رسائل ضمان نوادي الحماية والتعويض في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الجزائر: بين الخضوع وحتمية التشريع

مخالفة كريم[1]

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

البريد الإلكتروني: mekhalfakarim@gmail.com

الملخص:

رسائل الضمان هي وثائق تصدرها عادة نوادي الحماية والتعويض في مجال التأمين على نشاطات التجارة البحرية الدولية، وهذا للحيلولة دون توقيع الحجز التحفظي على سفن أعضائها من المجهزين والناقلين أو رفعه عنها ، فهي بمثابة مبالغ مالية تدفع من طرفها لتغطية الأضرار التي يتسبب فيها المجهز أو الناقل والمقررة عن طريق إتفاق أو حكم قضائي نهائي بغية تمكين السفينة من مغادرة ميناء مكان العمل الضار.

وعلى الرغم من فعالية رسائل الضمان في حل النزاعات بفعل طابعها المجاني وسرعة إصدارها خلافا للضمانات البنكية التقليدية، فإنها تثير إشكالات كثيرة خاصة في مرحلة تنفيذ محتوياتها، الأمر الذي غالبا ما يلحق خسائر ثابتة بالمتعاملين في قطاع التجارة البحرية في الجزائر، ويسبب تبعا لذلك أضرارا كبيرة بالاقتصاد الوطني.

تهدف هذه الدراسة التي تقصي الحقيقة القانونية والعملية لهذه الرسائل، وتأثيرها على مصالح الإقتصاد الجزائري، وذلك عن طريق تحليل نظامها وطرق التعامل بها، كما تقترح أيضا حاولا عملية للحد من آثرها السلبية .

الكلمات المفتاحية :

تأمين بحري دولي – رسائل ضمان، نوادي الحماية .

تاريخ إرسال المقال:2022/01/09، **تاريخ مراجعة المقال:**2022/04/27، **تاريخ نشر المقال:** 2022/05/14.

لتهميش المقال:مخالفة كريم،" رسائل ضمان نوادي الحماية والتعويض في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الجزائر: بين الخضوع وحتمية التشريع"،المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 13، العدد 01 ،السنة 2022 ، ص ص. 428-452.

المقال متوفر على الرابط التالي: https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72

المؤلف المراسل: مخالفة كريم mekhalfakarim@gmail.com

Letters of Undertaking (LOU) of Protection and Indemnity (P&I) Clubs in the Articles of Attachment of Foreign Ships in Algeria - Between Submission and the Inevitability of Legislation -

Summary :

Letters of Undertaking (LOU) are documents usually issued by Protection and Indemnity (P&I) Clubs in the field of insurance on international maritime trade activities, in order to prevent the imposition or to remove the attachment on the ships of their members as the suppliers and the carriers.They are sums of money paid by the clubs to cover the damages caused by the supplier or carrier and which are determined by an agreement or a final court judgment with the intention of enabling the ship to leave the port of the harmful workplace.

Despite the effectiveness of Letters of Undertaking (LOU) in resolving disputes due to their free nature and speed of issuance, unlike traditional bank guarantees, they raise many problems, especially at the stage of implementing their contents, which inflicts significant losses on dealers in the maritime trade sector, including Algeria, and accordingly causes great damage to the national economy.

This study aims to investigate the legal and practical truth of these letters, and their impact on the interests of the Algerian economy, by analyzing their system and ways of dealing with them. It also suggests practical solutions to reduce their negative effects.

Key-words:

International Marine Insurance - Protection Clubs Letters of Undertaking.

Les lettres de garanties P&i en matière de saisie conservatoire de navires étrangers en Algérie : entre soumission et nécessite de légiférer

Résumé:

Les garanties P&i sont des documents émis par les clubs de protections et d'indemnités dans le domaine des assurances du commerce maritime international, pour empêcher la saisie conservatoire d'un Navire appartenant à un membre du club ou obtenir la mainlevée. L'objectif de cette garantie est de s'acquitter des dommages et intérêts auxquels pourrait être condamné le transporteur ou l'armateur à payer suite à un accord ou à une décision définitive de justice. Mais, malgré leur efficacité dans le règlement des litiges, du fait de leur gratuité et leur rapide émissions, contrairement aux garanties bancaires traditionnelles, les lettres de garanties sont à l'origine de nombreux problèmes liés à leur mise en œuvre, causant aussi des dommages financiers aux opérateurs algériens et à l'économie nationale.

Cette étude tend à lever le voile sur la réalité de ces garanties et propose des solutions pour remédier aux effets néfastes qui résultent de leur mise en œuvre en Algérie.

Mots clés:

Assurance maritime internationale - lettres de garantiesP&i.

مقدمة

رسائل الضمان (les lettres de garanties) أو(P&i guarantees) في مجال النشاط التجاري البحري الدولي موضوع هذه الدراسة تصدر عن جمعيات تسمى نوادي الحماية والتعويض يرمز لها إختصارا باللغة الأنجليزية بـ(P&i)، الهدف منها الحيلولة دون توقيع الحجز التحفظي عن السفن، أو رفعه عنها نتيجة تسبب مجهزي هذه السفن أو الناقلين في حدوث أضرار تنشأ مسؤوليتهم المدنية تجاه المتعاملين التجاريين أو الإداريين في النشاط التجاري البحري أومن غيرهم[1].

وهيئات نوادي الحماية هي جمعيات تأمين بحري لا تهدف إلى تحقيق الربح، تتكون من مجموعة كبيرة من الناقلين البحريين ومجهزي السفن، الذين وبفعل نشاطهم التعاضدي داخل هذه الجمعيات، يعمدون إلى ضمان تغطية الأضرار المختلفة التي يتسببون فيها للغير في إطار الملاحة التجارية الدولية، نظير إشتراك مالي سنوي، وبذلك يأخذ أعضاء هذه النوادي صفة المؤمن والمؤمن له في ذات الوقت. كما تعتبر نوادي الحماية المعروفة حاليا نتاجا للتطور التاريخي الذي عرفته جمعيات التأمين البحري التي كانت رائدة خلال القرن التاسع عشر في أوروبا، غير أن هذه النوادي إشتهرت وذاع صيتها، وإزدادنفوذها في النشاط التجاري البحري الدولي، حينما إتضح تراجع دور شركات التأمين في مجال النقل البحري المتعلّق بتغطية الأخطار البحرية المختلفة، والتي لم تعد في استطاعتها توفير الضمان اللازم والتغطية التأمينية التي يطلبها المتعاملون التجاريون البحريون.[2]

ويرجع الشراح بروز نوادي الحماية و إحتلالها لواجهة نشاط التأمين البحري في بريطانيا ودول جنوب أوروبا إلى عوامل محددة برزت في بريطانيا مع إنطلاق القرن التاسع عشر، أهمها إلغاء إحتكار هيئة "اللويدز" على نشاط التامين التجاري البحري عن طريق القانون الصادر سنة 1924 ، جاء بعدها القرار الذي تضمن الاعتراف بمسؤولية المجهزين في وفاة الأشخاص الذين كانوا على متن السفن بواسطة القانون الصادر في 1846، و أخيرا الأثار التي ترتبت عن الحكم القضائي الصادر ضد مجهزي الباخرة المسماة (westerhope)، والتي أدّى غرقها بسواحل رأس الرجاء الصالح إلى تضرر مالكي البضائع التي كانت تحملها.

وقد دفعت هذه الأسباب مجهزي السفن في أوروبا إلى إنشاء جمعيات متخصصة، إنحصرت مهامها الأولى في إصدار رسائل ضمان الهدف منها تغطية المسؤولية المدنية لهؤلاء الناشئة عن جملة من الخطار البحرية غير القابلة للتغطية والضمان في أسواق التأمين التقليدية، درءاً لتوقيع إجراءات الحجز التحفظي على

[1]Marie Camille DELAYE : «les garanties P&i », centre de droit maritime et des transports, thèse soutenue en 2007, Université d'Aix en Provence – France , page 32.

[2] د: بهاء بهيج شكري، "التأمين في التشريع والتطبيق"، دار الثقافة والتوزيع ، عمان، الأردن، 2009، ص548 وما بعدها .

–أنظر كذلك د جميلة حميدة، "الوجيز في عقد التأمين"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012، ص6، وما بعدها.

السفن أعضائها أو رفعها عنها[3]. وقد كانت الجمعية المسماة (Shipowners, Mutual Protection Society)، أول نادي حماية يظهر إلى الوجود في بريطانيا سنة 1855 .[4]

و إلى جانب الضمانات الواسعة التي تقدّمها نوادي الحماية والتعويض في تغطية المخاطر البحرية التي تلحق المجهزين والناقلين من أعضائها ، سواء تعلق الأمر بهياكل السفن، أو بآلياتها أو بالبضائع المشحونة، فإن نطاق الضمان الذي توفره هذه الجمعيات عن طريق تحرير رسائل الضمان يتسع إلى جملة من الأضرار الأخرى، منها الوفاة والحوادث الجسمانية اللاحقة بالربان أو المسافرين أو الغير، إلى جانب حوادث التصادم أو غرق السفن أو التلوث البيئي أو عمليات القطر أو الأضرار التي تصيب الهياكل المثبتة أو العائمة، هذا ما جعلها تتفوق على شركات التأمين التقليدية من حيث نطاق وعدد ونوعية الحوادث المغطاة، الوضعية التي جعلتها – في الوقت الراهن– تستحوذ على ما يقارب التسعين بالمائة (90%") من مجمل سوق التأمين على البضائع المنقولة بحرا في العالم[5].

وتعتبر نوادي الحماية والتعويض من الجمعيات التعاونية الوحيدة في نشاطات التجارة البحرية الدولية التي توفر – وفي آن واحد– الخدمات التي تقدمها عادة شركات التأمين التقليدية، إضافة إلى المزايا التي توفرها شركات الإستشارة القانونية والخبرة ((Sociétés deConsulting Juridique et d'Expertise، في مجالات تسوية آثار الكوارث البحرية، إذ يستفيد المجهز أو الناقل العضو فيها من تكفل فعلي مادي وقانوني، وذلك في مواجهة كل أنماط الخسائر الناتجة عن نشاطه المهني، وهذا عن طريق خدمات تقنية ونصائح ذات قيمة عالية من طرف خبراء ومستشارين متعاقدين مع هذه النوادي[6].

وفي الإطار العام لنطاق الضمان الذي توفره نوادي الحماية والتعويض لأعضائها من ناقلي ومجهزي السفن من أجل حمايتهم ، يوجد ما يسمى بـ" ضمانات النوادي" والتي يعبر عنها باللغة اللاتينية بـ (les garanties clubs)، وباللغة الأنجليزية بـ (letter of Undertaking)، وهي رسائل ضمان مكتوبة تأخذ في غالب الحيان شكل رسائل إلتزام تتميز بقلة كلفتها المالية عن عقود التأمين التقليدية، تتعهد بموجبها النواديبالحلول محل الناقل أو المجهز (lettred'engagement) من اجل دفع مبلغ مالي يغطي بصورة إتفاقية

[3]Richard Nicolas : « les garanties clubs », Centre de droit maritime et des transports, thèse soutenue en 1998, Université d'Aix en Provence, Marseille, France, page 18.

[4]د: سليمة محمد صلاح، "تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري"، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، مصر، طبعة 2006، ص77.

[5] Garanties clubs, Protection et Indemnisation(P&i-clubs), https :Wikimemoires.net/2012/garanties-clubs-p-i garanties Assurances, p17.

[6]Mélanie Renany : «Expertise maritime dans la chaine de transport internationale », thèse I.E.P, 2010 DAKAR Sénégal, page 76.

أو قضائية الأضرار الناجمة عن قيام مسؤولية هذا الأخير التعاقدية في مجال نقل البضائع أو المسافرين، وكذلك الربان إضافة إلى المسؤولية تجاه الغير المتضمنة التصادم في أعالي البحار والخسائر اللاحقة بهياكل وتجهيزات الموانئ وغيرها ، وبالتالي الحيلولة دون توقيع الحجز التحفظي عن سفن هؤلاء الناقلين أو المجهزين أو رفعه عنها.[7]

والجزائر بفعل إتساع وكثافة نشاطاتها التجارية البحرية في السنوات الأخيرة، خاصة بعد إقرار الدولة جملة من الإصلاحات الاقتصادية الهيكلية التي تمخض عنها تحرير النشاط الاقتصادي والتجاري إنطلاقا من سنة 1989عبر ترسانة من التشريعيات ، باتت مصالحها تتقاطع مع نشاطات نوادي الحماية العالمية ، بفعل إزدياد وتيرة وحجم عمليات الاستيراد الواسعة لمختلف السلع والمنتوجات من جهة، والاعتماد الكبير لضمان تنفيذ هذه العمليات على العنصر الأجنبي في مجال النقل البحري بفعل عدم تمكن الأسطول التجاري البحري الوطني من مواكبة ومجابهة المعدلات الواسعة لعملية الإستيراد، والتي لا تصل نسبة مساهمته في هذا الإطار لثلاثة بالمائة[8] .

نوادي الحماية والتعويض المعتمدة في الجزائر [9]، والتي لا تخضع في الحقيقة والواقع للتشريع الوطني [10]، تعمد دوما ولحماية مصالح ناقلي ومجهزي السفن التجارية من أعضائها في نشاطاتها مع الموانئ الجزائرية إلى تقديم "رسائل ضمان"لذوي المصلحة خاصة الحكومية منها (مصالح الموانئ– إدارة الضرائب– شركات التامين ...إلخ)، المتضررة من تصرفات هؤلاء المجهزين المختلفة، والتي تقيم مسؤولياتهم التعاقدية أو التقصيرية، فعن طريقرسائل الضمان تحل نوادي الحماية والتعويض محل المجهزين أو الناقلين، وذلك عن طريق

---

[7]Richard Nicolas : »les garanties clubs », op.cit., page15.
– أنظر كذلك: د– محسن شريف ، "دور أندية الحماية والتعويض في تغطية مسؤولية ملاك ومؤجري السفن" ، (4/2)، مقال منشور في موقع "سفينتي"، ماي 2018، https://www.safinty.com/2019/06/p.i

[8]https://www.algerie.eco.com: «le marché algérien du transport maritime de marchandises est estimé à 12milliards de dollars, il est dominé à 95% par les armateurs étrangers . à titre d'exemple, la compagnie maritime d'affrètements- compagnie générale maritime (CMA-CGM) détient, à elle seule 35% des parts… ». 06/05/2021.

[9]تعتمد الجزائر مكاتب ستة نوادي حماية وهي :(R.U.D.D)و (A .M.C.S) و (B.E.M.I) و (C.A.E.I)و(ETS.M.O.R.Y) و (S.E.A.M.A.R) توجد مقراتها الرئيسية بالعاصمة، ولها بعض الفروع في بعض الولايات.

[10] الملاحظ في هذا الإطار أنه و إضافة أن نوادي الحماية والتعويض التي تنشط منذ سنوات طويلة في الجزائر لا تخضع لأي تشريع وطني، فإن مراسلي هذه الهيئات لا يرتبطون بنوادي الحماية بأية علاقة تعاقدية من أجل تمثيلها لدى الدول، بل يبادر المراسلون إلى تسجيل أنفسهم في قوائم سنوية بصورة إرادية، تضعها هذه النوادي ، ويخوضون نشاطاتهم في الدولة التي إختاروها، وذلك دون أي مقابل مالي ، ويمكن لنادي الحماية أن يشطب إسم المراسل من القائمة في أية لحظة، كما يمكن أن يعترض على عملية التسجيل لأي مراسل من جهة أخرى.

تقديم مبالغ التعويض المقررة سواء بصورة إتفاقية أو قضائية، بهدف منع خضوع السفن التابعة لهم لإجراءات الحجز عليها أو رفعه عنها والسماح لها بمغادرة ميناء الوصول [11].

وعلى الرّغم من المزايا الهامة التي توفرها "رسال الضمان" التي تحررها نوادي الحماية والتعويض في النشاط التجاري البحري الدولي في الوقت الراهن، مثل السرعة في إتمام عمليات التأمين وبالتالي حل النزاعات في وقت قصير جدا، إضافة إلى الطابع الاقتصادي في مقدار أقساطه، و إتساع نطاق الضمان الذي توفره، والذي يمتد إلى أخطار بحرية لا يمكن لشركات التأمين التقليدية على تغطيتها ، فإن تنفيذ مضامين هذه الرسائل في المجال العلمي يثير في الحقيقة الكثير من الإشكالات والصعوبات، تؤدي في كثير من الأحيان إلى تعطيل بل المساس بالمصالح المالية للمتعاملين الوطنيين في النشاط التجاري البحري وبالتالي الإضرار بالاقتصاد الوطني، وهذا ما يحدث منذ سنوات في الجزائر [12].

إن إتساع نطاق عمليات إستيراد السلع عن طريق البحر في الجزائر منذ إعتماد الإصلاحات الهيكلية للاقتصاد الوطني، وما ينجر عنه من أضرار تصيب المتعاملين الوطنيين، والمقدرة بملايين الدينارات سنويا بفعل صعوبات التي يجدها هؤلاء عند تنفيذ محتويات "رسائل الضمان" التي يتحصلون عنها من ممثلي نوادي الحماية[13]، تدفع إلى وجوب التفكير في وضع تصوراتواإستراتيجيات وطنية لتطويق الآثار السلبية التي تفرزها عملية تطبيق ما جاء في "رسائل الضمان" في النزاعات التي تنشأ بين المتعاملين الجزائريين ونوادي الحماية والتعويض، مع الإشارة في هذا الصدد وعلى سبيل المثال أن غالبية شركات التأمين الوطنية ، تلجأ في كثير من الحالات إلى إبرام عقود إعادة التأمين (Contrats de réassurance) مع هذه النوادي، هذه هي إشكالية هذه الدراسة.

وبهدف الإلمام بكافة جوانب هذه الإشكالية كان من الضروري– من الناحيتين المنهجية والموضوعية– توجيه الجهد على محورين: الأول نخوض فيه دراسة النظام القانوني لرسائل الضمان التي تصدرها نوادي الحماية والتعويض، بما فيها الطبيعة القانونية لهذه الوثائق والأهداف المتوخاة منها وكذا مستوجبات تحريرها. أما في المحور الثاني فسنتعرض فيه إلى تحليل الإشكاليات العلمية التي يثيرها موضوع تنفيذ رسائل الضمان في

---

[11] د: بهاء بهيج شكري ، المرجع السابق، ص49 وما بعدها .
- أنظر كذلك :
-CACHARD Olivier : T. commercial, Marseille, D.F.M :675, 13 Janvier 2006, France

[12] LEGEAIS Dominique : « Suretés et garanties du crédit », L.G.D.J, 2ème Edition, 2006, Paris, France ,page de 338 à385.

[13] Journal .openedition .org : « …après avoir enregistré20.79 millions de tonnes l'année de l'indépendance (1962), l'Algérie a connu un accroissement rapide des échanges internationaux de marchandises : 100 millions de tonnes en 2000,120 en 2004 , et 123 en 2009… ». https://Journals.openedition.org

مواد الحجز على السفن الأجنبية، وهذا من خلال إطلالة على واقع نظام الحجز على السفن في التشريع الجزائري خاصة بعد التعديلات التي طرأت على القانون البحري الجزائري في سنة 2010، إلى جانب كشف الآثار السلبية التي تنتج عن تفعيل هذه الوثائق في الواقع العملي في الجزائر وتأثيراتها على الاقتصاد الوطني، مع إقتراح حلول قانونية لتوقي هذه الآثار مستقبلا والحد منها حفاظا على الاقتصاد الوطني .

المبحث الأول: النظام القانوني لرسائل ضمان نوادي الحماية والتعويض

سبق التوضيح أن رسائل الضمان هي وثائق تغطية « documents de couverture »تصدرها نوادي الحماية والتعويض في صالح أعضائها من مجهزي السفن أو الناقلين، وذلك في النزاعات التي قد تثور بين هؤلاء و أطراف أخرى قد تكون هيئات منائيةأو شركات تأمين أو هيئات إدارية لحقها ضرر بمناسبة ممارسة أعضاء نوادي الحماية نشاطهم التجاري البحري الدولي . وتحرر هذه الرسائل غالبا للحيلولة دون تقرير الحجز التحفظي المقرر من المحاكم على السفن في الموانئ الوطنية، أو لإلتماس رفع اليد عنها والسماح لها بالمغادرة، وبذلك يمكن القول أن هذه الرسائل تشكل ضمانات مالية حقيقية ، يتم دفعها للطرف المتضرر بطريقة سريعة ينتج عنه حل سريع للنزاع .

المطلب الأول : النظام القانوني لرسائل الضمان الصادرة عن نوادي الحماية وأهدافها

1- الطبيعة القانونية لرسائل الضمان الصادرة عن (P&i)

يجمع شراح القانون البحري في أوروبا أن محاولات تأصيل رسائل الضمان التي تصدرها نوادي الحماية والتعويض وإجتهادات تحديد طبيعتها القانونية منذ أمد بعيد لاقت صعوبة كبيرة[14].

ولم يفلح الفقه والقضاء سواء في فرنسا أو في بريطانيا في تحديد الإطار القانوني الذي يمكن لهذه الرسائل أن تخضع له، لأن بعض من الفقه الحديث سار على إمكانية إعطائها إما وصف الكفالة (le cautionnement)، وهي التي نصت عليها غالبية التشريعات المدنية ومنها القانون الجزائري[15] ، و إما حكم الضمانة المستقلة (la garantie autonome)، معتبرا أن طريقة تحرير هذه الوثائق يكون لها التأثير الكامل في تحديد ومعرفة التكييف القانوني الصحيح الذي يمكن لهذه الرسائل أن تتصف به [16].

---

[14]Marie Camille DELAYE : op, cit, pages 52 et après « il est intéressant de se demander quelle est la nature juridique des lettres de garanties, de nombreuses hésitations ont été formulées par la doctrine et la jurisprudence… ».

[15]تنص المادة 644 مدني جزائري على أنه :" الكفالة عقد يكفل بمقتضاه شخص تنفيذ إلتزام بأن يتعهد للدائن بأن يفي بهذا الإلتزام، إذا لم يف به المدين نفسه".

[16] Richard Nicolas : op, cit, page 25 et après.

وعند محاولته للتفرقة بين الكفالة والضمانات المقدمة من طرف نوادي الحماية عن طريق هذه الرسائل، أجمع الفقه البحري الفرنسي وجود إختلافات هامة بين المفهومين في الجانب الموضوعي، فإذا كانت الكفالة تتميز بطابعها التبعي مع الالتزام الأصلي القائم في ذمة المدين، فإن الضمان يحتفظ بصفته المستقلة عن أي تصرف قانوني آخر[17]، والدليل العملي على ذلك هو أن قضاة الموضوع في حالات النزاع لا يولون الأهمية للتكييف الذيمنحه الطرفين لتصرفهم، بل أنهم سيعتمدون في قضاءهم على عاملين أساسيين لتحديد طبيعة هذا التصرّف، فيما إذا كان ضمانا أم كفالة[18].

فمن خلال العامل الأول ، لا يمكن للقضاء إضفاء صفة الضمانة المستقلة على تصرّف الأطراف والاعتراف بها إلا إذا كان مضمون الالتزام هو دفع المبالغ المالية التي يطالب بها طرف من الغير المستفيد وليس دفع الدين القائم على كاهل المدين الرئيسي وهو المجهز (une garantie autonome sera reconnue si l'engagement est de payer la somme demandée par le tiers bénéficiaire, et non pas de payer la dette du débiteur principal, l'amateur)[19]

إضافة أنه لا يمكن تكييف التصرف على أنه صورة من صور الضمان من الناحية القانونية، إلا إذا تنازل الضامن على حقه في الاستفادة من الاستثناءات الواردة في العقد الذي يشكل أصل رسالة الضمان المحررة من طرف نادي الحماية والتعويض.

أما العامل الثاني وعلى نقيض الأول، فإنه من المقرر قضاءًا أنه لا يمكن تكييف تصرف نوادي الحماية في هذا المجال على أنه كفالة، شريطة أن يتضمن العقد الرئيسي ، إشارة واضحة بذلك، و أن يكون المبلغ المالي المدفوع المذكور فيه مخصص أساسا للوفاء بالدين القائم في حق مجهز السفينة [20].

والواضح في هذا السياق أن التكييف القانوني الذي يمكن إضفاؤه على رسائل ضمان نوادي الحماية والتعويض يؤدي بالضرورة إلى خلق تأثير واضح على الدعوى القضائية التي يعمد الغير إلى رفعها أمام المحاكم المختصة من أجل تحصيل التعويض، وبالتالي ضمان حقوقه في النزاع أمام القضاء، فإذا تم منح صفة الكفالة على هذه الرسائل ، فإنه لا يمكن قبول دعوى المدعي في هذا الإطار إلا إذا تم إثبات واقعة إخلال ما

[17] LEGEAIS Dominique : op, cit, page 345.

[18] القرار الصادر عن الغرفة التجارية لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 27 فيفري سنة 2000، والمنشور بمجلة (RD-Bancaire) لسنة 2000، مع تعليق من J-P Mattout، ص286.

[19] Marie Camille-DELAYE : op, cit, pages 52 et 53.

[20] Christopher HILL- BILL Robertson- stevenHazelwood :«introduction to P&i » L.L.P, 2ème edition, 1996- Royaune Unis, page 121.

من طرف مجهز السفينة، أما إذا أعتبرت رسالة الضمان من قبيل الضمانة المستقلة، فإنه لا يمكن تأسيس الدعوى وقبولها إلا عبر البنود والمقتضيات التي وردت في رسالة الضمان[21].

وعلى صعيد آخر يرى الفقيه الفرنسي " كريستيان سكابل" « C.Scapl » أن رسائل الضمان التي تصدرها نوادي الحماية والتعويض في الوقت الراهن ، تختلف في الحقيقة والواقع عن الضمانات التقليدية التي كانت تصدرها هذه النوادي سابقا، إذ ما يفرق بينها أن الأخيرة باتت تنشأ علاقة قانونية بين الغير المستفيد وهذه النوادي (Un lien juridique entre les clubs de protection et la tiers partie)، فرسائل الضمان الحالية – ونتيجة لذلك– تنشأإلتزاما صريحا بالضمان صادر بإسمها، هذا ما يجعلها مسؤولة قانونيا تجاه هذا الغير الحامل لرسالة الضمان، والذي لا يمكنه عملا بذلك اللجوء إلى القضاء للمطالبة بتحصيل مبالغ التعويض الناتجة عن الأضرار الثابتة التي تسبب فيها المجهز العضو في نادي الحماية، مع الملاحظة هنا أن نوادي الحماية غالبا ما تطلب من القضاء عدم جعل التعويضات المحكوم بها على سبيل التضامن بينها وبين المجهز المتسبب في الضرر[22].

2- الأهداف المتوخاة من رسائل الضمان :

سبق القول أن من أهم إختصاصات نوادي الحماية والتعويض في النشاط التجاري البحري الدولي هو الإجتهاد على صيانة مصالح المجهزين والناقلين من أصحاب السفن التجارية، وذلك عن طريق إما تمكينهم من رسائل ضمان تغطي مبالغ التعويض التي يطالب بها المضرور جراء قيام المسؤولية المدنية لعضو من أعضاء النادي إستنادا إلى حكم قضائي، و إما للحيلولة دون توقيع الحجز على السفينة أو الحصول على وثيقة رفع اليد عنها [23] (la main levée sur saisie conservatoire).

و إلى جانب الطابع المجاني الذي تتصف به رسائل الضمان عادة خلافا للضمانات البنكية (les cautions bancaires)، التي تخضع لنظام الفوائد، فإن عامل السرعة في تحريرها وإصدارها يعد من أبرز مميزاتها [24]، إذ تتكفل شبكة دولية واسعة من مراسلي النوادي عبر العالم إلى إصدارها في وقت قصير يتماشى وطبيعة العمل التجاري البحري الدولي من جهة، ومصالح الأعضاء من جهة أخرى، إذ أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة في أحد الموانئ يؤدي حتما إلى تكبد المجهز أو الناقل خسائل مالية معتبرة تكون عواقبها

---

[21] Christian Scapel : « l'action directe contre les P&i clubs », mélanges offerts à Pierre Bonassies, éditions Moreaux, 2001, Paris, France, page 34.

[22]ChirtianScapel : op, cit, page 347

[23] Pierre Bonassies-ChirtianScapel : « traite de droit Maritime », L.G.D.J ,1ère édition, 2006, Paris, France, page 392.

[24] فتح الدين بن حمو، "النوادي البحرية كشكل من أشكال التأمين البحري" ، مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر ، ص12.

وخيمة خاصة على الشركات البحرية ذات الرأسمال المحدود، فيبقى بالتالي عامل السرعة في إصدار رسائل الضمان مسألة حيوية، يكون المبتغى منه تحرير السفن التجارية التابعة لأعضاء النوادي في أسرع وقت، أو منع توقيع الحجز عليها بالحصول على سند رفع اليد عنها[25].

والواضح في هذا السياق أن أسباب توقيع الحجز التحفظي عن السفن عديدة ومختلفة في التشريعات البحرية الدولية، بما فيها القانون الجزائري[26]، فقد يكون مصدره دين ثابت أو دين بحري ، فالمقتضيات القانونية الخاصة بحجز السفن تتميز بطابعها العام والواسع، حتى أن عملية توقيعه في بعض الحالات لا تستوجب على الدائن تقديم سند مكتوب لإثبات قيام الدين على كاهل المدين، فنتيجة لذلك كان من الأهداف الأساسية لرسائل الضمان هي حماية سفن أعضائها من عمليات الحجز مهما كانت أسبابه ومصادره[27].

و إلى جانب هذا يعمد مراسلوا النوادي إلى تمكين المجهزين أو الناقلين من رسائل ضمان لتغطية الأثار المالية للمخالفات الجمركية التي يرتكبونها أو الغرامات التي تقررها الهيئات الإدارية أو القضائية الداخل في إختصاصها المحلي مكان تواجد الميناء موضع إقتراف المخالفة، إلى جانب الأضرار التي قد تلحق معدات وتجهيزات الموانئ، ويوجد في هذا الصدد رسائل ضمان نموذجية ((leslettres de garanties types) الهدف منها تغطية هذه الأضرار بطريقة عملية[28]. وتجدر الإشارة هنا أن نوادي الحماية والتعويض ترفض في غالب الأحيان منح ضمانات مسبقة(garanties anticipées)، أي قبل أن يبادر المدين بمقاضاة المجهز أو الناقل أمام القضاء المحلي و الحصول على حكم نهائي إلا أن هذه الحالات نادرة يأتي على رأسها ما تسميه نوادي الحماية بالبطاقات الزرقاء « Blue Cards »، وهي ضمانات توفرها النوادي في إطار الأضرار الناتجة عن التلوث عن طريق المحروقات.

كما تمانع أيضا أن تكون الضمانة الممنوحة ذات طابع نقدي (cash deposit) ، على الرّغم من أن هذه الصيغة تكون في بعض الحالات مطلوبة من المتعاملين المحليين للسرعة التي توفرها في تحصيل الحقوق[29].

[25] Marie Camille DELAYE : op, cit, page 53 et après.
[26] أنظر المادة 151 من القانون رقم 04/10 الموافق لـ 15 غشت سنة 2010، المعدّل والمتمم للأمر رقم 80/76 الصادر في 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر رقم 46، الصادرة في 18 غشت سنة 2010.
[27] Richard Nicolas : op, cit, page 49 et après .
[28]Dominique Legais : op, cit, page 294 et après.
[29]Richard Nicolas : op, cit, page 77

المطلب الثاني : مستوجبات إستفادة المجهز من رسائل ضمان نوادي الحماية

على الرغم من التشابه الظاهر في إختصاصات شركات التأمين التقليدية ونوادي الحماية والتعويض والمتمثلة في تغطية الخسائر التي يحدثها المؤمن لهم وأعضاء النوادي بمناسبة نشاطاتهم التجارية البحرية، وخلافا لوثيقة التامين التي تخضع لأحكام التعاقد[30]، فإن منح رسالة الضمان للمجهز أو الناقل البحري تخضع للسلطة التقديرية لنادي الحماية الذي ترجع له الصلاحية الكاملة في ذلك [31]. وقد تساءل جزء من الفقه البحري وعلى رأسهم الشراح الإنجليز كلا من "هيل روبرتسون" (H. Roberton)و " ستيف هازولوود" (S. Hazelwood) ، حول إمكانية وجود تشابه محتمل بين رسائل الضمان التي تصدرها نوادي الحماية والتعويض ووثائق التغطية التي تقدمها شركات التأمين ضمانا للخسائر التي تلحق بمؤمنيها والمحددة في وثائق التأمين المختلفة ، فقد توصل هؤلاء إلى نتيجة مفادها وجود إختلاف واضح وموضوعي بين الوثيقتين، فإذا كان إلتزام المؤمن له في عقود التأمين التقليدية هو دفع ما يسمى بالقسط (le prime d'assurance)، يخص تغطية رحلة أو بعض الرحلات البحرية ، فإن عضو نادي الحماية ملزم بدفع إشتراك سنوي (cotisation annuelle)يعمد من خلاله نادي الحماية إلى ضمان أخطار بحرية معينة وآثار المسؤولية المدنية التي تقوم على كاهل أعضائه، فالطابع العقدي لوثيقة التأمين يختلف عن الصبغة التعاضدية لنشاطات نوادي الحماية[32] .

ويواصل ذات الفقه القول بأنه ، إذا كان من حق المؤمن له مطالبة المؤمن بتنفيذ ما ورد من بنود في وثيقة التأمين طبقا لأحكام القانون وتمكينه من التعويض الملائم بعد تحقق الخسارة البحرية محل التغطية، فإن رسائل الضمان لا تعد في الحقيقة والواقع حقا مكتسبا للمجهز العضو في النادي، فقد إعتبرها "روبرتسون وهزلورد" بمثابة " المزية" ، أو "تصرف صداقة" (Un acte d'amitié)، وليس الضمانة الآلية، غير أنه والحالة الواقعية ، فإنه بإمكان المجهز الاستفادة من رسائل ضمان ، إذا ما ثبت إحترامه لكافة قواعد الحيطة والنزاهة وحسن النية عند إستغلاله التجاري البحري للسفينة[33].

---

[30] – أنظر المادتان 2 و92 من الأمر رقم 95-07 المؤرّخ في 25 يناير سنة 1995 المعدّل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرّخ في 20 فبراير سنة 2006 المتعلّق بالتأمينات في الجزائر، ج ر رقم 15، الصادرة في 12 مارس 2006.

[31] – الملاحظة الواجب إثارتها في هذا الصدد، هو أنه وخلافا لما يتجه إليه بعض شراح القانون البحري في الجزائر وبعض الدول العربية من جود علاقة تعاقدية تؤطر العلاقة بين نوادي الحماية والتعويض وممثليها في مختلف دول العالم، فإن ذلك يجانب الحقيقة والواقع، إذ من الثابت أن هذه العلاقة لا تعدو أن تكون مجرد عملية تسجيل نادي الحماية لإسم الممثل على قائمة سنوية مع صلاحية شطبه في أية لحظة، ولا يتحصل هذا الأخير على أتعاب التمثيل، إعتبارا إلى غياب العلاقة التعاقدية ، لكن ذلك لا ينفي حصول الممثل على أتعاب نظير مهمة خاصة يكلف بها .

[32] د: بهاء بهيج ، شكري ، المرجع السابق، ص49.

[33] -Chistopher Hill- B. Roberton – S.Hazelwood : op, cit, page 122.

وبالموازاة مع ذلك ، فإن نوادي الحماية والتعويض تستوجب توافر بشروط تعتبرها أساسية وموضوعية من أجل إفادة أحد أعضائها من رسالة ضمان[34]، وتختلف هذه الشروط من حالة إلى حالة أخرى. ففي إطار تحرير رسالة ضمان للحصول على إجراء رفع اليد عن السفينة، فلا بد أن تكون هذه السفينة مؤمنة من طرف النادي في آجال وقوع الحادث وتحقق الضرر، أو أن تكون منتمية لأسطول مؤمن لديه، وتحرر الوثيقة في هذا الصدد عادة لفائدة العضو المجهز أو الناقل أو وكيل الشحن، وليس لمستأجر السفينة، إذ في حالة تقرير الحجز التحفظي على سفينة مستأجرة وهي الحالة كثيرة الحدوث، فإن رسالة الضمان تحرر باسم وكيل الشحن دون المستأجر، وتضاف لهذه الشروط مستوجبات أخرى مثل وجوب دفع العضو لإسهامه المالي السنوي، وكذلك عدم خضوع الخطر البحري محل الدعوى أو إجراءات الحجز التحفظي إلى نظام الإعفاء من الخسائر البحرية (la franchise)، إلى جانب ثبوت مسؤولية العضو في الأضرار ثبوتا فعليا [35].

المبحث الثاني: إشكالات تنفيذ رسائل الضمان في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الجزائر

لا شك اليوم في الأهمية البالغة والتأثير الإيجابي الواضح لرسائل الضمان التي تصدرها نوادي الحماية والتعويض صيانة لمصالح أعضائها، وذلك عن طريق تغطية الأثار المالية الناجمة عن المنازعات أو المطالبات التي قد يكونون محلا لها بمناسبة نشاطهم التجاري البحري الدولي . وتتجسد هذه الأهمية على جانبين ، الأول هو سرعة إصدار هذه الوثائق وتمكين صاحب المصلحة منها في آجال قصيرة ، الأمر الذي يؤدي إلى زوال النزاع فورا [36]، أما الثاني فيرتبط بنطاق التغطية التأمينية للمخاطر البحرية الذي هو أوسع بكثير من الذي توفره شركات التأمين التقليدية، الحالة التي جعلت المجهزين والناقلين وحتى المؤمنين ينخرطون في هذه النوادي.

وعلى الرغم من أن الفقه البحري في أوروبا يتفق في مجموعة أن هذه الرسائل تتسم بالفاعلية والسرعة في الإصدار مما جعل نطاق التعامل بها يتسع يوما بعد يوم بين النوادي والمتعاملين المتضررين، إلا أن الممارسة كشفت أن هذه الرسائل تثير إشكالات كثيرة في مرحلة تنفيذها، تجعل المستفيد المحتمل منها يلاقي صعوبات كبيرة في صيانة حقوقه المتمثلة أساسا في عملية تحصيل مبالغ التعويض اللازمة، سواء كان التنفيذ إتفاقيا أو قضائيا[37].

---

[34] – فتح الدين بن حمو ، المرجع السابق، ص 144 و 145.

[35] - Marie Camille DELAYE : op, cit, page 54.

[36] – فتح الدين بن حمو ، المرجع السابق، ص144.

[37] -https://wikipedia/assurances- de protection et Indemnisation

ولما كان الهدف الأساسي من إصدار رسائل الضمان هو تفادي توقيع الحجز التحفظي على سفن أعضاء نوادي الحماية والتعويض، أو رفعه عنها نتيجة النزاعات التي قد تثور بين المجهزين والناقلين والمتعاملين المحليين ، وبفعل التقاطع والتأثير المتبادل بين هذه الرسائل ونظام الحجز على السفن سواء في الجزائر أو في غيرها من الدول، فقد كان من الضروري من الناحية العلمية في هذا المبحث الخوض في تحليل مختصر يكشف حقيقة وواقع نظام و إجراءات الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الموانئ الجزائرية، خاصة بعد التعديلات التي طرأت على هذا الموضوع في الأمر رقم 76-80 المعدّل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم والمتضمن القانون البحري وهذا في مطلب أول ، أما في المطلب الثاني فسنخوض بالدراسة في العوائق العملية والقانونية التي تواجه عملية تنفيذ محتويات رسائل الضمان على أرض الواقع وأثر ذلك على سريان ونفاذ إجراءات الحجز على سفن المجهزين والناقلين الأجانب من جهة، وحماية حقوق المتضررين من المتعاملين الوطنيين من جهة أخرى .

المطلب الأول : واقع إجراءات الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الجزائر على ضوء تعديلات القانون 10-04 المعدّل والمتمم للأمر رقم 76-80 المعدّل والمتمم والمتضمن القانون البحري .

لقد أظهرت المرحلة القصيرة التي تم من خلالها تنفيذ مقتضيات الأمر 76-80 المعدّل والمتمم المتعلقة بمواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الجزائر منذ صدوره بروز الكثير من الثغرات، كما كشفت عدم تلاؤم واضح بين أحكام هذا الأمر والتطورات السريعة التي عرفتها التجارة البحرية الأمر الذي جعل الاقتصاد الوطني وحتى البيئة يتأثران بهذه العوامل السلبية ، وهي الوضعية التي دفعت بالسلطات العليا في الجزائر إلى التفكير في إيجاد حلول ناجعة لهذا الوضع، وذلك عن طريق إحداث نصوص تتلاءم والأوضاع والتحولات الجديدة التي يعرفها قطاع التجارة البحرية خاصة منها مسائل الحجز على السفن الأجنبية في الموانئ الوطنية [38].

وفي هذا الإطار بادرت الدولة الجزائرية إلى إجراء تعديلات هامة على النصوص الخاصة بالحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الموانئ الوطنية التي تضمنها الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري ، وذلك عن طريق أحكام جديدة إحتواها القانون رقم 10-04 المعدل والمتمم التي إتجهت إلى توفير الحلول العملية الناجعة للإشكاليات القانونية المستعجلة التي طرأت على مسائل الحجز التحفظي على السفن في السنوات الأخيرة من جهة، مع مسايرة ما تضمنته معاهدة جنيف الصادرة سنة 1999 من بنود تتعلّق

[38]- مقال صحفي بعنوان ، "القانون البحري الجديد يصحح الثغرات في مواد الحجز التحفظي على السفن"، وكالة الأنباء الجزائرية في 2010/07/20 والمنشور في الموقع : https://www.djazairess.Com>apsfr

بمواد الحجز على السفن، والتي لم يتم تطبيق نصوصها في نزاعات الحجز على السفن في الجزائر منذ المصادقة عليها من جهة أخرى[39].

أولا : تعديلات القانون 10-04 المعدل والمتمم المتعلّقة بالدين البحري الذي يجيز الحجز التحفظي

لقد جاءت التعديلات التي أوردها المشرّع الجزائري في القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم للأمر 76-80 المعدّل والمتمم المتضمن القانون البحري في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الموانئ الجزائرية كنتيجة حتمية وضرورة ملحة من أجل التصدي لمختلف الأضرار المالية التي يتكبدها الاقتصاد الوطني سنويا، جراء تنامي معدلات النزاعات في مجال الحجز على السفن إضافة إلى صعوبة تنفيذ مضامين رسائل الضمان التي تحررها الكثير من نوادي الحماية والتعويض التي تنشط على الساحة التجارية البحرية الجزائرية.

وعلى الرّغم من غياب مقتضيات قانونية في التشريع الجديد تخص مسألة تأطير نشاط نوادي الحماية والتعويض في الجزائر (على الرغم من الطابع الدولي للقانون البحري)، فإن مجهود المشرّع الجزائري إتجه إلى ناحيتين : الأولى عمد فيها إلى تحديد مصدر الدين البحري الذي يجيز للطرف المضرور، أي الدائن به إلى طلب تنفيذ الحجز التحفظي على السفينة تحديدا حصريا [40]، أما الثانية فاتجه فيها إلى دعم الأحكام التي تضمنها الأمر 76-80 المعدل والمتمم السابقة والخاصة بالإجراءات القانونية الواجب إتباعها لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، وذلك بواسطة تدابير وآليات قانونية جديدة، تضفي المرونة والفعالية اللازمتين في مثل هذه المواد[41]. كما يجب التنويه في هذا الصدد أن المشرّع الوطني علق عملية توقيع الحجز التحفظي على السفينة على شرط توافر دين بحري (créance maritime) [42]، وهذا ما سارت عليه غالبية التشريعات البحرية باستثناء البعض منها[43].

---

[39]- لقد صادقت الجزائر على معاهدة جنيف لسنة 199، المتضمنة أحكام دولية في مواد الحجز التحفظي على السفن بتاريخ 06 ديسمبر 2003.

[40]- أنظر المادة 151 من القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم.

[41]- أنظر المادة 152 من القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم.

[42]- تنص المادة 150 من القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم على أنه:" يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري".

[43]- أنظر مضمون الفصل 110 من الظهير الصادر في 31 مارس 1991 المتعلّق بالحجز التحفظي في المملكة المغربية.

وخلافا ما أورده المشرّع الجزائري سابقا في الأمر رقم 76-80 المعدّل والمتمم من صور ثلاث فقط للدين البحري يمكن على ضوءها إلتماس توقيع الحجز التحفظي على السفينة[44] ، فإنه عدل عن هذا التوجه بأن ساير في القانون رقم 10-04 المعدل والمتمم ما ذهبت إليه معاهدتي بروكسل وجنيف المتعلقتين بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن من تقرير عدد كبير من الديون مانحة لها الطابع البحري.

ويمكن القول في هذا السياق أن تعديل المشرّع الجزائري للمادة 151 في إطار القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم، ووضعه حالات محددة وعلى سبيل الحصر كان قد منح من خلالها الطابع البحري للدين الذين يجيز توقيع الحجز على السفينة، يفيد جملة من الملاحظات أهمها أنه لا يمكن من الناحية القانونية إضفاء الصفة البحرية لأي دين غير مذكور في هذه المادة، حتى ولو إرتبط بأي سبيل كان بعملية الاستغلال البحري للسفينة، كما أن الدين يحتفظ بطابعه البحري حتى لو زالت الطبيعة القانونية للسفينة التي نشأ الدين بسببها، إضافة إلى أن الطابع البحري للدين لا يشمل الدين فحسب، بل يلحق كذلك مستحقات وكيل السفينة عن الأموال والمصروفات التي تم إنفاقها تطبيقا لما ورد من بنود في عقد الوكالة، إلى جانب إنتقال الطابع البحري للدين مع الدين ذاته، مهما كانت مبررات إنتقاله إلى الغير، وهذا ما هو مقرر في غالبية التشريعات البحرية في مجال الدين البحري[45].

ثانيا : تعديلات القانون 10-04 المعدّل والمتمم الخاصة بدعم التدابير الواردة في الأمر 76-80 المعدّل والمتمم المتعلّقة بإجراءات الحجز على السفن

من الواضح في هذا السياق أن التعديلات التي جاء بها القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الموانئ الجزائرية تماشيا والمبررات والدوافع التي سبق شرحها، لم يقتصر على توضيح وتحديد المفهوم القانوني لمصطلح الحجز التحفظي على السفن وحصر الديون البحرية فحسب، بل شملت مجموعة أخرى من التدابير الجديدة جاءت لتدعم وتصحح الأحكام الخاصة بإجراءات الحجز التحفظي على السفن الأجنبية التي تضمنتها عديد نصوص الأمر 75-80 المعدل والمتمم أهماها :

---

[44]- جاء في المادة 151 من الأمر 76-80 المعدّل والمتمم ما يلي :" لا يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو بإستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن إستغلالها".

[45] Yves TASSEL : « saisie conservatoire des navires, conditions tenant à la création paraissant fondé en son principe » , Revue Judiciaire de l'ouest, Volume 2, N°1, 1978, France, page 10.

- أنظر كذلك د:علي أحمد حسن حمدي، "ذاتية السفينة و أثرها في نظام الحجز عليها" ، رسالة دكتوراه في الحقوق نوقشت بجامعة القاهرة، 2005، القاهرة، ص42.

1- إلزام ملتمس الحجز بتحديد مقره بالجزائر

من بين التدابير الجديدة في هذا الإطار، قرر المشرّع- ولضرورات عملية – إلزام طالب الحجز بإختيار مقر ثابت له في الجزائر، يكون إما لدى وكيل السفينة، أو في مكتب محاماة، وكان القصد من ذلك توفير السرعة وضمان المرونة اللازمتين في عمليات تبليغ أوامر الحجز على السفن الصادرة عن القضاء، والتي يتكفل بها عادة المحضرين القضائيين المعتمدين بدائرة إختصاص المحكمة التي أصدرت الأمر بالحجز، وبهذا يمكن إخطار المحجوز عليه بالأمر بصورة سريعة ورسمية، تفاديا لنزاعات محتملة بهذا الخصوص[46].

2- إلزامية تعيين حارس قضائي للسفينة في غياب طاقمها :

على خلاف ما ورد في الفقرة السابعة من المادة 160 من القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدّل والمتمم للأمر رقم 76-80 المعدّل والمتمم ، والتي إكتفى فيها المشرّع بإلزام مجهز السفينة محل الحجز بالاحتفاظ بعدد أدنى من البحارة على متنها لضمان أمنها، فإن القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم، أورد مقتضيات تصحح الخلل الحاصل بهذه المادة، والمتمثل في عدم توقع المشرّع حدوث حالة شغور السفينة كلية من أعضاء طاقمها والربان خلال مرحلة إتمام إجراءات الحجز عليها ، لهذا أورد المشرّع أحكاما جديدة تضمنت إلزام الجهة القضائية المختصة محليا- وبطلب مسبق تقدمه الهيئات المينائية المعنية موضوعه تعيين حارس للسفينة محل الحجز على نفقة المحجوز عليه- وهذا لتأمين سلامتها وأمنها وصيانتها ومعداتها، وكذا البضائع المحملة على متنها في ميناء الحجز[47] .

3- شرط الضمانة المالية تحت طائلة بطلان الحجز:

بسبب الاحتمالات التي قد تطرأ في مواد الحجز التحفظي على السفن الأجنبية في الموانئ الجزائرية تكون ذي طابع تعسفي، أو تلك التي تتعارض والتشريع الساري المفعول، أورد المشرّع أحكام جديدة في هذا الصدد تتماشى والتطورات التي عرفتها التجارة البحرية الدولية، مضمونها حماية المجهزين والناقلين من آثار طلبات الحجز غير المؤسسة قانونا، ملزما الجهات القضائية المختصة بإلزام ملتمس الحجز على السفينة بتقديم ضمان مالي وتحت طائلة بطلان طلب توقيع الحجز، لا يقل على عشرة بالمائة (10%) ، من القيمة الإجمالية للدين،

---

[46]- أنظر المادة 152 فقرة 3 من القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم.

[47]- أنظر المادة 16 فقرة 7 من القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم.

نتيجة لأية خسائر قد تلحق المحجوز عليه ، إذا إتضح أن طالب الحجز هو المتسبب فيها ، وقد منحت المقتضيات الجديدة كامل الصلاحية للمحكمة المختصة في تحديد مقدار وشروط ونوع الضمان[48] .

4- تفعيل دور السلطة المينائية في إجراءات الحجز :

باستثناء بعض المهام المادية التي خولها الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم للسلطات المينائيةالجزائرية في مواد الحجز على السفن، والمتمثلة في توقيف السفينة ومنعها من مغادرة الميناء بعد ثبوت قيام دين بحري على كاهلها، فإن التشريع الجديد وسّع من مهام هذه السلطات لمبررات عملية وقانونية، كان الهدف منها إضفاء السرعة والمرونة عند توقيع الحجز على السفن أو رفعه عنها. وقد إتضحذلك بإجراء إستدعائها بصورة فورية أمام الهيئة القضائية التي يتم إيداع طلب الحجز في دائرة إختصاصها، وهذا لتتمكن من إبداء ملاحظاتها حول الطلب وذلك تحت طائلة عدم قبوله[49]. كما ورد في هذه التعديلات أيضا بند يتضمن ضرورة تبليغ السلطات المينائية بأمر الحجز التحفظي على السفينة، كما خولت لها صلاحية إمكانية تقديم طلب رفع الحجز على السفينة بناءًا على مبررات ترتبط بالأمن والنظام العام[50] .

المطلب الثاني: العوائق الموضوعية في تنفيذ رسائل ضمان نوادي الحماية في الجزائر

غالبا ما يواجه المتعامل التجاري أو الإداري الجزائري المتضرر من الأفعال الصادرة عن مجهزين أو ناقلين أجانب في إطار نشاطهم التجاري مع الدولة الجزائرية والحاصل على رسالة ضمان بطريقة إتفاقية أو قضائية من نادي الحماية والتعويض، سواء أكان هذا المتعامل هو إحدى شركات التأمين الوطنية، أو سلطة مينائية، أو مصلحة جمركية أو غيرها صعوبات جمة في تنفيذ محتويات هذه الرسالة وبالتالي صيانة حقوقه في تحصيل مبالغ التعويض المقررة وذلك لأسباب ودواعي موضوعية، نوجز أهمها:

1- إشكالات التأويل الشخصي لمحتويات رسائل الضمان :

لعل من أبرز العوائق التي تواجه المتعامل الاقتصادي الوطني المستفيد من رسالة ضمان هو تمسك نوادي الحماية والتعويض بالتحليل الذاتي أي التأويل الشخصي لمضامين وبنود الرسالة l'interprétation (personnelle du contenu des lettres de garanties)، ومحاولة فرضه على المتعامل المتضرر عند قيام النزاع ، فإلى جانب كون هذه الرسائل مصاغة في غالب الأحيان باللغة الإنجليزيةوذلك لإعتبارات تاريخية- وهذا ما يثير إشكالات كبيرة في النشاط التجاري البحري الدولي – فإن التأويل المتعمد الذي تجنح إليه نوادي

---

[48]- تنص المادة 152 مكرر من القانون رقم 10-04 على ما يلي : "يجب على الجهة القضائية المختصة، كشرط لحجز السفينة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى لحجز السفينة، تقديم ضمان لا يقل عن عشرة بالمائة (10%) من قيمة الدين، تحدّد نوعه ومقداره وشروطه إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن الطالب هو المسؤول عنها".

[49] - أنظر المادة 152 فقرة 4 من القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم.

[50]- أنظر المادة 156 مكرر من القانون رقم 10-04 المعدّل والمتمم.

الحماية عند الخلاف وتحاول فرضه على المتعامل المضرور، يهدف دون شك إلى تقوية موقفها سواء خلال التفاوض أو في المرافعات القضائية قصد صيانة مصالحها، وبالتالي تمكين المضرور من أقل قدر من التعويض[51]. وبفعل تعمد نوادي الحماية إشتراط إستعمال اللّغة الإنجليزية عند تحرير رسائل الضمان، وتضمينها مفردات وجمل وفقرات تفيد في كثير من الحالات مقاصد غير تلك الظاهرة منها في حرفية الصياغة والتي تفتح المجال للتأويل، فإن هذه الوقائع لا تزال تثير الخلافات وتغذي النزاعات أمام الهيئات القضائية الوطنية وكذا التحكيم التجاري الدولي . ومن الأمثلة الشائعة في هذا الصدد ما تعلّق منها بآجال أداء وتنفيذ هذه الرسائل، فصياغة هذه الوثيقة باللغة الإنجليزية، وبطريقة معينة تسهل على نوادي الحماية إعتماد التأويل الشخصي لمحتوياتها وفرضه على المتعامل المضرور، توحي ظاهريا وبقراءة بسيطة أنها حّالة الأداء، و أن المتعامل المضرور بمقدوره تحصيل التعويض المقرر بصورة فورية بعد تسلمه لهذه الوثيقة، إلا أن الممارسة أثبتت أن نوادي الحماية غالبا ما تنجح في إقناع القضاء بأن رسالة الضمان غير حّالة الأداء، وهذا إستنادا إلى قراءة شخصية لمضامينها، وبذلك يحرم المتعامل من عملية التحصيل الفوري لمبالغ التعويض رغم حيازته على رسالة الضمان[52].

ولم تتوقف إشكالات التأويل الشخصي التي أثارتها نوادي الحماية والتعويض عند هذا الحد، بل تعدته إلى بنود أخرى من رسائل الضمان من بينها ما تعلّق بمبالغ الفوائد والمصاريف الأخرى المختلفة والتي من المفترض أن تدخل ضمن مبالغ التعويض، إلا أن هذه النوادي وبفعل تمسكها وإصرارها على فرض تأويلها الشخصي لمحتويات رسائل الضمان غالبا ما تجعل هذه المصاريف خارج مضامين هذه الوثائق، وتمتنع عن تمكين صاحب الحق منها لأنها على دراية كافية، أن القضاء لا يمكنه الحكم عليها بمبالغ تفوق تلك المقيدة في رسالة الضمان ، وبذلك تتجسد في كثير من الحالات واقعة حرمان المتعامل المتضرر من تحصيل مبالغ إضافية تغطي مصاريف مرتبطة بصورة عضوية مع الأضرار اللاحقة به، ترفض نوادي الحماية دفعها متمسكة بتأويلها الشخصي لهذه البنود، الأمر الذي يلحق أضرارا ثابتة بالإقتصاد الوطني، الحالة التي تستوجب التصحيح[53].

التأويلات الشخصية لمحتويات رسائل الضمان التي تحررها نوادي الحماية والتعويض وتتمسك بها بكل قوة عند قيام النزاع كثيرة ومتعددة، فقد أدى تزايد معدلاتها في أسواق التجارة البحرية الدولية إلى نشوب العدد الكبير من النزاعات طرحت على المحاكم وهيئات التحكيم التجاري في العديد من الدول الأوروبية، فقد أعتبرت

---

[51] - Steven . J. Hazelwood : op, cit, page 288.
[52] - Christian Scapel : « l'action directe contre les P&i, mélanges à pierre Bonassies » , op, cit, page 341.
[53] -Coste Bertrand : « Navire Liberté », D.F.M, 2003, Paris , France, page 597 et après .

محكمة النقض الفرنسية مثلا في مرحلة سابقة أن مجرد صدور حكم قضائي بصيغته التنفيذية يكفي لإلزام نادي الحماية بتسليم رسالة الضمان لصاحب الشأن، في حين قررت المحكمة العليا في بريطانيا– وعلى نقيض مثيلتها في فرنسا–الإعتراف بتأويل معين دعّم موقف أحد نوادي الحماية البريطانية في نزاعه مع أحد المتعاملين التجاريين الأجانب، بل أن قرار المحكمة العليا البريطانية ذهب إلى حد منح نادي الحماية الحق والصلاحية في رفض تمكين المتعامل المتضرر من رسالة ضمان، ومنح النادي السلطة في تسجيل طعن بالنقض ضد الحكم الملزم بالتسليم رغم صدوره ممهورا بالصيغة التنفيذية[54]. وقد وصف بعض الشراح هذا الوضع، بالآثار السلبية وغير الموضوعية التي تنتج عن واقعة التأويل الشخصي لمضمون رسائل الضمان ، وإستغلال عامل اللغة، معتبرين ذلك مساس صارخ بقواعد العدالة ونصوص القانون[55].

وقياسا على ما تفرضه هذه الأوضاع في العديد من دول العالم بخصوص قوة ونفوذ نوادي الحماية وتأثيرها على مصالح المتعاملين التجاريين البحريين من خلال التأويلات التي تفرضها على هؤلاء عند قيام النزاع، فإن مواصلة خضوع المتعاملين الإقتصاديين في مجال التجارة البحرية لهذا الواقع يعتبر أمرًا مردود عليه وواقع يستوجب رفضه والتصدي له من النواحي العملية والقانونية والاجتهاد عن طريق الآليات المناسبة على تغييره، حفاظا على مصالح الاقتصاد الوطني، إلا أن نسبية التحكم في اللغة الإنجليزية وتراكيبها المعقدة المستمدة من الأعراف التجارية القديمة في بريطانيا على المتعاملين الجزائريين، والتي لاتزال نوادي الحماية والتعويض تفضل إستعمالها في صياغة رسائل الضمان إلى يومنا هذا، توحي بوجود صعوبة كبيرة في مقارعة هذه النوادي في هذا المجال ومحاولة ثنيها على التمسك بالتأويل الشخصي لبعض بنود هذه الرسائل، ويبقى الحل الأنسب للتصدي لهذه الإشكالية هو طلب المتعاملين الوطنيين إرفاق رسالة الضمان الأصلية المحررة بالإنجليزية بنسخة أخرى تصاغ باللغة العربية مع إشتراط التطابق في الحرفية والمضمون.

2- إشكالية التحديد المسبق للإختصاص القضائي في نزاعات رسائل الضمان:

لا يخلو نطاق تنفيذ مضمون رسائل الضمان المقدمة من نوادي الحماية والتعويض من صعوبات على أرض الواقع، فإلى جانب عدم تواني ممثلي نوادي الحماية من الطعن في الضمانات المالية التي تقدّمها على صورة رسائل زاعمة أن عملية التوقيع عليها وتسليمها لذوي المصلحة قد حدثت تحت وطأة الإكراه أو ما أسمته بـ

---

[54]– أنظر قرار محكمة النقض الفرنسية، الصادر بتاريخ 7 جانفي 1997، المتعلّق بقضية سفينة "موترو" ، والمنشور في مجلة (D.M.F) ، ص610.

– أنظر كذلك: قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ 28 أكتوبر1998، المتعلّق بقضية سفينة"دانسينغ سيستر" والمنشور في مجلة (D.M.F)، ص 51 إلى 55، بتعليق من أيف تاسل.(YevesTassel)

[55]-Coste Bertrand : op, cit, page 599.

" العنف المعنوي" (la violencemorale)، خشية من توقيع الحجز التحفظي على سفن المجهزين من أعضائها، وهذا مخالفة –حسبها– لما أوردته المعاهدات الدولية من أحكام في هذا المجال[56] ، فإن رسائل الضمان النموذجية تضمنت منذ زمن طويل على شرط يقضي بالتحديد المسبق للإختصاص القضائي المحلي للمحكمة التي يمكنها البت ودون غيرها في النزاعات التي قد تثور بين الأطراف حول مسائل تنفيذ رسائل الضمان، فقد تمكن المجهزون والناقلون البحريون وتحت غطاء نوادي الحماية التي نشأت في ظل القانون الإنجليزي بفعل التجربة والممارسة الطويلة في التجارة البحرية من تحديث وتفعيل آلية إجرائية قديمة، يختص بها القضاء الإنجليزي دون غيره، تتضمن الحصول على أمر قضائي يهدف إلى منع المدعي (المتعامل المتضرر)، من اللجوء إلى هيئة قضائية غير تلك التي تم الاتفاق عليها بين الأطراف للحصول على التعويض اللازم، كما تمنح الاختصاص الاستثنائي (la compétence exclusive)والحصري لهيئات التحكيم الإنجليزية للنظر في النزاع، مانعة بذلك صاحب الحق من مباشرة إجراءات متابعة الناقل أو المجهز خارج نطاق القضاء الإنجليزي، إذا لم تتضمن رسالة الضمان إتفاقا مسبقا حول مسألة الاختصاص القضائي ، وتسمى هذه الآلية باللغة الإنجليزية« Anti Suis-Injuction » [57].

وقد إنتقد بعض من الفقه البحري في أوروبا هذه الآلية واصفا إياها بالإجراء المتعمد في إحداث الفوضى في قواعد الإختصاص القضائي المحلي العادية، كما وصفهابالطعنة في الثقة المتبادلة والمعهودة بين الهيئات القضائية في أوروبا، معتبرا أن إشتراط القانون في بريطانيا إنفراد القاضي أو هيئات التحكيم الإنجليزية بالاختصاص عن طريق قاعدة« Anti Suit – Injuction » ، و إلى جانب كونها صورة من صور إعتداء قاض أوروبي على إختصاص قاض أوروبي آخر، تعتبر في الحقيقة منع مقنّع للحركية الحرة للأحكام والقرارات الصادرة عن الهيئات القضائية في الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي، وزعزعة للثقة المتبادلة بين قضاة القضاء الأوروبي من جهة، ومساس صارخ بروح ورسالة إتفاقية بروكسل لسنة 1968 من جهة أخرى[58].

وعلى الرغم من عدم تأثر النزاعات القائمة بين المتعاملين الجزائريين في مجال التجارة البحرية الدولية، مثل شركات التأمين الوطنية أو الهيئات المينائية أو مصالح الجمارك الحائزين على رسائل ضمان من ممثلي نوادي الحماية بشرط تحديد الاختصاص القضائي الذي تفرضه عادة رسائل الضمان، ولجوء غالبية هؤلاء

---

[56]-Marie Camille DALAYE : op, cit, page 57.
–أنظر كذلك:
- Bulletin des transports et de la logistique « Maritime » :clause compromissoire contre attribution de juridiction », n°2984, avril 2003, Paris, page203.
[57]-Martin ONOVO : « l'anti-suit injonction en droit Maritime », Neptune-e-revue- Université de Nantes- Volume 23, 2017, page 4.
[58]PHILIPE DELEBECQUE : « Injonction (anti-suit) : la jurisprudence hésite encore entre leur condamnation et leur reconnaissance », Gazette de la chambre, n°23, 2010, page 27.

المتعاملين إلى القضاء الجزائري حصريا في نزاعاتهم مع الأجانب من مجهزي السفن والناقلين طبقا لما ورد في القانون الجزائري [59]، فإن مواصلة القبول والموافقة على إحتواء رسائل الضمان المتداولة في الموانئ الجزائرية سواء إتفاقيا أو قضائيا بمثل هذه البنود التي تفرد الاختصاص لهيئات التحكيم الإنجليزية على حساب الإختصاص القضائي الذي من المفروض أن ينعقد في المحاكم الجزائرية التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الوصول، يعتبر أمرًا غير منطقي ويتعارض صراحة مع مبدأ سيادة القضاء الجزائري في البت في النزاعات الناتجة عن النشاط التجاري البحري الذي يكون المتعاملون الجزائريون طرفا فيها، وهذا رغم الطابع الدولي الذي تكتسيه مبادئ وأحكام القانون البحري و إجراءاته عموما .

والواقع أن الاجتهاد في التصدي لشرط تحديد الاختصاص القضائي ((Anti-Suit– Injonction الذي تحتويه رسائل الضمان الصادرة عن نوادي الحماية والتعويض، ومحاولة إرغام هذه النوادي على التنازل عليه لإعتبارات موضوعية، و إن كان مبتغى قديم نسبيا، طالب به كلا من شراح القانون البحري والمتعاملون الأوروبيون في مجال التجارة البحرية الدولية، يعد أمرًا بالغ الصعوبة والأهمية من الناحيتين القانونية والسياسية، فقد بادرت العديد من الهيئات والمنظمات الاقتصادية في الدول الأوروبية إلى الاعتراض على هذا الشرط بحدة ، موضحة إفتقاده للصبغة القانونية، مطالبة بإلغاءه وحصر الاختصاص القضائي في النزاعات من هذه الطبيعة إلى الهيئات القضائية الوطنية لما توفره من ضمانات في صيانة مصالح المتعاملين الاقتصاديين، وعدالة في نزاعاتهم مع المجهزين والناقلين الأجانب، كاشفة أن مسعاها في إلغاء هذا الشرط ، أنما يهدف إلى فرض السيادة القانونية والقضائية على النزاعات التي يكون رعيا هذه الدول أطرافا فيها[60] ، هذا ما يستوجب العمل به في الجزائر والاجتهاد على تجسيده في المنظومة التشريعية البحرية الوطنية.

---

[59]– أنظر المادة 41 من القانون رقم 08–09 الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21، الصادر في 23 أبريل سنة 2008.

[60]Martin ONOVO : op, cit, page 6 : « …devant cette incompatibilité avec le droit de l'Union Européenne qui avait pour conséquence de fragiliser surtout le chargeur et le destinataire des marchandises, la CJUE a jugé bon de mettre fin à cet anachronisme en imposant généralisant, l'interdiction de celle-ci dans les rapports intra-européens. D'abord, lorsqu'elle provenait de la clause attributive de juridiction comme fût le cas dans l'arrêt « Turner », mais aussi lorsqu'elle est prononcée par un juge étatique sur la base d'arbitrage insérée au connaissement , comme fût le cas dans le fameux arrêt « front comor»… ».

– أنظر كذلك :

-Mathilde De Laborderie : « l'anti-Suit Injuction en Droit Français, et en Droit britannique à l'approche Du brexit », Revue MBDE, Droit international privé, 2017, Université Paris , Nanterre , page 3.

خاتمة

نخلص بعد هذه الدراسة أنه ورغم الأهمية الكبيرة، والفعالية الثابتة التي تتميز بهما وسائل الضمان التي تصدرها نوادي الحماية والتعويض بإعتبارها هيئات تامين بحري تعاضدي، وهذا للحيلولة دون توقيع الحجز التحفظي أو رفعه عن السفن التابعة لأعضاء هذه النوادي من مجهزين وناقلين بسبب الأضرار التي يتسببون فيها للغير، إضافة إلى ما تختص به هذه الرسائل من جدوى وتأثير في تمكين السفن من الإفلات من إجراءات الحجز التحفظي المعقدة والطويلة والمكلفة، إلى جانب طابعها المجاني وسرعة إصدارها، الأمر الذي بات برأي المتعاملين وشراح القانون البحري يهدد إختصاصات ونطاق نشاط هيئات التأمين التقليدية في مجالي تغطية الأخطار البحرية، وإجراءات تعويض المؤمنين المتضررين ، فإن الممارسة الطويلة والتعامل المكثف بهذه الرسائل في عديد موانئ دول العالم بما فيها الموانئ الجزائرية، أثارت إشكالية على مدى سنوات طويلة، تمثلت في بروز عوائق موضوعية وصعوبات عملية حالت دون تنفيذ مضامين هذه الرسائل على أرض الواقع، ذلك ما يعرّض مصالح المتعامل المضرور للخطر، الأمر الذي يؤثر لا محالة على الاقتصاد الوطني.

وقد تبيّن من هذا التحليل أن صعوبات تنفيذ رسائل الضمان ، تتمثل من جهة في لجوء نوادي الحماية إلى التمسك بتفعيل ما يسمى بـ " التأويل الشخصي" لمحتوياتها عند قيام النزاع، اعتبارا أنها مصاغة في غالب الأحوال باللغة الإنجليزية- بفعل معطيات تاريخية- هذاما يهدد مصالح الحاصلين عليها على أصعدة متعددة سبق شرحها، كما تنحصر من جهة أخرى في واقعة تضمين نوادي الحماية هذه الرسائل، وبصورة مسبقة على شرط تحديد الاختصاص القضائي، وجعله من إختصاص القاضي الإنجليزي أو هيئات التحكيم التجاري البريطانية حصريا، وهذا عند غياب إتفاق بين الطرفين في مسائل الاختصاص.

ودون التغاضي على محاولات نوادي الحماية الطعن في رسائل الضمان المسلمة لصاحب المصلحة بزعم تحريرها تحت وطأة "العنف المعنوي" ، الأمر الذي ينتفى والحقيقة والواقع، فإن الواضح في هذا الإطار أن قوة ونفوذ نوادي الحماية ، وتأثيرها الواضح سابقا وحاضرا على أسواق التأمين في النشاط التجاري البحري الدولي عن طريق إصدار هذه الرسائل أضحى واقعا مسلما به، ولم يسلم المتعاملون الوطنيون من تأثيراته السلبية المتزايدة بفعل تنامي معدلات النشاط التجاري البحري في الجزائر وكثافة عمليات الاستيراد في السنوات الأخيرة، الأمر الذي بات يمس بالمصالح الاقتصادية الوطنية. ولعل أبرز صور هذه الأضرار هو ما تحصل عليه نوادي الحماية في الجزائر من فرص تمكين سفن أعضائها من الإفلات من إجراءات توقيع الحجز التحفظي عليها أو رفعه والسماح لها بمغادرة الموانئ الجزائرية، نظير حصول المتعامل المضرور على رسالة ضمان، لا يمكنه في الحقيقة والواقع وفي كثير من الأحيان من تجسيد حقوقه في الحصول على التعويض من خلالها فعلا، وذلك بسبب العوائق التي يتعمّد ممثلو نوادي الحماية في الجزائر إثارتها سواء من حيث صياغتها أو من حيث ما تضمنته من بنود.

وبفعل عدم خضوع نشاطات نوادي الحماية والتعويض في الجزائر لأي نظام أو إطار قانوني وطني بإستثناء الرخصة الإدارية المسلمة لها من الوزارة المختصة، فقد بات من المنطقي بل من الضروري التساؤل في هذه الدراسة عن سبب غياب مقتضيات تشريعية وتنظيمية خاصة تؤطر هذا النشاط وتراقبه– رغم طابعه الدولي –، فلا إشكال في قيام المشرّع بوضع أحكام ومواد في هذا الإطار يتم إلحاقها بنصوص الأمر رقم 80/76 المعدّل والمتمم المتضمن القانون البحري، يكون الهدف منها تأطير علاقات المتعاملين التجاريين والإداريين البحريين في الجزائر مع هذه النوادي عند نشوء النزاعات، كما تتجه هذه الأحكام إلى فرض الرؤية الوطنية على أشكال ومضامين رسائل الضمان المسلمة للمتعاملين الجزائريين المتضررين لتصبح رسائل الضمان المتداولة في الموانئ الجزائرية ضمانات حقيقية لا تشوبها الصعوبات والعوائق في مرحلة تنفيذها.

وعلى الرّغم من أن هذا الإقتراح يبدو صعب التجسيد بفعل تعارضه مع الطابع الدولي لأحكام التأمين التجاري البحري الدولي من جهة، وصلابة مواقف نوادي الحماية والتعويض في عدم قبول إجراء أية تعديلات محتملة قد تلحق شكل أو محتوى رسائل الضمان التي تصدرها من جهة أخرى، الآن أن وضع تشريع وطني محكم وموضوعي يأخذ بعين الإعتبار معطيات وأعراف التجارة البحرية الدولية، إضافة إلى التحولات الاقتصادية في الجزائر في هذا الإطار لن يتعارض مع الخاصية الدولية للقانون البحري، بل سيكون بمثابة الإجراء الصحيح والدعامة الحقيقية في حماية المتعاملين الوطنيين في النزاعات التي قد تطرأ في معاملاتهم مع هذه النوادي، وبالتالي توفير الإطار الذي يصون ويحفظ الاقتصاد الوطني.

وللتوضيح أكثر، فإن التصوّر الذي تطرحه هذه الدراسة، يشمل العديد من الاقتراحات منها ما هو عملي ومنها ما يصبغه الطابع القانوني، يمكن بلورتها في نصوص تشريعية تلحق بالقانون البحري الجزائري مباشرة بعد القسم السادس من الكتاب الأول المتعلّق بالحجز على السفن ومن هذه الاقتراحات ما يلي :

1- بخصوص اللغة التي تصاغ بها رسائل الضمان :

سبق الشرح أنه ولأسباب تاريخية وموضوعية، فإن رسائل الضمان التي تقدّمها نوادي الحماية والتعويض تصاغ دائما باللغة الإنجليزية وهذا ما أثار ولا يزال يثير عوائق كبيرة عند تنفيذ محتوياتها، وفي هذا الصدد تقترح هذه الدراسة التشريع من أجل إلزام نوادي الحماية الناشطة في الجزائر على تقديم نسخ من الرسالة تكون محررة باللغة العربية تلحق بالنسخة الأصلية مع وجوب التقيد بشرط التطابق الحرفي وفي المعنى لما يرّد في النسختين، وهذا للحيلولة دون تمكين نوادي الحماية من محاولة فرض تأويل شخصي لمضمونها، مثلما تعمد إليه دوما خدمة لمصالحها على حساب مصالح المتعامل الوطني عند قيام النزاع، فالنسخة العربية يجب أن تتطابق في شكلها وفي مضمونها الحرفي مع النسخة الإنجليزية تفاديا لأي إختلاف.

2- بخصوص المصاريف الإضافية المرتبطة بالتعويض :

تطرقت هذه الدراسة في المطلب الثاني من المبحث الثاني إلى حالة خاصة، إعتادت نوادي الحماية تضمينها في رسائلها وهي رفضها إفادة المتعامل المضرور بالمصاريف الإضافية التي ترتبط عضويا بمبالغ التعويض الاجمالية المقيدة في رسالة الضمان، إعتبارا أنها تؤمن إيمانا راسخا أن القضاء المحلي وحتى القضاء الدولي أو هيئات التحكيم التجاري لا يمكنها إلزامها بدفع مبالغ مالية إضافية غير مقيدة في رسالة الضمان، لذا فإن الإقتراح الذي يمكن تقديمه في هذا الإطار، هو إلزام نوادي الحماية والتعويض – عن طريق تشريع وطني– على قبول إقحام هذه المصاريف الإضافية إلى المبالغ الإجمالية إذا كانت مبررة قانونا، وبالتالي تمكين المتعامل الوطني منها تطبيقا لقواعد العدالة. وعلى الرّغم من صعوبة هذا المسعى بالنظر إلى قوة ونفوذ لوبيات نوادي الحماية في فرض شروطها على المتعاملين معها في مختلف موانئ العالم فإن إجراء ضغوطات عليها من قبيل رفض التعامل مع مجهزين أو ناقلين أعضاء في نوادي معينة وحرمانهم من عمليات توريد السلع إلى الموانئ الجزائرية مثلا، إضافة إلى التفكير في توحيد هذه التوجهات على الصعيد المغاربي والعربي وحتى الدولي، يمكن أن يأتي بالنتائج المتوخاة، وبذلك تضطر هذه النوادي إلى إعادة صياغة محتويات رسائل الضمان الخاصة بهذا الموضوع، وتوافق نتيجة لذلك على تنفيذ الإلتزام بدفع مبالغ التعويض مع كل المصاريف الإضافية وتمكين المتعامل المضرور منها .

3- بخصوص الطعن في رسائل الضمان من نوادي الحماية :

خاضت هذه الدراسة سابقا في إحدى المسائل الجوهرية والأساسية التي تحدث خلال مرحلة تنفيذ محتويات رسائل الضمان، وما تمثله من صعوبات وعوائق تحول دون صيانة مصالح المتعامل المضرور، وبالتبعية الاقتصاد الوطني، والمتمثلة في لجوء ممثلي نوادي الحماية عادة إلى خوض إجراءات الطعن أمام القضاء أو هيئات التحكيم الدولية في رسائل الضمان المقدمة من طرفها ، ملتمسة إلغاؤها وإسترداد مبالغها وهذا فور مغادرة السفينة محل الحجز التحفظي ميناء دولة صاحب المصلحة بعد إقرار رفع الحجز عنها، زاعمة أنها قامت بتحرير الرسالة تحت الضغط، وأما ما أسماه بعض الشرّاح بالعنف المعنوي خشية من توقيع الحجز.

ويبدو أن مساعي نوادي الحماية والتعويض في محاولاتها إلغاء رسائل الضمان التي تفتقد في غالبية الحالات إلى الواقعية والموضوعية، والتأسيس القانوني ، تهدف في المقام الأول إلى فرض منطقها وإحكام سيطرتها في نزاعاتها الكثيرة مع المتعاملين التجاريين البحريين في مختلف دول العالم بما فيها الجزائر، مع ملاحظة أن فرض الالتزام على النوادي بتقديم رسالة الضمان عن الطريق القضائي، لا يمكنه بأي حال من الأحوال وصفه بالضغط أوالعنف المعنوي، وذلك لأن قضاة الموضوع يؤسسون أحكامهم وقراراتهم على ضوء أحكام القانون ، كما يمكن للنوادي الطعن في هذه الأحكام أمام هيئات الإستئناف أو النقض، لذا تقترح هذه الدراسة إلزام النوادي بتضمين رسائل الضمان ببنود واضحة تقضي بمنعها من الطعن فيها تحت هذه المبررات.

4- بخصوص الفرض المسبق للإختصاص القضائي والتحكيم :

من الصور الواضحة لقوة ونفوذ نوادي الحماية والتعويض في بسط سيطرتها على نشاط التأمين التجاري البحري الدولي ، هو ما عمدت إلى تضمينه من بنود في رسائل الضمان المتعلّقة بالفرض المسبق للإختصاص القضائي والتحكيم، فيرّد في رسائل الضمان النموجية مقتضيات تفيد منح الاختصاص الحصري للقضاء الإنجليزي عبر آلية (Anti-Suit-Injuction)، في غياب إتفاق مسبق بين الطرفين، وهي عبارة عن دعوى يلتمس من خلالها نادي الحماية الحصول على حكم قضائي في المحاكم البريطانية ، يمنع المتعامل الوطني من الحصول على التعويض المطالب به تجاه المجهز أو الناقل من أعضائه، دون إخضاع النزاع على هيئات التحكيم التجاري الإنجليزية مسبقا، قاطعة الطريق على المتعامل المضرور من مقاضاة المتسبب في الضرر خارج المملكة المتحدة.

وعلى الرغم من أن غالبية النزاعات المتعلّقة بمسائل التعويض الناتجة عن الأفعال الضارة التي يتسبب فيها المجهزون أو الناقلون أعضاء هذه النوادي، تطرح عادة على أقسام النزاعات التجارية والبحرية بالمحاكم والمجالس القضائية الجزائرية، سواء عن طريق دعاوى مباشرة أو دعاوى الحلول، فإن بعض النزاعات الأخرى تخضع للتأثيرات السلبية بعد تفعيل نوادي الحماية للآلية السالفة الذكر الأمر الذي يؤدي إلى إخضاع نزاعات ترتبط بمتعاملين جزائريين إلى القضاء البريطاني وما ينتج عنه من مساس بمصالحهم بفعل واقعة التحيز في القضاء، فإن القبول الضمني بهذه الشروط من المتعامل الوطني تفيد صور من صور الخضوع لسلطة نوادي الحماية وتعريض المصالح الوطنية للحظر. ويعتبر هذا الشرط في العديد من الدول حتى الأوروبية منها من العوائق الكبرى عند تنفيذ محتويات رسائل الضمان، والتي بدء الاتحاد الأوروبي في التفكير في وضع ميكانيزمات تشريعية يمكنها التصدي لهذا الشرط الذي إزدادت حدته بعد خروج المملكة المتحدة من الاتحاد الأوروبي عن طريق ما يسمى بـ "بركسيت" (BREXIT)، وتنامي غلو القضاء البريطاني في تفعيل آلية (Anti-Suit-Injuction) في النزاعات التي تقوم بمناسبة تنفيذ محتويات رسائل الضمان.

وفي هذا الصدد وعلى الرّغم من توافر مقتضيات لتحديد الإختصاص المحلي في الجزائر، فإن هذه الدراسة تقترح تدعيم نصوص القانون البحري الجزائري ببند خاص يحدد الإختصاص القضائي المحلي للمحاكم الجزائرية حصريا عند غياب إتفاق مسبق للنظر في المنازعات التي تثور بمناسبة تنفيذ محتويات رسائل الضمان الصادرة عن نوادي الحماية والتعويض التي يوجد ممثلون عنها في الجزائر، هذا ما سيكرس مبدأ السيادة القانونية للدولة الجزائرية، وبالتالي حماية مصالح المتعاملين الجزائريين ومصالح الاقتصاد الوطني .