التأمين مسألة متعلقة بانعقاد العقد ذاته. فالعقد لا ينعقد أصلاً إلا بتوافق الإيجاب والقبول، أي توافق وتراضى بين أطراف العقد.

فطرفا العقد يملكان وبمحض إرادتهما تحديد محل العقد الذى يتم إبرامه بينهما، لا يكون عليهم أي التزام فى توسيع نطاقه ليشمل الخطر. فالخطر يصبح محددًا وبصفه نهائيه بمجرد إنعقاد العقد ويكون هذا التحديد ملزماً للطرفين، حيث لا يمكن تعديله أو تغييره إلا باتفاق الطرفين أي أن الظروف اللاحقة التي قد تطرأ على هذا الخطر لا يمكن أن تؤثر فى هذا التحديد الذى اتفق عليه الطرفان عند إبرام العقد^(٢) فتحديد الخطر يتم على طريقتين هما: تفويض الخطر أو تعميم الخطر .

تفويض الخطر: وهي الصورة الغالبة فى وثيقة التأمين المتفق عليها بين المؤمن والمؤمن له، والخطر هنا يتحدد بطبيعته، فيتم ذكر الخطر على وجه التفويض. ومثال ذلك : التأمين على جسم السفينة من أخطار البحر^(٣).

تعميم الخطر: يتم الإتفاق على جميع الأخطار-أيًا كان نوعها- التي يواجهها الشئ موضوع التأمين فى وثيقة التأمين. ومثال ذلك :التأمين ضد حوادث الملاحة بمعنى أن التأمين تأمين شامل على جميع الأخطار الناجمة عن ممارسة نشاط معين^(٤).

^١ - أنظر د. زكريا بكوش، الخطر فى التأمين البحرى دراسه مقارنة ، رسالة دكتوراة ٢٠١٢، ص ٦٥.

^٢ - أنظر د. محمد الشرعان، الخطر فى عقد التأمين، طبعة ١٩٨٤، ص ١٠٥.

^٣ - أنظر د. عبدالرازق أحمد السنهورى، الوسيط فى شرح القانون المدنى ، عقود الغرر وعقد التأمين ، الناشر إحياء التراث العربى لبنان، المجلد الثانى، ج ٧- ١٩٦٤ ص ١٢٣٦ .

^٤ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق ، ص ٥٩.

وبالتالي يتم تحديد الخطر أيضاً إلي : أخطار مطلقة السبب ، وأخطار محددة السبب . ويرجع ذلك إلي إتفاق الأطراف على نطاق تغطية عقد التأمين بالإعتماد على مسببات الخطر .

فالأخطار مطلقة السبب : يتم فيه التأمين على الخطر بغض النظر عن مسببه . مثال ذلك: إذا تم تأمين السفينة من خطر الغرق فإن تحقق الكارثة يتوجب بالضرورة دفع المؤمن مبلغ التأمين المتفق عليه.

أما الأخطار محددة السبب: فيتم التأمين على الخطر الذي يحدث نتيجة سبب معين وهو ما يعرف التحديد الإيجابي للسبب . ومثال ذلك : أن تقوم شركة التأمين بتغطية خطر الغرق الناتج عن الاصطدام فإذا غرقت السفينة في هذه الحالة وكان سبب غرقها الاصطدام، فإن شركة التأمين لا تكون ملزمة بدفع مبلغ التأمين لأن هذا الخطر غير متفق عليه^(١).

وهنا استثناء على ذلك التحديد الإيجابي وهو التحديد السلبي بمعنى أن هي التي لا يغطيها التأمين، ومثال ذلك: أن يتم الاتفاق على عدم تغطية خطر الغرق في حالة إذا كان سبب الغرق هو اصطدام السفينة بسفينة أخرى.

^١ - أنظر د. زكريا بكوش، مرجع سابق، ص ٦٩

المطلب الثاني: إمتداد التأمين إلى أخطار غير بحرية.

الأصل فى عقود التأمين هو تغطية الأخطار التي تحدث أثناء الرحلة البحرية، والتي تكون ناشئة عن البحر إلا إنه لا يوجد ما يمنع أن تمتد عملية التأمين على مراحل سابقة أو لاحقة للرحلة البحرية، مثل عملية النقل البحري، أو التخزين فى المخازن بالنسبة للبضائع، وعند بناء أو ترميم السفينة، الأمر الذي وسع من تغطية عقود التأمين لتشمل أخطار غير بحرية. فالتأمين البحري يغطي الأخطار البحرية التي تحصل خلال رحلة بحرية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية، وبذلك يلزم وجود نص فى وثيقة التأمين.

وفكرة امتداد التأمين البحري على الأخطار الغير بحرية أساسها القانوني من الاتفاق المبرم بين المؤمن والمؤمن له على تغطية أخطار غير بحرية مثل أخطار النقل، فهذه المرحلة مرتبطة ارتباطاً وثيقاً وجزء لا يتجزأ من الرحلة البحرية.

تقتضى الفقرة الأولى من المادة الثانية من قانون التأمين البحري الإنجليزى بأنه يجوز أن يمتد عقد التأمين البحري بنصوصه الصريحة أو وفقاً لعادات التجارة لحماية المستأمن ضد الأخطار التى تحدث فى الأخطار الداخلية ، ومن أى خطر برى يكون مثلاً لرحلة بحرية^(١).

يلاحظ من هذا النص أنه يجوز للمتعاقدين بموجب نصوص صريحة فى عقد التأمين المبرم ما بين المؤمن والمؤمن له أن يتفقا على امتداد التأمين البحري إلى مراحل سابقة أو لاحقة للرحلة البحرية عما إذا كان العرف التجاري البحري متفقاً على امتداده بهذه الصورة يصبح ملزماً^(٢).

معنى ذلك إذن أن امتداد وثيقة التأمين البحري ليشمل الأخطار البحرية إن لم يقرره عرف تجاري بحري ثابت، فإنه يكون بصريح العقد، ولذلك عرف التأمين البحري شروطاً يقصد بها ضمان نتائج الأخطار الغير

^١ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى-الخطر فى التأمين البحرى، الناشر الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة

١٩٦٦، ص ٢٤٣

^٢ - أنظر د. شرين عبدالحسن يعقوب ، الطبيعة القانونية للخطر فى التأمين البحرى ، جامعة الشرق الاوسط ، طبعة ٢٠١٠ ، ص ٨٩.

بحرية فيوجد بالنسبة لسوق التأمين البحري الإنجليزي مايعرض بشرط
were house to house شرط من المخزن إلى المخزن^(١).

كما أن المشرع الفرنسي أقر في المادة ٣/١٧٣ بامتداد التأمين البحري
ليشمل الأخطار الغير بحرية كل مصلحة للمؤمن بشرط أنه لا تكون مخالفة
للنظام العام^(٢).

ويرجع اتفاق المتعاقدين في وثيقة التأمين علي الأخطار غير البحرية يستمد
أساسه من نظرية التبعية بمعنى أن الفرع يتبع الأصل^(٣).

ونصت المادة الثانية فقره [٢] من قانون التأمين البحري الإنجليزي
لسنة ١٩٠٦ علي أن: قد يمتد عقد التأمين البحري بموجب نص صريح فيه
أو بموجب التعامل التجاري ليحمي المؤمن له من الخسائر في المياه
الداخلية أو من أي خطر بري يكون مرتبطاً بالرحلة البحرية . فالمشرع
الإنجليزي ذكر في نص المادة عبارة خطر بري يكون مرتبطاً بالرحلة
البحرية، ويعني ذلك أن الخطر الغير بحري يجب أن يكون جزءاً من
الرحلة البحرية ومرتباً به^(٤).

وهذا ما طبقه المشرع الفرنسي بشأن وثيقة التأمين البحري علي البضائع
حيث تقضى المادة الأولى منه بتطبيق هذه الوثيقة علي الأخطار الغير
البحرية، بشرط أن تكون هذه الأخطار مرتبطة أيضاً بالرحلة البحرية^(٥).

^١ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى، الخطر فى التأمين البحرى-الناشر الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة،
ص ٥٤

^٢ - د. على غانم، التأمين البحرى وذاتيه نظامه القانونى ، رسالة ماجستير ٢٠٠٣، جامعة الجزائر، ص ٦٩.

^٣ - أنظر د. عبدالحميد الشواربي، التعليق علي نصوص التجارة البحرية، الناشر منشأ المعارف الأسكندرية،
ص ٣٧٧

^٤ -See, Marine Insurance Act , 1906. chapter.41.Appendix Study Course. 190M /

073. (1985). Navy under writing (CIITS). England: Press Burling (Cambridge). Co., Ltd.

^٥ - انظر د. محمود سمير الشرقاوى، مرجع سابق، ص ٢٠٠.

المطلب الثالث: الخلط بين الخطر وبين الضرر

كثيراً ما يحدث الخلط بين الخطر وبين الضرر، فقد يفسر الخطر بمعنى السبب الذى ينجم عنه حدوث الضرر للأشياء المؤمن عليها، أو بمعنى ما يصيب تلك الأشياء من أضرار كنتيجة تترتب علي تحقق الخطر، ويمكن ملاحظة هذا الخلط بين الخطر والضرر فى قضية:

تتلخص وقائعها فى أن شحنة من بذور القرع غير المحمص والمشحونة عن طريق البحر على الباخرة "سي هورس" من الصين إلى العقبة، جرى تأمينها بموجب وثيقة تأمين بحرى وفق شروط المعهد لتأمين البضائع^(١) وعند وصول البضاعة إلى ميناء العقبة وفحصها تبين إنها غير صالحة للاستهلاك الأدمى لكونها متعفنة وبها حشرات ضارة، مما دفع المستورد لمطالبة المؤمن بتعويض الأضرار والخسائر التى لحقت به، مستنداً على أن الشرط الأول من شروط تأمين البضائع يغطى جميع الخسائر أو الأضرار التى تصيب الشئ المؤمن عليه، فيما عدا ما هو منصوص عليه فى الشروط [٧،٦،٥،٤] من تلك الشروط إلا أن المؤمن دفع هذه المطالبة بحجة أن الشرط الأول يغطى "جميع أخطار الخسائر والأضرار...." فالتغطية التأمينية لا تشمل ضمان أية خسائر أو أضرار مهما كانت وكيف حصلت^(٢).

أي أن المدعي يدعى أن هذا التأمين بمقتضى الشروط هو "تأمين من جميع الخسائر" فيما يدفع المؤمن عليه (المؤمن) هذه الدعوى بحجة أن التأمين هو "تأمين من جميع الخسائر" إلا أن المحكمة قررت إلزام المدعي عليه (المؤمن) بتعويض المدعي عليه^(٣)،

وقد أبدت محكمة الاستئناف^(٤) والتمييز هذا القرار.

فالمحكمة هنا خلطت بين "الخطر" وبين "الضرر" من جهة، وبين نطاق التغطية التأمينية والإثبات فى التأمين وفق شروط التأمين من جهة أخرى فكلية أخطار إلى هذا الشرط توضح أن التغطية تعنى خسارة أو

^١ - أنظر د. أشرف إسماعيل محمد، الخطر فى التأمين البحرى دراسة مقارنة، الناشر الجامعة الأردنية، ص ٦٨

^٢ - أنظر د. ثروت على عبدالرحيم، الإعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى، الناشر عالم الكتب ١٩٦٦، ص ١٧٨

^٣ - حقوق عمان رقم ٩٧/٢١٤٩

^٤ - أنظر د. أشرف إسماعيل، محمد مرجع سابق، ص ٦٤

ضرر نتيجة خطر محتمل وقوعه وناشئ عن أسباب خارجية . فضمن المؤمن ينصب اساساً على نتائج خطر معين^(١) .

فالمؤمن يعوض المؤمن له عن الخسارة التي تلحقه عن خطر معين محتمل، إلا أن هذه الخسارة التي يلتزم المؤمن بتعويضها لابد من تحديدها وهي لا تتحدد إلا من خلال خطر معين ، يترتب على تخلفه انعدام العقد ذاته لذا ورد الشرط الأول من شروط التأمين البحري بالصيغة التالية " this insurance covers all risks of or damage to the subject – matter insured except as provided in clauses 4 5 6 and7 below."

هذا الحكم يدل علي أن محكمة التمييز اعتبرت أن التأمين حسب شروط المعهد هو "تأمين من جميع الخسائر والأضرار " ودليل ذلك إنها لا تتطلب تأمين أي خطر، مع أن جميع أنواع التأمين ومنهم التأمين البحري محلها الخطر المؤمن منه.

أي أن هذا النوع من التأمين محله الخطر المؤمن منه كغيره من أنواع التأمين الأخرى، فإنه يكفي من المؤمن له فى ظل هذا النوع من التأمين مجرد تعرض الأشياء المؤمن عليها للخسارة خلال فتره سريان التأمين ، أى بمجرد وقوع الضرر تقوم قرينة فى صالح المؤمن له بأن سبب الخسارة حادث مضمون، وعليه فإنه يكتفى من المؤمن له مجرد إثبات الخسارة حتى تترتب مسئولية المؤمن عن التعويض^(٢) ويكون للمؤمن أن يدحض هذه القرينة بإثبات أن الضرر يرجع إلى خطر مستبعد^(٣) .

وقد أخذ مشروع القانون البحري المصري فى بعض نصوصه، بالفرقة بين الخطر والضرر، وذلك منعاً لأي التباس قد يؤدي إلى استعمال كلمه الخطر للدلاله على المعنيين^(٤) .

^١ - أنظر د. شرين أبو الحسن، مرجع سابق، ص ٦٢ .

^٢ - أنظر د. السيد أبو الفتوح، الإثبات فى التأمين البحرى، الناشر شركة الإسكندرية للطباعة والنشر، طبعة ١٩٨١، ص ١٩

^٣ - نقض مصرى، الطعن رقم ٥٠٠ سنة ١٩٦٠

^٤ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى، الخطر فى التأمين البحرى، الناشر الدار القومية للطباعة والنشر، طبعة ١٩٦٦، ص ٥٧

المبحث الثاني: أهمية الخطر فى التأمين البحري.

يعتبر عنصر الخطر من أهم العناصر فى التأمين البحري على الإطلاق، لأن الخطر عنصر محتمل الوقوع ، أي قد يحدث وقد لا يحدث، وفي حالة حدوثه يؤدي إلي أضرار مادية ثابتة للقياس وهو الأساس في عقد التأمين البحري، وهذا لا يوجد في بقية العقود التجارية الأخرى^(١). وفكرة التأمين البحري أصلها الخطر البحري ، فمعظم التجارة العالمية تعتمد على عمليات النقل البحري، فيجد التاجر نفسه عند عملية النقل أمام أخطار بحرية قد تتسبب في حال تحققها أضراراً وخسائر جسيمة تقدر بمبالغ ضخمة ، كما أن وسيلة النقل البحري ذاتها مرتفعة القيمة بالإضافة إلى البضائع التي تعمل على نقلها، وأن الأضرار التي تلحق بالسفينة وحمولتها نتيجة الأخطار البحرية قد تكون جزئية وقد تصل حد الهلاك الكلى، كم أن صعوبة معالجة الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية حال حدوثها يضاعف من جسامتها، الأمر الذي دفع التجار إلى إيجاد نظام من شأنه التخفيف من عبء الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث.

فالتأمين البحري نظام لا يمكن للتجارة البحرية أو الملاحة البحرية أن تستغنى عنه، إذ يتوقف عليه إزدهار التجارة البحرية حيث أنه قد أدى إلى تطور حجم هذه التجارة بأنه جذب إليها رؤوس أموال ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر^(٢). فلذلك تشعر بالطمأنينة والأمن اللذين يحققهما التأمين.

وتظهر أهمية التأمين البحري فى مصر من خلال معاملات الإستيراد والتصدير عن طريق داخل وخارج الميناء.

فتأمين البحري يعد أهم أنواع التأمين الذي يؤدي إلي حماية المواد والسفن الناقلة للبضائع.

التأمين البحري يلعب دوراً هاماً و بارزاً فى تنميته العملية الاقتصادية فى الدولة ، حيث يعتبر وسيلة من وسائل تشجيع الائتمان، فالبنوك تقوم عادة بالموافقة على تمويل التجارة الدولية عن طريق قيام المشتري بفتح اعتماد مصرفي لغايات تغطية قيمة البضائع المتفق على شرائها، أو نقلها بشرط أن

^١ - أنظر د.نبيل محمد الخناق & د.خضر إلياس البناء، مرجع سابق، ص ١٠٥.

^٢ - أنظر د.محمود سمير الشرقاوى، مرجع سابق، ص ٥٨.

يتم التأمين على البضائع المنقولة بحراً^(١). ويعتبر التأمين من وسائل تكوين رؤوس الأموال بالنسبة للمؤمن، فالأقساط المرفوعة لشركات التأمين وإيداع متراكم تلك الأقسام لدى البنوك كل ذلك يشكل مدخرات يمكن توظيفها واستثمارها من قبل البنوك في شتى القطاعات، بما يعود بفائدة على الاقتصاد الوطنى.

وأن التأمين بشكل عام يبعث الأمان فى نفوس المؤمنين، الأمر الذى يؤدى إلى جعل الفرد مطمئناً على ممتلكاته من حدوث أى أضرار، كما إنه وسيله للنمو الأقتصادى نتيجة لإستغلال المبالغ المدخرة والودائع فى مجال التجارة البحرية كما يعتبر التأمين وسيلة هامة من وسائل تنشيط الأنتمان وذلك على مستوى الدوله بالنسبة للتجار ويوفر التأمين للتاجر ضمانات تسهل عليه عملية الأقتراض^(٢).

وبذلك تنقسم أهمية الخطر فى التأمين البحرى إلى مطلبين:

المطلب الأول: الأهمية الفنية للخطر فى التأمين البحرى.

المطلب الثانى: الأهمية القانونية للخطر فى التأمين البحرى.

١- أنظر د. جمال الحكيم، مرجع سابق، ص ١٥

٢- أنظر د. شرين أبو الحسن، مرجع سابق، ص ١٣.

المطلب الأول: الأهمية الفنية للخطر فى التأمين البحري.

المؤمن ينظر من زاوية خاصة علي أن التأمين على الخطر البحري من الناحية الفنية هي كيفية تحديد متوسط احتمال وقوعها، وفقاً لحسابات رياضية يكون هدفها تقدير قيمة المؤمن عليه، وتحديد القسط الذى يجب على المؤمن دفعه لشركة التأمين، إذ أن الخطر البحري فى التأمين يعرف على أساس أنه [حالة عدم التأكد التى يمكن قياسها^(١)]، فالتأمين البحري يقسم الخطر إلى فئات محددة].

إذ يمكن تقسيم الأخطار من حيث نتائج وقوع الخطر وتحققه، فيوجد نوعان: آثار معنوية، آثار مادية. كما يمكن أيضاً تقسيم الخطر من حيث المسببات أيضاً لوقوع الخطر فقد تكون المسببات مسببات عامه ومسببات شخصية.

وأيضاً يمكن تقسيم الخطر من حيث الشئ الذى يقع عليه الخطر بصورة مباشرة^(٢) إذ تقوم شركات التأمين بحساب القسط طردياً مع احتمالية تحقق الخطر، وبالتالي يستطيع المؤمن تحديد القسط الذى يقوم بدفعه والألتزام المؤمن له، فالتاجر يتحمل الخطر التجاري، ويتحمل البنك العائد المادى، بينما أخذ المؤمن البحري على عاتقه أخطار البحر.

ويجب أن تتوافر فى الخطر شروط محددة لغايات تقدر قيمته من الناحية الفنية، فالخطر البحري يجب أن تتوافر فيه إمكانية تحديد الخطر وذلك بتعريف كل خطر وتحديد بدقته حتى يمكن قياسه^(٣)، فالمؤمن يستعين بإحصاء الاحتمالات لتحقيق الخطر حتى يمكنه على ضوء ذلك تحديد القسط الذى يمكن أن يطالب به المؤمن له، حتى يتجمع لديه الرصيد الكافي لدفع التعويضات فى حالة وقوع الأخطار للمؤمن له^(٤).

ويجب أن يكون الخطر عاماً، أى أن تكون إمكانية أن يصيب جماعة كبيرة من الخاضعين للتأمين منه، وليس أن يكون مقتصراً على فئة معينة ويشترط فى الخطر أن تكون درجة انتشاره واسعة وليس نادر الحوادث ومستحيلاً.

^١ - أنظر د. مختار محمود الهانسي - مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية - الناشر دار النهضة العربية - القاهرة. ص ١٥.

^٢ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى - الخطر فى التأمين البحرى - الدار القومية للطباعة والنشر - القاهرة. ص ٦٠.

^٣ - أنظر د. شرين عبدالحسن يعقوب - مرجع سابق. ص ١٥.

^٤ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى - القانون البحرى - ص ٢١٢.

ليست كل الأخطار قابلة للتأمين عليها، وتقع طائفة معينة من طوائف الخطر تحت طائلة التأمين عليها.

فذلك يجب أن تتوافر في الخطر صفات معينة وهي :

١- التحديد delimitation: أى يجب تحديد نوع الخطر وتحديده بدقة حتى يتمكن قياسه لكي تقدر قيمته لتحديد مبلغ التأمين والقسط وتعويض التأمين .

٢- التكاثر frequence: يكون هناك درجة من التكاثر فى تحقق الخطر تسمح بالوصول إلى إحصاءات مبنية على قانون تكرار الظاهرة،

وتكاثر الخطر يسمح بإجراء المقاصة بين أخطار من طبيعة واحدة فلا يتصور مثلاً إجراء تأمين ضد الزلازل والبراكين^(١).

٣- التوزيع dispersion: وبذلك لا يجب ألا يكون ذات طبيعة عامة أى يجب ألا يهدد مجموعه معينة من الأشخاص أو الأشياء فى وقت واحد. فذلك الأزمة ظاهرة عامة تصيب الجماعة كلاً فبذلك يستحيل إجراء المقاصة بين الأخطار.

٤- الإنتشار intensite: أى يجب أن تكون درجة الانتشار محدودة أما إذا كانت كبيرة فإن التأمين يصبح مستحيلاً .

^١ - أنظر د. محمود سمير الشرقاوى، الخطر في التأمين البحرى، الناشر الدار القومية للطباعة والنشر /القاهرة ، طبعة ١٩٦٦، ص ٦٠

المطلب الثاني: الأهمية القانونية للخطر البحري.

الخطر هو العنصر الأساسي لعقد التأمين، وهو الذي يكسبه طابعه القانوني كعقد من عقود الغرر. فبدون عنصر الخطر لا يوجد عقد تأمين أساساً.

يهدف التأمين الخطر البحري إلى جبر الضرر الذي يلحق المؤمن له جراء تحقق الضرر المؤمن منه.

ويشترط تحديد الخطر الذي يخشى تحققه عند إبرام عقد التأمين، ولا يلتزم المؤمن بأداء أى تعويض إلا فى حال تحقق هذا الخطر.

ويشترط فى الخطر أن يكون احتمالياً وغير مستحيل أى محقق الوقوع، لأن التأمين على خطر غير موجود يجعل من عملية التأمين عليه عملية صورية، وحيث إن غرض التأمين حماية المستأمن مبدأ احتمال تحقق الخطر، فإن هذا الخطر المحتمل هو محل التأمين، ويترتب على تخلفه بطلان العقد لتخلف المحل^(١). ولا يسأل المؤمن عن تعويض الهلاك أو التلف الذى أصاب الأشياء المؤمن عليها إلا إذا وقع الخطر فى الوقت الذى يكون فيه التأمين سارياً، ويختلف تحديد هذا الوقت بحسب ما إذا كان التأمين حاصلًا لمدة محددة أو بالرحلة^(٢).

أهم ما يذكر فى عقد التأمين هو تاريخ العقد، وبذلك شركات التأمين تقوم بتحديد هذا التاريخ بالساعة واليوم. ولا تخفى أهمية تحديد التاريخ بالنسبة لوقوع الخطر المؤمن منه لأن التأمين يكون باطلاً إذا وقع على خطر سبق أن تحقق^(٣).

أهم ما يميز التأمين البحري عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى مثل التأمين البري والتأمين الجوي، هو طبيعة محل التأمين ذاته أى سبب الضرر وليس طبيعة الضرر ولا الأموال التى يصيبها الضرر ويعد التأمين بحرياً إذا تعلق بمنشأة بحرية فقط.

القواعد القانونية هي التى تحكم عقود التأمين سواء كان عقد تأمين أى عقد من العقود الثلاثة وهما بحري أو بري أو جوي، فكل عقد من تلك

^١ - أنظر د. شرين ابوالحسن، مرجع سابق، ص ١٧

^٢ - أنظر د. على حسن يونس، أصول القانون البحري، الناشر دار الحماى للطباعة والتوزيع، ص ٦١٦.

^٣ - أنظر د. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، الناشر، دار الثقافة للنشر، الطبعة الثانية ٢٠٠٣، ص ٧٨.

العقود تحكمه القواعد القانونية الخاصة به، فقواعد التأمين البحري تختلف عن غيرها من القواعد الأخرى. ويكون أحياناً بقواعد أمره لايجوز الاتفاق علي مخالفتها في وثيقة التأمين . والتأمين البحري يعد كذلك كلما كان محله خطراً بحرياً بصرف النظر عن تعلق التأمين بمنشأه بحرية أو نهريّة^(١). فطبيعة الخطر هي التي تحدد نوع التأمين وتحدد القواعد القانونية الواجبة التطبيق عليه.

والتأمين على الخطر البحري ينصب على نوعين: إما أن يكون محدد المدة أو غير محدد المدة . يكون محدداً لفترة زمنية تبدأ من الساعة التي تم فيها توقيع العقد ، وتنتهي بالوقت المحدد في ذلك العقد، وإما أن يكون غير محدد المدة أي أن تكون الفترة الزمنية التي يرى فيها عقد التأمين غير محدد المدة مثل التأمين على السفينة رحلة الإياب والذهاب.

أما بالنسبة للتأمين على البضائع يجب أن يتم نقلها على السفينة المدونة في البوليصة والمبين أن الشحن سيتم عليها^(٢).

ويجب في حال هلاك البضائع بسبب خطر بحري مؤمن منه أن يكون الهلاك خلال الوقت الذي يرى في عقد التأمين ويجب على السفينة المؤمن عليها أن تلتزم بالمسار المتفق عليها في وثيقة التأمين ، فانحرفها عن المسار الذي تلتزم به يلغي التأمين إلا في بعض الحالات المستثناة المسموح بها.

^١ - أنظر د.محمود سمير الشرقاوى ، مرجع سابق ، ص ٦٤
^٢ - أنظر د.علي حسن يونس، مرجع سابق، ص ٦٢١.

المبحث الثالث: أخطار القرصنة وأشكال الإحتيال.

تمهيد وتقسيم :

تعتبر القرصنة البحرية⁽¹⁾ من أقدم الجرائم وترجع جذورها إلى الوقت الذى تمكن فيه الإنسان من ركوب البحر، وعلى مر العصور ظهرت القرصنة وانتشرت لأسباب عدة وأصبحت لافته للنظر فى مناطق كثيرة فى العالم. فالقرصنة كانت على مر السنين، كانت تنقل ذهابًا وإيابًا - أولاً، بصفتها مؤمنة خطر تحت المخاطر البحرية، ثم فى ظل مخاطر الحرب، وعادت الآن إلى سياسات المخاطر البحرية للتأمين⁽²⁾. فازدهر نشاط القرصنة منذ أن بدأت السفن الكبيرة فى الإبحار لمسافات بعيدة عن السواحل، وانتشرت واتسع نطاقها وتزايدت معدلات ارتكابها خاصة فى ظل الظروف الإقتصادية والإجتماعية السيئة⁽³⁾.

فمنذ منتصف القرن ١٩ وفى منتصف القرن ٢٠ كانت القرصنة البحرية نادرة الحدوث، ذلك بسبب الجهود الدولية التي بُذلت لمحاربة الإتجار بالعبيد فى إفريقيا وأمريكا ووجود الدوريات الحربية فى المحيط الأطلسى والهادى، وتعاون الدول الكبرى على مكافحة القرصنة. واستمرت القرصنة البحرية فى التزايد من عام إلى آخر.

وسنتناول تعريفات متعددة للقرصنة والإحتيال، وكيفية معالجة القرصنة البحرية، وأيضاً أثارها على عقد التأمين. وذلك فيما يلي:

المطلب الأول: تعريف القرصنة والإحتيال.

المطلب الثانى: معالجة القرصنة البحرية.

المطلب الثالث: أثار القرصنة البحرية على عقود التأمين.

¹--See, Churchill and Lowe, The Law of the Sea . etymology of the word 'piracy' may be traced to Latin and Greek, denoting the existence of the act from as early

²- See, N Hudson, The Institute Clauses (1995, 2nd edn), p 91.

³- See, NEUKRICHN. Amiral Heinz, Op.Cit.p298.

المطلب الأول: تعريف القرصنة والاحتيال وأشكاله.

تعددت التعريفات للقرصنة البحرية فهناك تعريف للقرصنة البحرية وهو "إثبات أعمال إكراه فى البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أيد الدولة"^(١).

حيث تشير مصطلح القرصنة إلى عمليات التي ترتكب في أعالي البحار في انتهاك لقوانين الأمم ومن هذه الشخصية، إذا ارتكبت على الأرض، فستكون الجريمة بمثابة جنائية. الخارجون عن القانون في أعالي البحار والعدوان على المجتمع، بسبب الولاء لعدم وجود حكومة معتمدة. قد يكون من الواضح أن كلمة "القرصنة" تشير في الأصل إلى أولئك الذين يجلسون في انتظار في أعالي البحار، على أمل حبس ضحاياهم وسرقة السفينة وما عليها من بضائع وغيرها^(٢).

وهناك تعريف آخر للدكتور محمد سامى عبدالحميد "مايقوم به الأفراد فى البحر من أعمال العنف الغير مشروعه الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة لزوماً لتحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها"^(٣).

وأيضاً تعريف آخر للقرصنة البحرية فمنهم من يري أن عناصر هذه الجرية ثلاثة وهى:

١- أعمال إكراه ويستوى فى ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أم الأشخاص .

٢- يجب أن تُرتكب هذه الأعمال فى البحر العالى . فالجرائم التي تقع فى المياه الإقليمية لدولة ما لاتعد قرصنة بحرية، وإنما تدخل فى اختصاص الدولة التي وقعت الجريمة فى مياهها الإقليمية وهى التي تنظم كيفية المعاقبة عليها^(٤).

^١ - انظر د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولى البحرى فى أبعاده الجديدة، الناشر دار المعارف بالاسكندرية، طبعة ١٩٨٥، ص ١٨٥.

^٢ - See.WILLAM D.WINTER; Marine Insurance Its Principies and Practice.by 3rd EDITION, LONDON,1952.P132.

^٣ - أنظر د.محمد سامى ، سيادة الدولة على البحر فى القانون الدولى العام، الناشر دار الجامعة الجديدة بالاسكندرية، طبعة ٢٠٠١، ص ٢٢٧.

^٤ - أنظر د،عبدالله قايد بهجت، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها فى العصور القديمة والحديثه من كتاب القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية، الناشر دار النهضة العربية ، ١٩٩٠، ص ١٧.

٣- ألا تكون بوكاله مشروعة، أى ألا تكون بوكالة مشروعة، أى ألا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته أو لمن أمر بمباشرتها.

وقد سعت التعريفات فى القانون الإنجليزي للقرصنة إلى إرساء قاعدة واسعة تبرر ذلك وممارسة الولاية القضائية العالمية. فعلى سبيل المثال، عرفت أوبنهايم القرصنة بأنها "كل واحدة أعمال العنف غير المرخص بها ضد الأشخاص أو السلع المرتكبة فى البحر المفتوح إما عن طريق سفينة خاصة ضد سفينة أخرى أو من قبل الطاقم المتقاتل أو ركاب ضد السفن الخاصة بهم خط يستخدم ببساطة ليتم رسمها بين أعمال القرصنة وأعمال الحرب عند التصدي لأعمال العنف فى البحر^(١).

وذلك على سبيل المثال فى القضية الإنجليزية فى إعادة القرصنة جور جنتيوم، حيث المحكمة قالت أن القرصنة هي "أى عنف مسلح فى البحر ليس عملاً قانونياً الحرب بعد مسح مجموعة من المعلقين وجهود التدوين القرصنة .

ولخص "هالبيرستام" إلى أن "القانون العرفي للقرصنة يمكن أن يكون أفضل يفهم على أنه محاولة لتحقيق التوازن بين الحاجة إلى الولاية القضائية العالمية ضد إجمام الدول عن السماح بالتعدي على اختصاصها الحصري "

وجاء القانون البحري يعرف ثلاثة أحداث بحرية تعطي نظاماً قانونياً وهما: المساعدة ، الاضطدام والحركات المشتركة. لا شك أنه من الضروري أن نضيف إلى هذه القائمة حدثاً رابعاً وهو: القرصنة. صحيح أن القرصنة فى حد ذاتها ليست جريمة جنائية ، جريمة عالمية ، وتدعو فى الحقيقة إلى جذور راديكالية إذا ارتكبت فى أعالي البحار ، وبالتالي ، لذلك يجب التعامل مع القرصنة على النحو المنصوص عليه فى النصوص؟ : اتفاقية قانون البحار (المشار إليها فيما بعد باسم (CMB) والقوانين المحلية (لفرنسا القانون رقم ١٣ لسنة ٢٠١١) ٢٠١١. ما زالت تشكل القرصنة اليوم صعوبات جديدة وخطيرة الى هذا اليوم ، وأن تأثيرها على العقود البحرية ملحوظ جداً. ويصبح القانون البحري التجاري على علم

¹-- See 'Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia' (2009) European Journal of International Law, p- 399

بذلك. وهو ما يجب عليها القيام به. ومع ذلك التطور، لم تختلف قضايا القانون الجنائي بل وتفاوتت، إذا نظرنا إلى الخطوات الأولى التي اتخذتها محكمة النقض، وهي تواجه نفسها مطالب حقوق الإنسان و تحتاج إلى احترام قواعد المقاضاة الجنائية في حالات غير عادية. وشهدت الأحداث الأخيرة على ذلك. هناك بالتأكيد عدد من المشاكل القانونية التي لا تزال بعيدة عن الحل، لكن هذه الصعوبات ليست الأكثر أهمية والأكثر تأثيراً على ملاك السفن أكثر من غيرها. وذلك نتيجة لتطور القرصنة، يتعرضون لتكاليف إضافية تتعلق بها، وزيادة أمن البضائع وإدارة المخاطر والتأمين، وما إلى ذلك. عندما تكون السفينة ما هو معتاد في البحرية التجارية، فمن الضروري الآن إيجاد طريقة لتوزيع تكاليف القرصنة بين صاحب السفينة ومستأجر السفينة التي تتعرض للهجوم. للأسف أصبحت هذه الأسئلة ضرورية. قبل النظر في جوانب القانون الجنائي وإعادة النظر فيها، هناك حاجة لملاحظتين للتساؤل حول المتطلبات الأساسية⁽¹⁾.

تُعرّف القرصنة في المادة ١٠١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأنها "أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز غير القانوني. ملتزمين بالنهايات الخاصة من قبل الطاقم. لسفينة خاصة. توجه. ضد السفينة الأخرى. أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن هذه السفينة في أعالي البحار أو في مكان من خارج اختصاص أي دولة.

وبموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تتكون القرصنة من أي أعمال عنف أو احتجاز غير قانونية، أو أي فعل من أعمال التخريب، يرتكب لأغراض خاصة من قبل الطاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، وتوجه "ضد سفينة أخرى، أو أشخاص أو على تلك السفينة الأخرى، في أعالي البحار"⁽²⁾. ومنذ اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. فإن تعريف القرصنة قد خضع للتدقيق، لا سيما فيما يتعلق بما إذا كان يجوز للدول أن تمارس الولاية القضائية العالمية على الإرهابيين على أساس أنها قد تكون مقيسة للقرصنة. وقد ساعدت بعض خصائص تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

¹ -See, Philippe Delebecque - Droit maritime -13 édition -p743.

² - See generally Halberstam, 'Terrorism on the High Seas'; Garmon, 'International Law of the Sea'. 2001-p 254

باستثناء بعض الهجمات الإرهابية من هذه الأرض لممارسة حق الزيارة على وجه الخصوص، الشرط الوارد في تعريف القرصنة الذي ينطوي على سفينتين

يحول دون وصف الاختطاف (حيث يتحكم الركاب في واحد منها) كما أن العمل من أجل غايات خاصة قد ضاقت أيضاً النطاق من الأفعال التي قد تصنف على أنها قرصنة^(١).

وهي أعمال لها دوافع سياسية. على سبيل المثال، اختطاف سانتا ماريا، سفينة تجارية برتغالية، في عام ١٩٦١ من قبل الركاب باسم المجلس المستقل للتحرير، الذي هزم بالبرتغالية الانتخابات الرئاسية لعام ١٩٥٨، لا تعتبر لأغراض خاصة. وفي حين أنه من الواضح أنه غير كاف للاستجابة لأعمال الإرهاب البحري،

ولقد شهدت ظاهرة القرصنة تجدد الهجمات في النصف الأول من عام ٢٠١٣ في السنوات القليلة الماضية. وكان عدد هذه الحوادث ٤٩٣ في عام ٢٠١١، وجاءت المادة ١٠٥ بشأن لايمكن أن يتم الإستيلاء على الأشخاص الذين يستولون على ممتلكاتهم على متنها، والمادة ١٠٧ تنص على يجوز لمحاكم الدولة التي استولت عليها أن تصدر أحكام بالألحاق بها، وكذلك في التدابير الواجب اتخاذها فيما يتعلق بالسفن أو الممتلكات، باستثناء أطراف الحسنة النية في فرنسا. وربما تكون المحكمة التجارية، الولاية القضائية التقليدية للعالم البحري، سلطة النظر، بعد صدور قرار، في حقوق الأطراف الثالثة وحقوق الشاحنين. يجب ابداء ملاحظه اولية لاستدعاء الحكم الوارد في المادة ١٠٦ وينص على أنه عندما يتم الإستيلاء على سفينة يشتبه في أنها قرصنة دون سبب كاف، تكون الدولة المسلمة عرضة للدولة التي تكون السفينة مواطناً فيها لأى خسارة أو ضرر. وبعبارة أخرى فإن الاستيلاء التعسفى هو مصدر مسؤولية في القانون الدولي. ومع ذلك يجوز للسلطة التي هى في وضع يمكنها من تقدير هذه المسؤولية؟ يمكن تصور إجراء التحكيم (المادة ٢٧٩)، ولكن في حالة عدم وجود مثل هذه الحالة، قد يكون من الضروري السماح للمحكمة الدولية

¹ - See Garmon, 'International Law of the Sea' ; Halberstam, 'Terrorism on the High Seas' edition 2009- p 28

لقانون البحار، التي لها اختصاص على أى اختلاف في تطبيق CMB أو تفسيره (المادة ٢٨٨)^(١).

أخطار القرصنة على البيئة البحرية :

لجريمة القرصنة البحرية آثار بيئية خطيرة، حيث إنها تهدر سلامة البيئة البحرية عن طريق انسكاب كميات ضخمة من النفط فى المياه فى حالة تعرض حاملات النفط العملاقة لعمليات القرصنة. كما تتأثر البيئة البحرية عن استعمال القراصنة للأسلحة الثقيلة والعالية التفجير والتي تؤدى إلى إشعالاً لنيران فى الحاويات العملاقة أو إغراقها، وأى من هذه الأخطار التي قد تؤدى إلى كوارث بيئية تدمر المياه البحرية^(٢).

-أما بالنسبة لجرائم الإحتيال فيصعب حصرها فى نمط احتيالى واحد : فتعريف الاحتيال "الإستيلاء على مال منقول مملوك للغير بخداع المجنى عليه وحمله على تسليمه"

تعريف آخر للاحتيال "تلك الجريمة التي تتحقق من خلال استعمال الجانى بوسيله من وسائل التبدليس المنصوص عليها حصراً فى القانون بقصد إبهام المجنى عليه وتضليله وحمله على تسليم مال منقول مملوك لغير الجانى"^(٣).

فهناك أشكال شائعة دولياً للاحتيال والقرصنة:

١- تغيير اسم الباخرة وإعلان حالة الخسارة ثم بيع البضاعة وتغيير ميناء التفريغ والاتجاه إلى ميناء آخر.

مثال: الباخرة Betty التي غيرت اسمها إلى Star five بتاريخ ١٩٧٩/٨/٢٧ وإلى اسم آخر Anis وتم بيع جزء من شحناتها المؤلفه من مواد البناء(خشب وحديد) تعود إلى تجار من المملكة العربية السعودية وعوارض خشبية للسكك الحديدية تعود إلى جهات فى الجمهورية العراقية وشحنات صغيرة أخرى فى ميناء على الساحل اللبناى.

¹- See, Philippe Delebecque - Droit maritime -13 édition -p745.

^٢- أنظر د. عمر يحيى أحمد، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الامن البحرى، رسالة ماجستير، ص٢٠.

^٣- أنظر د. بدر ناصر سعود التميمى ، الإحتيال فى عقود التأمين وعقوبته ، الناشر جامعة، نايف العربية للعلوم الأمنية، ماجستير، ٢٠١٠، ص٤٣.

أعلن أصحاب الباخرة ابتداء بحصول عطل فى المكان جنوب كريت (Crete) وقد أُدخلت إلى ميناء بيرىوس اليونانى للتصليح وخلال بقائها فى بيرىوس بيعت من قبل صاحبها القبرصى إلى شركة قبرصية أخرى حيث إستبدل إسمها ب (Star five) ثم إتجهت إلى الساحل اللبناى بطريقة غير قانونية مخالفة خط سيرها وبعد ترك الباخرة الساحل اللبناى اتجهت إلى ميناء بيرىوس مرة أخرى ووصلت الميناء بتاريخ ١٣/١٠/١٩٧٩ باسم (Anis) فتم الحجز عليها من قبل السلطات الميناء^(١).

٢- بيع البضاعة المشحونة على الباخرة بعد تغييرها خط سيرها فقد حددت ذلك من قبل بالنسبة لشحنة محملة على الباخرة (Ocean Adel) المحملة بمواد من العراق إلى انكولا (Angola) حيث اتجهت الباخرة إلى هونك كونك وبيعت الإرساله المحمله عليها.

٣- الانحراف المتعمد للباخرة بهدف الحصول على مبلغ التأمين الصادر لتغطيه هيكلاها والإستفاده من شحناتها عن طريق بيعها فى أحد الموانئ وغالباً مايشترك صاحب الباخرة بالتواطؤ مع الرّبّان وطاقم الباخرة فى إغراقها وقد ورد فى النشرة الصادرة عن المكتب البحرى الدولى ١٩٨١ ملخص لحادث غرق الناقله الضخمه (Salem) قرب سواحل غرب إفريقيا بتاريخ ١٧/١/١٩٨٠ حيث كان غطاء تأمين هلكها ٢٤ مليون دولار وغطاء تأمين النفط الخام المشحون عليها (٦٠٠'٢٠٠'٠٠٠) ستون مليون ومائتى ألف دولار أمريكى يمثل قيمه (١٩٣'٠٠٠) مائة وثلاثه وتسعون ألف طن من النفط الخام. فيلتفت النظر فى هذا الحادث الكبير أن كتله النفط المتسرب لا تتناسب بضخامتها مع النفط المشحون عليها وأن ما يتم وأن بعض ما يتم إنقاده من الملاحين كانوا يحملون فى حقائبهم المأكولات المحضرة حديثاً ولأسباب غامضه لم يكن بالأمكان إنقاذ سجل وقائع الباخرة ومن الأشتعال الذى ظهر بعد الغرق أن الناقله توقفت سراً فى ميناء (Duram) فى جنوب إفريقيا حيث تم ضخ جزء من النفط المشحونه منها وكان وراء ذلك هدف سياسى هو محاولة إفشال المقاطعة المفروضة على جنوب إفريقيا.

٤- تزوير مستندات الشحن: أغلب حالات التزوير يقوم بها مصدرى البضائع ضد المستوردين، وذلك بأن يعرض على تلك المستوردين البضائع بأسعار مغريه جداً ومنخفضه مما تؤدى إلى تشجيعهم على التعاقد والشراء رغم عدم وجود بضاعة فى الأساس.

^١ - أنظر د. عادل علي المقدادى، القانون البحرى، الناشر مكتبه الثقافه للنشر والتوزيع، ص ١٦٤،

وتطبيقاً على ذلك: فى قضية حديثة فى ١٩٨١/٧/٣١ فقد عرضت شركة هونك كونك إرساله كبيره من الأسفلت بسعر منخفض على مؤسسة أندونيسية للشحن فى سنغافورة على أن يكون الدفع بواسطة خطاب اعتماد وبعدها قدمت المستندات الأصولية إلى مصرف وتم استلام مبلغ الاعتماد وبعد انتظار الشحن كانت قد غرقت قرب سواحل إفريقيا قبل عامين من تاريخ عقد الصفقة.

أما المرسل فى هونك كونك قد اختفى ولم يتم العثور عليه وبذلك خسر المستورد الإندونيسى مبلغ (٢٠٠٠'٠٠٠) وبذلك معظم حالات التزوير لاتغطيها شركات التأمين لعدم وجود البضاعة.

٥- إبرام مجموعه من عقود الإيجار واستئجار السفينة مع عده جهات يحصل بموجبها المحتال على أجور شحن وإعادة تأجير السفينة بطريق غير مشروع.

٦- الاستيلاء على البضائع المحملة على السفن وهى فى عرض البحر أى فى موانئ غرب إفريقيا بحيث ذكرت الصحافه النيجيرية حادثاً مفاده أن الباخره (taifun) وحمولتها ٤٧٩١ طن هو جمعت من قبل قراصنة ثلاثة أيام متوالية فى خلال شهر سبتمبر ١٩٨١.

تعريف الإحتيال:

قد قيل : إنه لا يوجد تعريف قانوني عالمي واضح للاحتيال البحري ، ويرجع ذلك إلى الحقيقة ، إنه بدلاً من كونه كائناً محدداً ، يكون من الأسهل التعرف على التعريف ثم تحديده. من أجل تحديد الاحتيال البحري ، فإن أحد البدائل هو تحديد الاحتيال بشكل عام وتطبيقه لاحقاً على قضية بحرية^(١).

إلا أن المكتب البحري الدولي (IMB) مهمته الرئيسية لحماية جميع أنواع الجرائم البحرية والممارسات الخاطئة خلقت تعريفاً ضرورياً لما يشكل الاحتيال البحري ؛ "الاحتيال البحري يحدث عندما ينجح أحد هذه الأطراف ، بصورة غير عادلة وغير قانونية ، فى الحصول على الأموال أو البضائع من طرف آخر يكون قد ارتكب ، على وجهه، التزامات تجارية ونقالية

^١ - أنظر د.نبيل محمد الخناق- د.خضر إلياس، مرجع سابق، ص ١٦٥، ١٦٤

ومالية محددة". وقد تم تحديد تعريف آخر للإحتيال البحري⁽¹⁾ على النحو التالي؛

(أ) الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالمتلكات أو حقوق الملكية أو الإضرار بها أو سحبها ، (ب) الخسارة التي تكبدتها بسبب عدم الأمانة أو التحريف الاحتيالي أو الخفاء أو فعل خيانة متعمدة. (ج) يجب أن يكون الطرف المتضرر قد تصرف على عدم الأمانة أو الباطل

يُعد الاحتيال من المخاطر الأساسية التي تواجه شركات التأمين خاصة في ظل ماينتج عنه من خسائر في نشاط يعتمد أساساً على التعامل مع الأخطار ، وترتبط أرباحه وخسائره بمدى قدرته على التقليل من حجم هذه الأخطار والتقليل منها⁽²⁾. وجرائم الاحتيال لايصعب حصرها في نمط احتيالي واحد، بل لها أنماط عديدة، وصور متعددة.

تعريف الاحتيال " أى عمل يُقصد منه تحقيق كسب غير شريف أو غير شرعى أو غير قانونى للطرف الذى يرتكب جريمة الاحتيال أو لأطراف أخرى، ويمكن تحقيق ذلك من خلال التعمد في تقديم، أو إخفاء، أو كتم أو عدم الكشف عن كل أو إحدى كل الحقائق المادية المتصلة بقرار مالى، أو عمليه أو تصور لوضع شركة التأمين⁽³⁾.

وهناك تعريف آخر يمكن أن يحصل الاحتيال التجاري، عندما يستطيع أي طرف من الأطراف المشتركة في صفقة تجارية سواء بوصفه البائع، أو المشتري، أو مالك السفينة أو مستأجرها أو قبطانها أو طاقمها، أو شركة التأمين، أو المصرف أو الوسطاء، أن ينجح بغير وجه حق وبطريق غير مشروع، في الحصول على نقود أو سلع من طرف آخر يكون في ظاهر الأمر، قد يتعهد له بتنفيذ التزاماته، سواء أكانت تجارية أو التزامات نقل أو التزامات مالية، وقد تتواطأ أحياناً عدة أطراف في التدليس على طرف آخر مستغلين الثقة الممنوحة من قبل الأطراف البريئة⁽⁴⁾.

¹- See, Professor Proshanto K. Mukherjee, Documentation fraud Fraudulent bills of lading, Maritime Law ,Master Thesis. Edition2013.p30.

²-- See, Peter Kapoor, Definition and classification of Maritime Fraud, 1983 Lloyd's Maritime and Commercial Law p33.

³- أنظر د. بدر بن ناصر التميمي، الإحتيال في عقود التأمين وعقوبته ، رسالة ماجستير ٢٠١٠، ص٣٣.

⁴- See ,Guidance Paper of Preventing , Detecting and Remedying Fraud in insurance , International Association of Insurance Supervisors ,(IAIS) ,`2006.p;4.

الاحتتيال هو الاستيلاء على مال مملوك للغير بخداعه وحمله على تسليم ذلك المال^(١). وعُرف بأنه "استعمال الجاني وسيلة من وسائل التدليس المحددة على سبيل الحصر، وحمل المجني عليه بذلك على تسليم الجاني مالاً منقولاً للغير"^(٢).

وعرّف أيضاً بأنه "الاستيلاء على مال منقول مملوك للغير باستعمال طرق احتيالية بنية تملكه"^(٣).

وعرّف أيضاً بأنه "استعمال الطرق الإحتيالية علي أموال الغير للإستيلاء عليها دون وجه حق"^(٤).

ونوعا الإحتيال علي عقود التأمين هما^(٥).

إحتيال أساسى:

وهو قيام شخص بإدعاء وقوع حادث أو سرقة أو ضرر غير موجود أصلاً بقصد كسب غير مشروع.

إحتيال ثانوى:

وهو قيام شخص أمين ونزيه بالكذب بنية طيبة للحصول علي زيادة غير مستحقة من شركة التأمين. وهذا بدون وجه حق^(٦).

١- أنظر د. شهاب أحمد جاسم ، مبادئ مكافحة الاحتتيال البحري ، بحوث ومقالات، صنعاء ، ص ٢.

٢- أنظر د. محمود نجيب حسنى، جرائم الاعتداء على الأموال في قانون العقوبات اللبناني، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٤، ص ٢١١.

٣- أنظر د. فوزية عبدالستار. القسم الخاص في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٢ ، ص ١٦

٤- أنظر د. محمد هشام صالح عبد الفتاح ، جريمة الاحتتيال دراسه مقارنه ، جامعة النجاح الوطنية /فلسطين، رساله ماجستير ٢٠٠٨ ، ص ٧.

٥- أنظر د. عبدالرافع موسى، الاحتتيال البحري، جامعة القاهرة، طبعه ١٩٨٨، ص ١٤.

٦- أنظر د. بدر بن علي التميمي، الأحتيال في عقود التأمين وعقوبته ، رساله ماجستير ٢٠١٠، ص ٧٩.

المطلب الثاني: معالجة القرصنة البحرية.

في السنوات الأخيرة، أدت الزيادة في وتيرة النشاط القرصني السوق لإعادة النظر في موقفها البحري أو الحربي، ينبغي أن تتحمل خطر الخسارة الناجمة عن القرصنة. وفي ١٧ تشرين الأول / أكتوبر ٢٠٠٥، عقدت لجنة البدن المشتركة أصدرت السرقة العنيفة والقرصنة استثناء البند ٤٩ التي يمكن أن تكون وتستخدم بالاقتران مع السياسات القياسية المتعلقة ببدن البحار والحرب. التأثير من هذا البند، إذا أدرجت في العقد، هو استبعاد القرصنة وغيرها ذات الصلة المخاطر - السرقة العنيفة والقتل - من تغطية السياسات البحرية وإعادتهم إلى العمل كمخاطر حرب. والمثير للدهشة أنه ليس هناك ما يشير إلى أن هذا الشرط قد استوفى مع القبول العام في السوق، مما يدل على تردد من جانب شركات التأمين ضد مخاطر الحرب في المناخ الحالي لتوسيع تغطيتها لتشمل القرصنة^(١).

في عام ٢٠١٠، افتتحت كينيا محكمة لمكافحة القرصنة ممولة ومدعومة من قبل المجتمع الدولي. ولسوء الحظ بسبب عدم فعالية تطبيق الدول والقيود المفروضة بموجب القانون الدولي، لا يمكن القراصنة الوقوع في المياه الداخلية وترفع القضية ضد مالكي السفن وصناعة التأمين البحري. وكانت النزاعات أقل بين مالكي السفن وشركات التأمين. ومع ذلك، فقد ارتفعت أعمال القرصنة خلال الثمانينات من القرن الماضي^(٢).

ونشرت غرفة التجارة الدولية (ICC)، تقريراً في عام ١٩٨٦، أشار إلى أن ٣٠٠ هجوم للقراصنة قد حدث من عام ١٩٦١ إلى عام ١٩٨٦. وبعد ٣ سنوات في عام ١٩٨٩، كشف تقرير آخر أن أكثر من ٧٠٠ هجوم قد حدث من ١٩٨١ إلى ١٩٨٧ فاضطر إلى صناعة التأمين البحري لإعطاء الرد وتغيير بعض السياسة. كان التغيير الأكبر هو أن القرصنة تم إخراجها من السياسات القياسية. إبقاء القرصنة بعيداً تسببت في نفقة إضافية لمالكي السفن وبالتالي رفعت العلاوات.

نتيجة على ذلك شكلت شركات التأمين سياسات جديدة وبنود قياسية. على سبيل المثال، أعلنت لويديز الخليج من عدن كمنطقة خطرة وتحديد قسط خاص ومكلف. لا تغطي معسكرات الشحن الخاصة بمعسكرات الشحن

¹- See, Baris, Soyer, INSURANCE MARINE FRAUD, First published 2014 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon.p 200

²- <http://www.ejiltalk.org/anti-piracy-court-opens-in-kenya/>

مخاطر الحرب أو الإضراب بسبب الصناعة البحرية يريد فصل مخاطر الحرب والأخطار البحرية. لذلك ، خلقت شركات التأمين المختلفة أنواع من الحرب معهد واجراءات الضربات. في الواقع ، تُعتبر سياسة مخاطر الحرب في الأصل خلال الحروب العالمية ولكن ليس للقرصنة ، ومع ذلك يعتبر استخدامها في القرصنة.

وخير مثال اعتمدت لأول مرة في حالة جمهورية بوليفيا V. التعويض البحرية المشتركة شركة Assurance، Limited 25 حيث استولى المهاجمون البرازيليون على بضائع الحكومة البوليفية من أجل مقاومة تشكيل حكومتهم الجديدة⁽¹⁾، ورأت المحكمة أن هذا الإجراء كان بدوافع سياسية. من أجل اعتبارها عمل قرصاني ، تنظر المحاكم لخسارة نتيجة لجشع أو انتقام فرد ولكن ليس لسبب سياسي. آخر حالة هامة هي بنك V. Motor Union وشركة أخرى Monetaca & Carystuiaki Insurance

Ltd. 26، Co. حيث استولى القومي التركي على السفينة اليونانية في البحر الأسود أثناء الاستقلال. واعتبر القاضي أن الاستيلاء هو عسكري بدرجة أكبر ولا يمكن اعتباره قرصنة.

ونصت المادة ١٠٢ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، أنه يمكن القيام بأعمال القرصنة بواسطة سفينة حربية أو حكومة السفينة التي تم تمويله طاقمها. تعتبر جمعية مخاطر الحرب المتبادلة (برمودا) المحدودة (قضية "أندرياس ليموس") حالة مشهورة أن بعض المعدات يتم أخذها بعيداً عن السفينة من قبل رجال مسلحين ، في هذه الأثناء كانت السفينة المؤمن عليه من قبل المخاطر البحرية ومخاطر الحرب.

في عام ٢٠٠٥^(٢)، اجتمعت دول آسيا بالإضافة إلى بنغلاديش والصين والهند واليابان وكوريا الجنوبية وسريلانكا اعتمدت اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسرقة المسلحة ضد السفن في آسيا (ReCAAP)،

¹- See, Dousse C, 'Combating Risk on the High Sea: An Analysis of the Effects of Modern Piratical Acts on the Marine Insurance Industry' (2011)p 267.

²-See ReCAAP art 1. See also Robert C. Beckman, 'Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward' (2002) p 317

والآن بعد أن دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بالقوة، فمن حق أي دولة أخرى أن تصبح طرفاً في الاتفاق⁽¹⁾.

الميزة الرئيسية ل(ReCAAP) هي إنشاء مركز لتبادل المعلومات، الذي يوجد مقره في سنغافورة ويتعهد بجمع ومقارنة وتحليل المعلومات الواردة من الأطراف المتعاقدة ويضمن تدفق المعلومات بين جميعهم. من أجل تسهيل هذه العملية، كل طرف متعاقد يعين "مسؤول اتصال" مسؤولاً عن الاتصال بالمركز، ويقدم إخطاراً بهذا التعيين. المعلومات المتعلقة بحوادث ثم يتم إخطار المركز بالقرصنة أو السرقة المسلحة، ولا يزال يتعين على الطرف المتعاقد أن يضمن وجود تنسيق بين السلطات الوطنية ذات الصلة ونقطة الاتصال إلى الحد الذي هناك هي وكالات أو مسؤولين حكوميين متورطين في التعامل مع القرصنة والسطو المسلح وليس جزءاً رسمياً من حقيقة أن الأطراف المتعاقدة قد يكون لديها تقارير من السفن أو مالكي السفن أو السفن المشغلين الذهاب إلى السلطات الوطنية الذين ليسوا بالضرورة نفس المسؤول. والحفاظ على سرية المعلومات جانب هام من جوانب عمل مركز تبادل المعلومات⁽²⁾.

وقامت الأمم المتحدة بإصدار قرارات لمحاربة مثل هذه الأعمال، ودعت الدول الأعضاء للتوقيع على مجموعة من القرارات لتصبح نافذة المفعول دولياً لإيجاد غطاء لأي عمل عسكري أو أحكام قضائية ضد القرصنة، كذلك يقوم مكتب الملاحة الدولي (IMB) بمتابعة هذه الأعمال، وإصدار تحذيرات وطرق محاربة القرصنة لضمان سلامة التجارة البحرية بالتعاون

¹- See, John F. Bradford, 'Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses' (2004) 26 Contemporary Southeast Asia p489.

²- See, PROFESSOR STEFAN TALMON, MARITIME SECURITY AND THE LAW OF THE SEA- printed on 11/7/2017 -BRITISH UNIVERSITY IN EGYPT-part 3 p241. and ships flagged to states outside the region may fail to provide the relevant information to the centers and hamper efforts in this regard. Similarly to ReCAAP, there is also provision for respecting the confidentiality of information that is transmitted from a participant. While the Djibouti Code of Conduct thus also has its limitations, it is still notable that the recognition of improving information sharing was a first important step forward in suppressing piracy and armed robbery. Although the existing laws as to the exercise of enforcement powers at sea were barely altered, improving information sharing may be seen as a significant initial development in promoting cooperation to respond to this maritime security threat.

مع منظمات أخرى مثل منظمة الملاحية الدولية (IMO) وينشر المكتب معلومات إسبوعية عن تطورات الأوضاع في المناطق الخطره ويدعو للاتصال به في حال تعرض أي سفينة لهذه الجرائم^(١).

وقد قام مكتب الملاحية الدولي (IMB) بالتعاون مع أحد مشغلي نظام متابعة الأقمار الصناعية اسمه SHIPLOC صُمم خصيصاً لتحديد مواقع السفن بهذا الجهاز للمساعدة على تتبع سير السفينة في حال تعرضها للخطف .

فيرى مكتب الملاحية الدولية أن أي عمل فعال ضد القرصنة وعملياتهم يكون من قبيل الحكومات فقط، حيث لا يمكن لأي عمليات فردية أن تكون رادعة، وألا يكون بين طاقم السفن التجارية أفراداً مسلحين، لكن كان لاستعمال أنابيب مياه الإطفاء فعالية ضد القرصنة في بعض الحالات لكن إذا استطاعوا الوصول إلي سطح للسفينة لا يمكن للبحاره مقاومتهم.

ولذلك يحتاج قطاع الملاحية البحرية العون من الحكومات، وتقديم كافة المعلومات المتوفرة لديهم للمساعدة علي تلك العمليات، وبالتالي يجب علي شركات الملاحية أيضاً إعداد خطط مسبقة لسلامة وأمن السفينة وتزويد السلطات بتقارير مفصلة عن القرصنة وأوصافهم والقوارب التي يستعملونها وتقديم قائمة لشرح كيفية تمكين القرصنة من مغادرة السفينة مع المسروقات والاستيلاء عليها.

وقد تدخل المشرع الفرنسي لقمع القرصنة في القانون ١٣ لسنة ٢٠١١ الصادر في ٥ يناير ٢٠١١ بعنوان "مكافحة القرصنة البحرية" ١ . القانون الجديد (المادة ١ يجرم أعمال القرصنة بالمعنى المقصود من CMB التي ارتكبت: - في أعالي البحار ؛ في المناطق البحرية التي لا تخضع لولاية أي دولة ؛ - حيثما يسمح القانون الدولي بذلك ، في المياه الإقليمية للدولة. التجريم لا يعرف القانون الفرنسي القرصنة ، ولا شك في عدم الاختلاف مع CMB: فهو يشير إلى عمليات التعرض الموجودة مسبقاً والتي يمكن وصفها بأنها قرصنة ضمن معنى CMB. عندما تشكل أعمال القرصنة ، الجرائم التي يمكن السعي إليها والتحقق منها وملاحقتها في ظل الظروف^(٢)

^١ - د. بهاء الدين السفاريني، القرصنة البحرية والتأمين، نشرة رساله التأمين، بحث ومقالات، ٢٠٠٨، العدد ٣، ص ٣.

^٢ - See, Philippe Delebecque - Droit maritime -13 édition -p755.

وفيما يلي ما يلي: ١ - الجرائم المحددة في المواد ٢٢٤-٦ إلى ٢٢٤-٨-١ من قانون العقوبات والتي تنطوي على سفينة واحدة على الأقل موجهة ضد سفينة أو طائرة "

٢- الجرائم المشار إليها في المواد من ١-٢٢٤ إلى ٢-٢٢٤-٥ والمادة ٨-٢٢٤ من نفس القانون ،تصاحب أو تتبع الجرائم المذكورة ؛

٤- الجرائم المحددة في المادتين ١-٤٥٠ و ٥-٤٥٠ من نفس القانون عند ارتكابها بهدف إعداد المخالفات ٢٢٤ قابلة للتعديل إلى ١ و ٢ ، " تدخلات قانون عام ٢٠١١ سعت إلى استخلاص الدروس من قانون قضائي صارم للغاية من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان التي أساءت إلى فرنسا لإطارها القانوني لشروط الحرمان من الحرية عند تدخل السلطات القضائية المستقلة. في قضية ميديفيد ، ثم صعدت سفينة بحرية من أعالي البحار في أعالي البحار ، بإذن من السلطات الكمبودية لسفينة كمبودية ، الفائز ، تحمل المخدرات على متنها. وقد تم إرسال المشتبه بهم إلى فرنسا بواسطة سفينة. استغرقت الرحلة ١٣ يومًا ، اعتبرت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان غير مقبولة . القواعد هي أكثر دقة^(١).

إذا ارتكبت أعمال القرصنة في المياه الإقليمية الفرنسية أو الدولية (أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة) ، لا يمثل تنفيذ هذه الولاية القضائية العالمية أي صعوبة خاصة. ومن ناحية أخرى ، إذا ارتكبت الأعمال في المياه الإقليمية لدولة أخرى ، لا يمكن للفرنسيين أن يتدخلوا بشكل طبيعي إلا إذا كانت الدولة المعنية تطلب ذلك أو إذا سمح القانون الدولي بذلك (ولا سيما أساس قرار الامم المتحدة).

¹- See, Philippe Delebecque - Droit maritime -13 édition -p745.

المطلب الثالث: آثار القرصنة البحرية على عقود التأمين.

تبدأ العلاقة بين القرصنة والتأمين البحري بتعريف القرصنة⁽¹⁾. ليس هناك تعريف للقرصنة ملزم في القانون الدولي. حيث تُعرّف القرصنة بأنها "مضيفة إنسانية"، في العصور المبكرة، يعني أعداء البشرية.

تعتبر القرصنة اليوم بمثابة جريمة دولية، ومع ذلك، فإن التعريف الحديث للقرصنة يسبب مشاكلًا من حيث القانون الدولي وسياسات التأمين، حيث تنص المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار على معلومات مفصلة، ومع ذلك يبدو هذا التعريف ناقص وغير مُرضٍ. إنه فقط ذكر أعالي البحار حتى الآن، فإن معظم الحالات الأخيرة حدثت في المياه الإقليمية والموانئ. ولذلك فإن الدول ملزمة بمراقبة مياهها الداخلية لأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تغطيه المياه الداخلية أو الموانئ أو المياه الإقليمية. تسبب هذا القيد غير المتوقع بعض القرصان الأنشطة التي توجد فيها حالة ضعيفة لا يمكنها إنفاذ القانون المناسب وحماية موانئها والمياه الداخلية.

فالتأمين البحري هو من أقدم أشكال التأمين في التاريخ لا يزال مستمرًا بسبب حركه التجارة البحرية الضخمة تقريباً ٨٠% من التجاره العالمية تسافر عن طريق البحر إلي جانب ٩٣٠٠٠ سفينة . وفي الواقع تزداد التجارة البحرية بمعدل أسرع من المعدل العالمي⁽²⁾ . في حين أن

¹- See, Dr; Onur Yorulmaz, LLM, Marine Insurance and Piracy, 20 December 2016, Piracy consists of any of the following acts:

- a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).p 6

²- See , Sam Bateman Sea Piracy ; some inconvenient truths (2010) 2 maritime security p .13.

استخدام السفن البحرية لم يفقد أهميته فإن استخدام الشحن هو تغيرات في الوقت المناسب ، وعلي عكس العقود القليلة الماضية تحمل السفن البضائع بدلاً من الناس ، بالإضافة إلي ذلك السفر الجوي والشحن الجوي المشارك ، ولها حصة متزايدة في الدولة التجارية ، ولكن الشحن لا يزال في غني عنه ؛ فالسفن تحمل البضائع أكثر من الناس مما أثر علي سياسات ونهج السفن وغيرها^(١).

تنص المادة ١٠٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، علي أنّ السلطة لكل ولاية من أجل الاستيلاء علي قرصان ان السفينة في أعالي البحار أو أي مكان خارج نطاق الولاية القضائية لأي ولاية. أيضا يقوم بتكثيف سفن حربية علي متن أي سفينة يرونها مشبوهة بما في ذلك القرصنة علي ارتفاع البحار. ومع ذلك ، كانت هناك بعض الصعوبات في التعامل مع القرصنة في أعالي البحار^(٢).

لعقود التأمين أنواع متعددة منها:

- التأمين علي السفينة.
- التأمين علي البضائع.
- التأمين من المسؤولين.

وسوف نتحدث عن آثار القرصنة وتأثيرها لكل منها .

• القرصنة البحرية والتأمين علي السفينة.

تعتبر صورة التأمين علي السفينة وأجزائها من أهم صور التأمين البحري، ونتيجة علي ذلك أصدرت شركات التأمين نماذجاً لهذه الصورة، ومن تلك النماذج صدر عن مجمع مكنتبي التأمين بلندن نموذج التأمين بالمدة علي بدن السفينة "ITCH institute time clause hall" .

¹- See , Christopher m.Dousse , Combating Risk on the High sea ;An Analysis of the Effects of moderm piratical Acts on the marine insurance Industry 2011 35 tull.mar p.267.

²- See,Dr; Gotthard Gauci, 'Piracy and its Legal Problems: Insurance' (2010) . Mar. L. & p. 541

ويعني ذلك أن في ظل التقدم والتطور الذي شهدته صناعة السفن أدى ذلك إلي زيادة المخاطر البحرية المغطاة بواسطة مؤسسات التأمين العادية، وزيادة مناظرة في نموذج التأمين علي السفن، فكانت وثيقة التأمين الصادرة عن هيئه اللويدز سنة ١٧٧٩ تضم السفينة والبضائع معاً "S&G"، فقد صدرت أهم وثيقة التأمين علي هياكل السفينة - بالمدة- الصادرة من مجمع مكنتبي التأمين بلندن الصادرة بتاريخ ١٠/١/١٩٨٣ والمعدلة بتاريخ ١١/١/١٩٩٥، هذه الوثيقة تغطي مجموعه من الأخطار والكوارث والأضرار التي تلحق بجسم السفينة^(١)، وبعض المسئوليات التي تلحق بالغير، والأضرار الناشئة عن التصادم البحري، حيث تغطي الوثيقة مسئولية مالك السفينة في حدود مالك ثلاثة أرباع المسئولية. وبعد عام ١٩٩٥ أصبحت تغطية شركات التأمين يمكن أن تكون في حدود قيمة السفينة، أو في حدود قيمة التعويض^(٢). وقد تضمنت وثيقة التأمين الصادرة عن هيئه اللويدز بتاريخ ١٠/١/١٩٨٣ المعدلة بتاريخ ١١/١/١٩٩٥ النص علي تحديد التغطية التأمينية في البند الثامن، حيث نص علي أن " يغطي المؤمن تأمينياً المطالبات التي يتعرض لها المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري" وهذه التغطية إضافية للتغطية عن الأضرار المتفق عليها بالوثيقة. كما تغطي وثيقة التأمين علي هياكل السفينة الأضرار التي تلحق بالسفينة المؤمن عليها، وما يشمل ذلك من معدات وآلات، مثل الخسارة الكلية، والخسارة الخصوصية، وأجر الإنقاذ ومكافأته^(٣).

• آثار القرصنة البحرية علي التأمين البحري علي البضائع:

صدرت أول وثيقة تأمين علي البضائع من هيئه اللويدز عام ١٧٧٩، كانت تضم التأمين علي البضائع، والسفينة معاً. وقد صدرت وثيقة التأمين علي البضائع بعدة مراحل وهذه المراحل هي^(٤):

المرحلة الأولى: إضافة شرط عدم ضمان الخسارة الجزئية.

^١ - أنظر د. رشدي عبدالعزيز، محاضرات عن التأمين البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، طبعة ١٩٩٤، ص ١.

^٢ - See, Robert H. Brown, Analyses Of Marine Insurance Clause –Book2 – The Time Clauses Hull 1983. P1.

^٣ - أنظر د. صلاح سليمان، القرصنة البحرية والسطو المسلح علي السفن بين المسئولية والوقاية في ظل قواعد الأمم المتحدة، الناشر دار الكتاب القانوني، إسكندرية، طبعة ٢٠١١، ص ٣٤١.

^٤ -See, Brown Marine Insurance Volume Cargo Practice. 4 Th ed. 1985, Witherby P89.

وهو ألا تغطي شركة التأمين التلف الجزئي الذي يلحق بالبضاعة، إلا إذا كان ناشئاً عن جنوح، أو غرق، أو تصادم.

المرحلة الثانية: إضافة شرط مع ضمان الخسارة الجزئية أو الكلية.

وهو أن تغطي شركة التأمين التلف أو الخسارة التي تلحق بالبضاعة سواء كانت هذه الخسارة ناشئة عن خطر من الأخطار، ويكفي أن يكون السبب خطراً بحرياً.

المرحلة الحالية: بدأت من ١٩٨٢/١/١ فحلت هذه الوثيقة محل الوثائق القديمة، وأصبحت تضم التغطية عن الأخطار البحرية، إلا إذا كانت مستثناة من التغطية. فدور المؤمن له أن يذكر اسمه، ونوع البضاعة، وقيمتها، واختيار النموذج المطبوع. فهدف تلك النماذج التيسير وعدم التعقيد في فهم الشروط.

• آثار القرصنة البحرية علي التأمين البحري من المسؤولية:

هدف تلك الصورة حماية المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض، كما يهدف إلي تعويض المؤمن له من تحقق خطر معين، وهذه الصورة -غالباً- ماتعجز شركات التأمين العادية عن تغطية غالبية هذه المخاطر، كما في المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت^(١). وتتم تغطية هذه الأخطار التي عجزت شركات التأمين عن تغطيتها بواسطة هيئات التأمين التبادلي^(٢).

وتستثنى النوادي خطر القرصنة البحرية من التغطية التأمينية، وتفرض إشتراكات إضافية علي السفن المارة في هذه المناطق البحرية^(٣).

^١ - أنظر د. رشدي عبدالعزيز، مرجع سابق، ص ٣.

^٢ - See ,Brian chamber Eric Willet and Chislain Kameni, Maritime Piracy Influence Upen the maritime In dlobal trade, transportati&logistics .spring 2009.

^٣ - أنظر د. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ودور نوادي الحماية، والتعويض، رسالة دكتوراه جامعه طنطا ٢٠٠٦، ص ٢٨٧.

خاتمة:

وفى ختام هذا البحث تبين أن الخطر هو محل التأمين البحرى والعنصر الأساسى والجوهري فيه، فبدون عنصر الخطر تعتبر العملية التأمينية باطله، حيث اختلفت التعريفات للفقهاء لعنصر الخطر فى التأمين البحرى. ويترتب على تخلف عنصر الخطر بطلان العقد، والخطر البحرى هو الذى يخفى على التأمين صفته البحرية، إذ يعد التأمين بحرياً كلما كان الخطر بحرياً ، والأصل الايشمل التأمين البحرى غير الأخطار البحرية، غير أنه -ولاعتبارات علميه- قد يمتد التأمين البحرى يشمل أخطار غير بحرية أصلاً، وهذا الأمتداد أساسه القانونى فى فكرة التبعية.

كما تناولنا أهمية الخطر فى التأمين البحرى وأخطار القرصنة والاحتيال البحرى حيث إنها مشكلة كبرى ومن أهم مشكلات الخطر فى التأمين البحرى وكيفية معالجة القرصنة البحرية، وأثارها على عقود التأمين البحرى.

النتائج:

- ١- عدم وجود قانون يحكم عقد التأمين البحري وأخطار البحر إلى الآن.
- ٢- الخطر الظني هو ذلك الحادث الذي قد سبق تحققه أو زواله إبرام عقد التأمين دون علم المتعاقدين ويظن أن أنه مازال أمراً مستقبلاً.
- ٣- الخطر البحري بالرغم من رسوخ فكرته لدى الفقهاء إلا أن هناك صعوبته بتحديد ماهية وذلك بسبب الزاوية التي ينظر لها كل من الفقهاء.
- ٤- الخطر البحري حادث احتمالي قد لا ينصب على الخطر ذاته ولكن قد ينصب على تاريخ حدوث الخطر في أحيان أخرى ، والاحتمالية تعني عدم استحاله وقوع الخطر أي إنه يستحيل تحقق الخطر وفقاً للأسباب القانونية، ونستنتج من هنا أن خطر مستحيل الحدوث يعتبر باطل.

التوصيات:

- ١- التأكيد على العاملين فى مجال التأمين البحرى بضرورة سرعة إعداد وثائق لهذا النوع من التأمين يحدد وبشكل واضح المخاطر التى يجوز التأمين عليها وأحكام دفع الأقساط وكيفية إدلاء البيانات على الشئ المؤمن عليه وطرق دفع التعويض عند تحقق الخطر وغير ذلك من المسائل الأخرى التى يجب أن تشمل عليها وثيقة التأمين البحرى.
- ٢- عدم السماح لاستخدام الأسلحة بجميع أنواعها على ظهر السفن التجارية، إلا طبقاً لمعايير يتم الإتفاق عليها دولياً، لتجنب وقوع كارثة بحرية.
- ٣- إتخاذ إجراءات القبض أو قمع القرصنة تحيل وصولهم السفينة التجارية ، بواسطة قوات الامن المكلفه بذلك، والمزوده بطائرات هيلوكوبتر ومعدات تناسب المهمه.

المراجع العربية

- ١- د. أحمد شرف الدين – أحكام التأمين دراسة في القانون والقضاء المقارنين- الطبعة الثالثة ١٩٩١- الناشر طبعة نادى القضاة.
- ٢- د. أشرف إسماعيل محمد الخطر فى التأمين البحرى دراسة مقارنة. الناشر الجامعة الأردنية.
- ٣- د. السيد أبو الفتوح- الإثبات فى التأمين البحرى- الناشر شركة الإسكندرية للطباعة والنشر- ١٩٨١ .
- ٤- د. بدر ناصر سعود التميمى . الإحتيال في عقود التأمين وعقوبته . الناشر جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. ماجستير ٢٠١٠
- ٥- د. ثروت عبد الحميد- العقود المدنية المسماة- الكتاب الثالث الأحكام العامة في عقد التأمين- الناشر دار النهضة العربية – ٢٠٠٥ .
- ٦- ثروت على عبد الرحيم الإعفاءات والمسموحات فى التأمين البحرى - الناشر عالم الكتب ١٩٦٦ .
- ٧- د. رشدي عبدالعزيز . محاضرات عن التأمين البحرى . الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى . ١٩٩٤
- ٨- د. شهاب أحمد جاسم . مبادئ مكافحة الاحتيال البحرى . بحوث ومقالات . صنعاء
- ٩- د. صلاح رزق عبدالغفار . عقد التأمين البحرى وتسوية منازعاته بالتحكيم . الناشر دار النهضة العربية . القاهرة . رسالة دكتوراة طبعة ٢٠١٨ .
- ١٠- د. صلاح سليمة . القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن بين المسؤولية والوقاية في ظل قواعد الأمم المتحدة . الناشر دار الكتاب القانوني . إسكندرية . ٢٠١١ .
- ١١- د. زكريا بكوش- الخطر فى التأمين البحرى دراسة مقارنة- رسالة دكتوراة ٢٠١٢ .
- ١٢- د. عبدالقادر حسين عطير- الوسيط فى شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة ١٩٩٩- دار الثقافة والتوزيع والنشر عمان/الأردن.
- ١٣- د. عمر يحيى أحمد . القرصنة البحرية وانعكاسها على الامن البحرى . رسالة ماجستير .
- ١٤- د. مهري محمد أمين- التأمين البحرى على السفينة – رسالة ماجستير- كلية الحقوق والعلوم الإدارية – جامعة الجزائر - ٢٠٠٢ .
- ١٥- د. محمود سمير الشرقاوى- الخطر فى التأمين البحرى- الناشر الدار القومية للطباعة والنشر / القاهرة .
- ١٦- د. محمود سمير الشرقاوى- القانون البحرى- الناشر الدار القومية للطباعة والنشر / القاهرة .
- ١٧- د. محمد بهجت عبدالله قايد- العقود البحرية- الناشر دار النهضة العربية الطبعة الأولى ١٩٩٦ .

- ١٨- د.مصطفى كمال طه - وائل أنور بندق - التأمين البحري - الناشر دار الفكر الجامعي - الاسكندرية ٢٠٠٥ .
- ١٩- د.مختار محمود الهانسي -مبادئ التأمين بين الجوانب النظرية والأسس الرياضية- الناشر دار النهضة العربية- القاهرة
- ٢٠- د.مصطفى كمال طه -القانون البحري الجديد-الناشر دار الجامعة الجديدة للنشر-١٩٩٥ .
- ٢١- د. محمد طلعت الغنيمي- القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة. الناشر دار المعارف بالاسكندرية ١٩٨٥
- ٢٢- د.محمد سامي - سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام. الناشر دار الجامعة الجديدة بالاسكندرية. ٢٠٠١
- ٢٣- د.محمد الشرعان -الخطر في عقد التأمين، طبعة ١٩٨٤-ص١٠٥ .
- ٢٤- د.نبيل محمدالخنق & د.خضر إلياس البناء. مرجع سابق.
- ٢٥- د. محمود نجيب حسنى. جرائم الاعتداء على الأموال في قانون العقوبات اللبناني. دار النهضة العربية.بيروت. ١٩٨٤ .
- ٢٦- د.فوزية عبدالستار. القسم الخاص في قانون العقوبات. دار النهضة العربية. بيروت. ١٩٨٢ .
- ٢٧- أنظر د. محمد هشام صالح عبد الفتاح . جريمة الاحتيال دراسه مقارنه . جامعة النجاح الوطنية /فلسطين.رساله ماجستير ٢٠٠٨ .
- ٢٨- د. عبدالرافع موسى- الاحتيال البحري- جامعة القاهرة- طبعه ١٩٨٨ .
- ٢٩- د.عبدالرازق أحمد السنهورى-الوسيط في شرح القانون المدنى -عقود الغرر وعقد التأمين -الناشر إحياء التراث العربى لبنان -المجلد الثانى -ج٧- ١٩٦٤ .
- ٣٠- د.على غانم .-التأمين البحري وذاتيه نظامه القانونى - رساله ماجستير ٢٠٠٣- جامعة الجزائر.
- ٣١- د. عبدالحميد الشواربي. التعليق علي نصوص التجارة البحرية. الناشر منشأه المعارف الأسكندرية.
- ٣٢- د،عبدالله قايد بهجت. مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثه من كتاب القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية. الناشر دار النهضة العربية - ١٩٩٠
- ٣٣- د.شرين عبدالحسن يعقوب .الطبيعة القانونية للخطر فى التأمين البحري - جامعة الشرق الاوسط -٢٠١٠ .
- ٣٤- د.على حسن يونس-أصول القانون البحري- الناشر دار الحمamy للطباعة والتوزيع.
- ٣٥- د.عادل علي المقدادى. القانون البحري. الناشر مكتبه الثقافه للنشر والتوزيع.
- ٣٦- د.لطيف جبر كومانى-القانون البحري. الناشر-دار الثقافه النشر. الطبعة الثانية ٢٠٠٣ .

- 1-Dr: Christopher J. Giaschi, MARINE INSURANCE ,2017,part 2.
- 2 - Templeman ,Marine Insurance Principles and Partice-Fifth edition-1981.
- 3-, Mark R.Greene , Risk and insurance 3rd .ed. (cin cinnati-western publishing Co.1973).
- 4-Marine Insurance Act , 1906. chapter.41.Appendix Study Course. 190M / 073. (1985). Navy under writing (CIITS). England: Press Burling (Cambridge). Co., Ltd.
- 5- Churchill and Lowe, The Law of the Sea . etymology of the word ‘piracy’ may be traced to Latin and Greek, denoting the existence of the act from as early
- 6- N Hudson, The Institute Clauses (1995, 2nd edn), .
- 7- NEUKRICHN. Amiral Heinz,Op.Cit.
- 8- WILLAM D.WINTER; Marine Insurance Its Principies and Practice.by 3rd EDITION, LONDON,1952.
- 9- Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia’(2009) European Journal of International Law.
- 10- Philippe Delebecque - Droit maritime -13 édition .
- 11- generally Halberstam, ‘Terrorism on the High Seas’; Garmon, ‘International Law of the Sea’. 2001.
- 12- Garmon, ‘International Law of the Sea’ ; Halberstam, ‘Terrorism on the High Seas’edition 2009.
- 13- Professor Proshanto K. Mukherjee, Documentation fraud Fraudulent bills of lading, Maritime Law ,Master Thesis. Edition2013.
- 14- Guidance Paper of Preventing , Detecting and Remediying Fraud in insurance , International Association of Insurance Supervisors ,(LAIIS) ,`2006
- 15- Peter Kapoor, Definition and classification of Maritime Fraud, 1983 Lloyd's Maritime and Commercial Law.

- 16- Baris, Soyer, INSURANCE MARINE FRAUD, First published 2014 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon.
- 17- 'Dousse C, 'Combating Risk on the High Sea: An Analysis of the Effects of Modern Piratical
- 18- ReCAAP art 1. See also Robert C. Beckman, 'Combating Piracy and Armed Robbery
- 19- Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward' (2002).
- 20- John F. Bradford, 'Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses' (2004) 26 Contemporary Southeast Asia .
- 21- PROFESSOR STEFAN TALMON, MARITIME SECURITY AND THE LAW OF THE SEA- printed on 11/7/2017 -BRITISH UNIVERSITY IN EGYPT-part 3.
- 22- Sam Bateman Sea Piracy ; some inconvenient truths (2010) 2 maritime security.
- 23- 'Christopher m.Dousse , Combating Risk on the High sea ;An Analysis of the Effects of modern piratical Acts on the marine insurance Industry 2011 35 tull.mar .
- 24- Dr; Gotthard Gauci, 'Piracy and its Legal Problems: Insurance' (2010) . Mar. L.
- 25- Robert H.Brown ,Analyses Of Marine Insurance Clause – Book2 – The Time Clauses Hull 1983.
- 26- Brian chamber Eric Willet and Chislain Kameni,Maritime Piracy Influence Upen the maritime In dlobal trade, transportati&logistics .spring 2009.