

النهادي البحرية كشكل من أشكال التأمين البحري

بن حموفتح الدين⁽¹⁾

مقدمة:

لقد أصبح التأمين عنصراً هاماً في حياة الإنسان المعاصر، بل وصار جزءاً لا يتجزأ من إنشغالاته اليومية، سواء تعلق الأمر بأشخاص طبيعية، عادية أو رجال أعمال، أو أشخاص اعتبارية كالشركات والمؤسسات، عمومية كانت أو خاصة. و التأمين أنواع كثيرة كل يلبي حاجة محددة، فهناك التأمين على السيارات، التأمين الطبي، التأمين على الحريق.....، ومن بين تلك الأنواع يأتي التأمين البحري، وهو الأرق والأكثر تعقيداً من الناحية الفنية والمالية، وهو في نفس الوقت من الموضوعات التقليدية نظراً لقدم ظهور نظامه.

مما لا شك فيه إن التأمين البحري يلعب دوراً مؤثراً في ضمان استمرار الملاحة البحرية، وتحسين المصالح المتقابلة لأطرافها من المخاطر التي تكتنفها. وهذا الدور حدا منذ زمن بعيد بالمشغلين بالتجارة البحرية في البحث عن الوسيلة أو الأداة التي تضمن لهم الاستمرار في مباشرة تلك التجارة و المحافظة على المصالح المشتركة الناشئة عنها.⁽²⁾ و يأتي تحت مظلة التأمين البحري كما هو معلوم على الأقل أربع أنواع: اثنان منها تخص مالك السفينة، و نقصد بها التأمين على السفينة أي على هيكلها وآلاتها إضافة إلى المسؤولية القانونية ونقصد بها المسؤولية المدنية لملاك السفن أو لمجهزيها وهو موضوع دراستنا، أما النوعين الآخرين فيخص أحدهما مستأجر السفينة، فيما يخص النوع الرابع تأمين الشحن البحري، ويخص مالك البضاعة المحمولة على ظهر السفينة .

و نظراً لحجم المسؤولية التي قد تترتب عن حادث واحد فقط، والتي قد تتجاوز قيمة التعويض عنها ما يفوق رأس مال عدة مؤسسات مصرفية مجتمعة كحادثة أكسون فايدز⁽³⁾ التي خلفت أكثر من مليار أورو، لنا أن نتصور مدى خطورة هكذا حوادث ومدى تأثيرها على التوازن المالي لمشغلي السفن

1 - طالب سنة ثانية دكتوراه، في القانون البحري والنقل، - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2- محمد إبراهيم موسى، عقد التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، 2008، صفحة 05.

3 Pierre Bonassies, droit maritime, Delta.LG.DJ. page 849.

من خلال الرجوع عليهم بالمسؤولية، في الوقت الذي تغرق فيه مثلاً مؤسساتنا و شركاتنا التأمينية في الروتين والمعاملات الورقية و البيروقراطية التي استنفدت كاهل المؤمن لهم، إضافة إلى أن هذه الهيئات لا تغطي كافة جوانب التأمين كما أنها غالباً ما تعجز في الدفاع عن المؤمن لهم أمام المحاكم الخارجية سواء لضعف ميزانيتها أو لنقص خبرة محامييها على هذا المستوى.

كلها عوامل كانت وراء تفكير ملاك السفن في حماية أنفسهم من كثرة أعباء هذه المسؤولية، لذلك فكروا في البحث عن البديل لحماية مصالحهم و ضمان إستمرار نشاطهم، بغية تغطية كافة جوانب المخاطر التي تعترض الرحلة البحرية، وهذا بالرغم من التطور الذي يعرفه نظام التأمين فيما يخص قواعده و آلياته⁽¹⁾، إضافة إلى التطور الكبير الذي يعرفه النقل البحري من تقنيات و تجهيزات جد متطورة.

هذا المنفذ أو هذا البديل هو النوادي البحرية، أو ما يسمى بنوادي الحماية و التعويض، فهل استطاعت هذه الأخيرة تأدية دور شركات التأمين؟ وهل هي مهيكلّة بالشكل الذي يمكنها الحلول محل شركات التأمين التقليدية و بالتالي تهديد وجودها؟ كلها تساؤلات سنحاول الإجابة عنها من خلال ما يلي:

المبحث الأول: التعريف بنوادي الحماية و التعويض و أسباب ظهورها.

المطلب الأول: أسباب ظهور نوادي الحماية و التعويض، وأهم ما يميزها عن غيرها من الشركات.

المطلب الثاني: خصائص نوادي الحماية و التعويض و الضمانات التي تمنحها لملاك السفن.

الفرع الأول : خصائص نوادي الحماية و التعويض.

الفرع الثاني: الضمانات أو التغطية التي تمنحها النوادي البحرية لملاك السفن.

المبحث الثاني: قواعد نوادي الحماية و التعويض.

المطلب الأول: أهم ما يميز قواعد النوادي البحرية.

المطلب الثاني: كتب أو رسائل لضمان، فوائدها وشروط الحصول عليها.

المبحث الأول: التعريف بنوادي الحماية و التعويض و أسباب ظهورها .

لقد أصبح تفعيل دور نوادي الحماية و التعويض حتمية لضمان استمرار التبادل التجاري الدولي المرهون أصلاً باستمرار النشاط البحري، حيث كان النقل البحري و لا يزال الوسيلة الرئيسية في المبادلات التجارية الدولية، فرغم تطور النقل الجوي و النقل البري إلا ما ينقل من البضائع في التجارة

1 - حميدة جميلة ، الوجيز في عقد التأمين، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، 2012، الجزائر، صفحة 05.

الدولية عن طريق البحر يحتل مركز الصدارة⁽¹⁾⁵. فما هي أسباب ظهور هذه النوادي ؟ و ما الذي يميز الدور الذي تقوم به؟

المطلب الأول: أسباب ظهور نوادي الحماية و التعويض، واهم ما يميزها عن غيرها من الشركات.

يرجع ظهور نوادي الحماية و التعويض إلى عدة أسباب منها:

- العجز في التغطية التأمينية من جانب شركات التأمين العادية، وعدم قدرتها على سد جميع الاحتياجات التأمينية لملاك و مستغلي السفن.
- عدم قناعة ملاك السفن بما كان عليه سوق التأمين في وقت من الأوقات و عدم تغطية كل الأخطار البحرية.
- استمرار تحمل ملاك السفن تبعة المسؤولية عن التصادم البحري فيما زاد عن ثلاثة الأرباع عن هذه المسؤولية، والمسؤولية الناشئة عن الوفاة و الإصابات الجسمية.
- انعدام ثقة شركات التأمين في ملاك السفن خاصة المقعدين منهم بعيداً عن لندن ووضوح الكثير من الصعوبات أمام هؤلاء.

و قد ظهرت نوادي، الحماية و التعويض في بادئ الأمر في صورة كيانات قانونية غير مسماة لا يشترط فيها شكل معين، كما لا يشترط فيها عدد معين من الأعضاء.

إلا أنه بصدر قانون الشركات في إنجلترا سنة 1862، و الذي تضمنت مادته الرابعة وضع تنظيم لنوادي الحماية و التعويض، و الذي ينص على أن الشركة أو الهيئة أو الجمعية التي يزيد عدد المساهمين فيها عن 20 عضوا لا تكتسب الشخصية القانونية إلا بعد التسجيل.

واستمرت نوادي الحماية و التعويض تخضع لقانون الشركات حتى الآن، حيث تضمنت غالبيتها خاصة تلك الموجودة بانجلترا أو الزويج النص على خضوعها لقانون الشركات، وبالتالي أصبحت هذه النوادي كيانات قانونية مسماة تخضع لقانون الشركات و تكتسب الشخصية القانونية، و يترتب على اكتسابها للشخصية المعنوية الحق في الاسم و الموطن و الجنسية و الحق في التقاضي، كما يلتزم النادي بالتزامات و يكتسب الحقوق دون أن يكون العضو مسئولا عن التزامات النادي غير المرتبطة بالمطالبات.

و على الرغم من استخدام الفقه لفظ شركة للدلالة عن نوادي الحماية و التعويض، إلا انه يمكن القول بان هذا الاستخدام قد جانبه الصواب لعدة اعتبارات منها:

1- لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الثانية، 1998، صفحة 05.

- الشركة تشترط ضرورة اشتراك شخصين أو أكثر في المشروع، ولكن لا بد أن تتوافر لديهم نية الاشتراك في اقتسام ما قد ينشأ عن هذا المشروع من ربح و خسارة، أما الجمعية فهي اشتراك مجموعة أشخاص بغرض تقديم خدمات معينة دون أن يكون غرضهم تحقيق الربح فضلا عن نية الاشتراك.
- عند الحديث عن الشركة لا بد من الحديث عن تقديم الحصص في الشركة، وهذه الحصص قد تكون مالية نقدية أو قد تكون عينية من عقارات أو سندات أو غيرها، وقد تكون أيضا حصصا من العمل، أما الجمعية فيكون رأسمالها من الاشتراكات المحصلة من الأعضاء أو فيما قد تجتمع لديها من احتياطي.
- يكون رأسمال الشركة بعد تقديمه ملكا للشركة و ليس للشركاء، على عكس الجمعية فليس لها ملكية لرأس المال.

و يتضح من خلال هذا الفرق أن العبرة بالهدف الذي تهدف إليه الشركة أو الجمعية، ولا عبرة بما تحققه من الربح فقد تضمنت القاعدة الأولى من قواد نادي جراد - و هونادي دغمري- أن الغرض من النادي: هو تأمين أعضائه و حمايتهم من المسؤوليات التي قد يتعرضون إليها دون أن يهدف إلى الربح.

مما سبق ذكره يمكن تعريف نوادي الحماية و التعويض بأنها:

جمعيات متخصصة تمارس أنشطة تأمينية في تغطية المسؤولية عن الأخطار البحرية المحددة بدون أن تهدف إلى تحقيق ربح، قائمة على أساس التعاون بين أعضائها في تحمل تبعه المسؤولية، في مقابل اشتراكات يتحملها هؤلاء الأعضاء.

ومن خلال هذا التعريف يتضح أن لنوادي الحماية و التعويض خصائص معينة سنتعرض لها فيما يلي.⁽¹⁾

المطلب الثاني : خصائص نوادي الحماية و التعويض و الضمانات التي تمنحها لملاك السفن.

تتميز نوادي الحماية والتعويض بعدة خصائص، إذ إنها لا تهدف إلى تحقيق الربح، وليس لها رأسمال، كما أن الأعضاء فيها يلتزمون بسداد اشتراكات غير محدده سلفا تبعاً للمطالبات التي يتعرض لها الأعضاء في النادي، بالإضافة إلى العديد من الخصائص الأخرى، والضمانات التي يتكفل بها النادي حماية للعضو، والتي سوف يتم توضيحها على النحو التالي:

1- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2007، صفحة 77، 78، 79.

الفرع الأول: خصائص نوادي الحماية و التعويض.

لنوادي الحماية و التعويض العديد من الخصائص منها:

الخاصية الأولى: التأمين لديها تأمين تعاوني:

نوادي الحماية والتعويض هي النموذج المثالي للتأمين للتعاوني والذي عرفته المادة 85 من قانون التأمين البحري الإنجليزي سنة 1906.

والتأمين التعاوني هو الذي يكون فيه كل عضو مؤمناً ومؤمناً له في وقت واحد، وتقوم العضوية على أساس الاعتبارات الشخصية بين أعضائها ويتميز التأمين التعاوني بعدة خصائص من أهمها:

1- العضوية الاختيارية :

✓ حيث لا يكتسب العضو صفته كعضو إلا بعد قبول النادي للإيجاب الصادر منه، بخلاف بعض صور التأمين إجبارياً.

✓ عدم وجود رأس مال الهيئات التي تمارس، حيث يتكون رأس المال من الاشتراكات التي يتم تحصيلها من الأعضاء.

2- توزيع الفائض:

إذا زاد مدخل النادي عن المطالبات التي قد يتعرض لها أعضاؤه، وكذا مصاريف الإدارة، فإن هذه الزيادة يتم توزيعها على الأعضاء مرة أخرى، وذلك عن طريق:

أ- تخفيض الاشتراكات التي قد يدفعها الأعضاء خاصةً في حالة انتهاء عضوية العضو.

ب- توزيع هذه الزيادة فعلياً على الأعضاء خاصةً في حالة انتهاء العضو.

4 - خدمة الأعضاء:

تمارس هيئة التأمين التعاوني نشاطها لصالح أعضائها، وذلك لتغطية الأخطار التي يتعرض لها هؤلاء الأعضاء.

5- قابلية الاشتراك المدفوع للتغير:

من الخصائص المميزة للتأمين التعاوني أن الاشتراكات فيها قابلة للتغير سواء بالزيادة أو بالنقص، وذلك على خلاف الحال في التأمين التجاري الذي يتميز بثبات واستقرار القسط الذي يتم الاتفاق

عليه بشكل نهائي عند بدء التأمين، ويلتزم المؤمن له بدفعه مرة واحدة، أو على دفعات، ولكن تحديد القسط يتم بصورة نهائية قبل إبرام عقد التأمين.

6- المسؤولية التضامنية بين الأعضاء:

تظهر المسؤولية التضامنية للأعضاء بصورة جلية في حالة عدم كفاية الاشتراكات لتغطية الأخطار التي قد يتعرض لها الأعضاء، حيث يتم تحصيل اشتراكات أخرى، حتى يتم تغطية جميع الأخطار البحرية المؤمن ضدها.

7- الطبيعة المدنية للتأمين التعاوني:

من المستقر عليه أن شركات التأمين العادية، تأخذ شكل شركات مساهمة تهدف إلى تحقيق الربح، وتكون هذه الشركات مساهمة تهدف إلى تحقيق الربح، وتكون هذه الشركات ذات طبيعة تجارية، وتلتزم بإمسك دفاتر تجارية وغيرها من الالتزامات التي يلتزم بها التاجر، ويشترط قيدها في السجل التجاري كما يترتب على ذلك أنه إذا لم توف هذه الشركات بالتزاماتها فإنه يجوز شهر إفلاسها، أما بالنسبة للتأمين التبادلي فإن هذا التأمين ذو طبيعة مدنية إذ أن هذه الهيئات كما سبقت الإشارة في تعريف نوادي الحماية و التعويض-جمعيات متخصصة- وهذه الجمعيات لا تكتسب الصفة التجارية، ويترتب على ذلك:

- لا يجوز شهر إفلاسها.
- لا تلتزم بإمسك الدفاتر التجارية.
- يكون الاختصاص بالفصل في المنازعات المتعلقة بها للمحاكم المدنية و ليست التجارية.
- تعفى من الخضوع للضرائب على الأرباح التجارية.

الخاصية الثانية: لا تهدف النوادي للربح.

التأمين التقليدي يتخذ شكل مساهمة، والمعروف أن شركة المساهمة ينقسم رأس مالها إلى أسهم متساوية القيمة على الوجه المبين في القانون، وتقتصر مسؤولية المساهم على أداء قيمة السهم أو الأسهم التي اكتتب فيها، ولا يسال عن ديون الشركة إلا في حدود ما اكتتب فيها من أسهم. وتهدف إلى تحقيق الربح، أما في التأمين التبادلي فإن هيئات التأمين التبادلي تتخذ شكل جمعيات أو مؤسسات لا تستهدف تحقيق الربح، وإنما تهدف إلى تغطية أعضائها تأمينيا من المسؤوليات التي قد يتعرضون لها.

الخاصية الثالثة: ليس لها مال عند التأسيس.

تتميز نوادي الحماية و التعويض بعدم وجود راس مال لها عند التأسيس، حيث تختلف عن

الشركات بسبب عدم تقديم حصص تأسيس أو حصص من الأعضاء، حيث أن هذا التقديم لا يتم بصفة مسبقة كما في الشركات، وإنما يتكون رأس مال النادي من اشتراكات الأعضاء التي يقوم النادي بجمعها، سواء كانت هذه الاشتراكات مبدئية، أو اشتراكات إطفائية، اشتراكات الكوارث، أو الشركات اللازمة للاعفاء من المسؤولية، وكذلك من الاحتياطي الذي يجنيه النادي من السنوات السابقة بموافقة الأعضاء، أو في حالة قيام النادي بعملية إعادة تأمين لنوادي أخرى، أو غيرها من الاستثمارات التي تعود على النادي بعائدات معينة.

الخاصية الرابعة: ديمقراطية الملكية و الإدارة.

تنشأ نوادي الحماية والتعويض بين مجموعة من الأعضاء، الذين يقومون بدفع الاشتراكات المكونة لرأس مال النادي، بخلاف الحال بالنسبة للشركة التي تكون المالكة لرأس المال، ويكون لها ذمة مالية مستقلة عن ذمة الأعضاء، كما يشترك الأعضاء في إدارة النادي سواء عن طريق التصويت في الجمعية العمومية، أو في مجلس الإدارة، أو المجلس التنفيذي، أو مجلس الإشراف والرقابة، أو اللجنة المنتخبة أو عن طريق الترشيح لأي من هذه المجالس، وذلك للعمل على تحقيق أهداف النادي من تقديم الخدمات للأطراف بدون إستهداف الربح وبذلك يكون العضو مؤمنا و مؤمنا له، بما يحقق ديمقراطية الملكية والإدارة⁽¹⁷⁾.

الخاصية الخامسة: قابلية الاشتراكات للتغير:

تتميز نوادي الحماية والتعويض بقابلية الاشتراكات للتغير سواء بالزيادة أو بالنقص تبعا لعدة عوامل وتحدد النوادي الاشتراكات على أسس معينة ويتم تحصيل اشتراك مقدم من الأعضاء وإذ لم يكف فإنه يتم تحصيل اشتراكات أخرى حتى يتم تغطية المطالبات التي يتعرض لها الأعضاء، بخلاف التأمين التقليدي الذي يتم فيه تحصيل أقساط ثابتة مهما كانت التزامات الشركة.

الخاصية السادسة: المسؤولية التضامنية للأطراف:

من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها التأمين لدى نوادي الحماية والتعويض التعاون بين الأعضاء في تحمل ما قد يتعرض له أي منهم من مسؤوليات مدنية، وهذه المسؤوليات تكون تضامنية على جميع الأعضاء، إلا أن التضامن في هذه الحالة يختلف اختلافا جوهريا عن التضامن في شركات التضامن يضمن التزام الشريك بضمان وفاء الشركة بديونها حتى في أمواله الخاصة، أما العضو في نوادي الحماية والتعويض فهو يقتصر التزامه بدفع الاشتراكات بأنواعها، دون أن يكون مسئولا عن ديون النادي في أموال الخاصة.

وبذلك فإن التضامن في نوادي الحماية والتعويض ليس تضامنا كاملا بين الأعضاء، وإنما يقتصر على ضمان المسؤولية التي يتحملها أي منهم، والناشئة عن الأخطار البحرية مما يحقق الضمان والحماية لأي عضو من الأعضاء، وهذه المسؤولية التضامنية لاتعطى لدائني النادي الحق في اتخاذ إجراءات التنفيذ الجبري على أي عضو من الأعضاء، أو شهر إفلاس أي عضو، وبذلك فإن تضامن المسؤولية في تأمين نوادي الحماية والتعويض هو تضامن محدود.

الخاصية السابعة: التعاون والاعتبارات الشخصية بين الأعضاء:

تقوم العضوية في نوادي الحماية والتعويض على أساس من الاعتبارات الشخصية، ويظهر ذلك من ضرورة تقديم شهادة عن الحوادث التي تعرضت لها السفينة خلال السنوات الخمسة السابقة على بدء العضوية في النادي، ولذلك كانت هذه النوادي معروفة باسم هيئات الصداقة.

الخاصية الثامنة: ذات طبيعة دولية:

فهي تضم أعضاء من جنسيات مختلفة دون أن تقتصر على إقليم معين كما كان عليه الوضع في نوادي هياكل السفن، ومع زيادة حركة الملاحة البحرية في دول العالم، وحاجة السفن في هذه الدول إلى تأمين ضد هذه المسؤوليات وبأقل اشتراك ممكن، أدى ذلك إلى اشتراك سفن من دول مختلفة في عضوية النادي، ومن النوادي التي لها الطابع الدولي النوادي الإنجليزية، النرويجية وعلى العكس من ذلك نجد أن بعض النوادي ما زال لها طابع إقليمي، كما في النوادي اليابانية.

الخاصية التاسعة: تغطية غير محدودة:

تقوم نوادي الحماية والتعويض بتغطية ما قد يتعرض له العضو من مسؤوليات وهذه التغطية غير محدودة بحد معين، إذ يلتزم النادي بدفع التعويض الذي يدفعه العضو للغير مهما كان هذا التعويض.

إلا أن ذلك يرد عليه استثناءات منها:

1- لا يلتزم النادي بدفع التعويض الذي يدخل ضمن حد السماح، الذي يلتزم العضو بدفعه ويتحمله العضو وحده.

2- التغطية عن المسؤولية عن التلوث البحري محدودة بحدود اتفاقية معينة يحددها النادي.

الخاصية العاشرة: مرونة التغطية:

لدى نوادي الحماية والتعويض مرونة كافية لتغطية المسؤوليات المتنوعة التي تواجه الأعضاء، نتيجة للتطور المستمر في صناعة السفن وتنوع المخاطر تبعا لذلك، وكذا بالنسبة للمسؤوليات

القانونية الكبيرة التي تفرضها المعاهدات الدولية والقوانين البحرية الوطنية على ملاك السفن، خاصة ناقلات البترول وسفن البضائع، والتي أدت الى عجز شركات التأمين العادية عن تغطيتها تأمينيا، مما أظهر دور نوادي الحماية والتعويض في التغطية التأمينية.

الخاصية الحادية عشر: نوادي الحماية والتعويض لها ذاتيتها المستقلة:

إذا كانت نوادي الحماية والتعويض باعتبارها جمعية تهدف إلى تحقيق التغطية التأمينية لأعضائها دون ان تستهدف تحقيق ربح، فإنها تخضع في نشأتها وتسجيلها لقانون الشركات إلا أنها تتمتع بذاتيتها المستقلة عن الأعضاء .

وعلى ذلك فإنه يجوز لها إبرام العقود بأسمائها، والتحمل بالالتزامات، والتقاضي كما أن إفلاس أي عضو من الأعضاء لا يترتب عليه المساس بالنادي، ويترتب على ذلك أيضا أنه لايجوز الرجوع المباشر على العضو بالتزامات على النادي⁽¹⁸⁾.

الفرع الثاني: الضمانات أو التغطية التي تمنحها النوادي البحرية لملاك السفن:

نوادي الحماية والتعويض تأخذ على عاتقها تغطية مخاطر الرجوع بالمسؤولية على ملاك السفن، والمخاطر التمويلية غير المغطاة من طرف شركات التأمين التقليدية. وهي مخاطر محددة بعناية دقيقة بواسطة قواعد أو بنود خاصة بكل ناد، ويكون ذلك بتحديد قائمة معينة قد تختلف من ناد لآخر، لكن هذا الاختلاف لن يزيد عن تفصيلات ثانوية، ففي غالب الأحيان نجد نفس تعداد المخاطر الذي تغطيها تلك القوائم.

و بطبعتها اللاتينية فإن هذه القواعد نجدها معقدة أو مركبة أو أنها غير متكاملة، الشئ الذي يفسر أنه مع مرور الزمن ظهرت أنواع جديدة من التغطيات المضافة إلى التغطيات الموجودة أصلا. و إذا حاولنا ترتيب أو تقسيم هذه الضمانات التي قبلت هذه النوادي تغطيتها، فإننا نستطيع تقسيمها إلى ثلاثة أقسام:

القسم الأول:

ويأتي على رأس هذه الضمانات ضمان المسؤولية الملقاة على المجهزين اتجاه المتعاقدين معهم سواء الشاحنين اتجاه المخاطر التي تتعرض لها بضاعتهم، أو اتجاه المسافرين نتيجة للإصابات التي قد يتعرضون لها، وكذا ضمان تغطية المسؤولية الملقاة على عاتق المجهزين في حالة الحوادث المميتة التي قد يتعرض لها البحارة، وعمال السفينة خاصة إذا علمنا أن دولا كالولايات المتحدة الأمريكية تصدر

محاكمها أحكاما و قرارات إدانة جد ثقيلة.

القسم الثاني:

في مرتبة ثانية نجد من بين المخاطر التي قبلت النوادي تغطيتها، والتي تعتبر مكملة للتأمين المهيكّل، حيث يأخذ النادي على عاتقه قسم من المسؤولية غير المغطاة من طرف شركة التأمين، كالتأمين على المسؤولية في حالات: التصادم، تعويض الخسائر المشتركة، تعويضات المساعدة و الإنقاذ، ضريبة الإعطاب العامة. ويكون ذلك كما قلنا في حالة عدم قيام المؤمن على جسم السفينة بتأمين تلك المسؤوليات.

إلا أن ما يميز هذا القسم من الضمانات المؤمن عليها هو ضمان تأمين المسؤولية في حالة التصادم مع شيء أو جسم ثابت، والتي تخرج عن الحوادث المدرجة ضمن قائمة التصادم البحري⁽¹⁾⁹. إضافة لإدراج عنصر جديد آخر الى قائمة المسؤوليات المغطاة من طرف هذه النوادي وهو المسؤولية عن التلوث الذي أصبح موضوع يشغل العالم بأسره نظرا لخطورة وضخامة الضرر الذي ينجم عن الحوادث التي تتعرض لها السفن البحرية و نخص منها الذكر تلك التي تنقل مواد او بضائع خطيرة

القسم الثالث:

وفي الأخير نجد قائمة طويلة للضمانات التي تمنحها هذه النوادي وهي تغطية موجهة الى عدة مصاريف تمويلية ضخمة تدخل ضمن الروح التعاونية بين ملاك السفن والمتمثلة في التعويض الذي قد يقدمه المجهز في حالة الوفيات أو أمراض البحارة، أو في حالة غرق السفينة أو أصبحت حطاما، مصاريف العديد من الغرامات المقررة ضد المجهزين بمناسبة ارتكابه مخالفات في مجال ظروف العمل أو في حالة خرقه للقواعد الجمركية أو قواعد الهجرة غير الشرعية⁽²⁾¹⁰.

تجدر الإشارة ان الحماية التي تمنحها هذه النوادي لملاك السفن المنخرطين ضمن نظامها مرهون بمدى التزام هؤلاء بقواعد النادي.

المبحث الثاني: قواعد نوادي الحماية و التعويض.

تعد قواعد نوادي الحماية و التعويض دستور النادي الذي يحدد الخطوط العريضة لنشاط النادي من حيث بيان المخاطر المغطاة و الالتزامات الملقاة على عاتق الطرفين، وحدود التغطية، كما

1- حيث ان المشرع البحري الجزائري و من خلال تعريفه للتصادم فقد حصره فيما بين السفن او بينها و بين بواخر الملاحة البحرية و ذلك من خلال المادة 273 من القانون البحري الجزائري.

يجب ان تحدد قواعد النادي اللغة التي يتم بها تحرير العقد، وشهادة العضوية، بحيث إذا ما تم ترجمة هذه القواعد بلغة أخرى فما هي اللغة الواجبة التطبيق عند التعارض، وتحتوي قواعد نوادي الحماية و التعويض على مجموعة من البيانات، بالإضافة إلى انها تخضع في تفسيرها لما تخضع له العقود من أحكام في التفسير، ويشترط لتطبيق قواع الحماية و التعويض في دولة ما ألا تكون مخالفة للنظام العام في هذه الدولة، ومن بين تلك القواعد على سبيل المثال ما يلي:

✓ دفع الاشتراكات، و هو من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتق العضو، والقواعد التي تنظم هذا الالتزام تعد جوهرية، ولا يجوز مخالفتها.

✓ تصنيف السفينة، حيث يشترط النادي ضرورة ان تكون السفينة مصنفة طول فترة العضوية.

الخطوط الملاحية، كأن تضع النوادي قيودا معينة على الخطوط الملاحية للسفينة.

✓ عدم تسليم العضو بالمسؤولية، وذلك منعا للتواطؤ و التكاسل من الاعضاء.⁽¹¹⁾

إلا أن أهم قاعدة معتمدة لدى نوادي الحماية هي إمكانية إقصاء المنخرطين في التجمع في حالة قيامه بتصرفات بدرت منه عن سوء نية مثل:

✓ الإقصاء من أي حماية في حالة تصريحه ببضاعة تزيد بكثير عما هو في حقيقة الأمر.

✓ تحريره لسند شحن وإرساله نظيفا رغم معرفته المسبقة بفساد البضاعة المنقولة او تضررها من قبل اصدار سند شحن بتاريخ مزيف أو مزور أو غير حقيقي.

✓ في حالة تسليم بضاعة بدون سند شحن.

في حال أي إنقطاع إختياري في تنفيذ عقد النقل من طرف المجهّز أو ممثله.

و بالمقابل تفرض هذه الهيئات على المشتركين دفع اشتراكات على شاكلة اقساط .

المطلب الأول: أهم ما يميز قواعد النوادي البحرية.

أهم ما يميّز نشاط النوادي هو تلك الخصوصية التي تجمع بين المرونة والتشدد، فالتشدد يظهر جليا في امكانية اقصاء اي منخرط في التجمع حيال قيامه بتصرفات عن سوء نية، لكن في اغلب الأحوال تظهر هذه النوادي مرونتها في اتجاه هذا الإقصاء فيكون بإمكان مسيرّي النادي إعفاء أي منخرط من الإقصاء متى أظهر حسن نيّته وبالتالي منحه حماية النادي وضمانه. بالمقابل و بعكس التامين التقليدي فان الاشتراكات و الانخرطات المدفوعة للنادي من طرف الأعضاء ليس لها حدود، وهو ما يفسر عدم دفع المنخرط لعلاوة أو إشترك ثابت، بل هو إشترك مؤقت قابل للمراجعة حسب

المدفوعات أو المصاريف التي قدمها النادي في آخر السنة، وهذا ما يدفع النوادي إلى الإلتزام بالتعاقد مع شركات تأمين في إطار إعادة التأمين، لكن بالمقابل هذا التعاقد - أي إعادة التأمين - حتما سيكون ذا طابع محدود، وهو ما ينجر عنه عادة في حال الكوارث أو حالات الطوارئ الكارثية المناداة على المنخرطين من أجل دفع إشتراكات إضافية، فمحدودية قيمة التعويض الذي تمنحه شركات التأمين مقارنة مع الضرر الذي قد تتسبب فيه حادثة واحدة و التي تتجاوز مرات عديدة قيمة ذلك التعويض هو ما يفسر إتخاذ النوادي البحرية الطابع اللامحدود، فهذه الميزة تبقى قائمة ولو تضاعفت قيمة التغطية أكثر من مرة قيمة التعويض، فتبقى النوادي متعهدة بالتغطية اللازمة و مجسدة ذلك بإرسال ما يعرف بكتاب، رسالة، أو خطاب الضمان.

المطلب الثاني: كتب أو رسائل الضمان، فوائدها وشروط الحصول عليها:

رسائل الضمان عبارة عن كتب تصدر من نوادي الحماية البحرية تتعهد بموجبها للمدعى بان تدفع له مبلغا أو مبالغ تبلغ حدا أعظيما حال حصوله على قرار قضائي يقضي بالتعويض ولرسائل ميزتان أساسيتان.

أولاً: تحرير السفينة أو منع حجزها و بالتالي تمكين المدعى عليه بممارسة نشاطه من خلال استغلال السفينة.

ثانياً: تعد رسائل الضمان ضمانه حقيقية للجهة المدّعية.

إضافة إلى ما تمتاز به من سرعة في التنفيذ أي السرعة في إصدار رسالة الضمان - بعكس الحكم أو القرار القضائي - وما يتبعه بطبيعة الحال من تحرير السفينة، كما لا يوجد داع لإيداع مبالغ مالية ضخمة « سيولة » كالكفالة مثلاً، فضلاً على إمكانية التفاوض على الإختصاص القضائي المكاني بمجرد إصدار رسالة الضمان، بحكم أن الإختصاص الإقليمي ليس من النظام العام. كما توفر التكاليف و الخسائر التي يمكن أن يتعرض لها المؤمن له ريثما يتم تأمين الكفالة المقررة، جراء تعرض نشاطه التجاري للخسائر من خلال توقف السفينة .

إلا أن منح كتاب الضمان أو رسالة الضمان مرتبط بالتزام المنخرط المدعى عليه بقواعد معينة يشترطها النادي :

- أن تكون الدعوى حقيقية وليست محتملة.
- أن تكون السفينة مسجلة لدى النادي وغير مقصورة في دفع كافة الذمم المترتبة عليها اتجاه النادي.

عدم ارتكاب العضو اي فعل متعمد او سوء تصرف مقصود⁽¹²⁾

و ما تجدر الإشارة إليه أن هذه النوادي تتمتع باحتياط مالي كبير جدا يفوق عادة احتياطي المصارف، كما أن أهم 13 نادي في العالم « المجموعة الدولية » مرتبطين باتفاقية تسمى اتفاقية « pool agreement » وهي اتفاقية تقوم بموجبها هذه النوادي بدعم بعضها البعض في مواجهة الإفلاس. أما تاريخيا كانت تسمى هذه النوادي « bail bond » وتعني تعهد للمحكمة بايداع مالي للتعويض عن مالك السفينة، ومجرد تقديم « الكفالة » للمحكمة تفقد هذه الأخيرة سلطتها في التنفيذ على أملاك الكفيل أو الضامن⁽¹³⁾.

أن الالتزام بقواعد نوادي الحماية و التعويض ضروري لحصول العضو على الحماية و التغطية التي يضمنها له النادي، حيث تعد هذه القواعد جزء لا يتجزأ من عقد العضوية، ويجب على العضو عدم مخالفتها، ويترتب على ذلك انه في حالة مخالفة العضو لقواعد و عقود مع نوادي الحماية و التعويض اعفاء النادي من التغطية دون المساس باي اشتراكات يلتزم العضو بدفعها.

ما تجدر الإشارة إليه أن العلاقة بين النادي و العضو هي علاقة تعاقدية، وأساسها هو العقد، فبداية العضوية تكون بعد تبادل الإيجاب و القبول لكل من العضو و النادي و تمام إبرام العقد، فيصدر النادي شهادة العضوية، إلا أن صدورها لا يعني بدء العضوية بصفة فورية، وإنما تبدأ العضوية في التاريخ الذي يتم الاتفاق عليه بين النادي و العضو. و عقد العضوية بين النادي و العضو من عقود المدة التي ترتبط بمدة معينة، وتجدد هذه العضوية ما لم يعلن احد الطرفين رغبته في انتهاء العلاقة التعاقدية و لو بصفة منفردة، وهي خاصية أخرى من خصائص نوادي الحماية و التعويض التي خلافا للقواعد العامة في القانون المدني و التي تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقده او تعديله إلا بالاتفاق بين الطرفين أو للأسباب التي يقرها القانون.

كما تنتهي العضوية بانتهاء مدة العضوية أو لإعلان كل من العضو أو النادي رغبته في إنهاء العضوية في الحالات التي سبق الإشارة إليها، فان العضوية قد تتوقف أو بعبارة أدق قد يسقط حق العضو في التغطية تلقائيا لأسباب خاصة من ما يتعلق بالعضو إذا كان فردا، ومنها ما يتعلق بالعضو

1- ويرى بعض الكتاب ان ارتكاب العضو لخطا لا يسقط حقه في التعويض الا اذا تبين ان الخطا متعمد، ارتكبه العضو بمحض ارادته، و تعزيزا لوجهة النظر ما نصت عليه القاعدة بهذا الاستثناء التي جاء فيها: لا يغطي النادي مسؤولية العضو عن الاضرار و النفقات نتيجة لسوء السلوك الفاحش الارادي من جانب العضو، فعبارة سوء السلوك الفاحش الارادي، ينصرف مدلولها الى الخطأ المتعمد و ليس الى الخطأ الجسيم، عن بهاء هبيج شكري، التامين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الاولى، الاصدار الاول، 2009، عمان، الاردن، صفحة 565.

إذا كان شركة، ومنها مايتعلق بالسفينة.

أولاً: سقوط الحق في التغطية لأسباب تتعلق بالعضو إذا كان فرداً:

يسقط حق العضو في التغطية لعدة أسباب منها.

* حالة وفاة العضو.

* في حالة الإفلاس أو الإعسار أو نقص الضمانات له.

* في حالة العجز أو صدور حكم باعتقاله أو حكم جنائي بالسجن أدى إلى عدم قدرته على إدارة ممتلكاته.

* في حالة ممارسة العضو لأنشطة غير مشروعة، مثل تهريب المخدرات.

* في حالة تنازل العضو كلياً أو جزئياً عن شهادة العضوية.

ثانياً: سقوط الحق في التغطية إذا كان العضو شركة :

يسقط حق العضو في التغطية إذا كان العضو شركة و ذلك في الحالات الآتية:

* في حالة الحل أو التصفية الاختيارية، أو دمج الشركة في شركة أخرى.

* في الإفلاس و التسوية الإجبارية.

* انقضاء الشركة لأي سبب من الأسباب.

* في حالة تغير الإدارة من الشركة.

ثالثاً: سقوط الحق في التغطية لأسباب تتعلق بالسفينة منها :

* في حالة بيع كلي او جزئي للسفينة⁽¹⁾.

* إذا أصبحت السفينة تمثل خسارة كلية ،سواء كانت الخسارة الكلية حقيقية أو تقديرية حكمية⁽²⁾.

* في حالة تغيير المدير وتعيين مدير جديد.

* الاستعلاء على السفينة من جانب الحكومة.

* إذا استعملت السفينة في أعمال غير مشروعة.

* إذا فقدت السفينة درجة تصنيفها، حيث تشترط نوادي الحماية و التعويض ضرورة ان تكون

1 - صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، صفحة 194، 195، 196.

2 - و تصبح السفينة في حكم الخسارة الكلية تقديراً اذا انقطعت اخبارها مدة معينة، وقد حددت نوادي الحماية و التعويض هذه المدة بعشرة ايام من تاريخ اليوم الذي سمعت فيه آخر اخبار السفينة. عن صلاح محمد سليمة، المرجع نفسه، صفحة 196 الهامش.

السفينة مصنفة وفقا لهيئة التصنيف المقبولة لدى النادي طول مدة العضوية، ذلك ما لم تقرر نوادي الحماية و التعويض خلاف ذلك لأسباب ترجع إلى السفينة.

خاتمة

أصبح الانخراط في نوادي الحماية البحرية حتمية في نظر المشتغلين في النشاط التجاري البحري العالمي لما توفره هذه التجمعات من حماية و تغطية لملاك السفن ومشغليها نظرا لضخامة المخاطر البحرية و ما تسببه من أضرار جسيمة هذا من جهة، ومن جهة أخرى لما توفره هذه النوادي من قاعدة تمويلية جيدة يستطيع المخربون والأعضاء الاستناد عليها في حال العودة عليهم بالمسؤولية، فرسائل الضمان تعزز الثقة بالتجارة الدولية وتضمن استمرارية نشاط السفن البحرية التي تجول إرجاع دول العالم، وبالمقابل تضمن حق الجهة المدّعية .

أمام كل ما توفره هذه النوادي من تغطية حقيقية - لا تستطيع شركات التأمين التقليدية توفيرها لملاك السفن - وضمانة تحول دون تعطل نشاطهم البحري، وبالتالي التفرغ الكلي لمهامهم الأصلية المتمثلة في الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية، لنا أن نتساءل إن كان من مصلحة بعض الدول مثل الجزائر- التي تسعى إلى الاستحواذ على حصة 20 % من تجارة النقل البحري في غضون السنوات القليلة القادمة ⁽¹⁾ - السماح للتعامل بكتب الضمان التي تمنحها هذه النوادي ؟ و وضعها بجانب الكفالة المصرفية حيث تصبح واسعة الانتشار ضمانا للحقوق، والذي سوف لن يكون ممكنا بدون أن يتم الترخيص لهذه الأندية بالجزائر، وان تسجل و يكون لها وكيلا من خلال توفير الغطاء التشريعي المناسب لنشاطها. أم أن ذلك سوف لن يناسب دولة كالجزائر بصفتها مصادقة على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحجز على السفن ⁽²⁾؟، التي تعزز دور الكفالة المصرفية في رفع الحجز عن السفن، زيادة على سهولة توقيعه على أي سفينة محلية كانت أو أجنبية، إذ تكفي المصلحة المحتملة أو الدين المحتمل في الحجز التحفظي، ناهيك عن انخفاض قيمة الكفالة التي قد يطلبها القضاء الجزائري لتحرير السفينة، وبالتالي عدم تفعيل دور هذه النوادي بالجزائر؟ أضف إلى ذلك أن ما يعاب عن هذه النوادي هو عدم إدراج قاعدة تضمن حق المدعي مقاضاة النادي لإرغامه على الالتزام بدفع الضمان ⁽³⁾¹⁸ أو

1 - و ذلك من خلال اعلان الحكومة على لسان وزير النقل سابقا عمار غول عن اقتناء العديد من السفن بغرض استعمالها في مجال النقل البحري بغية استهداف نسبة مشجعة في مجال تغطية النقل البحري الدولي.

2 - المرسومين 171-64 المؤرخ في 8 يونيو 1964 جريدة رسمية عدد 53 و 74-03 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 جريدة رسمية عدد 77 المتضمنين على التوالي التصديق على اتفاقية بروكسيل بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن، و إتفاقية جنيف بشأن الحجز على السفن.

3 - و إن كان للقضاء الجزائري من خلال المحكمة العليا رأي في ذلك بان ادخل في النزاع المتعلق بعقد نقل بحري نادي الحماية le club weste of england بصفته ضامنا رافضة الطعن الذي تقدمت به الاخيرة بان ليس لها علاقة قانونية مع عقد النقل موضوع النزاع و ذلك من خلال القرار الصادر في 24 فيفري 1990 المجلة القضائية لسنة 1991 عدد 4 صفحة 67. نقلا عن

إرسال كتاب الضمان إذا ما أبدى « النادي » إعتراضه وأقصى أي عضو منخطر مدعى لديه من التغطية .
وأمام كل مميزات ومحاسن هذه النوادي وما قد يعاب عنها، وأمام تردي الخدمة التأمينية و تأخر الأنظمة التأمينية من شركات ومؤسسات في تأدية مهامها الدفاعية عن المؤمن لهم وعجزها عن تغطية كافة جوانب التأمين التي تفوق إمكاناتها المادية أضعافا مضاعفة. يبرز دور نوادي الحماية كهيئات مساعدة و مكملة و شاغلة للفراغ الذي تتركه هذه الشركات من خلال التغطية الشاملة في مجال التأمين البحري سواء في صالح ملاك السفن أو في صالح الجهة المدعية.

قائمة المراجع :

- 1- حميدة جميلة ،الوجيز في عقد التأمين،دار الخلدونية للنشر و التوزيع، 2012، الجزائر.
- 2- محمد إبراهيم موسى،عقد التأمين البحري،دار الجامعة الجديدة،2008.
- 3-Pierre Bonassies,droit maritime,Delta.LG.DJ .
- 5- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الثانية، 1998.
- 6- صلاح محمد سليمة،تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية دراسة مقارنة،دار الفكر الجامعي،الطبعة الأولى،2007.
- 7- جمال سايس،الإجتهاد القضائي في المادة التجارية و البحرية،الجزء الأول،الطبعة الأولى،2013.
- 8-<https://www.linkedin.com> موقع الكتروني .
- 9- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال 1396الموافق 23 اكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري و متمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 أول ربيع أول 1419الموافق 25 جوان 1998.
- 10-المرسومين، 64-171 المؤرخ في 8 يونيو 1964 جريدة رسمية عدد 53، و 03-74 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 جريدة رسمية عدد 77 المتضمنين على التوالي التصديق على اتفاقية بروكسيل بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن،و إتفاقية جنيف بشأن الحجز على السفن.
- 11- بهاء بهيج شكري،التأمين البحري في التشريع و التطبيق،دار الثقافة للنشر و التوزيع،الطبعة الأولى، الإصدار الأول،2009، عمان ،الأردن.