

صيانة مصالح شركات التأمين الجزائرية بعد الحلول في ضمان النقل البحري للبضائع: بين التشريع والواقع العملي

مخالفة كريم (1)

(1) أستاذ محاضر قسم "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية،
مخبر البحث حول فعالية القاعدة القانونية، جامعة بجاية،
06000 بجاية، الجزائر.

البريد الإلكتروني: mekhalfakarim@gmail.com

الملخص:

على الرغم من أن الجزائر تملك نظاما تشريعيا حديثا في مجال الحجز على السفن، إلا أن شركات التأمين الوطنية ذات الرأسمال العمومي تبقى عاجزة عن حماية مصالحها في مجال عقود التأمين البحري على البضائع، وتسجل بالتالي كل سنة خسائر مالية معتبرة، وذلك جراء عدم دفع السفن الأجنبية المكلفة بتوريد هذه البضائع لما عليها من ديون تجاه المؤمنين الجزائريين بفعل الخسائر اللاحقة بها، ومغادرتها للموانئ الجزائرية بعجالة، تضاف إليها المناورات التي تلجأ إليها نوادي الحماية التي تملك مكاتب مراسلة في الجزائر، بهدف منع توقيع الحجز على سفن أعضائها من المجهزين المدنيين تجاه شركات التأمين الوطنية. تهدف هذه الدراسة إلى تشخيص طبيعة وأسباب هذا العجز، كما تقترح حلولاً ذات طبيعة تشريعية وتنظيمية وعملية للتصدي لهذا الواقع السلبي.

الكلمات المفتاحية:

تأمين بحري، بضائع، حقوق المؤمن.

تاريخ إرسال المقال: 2020/07/27، تاريخ قبول المقال: 2020/11/29، تاريخ نشر المقال: 2020/12/31

لتهميش المقال: مخالفة كريم، "صيانة مصالح شركات التأمين الجزائرية بعد الحلول في ضمان النقل البحري للبضائع: بين التشريع والواقع العملي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 11، العدد 04، 2020، ص ص. 461-483.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

المقال متوفر على الرابط التالي:

المؤلف المراسل: مخالفة كريم، mekhalfakarim@gmail.com

The Preservation of the Interests of Algerian Companies Subrogated in Faculty Maritime Insurance: Between Legislation & Realities

Summary:

Despite the modern legal regime, in terms of conspiratorial seizures of ships owned by Algeria, the insurance companies, those with public capital, show a flagrant inability to protect their interests arising from maritime insurance contracts with debts to the foreign carriers and ship-owners, registering significant annual losses.

The rapid and hasty departure of foreign ships from Algerian ports after unloading of freight, fears of being subject to provisional attachment for damage noted on the goods and without payment of damages to Algerian insurers, as well as maneuvers emanating from protection and compensation clubs (P&C), which have liaison offices in Algeria, and which generally contest the validity of the guarantees which have been put in place, after requests for seizure on ship, are the main causes of this state of affairs.

This study is of both theoretical and practical interest, tends to diagnose the nature and causes of this situation and offers solutions of a legal, organizational and practical nature to remedy them.

Keywords:

Marine insurance on faculties- preservation of the insurer's remedies.

La préservation des intérêts des compagnies Algériennes subrogées dans l'assurance maritime: Entre législation et Réalités

Résumé:

Malgré le régime juridique moderne en matière de saisies conservatoires de navires que possède l'Algérie, les sociétés nationales d'assurances à capitaux publics, montrent une incapacité flagrante à protéger leurs intérêts découlant de contrats d'assurances maritimes envers les transporteurs et armateurs étrangers, enregistrant ainsi des pertes annuelles considérables.

Le départ rapide et précipité des navires étrangers des ports algériens après déchargement du fret, de crainte d'être sujettes à saisie conservatoire pour avaries constatées sur la marchandise et donc le paiement des dommages aux assureurs Algériens, ainsi que les manœuvres émanant des clubs de protection et d'indemnisation (P&I), qui possèdent des bureaux de liaisons en Algérie, et qui généralement contestent la validité des garanties qui ont été mises en place, après sollicitation de saisie sur navires, sont les principales causes de cet état de fait.

Cette étude qui revêt un intérêt à la fois théorique et pratique, tends à diagnostiquer la nature et les causes de cette situation, et propose des solutions à caractères juridiques, organisationnels et pratiques pour y remédier.

Mots clés:

Assurance, Maritimes, facultés, recours, assureur.

مقدمة

يعتبر التأمين (l'assurance) من مواضيع القانون البحري العريقة في القدم، فقد إعتنى أصحاب المصلحة في الرحلة البحرية سابقا، سواء من مالكي السفن أو البضائع، بالحرص الشديد على تغطية هذه المصالح ضد الخطار والأضرار المحتملة، التي تواكب عادة الرحلات البحرية. ويتفق الجميع في العصر الحديث على أن التأمين البحري (l'assurance maritime)، يعتبر بمثابة عصب التجارة البحرية وسبب ازدهارها وتطورها، فأهمية الضمان ونطاقه اللذين أضحي التأمين البحري يوفرهما في ميدان التجارة الخارجية لم يعد خفيا على أحد، كما أن عمليات البنوك التي تمويل النشاط التجاري الخارجي، باتت تولي الاهتمام الكبير والعناية الواسعة لعقود التأمين، إذ أصبحت اليوم وثائق التأمين (les polices d'assurances) البحرية، إحدى الشروط الأساسية المستوجبة للحصول على تمويلات أو قروض من البنوك والمؤسسات المالية الوطنية والأجنبية⁽¹⁾.

فالتأمين البحري أضحي يؤدي وظيفتان: الأولى الأمان (la sécurité)، والثانية الإئتمان (le crédit)، وذهب جزء من الفقه إلى أن عمليات التأمين البحري أصبحت تتحكم في النشاط التجاري والملاحي كليا في الوقت الراهن⁽²⁾، كما دعم جزء آخر هذا التطور بالتأكيد أن تأمين الأخطار البرية (les risques terrestres) عرف مع نهاية القرن 15 تطورا مذهلا، لكنه لم يتمكن من تغطية كافة الأخطار البرية، وعلى النقيض فإن التأمين البحري تمكن في الوقت الراهن من ضمان كافة الأخطار البحرية⁽³⁾.

ويرى الفقيه «بونكاز» (J. Bonnecase)، أن التأمين البحري نظام لا يمكن للتجارة البحرية أن توجد من دونه من الناحية العملية، وأن في غيابه تصبح واقعة ملكية السفينة واستغلالها مجرد مصطلحات جوفاء⁽⁴⁾، ومن جانبها علق كلا الفقيهين «غوفار» (Govare) و«دانون» (D. Danjon)، أن ازدهار التجارة البحرية، خاصة في حوض البحر المتوسط كان نتيجة للمساهمة الفعالة والدعم الأكيد للتأمين البحري لها، وبدا ذلك واضحا فيما حققه النشاط التجاري البحري في هذه المنطقة من العالم، خلال القرن الماضي من أرباح وجلب لرؤوس الأموال، وازدياد المضطرب لعدد المستثمرين في النشاط التجاري البحري، الذين باتوا يشعرون بالأمان والطمأنينة، الصفتين اللتين يحققهما التأمين البحري دون غيره من الأنظمة الأخرى⁽⁵⁾.

(1) د: ثروت عبد الرحيم «الإغفاءات والمسموحات في التأمين البحري»، عالم الكتاب، 1966، ص 6، القاهرة.

(2) د: عبد القادر حسين العطير، «الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية»، مكتبة الثقافة للنشر، بدون تاريخ طبع، ص 590.

(3) Gorges Ripert, «Droit Maritime» Tome III, édition Rousseau, 1953, p. 412, Paris.

(4) J. Bonnecase, «le droit maritime son particularisme», 2^{ème} édition, 1932, Page 266, Paris.

(5) P. Govar, «l'assurance maritime française», Durant et Pedone, 1960, p. 477, Paris.

والجزائر مثلها مثل غالبية الدول التي تمتلك شريطا ساحليا كبيرا، عمدت منذ حصولها على الاستقلال سنة 1962م، على خلق وتنمية وتنظيم نشاط تجاري بحري مع دول حوض البحر المتوسط وغيرها، هذا ما جعلها تسعى إلى بلورة وتأطير سوق التأمين عموما، وعمليات التأمين البحري على البضائع وجسم السفن على الخصوص، إذ يمكن القول اليوم أن الدولة الجزائرية تمتلك نظاما قانونيا حديثا في مجال التأمين البحري، مستلهما في غالبيته من المنظومات التشريعية البحرية الحديثة. فبعد إلغاء القانون 07/80 الصادر في أوت 1980م الخاص بالتأمينات، لعدم تلاءم مقتضياته و أحكامه مع التوجهات الاقتصادية الجديدة، المتسمة بظهور برامج طموحة لإعادة هيكلة الاقتصاد مع بداية الثمانينيات، عمد المشرع الجزائري إلى سنّ الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995م المعدّل بالقانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006م المتعلق بالتأمينات، الذي حدّد فيه كافة الضوابط المشتركة بين التأمينات البحرية و أحكامها، وهو التنظيم المطبق حاليا على جميع أنشطة التأمين البحري الذي تباشره العديد من شركات التأمين العمومية والخاصة .

ويعرّف الشراح التأمين بأنه عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه، مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا، أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث، أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن⁽⁶⁾، وهو التعريف الذي اعتمده المشرع الجزائري⁽⁷⁾، غير أنه أورد تعريفا خاصا بعقد التأمين البحري في الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات خلى من الطابع الفني، لكنه اتجه فيه إلى تحديد الإطار الذي يطبق فيه هذا العقد⁽⁸⁾.

وعلى غرار ما يكشفه التعريف السابق من التزامات واضحة تقع على كل من المؤمن والمؤمن له، فالواضح أن وظيفة نظام التأمين البحري تتجه صوب تغطية الأموال ضمن نطاق وحدود البحر، سواء أكانت هذه الأموال سفينة، أو بضائع أو أجور شحن أو قروض بحرية، أو منافع أخرى، فتتخصر وظيفته في جبر الأضرار والخسائر التي قد تتعرض لها هذه الأموال بسبب مواجهتها لما يسمى بالخطر البحري (Le périls marin)، وما يشتمل عليه من حوادث بحرية (les événements maritimes)، وهي الحوادث الناشئة عن البحر نفسه، أو تقع عليه، فتتخصر رابطتها بالحيز المكاني، دون الرابطة السببية⁽⁹⁾.

(6) د: عبد الله الهللاوي، « التأمين البحري والجوي»، مكتبة الحرية للطبع، 2009، ص 73.

(7) أنظر المادة 619 من القانون المدني الجزائري.

(8) أنظر المادة 92 من القانون رقم 04/06 المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

(9) د: بهاء بهيج شكري، « التأمين البحري في التشريع والتطبيق»، دار الثقافة، 2009، ص 25، عمان .

والنقل البحري للبضائع (le transport maritime sur facultés)، الذي يعتبر من أهم صور النشاط التجاري البحري، و أكثره درا للأرباح في الجزائر أو غيرها من الدول في الوقت الراهن، يخضع إلى تغطية تأمينية تضمنها العديد من شركات التأمين الوطنية و الأجنبية، من خلال عقود تسمى بوثائق التأمين على البضائع (Polices d'assurances sur facultés)، فمن خلال عقد التأمين، ذي الصيغ والشروط المختلفة، تستخلف هذه الشركات المؤمن لهم من المتعاملين في ضمان الخسائر والأضرار المحتملة التي قد تتعرض لها هذه البضائع خلال الرحلات البحرية، وهذا نظير دفع هؤلاء لمقابل مالي يسمى قسط التأمين (la prime d'assurance).

والمعروف أنه وبعد تحقق الأخطار المؤمن عنها في وثيقة التأمين، وبالتالي تعرض البضائع للضرر أو التلف خلال الرحلة البحرية، تقوم شركة التأمين بعد التثبت من ذلك، بدفع التعويضات المناسبة للمؤمن له، وهي الواقعة التي تعطيها الصلاحية - بعد توقيع المؤمن له وثيقة الحلول - (l'acte de subrogation) وبقوة القانون، احتلال مركز الدائن بهذه المبالغ تجاه الطرف المتسبب في حدوث الأضرار بالبضائع محل التأمين، مثل الناقل أو المجهز أو المناول المينائي، إذ تعطيها تشريعات التأمين البحري، بما فيها القانون الجزائري⁽¹⁰⁾، صلاحية الحلول في مركز المؤمن له من أجل المطالبة بتحصيل المبالغ التي سبق لها دفعها لمؤمنها، سواء بصورة ودية أو عن طريق المطالبة القضائية عبر دعوى الحلول (Action en subrogation)⁽¹¹⁾.

ولتسهيل مهام شركة التأمين في تحصيل المبالغ المدفوعة من المتسبب في حدوث الأضرار بالبضائع، فقد ألزم المشرع الجزائري على غرار التشريعات الحديثة، المؤمن له بأن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤول عن الأضرار⁽¹²⁾، وفي هذا الصدد يكون من مهام المؤمن له الالتزام بتعيين وكيل للشحن (le transitaire)، يكلف بالمحافظة على البضائع وصيانتها، و إبداء التحفظات (les réserves) إن لزم الأمر ذلك، ذلك أن المؤمن له ملزم بالتحلي بما يتحلى به الرجل المعتاد، وذلك لأن هذا الالتزام ليس مقرر لمصلحته، بل لمصلحة المؤمن له.

⁽¹⁰⁾ أنظر المادة 118 من قانون التأمينات الجزائري.

⁽¹¹⁾ د: مصطفى كمال طه، « القانون البحري »، دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص 532، الإسكندرية .

⁽¹²⁾ أنظر المادة 6/108 من قانون التأمينات الجزائري.

وقد أوردت وثيقة التأمين البحري الجزائرية للبضائع، الصادرة في ظل القانون 80-07 وذلك في ديسمبر 1981م، تحت عنوان التصريح بالحادث و الإجراءات التحفظية، وبعبارات دالة وواضحة، أن المؤمن له وممثليهم جميع المستفيدين من التأمين ملزمون أيضا، باتخاذ كافة التدابير من أجل صيانة الحقوق والطعون التي للشركة المؤمنة ضد الناقل، أو كل من تثبت مسؤوليته في الأضرار اللاحقة بالبضائع، وكذلك القيام بمقاضاته إذا وجدت ضرورة لذلك⁽¹³⁾.

والواضح في هذا الصدد إذا كانت الطعون التي تباشرها شركات التأمين أمم القضاء المختص، باعتبارها مؤمنة للبضائع المتضررة بعد حلولها محل المؤمن له، ضد كل من المناول المينائي (Le manutentionnaire) وإستثناء ضد وكيل الشحن أو المرسل إليه، لا تشكل في الواقع أية صعوبة أو إشكال نظرا لإقامة هؤلاء على التراب الوطني، إضافة إلى أن التشريع الجزائري هو الواجب التطبيق على المنازعات المحتملة معهم، فإن صعوبات جمة تثور حينما تحاول شركة التأمين تفعيل حقها في الطعن ضد الناقل بهدف تحصيل المبالغ التي سبق لها أن دفعتها لمؤمنها في إطار عقد التأمين، فغالبا ما يرفض الناقلون دفع هذه المبالغ، عن طريق تسوية ودية، الأمر الذي يتحتم معه اللجوء إلى القضاء المختص لإلزام هؤلاء لدفع ما عليهم تنفيذا لأحكام القانون.

ولا تتوقف الصعوبات التي تواجهها شركة التأمين الضامنة عند هذا الحد، بل تتفاقم بفعل لجوء الناقلين أو المجهزين إلى المغادرة السريعة للموانئ الجزائرية، فور انتهاء عمليات التفريغ وهذا بهدف الإفلات من دفع التعويضات الناتجة عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المؤمنة عملا بما يقرره القانون البحري الجزائري بخصوص مسؤولية الناقل البحري للبضائع في مثل هذه الحالات، وقد عبر المشرع الجزائري على واقعة المغادرة السريعة للسفينة ميناء التفريغ بمصطلح "الفرار" (La fuite)⁽¹⁴⁾، وهي الوقائع التي تكبد شركات التأمين والاقتصاد الوطني خسائر مالية معتبرة تضاهي كل سنة ملايين الدينارات.

الإشكالات والصعوبات التي تواجهها شركات التأمين الوطنية في تحصيل الديون المترتبة عن التعويضات المدفوعة لمؤمنيه بعد الحلول، لا يتوقف عند هذا الحد بل هناك عوائق أخرى يتصدرها الأثر السلبي الذي تحدثه المواجهة غير المتوازنة وغير المتكافئة بين شركات التأمين ونشاط بعض الهيئات التي لا تخضع في الحقيقة للقانون الجزائري والتي تسمى بـ "نوادي الحماية" (Les clubs de protection et d'indemnisation)، المعبر عن تسميتها المختصرة باللغة الفرنسية بـ "P&I" هذه النوادي هي عبارة عن هيئات ذات طابع تضامني أنشأها المجهزون بأموال مشتركة، الهدف منها تغطية الأخطار التي يلحقها الناقلون والمجهزون البحريون من أعضائها بالبضائع والمصالح المنقولة بحرا⁽¹⁵⁾، وكذلك المسؤولية التعاقدية الناتجة عن

(13) L'article 16/4, de la police Algérienne d'assurance maritime sur facultés stipule «...l'assuré doit prendre, en temps utile, toutes mesure nécessaire pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables ...».

(14) أنظر المادة 159 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.

(15) - <https://wikimemoires.net/2012/04/guaranties-clubs-p-i-clubs-guaranties-assurances>.

تسيير واستغلال السفن، وإلى جانب القوة الكبيرة والنفوذ الواسع الذي فرضته نوادي الحماية على مجمل النشاط التجاري البحري الدولي في جميع القارات، فإنها تملك شبكة واسعة من ممثليها ومراسليها في كافة بلدان العالم، بما فيها الجزائر⁽¹⁶⁾.

وتشكل الخدمات الواسعة والمتنوعة التي تقدمها نوادي الحماية في مجال التغطية والضمان التأميني لأعضائها من الشاحنين درعا حقيقيا، يحول دون تمكن شركات التأمين تجسيد حقوقها في الطعن بهدف تحصيل مبالغ التعويض المدفوعة لمؤمنيهما بعد تحقق الأخطار المؤمن عليها، ويأتي على رأس هذه الخدمات النموذج الأول الذي يسمى بـ "ضمانات النوادي" (Les garanties clubs)، وهي ضمانات مكتوبة تأخذ غالبا صورة رسائل التزام، (Lettres d'engagement)، أو تعهدات بنكية، تتعهد من خلالها بدفع مبالغ التعويض المطالب بها من قبل شركات التأمين، وحلولها محل الناقل أو المجهز المدين بها، وهذا لتجسيد هدف أساسي هو عدم إتمام إجراءات الحجز التحفظي على سفن المجهزين الأعضاء في النادي، والسماح لهم بمغادرة ميناء التفرغ⁽¹⁷⁾. غير أن نوادي الحماية ومثلما هو ثابت في الأوساط التجارية الدولية، لا تتوانى في الطعن في الضمانات التي تقدمها، زاعمة أن التوقيع عليها تم تحت واقعة الإكراه خشية تقرير الحجز التحفظي على سفن أعضائها، وهذا خلافا لما قرره المعاهدات الدولية⁽¹⁸⁾. وإلى جانب الصعوبات التي يثيرها تنفيذ وثيقة "ضمانات النوادي"، فإن هذه الضمانات تحتوي في غالب الأحيان على شرط يتضمن تحديد الاختصاص الإقليمي لمحكمة معينة للنظر في النزاع، هذا ما يفيد بوضوح عدم إمكانية مرافعة الناقل في ظل القانون والقضاء الجزائريين، بل أن نوادي الحماية البحرية التي نشأت في ظل القانون الإنجليزي تمكنت من تحديث وتفعيل الية قديمة فريدة من نوعها تسمى « Anti Juis-Injunction »⁽¹⁹⁾، وهي عبارة عن دعوى يلتزم من خلالها الحصول على حكم قضائي في بريطانيا، يمنع شركة التأمين الوطنية من الحصول على التعويضات المطالب بها تجاه الناقل أو المجهز، دون المرور عبر هيئات التحكيم الإنجليزية، مانعة بذلك إتمام إجراءات مقاضاة الناقل أو المجهز خارج حدود إنجلترا.

⁽¹⁶⁾ تعتمد الجزائر مكاتب ستة نوادي حماية وهي: (A.M.C.S) و (B.U.D.D) و (B.E.M.I) و (C.A.E.I) و (E.T.S) و (M.O.R.Y) و (S.E.A.M.A.R) توجد مقراتها بالعاصمة.

⁽¹⁷⁾ - <https://wikipedia/assurances-de-protection-et-indemnisation>.

⁽¹⁸⁾ أنظر المادة 5 من معاهدة هامبورغ الصادرة في 31 مارس 1978، الخاصة بالنقل البحري للبضائع.

⁽¹⁹⁾ [https:// ww.le petit juriste. Fr l'anti -suit injonction](https://ww.le-petit-juriste.fr/l'anti-suit-injonction).

وأمام الصعوبات الجمة التي تواجه شركات التأمين الجزائرية السالف ذكرها، والتي تؤدي إلى تكبدها خسائر مالية سنوية ضخمة بفعل عجزها عن تحصيل المبالغ التي تدفعها لمؤمنها من التجار والمتعاملين بعد الحلول رغم وجود الية الحجز التحفظي للسفن في القانون الجزائري، فقد كانت إشكالية هذا البحث تتضمن التساؤل الذي طالما طرحه الدارسون والباحثون والمتعاملون الاقتصاديون وهو "ما مدى فعالية المنظومة التشريعية في حماية حقوق الطعن لشركات التأمين الجزائرية في تحصيل حقوقها المالية بعد الحلول ضد الناقلين؟"

وبهدف الإلمام بكل جوانب هذه الإشكالية، كان من الضروري من الناحيتين المنهجية والموضوعية، توجيه الجهد على محورين: الأول نخوض فيه الصور المختلفة للتدابير الاحترازية والوقائية التي تلجأ إليها شركات التأمين في الجزائر لصيانة حقوقها في الطعن بعد الحلول، أما في المحور الثاني فسنعرض لتحليل فكرة كيفية تفعيل هذه الإجراءات الوقائية على أرض الواقع، ونهني بحثنا بخاتمة.

المبحث الأول: صور التدابير الوقائية لصيانة حقوق الطعن بعد الحلول

سبقت الإشارة إلى أن قانون التأمينات الجزائري ألزم المؤمن له، بموجب اتخاذ جميع التدابير الضرورية من أجل حفظ حقوق المؤمن للطعن الغير المسئول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع محل التأمين، وتظهر ملامح هذه الصيانة في المجهود الذي يبذله المؤمن، وكذلك الاستراتيجية التي يضعها من أجل حماية حقه، وتتضمن هذه المبادرة العديد من الإجراءات الاحترازية الواجب تنفيذها بصورة دقيقة وفي آجالها اللازمة، وتتمثل هذه الإجراءات أولا في وجوب اجتهاد المؤمن على جمع كافة الدلائل حول البضائع المؤمنة وحالتها، وظروف وصولها إلى الميناء وطريقة تفريغها، وثانيا في الاحترام الدقيق لبنود عقد التأمين، وثالثا في العمل على إتمام إجراءات حجز السفينة تحفيظا بما ينص عليه القانون.

المطلب الأول: التدابير الاحترازية (جمع الأدلة)

ليتمكن المؤمن من صيانة حقوق الطعن المخولة له قانونا بعد الحلول، كان من الضروري حيازته لكل المعلومات الأساسية حول الظروف والمعطيات التي أدت إلى تضرر البضائع محل التأمين ومداها، وكذلك المتسبب المباشر فيها إن وجد، وللوصول إلى هذا المبتغى تعين على المؤمن له المبادرة إلى تكليف خبير مختص في مسائل معاينة الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية⁽²⁰⁾.

²⁰⁾ René Rodiere, «Droit Maritime », Dalloz, 1971, page 489, Paris.

الفرع الأول: معاينة الأضرار عن طريق خبرة سابقة

الهدف الأساسي من عملية الخبرة المسبقة هو معرفة أسباب الخسارة اللاحقة بالبضائع ومداها، مع الإشارة إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تفاقمها، ويقوم الخبير بعد المعاينة الميدانية بتحرير تقرير يُضمنه كافة البيانات المتعلقة بعملية النقل وأطرافه، مثل اسم طالب الخبرة وتاريخ وصول السفينة، وآجال بدء عمليات التفريغ وانتهائها والحالة الظاهرة للبضائع، إلى جانب وصف دقيق وفني للخسائر والأسباب المؤكدة أو المحتملة لها⁽²¹⁾. والمعروف في مجال التأمين البحري أن مهام خبرة الأضرار تتجلى بصورة واضحة على مراحل ثلاث: ففي المرحلة الأولى التي تخص قبل وصول السفينة يستوجب على الخبير جمع أقصى قدر من المعلومات، خاصة تلك المتعلقة بهوية السفينة ومقر تسجيلها واسم وعنوان المجهز، وآجال وصولها إلى الميناء وتاريخ بداية عمليات التفريغ وانتهائها والوجهة المقبلة للسفينة، إضافة إلى التأكد من هوية نادي الحماية الذي ينتمي إليه مجهز السفينة، ويقع على الخبير إخطار كلا من المؤمن والمؤمن له بذلك. أما في المرحلة الثانية المرتبطة بوصول السفينة ورسوها بالميناء، فيستوجب على الخبير إتمام عمليات الاتصال بقائدها وربانها، وإطلاعهم بالمهمة الموكلة له، ومعاينة كافة الوثائق التي لها صلة بالشحنة إلى جانب حضوره الشخصي لواقعة فتح أبواب العنابر ومعاينته للبضائع قبل الشحن وإجراءات حماية البضائع وطريقة تستيفها، دون إغفال معاينة شروط وظروف التي يعمد المناول المينائي تنفيذها لتخزين هذه البضائع قبل استلامها من صاحب الحق في ذلك. وفي المرحلة الثالثة والأخيرة، تنحصر مهام الخبير في مراقبة عمليات التفريغ من السفينة إلى نهايتها، واستلام البضائع محل عقد التأمين من ذوي الحق في ذلك، إلى جانب ضمان تواصل دائم مع موكله بهدف إبلاغه بجميع المعلومات والمعطيات التي تخص حالة البضائع، وهذا لتمكينه من تفعيل كافة التدابير الوقائية لصيانة حقوقه تجاه المتسبب المحتمل في الأضرار. وعلى الرغم من أن المشرع الجزائري نص على إمكانية اللجوء إلى الخبرة الفنية في مجال الخسائر التي تلحق بالبضائع المنقولة بحرا⁽²²⁾، إلا أنه من المتعارف عليه فقها وقانونا أنه ليس لتقارير الخبرة من قوة ملزمة، فتحريرها والاستعانة بها في حالات النزاع لا يلزم القاضي اعتمادها بصورة الية، والدليل ما ورد في القانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية في الجزائر⁽²³⁾.

(21)- l'article 18/1 de la police Algérienne d'assurance sur facultés stipule: «...les réceptionnaires sont tenus de s'adresser pour les constatations, aux commissaires d'avaries agréées par l'assureur, aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire ...».

(22)أنظر المادة 2/13 من قانون التأمينات الجزائري.

(23)أنظر المادة 2/144 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

وفي حالات الخلاف التي قد تثور حول مضامين الخبرة الفنية يمكن اللجوء إلى إتمام خبرة مضادة (Une Contre expertise)، أو خبرة يقررها حكم قضائي بطلب من الخصوم أو أحدهم (L'expertisejudiciaire). وتقدير الخبرة هو وثيقة يحررها الخبير المعين ويرفقا بالوثائق والمستندات اللازمة، وحتى الصور الفوتوغرافية عن الأضرار الظاهرة، وذلك بهدف كشف طبيعة الظروف التي حصلت فيها الخسائر وأسبابها وزمنها، فهو لا يعدو أن يكون معاينة مادية ستسمح بإثبات واقع وطبيعة ومصدر وسبب وأهمية الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع محل عقد التأمين⁽²⁴⁾.

ذويعتبر تقرير الخبرة في هذا السياق وثيقة أساسية يحتاجها المؤمن من أجل صيانة حقوق الطعن المخولة له بعد الحلول، وهذا لأنه يتضمن كافة المعلومات اللازمة التي من شأنها التوضيح ما إذا كانت الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع، تدخل ضمن نطاق الضمان الذي يكلفه عقد التأمين أم لا، كما سيتمكن على ضوءه تحديد مبالغ التعويض الواجب دفعها إلى المضرور عملا بما ورد من شروط في وثيقة التأمين⁽²⁵⁾.
ذو الملاحظ هنا أن كافة المهام والمعاينات والأعمال التي يقوم بها الخبير في إطار المهمة المكلف بها، تتم بحضور المرسل إليه وقائد الباخرة وأطراف التأمين، فهي بمثابة خبرة ودية حضورية (Une expertiseamiable contradictoire)، هذا ما يعني أن عدم لجوء الأطراف الحاضرة يوم إجرائها إلى معارضة ما ورد فيها من دلائل ومعطيات وبيانات، يفيد قبولهم ضمنا بالخلاصة والنتائج المتوصل إليها من طرف خبير الخسائر⁽²⁶⁾.

الفرع الثاني: إبداء التحفظات حول حالة البضائع

التحفظات (Les réserves) هي عبارة عن احتجاج يبديه المؤمن له على الحالة التي كانت عليها البضائع المؤمن عليها سواء خلال الرحلة، أو عند وصولها إلى ميناء التفريغ، أو بعد إنزالها على أرصفتها⁽²⁷⁾، الواجب ولضمان فعالية هذه التحفظات في صيانة حقوق المؤمن في الطعن تجاه المتسبب في الأضرار، أن تتسم بالوضوح و الدقة، فلا أثر قانوني للتحفظات الغامضة أو المبهمة، أولئك التي تمت صياغتها بمصطلحات عامة دون تدقيق، فالواضح إذن أن التحفظات الدالة والمفيدة والموضوعية، تعفي الأطراف من تحمل أية

⁽²⁴⁾- C.A.A.R, « l'assurance transports maritimes de marchandise», Recueil, Imprimerie C.A.A.R, page 12, 2004, Alger.

⁽²⁵⁾ Mélanie Renamy, Expertise maritime dans la chaine de transport international, Thèse I.E.P, Dakar 2010, p.71.

⁽²⁶⁾ د: جمال حكيم، « التأمين البحري -دراسة علمية، عملية قانونية»، مطبعة القاهرة الجديدة، 1979، ص354، القاهرة.

⁽²⁷⁾ أنظر المادة 790 بحري جزائري.

مسؤولية، وبهذا المفهوم إذا رفض أو أغفل المؤمن له أو المرسل إليه-لأي سبب من الأسباب- إبداء التحفظات اللازمة والضرورية وفي آجالها المقررة قانونا حول البضائع، فإنه يفترض أنه تسلمها وهي بحالة جيدة⁽²⁸⁾. ومن أجل الحفاظ على حق المؤمن في الرجوع على الناقل ومطالبته بتمكينه من المبالغ المدفوعة للمؤمن له بعد الحلول، فقد اشترطت التشريعات البحرية الحديثة⁽²⁹⁾، وإلى جانبها المعاهدات الدولية⁽³⁰⁾، أن يوجه المؤمن له أو المخول باستلام البضائع بموجب عقد النقل تحفظات مكتوبة قبل أو خلال عمليات الاستلام إذا كان هلاك البضائع ظاهرا، أو خلال فترة زمنية محددة بعد الاستلام، إن لم يكن التلف أو الضرر ظاهرا، ووظيفة هذه التحفظات إشعار المتسبب في الأضرار أو التلف بتمسك المؤمن له، أو حامل وثيقة الشحن بحقه في الرجوع عليه مستقبلا.

ولكي يتحقق المؤمن من أن المؤمن له قد اجتهد على صيانة حقوقه في مواجهة الناقل أو المجهز، فقد سارت الأعراف على عدم الاكتفاء بشرط عدم انتقال فوائد التأمين للناقل المنصوص عليها في التأمين البحري الدولية بل تعزيز هذا الشرط، بشرط خاص يضاف إلى وثيقة التأمين، ويتضمن عدم قبول أي طلب تعويض عن هلاك أو تلف بموجب هذه الوثيقة، ما لم يوجه المؤمن له تحفظات كتابية بخصوص واقعة الأضرار وطبيعتها إلى الناقل، أو لوكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت وضع البضائع تحت حراسة المرسل إليه وفقا لعقد النقل، وإذا لم يكن الضرر ظاهرا فخلال ثلاثة أيام بعد آجال التفريغ⁽³¹⁾.

وعلى المؤمن له أن يرفق نسخة من هذه التحفظات وجواب الناقل عليها إن وجد، مع أي طلب تعويض يقدم بموجب وثيقة الشحن، وإذا خول المؤمن له مهام استلام البضائع من الناقل إلى المناول المينائي، فإن المناول يعتبر وكيلًا عن المرسل إليه في عملية الاستلام، ويجب عليه أن يتصرف بموجب ذلك، بنفس تصرف موكله في إثبات تلف البضائع أو نقصها في مواجهة الناقل، فإذا أخل بالالتزامات الناتجة عن عقد الوكالة، تحمل المرسل إليه نتائج هذا التقصي⁽³²⁾.

(28) د: محمد بهجت عبدالله أمين قايد، « الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية »، دار النهضة العربية، 2005، ص 153، القاهرة.

(29) - أنظر المواد 239 و 240 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 08، الصادر سنة 1990.

(30) - أنظر المادة 19 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1987 الخاصة بالنقل البحري للبضائع.

(31) د : بهيج شكري، المرجع السابق، ص 728.

(32) - أنظر المادة 571 وما بعدها من القانون المدني الجزائري.

المطلب الثاني: شرط احترام بنود التأمين

لضمان الفعالية اللازمة للطعون المحتملة التي سيلجأ المؤمن لتنفيذها في المستقبل ضد الناقل أو المجهز، لابد على طرفي عقد التأمين احترام وتنفيذ بنوده بالصورة التي ورد عليها.

الفرع الأول: التزامات المؤمن له

لقد عدد التشريع الجزائري الالتزامات التي يستوجب على المؤمن له تنفيذها في إطار عقد التأمين البحري⁽³³⁾، كما أورد المشرع كذلك الجزاءات الناتجة عن الإخلال بها⁽³⁴⁾.

ويستوجب الفقه على المؤمن له سلوك ما يجب على الرجل المعتاد سلوكه، إضافة إلى وجوب إتباع سبيل الحيلة⁽³⁵⁾، (La prudence)، في تنفيذ الالتزامات الناتجة في عقد التأمين، كما قررت من جانبها المادة 16 من وثيقة التأمين البحري الجزائرية على البضائع، أن المؤمن له وممثليه وكل مستفيد من التأمين ملزمون بالقيام بكافة التدابير المعقولة والمفيدة لصيانة البضائع، وبذل الجهود اللازمة في ذلك، إلى جانب اتخاذ كافة الإجراءات التحفظية الرامية إلى حمايتها أو التخفيف من أثر العوامل التي قد تؤدي إلى إتلافها أو إلحاق الأضرار بها، وفي حالة الإخلال الثابت بهذه الالتزامات فإنه يجوز للمؤمن أن يحل محلهم من أجل القيام بالتدابير التي تستوجبها الأوضاع والظروف بدون أن يكون ضامنا لذلك⁽³⁶⁾.

والمعروف في النشاط التجاري البحري سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، أن المؤمن لهم غالبا ما يعينون وكلاء عنهم (وكلاء الشحن)، توكل لهم مهام القيام بكافة الإجراءات الإدارية والقانونية المرتبطة بعمليات تفريغ البضائع، كما يعينون مناولين تسند لهم مهام مادية تتمثل في إنزال البضائع من السفن، على أن يلتزم هؤلاء بتنفيذ هذه العملية بالحيلة والرفق اللازمين لصيانة للبضائع ومنع إلحاق الضرر بها. أما إذا أخل المناولون بهذا الالتزام وتم تسجيل أضرار وخسائر خلال عمليات التفريغ، فإنه يقع على المؤمن له الاحتجاج بذلك تجاه المؤمن، ويتجسد هذا الاحتجاج على صورة ملف يقدم إلى المؤمن ويحتوي على وثائق هي:

- أصل عقد التأمين (بوليصة السفر) والملحق البنكي، أو شهادة التأمين موقعة من طرف المؤمن (La police de voyage).
- أصل وثيقة الشحن (Le Connaissance).
- نسخة من تقرير الخبرة المنجزة (Le Rapport d'Expertise).
- أصل فواتير شراء البضائع، أو كل وثيقة تثبت قيمة التأمين (Factures).

(33) أنظر المادة 108 من قانون التأمينات الجزائري.

(34) أنظر المادة 109 من قانون التأمينات الجزائري.

(35) د: بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 719.

(36) أنظر المادة 16 من وثيقة التأمين الجزائرية على البضائع.

- وثيقة إثبات الاحتفاظ بحق الطعن (الإشهاد بتبليغ التحفظات للناقل وإجابات هذا الأخير)، إضافة إلى أي محضر حضوري موقع عليه من كل متدخل في عملية النقل البحري للبضائع⁽³⁷⁾. (La justification de la conservation des recours).

الفرع الثاني: التزامات المؤمن

يكلف المؤمن بمقتضى عقد التأمين البحري للبضائع بالتزام رئيسي هو دفع التعويض في حدود مبلغ التأمين إلى المؤمن لهما حتى تحقق الخطر المضمون، ومبلغ التعويض على أساس وثيقة تسمى "وثيقة تسوية الخسائر" (La Dispatche)، وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسائر وهي: التسوية بالفرق (Règlement par différence)، والتسوية بالنسبة (Règlement par quantité). أما التسوية بالفرق فتتضمن تحديد قيمة البضائع إذا كانت سليمة يوم تفريغها، أما تحديد قيمتها تالفة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمؤمن له، وتكون هذه الطريقة عادلة ومقبولة إذا تم بيع هذه البضائع يوم التفريغ، أما إذا تخلفت عملية البيع وتغيرت الأسعار، فإن المؤمن قد يتأثر سلبا من انخفاض الأسعار، أو على العكس الاستفادة من ارتفاعها⁽³⁸⁾.

أما طريقة التسوية بالنسبة فتتضمن في أخذ نسبة من قيمة البضائع سليمة يوم البيع وقيمتها تالفة في يوم البيع ذاته، ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن بها، وطريقة التسوية بالنسبة أكثر دقة وأقرب إلى العدالة من طريقة التسوية بالفرق، إذ يجب ألا يكون لتقلب الأسعار تأثيرا في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن، ولا يكون حساب التعويض صحيحا إلا إذا روعي تاريخ واحد لقيمة البضائع التالفة وقيمتها سالمة⁽³⁹⁾.

والغالب في عقود التأمين البحري أن يلجأ المؤمن إلى تعويض المؤمن له، عن طريق إجراءات التسوية الودية (Règlement à l'amiable)، ويدفع التعويض على صورة مبلغ مالي يساوي قيمة الأضرار التي لحقت بضائعه المؤمن عليها، فهي تعتبر في نظر القانون والفقه تعويضا بمقابل.

⁽³⁷⁾ C.A.A.R, Recueil, op.cit, p. 15.

⁽³⁸⁾ د: ثروت علي عبد الرحيم، المرجع السابق، ص172.

⁽³⁹⁾ د: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص445.

المطلب الثالث: الحجز على السفن في القانون الجزائري

الحجز (La saisie) عموما هو وضع مال سواء كان عقارا أو منقولا تحت يد القضاء لبيعه وضمان إستيفاء الدائن لحقه من ثمنه⁽⁴⁰⁾، والحجز هو إجراء وقائي ضد انعدام الملائمة المالية للمدين، كما يعد أداة ضغط لحمل هذا الأخير على التنفيذ. وقد أشار المشرع الجزائري لمضمون الحجز على السفن⁽⁴¹⁾، كما نظم أحكامه العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽⁴²⁾.

الفرع الأول: النظام القانوني للحجز على السفن

بعد التوقيع على عقود الحلول (L'acte de subrogation)، يعتمد المؤمن على إلزام المتسبب في الضرر اللاحق بالبضائع المؤمنة، سواء كان الناقل أو المجهز، إما أن يؤدي له المبالغ التي دفعها لمؤمنه في إطار التأمين، وذلك في أقرب أجل ممكن، أو أن يقدم له ضمانات بنكية، أو إحدى الضمانات التي يقدمها نادي الحماية الذي ينتمي له إذا كان معتمدا بالجزائر، فإذا لم يتم المتسبب في الضرر بذلك، جاز للمؤمن خوض إجراءات حجز السفينة من أجل إرغامه على تنفيذ هذا الالتزام⁽⁴³⁾.

ولم يحدد المشرع الجزائري نمط أو شكل طلب الحجز المقدم من المؤمن ولا صيغته، لكن العمل القضائي استقر على تقديم عريضة مكتوبة مذيلة بأمر (Une ordonnance sur pied de requête)، ترفع إلى رئيس محكمة اختصاص ميناء التفريغ⁽⁴⁴⁾، أو دعوى استعجالية (Action en réfère) مدعمة كذلك بكافة الوثائق والمعلومات الخاصة بالحق ذاته وطالب الحجز، إضافة إلى المعطيات الخاصة بالمتلمس ضده في الحجز واسم السفينة ومواصفاتها ومكان رسوها⁽⁴⁵⁾، ويعتبر الأمر الصادر بالحجز على السفينة ومواصفاتها قرار مؤقت تتخذه السلطة القضائية، بعدما تتأكد من استيفاء العريضة كافة الشروط الشكلية والموضوعية المقررة قانونا⁽⁴⁶⁾،

(40) حمدي باشا طرق التنفيذ وفقا للقانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية"، دار هومة، 2016، ص 217، الجزائر.

(41) أنظر المادة 150 من القانون البحري الجزائري.

(42) أنظر المادة 646 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

(43) – أنظر المادة 1/160 من القانون البحري الجزائري.

(44) – أنظر المادة 649 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

(45) – أنظر المادة 299 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

(46) – أنظر المادة 298 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

خاصة منها صفة الملتمس ومصلحته في هذا الإجراء⁽⁴⁷⁾، ويقوم المؤمن فور ذلك بتبليغ أمر الحجز إلى الناقل أو المجهز طبقاً للقانون⁽⁴⁸⁾.

ويجب أن تحترم إجراءات الحجز على السفن ما ورد من أحكام في النظام القانوني للحجوز التحفظية، التي يمكن اعتبارها حجوزات تمس منقولات الهدف منها التحفظ على السفينة ومنع الناقل من التصرف فيها أو مغادرة ميناء التفريغ. وقد استوجبت معاهدة بروكسل الصادرة في 10 ماي 1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، أن يحوز المؤمن على أمر قضائي مبرر قانوناً، من أجل التثبيت القهري للسفينة (L'immobilisation du Navire)، وبهذا يمكن القول أن آلية الحجز على السفن تتطلب توافر شرطان أساسيان هما: وجود دين ثابت ومؤسس من حيث مبدئه، إضافة إلى الطابع الاستعجالي للإجراء.

الفرع الثاني: فوائد الحجز على السفن في الجزائر

تعاني شركات التأمين الجزائرية، خاصة منها المتخصصة في ضمان الخسائر البحرية للبضائع من إشكالية عويصة تستمر على مدى سنوات طويلة، وتتمثل هذه الإشكالية في واقعة المغادرة الفورية والسريعة لغالبية السفن التي تحمل الأعلام الأجنبية (Navires battant étrangers)، للموانئ الوطنية فور انتهاء عمليات تفريغ البضائع دون انتظار أية تسوية للخسائر، حارمة بذلك هذه الشركات من تحصيل الديون الناتجة عن المبالغ المدفوعة لمؤمنيه من المتعاملين بعد ملاحظة الأضرار طبعاً، وهذا رغم توافر نظام الحجز على السفن في القانون الجزائري، وعلى الرغم من الضمانات الفعالة التي يوفرها القانون البحري الجزائري في مجال الحجز على السفن، إلا أن فرار المجهزين والناقلين بسفنهم دون الدفع، يجعل شركات التأمين الوطنية تتكبد خسائر تفوق ملايين الدينارات سنوياً، في ظل تواصل هذه الظاهرة السلبية والمؤسفة، والتي يرجعها البعض إلى التهاون وغياب القدرة على تثبيت هذه السفن المخالفة، وبالتالي حملها على أداء ما عليها من ديون سواء بطريقة ودية أو عن طريق تفعيل آلية الحجز.

وتظهر أهمية وفوائد الحجز على السفن في هذا الإطار على أصعدة ثلاثة:

1- يؤدي الحجز على السفينة إلى تثبيتها وشل حركتها البحرية والتجارية، الأمر الذي يحرم الناقل أو المجهز من استغلالها، وبالتالي تنفيذ التزاماته اللاحقة مع متعاملين في مناطق أخرى من العالم، وبفعل الآثار المالية الوخيمة التي تلحق مالكي ومجهزي السفن الواقعة تحت الحجز بعد تثبيتها في موانئ الدين، فقد اقترح المجهزون في أوروبا على الخصوص ونوادي الحماية التي ينتمون إليها، إلى تفعيل آلية جديدة تتمثل في إمكانية ترتيب

(47) - أنظر المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

(48) - أنظر المادة 659 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

الحجز التحفظي على السفن دون تثبيتها (Une saisie sans immobilisation)⁽⁴⁹⁾، غير أن المؤمنين إعتبروا هذا الطرح مجرد مناورة الهدف منها تمكين السفن من التملص من دفع ديونها، وتقادي الخضوع إلى إجراءات الحجز، الأمر الذي جعلهم يجمعون على ضرورة وجوب تضمين أوامر الحجز التحفظي بشرط واضح يسمى بشرط تثبيت السفينة⁽⁵⁰⁾.

وعلى الرغم من ورود أحكام واضحة في القانون الجزائري نشأ إلزاما على كاهل الإدارة والشرطة المينائية بالقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز و أمرها بالتحرك نحو مراكز أخرى على الرصيف، أو نحو الميناء أو القيام بالإجراء، و ذلك بالتشاور مع مصالح الشرطة البحرية⁽⁵¹⁾، إلا أن الحقيقة والواقع العملي يكشفان تواصل ظاهرة مغادرة السفن المدينة تجاه المؤمنين في الجزائر هذه الموانئ بكل سهولة، رغم خضوعها لإجراءات الحجز التحفظي أو قبل ذلك، مع كل ما ينجر عنه من خسائر مالية فادحة تلحق الخزينة العمومية سنويا . ويبدو أن الخلل في التنظيم، واللامبالاة الذين ترتبها الهيئات المينائية المختصة هما من الأسباب الرئيسية والمباشرة في حدوث وتواصل هذه الظاهرة المؤسفة.

وغالبا ما تتعذر الإدارات المينائية في الجزائر ردا على إتهامها بالتقصير واللامبالاة، بإنعدام النصوص القانونية التي تلزمها بحراسة السفن المدينة، رافضة تحمل أيه مسؤولية في هذا النطاق، علما أن السفينة محل المتابعة لا يمكنها بأي حال من الأحوال مغادرة الميناء، إلا بإغتنام الفرص التي يجسدها عدم مبالاة وتقصير المصالح المينائية. وتجدر الإشارة في هذا السياق أن القضاء الإداري في أوروبا قرر في العديد من أحكامه، إعتبار توافر ظاهرتي الإهمال و الإحتياط الناقص كافيين لقيام مسؤولية الدولة في التعويض عن الأضرار التي تلحق المؤمنين الناتجة عن فرار السفن المدينة من الموانئ قبل آدائها ما عليها من ديون تجاههم⁽⁵²⁾.

2- يؤدي الحجز على السفينة وبقائها راسية إلى تزايد و إرتفاع المصاريف و الإتاوات المينائية التي يتحملها الناقل أو المجهز بفعل تثبيت السفينة، فالمعلوم أن السفن تضطر إلى دفع مبالغ مالية تقرر بالتشريعات الوطنية وتتماشى مع مدة الرسو في الموانئ بعد الإنتهاء من عمليات التفريغ، وتزداد قيمة هذه المصاريف إضطرابا مع بقاء السفينة راسية لمدة أطول، هذا ما يجعل الناقلين أو المجهزين يتكبدون خسائر مالية معتبرة.

(49) F. PRINTENS , « l'immobilisation des navires dans un port suit à une décision judiciaire de saisie conservatoire , ou notion de port victime », Revue juridique NEPTUNUS- Law review, Paris, 1993, p. 77

(50) Association Française du droit maritime, colloque de Bordeaux « L'Immobilisation forcée des Navires », PUF, 1988- books. Google.DZ

(51) – أنظر المادتان 159 و 938 من القانون البحري الجزائري.

(52) – حكم محكمة مرسيليا، المنشور في المجلة الفرنسية للتأمين البحري (B.F.A.M) رقم 76، لسنة 1976، ص 201، (سفينة Victoria).

3- إجتهد تبعض التشريعات البحرية الدولية على تضمين نصوصها بإجراء جديد يسمى بـ « الحجز للبيع (acte saisie vente) »، وبموجبه يُسمح للمؤمن بالقيام بتبليغ هذه الوثيقة بعد إمهارها بالصيغة التنفيذية إلى الناقل أو المجهز، هذه الصيغة التي تعتبر في الحقيقة إستتساخ لوثيقة الحجز التحفظي، والتي لم ينص عليها المشرع الجزائري توفر بسبب تسميتها الجديدة فائدة هامة، وهي إخطار الناقل أو المجهز أنه في حالة إمتناعه عن دفع ما عليه من دين في آجال محددة، فإن السفينة محل الحجز ستخضع فورا لإجراءات البيع. فآلية « الحجز للبيع » تمنح للمدين صلاحية الخيار بين البيع الودي، أو القهري للسفينة محل الحجز⁽⁵³⁾.

المبحث الثاني: تفعيل الإجراءات التحفظية في القانون الجزائري

إذا لم يتم المجهز بدفع ما عليه من دين ثابت في ميناء التفرع، سواء بصورة مباشرة أو بواسطة ضمانات مالية يقدمها نادي الحماية الذي ينتمي إليه، فإنه يمكن للمؤمن المستفيد من عقد الحلول اللجوء إلى تفعيل الأمر بالحجز التحفظي على السفينة بمساعدة محضر قضائي⁽⁵⁴⁾، ولا يمكن لسند الحجز أن يحوز القوة التنفيذية الفعلية واللازمة إلا بعد تبليغ المصالح المينائية به، والتي تصبح بفعل ذلك ملزمة بتثبيت السفينة ومنع مغادرتها للميناء⁽⁵⁵⁾.

المطلب الأول: طبيعة الإجراءات القضائية بالحجز التحفظي على السفن

تعتبر الأوامر التي يتخذها رئيس المحكمة، أو قاضي الأمور المستعجلة، في مواد الحجز التحفظي على السفن، قرارات ذات طابع إستعجالي ومؤقت، لا تتضمن صيغة قوة الشيء المقضى به. وفي إجراءات الحجز على السفن يلعب المحضر القضائي دورا أساسيا وبارزا، إعتبار أن كل الأوامر أو السندات التي يتم إصدارها في هذا الإطار يستوجب تبليغها تبليغا رسميا للأطراف، ولا يمكن أن يكون ذلك سائغا إلا عن طريق المحضر القضائي.

(53) – Article 158 du code communautaire de la Marine marchande fait obligation au créancier, poursuivant de servir commandement, soit à la personne du propriétaire, soit à la personne du consignataire du navire.

(54) ف. بن حمو، « الحجز على السفن في التشريع الجزائري » <http://dspace.univ-tlemcen.dz/handle/112/12437>

(55) – أنظر المادة 1/160 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: مهام المحضر القضائي في مواد الحجز التحفظي على السفن

كَلَّف المشرّع الجزائري المحضر القضائي بتبليغ نسخة من الأمر بالحجز التحفظي لممثل المجهز أو الرّبان، وكذا السلطة الإدارية البحرية⁽⁵⁶⁾، كما وضع على كاهله مهمة تبليغ ذات الأمر إلى الممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها⁽⁵⁷⁾، إذا كانت السفينة ترفع علما أجنبيا، وهو ما يحدث في غالب الأحيان في الموانئ الجزائرية، وبذلك يكون دور المحضر القضائي في هذا الإطار هاما بـمكان، و تتضح مهمما المحضر القضائي على نواح أربعة:

- 1- **تبليغ طلب الحجز التحفظي:** طلب الحجز التحفظي هو إلتماس مكتوب، يقدم إلى الهيئة القضائية المختصة نوعيا و إقليميا بغية ترتيب الحجز على السفينة، وقد يخلو هذا الطلب من الطابع الحضورى إذا أخذ صفة أمر على ذيل عريضة⁽⁵⁸⁾، وقد يتوافر فيه الطابع الحضورى إذا أخذ صفة عريضة دعوى مقدمة أمام القسم الإستعجالي للمحكمة المختصة، ففي كلتا الحالتين يستوجب على ملتمس الحجز الإستعانة بخدمات محضر القضائي، الذي بعد إتمام عملية التبليغ، يقوم بتحرير محاضر تبليغ رسمية تمنح نسخ منها إلى الملتمس.
- 2- **تحرير محاضر تبليغ رسمية:** إجراء التبليغ عموما هو عملية مادية وقانونية في آن واحد، فالمحضر القضائي بعد تبليغ الأمر القاضي بالحجز، يقوم بتحرير محضر رسمي يخطر فيه المجهز المدين أن الهيئات القضائية الوطنية قد منحت الموافقة على حجز السفينة، و أنه ملزم في هذه الحالة وبصورة فورية بإتمام عملية الحجز، ووضع السفينة تحت يد القضاء، وغالبا ما يعين المحضر القضائي قائد السفينة حارسا لها⁽⁵⁹⁾.
- 3- **الإخطار بوجود حجز تحفظي على سفينة:** الإخطار في هذا الصدد معناه قيام المحضر القضائي وعن طريق سند إجرائي بإبلاغ طرف آخر، ليس معنيا من الناحية القانونية بواقعة الحجز، لكن علمه بها يجسد فائدة عملية في إتمامها، وبمعنى آخر فإن المحضر القضائي يخطر الهيئات المينائية وقائد السفينة بواقعة الحجز التحفظي عليها، مع قرار تثبيتها ومنعها من المغادرة الصادر عن الهيئات القضائية⁽⁶⁰⁾.
- 4- **تبليغ محاضر رفع اليد عن الحجز:** عندما يقوم المجهز بدفع ما عليه من دين للمؤمن، أو يبادر نادي الحماية الذي ينتمي إليه بتقديم ضمانات مالية كافية، فإنه يمكن للمحكمة التي أمرت بالحجز على السفينة، التقرير

(56) - أنظر المادة 2/160 من القانون البحري الجزائري.

(57) - أنظر المادة 3/160 من القانون البحري الجزائري.

(58) - أنظر المادة 649 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

(59) - الملاحظ في هذا الصدد أن المشرّع الجزائري إشتراط على ملتمس ترتيب الحجز على منقولات المدين تبليغ الأمر بالحجز خلال شهرين من تاريخ صدوره، و إلا أعتبر الأمر لاغيا بقوة القانون، غير أنه يمكن تجديد طلب الحجز بعد هذا الأجل (المادة 690 م إ ج).

(60) د: حمدي باشا، المرجع السابق، ص 225.

برفعه عليها⁽⁶¹⁾. ويتم رفع الحجز التحفظي عن طريق دعوى قضائية إستعجالية⁽⁶²⁾، تنتهي إجراءاتها بصدور أمر برفع الحجز، وهو السند الذي يتكفل المحضر القضائي بتبليغه للمجهز، وللهيئات المينائية.

الفرع الثاني: إلزام الهيئات المينائية بتنفيذ الحجز

عندما يصدر رئيس المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة أمرا بالحجز التحفظي على السفينة، يستوجب على المحضر القضائي - وعلى وجه السرعة - إخطار الهيئات المينائية به لتفعيل الإجراءات الإدارية والعمليات المادية الرامية إلى تثبيت السفينة ومنعها من المغادرة. والهيئات المينائية المقصودة في هذا الصدد، هي إدارات الموانئ التي ترسو بها السفينة محل الحجز إلى جانب الشرطة المينائية⁽⁶³⁾. وقد خول المشرع الجزائري في إطار إلزامات الهيئات المينائية، في تنفيذ الحجز التحفظي للشرطة المينائية التابعة لها صلاحية مطاردة السفينة التي تمكنت من مغادرة الميناء الوطني، مع إمكانية إستعمال كافة الوسائل الضرورية لإيقافها بما في ذلك إطلاق النار لحملها علالتوقف والعودة إلى ميناء الحجز⁽⁶⁴⁾.

المطلب الثاني: عوائق تفعيل إجراءات الحجز على السفن

يمكن في بعض الحالات لإجراءات الحجز على السفينة أن تتوقف، ولا تصل بالتالي إلى مرحلتها النهائية المتمثلة في تثبيت وشل حركة السفينة، ومنعها من مغادرة الميناء الوطني، وقد يحدث هذا الأمر إما بنشوء عوائق إيجابية، أو عوائق سلبية.

الفرع الأول: العوائق الإيجابية لوقف الحجز

1- دفع مبلغ الدين: يجوز للمجهز المهدد بإجراءات حجز سفينته، أن يتقي هذه الوضعية وذلك عن طريق تمكين المؤمن من المبالغ التي دفعها هذا الأخير لمؤمنه جراء الخسائر و الأضرار التيلحقت بالبضائع محل التأمين، وتتم عمليات الدفع إما بطريقة مباشرة مقابل وصل دفع، أو عن طريق معاملة بنكية، فعملية الدفع تؤدي وظيفتان، فهي تضمن تنفيذ إلزام ثابت في حق المدين والذي يؤدي إلى إنقاضه من جهة؛ كما تسمح بالتوصل إلى الهدف المادي الذي يتوخاه المؤمن الدائن والمتمثلي في تحصيل لمبلغ الدين القائم في ذمة المجهز من جهة أخرى. وفي حالة تأكد واقعة الدفع، تتوقف إجراءات الحجز على السفينة، وينعدم كل أثر قانوني يكون قد تمخض عنها.

(61) - أنظر المادة 156 من القانون البحري الجزائري.

(62) - أنظر المادة 1/663 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

(63) - أنظر المادة 933 من القانون البحري الجزائري .

(64) - أنظر المادة 159 من القانون البحري الجزائري.

2- تمكين المؤمن من رسالة ضمان: يمكن للمجهز المدين في حالة عجزه عن إتمام الدفع المباشر لمبالغ الدين، أن يُعَلَّ وسيلة أخرى تقوم مقام الدفع المباشر، وهي تمكين المؤمن من رسالة ضمان. ورسالة الضمان تدخل ضمن التأمينات الشخصية (les surêtes personnelles) المقررة في القانون المدني الجزائري،⁽⁶⁵⁾ والتي تعني ضمّ ذمة مالية أو أكثر إلى ذمة المدين، فيصبح للدائن مدينان أو أكثر يكونون مسؤولين بالتضامن عن الدين⁽⁶⁶⁾. ورسالة الضمان تأخذ صورة إتفاق بين المدين (المجهز)، والضامن الذي يكون أحد نوادي الحماية، أو إحدى البنوك والذي يتعهد بدفع مبلغ الدين بدلا من المجهز في آجال محددة، نظير عدم ترتيب الحجز على السفينة والسماح لها بمغادرة الميناء، فهي بمثابة ضمان إتفاقي (Une garantie conventionnelle).

والغالب في مسائل التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمصالح المؤمنة، والمنقولة بحرا أن يكون الضامن هو نادي الحماية، ونوادي الحماية تعتبر هيئات تأمين دولية تشبه شركات التأمين التقليدية من حيث مهامها، لكنها تختلف عنها من حيث كونها لا تقصد من نشاطاتها تحقيق الأرباح التجارية، لكونها هيئات ذات طابع تضامني (Institution mutuelles à but non lucratif)، يتكون رأسمالها من المساهمات المالية لأعضائها من المجهزين عبر ترتيبات وشروط معينة⁽⁶⁷⁾.

والواضح هنا أن تقديم نوادي الحماية لرسائل الضمان إلى المؤمنين، لا يفيد إعترافيهم بالمسؤولية عن الخسائر التي لحقت بالضائع المؤمنة، بل هو ضمان مؤقت يبقى قائما إلى حين توصل المؤمن والمجهز إلى صيغة تقاهم سواء عبر الطريق الودي، أو عبر تنفيذ حكم قضائي مهور بالصيغة التنفيذية، صادر من الهيئات القضائية الجزائرية المختصة. و تستوجب بعض التشريعات، إستبدال رسالة الضمان المقدمة من نادي الحماية بكفالة بنكية تساوي قيمتها المالية ما تضمنته رسالة الضمان من مبالغ.

الفرع الثاني: العوائق السلبية لوقف إجراءات الحجز

في غياب تشريعات وطنية أو دولية تتكفل بمجابهة نشاطات التأمين التجاري البحري الدولي التي تخوضها نوادي الحماية في صالح المجهزين من مختلف دول العالم، فقد إغتمت هذه النوادي هذا الواقع وأعطت لنفسها صلاحية الطعن في مصداقية وشرعية الضمانات التي تقدمها كفالة للمجهز المدين المهدد بترتيب الحجز التحفظي على سفينته والمسماة « ضمانة النوادي » زاعمة أنها مكّنت المؤمن منها تحت وطأة الإكراه والضغط الناتج عن التهديد بترتيب الحجز على السفينة.

⁽⁶⁵⁾ -أنظر المادة 644 مدني جزائري .

⁽⁶⁶⁾ شوقي بناسي، « أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري »، دار هومة، 2009، ص 22، الجزائر .

⁽⁶⁷⁾ Nicolas Richard, « Garanties clubs : protection et indemnisation », D.E.SS de droit maritime et transports, Aix en Provence , 1998, p.15.

والمعروف على ساحة التأمين التجاري الدولي، أن الضمانات التي تقدمها نوادي الحماية، تتضمن غالبا بنودا تشترط طرح النزاعات الحاصلة بين المؤمنين والمجهزين حول الديون الناتجة عن الخسائر اللاحقة بالبضائع أمام المحاكم الإنجليزية دون غيرها فدعوى (Anti suit Injonction) تتضمن طلبا مشتركا من المجهز المدين، ونادي الحماية الذي ينتمي إليه إلى القاضي الإنجليزي يلتمسان فيه الحكم بصورة وقائية، بمنع المؤمنين من خوض إجراءات قضائية ضدهما بإستثناء إجراءات التحكيم التجاري التي تتم في بريطانيا، و أن كل مخالفة لهذه الإجراءات تعرض صاحبها لمتابعة جزائية⁽⁶⁸⁾.

فعلى الرغم من أن إختصاص القاضي الإنجليزي لا يمكن بسطه من الناحية القانونية على أطراف ووقائع تخرج تماما عن إختصاصه المحلي، إلا أن الأعراف القضائية في بريطانيا تتجاوز قواعد الإختصاص، وهي الإجراءات التي لقت إنتقادا لاذعا من الناحيتين الشكلية والموضوعية.

وبفعل تواجد أغلب مراكز التأمين التجاري البحري الدولي في بريطانيا على غرار هيئة اللويدز للتأمين (Lloyd's)، وتزايد نفوذها وتأثيرها الكبير على سوق التأمين البحري، وسبب تزايد مخاوف المؤمنين من آثار دعوى (Anti Suit Injonction) عليهم، يحاول هؤلاء ومعهم الشركات الجزائرية المتخصصة في ضمان التجارة البحرية من وضع إستراتيجيات لصيانة حقوقهم، وقد تبلورت حلول عديدة في هذا الصدد، منها الحلول الوقائية (les solutions préventives)، والحلول الودية (les solution pour règlement amiable)، وأخيرا حلول حجز السفن باسم المرسل إليهم (la saisie au nom des réceptionnaires)⁽⁶⁹⁾.

أما الحلول الوقائية، فتتمثل في إمكانية بلورة إتفاقات ثنائية بين هيئات المؤمنين ونوادي الحماية يكون موضوعها، توفير ضمان ذي طابع آلي تقدمه النوادي، وهذا الإتقاء ترتيب الحجز على السفن لاحقا. أما الحلول الودية فتأخذ صورة مفاوضات الطرفين تتجه إلى تقاسم الأعباء والمصاريف التي تتكبدها الأطراف في كل ملف. أما الحلول الأخيرة، والتي يعتبرها متعاملو التأمين البحري أكثر فعالية فهي لجوء هؤلاء إلى ترتيب إجراءات حجز السفينة باسم المرسل إليه، وذلك عن طريق تأخير التوقيع على عقد الحلول مع المؤمن لهم، وتمكين هؤلاء من مباشرة إجراءات الحجز بأنفسهم بواسطة خدمات مكاتب محاماة يتكفل المؤمنون بدفع أتعابهم، ففي هذه الحالة تكون نوادي الحماية عاجزة عن تفعيل آلية (Anti Suit Injonction)، ولا يتم توقيع الحلول بين المؤمن والمؤمن له إلا بعد إستجابة المجهز المدين بأداء ما عليه من مبالغ، وهي الإستراتيجية الشائعة في الوقت الراهن في أوساط التأمين التجاري البحري الدولي⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁸⁾ Martin Ovono, « l'anti- suit injonction en droit maritime », Neptunes, e-Revues, Université de Nantes, 2017, p. 1.

⁽⁶⁹⁾ Emmanuel Gaillard, « Réflexions sur l'utilisation des anti-suit injonctions dans l'arbitrage commercial international », L.G.D.J., 2006, p. 14

⁽⁷⁰⁾ Emmanuel Gaillard, op.cit, p. 77.

خاتمة

نخلص بعد هذا التحليل أنه وعلى الرغم من توافر مقتضيات تشريعية عامة، في القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، و أخرى خاصة واردة في القانون البحري الجزائري، المتعلقة بأحكام الحجز على السفن وإجراءاته، إلا أن الشركات الجزائرية المتخصصة في تأمين نشاط التجارة البحرية، تعجز عن صيانة حقوقها في الطعن بعد الحلول تجاه الناقلين أو المجهزين، الأمر الذي يجعلها تتكبد خسائر مالية معتبرة كل سنة بفعل الأسباب و المعطيات، التي تم التطرق إليها في هذه الدراسة.

وللتصدي لهذه الظاهرة التي باتت تلحق أضرار مالية كبيرة بالخرينة العمومية، إستوجب إستحداث أحكام قانونية جديدة، تعطي الديناميكية اللازمة لجعل النصوص الموجودة حاليا أكثر فعالية تضمن لشركات التأمين ذات الرأسمال العمومي، تحصيل ديونها تجاه الناقلين البحريين ومجهزي السفن الأجانب الذين - وبحسب الإحصائيات الرسمية- يستحوذون على نسبة كبيرة من نشاط النقل البحري للبضائع في الجزائر، بفعل إرتفاع معدلات الإستيراد، رغم حيابة الشركة الوطنية للنقل البحري على أسطول معتبر من سفن نقل البضائع الحديثة. وفي هذا الصدد يستوجب توجيه هذه المقتضيات القانونية الجديدة وترتيبها على مرحلتين: المرحلة الأولي قبل توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وتتحصر بين آجال إنتهاء عمليات التفريغ وملاحظة الخسائر اللاحقة بالبضائع، وهي فترة زمنية قصيرة، يستغلها المجهزون عادة للإسراع في مغادرة الموانئ الجزائرية، بهدف الإفلات من المتابعات والحجز، ففي هذه المرحلة ينبغي تقنين نصوص قانونية تلزم شركات التأمين ذات الرأسمال العمومي بعد توقيعها لعقد الحلول- وعلى وجه السرعة- تقديم طلب الحجز التحفظي على السفينة عن طريق عريضة مذيبة بأمر إلى رئيس المحكمة المختصة إقليميا وذلك في آجال قصيرة، قد تكون خلال 24 ساعة على أقصى تقدير تحسب من تاريخ ملاحظة الخسائر، بالعين المجردة من طرف خبير الخسائر المنتدب، وحتى قبل إتمام خبرة فنية رسمية بذلك، مع التقرير بالإزام كلا من المحكمة بالبت فيه فور إستلامه من جهة، والمحضرين القضائيين بتبليغه للأطراف المعنية (قائد السفينة، و إدارة الميناء)، في نفس اليوم، أو في الموالي حتى و إن كان عطلة رسمية، وذلك تحت طائلة المسؤولية في حالة الإخلال بهذه الترتيبات. فتقييد الهيئات المكلفة قانونا بطلب وتوقيع وتبليغ الحجز التحفظي على السفن بتنفيذ مهامها في آجال قصيرة تحددها أحكام مستحدثة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية و القانون البحري، تكون السبيل الأنجع والفعل في حماية حقوق شركات التأمين الوطنية في تحصيل الديون التي على الناقلين أو المجهزين دفعها طبقا للقانون الجزائري.

أما المرحلة الثانية، فهي المرحلة التي تعرف توقيع الهيئة القضائية المختصة على الأمر بالحجز التحفظي على السفينة، فيستوجب خلالها إقتراح نص قانوني، يقيم المسؤولية المدنية وحتى الجزائية في بعض حالات التقاعس الشديد للهيئات الإدارية المينائية وهياكلها الأخرى، بعد إخطارها بالأمر بالحجز (أي مسؤولية الدولة)، حينما تتقاعس على السهر على ضمان التنفيذ الصارم والدقيق لإجراءات الحجز، وتثبيت السفن والسماح لها بمغادرة الميناء، دون إتخاذ أدنى التدابير الوقائية هذا من جهة، ومن جهة أخرى تبقى الضرورة ملحة على تضمين القانون البحري الجزائري أيضا بمقتضيات تشريعية جديدة، تجعل من إدارة الميناء حارسا للسفينة محل الحجز وبقوة القانون، وذلك إنطلاقا من تاريخ تبليغها الرسمي بالأمر بالحجز، و إلى آجال رفعه قانونا، بدلا من جعل قائد السفينة هو الحارس، مثلما هو منصوص عليه حاليا.

و من الناحية الإدارية، فإن الفعالية الإجرائية في مواد الحجز التحفظي على السفن في هذا النطاق تتطلب من جهة إقتراح تكليف إدارات الموانئ الوطنية بإستحداث ملاحق إدارية بها يمكن تسميتها بمكاتب الحجز البحرية، تكلف بالعمل والتنسيق مع المحضرين القضائيين في مسائل الحجز على السفن، إضافة إلى السماح - وبصورة إستثنائية- بفتح ملاحق لمكاتب المحضرين القضائيين بالموانئ بالولايات الساحلية، لضمان الجوارية وبالتالي السرعة والفعالية في تفعيل أوامر الحجز التحفظي على السفن قبل فوات الأوان من جهة أخرى.

وأمام المناورات المعهودة، التي تلجأ إليها نوادي الحماية في محاولاتها لحماية المجهزين المتابعات والحجز على سفنهم في الموانئ الجزائرية رغم ثبوت إلتزاماتهم بدفع التعويض المطالب به من شركات التأمين الوطنية، وعلى الرغم من أن هذه النوادي تتميز بنشاطها ذي الطابع الدولي ولا تخضع للقانون الجزائري، رغم تواجد مكاتب العديد من مراسليها بالجزائر، إلا أنه يبقى من الضروري والملح التفكير في تدعيم القانون البحري الجزائري بأحكام جديدة يكون مضمونها الإشتراط على هذه النوادي في حالة ثبوت الخسائر البحرية التي يتسبب فيها أعضائها، وتقاديا لحجز سفنهم، تقديم ضمانات بنكية مؤشر عليها (des garanties bancaires certifiées) بدلًا من الضمانات التقليدية المسماة « ضمانات النوادي»، التي تقترحها عادة على المؤمنين الدائنين هذا على الصعيد الوطني، أما على الصعيد الدولي، فيستوجب على الجهات التأمين البحرية للبضائع في الجزائر، التفكير في خلق فضاءات و أطر عمل وتشاور مغاربية متوسطة وحتى إفريقية مع دول حوض المتوسط لإنشاء تكتلات و إتحادات في أنشطة التأمين الدولي لنقل البضائع، يمكن لها مجابهة نشاط وقوة نوادي الحماية في هذا الإطار.