

قاعدة توطين إلزامية التأمين البحري في الجزائر: غياب للانسجام بين النطاق والغاية

The Rule on Localization of Mandatory Marine Insurance in Algeria: Lack of Consistency Between Scope and Objective



زعاف بشرى^{*1}

¹كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الجزائر 1، الجزائر،

bouchrazaaf@yahoo.fr

تاريخ الإرسال: 2025/09/01 تاريخ القبول: 2025/11/10 تاريخ النشر: 2025/12/01

ملخص:

أوصى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية سنة 1975 الدول النامية باستغلال تجارتها الخارجية في دعم قطاع التأمين المحلي، وذلك بأن تدرج ضمن قوانينها الداخلية ما يلزم بتغطية البضائع المستوردة نحوها لدى شركات التأمين المحلية وفقا لما يعرف بتوطين إلزامية التأمين، أخذ المشرع الجزائري بهذه القاعدة فيما يتعلق بالتأمين البحري؛ إلا أنه غيّر موضوعها، فعوض أن يكون مجالها البضائع المستوردة؛ ألزم المشرع باكتتاب تأمين لدى شركات التأمين المعتمدة في الجزائر فيما يتعلق بكل من السفن، وكذا مسؤولية الناقل البحري، وهذا الأمر حد من فعالية قاعدة توطين إلزامية التأمين في دعم سوق التأمين الوطني.

الكلمات المفتاحية: تأمين، بحري، إلزامي، بضائع، نقل، سفينة.

Abstract:

In 1975, the United Nations Conference on Trade and Development recommended that developing countries benefit from their foreign trade in supporting the local insurance sector, by including in their domestic laws what is necessary to cover imported goods with local insurance companies in accordance with what is known as the localization of insurance obligation. The Algerian legislator adopted this rule with regard to marine insurance, but changed its subject from goods imported to ships and the liability of the sea carrier, which limited the effectiveness of this rule in supporting the national insurance market.

Key words:

insurance, marine, mandatory, goods, transport, ship.

* المؤلف المرسل

يقتضي بناء اقتصاد وطني متماسك تبني استراتيجية واضحة تدعم سوق التأمين وسوق إعادة التأمين على وجه الخصوص، باعتبار أن ضعف السوق المحلي لهذا الأخير يؤدي إلى لجوء شركات التأمين المحلية إلى شركات إعادة التأمين الأجنبية مما قد يترتب عنه نزيف للعملة الصعبة، إلا أن الملاحظ هو أن نزيف العملة الصعبة لا يرتبط فيما يخص قطاع التأمين بعملية إعادة التأمين فحسب، وإنما قد يكون نتيجة لعملية التأمين ذاتها، فكثيرا ما تفرض مصطلحات التجارة الدولية (les incoterms) أن يتم التأمين على البضائع في ميناء الشحن، وهذا ما يحرم السوق المحلي للتأمين لدى الدول المستوردة من الاستفادة من التجارة الخارجية لهذه الدول.

يهدف تمكين الدول النامية من النهوض بقطاع التأمين لديها قدم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية سنة 1975 مجموعة من التوصيات،¹ ومن مجمل ما أتى به من تدابير نجد ضرورة أن تستغل هذه الدول تجارتها الخارجية، باعتبارها دولا مستوردة لصالح سوق التأمين، وذلك من خلال ما أطلق عليه توطين إلزامية التأمين. حيث اعتبر أن في إمكان الدول النامية أن تستعين بتجارتها الخارجية كوسيلة لإنعاش سوق التأمين المحلي، بأن تُضمّن قوانينها الداخلية قواعد تفرض التأمين على البضائع المستوردة نحوها لدى شركات تأمين محلية.

بحلول سنة 1980 صدر أول قانون تأمين للجزائر بموجب القانون رقم 80-07 المتضمن قانون التأمينات،² والذي تأثر بما جاءت به توصية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية فيما يتعلق باستفادة سوق التأمين البحري المحلي من التجارة الخارجية للدولة من خلال فكرة توطين إلزامية التأمين، إلا أن اللافت هو أنه لم يحصر مجالها في البضائع وحسب، بل أخضع لها السفن المسجلة في الجزائر كذلك، إذ نصت المادة 172 من هذا القانون على مايلي: "...يجب التأمين على كل بضاعة مستوردة وعلى كل سفينة مسجلة بالجزائر، لدى المؤسسات الوطنية للتأمين...", بهذا يمكن القول أن قانون التأمينات الجزائري في هذه المرحلة أخذ بفكرة توطين إلزامية التأمين، لكن لم يحصرها في البضائع وحسب وإنما أخضع لها السفن كذلك.

¹Marine cargo insurance, United Nations conference on trade and development, trade and development board, dstr.general.td/b/c.3/120, 9 may 1975.p 67. "...A straightforward solution to the problem is that of prescribing by law that transportation of goods imported into the country shall be insured with companies legally established and duly licensed therein..."

²قانون رقم 80-07، المؤرخ 09 غشت 1980، المتضمن قانون التأمينات، الجريدة رسمية رقم 33، سنة 1980.

تم إلغاء أحكام القانون رقم 80-07 المذكور أعلاه بصدر الأمر رقم 95-07 المتضمن قانون التأمينات المعدل والمتمم،¹ الذي احتفظ بفكرة توطين إلزامية التأمين لكن بصياغة مختلفة لا تلزم بالتأمين على البضائع المستوردة، بل تكتفي بأن لا يكون التأمين على هذه البضائع إلا لدى شركة معتمدة في الجزائر، حيث نصت المادة 194 على "يتعين على كل مستورد يرغب في تأمين البضائع أو مواد التجهيز المنقولة بحرا، اكتتاب تأمين لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر..."، ما تسمح هذه الصياغة باستنتاجه هو أن قانون التأمين الجزائري لم يعد يحرص على ضمان استفادة السوق المحلي للتأمين من التجارة الخارجية الجزائرية بقدر حرصه على حرمان السوق الأجنبي من ذلك، وهذا ما يجعل فعاليته في تحقيق الغاية المرجوة من توطين إلزامية التأمين محل شك.

ما يلاحظ على أحكام الأمر 95-07 المتضمن لقانون التأمينات هو أنه بالرغم من تخلها عن إلزامية التأمين بالنسبة للبضائع، إلا أنها أخضعت كل من السفن، وكذا مسؤولية الناقل البحري لتوطين إلزامية التأمين، وذلك وفقا لنص كل من المادة 192 و193 من الأمر المذكور، وهو ما يسمح بالقول بأن المشرع قام بذلك بنقل فكرة توطين إلزامية التأمين من مجالها الأصلي؛ وهو التجارة الخارجية (البضائع المستوردة) إلى مجال آخر؛ هو قطاع النقل البحري (السفن المسجلة في الجزائر ومسؤولية الناقل البحري).

إن المشرع الجزائري بتبنيه لقاعدة توطين إلزامية التأمين مع تحويل مجالها من التجارة الخارجية إلى قطاع النقل البحري يكون قد أعطى سياقاً مختلفاً لهذه القاعدة، مما يستدعي دراسة مدى فعاليتها في ظل صيغتها الحالية كوسيلة لتحقيق استفادة سوق التأمين البحري الجزائري من التجارة الخارجية الجزائرية.

تتطلب دراسة فعالية قاعدة توطين إلزامية التأمين بصيغتها الحالية بداية، استبعاد ملائمة قطاع النقل البحري ليكون مجالا لإعمال هذه القاعدة بشكل يسمح بتحقيق الغاية منها، وذلك بإبراز الدور السلبي الذي لعبته الأحكام المنظمة للأنشطة التابعة لقطاع النقل البحري الجزائري في إضعاف دور هذا الأخير كناقل للتجارة الخارجية الجزائرية، لتترك بذلك المجال مفتوحاً أمام شركات النقل البحري الأجنبية، التي تنقل التجارة الخارجية الجزائرية دون أن تخضع لقاعدة توطين إلزامية التأمين المنصوص عليها في قانون التأمين الجزائري، كما تتطلب دراسة فعالية الصيغة الحالية لقاعدة توطين إلزامية التأمين البحري الإشارة كذلك إلى أن الأحكام المتعلقة بالتأمين تجعل كل من التأمين على السفن، والتأمين من مسؤولية الناقل البحري لا تصلحان كعمليتين تأمينيتين لتحقيق الغاية من تبني

¹ الأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 يناير 1995، المتضمن قانون التأمينات، الجريدة الرسمية رقم 13، سنة 1995.

قاعدة توطين إلزامية التأمين، وهي دعم سوق التأمين المحلي من خلال التجارة الخارجية الجزائرية، نظرا لتدخل عملية إعادة التأمين في تحويل جزء من الأقساط المتعلقة بتأمين السفن إلى السوق العالمي لإعادة التأمين، هذا إلى جانب أن التأمين من مسؤولية الناقل البحري عمليا لا يتم إلا أمام ما يعرف بنوادي الحماية والتعويض.

المبحث الأول

دور الأحكام المتعلقة بأنشطة النقل البحري في جعل نطاق قاعدة توطين إلزامية التأمين البحري

سببا لعدم فعاليتها في دعم سوق التأمين المحلي

لقد ساهمت الازدواجية التي تعامل بها المشرع عند خوصصة كل من نشاط النقل البحري من جهة والأنشطة المساعدة من جهة أخرى في تراجع دور الأسطول الوطني كناقل للتجارة الخارجية الجزائرية لصالح التجهيز الأجنبي، إذ تسهل ملاحظة الانفتاح الذي يتعاطى به المشرع فيما يتعلق بالأنشطة المساعدة مقارنة بالتقييد الذي يعرفه الاستثمار في نشاط خدمات النقل البحري، أدى هذا الوضع إلخلاق فراغ ملأته شركات النقل البحري الأجنبية مستغلة الليونة التي أبداها المشرع فيما يتعلق بالاستثمار في الأنشطة المساعدة، لتجد في الأخيرة غطاء يضمن لها التواجد في السوق الجزائري دون الحاجة للاستثمار في قطاع النقل البحري، مما يسمح لهذه الشركات بنقل التجارة الخارجية الجزائرية دون أن تخضع لتوطين إلزامية التأمين البحري المنصوص عليها في قانون التأمين الجزائري، هذا ما ينعكس سلبا على فعالية هذه القاعدة في دعم سوق التأمين الجزائري، مما يسمح بالطعن في صلاحية قطاع النقل البحري ليكون محلا لتوطين إلزامية التأمين. يمكن إبراز ذلك بالتطرق بداية إلى دور الخوصصة في إضعاف الأسطول الوطني وبعدها التطرق إلى استغلال الشركات الأجنبية أنشطة المساعدة لتنشط في الجزائر دون أن تكون معنية بتوطين إلزامية التأمين، باعتبارها تنشط في الجزائر كوكيل ملاحي وليس كناقل.

المطلب الأول: خوصصة نشاط النقل البحري سبب لتراجع الأسطول الوطني

أخذت عملية خوصصة نشاط النقل البحري منحيين فلم تنحصر في فتح رأسمال الشركة الوطنية للملاحة البحرية وحسب، بل امتدت إلى رفع احتكار الدولة عن النشاط من خلال فتح ممارسته أمام الخواص من خلال امتياز خدمات النقل البحري، إلا أن الملاحظ هو أن أثر هذه الخوصصة كان سلبيا على فعالية الأسطول الوطني حيث أدت عملية إعادة الهيكلة التي تعرضت لها الشركة الوطنية للملاحة البحرية تحضيرا لفتح رأسمالها إلى إفقار الأسطول الوطني، هذا إلى جانب أن رفع الاحتكار عن نشاط النقل البحري من خلال امتياز خدمات النقل البحري لم يكن مشجعا للخواص على الاستثمار في هذا الأخير.

الفرع الأول: المرحلة التحضيرية لخصوصية الشركة الوطنية للملاحة عامل لإفقار الأسطول الوطني

لم تكن الشركة الوطنية للملاحة معنية بالخصوصية بموجب الأمر 95-22 المتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية¹، باعتبار أن الأخير استثنى وبشكل صريح المؤسسات التي تمارس نشاطا ذو طابع استراتيجي وهذا ما أخرج عملية خصوصيتها الى غاية صدور الأمر 01-04 المتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية وتسييرها وخصوصيتها²، إلا أن ذلك لم يمنع من انطلاق العملية التحضيرية للخصوصية حيث خضعت الشركة الوطنية للملاحة لعملية إعادة الهيكلة الوظيفية بمقتضى المرسوم 80-242 المتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات³، هذا إلى جانب عملية التصحيح الداخلي التي أدت إلى التخلص من مجموعة من السفن التي اعتبرت حينها قديمة، وهو الأمر الذي أدى إلى تراجع عدد سفن الأسطول الجزائري الخاصة بنقل البضائع من 46 سفينة سنة 1981⁴ إلى 10 سفن سنة 2020⁵، وهذا ما يعد انخفاضا كبيرا في عدد سفن الأسطول الوطني، الأمر الذي انعكس سلبا على أداء هذا الأخير في نقل التجارة الخارجية حيث لم يعد يغطي حاليا سوى 02% أو أقل من التجارة الخارجية⁶، بعدما كان يغطي 23% سنة 1980⁷، ولعل هذا التراجع لا يعود فقط إلى انخفاض عدد السفن وإنما كذلك لنوعيتها حيث أن أغلب السفن المقتناة لا تتناسب مع احتياجات السوق الوطنية⁸، هذا إلى جانب محدودية تدخل الأسطول البحري الجزائري من الناحية الجغرافية حيث ينحصر دوره في موانئ دول شمال أوروبا إلى جانب موانئ دول الجوار، ما يجعل الأسطول الوطني مستبعدا من تغطية 75% من التجارة الخارجية الوطنية المرتبطة بآسيا والأمريكيتين⁹.

¹ الأمر رقم 95-22، المؤرخ في 26 غشت 1995، يتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية، جريدة رسمية عدد 48، سنة 1995.

² الأمر رقم 01-04، المؤرخ في 20 غشت 2001، يتعلق بتنظيم المؤسسات العمومية الاقتصادية وتسييرها وخصوصيتها، جريدة رسمية عدد 47، سنة 2001.

³ المرسوم رقم 80-242، المؤرخ في 04 أكتوبر 1980، يتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات، جريدة رسمية عدد 41، سنة 1980.

⁴ سمية بلسبط، عقد امتياز خدمات النقل ابحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012-2013، ص 30.

⁵ وزارة النقل، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، استراتيجية تطوير النقل البحري، سنة 2020، ص 08.

https://www.mt.gov.dz/doc/strategie_transport_maritime_ar.pdf

20:56 2025/08/02

⁶ نفس المرجع، ص 08.

⁷ سمية بلسبط، المرجع السابق، ص 24.

⁸ وزارة النقل، المرجع السابق، ص 13.

⁹ نفس المرجع، ص 16.

الملاحظ أن خوصصة الشركة الوطنية للملاحة لم يكن لها أثر إيجابي على قطاع النقل البحري بل على عكس ذلك لوحظ تراجع كبير في أداء الأسطول البحري الوطني، مما جعله يترك فراغا كبيرا في تغطية التجارة الخارجية الجزائرية

الفرع الثاني: تقييد أحكام امتياز خدمات النقل البحري لاستثمار الخواص في نشاط النقل البحري
بعدما استفادت الشركة الوطنية للملاحة من احتكار نشاط النقل البحري منذ سنة 1969 تم رفع هذا الاحتكار بتعديل الأمر 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 القانون البحري الجزائري¹ بموجب القانون رقم 05-98 المتضمن تعديل القانون البحري،² والذي فتح المشروع من خلاله باب المبادرة أمام الخواص للاستثمار في قطاع النقل البحري، إلا أن الملاحظ هو أن نص المادة 571 من القانون البحري المعدل والمتمم وإن كان يرفع الاحتكار عن قطاع النقل البحري إلا أنه يؤكد على اعتباره ملكا عموميا، وهذا ما يسمح بالقول بأن المشروع احتفظ لقطاع النقل البحري بالطابع المرفقي، خصوصا إذا أخذ بعين الاعتبار نص المادة 20 من الدستور الجزائري³ التي تؤكد على أن قطاع النقل البحري ملك عمومي.

إن احتفاظ قطاع النقل البحري بالطابع المرفقي يجعل ممارسته من طرف الخواص محصورا في أحد صور تفويض المرفق العمومي، وهو الأمر الذي لا يتعارض مع نص المادة 571 المذكورة أعلاه، والتي حددت الامتياز كآلية لممارسة نشاط النقل البحري من طرف الخواص، وفي ظل استراتيجية المعالجة القطاعية التي يتعامل بها المشروع الجزائري مع عقد الامتياز⁴ صدر المرسوم التنفيذي 2000-81 الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته⁵، والذي تم إلغاؤه بموجب المرسوم التنفيذي 08-57 المحدد لشروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته⁶.

¹ الأمر رقم 80-76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 29، سنة 1977.

² قانون رقم 05-98، المؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 80-76 المتضمن للقانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47، سنة 1998.

³ المرسوم الرئاسي رقم 20-442، المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر سنة 2020، الجريدة الرسمية رقم 82، سنة 2020.

⁴ سهام سليمان، تفويض المرفق العام كتقنية جديدة في التشريع الجزائري، مجلة الدراسات القانونية، عدد 02، المجلد 03، سنة 2017، ص 04.

⁵ المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 المؤرخ في 09 أبريل 2000، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 21، سنة 2000.

⁶ المرسوم التنفيذي رقم 08-57، المؤرخ في 13 فبراير 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 09، سنة 2008.

إن الأحكام المنظمة لامتياز خدمات النقل البحري ما هي إلا تكريس لفكرة هيمنة الإدارة على العقد، بحيث تنعكس هذه الهيمنة بوضوح بداية من مرحلة اختيار صاحب الامتياز إلى غاية مرحلة تنفيذه، فنجد أن المرسوم التنفيذي 57-08 المحدد لشروط امتياز خدمات النقل البحري يترك للإدارة السلطة التقديرية في اختيار صاحب الامتياز، إذ لم يتطرق إلى تحديد طريقة لاختيار هذا الأخير، وبالرغم من صدور المرسوم الرئاسي 15-247 الذي يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام¹ إلا أنه لم يشكل إضافة في هذا الشأن، حيث اكتفى نص المادة 209 منه فيما يتعلق بتنظيم مرحلة اختيار المفوض له بالإحالة إلى نص المادة الخامسة من نفس المرسوم الرئاسي، والتي اكتفت بدورها بوضع المبادئ العامة التي يجب احترامها عند اختيار المفوض إليه دون تحديد إجراءات معينة لذلك، فجاء فيها مايلي: "...يجب أن تراعى في الصفقات العمومية مبادئ حرية الوصول للطلبات العمومية والمساواة في معاملة المرشحين وشفافية الإجراءات، ضمن احترام أحكام هذا المرسوم"، أما فيما يتعلق بمرحلة تنفيذ امتياز خدمات النقل البحري فيمكن استنتاج الطابع التنظيمي الذي يطغى على الشروط التي تحكم هذه المرحلة بالرجوع إلى دفتر الشروط النموذجية الخاص بامتياز خدمات النقل البحري، والذي يحدد التزامات صاحب الامتياز دون إشارة لحقوقه. وهذا ما يؤكد غياب الشروط التعاقدية التي تهتم لمصلحة صاحب الامتياز²، ذلك دون إغفال كون الامتياز لا يعتبر إلا أحد أساليب الإدارة في تسيير المرفق العمومي، بحيث أن الإدارة تبقى مسؤولة تجاه المرتفقين عن حسن تسيير المرفق، وهذا ما يفسر تمتع الإدارة بسلطة الرقابة، التعديل، وتوقيع الجزاءات على صاحب الامتياز، وهو الأمر الذي لا يعد مشجعا للخواص، خصوصا بالنظر إلى الإمكانيات المادية التي يتطلبها الاستثمار في هذا القطاع، فوفقا لنص المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي 57-08 المحدد لشروط امتياز خدمات النقل البحري، على طالب امتياز خدمات النقل البحري أن يكون حائزا لسفينة واحدة على الأقل، كمالك أو مستأجر لكن مع الاحتفاظ بصفة المجهز وهو الشرط الذي نصت عليه المادة 1-571 من القانون البحري، ويشترط في هذه السفينة أن تكون في حالة ملاحية جيدة وأن يقل سنها عن 15 سنة.

من مظاهر الصرامة التي تعامل بها المشرع فيما يتعلق بالاستثمار في قطاع النقل البحري نجد، استبعاده للاستثمار الأجنبي المباشر في القطاع بشكل صريح حيث يشير القانون البحري من خلال نص المادة 1-571 إلى إمكانية ممارسة خدمات النقل البحري من الشخص الاعتباري، بشرط أن يكون

¹ مرسوم رئاسي رقم 15-247، المؤرخ في 16 سبتمبر 2015، يتضمن تنظيم الصفقات العمومية وتفويضات المرفق العام، الجريدة رسمية رقم 50، سنة 2015.

² سمية بلسيط، المرجع السابق، ص 116.

خاضعا للقانون الجزائري، وأن يكون المركز الرئيسي لنشاطه في الجزائر، وهو ما أكدته نص المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي 57-08 المحدد لشروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفية.

ما تجدر الإشارة إليه هو أنه في ظل عدم ظهور تجهيز وطني خاص يرفع من نسبة تغطية الأسطول الوطني للتجارة الخارجية الجزائرية، لا يمكن اعتبار أن عقد الامتياز كان فعالا كآلية لتحرير النقل البحري كنشاط.

المطلب الثاني: المساعدة البحرية كغطاء لنشاط شركات النقل البحري الأجنبية في الجزائر

يتطلب إتمام عملية النقل البحري تدخل عدة أشخاص عدا الناقل، ضمهم المشرع الجزائري تحت عنوان ما يسمى بمساعدتي النقل البحري، ويكفي لممارسة نشاط المساعدة البحرية توفر مجموعة من الشروط حددها المشرع، تسمح هذه الشروط بملاحظة نوع من التساهل مقارنة بنشاط خدمات النقل البحري الذي لا يمكن ممارسته إلا في إطار الامتياز، وباعتبار أن مركز مساعد النقل كوكيل يسمح له بإصدار سندات الشحن باسم الناقل، فإن شركات النقل البحري الأجنبية وجدت في نشاط مساعدتي النقل البحري غطاء يسمح لها بممارسة النقل البحري في الجزائر دون الحاجة للحصول على امتياز خدمات النقل البحري.

الفرع الأول: بساطة شروط ممارسة الأنشطة المساعدة للنقل البحري

إن قطاع النقل البحري لا يقوم فقط على نشاط النقل بذاته، وإنما يضم أنشطة مساعدة كانت تمارسها سابقا الشركة الوطنية للملاحة إلى غاية إنشاء المؤسسة للخدمات البحرية والأعمال الملحقة بالنقل البحري، بموجب المرسوم رقم 156-87 المتضمن إنشاء مؤسسة وطنية للخدمات البحرية والأعمال¹، والملاحظ هو أن هذا النوع من النشاط تم فتحه أمام الخواص مبكرا مقارنة بنشاط النقل البحري، وذلك بموجب نص المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 522-91 المحدد لشروط ممارسة مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري²، إلا أن الأنشطة المساعدة للنقل البحري تخضع حاليا للمرسوم التنفيذي 183-09 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدتي

¹ المرسوم رقم 156-87، المؤرخ في 14 يوليو 1987، يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية للخدمات البحرية والأعمال الملحقة بالنقل البحري، الجريدة الرسمية رقم 29، سنة 1987.

² المرسوم التنفيذي رقم 522-91، المؤرخ في 22 ديسمبر 1991، يحدد شروط ممارسة مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، الجريدة الرسمية رقم 68، سنة 1991.

النقل البحري،¹ الذي صدر تطبيقا لنص المادة 571-3 من القانون البحري الذي يحيل فيما يتعلق بتحديد شروط ممارسة أنشطة المساعدة البحرية إلى التنظيم.

إن المرسوم التنفيذي 183-09 المذكور أعلاه يسمح باستنتاج التساهل الذي تعامل به المشرع مع الأنشطة المساعدة مقارنة بنشاط النقل البحري، والذي يعود أساسا إلى الطبيعة المرفقية التي تميز النقل البحري باعتباره ملكا عموميا، حيث إن هذه الخصوصية هي التي أدت إلى أن ممارسة هذا النشاط من قبل الخواص لا يمكن تصوره خارج إطار عقود التفويض العمومي، في حين إن لممارسة الأنشطة المساعدة للنقل البحري من طرف الخواص - وفقا لنص المادة الثامنة من المرسوم التنفيذي 183-09 المذكور - يكفي الحصول على اعتماد من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

بالرجوع إلى الشروط التي يتطلبها الحصول على هذا الاعتماد نجدها تؤكد التساهل التي تعامل به المشرع فيما يتعلق بممارسة الأنشطة المساعدة مقارنة مع امتياز خدمات النقل البحري، إذ يكفي للحصول على اعتماد ممارسة الأنشطة المساعدة توفر مجموعة من الشروط، تتعلق في مجملها بشخص طالب الاعتماد، كما نصت عليه المادة 10 من المرسوم التنفيذي 183-09 السابق ذكره، ويمكن تلخيصها عموما في النزاهة، التأهيل، الخبرة، والسن إلى جانب الجنسية بالنسبة للشخص الطبيعي، إضافة إلى تملك الشخص الوطني لنسبة 51 بالمائة من رأسمال الشخص المعنوي طالب الاعتماد، أما فيما يتعلق بإجراءات الحصول على الاعتماد فيكفي إيداع ملف أمام الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطرق نص المادة 13 من المرسوم التنفيذي 183-09 السابق إلى مضمون هذا الملف.

لقد وجدت شركات النقل البحري الأجنبية في بساطة الشروط المتعلقة بممارسة أنشطة المساعدة البحرية في الجزائر ملاذا لها، حيث أصبحت بفضل استثمارها في هذا النوع من الأنشطة متواجدة في الجزائر دون حاجة لطلب امتياز خدمات النقل البحري، وهو الأمر الذي قد يؤدي إلى إيقاع الشاحن أو المرسل إليه الجزائري في النوع من اللبس لدى تعامله مع هذا النوع من الشركات، بحيث يظن أنه يتعامل مع شركة للنقل البحري، في حين إنها تنشط في الجزائر باعتبارها مساعدا بحريا، ولعل ما يؤكد هذا اللبس الذي تثيره الصيغة التي تتواجد من خلالها شركات النقل البحري الأجنبية في الجزائر هو القرار الصادر عن المحكمة العليا في الملف رقم 711461 بتاريخ 2011/02/03²، المتعلق بطعن شركة (س.م.أ.س.ج.م) في قرار صادر ضدها معيبة عليه أنه يتعلق بـ (CMA-CGM) شركة

¹ المرسوم التنفيذي رقم 183-09، المؤرخ في 12 مايو 2006، يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، الجريدة الرسمية رقم 31، سنة 2009.

² المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحري، ملف رقم 711461، بتاريخ 2011/02/03، قضية بين شركة س.م.أ.س.ج.م - ش ذ م مغارفة ومن معها، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 2012.

خاضعة للقانون الفرنسي، بينما شركة (س.م.أ.س.ج.م) شركة مساهمة خاضعة للقانون الجزائري، لا يظهر اسمها على سند الشحن وتحظى بصفة المساعد البحري ولا تعتبر ناقلا بحريا، إضافة إلى أن مقرها في سكيكدة، في حين أن الناقل البحري (CMA-CGM) مقره في فرنسا، هذا إلى جانب تأكيد المحكمة العليا على أن (س.م.أ.س.ج.م) الجزائر لا يمكنها أن تعتبر ناقلا بحريا، وأن النقل البحري لا يمارس إلا في إطار الامتياز.

ويثار هذا اللبس حتى بالنسبة لوزارة النقل التي نجدها تشير إلى كل من MSC, COSCO, CMA-CGM, ARKAS, MAERSK كشركات للنقل البحري تعمل في الجزائر،¹ دون أن تتحرى الدقة في تعبيرها، مما يوحي بأن الشركات المذكورة تعد صاحبة امتياز خدمات النقل البحري، باعتبار أن ممارسة هذا النشاط في الجزائر غير ممكنة إلا في إطار الامتياز، إلا أن ذلك غير ممكن، نظرا لتأكيد المشرع على أن يكون المقر الرئيسي للشخص المعنوي طالب امتياز خدمات النقل البحري موجودا في الجزائر، وما يؤكد ذلك هو أنه بالرجوع للموقع الإلكتروني "سجلكم"² لا نجد هذه الشركات مقيدة ضمن تلك التي تمارس نشاط النقل البحري للبضائع الحامل لرقم 604402.

وإن كانت هذه الشركات الأجنبية موجودة في الجزائر كوكالات ملاحية، إلا أن في هذا النشاط غطاء يسمح لها بالتموقع في السوق الجزائري دون حاجة للحصول على امتياز خدمات النقل البحري، وبالتالي فإنها لا تخضع لتوطين إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل، وإن كانت تغطي أغلبية التجارة الخارجية الجزائرية، كونها تنشط في الجزائر باعتبارها شركات مساعدة بحرية وليس شركات نقل بحري.

الفرع الثاني: ممارسة نشاط المساعدة البحرية تسمح بإصدار سندات الشحن باسم المجهز قد توحى صياغة نص المادة 571-3 من القانون البحري الجزائري بأنها تذكر إيداع السفن، إيداع الحمولة والسمسرة البحرية كأمثلة عن النشاطات المساعدة، إلا أن نص المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 183-09 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري السابق ذكره، كان

¹ وزارة النقل البحري، المرجع السابق، ص 08.

² موقع المركز الوطني للسجل التجاري

واضحاً بحصره لمساعدتي النقل البحري في ثلاث أشخاص وهم وكيل السفينة، وكيل الحمولة، والسمسار البحري إلا أنه أحال بشأن تحديد وظائفهم إلى أحكام القانون البحري الجزائري، فبالنسبة لوكيل السفينة نجد أن نص المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي 183-09 السابق يحيل بخصوص الأعمال والمهام التي يمارسها إلى نص المادة 610 من القانون البحري، هذا إلى جانب نص المادة السادسة من المرسوم 183-09 السابق التي تؤكد على أن أنشطة المساعدة عموماً تمارس في الإطار المحدد ضمن القانون البحري، الذي نجد نص المادة 609 منه يشير صراحة إلى أن وكيل السفينة يعتبر وكيلاً للمجهز، حيث جاء فيه ما يلي: "يعتبر وكيلاً للسفينة، كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان..."، أما بالنسبة للمهام التي في إمكان وكيل السفينة القيام بها باعتباره وكيلاً عن المجهز، نجد المشرع من خلال نص المادتين 609 و610 من القانون البحري حاول أن يضبط مجال تدخل وكيل السفينة دون أن يحصره في مهمة معينة، فيكتفي بالإشارة إلى أن وكيل السفينة يتدخل فيما يرتبط بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ورسوؤها، عدا عن تلك التي يقوم بها الربان بشكل شخصي، هذا إلى جانب العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع دون أن يشير صراحة إلى إمكانية إبرامه لعقود نقل، وإصدار سندات شحن باسم المجهز، إلا أن نص المادة 611 من القانون البحري يترك مجال تدخل وكيل السفينة مفتوحاً لما تراه إرادة كل من المجهز، ووكيل السفينة حيث جاء في نصها ما يلي: "يجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهز أو من الربان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة"، وهذا ما يسمح بالقول بأنه وفقاً للقانون البحري الجزائري ليس هناك ما يمنع اتفاق وكيل السفينة مع المجهز على القيام بإصدار سندات الشحن باسم الأخير، خصوصاً وأن الفقه يؤكد على أنه لا ضرر في أن يقوم وكيل السفينة بإصدار سندات الشحن باسم المجهز،¹ حيث إن المشرع عندما أراد أن يستثني الأعمال التي يقوم بها الربان بشكل شخصي من مجال مهام وكيل السفينة، نص على ذلك صراحة من خلال المادة 609 من القانون البحري والتي جاء فيها ما يلي: "...بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً...".

المبحث الثاني

دور الأحكام المتعلقة بالتأمين في جعل نطاق قاعدة توطين إلزامية التأمين سبباً لعدم فعاليتها في

دعم سوق التأمين المحلي

¹ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2007، ص 327.

لقد حصر المشرع الجزائري توطين إلزامية التأمين في كل من التأمين على السفينة والتأمين من مسؤولية الناقل البحري، وكلاهما لا يشكل إضافة إلى سوق التأمين الجزائري، حيث لا يتوقع أن يعود إخضاع السفن المسجلة في الجزائر لتوطين إلزامية التأمين بالكثير على سوق التأمين المحلي، باعتبار أن المشرع يضع شروطا من شأنها تضيق مجال السفن القابلة للتسجيل في الموانئ الجزائرية، وهو ما يؤدي بطبيعة الحال إلى تضيق مجال السفن المعنية بتوطين إلزامية التأمين، هذا من جهة، وكذا بالنظر إلى كون تغطية السفن من قبل شركات التأمين المحلية تتطلب من الأخيرة أن تعيد التأمين عليها لدى شركات إعادة التأمين التي تكون في كثير من الأحيان أجنبية، ما يعني أن جزءا من الأقساط التي يتم ضخها في سوق التأمين المحلي سيحوّل إلى السوق العالمي لإعادة التأمين، أما بالنسبة للتأمين من مسؤولية الناقل فلا يتصور اكتتابه لدى شركات التأمين المعتمدة في الجزائر، حيث لا يتم هذا النوع من التأمين - عمليا - سوى أمام ما يعرف بنوادي الحماية والتعويض التي تنشط أغلبها في المملكة المتحدة البريطانية.

المطلب الأول: أحكام التأمين تحد فعالية توطين إلزامية التأمين على السفن في دعم سوق التأمين المحلي

لا يشكل توطين إلزامية التأمين على السفن التجارية إضافة لسوق التأمين الوطني إذا أخذ بعين الاعتبار أن السفن المعنية بإلزامية التأمين هي تلك المسجلة في الجزائر، وأن القانون البحري الجزائري يعتمد معايير من شأنها تضيق مجال السفن القابلة للتسجيل في الموانئ الجزائرية، هذا إلى جانب أن تأمين السفن يخضع لما يعرف بعملية إعادة التأمين التي تهدد احتفاظ سوق التأمين الجزائري بالأقساط المدفوعة لتأمين السفن.

الفرع الأول: تضيق القانون البحري لمجال السفن المعنية بتوطين إلزامية التأمين

يعد حصر مجال توطين إلزامية التأمين على السفن في تلك المسجلة في الجزائر تضيقا لمجال استفادة سوق التأمين الجزائري من التجارة البحرية الجزائرية، باعتبار أن القانون البحري الجزائري يتبنى نظام التسجيل المقيد بالنسبة لتسجيل السفن في الموانئ الجزائرية، بحيث يفرض تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية لتكون قابلة للتسجيل في الجزائر، هذا إلى جانب تضيقه مجال السفن القابلة للتسجيل بشكل غير مباشر من خلال الشروط التي يتطلب حصول السفينة على الجنسية الجزائرية توفرها.

أولا: تبني المشرع الجزائري لنظام التسجيل المقيد

وفقا لنص المادة 192 من قانون التأمينات الجزائري تخضع كل السفن المسجلة في الجزائر إلى إلزامية التأمين عليها لدى شركات تأمين معتمدة في الجزائر، وهذا ما يعني أن مجال توطين إلزامية التأمين فيما يخص السفن يتعلق بالسفن المسجلة في الجزائر، مما يقتضي الرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري، حيث نجد المادة 34 منه تشير إلى أن السفن المعنية بالقيد في دفتر التسجيل الجزائري للسفن هي السفن الجزائرية، وهذا ما يعني أن تسجيل السفينة في السجل الجزائري يتعلق باكتسابها للجنسية الجزائرية.

إن ربط تسجيل السفن في الموانئ الجزائرية باكتسابها الجنسية الجزائرية يسمح بالقول بأن القانون البحري الجزائري يتماشى مع أحكام المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي تؤكد على الدول القيام بتحديد شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيلها، هذا إلى جانب منح الأخيرة الحق في رفع علم الدولة بناء على قيام رابطة حقيقية بين هذه الدولة والسفينة¹، وبالرغم من أن مفهوم هذه الرابطة الحقيقية غير محدد إلا أنه يمكن استنتاجه من خلال المادة 94 من نفس الاتفاقية التي نصت على وجوب خضوع السفينة وبشكل فعلي لولاية، ورقابة الدولة التي ترفع علمها فيما يتعلق بالشؤون الإدارية والاجتماعية لهذه السفينة، فلا تسجل إلا بعد خضوعها للتفتيش من قبل شخص مؤهل يتأكد من صلاحيتها للملاحة، هذا إلى جانب التحقق من مؤهلات الربان والطاقم، وتخضع السفينة لهذا التفتيش بشكل دوري حتى بعد تسجيلها ما يعتبر تجسيدا للرقابة التي تمارسها الدولة، فإذا لم تخضع السفينة لهذا النوع من الرقابة المستمرة لا يمكن اعتبار أن الرابطة الحقيقية بين الدولة والسفينة قائمة ومنه لا يمكن للأخيرة رفع علم الدولة وفقا لنص المادة 91 المذكورة أعلاه.

يعرف ربط تسجيل السفن بحصولها على الجنسية بنظام التسجيل المقيّد، وهو الذي اعتمده القانون البحري الجزائري وفقا لما سبق، إلا أن الملاحظ هو أن هذا النظام لا يعد النموذج الوحيد لتسجيل السفن، حيث هناك مجموعة من الدول تعرف بدول أعلام المجاملة تبنت نظام تسجيل آخر يعرف بنظام التسجيل المفتوح، مفاده أن تسمح الدولة للسفينة برفع علمها بمجرد تسجيلها في أحد موانئ هذه الدولة دون أي تحقق من وجود رابطة فعلية بين الدولة والسفينة، وتسعى هذه الدول اجمالا من خلال هذا التساهل لتحقيق أكبر قدر من المداخل المالية في إطار الاستغلال التجاري للسفينة².

¹ حياة حامي، نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، سنة 1996، ص 43.

² كمال فرحات تيغلت، جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 04، السنة 2021، ص 665.

بالرجوع للمشرع الجزائري نجد أنه كما سبق الذكر يتبنى نظام التسجيل المقيد بحيث يربط تسجيل السفينة في الموانئ الجزائرية بتوفر رابطة حقيقية بين السفينة والجزائر كدولة، ولا تتحقق هذه الرابطة الا بتمتع السفينة بالجنسية الجزائرية، وهذا ما يعتبر تضيقا لمجال السفن القابلة للتسجيل في الجزائر، الأمر الذي يشكل حدا لفعالية توطين الزامية التأمين على السفن المسجلة في الموانئ الجزائرية كوسيلة لدعم سوق التأمين الوطني، خصوصا إذا أخذت بعين الاعتبار الصرامة التي اعتمدها المشرع الجزائري فيما يتعلق بشروط منح الجنسية الجزائرية للسفينة.

ثانيا: صرامة المشرع فيما يتعلق بشروط منح الجنسية الجزائرية للسفينة

إن ربط المشرع تقييد السفينة أمام الموانئ الجزائرية بحصولها على الجنسية الجزائرية يستدعي تحديد المعيار الذي اعتمده المشرع الجزائري لمنح الجنسية الجزائرية للسفينة، حيث تختلف شروط منح الجنسية للسفينة من دولة إلى أخرى. فهناك من تعتمد على معيار البناء الوطني ويقصد منه أن الدولة تمنح جنسيتها للسفينة التي بنيت فيها،¹ في حين تعتمد أخرى على معيار الطاقم الوطني الذي يشترط - وفقا له - أن يكون كل أو أغلب طاقم السفينة من جنسية الدولة مانحة الجنسية، هذا إلى جانب معيار آخر هو معيار الملكية الوطنية، بحيث يشترط المشرع أن تكون ملكية السفينة في جزء منها أو كلها تعود الى مواطنين للدولة المعنية.²

بالنسبة للمشرع الجزائري نجده قد تطرق لمسألة جنسية السفينة من خلال نص المادة 28 من القانون البحري التي لم تكتف بتبني أحد هذه المعايير، بل جمعت معيارين اثنين وهما الملكية الوطنية، إلى جانب الطاقم الوطني، بالنسبة لشرط الملكية فالملاحظ أن نص المادة 28 من القانون البحري يشترط الملكية الكاملة، حيث جاء فيه ما يلي: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري..."، ولعل الصياغة الحالية لنص المادة 28 بعد تعديلها بموجب القانون 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري تعتبر تكريسا واضحا لنزعة المشرع الجزائري نحو التضيق فيما يتعلق بمنح الجنسية الجزائرية للسفن، وهو ما يؤثر سلبا على استفادة سوق التأمين الجزائرية من توطين إلزامية التأمين، حيث إن نص المادة 28 المذكور أعلاه قبل تعديله لم يكن يشترط الملكية الكافية، إذ إن

¹ عبد السلام زعرور، عن شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، المجلد 06، العدد 02، ص 263.

² حياة بن عيسى، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد 01، ص 38.

صياغتها كانت كالتالي: "للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة، يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51% من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية..."¹

الملاحظ أن تحقق شرط الملكية الكاملة للسفينة من طرف شخص طبيعي جزائري أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري لا يعد كافيا لاعتبار السفينة جزائرية، حيث أضاف نص المادة 28 من القانون البحري شرطا آخر، وهو شرط الطاقم الذي يحيل بشأنه الى نص المادة 413 من القانون البحري، التي تنص على أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين إلا إذا حدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة من البحارة الأجانب أو رخص لبحار أجني خدمة سفينة جزائرية.

الفرع الثاني: التأمين على السفن يقتضي اللجوء الى السوق العالمي لإعادة التأمين

تعتبر تغطية الأخطار المتعلقة بالسفن التجارية مرهقة للكثير من شركات التأمين نظرا للقدرات الكبيرة التي تتطلبها، حيث يشكل تحقق هذا النوع من المخاطر تهديدا على ملاءة شركات التأمين المحلية واستقرارها، وهو ما يدفع بهذه الأخيرة الى اللجوء إلى عملية إعادة التأمين التي تكون غالبا لدى شركات أجنبية، الأمر الذي أدى بالمشروع إلى تأسيس الشركة المركزية لإعادة التأمين بهدف تفادي تحويل أقساط التأمين إلى الخارج، إلا أن الواقع العملي مازال يفرض تحويل جزء من الأقساط المتعلقة بالتأمين على السفن إلى السوق العالمي لإعادة التأمين.

أولا: اللجوء لإعادة التأمين يعتبر من مقتضيات التأمين على السفن

تعتبر السفن المسجلة في أحد الموانئ الجزائرية معنية بتوطين إلزامية التأمين وفقا لنص المادة 192 من قانون التأمين الجزائري، ويغطي تأمين السفينة وفقا للمشروع كل من الهيكل، المحرك، وكذا القوارب والرافعات وكل الآلات التي تستعمل في الملاحة البحرية، هذا إلى جانب أجرة النقل، الديون الناشئة عن استغلال السفينة وكذلك مقدار المسؤولية في حالة التصادم، إضافة الى المساهمة في الخسارة المشتركة¹، حيث جاء في نص المادة 128 من قانون التأمين الجزائري ما يلي: "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقتها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تمويها، والأشياء الموضوعة خارجها..."²، وإن لم يحدد المشروع المقصود بلواحق السفينة بوضوح في قانون التأمين، إلا أنه وضع المعيار الذي يسمح بذلك من خلال نص المادة 52 من القانون البحري، حيث اعتبر أن كل ما يخصص لخدمة السفينة على وجه الدوام يعد من لواحقها.²

¹ محمد أمين مهري، التأمين البحري على السفينة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2001-2002، ص 39.

² محمد أمين مهري، المرجع السابق، ص 41.

تحدد شركات التأمين مبلغا معيناً كحد أقصى لا يسمح لها بتجاوزه عند التأمين لخطر واحد، وغالبا ما تتجاوز تغطية السفن التجارية هذا المبلغ¹، وهذا ما يجعل في تغطية هذا النوع من الأخطار المتعلقة بالسفن التجارية نوعاً من التهديد لشركات التأمين، باعتبار أن تحققها قد يؤدي إلى اختلال بين إيرادات شركة التأمين ومصروفاتها، مما يعتبر مساساً بملاءتها²، إلا أن شركات التأمين وحتى لا تفقد صفقة قد تكون مربحة أوجدت تقنية تسمح لها باللجوء إلى شركة تأمين أخرى لتغطية الفائض، بحيث تقوم شركة التأمين (المؤمن المباشر) بإبرام عقد تأمين مع شركة تأمين أخرى (معيد التأمين)، بحيث تقوم هذه الأخيرة بتغطية هذا الفائض، تبنى قانون التأمين الجزائري تقنية إعادة التأمين من خلال نص المادة الرابعة منه، والتي جاء فيها مايلي: "إن عقد أو معاهدة إعادة التأمين اتفاقية يضع بموجبها المؤمن أو المتنازل على عاتق شخص معيد للتأمين أو متنازل له جميعه الأخطار المؤمن عليه أو على جزء منها...".

ما يجب استخلاصه مما سبق هو أن التأمين من المخاطر المتعلقة بالسفينة يرتبط بشكل مباشر بنشاط إعادة التأمين، بحيث لا يتصور أن تقوم شركة تأمين بتغطية سفينة تجارية دون أن تقوم بدورها بإعادة التأمين عليها لدى مؤمن آخر.

ثانياً: الشركة المركزية لإعادة التأمين لا تغني عن السوق العالمي

تعتبر إعادة التأمين عملية فنية مفادها تخلي المؤمن عن جزء أو كل الخطر لمؤمن آخر مقابل دفع قسط، إلا أن ما يضمن ربح المؤمن المباشر هو كونه يدفع قسطاً أقل من قسط التأمين الأول، باعتبار أن المؤمن المباشر يتحمل مصاريف أكبر مقارنة بمعيد التأمين الذي لا يتحمل مصاريف السمسرة والإعلان، وكذا الوكالات في مختلف الموانئ، بل يكتفي بإرسال منشور يعرض من خلاله خدماته على مختلف المؤمنين، وهذا ما يجعل نفقاته ضئيلة، مما يسمح بوجود الفارق بين القسط الأول والثاني³.

يعد اللجوء إلى إعادة التأمين أمر شائعاً لا بل ضرورياً، حيث تضمن هذه العملية الفنية تغطية السفن التجارية دون الحاق الخسائر بالشركات المؤمنة، وتعتبر لندن المركز الرئيسي لهذا النشاط الذي تتولاه مجموعة اللويدز، والتي تعد من أكبر المؤسسات العاملة في مجال التأمين البحري⁴، إلا أنه

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 1995، ص 433.

² حياة حامي، المرجع السابق، ص 114.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 433.

⁴ محمد أمين مهري، المرجع السابق، ص 30.

بالرغم من كون جماعة اللويدز رائدة في المجال، إلا أن المشرع الجزائري تدخل بتوقيف تعامل مؤسسات التأمين الوطنية مع الخارج فيما يتعلق بإعادة التأمين لفائدة الشركة المركزية لإعادة التأمين، وذلك بموجب نص المادة الأولى من الأمر رقم 50-74 المتضمن إيقاف نشاط إعادة التأمين مع الخارج الممارس من قبل الشركة الوطنية للتأمين، وإحالاته إلى الشركة المركزية لإعادة التأمين،¹ ولا يعد إصدار هذا الأمر إلا تدبيراً بقصد التصدي لتزيف العملة الصعبة الذي ينتج عن إعادة التأمين في الخارج هذا من جهة²، كما يمكن اعتباره كذلك محاولة لضمان نوع من الانتعاش لقطاع التأمين في الجزائر، وذلك بالحفاظ على الأقساط المدفوعة لشركات التأمين الجزائرية في سوق التأمين الجزائري. حالياً تنص المادة 208 من قانون التأمين المعدلة بموجب القانون رقم 04-06 المعدل والمتمم للأمر 07-95 المتضمن قانون التأمينات³ على إمكانية إلزام الشركات المعتمدة بالتنازل بشكل إجباري عن الأخطار التي عليها إعادة تأمينها تاركة تحديد المستفيد من هذا التنازل وقدره للتنظيم، والذي يتمثل في المرسوم التنفيذي رقم 409-95 المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال إعادة التأمين،⁴ الذي تحدد المادة الثالثة منه نسبة التنازل الدنيا بـ 80% بالنسبة لأخطار النقل المتعلقة بهياكل السفن والمراكب الجوية، كما يحدد نص المادة الرابعة من نفس المرسوم التنفيذي الشركة المركزية لإعادة التأمين كجهة مستفيدة من هذا التنازل.

لكن بالرغم مما سبق لا يمكن أن ننفي حقيقة أن السوق العالمي لإعادة التأمين موجود ويستقطب شركات التأمين الوطنية بالرغم من كل هذه التدابير، فنلاحظ أنه في سنة 2014 مثلاً بالرغم من ارتفاع نسبة التنازل للسوق الوطني والتي بلغت 62% من إجمالي التنازلات، والتي تعد نسبة مرتفعة تدل على بقاء أغلب الأقساط المتنازل عنها في السوق الوطني، إلا أن هذا لا ينفي حقيقة تحويل 38% المتبقية من التنازلات إلى السوق الدولية،⁵ وهذا ما يطعن في صلاحية التأمين على السفن كمجال لإعمال قاعدة توطین إلزامیة التأمين، باعتبار أن هذه الأخيرة يفترض أن تحقق استفادة سوق

¹ المرسوم رقم 50-74 المؤرخ في 31 يناير 1974، المتضمن إيقاف نشاط إعادة التأمين مع الخارج الممارس من قبل الشركة الوطنية للتأمين وإحالاته إلى الشركة المركزية لإعادة التأمين، الجريدة الرسمية رقم 15، السنة 1974.

² حياة حامي، المرجع السابق، ص 115.

³ القانون رقم 04-06، المؤرخ في 20 فبراير 2006، يعدل ويتمم الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية رقم 15، سنة 2006.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 409-95، المؤرخ في 09 ديسمبر 1995، المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال إعادة التأمين، الجريدة الرسمية رقم 76، سنة 1995.

⁵ رتيبة طرطاق، تطور نشاط إعادة التأمين في الجزائر ما بين المعيد الوطني والسوق الدولي، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، المجلد 08، العدد 01، السنة 2021، ص 517.

التأمين المحلي من التجارة الخارجية الجزائرية، في حين أن التأمين على السفن يحول جزءاً من الأقساط المتعلقة به إلى السوق العالمي لإعادة التأمين.

المطلب الثاني: الواقع العملي للتأمين يستبعد شركات التأمين المحلية من تغطية مسؤولية الناقل البحري

وفقاً لنص المادة 193 من قانون التأمين الجزائري يجب على كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً من مسؤوليته لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر حيث جاء في نصها مايلي: "يجب على كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير..."، الملاحظ هو أن المشرع الجزائري أخضع التأمين من المسؤولية المدنية للناقل البحري إلى توطيق إلزامية التأمين، حيث أن المادة 193 من القانون البحري المذكورة أعلاه تنص على إلزامية تأمين الناقل البحري من المسؤولية أمام شركة تأمين معتمدة بالجزائر، ومن المعلوم أنه حتى يتسنى للشركة ممارسة نشاط التأمين في الجزائر يجب أن تأخذ إما شكل الشركة ذات الأسهم، أو الشركة ذات الشكل التعاضدي أو التعاضديات الاجتماعية.

إن الرجوع للواقع العملي لنشاط التأمين البحري يسمح بالقول بأن شركات التأمين المحلية مستبعدة تماماً من تغطية مسؤولية الناقل البحري، حيث إن الواقع يكشف قيام الناقلين البحريين بالتأمين من مسؤوليتهم لدى ما يعرف بنوادي الحماية والتعويض، هناك من يفسر هذا بعدم إبداء شركات التأمين التقليدية اهتماماً بتغطية مسؤولية الناقل البحري، نظراً لحرصها على ممارسة حقها في الحلول لدى تغطيتها للبضائع، حيث إن تغطية مؤمن البضائع لمسؤولية الناقل البحري تجعله يخسر حقه في الحلول محل صاحب البضاعة في الرجوع على الناقل البحري لاسترجاع ما دفعه، باعتبار أن الناقل البحري مؤمن لديه من مسؤوليته، وفقاً لهذا الرأي يعتبر عزوف شركات التأمين عن تغطية مسؤولية الناقل البحري هو الدافع للجوء المجهزين للانضمام إلى نوادي الحماية والتعويض التي اختصت بهذا النوع من التأمين.¹ إلا أن الملاحظ هو أن حتى الناقلين البحريين ليس لديهم استعداد لتغطية مسؤوليتهم أمام شركات التأمين، حيث أن الوثيقة الفرنسية للتأمين من مسؤولية الناقل البحري الصادرة في 20 ديسمبر 1972 لم تلقَ الراج الذي كان متوقفاً لها في ظل عدم تفاعل المجهزين الفرنسيين معها، وتفضيلهم التأمين من مسؤوليتهم لدى نوادي الحماية والتعويض.²

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، سنة 2009،

²Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, éditions delta, Beyrouth, Liban, 2007, p844.

تعتبر نوادي الحماية والتعويض وليدة لسوق التأمين البحري الإنجليزي، حيث تخلت شركات التأمين الإنجليزية بداية من منتصف القرن التاسع عشر عن تغطية مسؤولية الناقل البحري لصالح ما يعرف بنوادي الحماية والتعويض، التي تضم مجهزي السفن في شكل جمعيات للتأمين التعاوني تهدف لضمان مخاطر المسؤولية المدنية للمجهزين، في حين تكتفي شركات التأمين بتغطية التأمين على السفن والبضائع¹.

إذا كان تأمين مسؤولية الناقل البحري يتم لدى نوادي الحماية والتعويض التي يتواجد أغلبها في بريطانيا، وفي ظل غياب نوادي الحماية والتعويض عن العالم العربي، وبالتالي عن الجزائر فإنه لا يكون أمام الناقل البحري الجزائري سوى الاشتراك في أحد النوادي المتواجدة في الخارج بهدف التأمين من مسؤوليته كناقل، وذلك بالاستعانة بما يعرف بالممثلين المحليين لنوادي الحماية والتعويض².

انطلاقا مما سبق، يمكن القول بأن أحكام المادة 193 من قانون التأمين التي تلزم الناقل البحري بالتأمين من مسؤوليته لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر تعتبر متناقضة تماما مع الواقع العملي الذي يخضع له تأمين مسؤولية الناقل البحري بشكل يجعلها غير قابلة للتطبيق، وهذا ما يعني انعدام فعاليتها في تحقيق الهدف من توطين إلزامية التأمين المتمثل في دعم السوق الوطني للتأمين.

خاتمة:

لقد تبنى قانون التأمين الجزائري قاعدة توطين إلزامية التأمين بهدف ضمان استفادة سوق التأمين الجزائري من التجارة الخارجية الجزائرية، إلا أن المشرع تبناها بطريقة الخاصة التي أهدمت أي احتمال فعالية لهذه القاعدة، فعوض أن يطبقها على البضائع المستوردة قام بتطبيقها على السفن، وكذا على مسؤولية الناقل البحري وهو أمر غير منطقي تماما، باعتبار أن مسؤولية الناقل البحري - عمليا - لا يمكن تغطيتها من قبل شركات التأمين المعتمدة في الجزائر، كون إن تغطيتها تدخل في اختصاص ما يعرف بنوادي الحماية والتعويض، وكذلك الأمر بالنسبة للتأمين على السفن الذي لا يتصور أن يعول عليه كعامل لإنعاش سوق التأمين الجزائري باعتبار إنه يخضع لإعادة التأمين التي يتم جزء منها لدى شركات أجنبية، أما بالنسبة للتأمين على البضائع الذي يعتبر المجال الخصب لإعمال قاعدة توطين إلزامية التأمين نجد المشرع يكتفي من خلال نص المادة 194 من قانون التأمين باستبعاد تأمين البضائع المستوردة نحو الجزائر لدى شركات تأمين أجنبية دون أن يلزم بالتأمين عليها

¹ كمال فرحات تيغلت، نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 03، ص 164.

² صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2007، ص 90.

لدى شركة معتمدة في الجزائر، وبالتالي يمكن القول أن الطريقة التي كرس من خلالها المشرع الجزائري قاعدة توطين الزامية التأمين لا تقدم أي إضافة لسوق التأمين الجزائري عدا استبعاد العمل بالبيع سيف بموجب المادة 194 من قانون التأمين، وهذا ما يستدعي الرجوع لتبني قاعدة توطين الزامية التأمين مثلما أوصى بها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بتضمين قانون التأمين الجزائري نصا يلزم بالتأمين على البضائع المستوردة لدى شركة معتمدة في الجزائر.

قائمة المصادر والمراجع:

المصادر:

- 1- المرسوم الرئاسي رقم 20-442، المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر سنة 2020، الجريدة الرسمية رقم 82، سنة 2020.
- 2- الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 29، سنة 1977.
- 3- الأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 يناير 1995، المتضمن قانون التأمينات، الجريدة الرسمية رقم 13، سنة 1995.
- 4- الأمر رقم 95-22، المؤرخ في 26 غشت 1995، يتعلق بخصوصية المؤسسات العمومية، جريدة رسمية عدد 48، سنة 1995.
- 5- قانون رقم 80-07، المؤرخ 09 غشت 1980، المتضمن قانون التأمينات، الجريدة الرسمية رقم 33، سنة 1980.
- 6- القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 يونيو 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المتضمن للقانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47، سنة 1998.
- 7- القانون رقم 06-04، المؤرخ في 20 فبراير 2006، يعدل ويتمم الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية رقم 15، سنة 2006.
- 8- المرسوم رقم 80-242، المؤرخ في 04 أكتوبر 1980، يتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات، جريدة رسمية عدد 41، سنة 1980.
- 9- المرسوم رقم 74-50 المؤرخ في 31 يناير 1974، المتضمن إيقاف نشاط إعادة التأمين مع الخارج الممارس من قبل الشركة الوطنية للتأمين وأحالتها الى الشركة المركزية لإعادة التأمين، الجريدة الرسمية رقم 15، السنة 1974.
- 10- المرسوم التنفيذي رقم 95-409، المؤرخ في 09 ديسمبر 1995، المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال إعادة التأمين، الجريدة الرسمية رقم 76، سنة 1995.
- 11- المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 المؤرخ في 09 أبريل 2000، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 21، سنة 2000.

12- المرسوم التنفيذي رقم 57-08، المؤرخ في 13 فبراير 2008، يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، الجريدة الرسمية رقم 09، سنة 2008.

المراجع:

المراجع باللغة العربية:

- 1- بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012-2013.
- 2- بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 03، العدد 01، ص 38.
- 3- تيغلت فرحات كمال، جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 04، السنة 2021، ص 665.
- 4- تيغلت فرحات كمال، نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 03، ص 164.
- 5- حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، سنة 1996.
- 6- حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2007.
- 7- زعرور عبد السلام، عن شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، المجلد 06، العدد 02، ص 263.
- 8- سليمان سهام، تفويض المرفق العام كتقنية جديدة في التشريع الجزائري، مجلة الدراسات القانونية، عدد 02، المجلد 03، سنة 2017.
- 9- سليمة صلاح محمد، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2007، ص 90.
- 10- شكري بهيج بهاء، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، سنة 2009.
- 11- طه كمال مصطفى، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 1995.
- 09- مهري أمين محمد، التأمين البحري على السفينة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2001-2002، ص 39.
- 10- موقع وزارة النقل، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، استراتيجية تطوير النقل البحري، سنة 2020، ص 08.

11- موقع المركز الوطني للسجل التجاري

https://sidjilcom.cnrc.dz/group/sidjilcom/repertoire-des-commerçants?p_p_id=dz_cnrc_sidjilcom_recherchedetaillee_portlet_RechercheDetailleePortlet_INSTANCE_yxIgukiX3JGK&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&dz_cnrc_sidjilcom_recherchedetaillee_portlet_RechercheDetailleePortlet_INSTANCE_yxIgukiX3JGK_javax.portlet.action=actionPM
28/07/2025. 14 :25.

المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, droit maritime, éditions delta, Beyrouth, Liban, 2007.
- 2- Marine cargo insurance, United Nations conference on trade and development, trade and development board, dstr.general.td/b/c.3/120, 9 may 1975.