

التأمين البحري على البضاعة من خطر التصادم البحري Marine insurance for goods against the risk of marine collisions

يعقوبي صبرينة*، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

yakoubisabrina@gmail.com

حسين تيزا نواره، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

nouarahocine@yahoo.fr

تاريخ إرسال المقال: 2025/07/11 تاريخ قبول المقال: 2025/10/21 تاريخ نشر المقال: 2025/11/29

الملخص:

تمتاز الرحلات البحرية بخاصية مواجهة الأخطار، من بينها خطر التصادم البحري، وهو الأكثر وقوعا في البحار، وكان محل اهتمام الفقه والقضاء الذي ساهم في توحيد جهود المجتمع الدولي في وضع معاهدات دولية حددت بموجبه مفهوم وأحكام خطر التصادم البحري.

ويعتبر خطر التصادم البحري العنصر الرئيسي الذي ينشأ فيه التأمين بشكل عام والتأمين على البضاعة بشكل خاص والذي يساهم بشكل كبير في تطوير التجارة الدولية، ويجسد التأمين البحري عقد التأمين البحري، والذي تناولته التشريعات المختلفة، والتشريع البحري الجزائري التي حددت الآليات القانونية للتأمين البحري على البضاعة من مخاطر الحوادث البحرية، المختلفة من بينها خطر التصادم البحري، وعقد التأمين البحري والذي يكون محل وثائق التأمين البحري المتعددة. **الكلمات المفتاحية:** التصادم البحري - البضاعة - التأمين البحري - التشريع - وثائق التأمين - خطر.

Abstract:

Sea voyages are characterized by facing dangers, including the risk of marine collision, which is the most common occurrence. The seas were the focus of jurisprudence and jurisprudence, which contributed to unifying the efforts of the international community in developing international treaties that defined the concept and provisions of the risk of marine collision.

The risk of marine collision is considered the main element in which insurance in general and cargo insurance in particular arises, which contributes significantly to the development of international trade. Marine insurance embodies the marine insurance contract, which has been dealt with in various legislation, and Algerian maritime legislation has defined the legal mechanisms for marine insurance on The goods are subject to various risks of marine accidents, including the risk of marine collisions, and the marine insurance contract, which is the subject of multiple marine insurance policies.

Key words: marine collision - goods - marine insurance - legislation - insurance documents - risk - law.

المقدمة:

يعد النقل البحري للبضائع عنصرا فعالا في تطوير التجارة الدولية، بما يتم عبره من مبادلات تجارية، والتي سيطرت على الاقتصاد الدولي، وقد تتعرض هذه البضائع إلى الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفينة من

"التأمين البحري على البضاعة من خطر التصادم البحري"

المخاطر البحرية والتي تسبب أضراراً لها ولحمولتها، فالحوادث البحرية اصطلاحاً هي عبارة عن وقائع مادية تقع للسفينة فجأة في أثناء الرحلة البحرية، قد يترتب عليها ضرر للسفينة أو الحمولة أو لسفن أخرى أو للبيئة البحرية أو لمنشآت الموانئ التي ترتادها السفينة، وإذا ما وقعت مثل هذه الحوادث فإنه يترتب عليها آثاراً قانونية. ويعتبر التصادم البحري في مقدمة المخاطر البحرية، وأخطرها، الأمر الذي استوجب إيجاد سبل لحماية البضاعة المحملة على ظهر السفن، لذلك لجأ المتعاملون الاقتصاديون إلى خلق ما يعرف بالتأمين البحري كوسيلة لحماية وضمن مصالحهم ونشاطاتهم.

ويعد التأمين البحري على البضائع من أهم الدعامات التي تقوم عليها التجارة البحرية الخارجية، إذ حاز مكانة هامة من الإصلاحات التشريعية، خاصة التشريع البحري الجزائري.

وينطبق التأمين البحري على جميع أنواع البضائع مهما كان طريق الإرسال، ويتم تجسيده في عقد التأمين الذي يشمل كل جوانب الأضرار المحتملة الوقوع والتعويض عنها وعن الخسائر التي قد تلحق بالبضاعة المحملة في السفينة التي تعرضت للتصادم البحري، وينعقد هذا العقد بوثيقة تأمين.

وعلى ضوء ما قدمناه نطرح الإشكالية التالية: **كيف يتم التأمين البحري على البضاعة من خطر التصادم البحري؟**

للإجابة على هذه الإشكالية قمنا بتقسيم موضوع البحث إلى مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول لدراسة مفاهيمية لخطر التصادم البحري الذي يحقق -إذا وقع التأمين- البحري على البضاعة. أما المبحث الثاني فطرقنا فيه إلى الآليات القانونية للتأمين البحري على البضاعة.

المبحث الأول: مفهوم التصادم البحري

تواجه الرحلات البحرية بخاصية مواجهة الأخطار الناتجة عن خطأ، أو بسبب قوة القاهرة، من بينها خطر التصادم البحري، وهو الأكثر وقوعاً وانتشاراً في البحر، الأمر الذي استلزم تأمين محتوى السفينة من البضائع، ويعتبر خطر التصادم البحري العنصر الرئيسي الذي ينشأ فيه التأمين بشكل عام، والتأمين على البضاعة بشكل خاص، وقبل التطرق إلى آليات حماية البضاعة من هذا الخطر وجب علينا التعرف إلى مفهوم خطر التصادم البحري، تحديد أحكامه (المطلب الأول)، ويتحقق التأمين البحري والتعويض عن الأضرار التي تسبب فيها التصادم البحري، إذا توفرت حالات خطر التصادم البحري (المطلب الثاني)

المطلب الأول: تعريف خطر التصادم البحري وشروط وقوعه

اهتم المجتمع الدولي بالمخاطر الناجمة عن التصادم البحري، والذي تبلور بإبرام اتفاقيات دولية والتي حددت مفهومها، كما تناوله التشريع البحري الجزائري في القانون البحري (الفرع الأول)، كما حددت الأحكام المختلفة المتعلقة بخطر التصادم البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف خطر التصادم البحري

عرفت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 التصادم البحري في مادته الأولى على أنه¹: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين، أو بين سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية، أي كانت نوعية المياه التي حدث فيها

التصادم"، ويتصفح هذه المادة نلاحظ أن الاتفاقية لم تأخذ بعين الاعتبار بمكان وقوع التصادم ، أي المياه التي وقع فيه التصادم ، أي أخذت بوصف المنشأة ، أو القطعة البحرية المتصادمة ، وبمفهوم الاتفاقية لا بد أن يقع التصادم بين سفينتين بحريتين ، أو بين سفينة بحرية ومراكب الملاحة الداخلية²، أي حسب الاتفاقية ، يكفي أن تكون إحدى المنشآت البحرية على الأقل سفينة حتى يعد الحادث تصادما بحريا وتاركة مسألة المكان مسألة مطلقة، ويحصل الخطر حتى ولو لم يتم تلامس بين المنشأتين ، إذ يكفي حسب هذه الاتفاقية أن تقوم إحدى السفينتين بحركة مناورة خطيرة ، أو عدم احترام القوانين الوطنية والدولية المتعلقة بالملاحة البحرية³، تؤدي إلى إحداث ضرر بمحتوى السفينة من بينها البضاعة ، حيث نصت المادة 13 من الاتفاقية على أنه⁴: "تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال عمل مناورة أو إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".

وعرفه التشريع المصري بموجب المادة 292 في فقرتها الأولى من قانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990 على أنه: في حالة وقوع تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية تسوى التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودين عليها طبقاً لأحكام المنصوص ليها في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم ، وفيما عدا العائمت المقيدة بمرسى ثابت".

كما تناول المشرع الجزائري التصادم البحري في المادة 273 من القانون البحري الجزائري ، حيث عرفه بموجب نص هذه المادة على أنه⁵: "يعد تصادم سفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر ، أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ بعين الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم". وبالرجوع إلى نص المادة 274 في فقرتها الثالثة ، نجد أن المشرع الجزائري لم يشترط الارتطام المادي بين المنشآت المتصادمة بل أخذ بالتصادم المجازي، وبذلك أخذ بنص المادة 13 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، ونص المادة 292 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد رقم 8 لسنة 1990، أي أن العبرة في تحديد التصادم البحري ليس بطبيعة المياه التي تحصل فيها ، بل بصفة المنشآت التي يحصل بينها التصادم⁶، وإذا دققنا في المادة 545 من القانون الفرنسي لسنة 1967 ، فإننا نجد أن المشرع الجزائري قام بترجمة حرفية للفقرة الأولى من هذه المادة والتي نصت كالتالي:

« Tout engins flottent, a l'exception de ceux qui sont à marrés a post fixe, sont assimilés selon le cas soit aux navires de mers soit aux bateaux de navigations pour l'application de l'alinéa 1 de mémé article. »

الفرع الثاني: شروط التصادم البحري .

حتى تكون عملية التأمين البحري صحيحة، على البضاعة المعرضة لخطر التصادم البحري إضافة إلى الشروط العامة الموجودة في العقد، حدد المشرع الشروط الواجب توافرها في المؤمن منه وهي: أن يكون التصادم

واقعا بين منشأتين بحريتين إحداهما على الأقل سفينة (أولا)، وأن يحصل ارتطام مادي بين السفينتين (ثانيا)، وأن ينشأ الارتطام بين منشأتين عائمتين (ثالثا).

أولا- أن يقع تصادم بين منشأتين بحريتين إحداهما على الأقل سفينة.

لحدوث خطر التصادم البحري يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة بحرية، سواء في ذلك أكانت صادمة، أم مصدومة، وسواء وقع الحادث في المياه البحرية أو المياه الإقليمية، وهذا ما قضت به معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بض أحكام التصادم البحري لسنة 1910، وهذا في المادة الأولى منها⁷، ومن ثم يخرج من هذا الشرط تصادم السفن م إحدى الصنادل، أو منشآت البناء، والجسور الأرضية والأرصفة والرافعات.... الخ، أي كل تصادم بين السفن وأي جسم ثابت، أو عائمت ليس لها مقومات سفن بحرية، أو مراكب الملاحة الداخلية⁸.

إلا أن المشرع الجزائري اعتبر الارتطام م الواقع بين سفينة بحرية ومنشأة ثابتة تصادما بحريا يخضع لأحكام التصادم البحري الواردة في القانون البحري الجزائري⁹.

ثانيا- أن ينشأ ارتطام مادي بين منشأتين:

لقد قضت اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض أحكام التصادم البحري لسنة 1910 في مادتها الأولى الشرط الأساسي لاعتبار التصادم بحريا ، أن يتعلق بارتطام بين سفينتين أو أكثر من سفينة ، ومركب أو عدة مراكب للملاحة الداخلية¹⁰، أي يجب أن يحصل احتكاك أ أو تلامس بين المنشأتين المتصادمتين¹¹ أما المشرع الجزائري فقد قضى عكس ذلك في المادة 2/274 ، حيث أنه يطبق أحكام التصادم البحري حتى لو لم يقع ارتطام مادي على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى ، أو للأشياء أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة ، وبالتالي يتحقق الخطر في هذه الحالة ، بحركة أو عن إهمال القيام بحركة ، أو عدم مراعاة الأحكام الوطنية ، أو الدولية ، السارية المفعول في الجزائر ، أو القيام بمناورة خطيرة أدت إلى تعريض السفينة ومحتواها للخطر¹².

ثالثا- أن يقع التصادم بين سفينتين عائمتين:

ويشترط أن يكون التصادم البحري بين منشأتين عائمتين ، إذ لا يمكن حدوث الخطر البحري إلا إذا حدث التصادم البحري بين سفينتين عائمتين، أو بين سفينة بحرية ومركب الملاحة الداخلية، وهذا ما أخذت به كثيرا من التشريعات الوطنية كالتشريع الفرنسي ، والقانون المصري ، والقانون البحري الجزائري في المادة 1/273 فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت كالرصيف أو حاجز أو أمواج أو صخور¹³ ، إذ لا يعتبر تصادما بحريا ، بل تطبق عليه المبادئ العامة في المسؤولية¹⁴.

المطلب الثاني: حالات خطر التصادم البحري التي تحقق التأمين البحري على البضاعة

تترتب المسؤولية بالدرجة الأولى عن خطأ أدى إلى حدوث تصادم بحري ، ويكون بسبب إحدى المنشأتين العائمتين (الفرع الأول)، إلا أنه قد يقع الخطأ عند تصادم ناتج عن قوة قاهرة تستبعد الخطأ عن المنشأتين أو

بسبب خطأ مشكوك في سببه (الفرع الأول) كما قد يكون السبب الذي أدى إلى وقوع التصادم البحري نتيجة خطأ مشترك بين هتين المنشأتين (الفرع الثالث).

الفرع الأول: حالة التصادم الناتج عن خطأ إحدى المنشأتين (خطأ فردي):

وهو الأكثر شيوعاً في الحوادث البحرية ، ويكون التعويض في هذه الحالة على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ ، وتسببت فيه ، حيث يتحمل الخطأ ربان السفينة لمخالفته القواعد الدولية لمن التصادم البحري، أو للمجهز نفسه¹⁵، وهذا ما احتوته المادة 277 من القانون البحري الجزائري حيث نصت على أنه¹⁶: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن ، وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ" ويقصد هنا الأضرار التي تلحق بالسفينة المصدومة والركاب والبضاعة المشحونة، وتضمنت أيضاً المادة 3 من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري نفس الأحكام¹⁷.

وأضافت المادة 282 في فقرتها الأولى من القانون البحري أنه¹⁸: "لا محل لافتراضات الخطأ المشروعة فيما يخص مسؤولية تصادم السفن في البحار"، آخذة بذلك نفس نص المادة 6 في فقرتها الثانية من اتفاقية بروكسل ، والذي جاء فيها¹⁹: "ليس هناك قرائن قانونية على الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية على المصادمات البحرية".

الفرع الثاني: حالة التصادم القهري والمشكوك في سببه:

التصادم القهري هو تصادم لا يمكن تجنبه ولا التنبؤ بحدوثه²⁰ ولا دخل لربان السفينة في وقوعه ، أما التصادم المشكوك في سببه فهو التصادم الذي لا يمكن التعرف على المتسبب في حدوثه ، إذ لا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً لقوة قاهرة أم إلى خطأ أحد الربان أو إلى خطأ مشترك بينهما²¹.

بالرجوع إلى التشريع البحري الجزائري فإنه جمع بين التصادم القهري والتصادم البحري المشكوك في سببه ، حيث نصت المادة 281 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري أنه²²: "إذا كان التصادم قهرياً أو بسبب حالة القوة القاهرة أو ظهرت شكوك في أسباب الحادث ، تحمل الأضرار من تعرض للتصادم بدون تمييز للحالة التي كانت فيها السفن أو إحداها راسية عند وقوع التصادم"، وهو نفس الحكم الذي نصت له المادة 2 في فقرتها الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري²³.

الفرع الثالث: حالة التصادم الناتج عن الخطأ المشترك

و يقصد به أن يكون التصادم قد وقع نتيجة خطأ كل من السفينتين المتصادمتين أو عدة سفن متصادمة ، ويتحمل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي سببها التصادم كل سفينة بنسبة جسامه الخطأ ، حيث نصت المادة 278 من الأمر رقم 76-80 على أنه²⁴: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامه الأضرار التي ارتكبتها كل منها"،

أما في حالة ما إذا كانت الظروف لا تسمح بمعرفة وتحديد نسبة الخطأ وزعت المسؤولية بالتساوي بينهما، وهذا ما نصت المادة 278 في الفقرة الثانية²⁵، حيث أنه لا تضامن بين السفن تجاه الغير، إذا تعلق الأمر بأضرار مادية تصيب البضائع، أو أمتعة الركاب أو البحارة من تسبب في الضرر بتقسيم مطالبة السفن تبعاً لجسامة خطأ كل منها، وهذا ما نصت عليه المادة 279 في فقرتها الأولى²⁶، وهذا ما وضحته المادة 4 من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري²⁷.

المبحث الثاني: تنظيم التأمين البحري على البضاعة من خطر التصادم البحري

تطور مفهوم التأمين البحري بتطور التشريعات في مختلف دول العالم، إذ حاز التأمين عموماً حيزاً كبيراً من الإصلاحات التشريعية، خاصة التشريع البحري الجزائري، إذ أصبح للمتعاملين الاقتصاديين إمكانية دخول نشاط تأمين التجارة البحرية، وتم تعريف التأمين البحري في اتفاقية بروكسل، كما تضمنت بعض التشريعات تعريفات مختلفة للتأمين البحري، منها التشريع البحري الجزائري (المطلب الأول)، ويتم حماية محتوى المنشأة من بينها البضاعة من خطر التصادم البحري، عن طريق إبرام عقد التأمين البحري المجسد في وثيقة التأمين (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التنظيم التشريعي للتأمين البحري على البضاعة

تعددت التعريفات حول التأمين البحري عامة والتأمين البحري على البضاعة خاصة، في التشريعات المقارنة (الفرع الأول) كما تضمن التشريع البحري الجزائري تعريفاً له (الفرع الثاني).
الفرع الأول: تعريف التأمين البحري على البضاعة في بعض التشريعات المقارنة:

تولت تشريعات الكثير من الدول في العالم تعريف التأمين البحري عامة والتأمين على البضائع خاصة ومن هذه التشريعات التشريع الفرنسي الذي تولى تعريفاً للتأمين البحري لما له من دور مهم في تطوير فكرة التأمين البحري القائمة على الخطر البحري²⁸، حيث عرفه في المادة الأولى من القانون المؤرخ في 3 يوليو 1967 كما يأتي: "يخضع لهذا الباب المتعلق بالتأمين البحري كل عقد تأمين يكون محله ضمان المخاطر المتعلقة بعملية بحرية ما"، وهذا هو النص باللغة الفرنسية:

« Il est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet des garanties les risques relatifs à une opération maritime »

أما المشرع الإنجليزي فقد اشترط في التأمين البحري توفر الشروط المطلوب توفرها في أي عقد، حيث تعتبر إنجلترا من بين الدول الأكثر تطوراً في مجال التأمينات، حيث تحتوي على أكبر شركات التأمين في العالم، حيث نصت المادة الأولى من قانون 1966 على أن: "عقد التأمين البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة، وإلى الحد المتفق عليه من خسائر بحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحرية"²⁹. وحسب نص هذه المادة بين المشرع الإنجليزي ما على المؤمن من التزام في

حالة وقوع الخطر ، دون ذكر ما يجب على المؤمن له في مقابل طلب الحصول على تعويض وتغطية الأضرار من طرف المؤمن ، والمتمثلة في الخسائر البحرية الناشئة عن مخاطر البحر التي تعني الخطر بمدلول السبب. وعرف المشرع المصري التأمين البحري في القانون البحري الجديد لسنة 1990 ، حيث نصت المادة 340 منه على أنه: "تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية"، والملاحظ أن المشرع المصري أخذ تقريباً نفس التعريف من تشريع التأمين الفرنسي. و عرف قانون التجارة الأردني التأمين البحري في نص المادة 296 منه على أن: "عقد التأمين البحري هو عقد يرضي بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما ، مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة".

الفرع الثاني: تنظيم التشريع الجزائري للتأمين البحري على البضائع

نظم المشرع الجزائري التأمين البحري على البضائع في المواد من 136 إلى 144 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات ، عرف القانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات بموجب المادة 92 التأمين البحري بأنه³⁰: "تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"، كما عرف التأمين بصفة عامة في القانون المدني الجزائري في المادة 619 منه والتي نصت على أن³¹ "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي وعد مالي آخر مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن للمؤمن".

والملاحظ أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري ، وجعله شامل لكل الأخطار البحرية المتعلقة بالعملية البحرية ، وينطبق بذلك التأمين على جميع أنواع البضائع مهما كانت طريقة الإرسال سواء بمقتضى اتفاقية أو بسند شحن ، أو عن طريق الإرسال البريدي³²، وينعقد التأمين على البضاعة بوثائق خاصة على البضائع الهامة، حيث نظم المشرع الجزائري التأمين البحري على البضائع في المواد من 136 إلى 144 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات³³.

المطلب الثاني: إبرام عقد التأمين البحري

ينعقد عقد التأمين البحري على البضائع سواء كانت مشحونة على ظهر السفينة أو تشحن عليها فيما بعد ويغطي التأمين على البضائع كافة مراحلها البرية والبحرية ، ونجد أن شركات التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية من بينها خطر التصادم البحري ، بل يتعداها إلى مخاطر طريق بري أو نهري أو جوي ، كان ذلك قبل الشحن وبعد التفريغ³⁴، وينعقد عقد التأمين البحري على البضائع بموجب وثيقة تأمين (الفرع الأول) والتي تتخذ عدة صور ، فإما أن ويتم عقد التأمين بوثيقة التي تتخذ عدة صور ، فإما أن تكون على شكل وثيقة لسفيرة واحدة ، أو تكون وثيقة عامة أو ما تسمى وثيقة اشتراك (الفرع الثاني).

الفرع الأول: انعقاد عقد التأمين البحري على البضائع بوثيقة التأمين

تعتبر وثيقة التأمين البحري للبضائع تجسيدا لعقد التأمين البحري³⁵، وهي الحوصلة النهائية لعملية التأمين والنتيجة الختامية للمرحلة التمهيدية، انطلاقا من تقديم طلبات التأمين والقيام بالمعاينات الميدانية للبضائع المؤمن عليها³⁶، وذلك لضمان الأخطار الناجمة عن الحوادث البحرية من أهمها خطر التصادم البحري، وكما قلنا سابقا أن المشرع الجزائري حذا حذو المشرع الفرنسي في تعريف عقد التأمين البحري، والمجسد في وثيقة التأمين البحري، والتي تجسد عقد التأمين البحري عمليا وقانونيا، وهي الوسيلة القانونية التي يعتمد عليها في إثباته³⁷، ونظرا للطبيعة الخاصة التي تتميز بها عقد التأمين البحري، باعتباره من العقود التجارية ذات الطابع الدولي في أغلب الحالات، فيخضع للقواعد العامة من بينها إثبات العقد كتابة، ونص المشرع الجزائري في هذا الشأن على هذا الشرط عن طريق وثيقة تأمين خاصة بموجب المادة 97 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات (المعدل والمتمم)، حيث نصت على أنه³⁸: "يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة تأمين، ويمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لا سيما وثيقة الإشعار بالتغطية"، وهذا يظهر أن وثيقة التأمين البحري مجرد وسيلة إثبات وليست شرطا لانعقاده، لأن عقد التأمين البحري من العقود الرضائية التي يكفي لانعقاده تطابق الإيجاب مع القبول، مع توافر الأركان الموضوعية الأخرى، وليس عقدا شكليا³⁹.

وهذا ما ذهب إليه المشرع المصري من خلال المادة 314 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 وكذا المادة 176 من قانون التجارة البحرية العراقي، والمادة 298 من قانون التجارة البحرية الأردني.

الفرع الثاني: صور عقد التأمين على البضائع

صنف المشرع الجزائري بموجب الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات (المعدل والمتمم) وثيقة التأمين على البضائع إلى وثيقة تأمين لرحلة واحدة (أولا)، ووثيقة تأمين عائمة (وثيقة الاشتراك) (ثانيا)، ووثيقة تأمين مفتوحة (ثالثا).

أولا- وثيقة التأمين البحري على البضائع لرحلة واحدة:

يطلق على هذه الوثيقة اسم وثيقة "السفرة"، وهي تتضمن عقد تأمين بحري يغطي الأخطار البحرية التي تتعرض لها البضائع المشحونة أثناء رحلة بحرية، معينة، وذلك مهما كانت الطريقة التي يتم بها نقل البضاعة ويتم تحديد موعد انطلاق الرحلة البحرية ونهايتها، وتتضمن الوثيقة كل المعلومات المتعلقة بالعقد من بداية سريان مفعول الوثيقة، منذ بداية العملية من شحن البضائع، إلى انتهاء الرحلة بعد تفريغ البضائع في الميناء المحدد في الوثيقة للوصول.

ثانيا- وثيقة التأمين المفتوحة:

أدى تطور التجارة الدولية إلى كثرة المبادلات التجارية بين المتعاملين الاقتصاديين عبر العالم، الشيء الذي أدى إلى كثرة التجارة البحرية، والذي أوجب اللجوء إلى عمليات تأمين أخرى لضمان أخطار الحوادث البحرية، والتي تجلت في وثيقة التأمين المفتوحة، والتي يلجأ إليها التجار في حالة استحالة معرفة البضائع

وقيمتها ، ولقد خصص لها المشرع الجزائري المواد من 139 إلى 140 من الأمر رقم 95-07 ، كما صنفها المشرع المصري في المادة 387 من قانون التجارة البحرية لسنة 1990 بقولها: " يكون التأمين البحري بمقتضى وثيقة رحلة واحدة ، أو وثيقة مفتوحة" . كما سماها بعض الفقهاء وثيقة عائمة أو وثيقة الاشتراك والتي تعبر عن الوثيقة المفتوحة، حيث عرفها الأستاذ مصطفى كمال طه والأستاذ وائل بندق بأنها: " الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة "40، ويضمن بموجب هذه الوثيقة المؤمن للمؤمن له في حدود مبلغ معين الأضرار التي تلحق بكل البضاعة المشحونة لحساب المؤمن له ، خلال فترة محدودة ، ويحدد قسط التأمين حسب طبيعة ومقدار البضاعة عند شحنها.

وتعد وثيقة التأمين المفتوحة بمثابة وعد من المؤمن لصالح المؤمن له، بأن يؤمن على الشحنات المتتابة التي يطلب على المؤمن التأمين عليها، خلال فترة سريان الوثيقة المفتوحة⁴¹، بسعر التأمين الخاص المتفق عليها سابقا ، وتتخذ الوثيقة المفتوحة في مجال التأمين البحري على البضائع شكلا آخر يتمثل في الوثيقة المتناقصة⁴²، ولتحديد الطبيعة القانونية لهذا النوع من وثائق التأمين البحري وجب علينا التوجه إلى آراء وأقوال الفقهاء في غياب نص تشريعي واضح حولها ، وبتباين الآراء الفقهية حول تكييفها ، حيث يرى جانب من الفقهاء على أنها عقد رضائي ، والآخر يراها بأنها عقد تأمين معلق على شرط واقف ، كما اعتبره جانب آخر بأنها وعد بإبرام عقد التأمين من طرف المؤمن

وخلاصة لما تم عرضه ، نستنتج أن وثيقة التأمين المفتوحة ما هي إلا صورة من صور الوعد بالتعاقد الملزم للجانبين ، المعروف في القواعد العامة لنظرية العقد⁴²، حيث يرتبط كلا الطرفين بالتزامات متبادلة بينهم.

الخاتمة:

تتعرض البضائع المشحونة في منشآت بحرية إلى حوادث بحرية مختلفة تكون سببا في إحداث أضرار ها ويعتبر خطر التصادم البحري من أكثر الحوادث انتشارا ، الأمر الذي استوجب اللجوء إلى التأمين البحري على البضائع التي تتعرض للخطر، والذي يعتبر ضمانا للمؤمن لتعويضه عن الخسائر التي لحقت أو قد تلحق بالبضاعة المشحونة والمعرضة لخطر التصادم البحري .

نظمت مختلف التشريعات لدول العالم التأمين البحري على البضائع في قوانينها البحرية ، وعلى غرار هذه الدول ، نظم المشرع الجزائري التأمين البحري على البضائع في المواد 139 إلى 140 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات .

ونظرا للطبيعة الخاصة التي يتميز بها عقد التأمين البحري ، باعتباره من العقود التجارية ذات الطابع الدولي في أغلب الحالات ، فيخضع للقواعد العامة من بينها إثباته بالكتابة .

وتوصلنا من خلال دراستنا لهذا الموضوع إلى مجموعة من النتائج ، نذكر:

- قواعد التأمين البحري هي قواعد متشعبة دقيقة وذات أهمية كبيرة.
- يعتبر التأمين البحري سببا في تطور الاقتصاد الوطني.
- يعتبر التأمين البحري وسيلة فعالة لتطوير التجارة البحرية.
- صعوبة تنفيذ محتوى وثائق التأمين البحري ، لصعوبة تأويل مضمون الحادث البحري محل التأمين.
- اعتماد مختلف التشريعات في التأمين البحري على وثيقتين للتأمين البحري، وهما وثيقة التأمين البحري لرحلة واحدة، و وثيقة التأمين المفتوحة.
- الاختلاف في وصف الوثيقة المفتوحة.
- تباين آراء الفقهاء حول الطبيعة القانونية لوثيقة التأمين البحري ، في غياب نص قانوني صريح متعلق بها .
- معظم النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحري الجزائري هي نصوص تفسيرية في معظمها.
- ومن خلال هذه النتائج نقترح ما يلي:
- لنجاعة التأمين البحري لى البضائع من خطر التصادم البحري ، يستدعي ضبط كل مستلزماته.
- لضمان التعويض عن الأخطار الناجمة عن التصادم البحري ، يجب عدم استبعاد الخطر البحري من الضمان.
- يجب أن تتحقق الأخطار في الزمان وفي المكان المتفق عليهما في وثيقة التأمين.

الهوامش:

- ¹ المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1910.
- ² بن ددوش سيد أحمد ، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و1952 مجلة الدراسات الحقوقية، مجلد 8، عدد 1، 2012، ص 826.(853-823)
- ³ طالب حسن موسى ، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، الأردن، 2007، ص 185.
- ⁴ المادة 1 " من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، المرجع السابق.
- ⁵ المادة 273 من الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج عدد 29، صادر في 10 أبريل 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 مؤرخ في 25 أبريل 1998 ج.ر.ج.ج عدد 47، صادر في 27 يونيو 1998.
- ⁶ فراح عز الدين ، التصادم البحري، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2015، ص (165-181).
- ⁷ اتفاقية بروكسل لسنة 1910، المرجع السابق.
- ⁸ شحات محمد، المختصر في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 73.
- ⁹ المادة 2/276 من الأمر رقم 80/76 ، المرجع السابق.

- ¹⁰ لعريبي مكي ، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري، ومعاودة نيروبي لسنة 2007 ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران، 2013، ص 25.
- ¹¹ شحمات محمد، المرجع نفسه، ص 74.
- ¹² المادة 2/274 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.
- ¹³ أعراب كميلية، أكلي ليندة، النظام القانوني للتصادم البحري، دراسة على ضوء أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل 1910، حول التصادم البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 6 ، عدد 1، 2019، ص 45، (41-54)
- ¹⁴ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 329.
- ¹⁵ طالب محمد كريم، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري ، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، 2014، ص 210. (218-247)
- ¹⁶ المادة 1/277 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.
- ¹⁷ المادة 3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، المرجع السابق.
- ¹⁸ المادة 1/282 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.
- ¹⁹ المادة 6 / 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، المرجع السابق.
- ²⁰ دويدار هاني، موجز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 317.
- ²¹ طالب محمد كريم، المرجع السابق، ص 4.
- ²² المادة 281، من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.
- ²³ المادة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، المرجع السابق.
- ²⁴ المادة 278 من الأمر رقم 76-80 ، المرجع السابق.
- ²⁵ المادة 2/278 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.
- ²⁶ المادة 279.1 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه
- ²⁷ المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910، المرجع السابق.
- ²⁸ مصطفى كمال طه، وائل بندق، التأمين البحري في القانون المصري والفرنسي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2012، ص 68.
- ²⁹ عبد الغانم علي، التأمين البحري وذاتيته، ونظامه القانوني، طبعة 2، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 43.
- ³⁰ المادة 92 من الأمر رقم 95-07، المرجع السابق.
- ³¹ المادة 619 من القانون المدني الجزائري.
- ³² سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر، 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 21.
- ³³ المواد من 136 إلى 144 من الأمر رقم 95-07، المرجع نفسه.

³⁴المادة 136 من الأمر رقم 95-07، المرجع السابق.

³⁵بن وارث محمد، دروس في قانون التأمين الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2011، ص 132.

³⁶مخالفة كريم، وثائق التأمين على البضائع ووثائق السفن في القانون الجزائري، بين عوائق التنفيذ وضرورات

الإصلاح، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد 7 ، عدد 1، 2024، ص 32.(29-47)

³⁷المرجع نفسه، ص 33.

³⁸المادة 97 من الأمر رقم 95-07، المرجع السابق .

³⁹مخالفة كريم ، المرجع نفسه، ص 32.

⁴⁰مصطفى كمال طه، بندق وائل،

⁴¹جديدي محمد، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، ط 3، ديوان المطبوعات الجامعية 2008، ص 47.

⁴²المرجع نفسه، ص 47.