

الجمعيات البحرية كآلية من آليات التعويض البحري

Maritime societies as one of the mechanisms of maritime compensation

بن هو فنيح الدين

benhamoufetheddine@gmail.com (الجزائر) مغنية

تاريخ النشر: 2021/11/12

تاريخ القبول: 2021/10/06

تاريخ الاستلام: 2021/08/03

ملخص:

أصبح الانخراط في نوادي الحماية البحرية حتمية في نظر المشتغلين في النشاط التجاري البحري العالمي لما توفره هذه الجمعيات حماية وتغطية لملاك السفن ومشغليها نظرا لضخامة المخاطر البحرية، وما تسببه من أضرار جسيمة، وكذا لما توفره من قاعدة تمويلية جيدة يستطيع المنخرطون والأعضاء فيها، الاستناد عليها في حالة العودة غليهم بدعوى المسؤولية.

أمام كل هذه المميزات والمحاسن التي تضمنها هذه التجمعات، وأمام تردي الخدمة التأمينية وتأخر الأنظمة التأمينية من شركات ومؤسسات في تأذية مهامها الدفاعية عن المؤمن لهم، وعجزها عن تغطية كافة جوانب التأمين، يبرز دور جمعيات الحماية كهيئات مساعدة ومكملة وشاغلة لذلك الفراغ الذي تتركه هذه الشركات في صالح ملاك السفن أو في صالح الجهة المدعية.

كلمات مفتاحية: التأمين البحري. التعويض. ملاك السفن. المسؤولية.

Abstract:

Participation in marine protection clubs has become imperative in the eyes of those engaged in global maritime trade activity, as these associations provide protection and coverage for ship owners and operators due to the enormity of the marine risks, and the serious damage they cause, as well as the good financing base that those involved and members can rely on in The case of returning to them, claiming responsibility.

In the face of all these advantages and advantages that these gatherings include, and in the face of the deterioration of the insurance service and the delay of insurance systems from companies and institutions in harming their defense tasks for the insured, and their inability to cover all aspects of insurance, the role of protection societies as auxiliary, complementary and occupying bodies emerges in that void left by these companies in favor of ship owners or in favor of the plaintiff.

Keywords: marine insurance; compensation; the responsibility; ship owners.

1- مقدمة

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

مما لا شك فيه أن التأمين البحري يلعب دوراً مؤثراً في ضمان استمرار الملاحة البحرية وتحسين المصالح المتقابلة لأطرافها من المخاطر التي تكتنفها، هذا الدور دفع منذ زمن بعيد بالمشتغلين بالتجارة البحرية بالبحث عن الوسيلة أو الأداة التي تضمن لهم الاستمرار في مباشرة تلك التجارة والمحافظة على المصالح المشتركة الناشئة عنها¹. ويأتي تحت مظلة التأمين كما هو معلوم على الأقل أربع أنواع، اثنان منها تخص مالك السفينة، ونقصد بالذكر التأمين على السفينة، أي على يكلها وملحقاتها، إضافة إلى المسؤولية القانونية المدنية لملاك السفن أو تجهيزها، وهو موضوع دراستنا. أما النوعين الآخرين فيخص أحدهما مستأجر السفينة، فيما يخص النوع الرابع تأمين الشحن البحري، والذي يخص مالك البضاعة المحمولة على ظهر السفينة.

إن حجم المسؤولية الذي قد يترتب عن حادث بحري واحد²، والذي قد تتجاوز قيمة التعويض عنه ما يفوق رأس مال عدة مؤسسات مصرفية مجتمعة، يدفعنا للتفكير ملياً عن حجم المسؤولية الناجمة عن هكذا حوادث، ولنا أن نتصور أيضاً مدى خطورتها وتأثيرها على التوازن المالي لمشغلي السفن من خلال الرجوع عيهم بالمسؤولية، في الوقت الذي تغرق فيه مثلاً مؤسساتنا وشركاتنا التأمينية في روتين المعاملات الورقية والبيروقراطية التي استنزفت كاهل المؤمن لهم، إضافة إلى أن هذه الهيئات لا تغطي كافة جوانب التأمين، وغالباً ما تعجز عن الدفاع عن المؤمن لهم أمام المحاكم الخارجية، سواء لضعف ميزانيتها، أو لنقص خبر محاميها على هذا المستوى. كلها عوامل كانت وراء تفكير ملاك السفن في حماية أنفسهم من كثرة أعباء هذه المسؤولية، فبحثوا عن البديل لحماية مصالحهم وضمان استمرار نشاطهم المرهون أصلاً بتغطية كافة جوانب المخاطر التي تعترض الرحلة البحرية.

هذا المنفذ أو هذا البديل هو النوادي البحرية، أو ما يسمى بنوادي الحماية والتعويض. فهل استطاعت هذه الأخيرة تأدية دور شركات التأمين؟ أو بالأحرى هل هي فعلاً مهيكله بالشكل الذي يمكنها الحلول محل شركات التأمين التقليدية وتهديد وجودها؟ تساؤلات سنحاول الإجابة عنها من خلال تقسيم هذه الدراسة إلى قسمين، القسم الأول سوف

¹ محمد إبراهيم موسى، عقد التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، (ص 05).

² كحادثة أكسون فاينز وهو اسم ناقلة النفط التي تسببت في كارثة بيئية قدر التعويض عنها ما يفوق المليار دولار. Pierre Bonassies, Droit Maritime, Delta. LGDJ, p849.

نخصه للتعريف بجمعيات الحماية البحرية والتعويض من خلال إبراز أسباب ظهورها ومن تم تمييزها عن عما يشابهها من شركات التأمين، ثم التعرض إلى الخصائص والضمانات التي تمنحها هذه الهيئات من أجل التغطية التي تمنحها لملاك السفن. أما القسم الثاني فيكون للحديث بإسهاب عن القواعد التي تعمل بها هذه النوادي وشروط الاستفادة منها.

2. التعريف بنوادي الحماية والتعويض وأسباب ظهورها

لقد أصبح تفعيل دور نوادي الحماية والتعويض حتمية لضمان استمرار التبادل التجاري الدولي المرهون أصلا باستمرار النشاط البحري، بحيث كان النقل البحري ولا يزال الوسيلة الرئيسية في المبادلات التجارية الدولية. فالبرغم من التطور الذي يعرفه النقل الجوي والبري، إلا أن ما ينقل عبر البحر يبقى يحتل مركز الصدارة¹، فما هي الأسباب يا ترى التي أدت بظهور هذه النوادي؟ وما الذي يميزها عما يشابهها من شركات التأمين؟ تساؤلات سنحاول الإجابة عنها من خلال ما يلي:

1.2 أسباب ظهور نوادي الحماية والتعويض وأهم ما يميزها عن غيرها من الشركات:

يرجع ظهور نوادي الحماية والتعويض إلى عدة أسباب منها:

- العجز في التغطية التأمينية من جانب شركات التأمين العادية.
- عدم قدرة شركات التأمين على سد جميع الاحتياجات التأمينية لملاك السفن.
- عدم قناعة ملاك السفن بما كان عليه سوق التأمين في وقت من الأوقات.
- استمرار تحمل ملاك السفن تبعة المسؤولية عن التصادم البحري فيما يزيد عن ثلاثة أرباع.
- تحمل ملاك السفن المسؤولية الناشئة عن الوفاة والإصابات الجسدية.
- انعدام ثقة شركات التأمين في ملاك السفن خاصة المقيدون بعيدا عن لندن مما نتج عن وضع الكثير من الصعوبات أمام هؤلاء.

لقد ظهرت نوادي الحماية والتعويض في بادئ الأمر في صورة كيانات قانونية غير مسماة ولا يشترط فيها شكل معين، كما يشترط فيها عدد معين من الأعضاء. إلا أنه بصدر قانون الشركات في إنجلترا سنة 1862 الذي تضمنت المادة الرابعة منه تنظيما لنوادي الحماية والتعويض من خلال النص على أن الشركة أو الهيئة أو الجمعية التي يزيد عدد المساهمين فيها عن عشرين عضوا، لا تكتسب الشخصية القانونية إلا بعد التسجيل.

استمرت نوادي الحماية والتعويض المتواجدة بالأخص في إنجلترا والنرويج تخضع لقانون الشركات حتى الآن، وبالتالي أصبحت كيانات قانونية مسماة تخضع لقانون الشركة، وتكتسب الشخصية القانونية، فيرتب عن اكتسابها للشخصية المعنوية

¹ لطيف جبر كوماتي، الوجيز في عقد التأمين، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الجزائر، 1998، (ص05).

الحق في اسم ولها وموطن، الحق في الجنسية والتقاضي، كما يلتزم النادي بالتزامات ويكتسب حقوق دون أن يكون العضو مسئولاً عن التزامات النادي غير المرتبطة بالمطالبات¹.

على الرغم من استخدام الفقه لفظ شركة للدلالة عن توافي الحماية والتعويض، إلا أن يمكن القول بأن ذا الاستخدام قد جانبه الصواب لعدة اعتبارات منها:

- الشركة تشترط ضرورة الاشتراك شخصين أو أكثر في المشروع، ولكن لا بد أن تتوفر لديهم نية الاشتراك في الاقتسام، ما قد ينشأ عن هذا المشروع من ربح وخسارة، أما الجمعية فهي اشتراك مجموعة أشخاص بغرض تقديم خدمات معينة دون أن يكون غرضهم تحقيق الربح، فضلاً عن نية الاشتراك.
 - عند الحديث عن الشركة لا بد من الحديث عن تقديم حصص في الشركة، وهذه الحصص قد تكون مالية، نقدية، أو قد تكون عينية من عقارات أو سندات أو غيرها، وقد تكون أيضاً حصصاً من العمل، أما الجمعية فيكون رأس مالها من الاشتراكات المحصلة من الأعضاء، أو فيما قد تجمع لديها من احتياطي.
 - يكون رأس مال الشركة بعد تقديمه ملكاً للشركة وليس للشركاء، على عكس الجمعية فليس لها ملكية لرأس المال.
- يتضح من خلال هذا الفرق أن العبرة بالهدف الذي تهدف إليه الشركة أو الجمعية، ولا عبرة بما تحقّقه من الربح، فقد تضمنت القاعدة الأولى من قواعد نادي "جراد"² أن الغرض من النادي هو تأمين أعضائه وحمايتهم من المسؤوليات التي قد يتعرضون إليها، دون أن يهدف إلى الربح.
- مما سبق ذكره يمكن تعريف نوادي الحماية والتعويض بأنها: "جمعيات متخصصة تمارس أنشطة تأمينية في تغطية المسؤولية عن الأخطار البحرية المحددة بدو أن تهدف إلى تحقيق ربح، قائمة على أساس التعاون بين أعضائها في تحمل تبعه المسؤولية، في مقابل اشتراكات يتحملها هؤلاء الأعضاء".
- من خلال هذا التعريف يتضح أن لنوادي الحماية والتعويض خصائص معينة³ ستعرض لها فيما يلي.

2.2 خصائص نوادي الحماية والتعويض والضمانات التي تمنحها لملك السفن

تتميز نوادي الحماية والتعويض بعدة خصائص أهمها أنها لا تهدف إلى تحقيق الربح، وليس لها رأي مال، كما يلتزم أعضاؤها بسداد اشتراكات غير محددة القيمة سلفاً تبعاً للمطالبات التي يتعرضون لها في النادي، بالإضافة إلى العديد من الخصائص والضمانات التي يتكفل بها النادي حماية للعضو، والتي سوف يتم توضيحها وفقاً لما يلي:

¹ صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، لبنان، 2007، (ص ص 77-78-79).

² وهو نادي دنمركي.

³ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، (ص 79).

- **التأمين لديها تعاوني:** نوادي الحماية والتعويض هي النموذج المثالي للتعاون والذي عرفته المادة 85 من قانون التأمين البحري الإنجليزي ل سنة 1906، بحيث يكون فيه كل عضو مؤمناً له ومؤمن في وقت واحد، فتقوم العضوية على أساس اعتبارات شخصية بين أعضائها من بينها:

* العضوية اختيارية: حيث لا يكتسب العضو هذه الصفة إلا بعد قبول النادي للإيجاب الصادر منه، بخلاف بعض صور التأمين الإجباري.

* توزيع الفائض: حيث إذا زادت مداخل النادي عن المطالبات التي قد يتعرض لها أعضاؤه وكذا مصاريف الإدارة، فإن الزيادة يتم توزيعها على الأعضاء مرة أخرى إما عن طريق تخفيض الاشتراكات التي قد يدفعونها، خاصة في حالة انتهاء عضوية أحدهم، وإما عن طريق توزيع هذه الزيادة فعلياً لصالح الأعضاء.

* خدمة الأعضاء: بحيث تمارس هذه الهيئات نشاطها لفائدة أعضائها لتغطية المخاطر التي يتعرضون لها.

* قابلية الاشتراك المدفوع للتغير: وذلك بالزيادة أو النقصان، على خلاف الحال في التأمين التجاري الذي يتميز بالثبات واستقرار القسط الذي يتم الاتفاق عليه بشكل نهائي عند بدء التأمين وبصورة نهائية.

* الطبيعة المدنية للتأمين التعاوني: بعكس شركات التأمين العادية التي تهدف للربح والتي لها طبيعة تجارية وتلتزم بمسك دفاتر تجارية، كما يجوز إفلاسها متى كانت مقيدة في السجل التجاري، فإن التأمين التبادلي ذو طبيعة مدنية ولا تكتسب صفة التاجر، كما لا يجوز إشهار إفلاسها ولا إلزامها بمسك دفاتر تجارية، ومن ثم يؤول الاختصاص بالفصل في المنازعات المتعلقة بها للمحاكم المدنية وليست التجارية، ولا يجوز إخضاعها للضرائب على الأرباح التجارية.

- **ليس لنوادي الحماية والتعويض مال عند التأسيس:**

تتميز نوادي الحماية والتعويض بعدم وجود رأس مال لهل عند التأسيس، حيث تختلف عن الشركات بسبب عدم تقديم حصص تأسيس أو حصص من الأعضاء، فالتقديم لا يتم بصف مسبقة كما في الشركات، وإنما يتكون رأس مالها من اشتراكات الأعضاء الذي يقوم النادي بجمعها، سواء كانت هذه الاشتراكات مبدئية أو إضافية، اشتراكات الكوارث، أو تلك اللازمة للإعفاء من المسؤولية، وكذلك من الاحتياطي الذي يجنيه النادي من السنوات السابقة بعد موافقة الأعضاء، أو في حالة قيا النادي بعملية إعادة تأمين نوادي أخرى، أو غيرها من الاستثمارات التي تعود على النادي بعائدات معينة.

- **ديمقراطية الملكية والإدارة:**

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 مجلس الإدارة، أو المجلس التنفيذي، أو مجلس الإشراف والرقابة، أو اللجنة المنتخبة، أو عن طريق الترشيح لأي من هذه المجالس. بذلك يكون العضو مؤمناً له ومؤمناً بما يحقق ديمقراطية الملكية والإدارة¹.

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، (صص 91-92).

- قابلية الاشتراكات للتغير:

تتميز نوادي الحماية والتعويض بقابلية الاشتراكات للتغير سواء بالزيادة أو النقصان تبعا لعدة عوامل، فتحدد الاشتراكات على أسس معينة بحيث يتم تحصيلها مقدما من الأعضاء، وإذا لم يكفي ذلك يتم تحصيل اشتراكات أخرى حتى يتم تغطية المطالبات التي يتعرض لها الأعضاء، وهذا على خلاف التأمين التقليدي الذي يتم فيه تحصيل أقساط ثابتة مهما كانت التزامات الشركة.

- المسؤولية التضامنية للأطراف:

من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها التأمين لدى نوادي الحماية والتعويض بين الأعضاء في تحمل ما قد يتعرض له أي أحد منهم من مسؤوليات مدنية، وهذه المسؤولية تكون تضامنية على جميع الأعضاء. إلا أن التضامن في هذه الحالة يختلف اختلافا جوهريا عن التضامن في شركة التضامن أين يلتزم الشريك بضمان وفاء الشركة لديونها حتى في أمواله الخاصة، أما العضو في العضو في النادي فيقتصر التزامه بدفع الاشتراكات بأنواعها دون أن يكون مسؤولا عن ديون النادي في أمواله الخاصة. وبذلك فإن التضامن في نوادي الحماية والتعويض ليس تضامنا كاملا بين الأعضاء، وإنما يقتصر على المسؤولية التي يتحملها أي منهم والناشئة عن الأخطار البحرية، مما يحقق الضمان والحماية لأي عضو من الأعضاء. وهذه المسؤولية التضامنية لا تعطي لدائي النادي الحق في اتخاذ إجراءات التنفيذ الجبري¹ على أي عضو من الأعضاء، أو شهر إفلاسه، وبذلك فإن تضامن المسؤولية في تأمين نوادي الحماية والتعويض و تضامن محدود.

- نوادي الحماية والتعويض ذات طابع دولي:

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 طابع دولي نجد النوادي الإنجليزية، النرويجية، وعلى عكس من ذلك نجد أن بعض النوادي ما زال لها طابع إقليمي، كالنوادي اليابانية.

- ضمان تغطية غير محدودة:

تقوم نوادي الحماية والتعويض بتغطية ما قد يتعرض له العضو من مسؤوليات، وهذه التغطية هي غير محدودة بحد معين، فالنادي يلتزم بدفع التعويض الذي يدفعه العضو للغير مهما كان هذا التعويض. إلا أن ذلك يرد عليه استثناءات منها ما يلي:

- لا يلتزم النادي بدفع التعويض الذي يدخل ضمن الحد المسموح به للعضو بدفعه، فيتحملة حده.
- التغطية على المسؤولية عن التلوث البحري محدودة بحدود اتفاقية معينة يحددها النادي.

- مرونة التغطية:

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح التنفيذ الجبري طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2015، (ص7).

لدى نوادي الحماية والتعويض مرونة كافية لتغطية المسؤوليات المتنوعة التي تاجه 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 إلى عجز شركات التأمين العادية عن تغطيتها تأمينيا، مما أظهر دور نوادي الحماية والتعويض في تغطية هذا العجز.

- نوادي الحماية والتعويض لها ذاتيتها المستقلة:

إذا كانت نوادي الحماية والتعويض عبارة عن جمعيات تهدف لتحقيق التغطية التأمينية لأعضائها دون أن تستهدف تحقيق الربح، فإنها تخضع في نشأتها وتسجيلها لقانون الشركات، إلا أنها تتمتع بذايتها المستقلة عن أعضائها.

كان ذلك كل ما يخص الخصائص المميزة لنادي الحماية والتعويض، أما بالنسبة للضمانات فهي كالآتي:

إن نوادي الحماية والتعويض تأخذ على عاتقها تغطية مخاطر الرجوع بالمسؤولية على ملاك السفن، والمخاطر التمويلية غير المغطاة من طرف الشركات التأمينية 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 بسيطة، ففي غالب الأحيان نجد نفس تعداد المخاطر التي تغطيها تلك القوائم.

إن تلك القواعد ذات الطبيعة اللاتينية نجدها معقدة أو مركبة، أو أنها غير متكاملة، الشيء الذي يفسر أنه مع مرور الزمن ظهرت أنواع جديدة من التغطية المضافة إلى تلك الموجودة أصلا، والتي إذا حاولنا ترتيبها أو تقسيمها، فإننا نستطيع تقسيمها إلى ثلاثة أقسام:

* القسم الأول:

يأتي على رأس هذه الضمانات، ضمان المسؤولية الملقاة على المجهزين اتجاه المتعاقدين معهم سواء الشاحنين اتجاه المخاطر التي يتعرض 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 وقرارات إدانة جد ثقيلة.

* القسم الثاني:

في مرتبة ثانية نجد من بين المخاطر التي قبلت النادي تغطيتها والتي تعتبر مكملية للتأمين المهيكل، 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 والإنقاذ، ضريبة الإعطاب العامة. ويكون ذلك 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 البحري¹. إضافة لإدراج عنصر جديد آخر إلى قائمة المسؤوليات المغطاة من طرف هذه النوادي، وهي المسؤولية عن التلوث الذي أصبح موضوع يشغل العالم نظرا لخطورة و ضخامة الضرر الذي ينجم عن الحوادث التي تتعرض لها السفن البحرية، ونخص منها بالذكر تلك التي تنقل مود خطرة.

*القسم الثالث:

في الأخير نجد قائمة طويلة للضمانات التي تمنحها هذه النوادي، وهي تغطية موجهة إلى 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 ارتكابهم مخالفات في مجال ظروف العمل أو في حالة خرق القواعد الجمركية أو قواعد الهجرة غير الشرعية².
تجدر الإشارة أن الحماية التي تمنحها هذه النوادي لملاك السفن المنخرطين ضمن نظامها مرهن بمدى التزام هؤلاء بقواعد النادي.

3. قواعد نوادي الحماية والتعويض حتى يحصل العضو على ما يعرف بكتاب الضمان

تعد قواعد نوادي الحماية والتعويض دستور النادي الذي يحدد الخطوط العريضة لنشاط النادي من حيث بيان المخاطر المغطاة والالتزامات الملقاة على عاتق الطرفين. كما يجب أن 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 والتعويض على مجموعة من البيانات التي تخضع في تفسيرها لما تخضع له العقود من أحكام في التفسير، كما يشترط لتطبيق هذه القواعد في دولة ما ألا تكون مخالفة للنظام العام فيها.

1.3 قواعد نوادي الحماية والتعويض وأهم ما يميزها:

من بين الواعد التي تميز هذه النوادي نجد:

- دفع الاشتراكات هو من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتق العضو، وهي قاعد لا يجوز مخالفتها.
- يشترط النادي أن تكون السفينة مصنفة طول فترة العضوية مع ضرورة التقيد بقيود معينة على الخطوط الملاحية للسفينة.
- عدم تسليم العضو بالمسؤولية ضمانا لعدم تواطؤه أو تكاسله.

¹ المادة 273 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، وبالقانون 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010.

² Pierre Bonassies, op.cit., page 848.

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

- الإقصاء من أي حماية في حالة تصريح العضو ببضاعة تزيد بكثير عما هو في حقيقة الأمر.
 - تحريره لسند شحن وإرساله نظيفا رغم درايته بفساد البضاعة المنقولة قبل إصدار السند.
 - في حالة أي انقطاع اختياري في تنفيذ عقد النقل من طرف المجهز أو ممثله.
- بالمقابل تفرض هذه الهيئات على المشتركين دفع اشتراكات على شاكلة أقساط.

أما فيما يخص ما يميز هذه القواعد فنجد أن لها خصوصية تجمع بين المرونة والتشدد، فالتشدد يظهر حليا في إمكانية أي منخرط في التجمع حيال قيامه بتصرفات عن سوء نية، لكن في أغلب الأحوال تظهر هذه النوادي مرونتها في اتجاه هذا الإقصاء فيكون بإمكان مسيري النادي إعفاء أي منخرط من الإقصاء متى أظهر حسن نيته، وبالتالي منحه حماية النادي ضمانه. بالمقابل بعكس التأمين التقليدي فإن الاشتراكات والانخرافات المدفوعة للنادي من طرف الأعضاء ليس حدود، وهو ما يفسر عدم دفع المنخرط لعلاوة أو اشتراك ثابت، بل هو اشتراك مؤقت قابل للمراجعة حسب المدفوعات أو المصاريف التي قدمها النادي في آخر السنة. هذا ما يدفع نوادي الحماية للالتزام بالتعاقد مع شركة تأمين في إطار إعادة التأمين. لكن بالمقابل هذا التعاقد حتما سيكون ذو طابع محدود، وهم ما ينجر عنه عادة في حال الكوارث أو حالات الطوارئ الكارثية إي مناداة المنخرطين من أجل دفع اشتراكات إضافية، فمحدودية قيمة التعويض الذي تمنحه شركات التأمين مقارنة بالضرر الذي قد تتسبب فيه حادثة واحدة، ما يفسر اتخاذ النوادي الطابع اللا محدود، فهذه الميزة تبقى قائمة حتى ولو تضاعفت قيمة التغطية أكثر من مرة قيمة التعويض، بحيث يبقى النادي متعهدا بالتغطية اللازمة من خلال إرسال ما يعرف بكتاب أو رسالة، أو خطاب الضمان.

2.3 فوائد كتب الضمان وشروط الحصول عليها:

رسائل الضمان عبارة عن كتب تصدر عن نوادي الحماية البحرية، تتعهد بموجبها للمدعي بأن تدفع له مبلغا أو مبالغ مالية تبلغ حدا حال حصوله على قرار قضائي يقضي بالتعويض، ولها ميزتان أساسيتان:

- تحرير السفينة أو منع حجزها، وبالتالي تمكين المدعي عليه العضو من ممارسة نشاطه من خلال استغلال السفينة.
- السرعة في التنفيذ، أي السرعة في إصدار رسالة الضمان، هذا بعكس الحكم أو القرار القضائي التي يتم بالتعقيد وطول مدة صدوره، كما لا يوجد داع لإيداع مبالغ مالية ضخمة كالكفالة التي يصدرها البنك المصرفي¹، فضلا عن إمكانية التفاوض على الاختصاص الإقليمي بحكم أنه ليس من النظام العام.

إلا أن منح كتاب الضمان مرتبط بمدى التزام المنخرط المدعي عليه بقواعد يشترطها النادي تتمثل فيما يلي:

- أن تكون الدعوى حقيقية وليست محتملة.

¹ بن حمو فتح الدين، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2017، (ص124).

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

- عدم ارتكاب العضو أي فعل أو سوء تصرف مقصود.

ما تجدر الإشارة عليه أن هذه النادي تتمتع باحتياطي مالي جد كبير يفوق عادة احتياطي المصارف، كما أن أهم 13 ناد في العالم "المجموعة الدولية" مرتبطة ببعضها البعض باتفاقية "بول اقربمانت" وهي اتفاقية تقوم بموجبها هذه النوادي بدعم بعضها البعض في مواجهة الإفلاس. أما تاريخياً فكانت تسمى هذه النوادي بـ "بيل بوند" وتعني تعهد للمحكمة بإيداع مبلغ مالي عن مالك السفينة، بحيث يعتبر ذلك بمثابة كفالة تقدم للمحكمة تفقد من خلالها هذه الأخيرة سلطتها في التنفيذ على أملاك الكفيل أو الضامن¹.

أن الالتزام بقواعد النادي ضروري لحصوله على الحماية التغطية التي يضمنها له النادي، حيث تعد هذه القواعد جزءاً لا يتجزأ من عقد العضوية، وفي حال العكس يتم إعفاءه من التغطية دون المساس بأي اشتراكات يلتزم العضو بدفعها. ما تجدر الإشارة إليه أن العلاقة بين النادي والعضو هي علاقة تعاقدية أساسها تبادل الإيجاب والقبول لكل منهما، فيصدر النادي شهادة العضوية تبعاً لتاريخ الاتفاق، وهو عقد من عقود المدة التي ترتبط بمدة معينة، وتحدد هذه العضوية ما لم يعلن أحد الطرفين رغبته في إنهاء هذه العلاقة التعاقدية، كما تنتهي العضوية بانتهاء مدة العضوية أو إعلان كل من العضو أو النادي رغبته في ذلك.

كما تسقط العضوية لأسباب خاصة، منها ما يتعلق بالعضو إذا كان فرداً، ومنها ما يتعلق بالعضو إذا كان شركة، ومنها ما يتعلق بالسفينة:

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

ويسقط الحق هنا في حالة:

* وفاة العضو.

* الإفلاس أو الإعسار أو نقص الضمانات له.

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

* ممارسة العضو لأنشطة غير مشروعة مثل التهريب.

* تنازل العضو كلياً أو جزئياً عن شهادة العضوية.

- سقوط الحق في التغطية إذا كان العضو شركة:

ويسقط حق العضو في التغطية هنا في حالة:

¹ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الإصدار الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2009، (ص565).

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

الإفلاس والتسوية القضائية.

تغيير الإدارة في الشركة.

- سقوط الحق في التغطية لأسباب تتعلق بالسفينة.

ويسقط الحق هنا في حالة:

* بيع كلي أو جزئي للسفينة.

* تغيير المدير وتعيين مدير جديد.

* الاستغناء على السفينة من جانب الحكومة.

* استعمال السفينة في أعمال غير مشروعة.

* إذا فقدت السفينة درجة تصنيفها¹.

4. خاتمة:

أصبح الانخراط في نوادي الحماية حتمية في نظر المشتغلين بالنشاط التجاري البحري العالمي لما توفره هذه التجمعات من حماية وتغطية لملاك السفن ومشغليها بالنظر لضخامة المخاطر البحرية، وكذا لما تسببه من أضرار جسيمة، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، لما توفره هذه النوادي من قاعد تمويلية جيدة يستطيع المنخرطون الاستناد عليها في حال الرجوع عيهم بدعوى المسؤولية، فوسائل الضمان تعزز الثقة بالتجارة الدولية وتضمن استمرارية نشاط السفن التي تجول بحار العالم.

أمام ما توفره هذه النوادي من تغطية حقيقية - لا تستطيع شركات التأمين التقليدية توفيرها لملاك السفن - وضمانة تحول دون تعطيل نشاطهم البحري، وبالتالي التفرغ الكلي لمهامهم الأصلية المتمثلة في الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية. لنا أن نتساءل إن كان من مصلحة بعض الدول كالجائز - التي تسعى للاستحواذ على حصة من صناعة النقل بالعالم من خلا إعلانها عن اقتناء عدد من السفن على المدى المتوسط - السماح بالتعامل بكتب الضمان التي تمنحها هذه النوادي ووضعها بجانب الكفالة المصرفية. إمكانية لن تجسد بدون أن يتم الترخيص لهذه الأندية بالتواجد بالجائز من خلال فتح مكاتب لها على مستوى موانئنا الوطنية، وكذا توفير غطاء تشريعي مناسب لنشاطها، خاصة وأن الجائز

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، (ص ص 194-195-196).

مصادقة على الاتفاقيات الدواية المتعلقة بالحجز على السفن¹ التي تعزز الكفالة المصرفية في رفع الحجز عن السفن زيادة على سهولة توقيعه، ناهيك عن انخفاض قيمة الكفالة التي قد يطلبها القضاء الجزائري لتحرير السفينة.

كلها مميزات ومحاسن تُحسب لهذه النوادي مقابل تردي الخدمة التأمينية وتأخر الأنظمة التأمينية من شركات ومؤسسات في تأدية مهامها الدفاعية عن المؤمن لهم وعجزها عن تغطية كافة جوانب التأمين التي تفوق إمكاناتها المادية²، فتعطيها دورا كهيئات مساعدة ومكملة وشاغله للفراغ الذي تتركه شركات التأمين من خلال التغطية الشاملة في مجال التأمين البحري سواء في صالح ملاك السفن أو لصالح الجهة المدعية. وهذا بالرغم مما قد يعاب على هذه الهيئات من سيطرة أصبحت تفرضها في المر الواقع، وهو موضوع نتمنى أن يكون قاعدة لدراسات مستقبلية في ظل شح الإصدارات التي تفيد ميدان القانون البحري والنقل.

5. قائمة المراجع:

1. الكتب:

- 1- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، الإصدار الأول، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2009.
- 2- جمال سايس، الاجتهاد القضائي في المادة التجارية البحرية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، الجزائر، 2013.
- 3- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، لبنان، 2007.
- 4- لطيف جبر كوماتي، الوجيز في عقد التأمين، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الجزائر، 1998.
- 5- محمد إبراهيم موسى، عقد التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر.

¹ المرسوم-64 المؤرخ في 8 يونيو 1964، المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز على السفن، جريدة رسمية عدد 18. وكذا المرسوم 747-03 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدواية الخاصة بالحجز على السفن الوقعة بجنيف ب تاريخ 12 مارس 1999، جريدة رسمية عدد 77 الصادرة في 10 ديسمبر 2003.

² - جمال سايس، الاجتهاد القضائي في المادة التجارية البحرية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، الجزائر، 2013، (ص 43).

6- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح التنفيذ الجبري طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2015.

2. القوانين:

1- الأمر 80-76 المؤرخ في 23-10-1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل المتمم بال قانون 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، وبالقانون 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010.

2- المرسوم 64- المؤرخ في 8 يونيو 1964، المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز على السفن، جريدة رسمية عدد 18
2- المرسوم 747-03 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدواية الخاصة بالحجز على السفنوقعة بجنيف بتاريخ 12 مارس 1999، جريدة رسمية عدد 77 الصادرة في 10 ديسمبر 2003.

10- بن حمو فتح الدين، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2017-2018.

11-Pierre Bonassies, **Droit Maritime**, Delta. LGDJ.