

مركز الغير المتضرر من عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري

**Position of third not included person at insurance contract
responsibility of maritime transporter in the Algerian legislation**

ط/د. بلعباس حياة

مخبر القانون العقاري والبيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم (الجزائر)،

hayet.belabbes.etu@univ-mosta.dz

تاريخ النشر: 2020/06/16

تاريخ القبول: 2021/12/15

تاريخ الاستلام: 2021/10/20

ملخص:

تتسم العقود المسماة بنسبية أثرها بالنسبة للأطراف المتعاقدة، بيد أن عقد التأمين من مسؤولية الناقل البحري رغم انه من العقود المسماة إلا أن آثاره تتعدى أطراف العلاقة التعاقدية وتنصرف إلى طرف ثالث غير محدد في العقد وهو المتضرر من تحقق الخطر المؤمن منه، مما يكسب هذا العقد طبيعة خاصة وحساسة تتمثل في مدى الحماية القانونية التي يحظى بها المتضرر من خلال التشريع، وطرق تحصيله لحقه في التعويض من المؤمن بطريقة مباشرة رغم أن علاقته به غير مباشرة وهذا في حد ذاته استثناء على قاعدة نسبية أثر العقد من حيث الأشخاص.

كلمات مفتاحية: عقد التأمين من مسؤولية الناقل البحري؛ الإخلال بالتزامات التعاقدية؛ المسؤولية التقصيرية؛ المتضرر من مسؤولية الناقل البحري؛ الحماية القانونية؛ إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية؛ الدعوى المباشرة.

Abstract:

Among general principles of the mentioned contracts, its consequences of contracting parts. Thus, insurance contract responsibility of maritime transporter, even a part of the mentioned contracts, is consequences over pass the contractual relationship, leading to a third person non précised at the contract, being the not included person from the insured risk, which gives this contract a specific and primordial nature, consisting in the rate of its legal protection, means of obtaining direct indemnisation' right from the insurer,

even their relationship is direct. This represents an exception for the contract's consequences.

Keywords: Insurance contract responsibility of maritime transporter ; non respect of contractual engagement ; under responsibility ; not included person from maritime transporter responsibility insurance ; legale protection ; obligation of responsibility insurance ; direct action.

مقدمة

تنعكس عملية النقل البحري بجملة من الآثار على أطرافها وغير أطرافها، فإذا اقتصر اثر تنفيذ عقد النقل على الناقل والشاحن أو المرسل إليه أو كان بين الناقل والمسافر فإننا بصدد العلاقة العقدية أي علاقة قانونية مباشرة أساسها العقد، أما إذا امتد أثر عقد النقل إلى غير أطراف العلاقة فنكون بصدد علاقة قانونية غير مباشرة أساسها المسؤولية التقصيرية.

نظرا لكثرة دعاوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل البحري، خول له المشرع الجزائري كغيره من التشريعات حماية قانونية، تتمثل في تأمين مسؤوليته المدنية عقدية كانت ام تقصيرية ضد رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تصيبه جراء تحقق الخطر المؤمن منه .

وبما أن عقد التأمين تنصرف آثاره إلى طرفي العلاقة التأمينية وهما المؤمن والمؤمن له¹ و أحيانا إلى طرف ثالث هو المستفيد، الذي يتم الاشتراط لمصلحته شريطة أن يكون معينا في عقد التأمين وقت التعاقد، إلا انه في عقد التأمين من المسؤولية تتعدى آثاره طرفي العقد وتمتد إلى طرف ثالث أجنبي عنه وغير مذكور في عقد التأمين ولم يحدد أثناء التعاقد، إنما يظهر للوجود بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه وهو الغير المتضرر.

فإذا كانت العلاقة بين الناقل والمؤمن علاقة تعاقدية قانونية مباشرة، فما طبيعة العلاقة التي تربط هذا الغير بطرفي عقد التأمين من المسؤولية المدنية؟ وما هو المركز القانوني الذي يعطيه الحق في الحصول على تعويض في حالة تحقق الخطر؟.

¹ - Traité de Droit Civil, les effets de la responsabilité, Jaques Ghestin, Genevieve Viney et Patrice Jourdain, L.G.D.J, 2eme édition, 1989, P637.

وعلى رأس هذه التساؤلات يثور إشكالا رئيسيا يتمثل: في كيفية معالجة المشرع الجزائري لمركز الغير المتضرر في عقد التأمين من مسؤولية الناقل البحري على ضوء القانون الجزائري؟.

المبحث الأول: محل الغير المتضرر من عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري

يعتبر عقد التأمين من العقود المسماة¹ التي نظمها المشرع الجزائري في القانون المدني لتشابهه في مجمل أركانه مع باقي العقود²، إلا انه ينفرد بخصائصه التي تميزه عن غيره ، نظرا لخصوصية محله وهو الخطر المؤمن منه ، فنظمه من خلال نصوص الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بقانون التأمينات، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006.

فإذا كان مؤدى عقد التأمين هو التزام متبادل بين طرفيه ، باعتباره من عقود المعاوضة بحيث يحصل المؤمن على قسط التأمين مقابل حصول المؤمن له على التعويض في حالة تحقق الخطر³، فما هي طبيعة عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري إذا كان التعويض من حصة طرف آخر ليس طرفا في العقد ولم يذكر فيه كالمستفيد في عقد التأمين؟

لذلك يجب التطرق إلى التعريف بعقد التأمين من مسؤولية الناقل البحري حتى نتمكن من الإجابة

على هذا التساؤل من خلال المطالبين التاليين:

المطلب الأول: ماهية عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري

إن الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري يلتزم بنقل البضائع أو المسافرين عن طريق البحر من ميناء إلى آخر مقابل أجره محددة، لذلك يؤمن على مسؤوليته من إخطار الرحلة البحرية التي قد تسبب تلف أو هلاك البضائع أو تلحق أضرار بالركاب.

بمعنى أن أطراف عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري هما المؤمن والناقل، ولا نجد للغير المتضرر

مكانا ولا تعيينا صريحا له في هذا العقد، فكيف تنصرف إليه آثار تنفيذ عقد التأمين؟.

¹ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود التأمين والغرر، المجلد السابع، دار احياء التراث العربي، بيروت، ص 1138.

² انظر المادة 119 من الأمر 58/75 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل بالقانون 10/05 المتضمن القانون المدني.

³ راجع في ذلك المادة 02 من الامر 07/95 والمادة 619 من القانون المدني.

للإجابة على هذا التساؤل يتوجب التعريف بعقد التأمين من مسؤولية الناقل البحري وتقصي أطرافه حتى نتمكن من تحديد هذا الغير المبهم في العقد .

الفرع الأول: تعريف عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري

إن المشرع الجزائري لم يتطرق صراحة إلى تعريف هذا النوع من التأمينات مما يجعل بعض الفقهاء يعرفونه على انه نوع من أنواع التأمين من الأضرار، يكون الخطر فيه منصبا على مال المؤمن له وليس على شخصه¹. لكن المشرع تبنى مفهوم هذا التعريف من خلال نص المادة 93 من الأمر 07/95 بقوله: " يمكن كل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة منه " .

إذا يمكن تعريف عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري على أنه عقد يؤمن بموجبه الناقل البحري على مسؤوليته المدنية بسبب خطأ منه أو من الأشخاص المسؤول عنهم مدنيا ، ضد رجوع الغير المتضرر من تنفيذ عقد النقل البحري.²

بمعنى أشمل يهدف هذا العقد إلى حماية الذمة المالية للناقل البحري من رجوع الغير المتضرر عليه بالمسؤولية المدنية³، التي قسمها الفقيه دوما⁴ « Domat » إلى عقدية أو تقصيرية.

¹ ريواف فائق حسين، عقود التأمين من المسؤولية و ضمان الاستثمار في ضوء قاعدة نسبية أثر العقد(دراسة مقارنة)،المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، الطبعة الاولى، أغسطس 2013،ص 75.

² لمزيد من التعريفات راجع: ريواف فائق حسين، المرجع السابق ص 76/ سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية،كليك للنشر، الجزائر، الطبعة الأولى، سنة 2008، ص 47.

. Agnès Pimbert,L'essentiel du Droit des assurances,2èm édition,Gualino,Paris,2014-2015,P45.
-Hubert Groutel,Droit des assurances (les mémontos DALLOZ),13èm édition, DALLOZ, Paris, 2015,P7.

- Hardy Ivamy, Chalmeres marine Insurance Act 1906,London butterworth,10TH edition,1971
³. تنص المادة 56 من الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتضمن قانون التأمينات: " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير " .

⁴ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدادثة، ط1، سنة 1990،ص 14.

فالناقل يؤمن على مسؤوليته العقدية من رجوع الغير المتضرر عليه الذي لحقته خسارة مادية أو جسمانية¹ بسبب تنفيذ عقد النقل البحري ، ويكون أطرافها هما الناقل البحري ويقابله الشاحن أو المرسل إليه إذا كان الضرر لاحقا بالبضائع، أو يقابله الراكب (المسافر) إذا كان الضرر أصاب جسده أو أمتعته .

أما المسؤولية التقصيرية للناقل البحري تتحقق اذا أصاب الضرر طرفا أجنبيا عن عقد النقل البحري سواء في ماله أو جسده بسبب تقصير منه ، وهذا ما سنحاول التعرض له من خلال الفرع التالي :

الفرع الثاني: أطراف العلاقة العقدية لعقد تامين مسؤولية الناقل البحري

إذا كان عقد تامين مسؤولية الناقل البحري يضمن لهذا الأخير عدم إفقار ذمته المالية جراء رجوع الغير عليه بدعوى المسؤولية، فإنه يدخل تحت طيات هذه العلاقة الأطراف التالية:

أولاً: المؤمن: يعرف على أنه تلك الهيئات التي ينظم تواجدتها القانون الداخلي لكل دولة²، الذي يجيز لها أن تمارس أعمال التأمين وتتولى تطبيق قواعده وإدارته والتي تسمى شركات التامين³، ودورها في هذا النوع من عقود تامين المسؤولية المدنية هو دفع مبالغ التعويض المقررة للمتضرر من مسؤولية الناقل البحري.

ثانياً: المؤمن له: ويتمثل في شخص الناقل البحري طبيعياً كان أم معنوياً، ولأن الاستثمار في نشاط النقل البحري يتطلب رأسمال ضخماً الى جانب مرافق ومعدات ممارسة الملاحة البحرية⁴ ، يجعل من

1. كما اشار اليه الدكتور موسى جميل النعيمات في كتابه النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية في ص 189 ان: الضرر الجسمي وليس الجسدي لأن كلمة الجسد تستعمل للدلالة على مالا روح فيه كقوله تعالى: " فاخرج لهم عجلاً جسداً له خوار"(الاعراف 148)، بينما كلمة الجسم تدل على ما فيه روح لقوله تعالى: " قال ان الله اصطفاه عليكم وزاده بسطة في العلم والجسم" (البقرة 247).

2. راجع تنظيم شركات التأمين ومراقبة الدولة لها وانشائها وسيرها من خلال المواد 203 الى 230 من الامر 07/95.

3. بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الاول نظام التامين، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2001، ص61.

4. كما اشار اليه الدكتور عبد الحميد مرسي عنبر في كتابه شركات النقل البحري، ص291، ان: " الملكية الفردية للسفن ظهرت قديماً ثم انتقلت الى فكرة الملكية الجماعية للسفن (على الشيوخ)، لكنه مع نهاية القرن التاسع عشر ومع التطور الذي عرفته صناعي

فكرة وجود ناقل بحري كشخص طبيعي شبه منعدمة في الجزائر بسبب استحواذ الدولة واحتكارها لنشاط النقل البحري وامتلاكها لمؤسسات نقل بحري كبرى كالشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN التي تأسست سنة 1963¹، للقيام بنشاط النقل البحري بجميع انواعه، والانشطة المتعلقة به كعمليات المناولة والقطر البحري، وعمليات وكالة السفن ووكالة الحمولة وغيرها، وتم اعادة هيكلتها بموجب المرسوم رقم 280/242² المتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات، والمرسوم رقم 82³/279 الذي مس في بنوده تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية .

تم فصل نشاط نقل المحروقات والمواد الكيماوية عنها وسميت الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية⁴ (HYPROC)، وكذا نشاط نقل المسافرين والخدمات البحرية التابعة للنقل البحري بموجب المرسوم 587/154⁵، وسميت الشركة الوطنية لنقل المسافرين(ENTMV)⁶ او الجزائرية للنقل البحري وتمتلك 04 سفن هي الطاسيلي، طارق بن زياد، جزايرس، الإيروس وتنشط على

السفن، ظهرت السفن الضخمة والناقلات العملاقة ذات التكلفة الباهضة التي لا يستطيع الفرد تحملها لوحده مما شجع ظهور شركات تجارية كبرى اتخذت شكل شركات مساهمة، ورصدت للنشاط الملاحي والاستغلال البحري، وكان لتدخل الدولة في احتكار هذا النشاط حصة الأسد لذلك نجد في بعض الدول معظم السفن البحرية تابعة للدولة".

1. المرسوم التنظيمي رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر 06.

2. المرسوم التنظيمي رقم 80/242 المؤرخ في 1982/01/04 المتضمن اعادة هيكلة المؤسسات العمومية، ج ر 41.

3. المرسوم التنظيمي رقم 279/82 المؤرخ 1982/08/14، المتضمن تعديل القانون الاساسي لشركة الوطنية للنقل البحري، ج ر 33.

4. المرسوم التنظيمي رقم 282/82 المؤرخ في 1982/08/14 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للمحروقات والمواد الكيماوية، ج ر 33.

5. المرسوم التنظيمي رقم 154/87 المؤرخ في 1987/07/14 المتضمن تعديل القانون الاساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر 29.

6. المرسوم التنظيمي رقم 155/87 المؤرخ في 1987/07/14 المتضمن انشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين، ج ر 29.

خطوط منتظمة¹، والشركة الوطنية للخدمات البحرية والاعمال المتعلقة بالنقل البحري² (ENCAAT).

بتاريخ 2003/12/31 أنشئ مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية (GROUP (CNAN يتكون من عدة فروع للنقل البحري منها: فرع خطوط الشمال (CNAN NORD) انشئ في 2005/01/02، فرع خطوط البحر الابيض المتوسط (CNANMED) انشئ في 2005/01/02، فرع للأعمال الملحقة بالنقل البحري (NASHCO)³ انشئ سنة 1991، وكان الأسطول الجزائري خلال الثمانينات يدير 80% من نشاط التجارة الخارجية للجزائر، ثم تقلص عدد سفن الاسطول الى 30 سفينة، موزعة بين نقل البضائع ونقل الركاب ونقل المحروقات حسب احصائيات سنة 2010، اما بعد سنة 2015 لم يتبقى الا عشرات السفن وأصبحت 80% من التجارة الخارجية للجزائر تتم بواسطة سفن اجنبية بسبب بيع السفن الجزائرية من طرف مديري الشركة الوطنية للملاحة البحرية⁴.

اذا الناقل (المؤمن له) هو الطرف الذي يسعى إلى إبرام عقد التأمين من أجل حماية ذمته المالية وما يترتب عليها من أعباء المسؤولية⁵، وهو بذلك يجمع بين صفتين أساسيتين، صفة طالب التأمين

¹ على الموقع: [https:// www.cnangroup.com](https://www.cnangroup.com) وعلى الموقع: <https:// ar.m.wikipedia.org>

² المرسوم التنظيمي رقم 156/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للخدمات البحرية والاعمال المتعلقة بالنقل، ج ر 29.

³ بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري- مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص قانون بحري والنشاطات المينائية- كلية الحقوق بجامعة وهران، سنة 2012/2013، ص 21.

⁴ . Naïli Mohamed, transport, logistique et développement agroalimentaire en Algérie, 2014, disponible sur : ciheam.org/images/CIHEAM/PDFs/Publications/Mediterra/.../mediterrap_chap19.pdf . Setti M'hammed, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra, Ducruet César, les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe, 2011, disponible sur : <https://mediterranee.revues.org/5410>. Article de Riad, Algerie-transport maritim : Le groupe CNAN sera dissous, journal Réflexion, le 23/12/2016, disponible sur : <http://www.reflexiondz.net> »ALG.

⁵ . عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ط 01، ص 108.

راجع كذلك عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1170 .

الذي يتعاقد مع المؤمن ويتعهد بتنفيذ التزامات العقد المتمثلة في دفع قسط التأمين. وصفة أخرى هي صفة الشخص المهدد بالخطر لأنه إذا تحققت مسؤوليته يكون الملزم بتعويض الضرر اللاحق بالغير. لكن المؤمن له في عقد التأمين من المسؤولية عكس ما جرى عليه الاتفاق في أنواع التأمين الأخرى، نجده لا يجمع صفة المستفيد من التأمين كونه ليس الطرف الذي يتقاضى مبلغ التعويض، عند تحقق الخطر المؤمن منه، إنما يكون المستفيد في هذه الحالة هو الغير المتضرر محل دراستنا الموالية.

المطلب الثاني: علاقة الغير المتضرر بأطراف عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري

الملاحظ على المشرع الجزائري انه لم يحدد معنى الغير المتضرر من تحقق مسؤولية الناقل البحري بل ترك مجال تحديد مفهومه مفتوحا للاجتهاد. وحتى رجال الفقه لم يحددوا بدورهم مدلوله نظرا لتضارب آراءهم وتعريفاتهم بشأنه.

عاما ينشأ هذا الغير المتضرر عن ما يرتبه تنفيذ عقد النقل البحري من طرف الناقل، فقد يكون من بين الأطراف التي تربطهم علاقة عقدية مع الناقل كالشاحن والمرسل إليه عن هلاك البضائع، أو من الركاب المنقولين على متن السفينة أو ورثتهم جراء إصابات جسدية أو هلاك أغراضهم وأمتعتهم. كما قد يكون هذا الغير أجنبيا عن أطراف عقد النقل البحري، إنما تنشأ علاقته بالناقل بموجب قيام المسؤولية التقصيرية لهذا الأخير بفعله الشخصي أو بفعل من هم تحت مسؤوليته أو تحت حراسته.

الفرع الأول: من هو الغير المتضرر في عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري

كما سبقت الإشارة إلى أن الغير المتضرر من قيام مسؤولية الناقل البحري قد يكون ناشئا عن علاقة عقدية مباشرة لعقد النقل البحري، أو يكون ناشئا عن فعل ضار تقصيري يرتكبه الناقل أو تابعه ضد شخص أجنبي عن عقد النقل البحري، وهذا ما أشار إليه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 146 من الأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات بقوله: "يهدف التأمين على مسؤولية الناقل البحري إلى التعويض عن الأضرار أو الخسائر اللاحقة بالبضائع والأشخاص بمناسبة الاستغلال التجاري للسفينة".

لكن المشرع لم يفرق بالنسبة للأشخاص فيما اذا كانت تربطهم بالناقل علاقة عقدية أم أنهم أجنب عن عقد النقل، تقرر حقهم في التعويض بسبب مسؤولية الناقل التقصيرية. وهذا يجعلنا نتطرق إلى كل نوع على حدا:

أولا : الغير المتضرر من المسؤولية العقدية للناقل البحري

وهو كل من تربطه علاقة عقدية قانونية مباشرة مع الناقل البحري، فإذا كان بصدد عقد نقل البضائع وفق مقتضيات المادة 802 من القانون البحري يكون إما شاحنا أو مرسلا إليه . فالشاحن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعهد إلى الناقل ببضاعته لينقلها له من ميناء الشحن(ميناء القيام) إلى ميناء التفريغ(ميناء الوصول) في المدة المحددة ومقابل أجره محددة. أما المرسل إليه: فهو طرف ثالث في عقد النقل البحري كما حددته المادة 784 من القانون البحري (وغالبا ما يكون الشاحن نفسه)، وهو من ترسل إليه البضاعة بموجب سند الشحن والذي يعد وثيقة إثبات تقوم معها مسؤولية الناقل البحري على تسلمه البضائع المنقولة على سفينته. أو يكون راكبا إذا كان بمناسبة عقد نقل الأشخاص استنادا لنص المادة 821 من القانون البحري، أو يسمى المسافر وهو الشخص المنقول على السفينة والذي تلحقه أضرار (نتيجة إخلال الناقل بالتزامه بضمان السلامة في عقد نقل الأشخاص)، اما في جسمه وإما على أمتعته سواء كانت أمتعة عنبر أو سيارة سياحية كما عرفتها المادة 822 من القانون البحري، أو تلك الإصابات التي تؤدي إلى وفاته على شرط أن تتم هذه الأضرار أثناء عملية النقل بداية من ركوبه على ظهر السفينة إلى غاية نزوله منها، أ و بسبب تصادمها مع منشأة عائمة أو ثابتة¹. يمكن لهذا الأخير إثبات علاقته بالناقل بموجب تذكرة السفر التي تعتبر بمثابة عقد مبرم بينه وبين الناقل كما نصت عليه المادة 826 من القانون البحري.

¹ راجع المواد 273،274،277 من القانون رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري.

Mohamed Belebna, le contrat d'assurance maritime en droit algérien et en droit français, these de doctorat en droit de l'université Panthéon-Assas Paris 2, volume 1, bibliotheque CUJAS, fevrier 1995, p 89-90.

ثانيا: الغير المتضرر من المسؤولية التقصيرية للناقل البحري

صفة الغير المتضرر في عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري هي أهم شرط يخول صاحبها حق الحصول على التعويض، عملا بالقواعد العامة لرفع أي دعوى أمام القضاء¹، فإذا كانت صفة الشاحن والمرسل إليه تثبت بموجب سند الشحن، وصفة الراكب تثبت بموجب تذكرة السفر، فكيف تتم إثبات صفة المتضرر الغير طرف في عقد النقل البحري؟.

يمكن تعريف الغير المتضرر من المسؤولية التقصيرية للناقل البحري أنه كل شخص طبيعي أو معنوي تلحق به أضرار في ماله أو جسمه بسبب حادث تسببت فيه سفينته لمنشأ عائمة أو ثابتة بسبب التصادم أو في حالة شحن وتفريغ للبضائع المنقولة وتصيب مالا أو شخصا على الرصيف، أو كل من يتوفى له شخص كان منقولاً على السفينة (يسمى ذوي حقوق الهالك) أو كان يعوله وأصبح عاجزا عن العمل بسبب الحادث.

بمعنى أن هذا الغير المتضرر ليس طرفا في عقد النقل البحري، لكنه وبسبب نشاط الناقل أصيب بضرر قد يكون مباشرا اذا أصاب الشخص ذاته في ماله أو في جسمه، أو يكون غير مباشر إذا أصاب من يعولهم هذا الشخص أو ذوي حقوقه، لأنه إذا مات مورثهم ينتقل إليهم حق مطالبة الناقل بالتعويض عن طريق الميراث لان المطالبة تدخل في الذمة المالية لمورثهم².

لكن السؤال الذي يطرح في هذا المقام كيف ينصرف اثر عقد التأمين لهذا الغير رغم انه ليس طرفا

فيه؟

الفرع الثاني: آثار عقد التأمين من مسؤولية الناقل البحري بالنسبة للغير المتضرر

يبرم عقد التأمين بين المؤمن والناقل، وهذا الغير (سواء شخصا طبيعيا أو معنويا) ليس طرفا فيه، ولم يبرم هذا العقد بنفسه ولا نيابة عنه ولم تنصرف إرادته إلى الارتباط به، ومع ذلك نجد أن آثار هذا

1. راجع المادة 13 من القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية.

2. راجع المادة 854 فقرة ب وج من من الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 05 جوان 1998، المتضمن القانون البحري .

العقد تنصرف إليه بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا أكدته المادة 113 من القانون المدني في نصها: "لا يرتب العقد التزاما في ذمة الغير، ولكن يجوز أن يكسبه حقا".

لذلك تضاربت الآراء الفقهية حول هذه النقطة فيما اذا يعتبر مركز الغير في عقد تامين المسؤولية من باب الاشتراط لمصلحة الغير، أم يعتبر من الخلف عاما كان أم خاصا وهو ما سنحاول مناقشته فيما يلي:

أولا: أثر عقد التأمين من المسؤولية العقدية للناقل البحري

كما سبق شرحه انه إذا سبب تنفيذ عقد النقل البحري ضررا بالبضائع أو الأشخاص، فان الناقل ملزم بتعويض المتضرر عن قيام مسؤوليته، رغم أن هذا المتضرر لم يكن طرفا في عقد التامين لكنه كان طرفا في عقد النقل البحري، هذا ما يميز عقد التأمين من المسؤولية عن الاشتراط لمصلحة الغير إذا نظرنا إليه من زاوية عقد، رغم اشتراكهما في عدة نقاط منها:

- أن الناقل يتعاقد باسمه مع المؤمن على دفع أقساط معينة، مقابل التزام المؤمن بدفع تعويض للغير المتضرر من تحقق الخطر المؤمن منه، حماية لذمته المالية شأنه شأن المتعاقد على التزامات يشترطها لمصلحة الغير إذا كانت له مصلحة شخصية مادية كانت أو معنوية، كما يستخلص من مفهوم المادة 116 من القانون المدني والمادة 02 من قانون التأمينات.

- كما أن هذا الغير قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا غير معين وقت إبرام عقد التامين لكنه يمكن تعيينه في الوقت الذي ينتج فيه العقد أثره بتحقق الخطر وقيام مسؤولية الناقل البحري وهذا يشبه نظام الاشتراط لمصلحة الغير كما تطرق إليه المشرع في نص المادة 118 من القانون المدني.

إلا انه يختلف عنه في كون ان العلاقة القانونية القائمة بين المستفيد والمشتراط قد تكون تبرعا أو معاوضة، أما في تامين مسؤولية الناقل البحري فهي دائما معاوضة بحيث يكون المؤمن له ملزما بدفع تعويض للغير المتضرر.¹

¹. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ص781.

كما أن تأمين المسؤولية يمنع على الناقل الإقرار بالمسؤولية بل يجب عليه دائما دفعها واتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لذلك وكأنه غير مؤمن على مسؤوليته حسب المادة 58 من قانون التأمينات، بينما الاشتراط لمصلحة الغير فإن المشتري يحق له المطالبة بتنفيذ ما اشترط لمصلحة المنتفع.¹ كما أن الاشتراط لمصلحة الغير ينشئ حقا لصالح الغير دون المساس بالذمة المالية للمشتري، بينما تأمين مسؤولية الناقل البحري يهدف بالدرجة الأولى إلى حماية الذمة المالية للناقل من رجوع الغير عليه.

وعليه يمكن القول أن أثر عقد تأمين المسؤولية العقدية للناقل البحري تمتد إلى شخص ثالث غير المذكور في عقد التأمين لكنه طرف في عقد النقل البحري. قد يكون مالكا للبضاعة المتضررة أو الشخص المنقول على متن السفينة المتضرر في جسمه او ماله.

فهل هذا الأثر يمس كذلك المتضرر من مسؤولية الناقل البحري التقصيرية رغم أنه ليس طرفا في عقد النقل البحري؟

ثانيا: أثر عقد التأمين من المسؤولية التقصيرية للناقل البحري

وهو كل شخص يمتد إليه اثر عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري، رغم انه ليس طرفا في عقد النقل البحري، إنما استدعى ظهوره تنفيذ هذا العقد وتضرره منه ، و يلزم القانون الناقل بتعويضه عن الضرر الناشئ عن تقصيره أو إهماله عملا بنص المادة 124 من القانون المدني بقولها: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض".

لذلك يجب التفريق بين نوعين من الضرر الذي يتعرض له هذا الشخص، إما يكون على شخصه وجسده، أو يكون على ماله وممتلكاته.

أولا : إذا كان المضرور شخصا طبيعيا لكن الضرر الذي أصابه وقع على من يعوله: فالحق به عجزا أو أدى إلى وفاته ، فإن هذا النوع من الغير المتضرر يسمى الخلف العام، لأن خلافته العامة هي استمرار العلاقة القانونية التي نتجت عن سبب طبيعي وهو وفاة السلف المتعاقد مع الناقل أي الراكب،

¹. محمد عارف قاسم الشناق، الاشتراط لمصلحة الغير، رسالة دكتوراه، سنة 1993، جامعة القاهرة، ص 48 وما بعدها.

بحيث يخلفه في ذمته المالية كلها أو في جزء منها مع مراعاة القواعد المتعلقة بالميراث، وهذا ما أكده فحوى نص المادة 108 من القانون المدني، باعتبار أن شخصية الخلف الوارث استمرارا لشخصية المورث سلبا أو إيجابا وفق مقتضيات المادة 724 من القانون المدني الفرنسي التي تعتبر الورثة الشرعيين والورثة الطبيعيين والزوج الباقي على قيد الحياة مالكين بقوة القانون أموال المتوفي واسمه.

بمعنى أن هذا الخلف يحل محل سلفه بمطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي سببه لمورثهم.

ثانيا: إذا كان الضرر لاحقا بمال الشخص الطبيعي أو المعنوي الأجنبي عن عقد النقل البحري:

فإن الناقل ملزما بتعويض هذا الشخص عما لحقه من ضرر بممتلكاته، سواء جراء التصادم بين السفينة وجسم آخر أو أثناء عملية الشحن أو التفريغ التي تؤدي إلى سقوط شيء على ممتلكات هذا الشخص، كما يمكن أن يقوم مقامه خلفه الخاص بالمطالبة بالتعويض عن هذه الأضرار من الناقل البحري، كونه تلقى من سلفه شيئا معيناً بالذات أو حقا عينينا على هذا الشيء أو حقا شخصيا عليه، كما أقرته المادة 109 من القانون المدني.

وعليه يتضح مما سبق أن اثر عقد تامين مسؤولية الناقل البحري يشمل الغير المتضرر من خطأ الناقل سواء كان طرفا في عقد النقل البحري أم كان أجنبيا عنه، لأن المغزى هو تغطية مسؤوليته وحماية ذمته المالية.

إذا كان اثر العقد يمتد إلى أطراف ليسوا فيه ، فهل للقانون يد في ذلك ؟ وفي حالة الإيجاب كيف عالج المشرع الجزائري سبل استيفاء الغير المتضرر لحقه في التعويض عن الضرر الذي أصابه جراء قيام مسؤولية الناقل البحري؟

سنعالج هذين الإشكاليين المهمين من خلال ما يلي:

المبحث الثاني: الحماية القانونية الممنوحة للغير المتضرر في عقد تامين مسؤولية الناقل

البحري

بعد التطور السريع الذي عرفته وسائل النقل البحري وكثرة الحوادث التي لحقت سواء بالأشخاص أو بالبضائع جعلت القوانين المقارنة تعدل نصوصها، وتبحث عن وسيلة ناجعة لتغطية نفقات تعويض

المتضررين، لذلك ألزمت مختلف التشريعات الدولية والداخلية الناقل البحري أن يؤمن على مسؤوليته باعتبارها من أهم الآثار المترتبة عن تنفيذ عقد النقل البحري، لمواجهة رجوع الغير المتضرر عليه بالتعويضات.

فكيف كان تنظيم المشرع الجزائري لهذا المجال؟

المطلب الأول: تبني التشريعات لموضوع حماية الغير المتضرر من حوادث النقل البحري

لما شاع استعمال السفن على نطاق واسع في التجارة البحرية، بادرت مختلف التشريعات إلى تنظيم كل ما يخص استغلال نشاط النقل البحري، وباعتبار الجزائر تحظى بموقع استراتيجي هام بين الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، جعلها تغير من سياستها الاقتصادية القانونية فيما يخص نشاط النقل البحري وما ينتج عنه من آثار، نظرا لتوسع خطوط النقل البحري مع توسع عمليات التبادل التجاري. ونظرا لحجم الدعاوى المرفوعة ضد الناقل البحري، خاصة وان الجزائر تحتكر قطاع النقل البحري¹ ولا وجود لشركات نقل خاصة ماعدا تلك التي تمنحها امتياز خدمات النقل البحري²، جعلت المشرع يبحث عن وسيلة من شأنها حماية شركات النقل البحري من حجم التعويضات التي تهدد ذمتها المالية، والتي قد تؤدي إلى إفلاسها نظرا لكثرة المتضررين المطالبين بالتعويض.

الفرع الأول: التنصيص القانوني الدولي على مركز الغير المتضرر من مسؤولية الناقل البحري

لعل ما نعينه بهذا العنوان هو التشريعات والاتفاقيات الدولية، التي نظمت مسؤولية الناقل البحري وضبطت أحكامها وأسسها والتي انضمت إليها الجزائر، ونذكر من أهمها معاهدة بروكسل المنعقدة سنة 1924 الخاصة بنقل البضائع وتوحيد سندات الشحن، التي منحت للغير المتضرر حقا في مطالبة الناقل

¹. المرسوم رقم 50/69 مؤرخ في 07 جوان 1969، المتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، جريدة رسمية عدد 53.

راجع كذلك:

Boukhatmi Fatima, Privation du transport maritime en Algérie-troisième essai, Revue le Phare, N°12, 2008, P15.

². بخوش رشيدة، عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء، مذكرة تخرج المدرسة العليا للقضاء، سنة 2009/2006، ص 2.

المسؤول عن هلاك بضاعته أو تلفها أو عدم تنفيذ عقد النقل البحري أو التأخير في تسليمها بدفع تعويض ملائم لحجم الضرر .

كما أن معاهدة بروكسل لسنة 1961 المنظمة لنقل المسافرين، خولت للأشخاص المنقولين بحرا حقا في التعويض عن الضرر الذي تسبب فيه الناقل البحري، نتيجة عدم تنفيذ عقد النقل كلية أو التعديل الجوهري لظروف السفر أو وفاة المسافر أو إصابته أو بسبب التأخير في تنفيذ عقد النقل البحري. دون أن ننسى الدور الذي لعبته معاهدة بروكسل لسنة 1910 و 1926 المنظمتين لحوادث التصادم البحري والتعويضات المقررة للمتضرر منها.

وباعتبار الجزائر من الدول المتعاقدة فكيف كان موقف المشرع من مكانة المتضرر من مسؤولية الناقل البحري؟.

الفرع الثاني: إلزامية التأمين على مسؤولية الناقل البحري في التشريع الجزائري

كان التشريع الجزائري مسائرا لأحكام هذه المعاهدة في الكثير من نصوص القانون البحري، خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في المواد من 802 إلى 816، أو ما تعلق بمسؤوليته عن المسافرين من 841 إلى 850 منه ، كما نص على دعاوى التعويض التي يمكن للمضرور مباشرتها. إلا أن التنصيص على ذلك غير كافي لتوفير حماية قانونية للمتضرر، فقام المشرع بإلزام الناقل البحري على اكتتاب عقد تأمين على مسؤوليته المدنية اتجاه المتضررين منها. وهذا راجع إلى حجم النشاط الذي تحتويه عملية النقل البحري وحجم الاستثمار الذي يغامر به في عرض البحر نتيجة الالتزام الذي يبادل له لأصحاب البضائع المشحونة على سفينته أو المسافرين.

وخاصية الإلزام تضمنتها المادة 193 من الأمر 07/95 في الفصل الثاني من الكتاب الثاني تحت عنوان التأمينات الإلزامية، و التي تفرض على كل ناقل بحري التأمين على مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص واتجاه البضائع المنقولة واتجاه الغير، عن الأضرار الجسمانية والمادية والمعنوية المتسبب فيها نتيجة استغلال نشاط النقل. لأن هدف التأمين الإجباري هو ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض.

فكيف خول المشرع لهذا المتضرر طريقة المطالبة بحقه من الناقل البحري؟

المطلب الثاني: دعوى مطالبة المتضرر من مسؤولية الناقل البحري بالتعويض

تنشأ علاقة قانونية مباشرة بين الشخص المتضرر وبين المؤمن له (الناقل البحري) نتيجة تحقق مسؤوليته المدنية عملا بنص المادة 146 من الأمر 07/95، والذي يمكنه من مطالبته مباشرة بتعويضه عن الضرر الذي أصابه، لكن علاقته بالمؤمن هي علاقة غير مباشرة لأنه ليس طرفا في عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري من جهة، ومن جهة أخرى لم يتسبب المؤمن في وقوع الفعل المنشئ للمسؤولية، فلا يمكن مطالبة المؤمن بتعويضه عن الضرر الذي أصابه إلا عن طريق دعوى غير مباشرة. لكن هذه الدعوى لا تعطي المتضرر حق امتياز على غيره من الدائنين الذين يزاحمون.

فهل منح المشرع وسيلة للمتضرر لاستيفاء التعويض المستحق له متقدما عن غيره من الدائنين؟

الفرع الأول: كيفية ممارسة الدعوى المباشرة من المتضرر ضد المؤمن في القانون الجزائري

إن الدعوى المباشرة هي دعوى المسؤولية التي يرفعها المتضرر ضد المؤمن للمطالبة بالتعويض لتحقق مسؤولية الناقل البحري، وبالرجوع إلى القانون المدني الجزائري لا نجد نصا يمنح المتضرر ممارسة دعوى مباشرة ضد المؤمن، لكنه نص صراحة من خلال المادة 148 من الأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات أن المؤمن لا ينفذ التزامه بدفع مبلغ التأمين المستحق كله أو جزءا منه إلا للمتضرر مادام أنه لم يستوفي حقه في التعويض من المؤمن له (الناقل البحري).

ولعل نص المادة يوحي بأن المتضرر أو من يخلفه هو وحده صاحب الحق في مطالبة المؤمن

مباشرة بالتعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه، ويشترط في ممارسة الدعوى المباشرة الشروط التالية:

__ يجب أولا أن تتعقد مسؤولية الناقل البحري المدنية اتجاه الغير المتضرر

__ أن يكون المتضرر طرفا أجنبيا عن عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري.

__ يجب أن تتم مطالبة الناقل بمبلغ التعويض قبل اللجوء إلى مطالبة المؤمن وديا أو قضائيا، أي

عدم حصول المتضرر على تعويض عن الضرر اللاحق به من المؤمن له الناقل البحري.

الفرع الثاني: ضمانات الدعوى المباشرة المخولة للمتضرر في مواجهة المؤمن

إذا قامت مسؤولية الناقل البحري وتحقق الخطر المؤمن منه، يسعى المتضرر إلى إثبات التزام المؤمن اتجاه الناقل بموجب عقد التأمين لرفع دعوى المسؤولية ضده لمطالبته بالتعويض، وبالتالي يتحدد حقه هذا بحدود التزامات الناقل في عقد التأمين وفق مقتضيات المادة 150 من الأمر 07/95، ولا يمكن أن يطالب بحق يزيد عن حقوق المؤمن له اتجاه المؤمن الذي يعتبر مدينا للناقل لا للشخص المضرور.

ومن هنا يجدر القول أن المؤمن له حق التمسك بكل الدفع في مواجه المتضرر التي يجوز التمسك بها اتجاه المؤمن له قبل نشوء الحادث¹، ومن هذه الدفع السابقة لنشوء حق المتضرر نجد الدفع ببطالان عقد التأمين، أو الدفع بالفسخ بسبب التأخير في سداد قسط التأمين، الدفع بإنقاص مبلغ التأمين بسبب إخلال الناقل بالتزاماته المتعلقة بالخطر، الدفع بالتقادم وغيرها من الدفع.

غير أن تقرير المشرع لإلزامية التأمين على مسؤولية الناقل البحري حال دون ذلك، لأنه يسعى إلى توفير حماية فعالة للمتضرر، من خلال إقرار مبدأ عدم جواز احتجاج المؤمن على المضرور بالدفع التي يتمسك بها، اتجاه الناقل البحري بمجرد تحقق الخطر المؤمن منه، ونشوء حق المتضرر في التعويض، ويمنع على المؤمن التمسك بها كما يمنع تواطؤه مع الناقل البحري من أجل الإضرار بحقوق المتضرر، وهذا تكريسا لمبدأ ضمان حق المضرور في الحصول على التعويض، وهي الغاية التي ينشدها المشرع من وراء فرض إجبارية التأمين على مسؤولية الناقل البحري.

خاتمة:

توصلنا من خلال هذا الطرح إلى أن المشرع الجزائري، على غرار باقي التشريعات الدولية والمقارنة تبنى حتمية تأمين الناقل البحري على مسؤوليته المدنية، اتجاه البضائع والمسافرين المنقولين على متن سفينته، وكذا اتجاه الغير المتضرر من خلال نصوص الأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات.

إلا انه لم يعطي هذه الفئة نفس الأهمية التي منحها للمتضرر من حوادث السيارات، بموجب الأمر رقم 15/74 المعدل والمتمم بالقانون 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض

¹. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 1693.

عن حوادث المرور¹، والذي خصه بمراسيم تطبيقية كالمرسوم 280/34² المحدد لشروط تطبيق المادة 07 من الأمر 15/74، والمتعلقة بوثائق إلزامية التأمين، وأحوال سقوط الضمان، وكذا المرسوم 380/35³ المحدد لشروط تطبيق المادة 19 من ذات الأمر والمتعلقة بالتعويض عن الأضرار الجسمانية وغيرها. مما يفهم أن المشرع ترك مسألة حل منازعات مسؤولية الناقل البحري وقضايا التعويض المرفوعة من المتضرر ضد شركات التأمين إلى اختصاص القاضي المعروض عليه النزاع، عملا بنصوص القانون البحري وبضعة مواد من قانون التأمينات، خاصة وان دور الفقه في هذا الجانب شبه منعدم، عكس ما تطرق إليه المشرع المصري والأردني و الفلطيني في أسس ممارسة المتضرر للدعوى المباشرة في قوانينهم الداخلية⁴.

قائمة المراجع:

المؤلفات:

1. بهاء بهيج شكري، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، الجزء الاول نظام التأمين دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2001.
2. ربواز فائق حسين، عقود التأمين من المسؤولية و ضمان الاستثمار في ضوء قاعدة نسبية أثر العقد (دراسة مقارنة)، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، الطبعة الاولى، أغسطس 2013.
3. سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، كليك للنشر، الجزائر، الطبعة الأولى، سنة 2008.

¹ الامر رقم 74/15 المؤرخ في 30 يناير 1974، ج.ر عدد 15 سنة 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88/31 المؤرخ في 19 جويلية 1988، ج ر عدد 29 لسنة 1988، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور.

² المرسوم التنظيمي رقم 80/34 المؤرخ في 16 فبراير 1980، ج.ر العدد 08 المؤرخة في 19/02/1980، المحدد لشروط تطبيق المادة 07 من الامر 74/15 المتعلق بإلزامية التأمين واحوال سقوط الضمان، وشروط المرور الدولي.

³ المرسوم رقم 80/35 المؤرخ في 16 فبراير 1980، ج ر العدد 08 المؤرخة في 19/02/1980، المحدد لشروط التطبيق الخاصة باجراءات التحقيق في الاضرار ومعايتها، التي تتعلق بالمادة 19 من الامر 74/15 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الاضرار.

⁴ موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية "دراسة مقارنة"، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2006.

4. عبد الحميد مرسي عنبر في كتابه شركات النقل البحري (شركة الملاحة البحرية). مصر: دار الكتاب المصرية، سنة 2014.
5. عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود التأمين والغرر، المجلد السابع، الجزء الثاني، دار احياء التراث العربي، بيروت، طبعة ثالثة، 2011.
6. عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، طبعة اولى.
7. محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الاشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائة، طبعة اولى، سنة 1990.
8. موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية"دراسة مقارنة"، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2006.

– المؤلفات باللغة الاجنبية

1. Agnès Pimbert, L'essentiel du Droit des assurances, 2ème édition, Gualino, Paris, 2014-2015.
2. Ghestin, Genevieve Viney et Patrice Jourdain, Traité de Droit Civil, les effets de la responsabilité, Jaques L.G.D.J, 2eme édition, 1989.
3. Hardy Ivamy, Chalmers marine Insurance Act 1906, London butterworth, 10TH edition, 1971.
4. Hubert Groutel, Droit des assurances (les mémentos DALLOZ), 13ème édition, DALLOZ, Paris, 2015.

الأطروحات:

1. بخوش رشيدة، عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء، مذكرة تخرج المدرسة العليا للقضاء، سنة 2009/2006.
2. بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري- مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص قانون بحري والنشاطات المينائية- كلية الحقوق بجامعة وهران، سنة 2013/2012.

3. محمد عارف قاسم الشناق، الاشرط لمصلحة الغير، رسالة دكتوراه، سنة 1993، جامعة القاهرة.
4. Mohamed Belebna, le contrat d'assurance maritime en droit algérien et en droit français, these de doctorat en droit de l'université Panthéon-Assas Paris 2, volume 1, bibliotheque CUJAS, fevrier 1995.

المقالات:

1. Boukhatmi Fatima, Privation du transport maritime en Algérie-troisieme essai, Revue le Phare, N°12, 2008.

القوانين والمراسيم :

1. الأمر 58/75 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13 مايو 2007، ج ر عدد 31 المتضمن القانون المدني
2. الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 05 جوان 1998، المتضمن القانون البحري .
3. الأمر رقم 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995، جريدة رسمية عدد 13 مؤرخة في 08/03/1995، المعدل والمتمم
4. بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006، جريدة رسمية عدد 15 مؤرخة في 12/03/2006، المتضمن قانون التأمينات .
5. القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فبراير 2008، جريدة رسمية عدد 21 مؤرخة في 04/03/2008، المتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية.
6. المرسوم التنظيمي رقم 489/63 المؤرخ في 31/12/1963 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر 06.

7. المرسوم رقم 50/69 مؤرخ في 07 جوان 1969، المتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري وايجار السفن، جريدة رسمية عدد 53.
8. المرسوم التنظيمي رقم 80/242 المؤرخ في 04/01/1982 المتضمن اعادة هيكلة المؤسسات العمومية، ج ر 41.
9. المرسوم التنظيمي رقم 279/82 المؤرخ 14/08/1982، المتضمن تعديل القانون الاساسي لشركة الوطنية للنقل البحري، ج ر 33.
10. المرسوم التنظيمي رقم 282/82 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للمحروقات والمواد الكيماوية، ج ر 33.
11. المرسوم التنظيمي رقم 154/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتضمن تعديل القانون الاساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر 29.
12. المرسوم التنظيمي رقم 155/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتضمن انشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين، ج ر 29.
13. المرسوم التنظيمي رقم 156/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للخدمات البحرية والاعمال المتعلقة بالنقل، ج ر 29.
14. الامر رقم 74/15 المؤرخ في 30 يناير 1974، ج.ر. عدد 15 سنة 1974، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88/31 المؤرخ في 19 جويلية 1988، ج ر عدد 29 لسنة 1988، المتعلق بالزاميه التامين على السيارات وبنظام التعويض عن حوادث المرور.
15. المرسوم التنظيمي رقم 80/34 المؤرخ في 16 فبراير 1980، جر العدد 08 المؤرخة في 19/02/1980، المحدد لشروط تطبيق المادة 07 من الامر 74/15 المتعلق بالزامية التامين واحوال سقوط الضمان، وشروط المرور الدولي.
16. المرسوم رقم 80/35 المؤرخ في 16 فبراير 1980، ج ر العدد 08 المؤرخة في 19/02/1980، المحدد لشروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الاضرار ومعاينتها، التي

تتعلق بالمادة 19 من الامر 74/15 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الاضرار.

مواقع الانترنت:

[https:// www.cnangroup.com](https://www.cnangroup.com),consulté le 27/09/2019

[https:// ar.m.wikipedia.org](https://ar.m.wikipedia.org), consulté le 27/09/2019

Nâïli Mohamed, transport, logistique et développement agroalimentaire en Algérie, 2014, disponible sur :

ciheam.org/images/CIHEAM/PDFs/Publications/Mediterra/.../mediterrapdf

. Setti M'hammed, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra, Ducruet César, les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe, 2011, disponible sur : <https://mediterranee.revues.org/5410>.

Article de Riad, Algerie-transport maritim : Le groupe CNAN sera dissous, journal Réflexion, le 23/12/2016, disponible sur : <http://www.reflexiondz.net> »ALG.