


الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس _ مستغانم _
كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

تخصص: لوجستيك أورومتوسطي
مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية
بعنوان:

أهمية التأمين على سيرورة النقل البحري للبضائع
-دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات (2a)-

إشراف الأستاذة:

شايب ذراع خيرة 

إعداد الطالب:

بوفريوة سليم

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	أستاذ مساعد (أ)	بن شني يوسف
مقرا	أستاذة التعليم العالي	شايب ذراع خيرة
مناقشا	أستاذ مساعد (ب)	

السنة الجامعية:

2017/2016

دعاء

اللهم يا مسهل الشديد، و يا ملين الحديد، و يا منجز الوعيد،

و يا من هو كل يوم في أمر جديد

أخرجني من حلق الضيق إلى أوسع الطريق، بك أدفع ما لا

أطيق

و لا حول و لا قوة إلا بالله العلي العظيم

كلمة شكر و تقدير

أولا الحمد و الشكر لله عز و جل الذي اصطفانا بخير دين شرع، و نبي
أرسل محمد الفاتح لما أغلق و الخاتم لما سبق عليه أزكى صلوات الله و
على آله و صحبه أجمعين.

أتقدم بجزيل الشكر و الإمتنان و العرفان لمؤطرتي الأستاذة المحترمة:

شايب ذراع خيرة

كما يسعني أن أقدم باقة شكر و تقدير لكافة الأساتذة والموظفين العاملين
بجامعة عبد الحميد بن باديس و خاصة عمال المكتبة بكلية العلوم

الاقتصادية

كما لا أنسى أن أتقدم بالشكر و العرفان إلى مسؤول الشركة الجزائرية

للتأمينات أخي رضا

و شكري إلى من ساندني في إتمام عملي

بوفريوة سليم

إهداء

إلى من جعل الله تحت قدميها الجنة، شمس القلب الرحيم و الوجه المنير

والدتي أطال الله عمرها

إلى من علمني أن العلم جهاد و الصبر كفاح إلى والدي الغالي حفظه الله

و أطال عمره

إلى من نشأت بينهم و أخذت منهم العطف إخوتي: محمد، عثمان،

عادل.

إلى الكتاكيت العائلة الصغار: وسيم، ريان، سلمى .

إلى أروع حبيبة و أحلى شريكة، زوجتي و أم أولادي.

بوفريوة سليم

فهرس المحتويات

العنوان	الصفحة
الدعاء	
الإهداء	
الشكر و التقدير	
قائمة المحتويات	
قائمة الجداول	
قائمة الأشكال	
المقدمة	
العامة	02
<u>الفصل الأول: مدخل إلى التأمين</u>	06
تمهيد	07
المبحث الأول: الإطار العام للتأمين	08
المطلب الأول: تعريف التأمين و نشأته	08
أولاً: تعريف التأمين	08
ثانياً: نشأت التأمين	09
المطلب الثاني: تقسيمات التأمين	11

13	المطلب الثالث: العناصر الأساسية للتأمين و أهميته
13	أولاً: العناصر الأساسية للتأمين
15	ثانياً: أهمية التأمين
17	المبحث الثاني: الإطار العام للتأمين البحري
17	المطلب الأول: مفهوم و تاريخ التأمين البحري
17	أولاً: تاريخ التأمين البحري
18	ثانياً: مفهوم التأمين البحري
19	المطلب الثاني: إجراءات التأمين البحري
22	المطلب الثالث: عقد التأمين البحري
22	أولاً: خصائص عقد التأمين البحري
23	ثانياً: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري
24	المبحث الثالث: طبيعة الخطر البحري في التأمين
24	المطلب الأول: تعريف الخطر
25	المطلب الثاني: شروط صحة الخطر البحري
27	المطلب الثالث: أقسام الخطر البحري
29	خاتمة
30	<u>الفصل الثاني: الإطار العام للنقل البحري للبضائع</u>
31	تمهيد
32	المبحث الأول: الإطار النظري للنقل البحري

- 32.....المطلب الأول: تعريف النقل البحري و تطوره
- 33.....المطلب الثاني: خصائص النقل البحري و أهميته
- 34.....المطلب الثالث: إستراتيجية و سوق النقل البحري
- 37.....المبحث الثاني: الإطار القانوني للنقل البحري
- 37.....المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري و خصائصه
- 38.....المطلب الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري
- 41.....المطلب الثالث: المتدخلون قانونيا في حلقة النقل البحري
- 45.....المبحث الثالث: الإطار المادي و المؤسساتي للنقل البحري
- 45.....المطلب الأول: تعريف السفينة
- 47.....المطلب الثاني: الحاويات
- 50.....المطلب الثالث: الموانئ
- 58.....خاتمة
- 59.....الفصل الثالث: أهمية التأمين على النقل البحري دراسة حالة الشركة الجزائرية للتأمينات (2a)
- 61.....تمهيد
- 61.....المبحث الأول: تقديم شامل عن الشركة الجزائرية للتأمينات
- 61.....المطلب الأول: التعريف بالشركة الجزائرية للتأمينات
- 61.....المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الجزائرية للتأمينات
- 67.....المطلب الثالث: بعض الإحصائيات عن الشركة الجزائرية للتأمينات
- 68.....المبحث الثاني: الإجراءات المتبعة لعملية الإكتتاب و التعويض في الشركة

- 68.....المطلب الأول: إجراءات عملية الإكتتاب
- 70.....المطلب الثاني: إجراءات عملية التعويض
- 73.....المطلب الثالث: المقارنة بين نقاط القوة و الضعف لعمليتي الإكتتاب و التعويض في الشركة
- 76.....المبحث الثالث: أهمية التأمين على النقل البحري من منظور الشركة
- 76.....المطلب الأول: عملية طلب التأمين البحري بالنسبة للشركة
- 78.....المطلب الثاني: الأخطار البحرية التي تغطيها الشركة
- 83.....المطلب الثالث: مراحل و أهمية عملية التأمين على النقل البحري للبضائع
- 87.....خاتمة
- 89.....الخاتمة العامة
- 93.....قائمة المراجع

الملاحق

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
15 - 14	نموذج طلب تأمين النقل البحري	01

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
09	شروط الخطر لكي يكون قابل للتأمين	01
37	مخطط المتدخلون في حلقة النقل البحري	02
58	الهيكل التنظيمي للشركة الجزائرية للتأمينات	03

مقدمة

عامّة

مقدمة عامة:

__ إن التحول من الإقتصاد المخطط إلى إقتصاد السوق شهد المرور بمرحلة إنتقالية ذات جملة من الإجراءات الإصلاحية الجذرية على المستويين الجزئي و الكلي، مما دفع السلطات العمومية إلى التفكير في إدخال إصلاحات عميقة في هذا النظام، هدفها إعطاءه الأدوات الضرورية للعمل كمؤسسات تتمتع بالإستقلالية، من أجل تحقيق مردودية تسمح لها بالإستمرارية والتطور، إذن لا بد لهذه المؤسسات الإهتمام بمستوى أدائها لتحقيق الربحية، والجدير بالذكر أن الذي يعتبر من أهم ملامح الاقتصاديات المتطورة تزايد الإهتمام بقطاع التأمينات وإنعاش حركتها بإعتباره المرآة التي تعكس المستوى الحقيقي للتطور، و بذلك يكون الهدف المنشود من خلال صناعة التأمين هو بناء إقتصاد متكامل يضع النظام المالي الجزائري في صميم النماء الإقتصادي و المنافسة الدولية.

ويتخذ التأمين عدة فروع، منها ما يعرف بالتأمين البحري الذي يقوم على فكرة مفادها أن توزع الأضرار و الخسائر الناتجة عن حادثة معينة بإعتباره وسيلة أمان و حماية في العمليات التجارية البحرية إذ من النادر أن تبحر أية سفينة دون أن يتم التأمين عليها، كما يعد الدعامة الأساسية لممارسة النقل البحري و الذي بواسطته يتم نقل ثلاثة أرباع التجارة الدولية لاسيما في وقتنا الحالي ويمكن القول أن النقل البحري يقوم بدور هام في النهوض بالمجال الإقتصادي لمختلف الدول، كما يمثل العمود الفقري و الركيزة الأساسية لحركة التجارة الدولية، و لأجل ذلك تتم المعاهدات الدولية بتنظيمه وتطويره عن طريق الإتفاق على وضع بنود و قوانين و لذلك يوجد بما يسمى الإطار القانوني أو عقد النقل البحري.

1. الإشكالية:

و من هذا المنطلق ينبثق السؤال الرئيسي لهذا البحث في صيغته التالية:

ما أهمية التأمين البحري على سيرورة نقل البضائع؟

2. الأسئلة الفرعية:

و يندرج تحت هذا السؤال الرئيسي مجموعة من الأسئلة الفرعية:

➤ هل التأمين إختياري أم إجباري؟

➤ ماذا نعني بالخطر في التأمين البحري؟

➤ إلى أي مدى يمكن إعتبار التأمين البحري مهم بالنسبة النقل البحري و كيف يتم النقل البحري؟

3. الفرضيات:

لمعالجة الإشكالية المطروحة و التساؤلات الفرعية نحاول بناء الفرضيات التالية:

➤ التأمين إجباري فهو عبارة عن جدار حماية من الخسارة المترتبة عن وقوع الخطر ،

➤ يعتبر الخطر من أهم عناصر التأمين البحري، فهو أصل التأمين، فلا يوجد تأمين دون خطر؛

➤ يمثل النقل البحري أفضل وسيلة للتجارة الدولية، و أقلها تكلفة، و يتم النقل البحري بموجب عقد يسمى

عقد النقل البحري، و هذا الأخير يعد من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة كونها أداة للملاحة البحرية

4. أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في تبيان خصوصية شركات التأمين على الأضرار و الخسائر، و معرفة بيعة نشاطها

القائم أساسا على تحمل المخاطر المهددة للأنشطة الإقتصادية المختلفة، كما يكتسب هذا البحث أهمية

التأمين في مجال النقل البحري للبضائع بإعتبار هذا الأخير العمود الفقري و القلب النابض لحركة التجارة

الدولية و بالتالي المساهمة في النمو الإقتصادي.

5. أهداف البحث:

تصبو هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

➤ إبراز أهمية التأمين بصفة عامة في تغطية المخاطر، بغية توضيح الرؤية للأطراف ذات الصلة بالعملية التأمينية.

➤ التعريف بمفهوم التأمين البحري و أهميته ككفالة إجبارية في مجال التجارة البحرية.

➤ أهمية التأمين على الخطر البحري على السفينة و البضاعة بإعتبار البحر مكانا غير آمن.

➤ تسليط الضوء على مدى أهمية دور النقل البحري في منظومة التجارة الدولية.

6. أسباب إختيار الموضوع:

يعود إختيارنا لهذا الموضوع نظرا لنوع التخصص و الميول الشخصي للبحث في مجال التأمين البحري لنقل البضاعة، إضافة إلى الرغبة في الإطلاع على نواحي هذا الموضوع ذو الأهمية البالغة و المتمثلة في التعمق في دراسة أهمية التأمين في تغطية الأخطار التي تحدث في البحر من خلال عملية النقل، دون الإغفال عن الدور الذي يلعبه في تعزيز الملاءة المالية لشركات التأمين.

7. المنهج المستخدم في البحث:

في ضوء طبيعة موضوع الدراسة الذي يدخل ضمن الدراسات الاقتصادية، إعتدنا في الجزء النظري على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال عرض المفاهيم المتعلقة بالإطار العام للتأمين و كذلك النقل البحري، وأما الجانب التطبيقي فتم الإعتماد على منهج دراسة الحالة من خلال معالجة المعلومات التقنية و المالية لشركة التأمين الجزائرية و ترجمتها في جداول و أشكال.

8. هيكل البحث:

للإمام بكافة جوانب البحث و للإجابة على الإشكالية المطروحة و كافة التساؤلات الفرعية إرتأينا أن نقسم

البحث إلى فصلين نظريين و فصل تطبيقي و ذلك على النحو لتالي:

الفصل الأول: مدخل إلى التأمين.

الفصل الثاني: الإطار العام للنقل البحري للبضائع.

الفصل الثالث: دراسة حالة لشركة التأمين a 2.

الفصل الأول

مدخل إلى

التأمين

تمهيد:

- أصبح التأمين اليوم من معايير التمايز في العصر الحديث فقياس التقدم الاقتصادي لأي دولة يعتمد على قياس صناعة التأمين، و قد بات التأمين أحد المتطلبات التنموية الاقتصادية بمختلف أنواعها، مما أحدثه هذا النظام من قفزة نوعية خاصة في الاقتصاديات الصناعية للعديد من الدول.
- و يشغل التأمين البحري مركزا بالغ الأهمية في القانون البحري، فمن القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها إبتغاء الأمن و الضمان، وبالتالي تخفيف عبئ الخسائر.
- و من أهم عناصر التأمين البحري الخطر حيث أن هذا الأخير يعتبر أصل التأمين البحري إذ أن معظم التجارة العالمية تعتمد على النقل البحري، فيجد التاجر نفسه أمام أخطار بحرية قد تسبب في حالة تحققها أضرار و خسائر جسيمة الأمر الذي دفع التجار إلى إيجاد نظام من شأنه تخفيف الأضرار.

المبحث الأول: الإطار العام للتأمين

- إن فلسفة التأمين لها معنى الإجراء الوقائي الذي يخفض من منسوب عدم التأكد و إحلاله بالتأكد عن طريق تجميع الأخطار، و بالتالي هو أداة تنطوي على التقليل من درجة الخطورة و التخفيف من حدة الأضرار و الحوادث المتوقع حدوثها في المستقبل.

المطلب الأول: تعريف التأمين و نشأته

أولاً: تعريف التأمين: هناك عدة تعاريف للتأمين نذكر منها:

- حسب ما جاء في نص المادة 619 من القانون المدني الجزائري " فإن التأمين هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراد مرتب أو أي عوض مالي آخر، في حالة وقوع حادث أو تحقق الخطر المبين في العقد، و ذلك مقابل قسط أو دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".¹

- حسب الدكتور طارق قندوز و بلال بن بتيش فإن التأمين هو إتفاق بين طرفين يتم من خلاله تحويل الخطر المعرض له الطرف الثاني (المؤمن له) إلى الطرف الأول (المؤمن) نظير دفع مبلغ معين يتم حسابه حسب القوانين المعمول بها، و بمقتضاه ينتقل عبئ الخطر المتوقع من خسارة مادية محتملة إلى المؤمن بطريقة تسمح بتوزيع الخطر على عدد كبير من العملاء المعرضين لذات الخطر أو الأخطار المشابهة؛²

- كما يعرفه زياد رمضان على أنه عمل يسعى إلى توزيع الخطر على أكبر عدد ممكن من الأفراد مقابل مبلغ بسيط من المال يسمى قسط التأمين يدفعه المؤمن له إلى الهيئات المتخصصة (شركات التأمين) التي تقوم بدورها بتحمل نتائج الخطر مقابل الأقساط التي تجمعها، و ذلك بأن تدفع تعويضاً عن الأضرار أو الخسائر

1- المادة 619 من القانون المدني الجزائري، الفصل الثالث عقد التأمين، القسم الأول أحكام عامة، 2008، ص 102

2 طارق قندوز، بلال بن بتيش، سوق التأمين العربي (المنجزات و المعوقات)، دار جرير للنشر و التوزيع، عمان، 1436هـ - 2016م،

التي تلحق بالمؤمن له بموجب عقد ينظم العلاقة بين شركة التأمين و المؤمن له يسمى عقد أو بويصلة التأمين.¹

- ويعرف التأمين على أنه وسيلة اقتصادية لتخفيض الخطر و التخلص منه من خلال تجمع عدد كبير كاف من الوحدات المتجانسة المعرضة للخطر في مجموعة واحدة لجعل الخسائر من الممكن التنبؤ بها على مستوى المجموعة ككل.²

- و من خلال مما سبق يمكن القول أن التأمين ما هو إلا عملية يساهم من خلالها الأفراد أو المؤسسات بأقساط تمكنهم من الحصول على حق الحماية في حالة وقوع الأخطار المؤمن عليها في شكل تعويض تدفعه هيئة التأمين التي تأخذ على عاتقها تحمل الأخطار المؤمن عليها.³

ثانيا: نشأة التأمين

- لقد شهدت المجتمعات كلها و على الدوام ظواهر مختلفة من التعاون و المساعدة المتبادلة لمواجهة وقائع وأخطار كانت تقلق الأفراد و الجماعات، فمنذ القدم جدا كانت الأسرة هي الخلية الأولى التي وفرت الأمان لأفرادها بحكم طبيعة الرابطة التي تربط بينهم و التي تجعل تعاضدهم أمر غريزي، فالفرد كان يسعى في نطاق أسرته على تنفيذ مستلزمات الأمان، خاصة و أن لقمة عيشه و مقومات بقائه تشكل انشغاله الأول، ففي مرحلة المجتمعات الزراعية و الإنتاج الحربي و في مرحلة قريبة كان أفراد الأسرة يقيمون مجتمعين في منزل واحد، ولكن دور الأسرة في توفير الأمان لأفرادها كان يتراجع عبر التاريخ بفعل عوامل متعددة أدت إلى تشعب المشكلات نتيجة للارتقاء الحضاري الذي يتميز بتعدد حاجات الإنسان خاصة تلك التي تتصل بتحقيق الأمان ذي التكاليف المتنوعة و المرهقة، و هكذا استيقظت الحاجة إلى ملجأ تأميني بديل أكثر قدرة على

1 زياد رمضان، مبادئ التأمين دراسة عن واقع التأمين، دار صفاء للنشر و التوزيع، الأردن، 1998، ص 13

2 مختار الهانس، عبد النبي حمودة، مبادئ الخطر و التأمين، الدار الجامعية للطباعة و النشر و التوزيع، الإسكندرية، 2001، ص 45
كمال رزق، محمد لمين مراكشي، واقع قطاع التأمينات و إعادة التأمين، الملتقى الدولي السابع حول الصناعة التأمينية، الواقع العملي و آفاق التطوير-تجارب الدول-، جامعة حسينية بن بوعلي، الشلف، 2012 3

توفير الطمأنينة له خاصة في بيئة المجتمع الصناعي الذي يتميز بتزايد عدد الأخطار يوماً بعد يوم.¹ ومن خلال هذه السيرة التاريخية يمكن القول أن التأمين نشأ قديماً من خلال فكرة التعاون و التي كانت لها نماذج عديدة بدائية لدى الشعوب القديمة، كما هو الحال في الجمعيات التي أقيمت لدفن الموتى بمصر منذ آلاف السنين، ذلك لاعتقادهم بوجود حياة أخرى تشتت الإحتفاظ بأجسادهم بعد موتهم، و بسبب زيادة التكاليف يقوم الأعضاء بدفع إشتراك سنوي للجمعية أثناء حياتهم في نظير ضمان المصاريف اللازمة لبناء المقابر، لتحنيط الجثث و استخدام التوابيت بقصد حفظ الجسم سليماً للحياة الأخرى، بدلا من المصاريف الأولى التي يهتم أفراد المجتمع بتأمينها في عصرنا الحالي.²

وفي منتصف القرن السابع عشر قام لوريترو تونتي باختراع les tontines و التي تمثل مجموعة من المشتركين يتم استثمار اشتراكاتهم خلال مدة سريان العقد، و بعد ذلك يتم إقتسام الأرباح على الأعضاء الباقين على قيد الحياة عند إنتهاء فترة الصلاحية العقد.³

وفي بداية القرن الثامن عشر حتى القرن التاسع عشر ثلاثة أشكال للتأمين التأمين البحري، التأمين من الحريق وتأمين الحياة، والذي ارتبطت هذه الأشكال بالتطورات الاقتصادية و القانونية، بالإضافة إلى أن ما يميز هذه الفترة أنه من خلالها كان أول تدخل للدولة في السوق التأميني يرجع إلى 1935.⁴

ثم ظهرت صور جديدة للتأمين على الحياة و ذلك بوضع جداول و إحصائيات خاصة بالوفيات، تتيح تحديد درجة إحتمال الوفاة و قسط التأمين،⁵ على نحو علمي و فني دقيق مما أدى إلى اكتساب الشرعية القانونية والعلمية، بعدما كان يعتبر من قبيل المضاربة على حياة الإنسان.

1 Y vonne Lamber Faivre, Droits des Assurances, 11 eme edition, ed Dalloz, Paris , 2001, PP 04-05

2 مصطفى محمد جمال، أصول التأمين "عقد الضمان" : دراسة مقارنة للتشريع و الفقه و القضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1999، ص ص _ 08 - 09

3 محمد محسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، 1999، ص 23

4 Dominique Henriët, jean charle rochet, Microeconomique de Assurance, ed economica, Paris, 1991, p p 18 19

5 Denis Clair, Lambert, Economie des Assurances, Armand Collin/ Masson, 1996, P 08

المطلب الثاني: تقسيمات التأمين

يمكن تقسيم أنواع التأمين بالاعتماد على عدة معايير من أبرزها ما يلي:

1. حسب موضوع الإيجار و الاختيار:

● **التأمين الاختياري**¹: ويشمل كل أنواع التأمين التي يتعاقد عليها الفرد أو المؤسسة بمحض إرادتهم، ذلك للحاجة الملحة لمثل هذه التغطية التأمينية، أي أنه لا بد أن تتوفر هنا حرية الاختيار كأساس في التعاقد بين شركة التأمين و بين الفرد أو المؤسسة، و هذا التأمين تباشره منشآت و هيئات مملوكة للأفراد أو المجموعة منهم أو للدولة في صورة شركات أو جمعيات يحكمها القانون الخاص الذي ينظم المعاملات المالية في الدولة،² و من أمثلة هذا النوع من التأمين نجد: تأمين الحوادث و الحريق و تأمين السيارات غير الإيجاري و السرقة و التأمين البحري، و يطلق على هذا النوع من التأمينات بالتأمينات الاختيارية أو الخاصة.

● **التأمين الإجباري**: و يعرف بالتأمين الاجتماعي و هو إجباري و ليس اختياري للعامل أو صاحب العمل، متى توافرت شروطه، فالاشتراك في هذا التأمين هو التزام مصدره القانون الذي يحدد أحواله و شروطه وآثاره ولا يملك أي طرف من أطراف العلاقة التعديل في ذلك، حيث يختلف التنظيم القانوني لهذا التأمين عن ذلك الذي يخضع له التأمين الخاص لأن هذا الأخير يخضع لقاعدة العقد و ذلك في إطار القواعد الآمرة التي أوردتها المشرع في هذا الشأن، و أما التأمين الاجتماعي فيتولى المشرع تنظيمه و ذلك من كافة جوانبه سواء من حيث الشروط و الأحكام، كما تتولى الدولة مراقبة تنظيمه و تتولى إدارة شؤونه،³ و يشمل هذا النوع من التأمين كافة التأمينات الاجتماعية مثل: (العجز، الوفاة، الشيخوخة، البطالة، المرض و إصابات العمل).

1 Messaoud Boualem TAFYANI, système d' assurance compare, (Algérie, Europe de l'est), office des publication universitaires, p 30

2 عبد الهادي السيد، محمد تقي الحكيم، عقد التأمين (حقيقته و مشروعيته)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص 150

3 محمد حسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، الدار الجامعية، بيروت، 1999، ص ص 52- 53

2. حسب معيار تحديد الخسارة:¹

● التأمينات النقدية: و تشمل كافة أنواع التأمين التي يصعب تقدير الخسارة المادية الناتجة عنها عند تحقق مسببات الخطر المؤمن منها، و ذلك لوجود جانب معنوي نتيجة تحقق الخطر، فنظرا لصعوبة القياس للأخطار المعنوية يتفق مقدما على مبلغ التعويض المستحق عند تحقيق هذا الخطر فعلا و يتمثل ذلك في مبلغ التأمين، و تعد تأمينات الحياة من أبرز التأمينات التي ينطبق عليها الاعتبار السابق لذلك أطلق عليها بالتأمينات النقدية أي التي تقدر فيها الخسارة مقومة بالنقد مقدما و التي يجب تحملها بالكامل عند تحقق الخطر المؤمن منه.

● تأمينات الخسائر: و تشمل كافة أنواع التأمين التي يسهل فيها تحديد الخسارة المادية الفعلية الناتجة عن تحقق الخطر المؤمن منه، و ينطبق ذلك على تأمينات الممتلكات بأنواعها المختلفة، فالتعويض هنا يتناسب مع الخسارة الفعلية و محد أقصى مبلغ التأمين المحدد في وثيقة التأمين؛

3. حسب معيار الخطر موضوع التأمين:

● تأمينات الأشخاص²: يكون الخطر المؤمن منه متعلقا بشخص المؤمن له، و من أمثلته: التأمينات على الحياة، التأمين من المرض، التأمين من الشيخوخة و البطالة، تأمينات الحوادث الشخصية و إصابات العمل، ويمكن للشخص أن يؤمن نفسه و أولاده و زوجته.

● تأمينات الممتلكات: يغطي تأمين الممتلكات الخسائر التي يتعرض لها الشخص لدى تعرض ممتلكاته للأخطار مثل الحريق، خطر السرقة، خطر الزلازل و خطر الغرق،³ كما قد يكون الموضوع المؤمن عليه نقودا أو مجوهرات ثمينة أو قد يكون قرض من القروض التجارية.

1 إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، التأمين و رياضياته، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 19

2 جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 112

3 زيد منير عبوي، إدارة التأمين و المخاطر، دار كنوز المعرفة للنشر و التوزيع، الأردن، 2006، ص 45

• **تأمينات المسؤولية المدنية:** هنا يتم التأمين على الضرر الذي ينجم على مسؤولية اتجاه الغير، سواء كان الضرر قد أصاب الغير في ماله أو جسده، و هنا نكون بصدد ثلاثة أشخاص المؤمن و المؤمن له و المصاب الذي يكون له دعوى ضد المؤمن مباشرة للحصول على التعويض بالرغم من أنه ليس طرفا في العقد،¹ ويشمل : تأمين المسؤولية لأصحاب السيارات و السفن و الطائرات و مالكي المحلات العامة كالسينما والمطاعم، المسارح و الفنادق، تأمين المسؤولية المدنية لأصحاب الأعمال من إصابات العمل والأمراض المهنية، الأخطاء المهنية لكل من الأطباء و المهندسين و الصيادلة، و كذا تأمين المسؤولية للمالك إزاء جيرانه، عن الأضرار التي تصيبهم بسبب أي خطر يحدث في مبناه و يمتد إلى ممتلكاتهم.²

المطلب الثالث: العناصر الأساسية للتأمين و أهميته

أولا: العناصر الأساسية للتأمين

-توجد عناصر أساسية تعتمد عليها شركات التأمين لتحديد الصورة التعاقدية للخدمة التأمينية مع العميل، وتمثل هذه العناصر في ما يلي:³

1. طرفي العقد: و يتمثل في كل من المؤمن و المؤمن له و أما الأول فهو مجموعة أو شركة التي تقوم بالتأمين و دفع التعويض عند وقوع الحادث أو الخطر المبين بالعقد، و المؤمن له هو الطرف الآخر الذي يقوم بدفع القسط مقابل التعويض.

2. الخطر: و يمكن تعريف الخطر التأميني حسب الدكتور أحمد صلاح عطية على أنه " حادث محتمل الوقوع في المستقبل، ولا يتوقف تحقيقه على إرادة أحد المتعاقدين"، و يعرفه محمد رفيق المصري على أنه " عدم التأكد بحدوث خسارة مادية نتيجة لوقوع حادث مفاجئ"⁴.

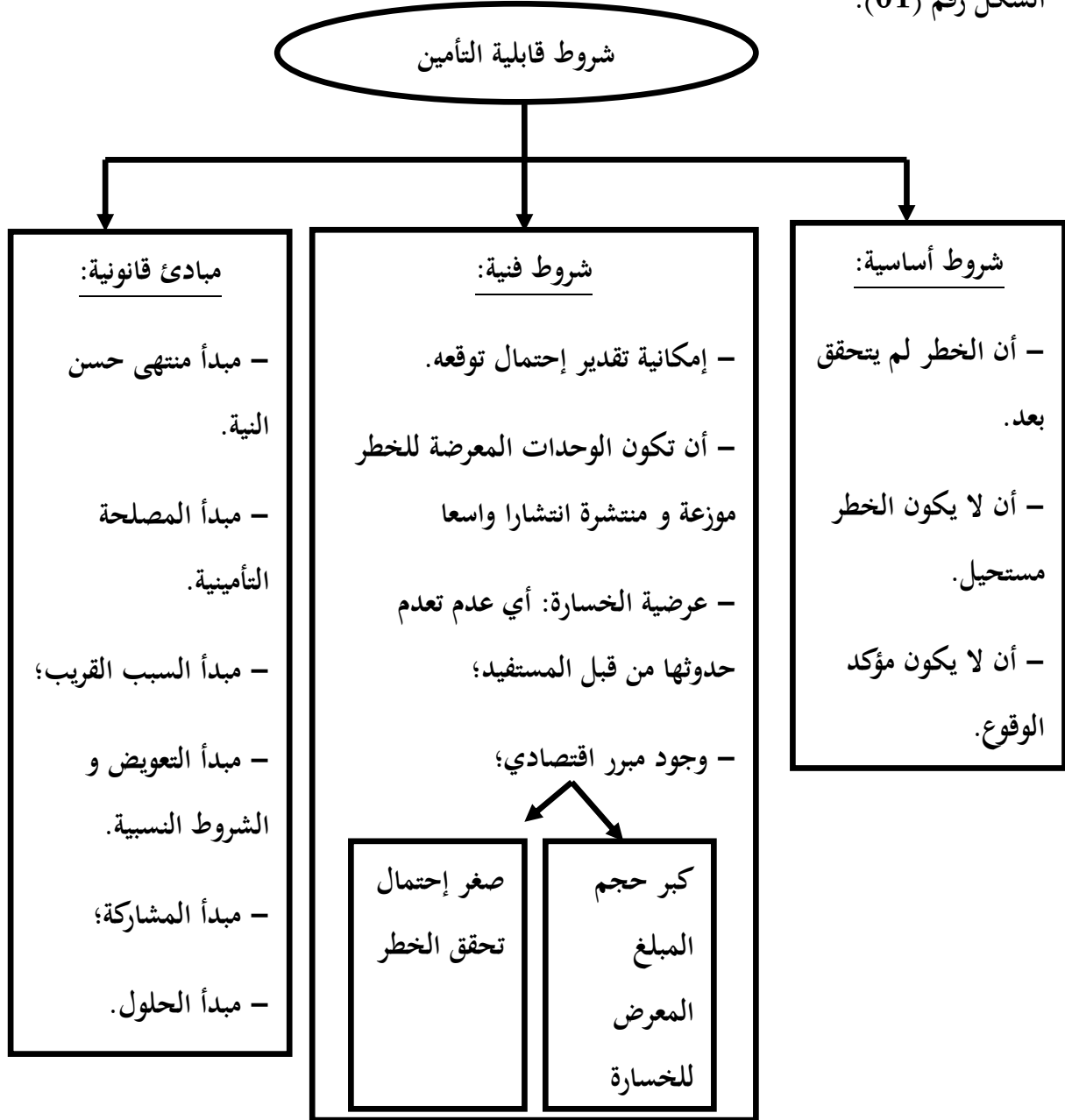
و من خلال التعريفين يمكن تحديد العناصر المميزة للخطر و التي تتمثل فيما يلي:

1 محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، الدار الجامعية، بيروت، دون سنة، ص 33
2 H de Moulin, Beaufort, Assurances et Responsabilité , édition Dunod, Paris, 1978 , p 72
3 أحمد صلاح عطية، محاسبة شركة التأمين، الدار الجامعية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2003، ص 7
4 محمد رفيق المصري، التأمين و إدارة الخطر، دار زهران للنشر و التوزيع، عمان، 2008، ص 11

- أن يكون الخطر نتيجة حادث لا إرادي، بمعنى أنه غير معتمد من جانب العميل؛
- احتمال تحقيق الخطر في المستقبل، فلا يكون مؤكد الحدوث؛
- تحقيق الخطر يؤدي لخسارة مالية، و بالتالي يمكن قياسها كمياً؛

و الشكل التالي يمثل الشروط الواجب توافرها في الخطر حتى يكون قابلاً للتأمين:

الشكل رقم (01):



المصدر: أحمد عبد الله قمحاوي أباضة، مدخل كمي لإدارة الأخطار و رياضيات المال و الاستثمار، مكتبة و مطابع الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2002، ص 47.

3. القسط: و هو " ما يقوم العميل بدفعه إلى شركة التأمين مقابل تغطية الخطر المؤمن ضده، بمعنى أن القسط

يعتبر سعر الخدمة التأمينية التي تقدمها الشركة إلى العميل، و يتميز القسط بعدة أمور و هي:

- مقدار الخطر المؤمن ضده و الذي يتم حسابه عن طريق متخصصين يطلق عليهم إسم الخبراء الإكتواريون.
- النفقات الإدارية و المالية و العمولات و الضرائب و نسب أخرى التي تواجهها شركة التأمين أثناء تقديم خدماتها.

• مبلغ التأمين و الذي يمثل مقدار الضرر حيث كلما ازداد هذا المبلغ كلما أدى إلى زيادة القسط؛

4. مبلغ التأمين: هو مبلغ النقود الذي يدفعه المؤمن للمؤمن له عند تحقق الحادث المؤمن منه، في تأمين

الأشخاص يكون المبلغ محددًا حسب الاتفاق، أما في تأمين الأضرار فيكون حسب مقدار الضرر الذي يلحق

المؤمن له.¹

ثانيا: أهمية التأمين

-تكمن أهمية التأمين في الخدمات التي توفرها للدول و الأفراد و المؤسسات الاقتصادية و التجارية و من

أهم فوائده:²

1. توفير الأمان و راحة البال من خلال تخفيفه درجة القلق و الخوف لدى الأفراد و أصحاب رؤوس الأموال،

على اعتبار أن وجوده يوفر الضمان لتوفير التعويضات المالية عن الخسائر الناتجة عن تحقيق أخطار معينة؛

2. يسمح التأمين للأفراد و العائلات باستعادة نفس المركز المالي السابق قبل وقوع الخسارة، و بالتالي المحافظة

على نفس المستوى المعيشي دون اللجوء إلى طلب المساعدة من الغير؛

3. إن التعويض يضمن استمرار المشاريع في مزاولة نشاطها، و بالتالي يحفظ وظائف العاملين في تلك المشاريع،

كما يضمن استمرار توفير السلع للمستهلك، و هو بذلك يضمن الاستقرار الاقتصادي للأفراد و المشروعات.

1 شريف علي الصوص، التجارة الدولية (الأسس و التطبيقات)، دار أسامة للنشر و التوزيع، عمان، 2012، ص 239

2 كمال محمود جبرا، التأمين و إدارة الخطر، الأكاديميون للنشر و التوزيع، عمان، 2015، ص 15

4. إن صناعة التأمين تعد مصدرا من مصادر تمويل المشروعات الاستثمارية من خلال توظيف أقساط التأمين لتمويل ودعم المشاريع الاستثمارية من خلال توظيف أقساط التأمين لتمويل ودعم المشاريع الاقتصادية والمالية والاستثمار بها، و لا شك أن هذه الاستثمارات تلعب دورا كبيرا في النمو الاقتصادي و تمويل خطط التنمية الاقتصادية و الاجتماعية.

5. إن التأمين يعتبر أساسا للائتمان التجاري، فتأمين الائتمان يشجع على التوسع في عمليات الإقراض وعمليات البيع بالتقسيط، بحيث يضمن حصول المقترضين و البائعين على حقوقهم كاملة في حالة وفاة المدين أو المشتري، و يضمن للمدين سداد الرصيد المتبقي عليه إذا ما توفي قبل تمام السداد و بالتالي يزيل من على كاهل الورثة عبئ الاستمرار في سداد الدين.

6. يساهم التأمين في تطوير وسائل الوقاية و المنع بهدف تخفيض معدل تكرار وقوع الحوادث أو تقليل حجم الخسائر المتوقعة، و ذلك من خلال قيام شركات التأمين بإجراء البحوث و الدراسات أو دعمها و جلب المختصين في مجال الأمن و السلامة من أجل استحداث و تطوير تلك الوسائل و تقديم التوصيات التي من شأنها تقليل الخسائر.

7. تمثل أقساط التأمين جزءا لا يستهان به من المعاملات التجارية الدولية في شكل استيراد و تصدير غير مرئي تعتمد عليه دول كثيرة، كجزء هام من صادراتها و يعود عليها بمبالغ طائلة في صورة أقساط تأمين و إعادة تأمين.¹

1 كمال محمود جبرا، مرجع سبق ذكره، ص 16

المبحث الثاني: الإطار العام للتأمين البحري

- إن التأمين البحري يعد من أهم الدعامات التي تقوم عليها التجارة البحرية و بالتالي التجارة الخارجية، مما يؤدي بدوره إلى ازدهار الحياة الاقتصادية و استقرار الأوضاع الاجتماعية، حيث يقترن اسم التأمين بالقدم باعتباره أقدم أنواع التأمين، و تنبثق أهمية دراسته بتعدد الأخطار.

المطلب الأول: مفهوم و تاريخ التأمين البحري

أولاً: تاريخ التأمين البحري

- و التأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين، إذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد، نظرا للمخاطر الجسيمة التي تكثف الملاحة البحرية، و يرجع التأمين البحري في نشأته إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة الذي عرفته الشعوب القديمة، و ينحصر هذا النظام في أن شخصا يقرض مجهزة السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود، حتى إذا إنتهت الرحلة البحرية بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة، و لم تصل السفينة و البضائع أعفي المقرض من رد ما اقترضه؛¹ و قد كان النشاط الاقتصادي يعتمد بالدرجة الأولى على الملاحة البحرية، مما يساعد على انتشارها خاصة في البلاد الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط، و كانت هذه الملاحة تواجه مخاطر جسيمة مقارنة بالمخاطر التي كانت تواجه النقل البري، يضاف إلى ذلك أن الوسائل التي كانت تستعمل في الملاحة البحرية كانت بدائية غير مجهزة لمواجهة مخاطر البحر، كل هذه الأسباب ساهمت في ظهور أنظمة قانونية، كانت تهدف إلى تخفيف عبء المخاطر الجسيمة للملاحة البحرية من خلال نقلها على كاهل أصحاب السفن، و البضائع إلى مقرضي النقود، لهذا ظهر عقد القرض البحري، و نظام الحسائر المشتركة عند الرومان²، و بالنسبة إلى جذور التأمين البحري فإنه يرجع إلى الإمبراطورية الرومانية حيث نشأ بناء على طلب من تجار الأسلحة بالمخاطرة

1 مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1996، ص 06

2 إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 30

باستثمار رؤوس أموالهم من أجل إرسال أسلحة بحرا، لتزويد القوات الرومانية بها¹، و مقابل ضمان الحكومة الرومانية لتجار أموالهم في حال فقدانها سواء بتعريضها للأخطار الناجمة عن هجمات العدو بحرا أو الأعاصير التي قد تمس المعدات أثناء شحنها على السفن، و بذلك تعد الإمبراطورية الرومانية بداية تاريخية للضمان البحري عن الأخطار الحربية البحرية².

وخلال بداية القرن السابع عشر 17م، صدر في إنجلترا سنة 1601 أول تشريع في بريطانيا سمي بقانون الملكة إليزابيث الذي نظم بعض قواعد التأمين البحري، كما تم وضع وثيقة خاصته من طرف جماعة لويدز لعقد التأمين البحري لضمان كل السفن و البضائع و حددت فيها كل الأخطار البحرية التي تغطيها³.

ثانيا: مفهوم التأمين البحري

- هناك عدة تعاريف للتأمين البحري حيث تختلف في اللفظ و تتفق في المضمون، و سوف نعرض جملة من هذه التعاريف كما يلي:

حسب يوسف حجيم الطائي فإن التأمين البحري عبارة عن غطاء يضمن للمؤمن له التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة من تلف و تأخير و ذلك بموجب شروط وثيقة التأمين⁴.

و حسب جمال الحكيم فإن القانون البحري المصري في المادة 173 بقوله "السيكورتاه البحرية": و هي عقد يتكفل المؤمن الذي هو صاحب السيكورتاه للمؤمن له الذي هو صاحب البضائع أو السفينة أو نحوها في مقابلة عوائد متفق عليها تسمى السيكورتاه، بأن يدفع بقدر المبلغ المعين في مشارطة السيكورتاه الخسارات التي تحصل للمؤمن له بحادثة بحرية في الأشياء المعرضة لأخطار السير في البحر.

1 شوكت محمد عليان، التأمين في الشريعة و القانون، دار الشوق، الإسكندرية، 2008، ص 14

2 Berres Claudes, Droit des assurances entreprises et organismes d'assurance, tome 1, LGD , Paris, 2ème Edition, p0 1

3 سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1994، ص 204

4 يوسف حجيم الطائي و آخرون، إدارة التأمين و المخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، 2011، ص 225

و حسب نفس المصدر فإن قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 فإن التأمين البحري هو عقد بموجبه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له، بالكيفية و المدى المتفق عليها عن أية خسائر بحرية¹؛ و يعرفه كل من سلامة عبد الله و عصام الدين عمر على أنه عقد يتعهد بواسطته المؤمن له بالطريقة و الحد المتفق عليه من الخسائر البحرية التي قد تحدث أثناء عملية النقل²؛ و منه يمكن القول أن التأمين البحري هو عقد يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية؛

المطلب الثاني: إجراءات التأمين البحري

1. إجراءات الإصدار: و تشمل ما يلي³:

● **طلب التأمين:** و يتم بطريقتين: الأولى متمثلة في فتح اعتماد مستندي في البنك من طرف العميل، و يقوم البنك بإبلاغ شركة التأمين المدون اسمها على طلب الاعتماد بتفاصيل البضاعة و الرحلة و مبلغ التأمين و نوع الغطاء و أي شروط يطلبها البنك، و أما الطريقة الثانية فتشمل تأمين البضاعة بضمان المستندات و يتم مباشرة عن طريق العميل و ذلك بإرسال فاتورة أو بوليصة شحن أو أي وثيقة أخرى يثبت فيها اسم العميل، طريقة الشحن، البضائع، تغليف البضائع، الرحلة، مبلغ التأمين. و النموذج التالي يمثل طلب التأمين البحري على البضاعة:

1 جمال حكيم، التأمين البحري (دراسة عملية و قانونية)، مكتبة النهضة المصرية للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 55
2 سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، التأمين البحري (أصوله العملية و العلمية)، الطبعة 02، دار النهضة العربية للنشر، الإسكندرية، 1981، ص 16
3 عز الدين فلاح، التأمين (مبادئه و أنواعه)، دار أسامة للنشر و التوزيع، 2008، ص 106

نموذج طلب التأمين البحري

نرجو إجراء التأمين باسم:

العنوان:

قيمة التأمين:

عن البضائع الآتي بيانها:

ضد الأخطار:

على الباخرة:

السفريّة من:

ملاحظات:

الإمضاء

المصدر: محمد محمود الكاشف، التأمين على الشحنات، الغرفة التجارية الصناعية، المملكة العربية السعودية،

1977، ص 06

2. إجراءات التعويض:¹

- تقديم المطالبة: يعلم المؤمن له شركة التأمين (قسم المطالبات) هاتفياً أو خطياً و يتبع ذلك تبليغ خطي بحصول أضرار للبضاعة المؤمنة و تذكر تفاصيل أولية عن تلك الأضرار و قيمة التعويض المطالب به و رقم عقد التأمين.

- المستندات المطلوبة: تقدم جميع المستندات الأصلية الخاصة بالحادث و هي:

- بوليصة التأمين

- الفاتورة التجارية

- بوليصة الشحن

- شهادة المنشأ
 - قائمة التعبئة
 - البيان الجمركي
 - كتاب احتجاج على وكيل الباخرة أو وكيل شركة الطيران أو الناقل البحري.
- وتقوم الشركة بفتح ملف بالحادث يحتوي على جميع هذه المستندات و يسجل الحادث بسجل خاص بالشركة.
- **الكشف الموقعي:** يتم الكشف على البضاعة المتضررة من قبل موظف تعويضات الشركة في مكان تواجد البضاعة لمعرفة الضرر و تقدير قيمة المطالبة؛
 - **الاستعانة بمسوي الخسائر:** في حالة تجاوز قيمة مطالبة التعويض عن 5000 دينار يتم الكشف على الأضرار من قبل مسوي الخسائر بموجب التعليمات الصادرة عن هيئة التأمين؛
 - **إجراءات إعادة التأمين:** تقوم شركة التأمين بإعلام معيد التأمين عن المطالبة و يتم توزيع المبلغ حسب ما متفق عليه.
 - **حالات الرجوع:** في حالة وجود مسبب للضرر يتم الرجوع عليه بالمبلغ المدفوع و يتم توزيعه حسب توزيع الوثيقة الأصلية.
 - **تسديد المطالبة:** تعتمد التقديرات المتفق عليها بين الشركة و المؤمن له و يتم المصادفة على تسديد المبلغ من الشركة و يوقع المؤمن له على براءة ذمة باستلام مبلغ التعويض.

المطلب الثالث: عقد التأمين البحري

أولاً: خصائص عقد التأمين البحري

- عقد التأمين البحري شأنه شأن عقود التأمين الأخرى و إن كان يشترك مع كثير من العقود في

خصائصه إلى أنه ثمة خصائص خاصة و تتمثل في:¹

1. التأمين عقد احتمالي: تعرفه المادة 1104 فقرة ثانية من القانون المدني الفرنسي أنه عقد يكون المقابل فيه

احتمال مكسب أو خسارة لكل من المتعاقدين احتمالاً، يتوقف تحققه على حادثة غير مؤكدة الوقوع، و لا

شك في اعتبار التأمين عقداً احتمالياً لأنه يبني على احتمال تحقق الخطر المؤمن منه و بذلك يتحقق احتمال

الكسب و الخسارة بالنسبة للطرفين (المؤمن و المؤمن له)؛

2. التأمين عقد تجاري: تنص المادة الثانية من القانون التجاري على أنه "يعتبر عملاً تجارياً كل عقد تأمين

من الأخطار وجميع العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية"، و عقد التأمين دائماً تجاري بالنسبة للمؤمن

والمؤمن له، إلا أنه في بعض الحالات يعتبر عقداً مدنياً بالنسبة للمؤمن له كما لو تعلق الأمر بالتأمين على

السفينة (نزهة خاصة) أو التأمين على أمتعة مسافر.

3. التأمين عقد الإذعان: يعتبر عقد التأمين البحري عقد إذعان، و ذلك بالنظر اختلال التوازن بين طرفي

العقد من حيث مرتبة الالتزامات شأنه في ذلك شأن كل عقود التأمين بصفة عامة، و ذلك بالنظر إلى المركز

القوي لشركات التأمين لما تفرضه على المؤمن لهم من شروط في وثيقة التأمين المطبوعة مسبقاً دون أي مناقشة

ولا تعديل لها منهم، و ما على المؤمن لهم سوى ملئ الفراغات في ذلك النموذج.²

ونعني بالإذعان أنه لا يتمكن المؤمن له "لو أراد" من تعديل أو تغيير صيغة الشروط المطبوعة و إنما تفرض

الشروط على المؤمن لهم و لا تقبل شركات التأمين المناقشة فيها.

1 جمال الحكيم، مرجع سبق ذكره، ص 51-53

2 لطيف جبر كومان، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2003، ص 254

ثانيا: الطبيعة القانونية لعقد التأمين البحري

- إلى جانب الخصائص الواقعية المميزة لعقد التأمين، يقوم هذا الأخير على أسس و مبادئ قانونية من أهم

العناصر التي تدعو المتعاقدين لإبرام عقود التأمين البحري، و تشمل ما يلي:

1. الرضائية: لم تشترط الشكلية في هذا النوع من العقود على أساس أنها ليست ركنا لانعقاد و إنما مجرد

وسيلة للإثبات، حيث يتم انعقاد عقد التأمين البحري في مرحلة سابقة عن كتابته، بموجب وثيقة التأمين أو

أي وثيقة كتابية أخرى و ذلك تجسيدا لرضائية هذا النوع من العقود، و بالتالي عقد التأمين ينعقد بمجرد تبادل

طرفي العقد التعبير عن إرادتهما بإكمال مرحلة التفاوض على العناصر الأساسية للعقد.¹

2. مبدأ حسن النية: يعد عقد التأمين البحري من أكثر العقود تجسيدا لمبدأ حسن النية، و هذا ما عاجلته

معظم التشريعات الدولية، و هذا لا يعني بتفسير عقد التأمين البحري تفسيراً ضيقاً كما ذهب البعض، و لكن

هو كغيره من عقود التأمين لا بد من تفسير النية المشتركة للمتعاقدين، و لا بد أن يسود هذا المبدأ كل مراحل

العقد، خاصة بالنسبة للمؤمن لهم في تقديم التصريحات و البيانات المتعلقة بالخطر و الشيء المؤمن عليه، فهذا

يكمن معنى حسن النية²، و كل تطبيق لهذا المبدأ بطريقة مخالفة يفسر على أنه غش و تدليس و سوء نية للطرفين

في تنفيذ التزاماتهما، و تجسيد مبدأ حسن النية يكمن في الإفصاح عن كل الظروف المتعلقة بالخطر

والمعلومات الصحيحة التي تساعد المؤمن على تكوين فكرة صحيحة، و منه فإن هذا المبدأ المتجسد في التزام

المؤمن له بالتصريحات و المعلومات الصحيحة أكثر تأثيراً على قرار المؤمن في قبول إبرام العقد مع طالب التأمين

وكذا تحديد القسط بعد قبول التعاقد.³

1 بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009، ص 614

2 نعمات محمد المختار، التأمين التجاري و الإسلامي بين النظرية و التطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005، ص 66

3 بهاء بهيج شكري، المرجع نفسه، ص 616

3. **الصفة التعويضية:** يعد عقد التأمين البحري كغيره من العقود التي تهدف إلى جبر الضرر في حالة وقوع الخطر المؤمن منه، و ذلك بتعويض المتضرر سواء كان المؤمن له في حالة الاكتتاب لمصلحته الخاصة أو للمستفيد في حالة الاكتتاب لمصلحة الغير، و بذلك عقد التأمين عقد تعويض عن الخسائر المادية اللاحقة بمال المؤمن عليه نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه في حدود الضرر دون أي تجاوز، حتى لا يخرج عقد التأمين البحري عن طبيعته القانونية المتمثلة في الصفة التعويضية، وصولاً إلى إثراء بلا سبب للمؤمن له على حساب المؤمن وفقاً للقواعد العامة.¹

المبحث الثالث: طبيعة الخطر البحري في التأمين البحري

- يعتبر الخطر العنصر الرئيسي في عملية التأمين بشكل عام فهو محل وثيقة التأمين البحري و الذي يترتب على تخلفه أي تخلف العملية التأمينية بأكملها، حيث لا خطر لا تأمين.

المطلب الأول: تعريف الخطر

- يوجد العديد من مفاهيم الخطر و يمكن حصرها كالتالي:

- يعرفه مختار الهانس على أنه أي حادث محتمل يؤدي إلى خسارة مادية متوقعة، يمكن قياسها، و يحتمل أن تصيب المؤسسة نتيجة للظروف الطبيعية العامة و الخاصة المحيطة بها خلال نشاطها، أو نتيجة لقرارات قد يتخذها المسؤول عن المؤسسة في حالة معنوية تلازمه من التردد و عدم التأكد، و تكون مصاحبة له أثناء اتخاذ هذه القرارات.²

- و يعرفه أبو بكر أحمد على أنه عدم التأكد الممكن قياسه، و يعتبر الخطر وفقاً لهذا التعريف الأداة العملية لحساب قسط التأمين، و يشترط أن يكون الخطر ممكن القياس الأمر المقبول نظرياً أما من الناحية العملية فلا يمكن ذلك حيث أن الكثير من الأمور يصعب قياسها بالطرق الكمية كونها متعلقة بتصرفات

1 طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007، ص 236

2 مختار الهانس، إبراهيم عبد النبي حمودة، مقدمة في مبادئ التأمين بين النظرية و التطبيق، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 72

شخصية.¹

- و حسب سعيد جمعة فإن الخطر هو الخسارة المادية المحتملة في الثروة أو الدخل نتيجة لوقوع حادث

معين.²

ويعرف أنه حدث لا يمنع القانون ضمانه، و يحتمل تحقيقه مستقبلا سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم، ويكون غير متعلق بإدارة أي من طرفي العقد أو صاحب مصلحة فيه.

ومن الملاحظ فيما ذكر أعلاه بأنه بالرغم من رسوخ فكرة عنصر الخطر في التأمين لدى الباحثين، إلا أنهم

وجدوا صعوبة في إيجاد تعريف واحد للخطر يحدد ماهيته و يكشف مضمونه، و يمكننا تسليط الضوء على

تعريف الخطر من ناحية التأمين البحري، حيث يقوم نظام التأمين البحري على فكرة مفادها أن توزع الأضرار

والخسائر الناتجة عن حادثة معينة على مجموعة من الأشخاص بدلا من أن يتحمل أحدهم لوحده نتائجها،

ومن خلا الدراسة لاحظنا أن مصطلح الخطر في التأمين له عدة معاني وفقا للزاوية التي ينظر إليها كل باحث،

و منه فإن الخطر هو الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة و التي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه³، وهناك

من نظر إلى الخطر البحري بأنه الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية،

ويعتبر الخطر بحريا إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئا من البحر أو من غيره بسبب

وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر، و يعرف على أنه كل حادث قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحر

و لو لم يكن البحر سبب في وقوعه.⁴

المطلب الثاني: شروط صحة الخطر البحري

و تتمثل هذه الشروط في ما يلي:

1 أبو بكر عيد أحمد، وليد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر و التأمين، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، 2001، ص 26

2 سعيد جمعة عقل، محمد حربي، التأمين و إدارة الخطر بين النظرية و التطبيق، دار وائل للنشر، عمان، 2008، ص 11

3 كوماني لطيف جبر، مرجع سبق ذكره، ص 259

4 قايد محمد بمحمت، الوسيط في شرح التجارة البحرية، الجزء الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004_2005، ص 401

1. **احتمالية الخطر البحري:** يعتبر هذا الشرط العنصر الجوهرى، و يعنى أن يكون الخطر المؤمن منه محتمل الوقوع و غير مؤكد، لأنه في حال كان محقق الحدوث يترتب عليه بطلان العملية التأمينية، و يقصد بعدم التأكد من وقوع خطر غير معلومة، و غير مؤكدة و غير مستحيلة إذ لا فائدة من التأمين ضد خطر مؤكد الوقوع، كون أن قيام شركات التأمين بالتأمين عن الخطر أن يتحقق أبدا هو مستحيل الوقوع مما سيجعل عملها خارج نطاق مبدأ حسن النية و ضربا من ضروب الإحتيال، فالخطر فكرة مجردة تشير إلى احتمال وقوع خسائر و أضرار.¹

2. **لا إرادية الخطر البحري:** يكون الخطر لا إراديا أي بمعنى أن المؤمن له لم يعتمد وقوعه أو ارتكب أخطاء تساعد على تحقيقه، فهو لا يتوقف على إرادة أحد طرفي العقد، فإذا ما ثبت العكس نزول عنه الصفة الاحتمالية أي زوال الشرط الأول و بالتالي لا يمكن التأمين.²

3. **أن يكون الخطر البحري حدثا مستقبلا:** و يعنى أن لا يكون الخطر تحققة سابقا أو معاصرا لإبرام عقد التأمين، فإن كان الحادث قد تحقق قبل أو أثناء إبرام عقد التأمين فإن هذا الأخير يقع باطلا، لإنتفاء عنصر الخطر، باستثناء الحالات التي لا يكون هناك علم تام بحدوث الخطر المؤمن منه عند التعاقد لدى طرفي العقد.³

4. **مشروعية الخطر البحري:** بما أن الخطر البحري يمثل ركن المحل في التأمين البحري، كان لا بد أن يكون هذا الخطر غير مخالفا للقانون و النظام العام و الآداب العامة، و يكون التأمين باطلا إذا كانت الأخطار المؤمن عليها مخالفة للقانون الدولي العام التي تحرم على الدول المحايدة تزويد الدول المتحاربة ببضائع تعد من المواد الحربية و إختراق سفن محايدة للحصار لمنع إمداد الدولة المحاصرة بالإمدادات العسكرية⁴، و تعتبر أيضا

1 عطار المختار، الوسيط في التأمين البحري، المطبعة و الوراقة الوطنية للنشر و التوزيع، 2000، ص 35

2 محمد جودت ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية و التطبيق، دار مجدلاوي، عمان، 1998، ص 22

3 إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2006، ص 85

4 عطار المختار، مرجع سبق ذكره، ص 52

المخاطر البحرية غير مشروعة إذا كانت متولدة عن نشاط للمؤمن له مخالف للنظام العام و الآداب مثل التأمين على الأخطار المترتبة عن عمليات التهريب.

المطلب الثالث: أقسام الخطر البحري

- يقسم الفقه الخطر البحري إلى الخطر المعين و غير المعين و كذلك خطر ثابت و الخطر المتغير ،

وهي على النحو التالي:

1. الخطر المعين و الخطر غير المعين: و يكون هذا التقسيم بالإستناد إلى المحل الذي سيقع عليه الخطر نفسه، إذ يكون **الخطر معينا** إذا كان محل هذا الخطر قد تحقق شخصا كان أو شيئا معينا وقت التأمين، فقيام الشخص بالتأمين على السفينة من حادث التصادم البحري يكون قد أمن من خطر معين بالذات، فتحقق حادث التصادم البحري يعني تحقق خطر بحري معين و قد وقع هذا الخطر على شيء معين و هي السفينة.¹ و أما **الخطر غير المعين** فهو ذلك الخطر الذي لا يكون محله معينا عند التعاقد و إنما يكون قابلا للتعين فيما بعد²، أي عند تحقق الخطر فقط، كأن يقوم المؤمن له بالتأمين عن أي حادث بحري قد يلحق بالإرسالية البحرية و هنا يكون على المؤمن أن يقوم بتعويض المؤمن له عن أي حادث يتحقق و مهما كانت قيمة المسؤولية، وتبرز أهمية التمييز بين الخطر البحري المعين وتبرز أهمية التمييز بين الخطر البحري المعين والخطر البحري غير المعين في تعيين مقدار مبلغ التأمين الذي يجب على المؤمن دفعه عند تحقق الخطر³، ففي الخطر المعين يكون المؤمن على علم مسبق بمقدار مسؤوليته المالية اتجاه المؤمن له، أما في حالة الخطر غير المعين فإن مقدار المسؤولية تتحدد بعد وقوع الخطر.

1 عبد الرحمن محمد شريف، عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 226

2 عطير عبد القادر، التأمين البري في التشريع الأردني، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1995، ص 157

3 السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السابع، المجلد الثاني (عقود الغرر و عقد التأمين)، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة 03، بيروت، 2000، ص 1233

2. **الخطر الثابت و الخطر المتغير:** يكون **الخطر الثابت** إذا كانت احتمالات تحققه في مدة التأمين واحدة لا تتغير، خلال مدة سريان العقد و التي تكون محددة بفترة زمنية معينة كسنة مثلا، إذ هناك تغيرات وقتية تقع على الخطر و هذه التغيرات كلها لا تؤثر على احتمالية تحقق الخطر¹، و أما **الخطر المتغير** فالمقصود به هو الخطر الذي يتغير درجة احتمال تحققه خلال مدة التأمين سواء كان هذا التغير بالزيادة أو النقصان، أي بمعنى أنه إذا كانت درجة احتمال تحقق الخطر ازدادت فإنه يسمى خطرا متزايدا أو متصاعدا، و أما إذا نقصت درجة احتمال تحقق الخطر يسمى خطرا متناقصا²، و تبرز أهمية الخطر الثابت عن الخطر المتغير في مدى إمكانية تحديد القسط ففي الخطر الثابت يكون القسط ثابتا أي أن الخطر لا يتغير من وقت إلى آخر طوال مدة سريان عقد التأمين، أما في الخطر المتغير فإن التأمين يتغير بتغير احتمالية تحقق الخطر.

1 عبد الرحمن محمد شريف، مرجع سبق ذكره، ص 225

2 كمال محمود جبرا، مرجع سبق ذكره، ص 204

خاتمة:

- لقد تبين من خلال الدراسة أن التأمين هو عنصر فعال في الاقتصاد لا يمكن التخلي عنه، مما أدى إلى ازدياد عملياته و تعدد مجالاته لتتماشى و تتطور الأنظمة الاجتماعية و الاقتصادية، كما أنه متعدد الأنواع ومن أقدمها التأمين البحري الذي يعتبر وسيلة من وسائل تشجيع الإئتمان و كذلك تكوين رؤوس الأموال بالنسبة للمؤمن و تظهر أهميته في معاملات الإستراد و التصدير و بالتالي وسيلة للتنمية الاقتصادية، و رأينا أن الخطر هو محل التأمين البحري و العنصر الجوهرى فيه و بدونه تعتبر العملية التأمينية باطلة، و من هنا يبرز دور الخطر في تحديد قواعد قانونية الواجب تطبيقها خاصة في التأمين البحري.

الفصل الثاني

الإطار العام

لنقل البحري

للبيضائع

تمهيد:

- يتحقق جوهر النقل في تغيير مكان الشخص أو الشيء باستعمال وسيلة مناسبة انطلاقاً من مكان للوصول إلى مكان آخر، و لا تخفى أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان باعتباره عصب حركة تداول الثروات، و يتنوع النقل بتنوع وسيلته و مجاله و يكون النقل البحري عبر البحر و بواسطة السفن، غير أنه في مجال التجارة الدولية يشكل النوع الأكثر شيوعاً، و ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية، وترتبط عملية النقل البحري للبضائع بتصريف قانوني هو عقد النقل البحري و هذا الأخير يمثل التوازن بين الحقوق والالتزامات بين الناقلين و أصحاب البضائع، و يعد من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة للملاحة البحرية و من ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات الأهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية.

المبحث الأول: الإطار النظري للنقل البحري

يعتبر النقل البحري الذي يتحمل 90 من إجمال حجم المبادلات التجارية العالمية هو شريان الاقتصاد العام ، ولنا إن نتخيل انه بدون نقل بحري سوف نكون عاجزين عن انجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. سواء كانت تتعلق بمواد أولية أو غذائية أو منتجات مصنعة، و هو ما يعني أن نصف العالم سوف يموت جوعاً فيما يتجمد النصف الآخر، و تعتبر السفن من بين أهم الأصول عالية القيمة حيث تصل تكلفة بناء سفينة واحدة ما يفوق 150 مليون دولار بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من 500 مليار دولار و هو ما يمثل 5 من حجم الاقتصاد العالمي و تلعب الموانئ العالمية و الأسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسيير حركة البضائع و تخفيض أسعار النقل و في دفع حركة التطور الاقتصادي و النظام العالمي اللوجستي، ومع زيادة الاهتمام بهذا النشاط الاقتصادي الكبير، إلا انه يواجه في الآونة الأخيرة تحديات كبيرة.

المطلب الأول: تعريف النقل البحري و تطوره

هو نوع من النقل المائي الذي يتم من خلاله نقل الأشياء على المياه إلى مناطق أخرى باستعمال باستخدام السفن و الزوارق أو أي وسيلة أخرى تسيير على المياه . يتم معظم نقل البضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كبيرة ، من ضمنها سفن الحاويات و الناقلات النفط و ناقلات المواد الأولية .

كما يقصد أيضا بالنقل البحري هو إدارة نقل التجارة البضائع أو الركاب بواسطة البحر من ميناء معين إلى ميناء معين آخر في الوقت المحدد و بسعر المتفق عليه.

و يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي يستخدمها الإنسان و خاصتها من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية . وقد استخدمت السفن الشراعية : تم السفن التجارية مع بداية الثورة الصناعية باستخدام الحاويات النقل البحري ، و يعود النقل البحري لبداية تاريخ الحضارة، حيث أن المصريين القدماء هم أول من ارتادوا البحار و المحيطات و بعدها الفينيقيون و الإغريق و الرومان و حتى العصر الراهن حيث ناقلات النفط

الضخمة، و السفن الحاملات العملاقة إلى ما يزيد على مائتي ألف طن¹.

إما حديثا فأصبحت السفن تسير بقوة البترول و الغاز، تم بعضها بقوة الطاقة النووية و كان دور العرب المسلمين سباقا في ركوب البحار، و بناء السفن من اجل نشر الديانات الإسلامية و لغايات التجارية و قد ساعده في ذلك معرفتهم بعلم الفلك و استخدام البوصلة ، و رسم الخرائط ، و كانت سفنهم تجوب البحر المتوسط و الأحمر، و المحيط الهندي و الأطلسي و بحر العرب.

المطلب الثاني: خصائص النقل البحري و أهميته

1- خصائص النقل البحري

✓ التخصص : حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل ناقلات النفط ، ناقلات الموز بين أمريكا الوسطى و الولايات المتحدة، و ناقلات عصير العنب بين الجزائر و فرنسا، و هناك سفن نقل الركاب.

✓ زيادة حمولة السفينة الواحدة: حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات آلاف الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد عن 10 أمتار.

✓ السرعة : حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى 50 ميلا بحرا.

✓ انخفاض تكاليف النقل الحري مقارنة بوسائل النقل الأخرى .

✓ قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن ، وفي الشحن البحري ، وجميع خدمات صناعة السفن و إصلاحها ، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين ، و التأمين البحري.

✓ وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم².

1 أيمن النحراوي، لوجيستيك التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 96-97
2 حمادة فريد منصور، مقدمة إقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية، مصر، دون سنة نشر، ص 411

2- أهمية النقل البحري

- يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلفة دول العالم حيث يساهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول و إتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية و بناء و ازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ و أحواض بناء السفن و الشركات الملاحية و المصانع و غيرها، و هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري .

- كما يعد ارحص أنواع النقل جميعا سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن ، ولا يحتاج لإنشاءات إلا في بداية و نهاية الطرق الملاحية كالموانئ و الأرصفة البحرية ، كما إن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كنقل البري أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل ، و تتميز السفينة بأنها اقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولا استفادت أكثر من سواحلها البحرية الكبيرة فكانت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقا وغربا مثل اليونان واليابان ، بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل دول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية من بينها الجزائر.¹

المطلب الثالث: إستراتيجية و سوق النقل البحري

1- إستراتيجية النقل البحري

يعتبر النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريدوا المصدرون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب ، كما يعتبر النقل البحري عنصرا من عناصر لوجيستيات التجارة.

1 مركز الدراسات و البحوث بالغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، أكتوبر 2009، ص

ويتعرض مجال النقل البحري في الوقت الحاضر إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات و احتياجات السوق العالمية والتجارية ، ولذلك يجب الاهتمام و التفكير بأفضل الطرق التي يمكن بها شحن و توصيل البضائع إلى السوق المطلوب ، وفي بعض الحالات يكون النقل البحري هو بديل الوحيد المتاح و عند اختيار طريقة النقل البحري فان المصدر أو الشاحن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

- وقت التسليم: يجب أن يكون أسرع ما يمكن لإرضاء الزبون.
- التكلفة: يجب أن تكون اقل ما يمكن مقابل خدمة جيدة.
- التكلفة الرأسمالية: و تشمل فوائد رأس المال.
- تدفقات رأس المال: و ارتباطها بالوقت المستغرق أثناء النقل.
- تكلفة التامين و التغليف: الذي يجب أن يكون مناسباً لكل وسائل النقل المستخدمة.

2- سوق النقل البحري

يوصف النقل البحري بأنه سوق شديد التنوع نتيجة للتغير الكبير و المستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات و على أساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب احتياجاته ، فإذا قدر للشاحن إن يتمتع بالامتيازات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار.¹

- معرفة نوع الخدمة المتاحة على خط ملاحى لكل نوع من أنواع البضائع و البنود العقد المتعلق بها .
- مراقبة سوق النقل البحري العالمى عن كتب و معرفة أسعار النولون المختلفة لكل سوق ، فقد تعرض إحدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحى العالمى غير منتظم سعر النقل اقل من سفينة خط منتظم ولكن قد تتحد ملاحى أطول و على هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الأمرين ، و بصفة عامة يمكن تقسيم
- السوق المحلى لقسمين أساسيين هما :

1 سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية - دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 45

أولاً: سوق الخطوط المنظمة

تتسم خدمة الخطوط المنظمة بتكلفة التشغيل العالية و النابته ، فمن اجل المحافظة على جداول المواعيد المعلنة مسبقا قد تغادر السفينة الميناء بغض النظر عن كونها مملوءة أو فارغة ، فضلا عن أن هذه الأسواق تتميز بعمل السفن على خطوط سير محددة و منظمة و نوعية السفن الممتازة و حالتها الجيدة و أعمارها الصغيرة ، كما تتميز بصدور قوائم بأسعار الشحن كل فترة وغالبا ما تكون مرتفعة مقارنة مع السفن الأخرى غير المنظمة ، كما أن البضائع المنقولة على سفن هذا النوع هي من النوعية العالية القيمة مما يجعل المنافسة في هذا المجال تقوم على أساس جودة الخدمة أكثر من تخفيض أسعار .

العناصر المؤثرة على جدول الإبحار و التزويد بالوقود :

1- حركة البضائع من الدول المتقدمة إلى الدول النامية وضعفها بالاتجاه المعاكس.

2- العوائق السياسية .

3- الحروب و المنازعات و العمليات الإرهابية.

4- العوائق التجارية المفروضة من قبل بعض الدول على منتجات دول أخرى.

5- حالة الطقس السائد في بعض الأماكن.

6- قوانين الأمن المفروضة حديثا .

ثانيا : سوق السفن الجوال *السفن المستأجرة* ينقسم هذا السوق إلى قسمين ثانويين هما :

1- سوق الناقلات و يقصد بها ناقلات النفط و منتجاته و الغازات .

2- سوق حاملات البضائع الصلبة الجافة و يتحدد السعر في هذا السوق وفق نظرية العرض و الطلب

السائدة لكل نوع من المنتجات المطلوب نقلها .

للتمييز بين السفن العاملة على خطوط منتظمة و السفن الجواله فان أول ما يجب مراعاته هو أن مشغلي

الخطوط المنتظمة هم ناقلين عموميين ، الشركات التي تعرض خدمات النقل البحري سواء منتظمة أم جواله يطلق عليهم اسم الناقلون و زبائنهم هم الشاحنون ،شركات النقل المنتظم تنشر مواعيد رحلاتها المنتظمة ومواعيد الوصول والموانئ و تلتزم أمام الشاحنين بهذه المواعيد و الأسعار و خطوط السير بغض عن الكميات البضائع في رحلة الواحدة لشاحن واحد فقط، شحنة الخطوط المنتظمة تشتمل كل ما يطلق عليه بضائع عامة أما شحنة الجواله فتشمل البضائع المفترطة أو السائلة و التي تشحن بكميات كبيرة .

المبحث الثاني : الإطار القانوني للنقل البحري

-إن عقد النقل البحري لا يختلف في جوهره عن عقود النقل الأخرى، إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذ هذا العقد، فالسفينة هي التي تستخدم لتنفيذ عقد النقل البحري حيث تتعرض لمخاطر بحرية ذات طبيعة خاصة، الأمر الذي جعل المشرع يحاول التوفيق بين اعتبارين هامين: الأول يتمثل في ضرورة حماية شاحن البضائع أي متلقي الخدمة، و الثاني يشمل حماسة و تشجيع الاستثمارات في مجال التجارة البحرية من خلال حماية مشروعات النقل.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري و خصائصه

أولاً: تعريف عقد النقل البحري

يتم النقل البحري بموجب عقد يسمى عقد النقل البحري، و من أهم التعاريف الموجودة عنه ما يلي:
هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل (مالكا أو مجهزا أو مستأجرا للسفينة)، بنقل بضائع لحساب شخص آخر هو الشاحن.¹

كما يعد عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة كونها أداة للملاحة البحرية، و من ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل للسلع و تبادلها

1 محمد كمال عدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1983، ص 07

بين مختلف الجهات¹، حيث أن ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية جعل إنعدام أحدهما يعدم الآخر، فلا يكون النقل البحري بدون التجارة الخارجية، و لا مجال للتجارة الخارجية بدون النقل البحري؛ و يمكن تعريف عقد النقل البحري على أنه عقد يتعهد الناقل بموجبه نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، و يتعهد الشاحن بدفع مكافأة له المسماة أجرة الحمولة²؛

ثانيا: خصائص عقد النقل البحري

يتميز كغيره من العقود الأخرى بمجموعة من الخصائص و أهمها:³

- عقد رضائي: ينعقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل و الشاحن أي أنه لا بد من الإنفاق و الرضا لقيام العقد، و لا يشترط لإنعقاده أي شرط آخر، فهو ليس عقد شكلي و لا تلزمه الرسمية.
- عقد إذعان: يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد إذعان حيث ينفرد الناقل البحري بتجديد مضمونه الإنفاقي، و لا يكون للشاحن سوى الرضوخ لما يحدده الناقل من شروط و ما يتضمنه العقد من بنود.
- عقد معارضة: يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعارضة إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من العقود غالبا.
- عقد ملزم لجانبين: حيث بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحرا، بينما يلتزم الشاحن بدفع الأجرة.

المطلب الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري

و تشمل هذه الوثائق صنفين منها و تتمثل في كل ما يلي:

أولا: الوثائق العادية: و تتمثل في ما يلي:

1 عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009، ص 222
2 بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص 17
3 بسعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 22-23

1. **سند الشحن أو مستند النقل:** في مجال نقل البضائع بحرا ليس ثمة ما يمنع من إفراغ العقد في وثيقة خاصة يتم إثبات العقد بها، و تسمى بسند الشحن إلا أن هذا الأخير يصدره الناقل البحري و بطلب من الشاحن، و يلعب دورا جوهريا في إثبات العقد، بل و إنه يتجاوز دور الإثبات، حيث تدور أحكام العقد و تنفيذه حول هذا السند، و يمثل سند شحن البضائع فيجوز تداولها بتداوله، و يقرر لحامله الشرعي حق إستلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول¹، و مع التطور الذي شهده النقل البحري، و تزايد المعاملات التجارية عن طريق البحر، و ظهور إتفاقية هامبورغ، أصبحت وثيقة الشحن تلعب دورا أساسيا في إنعقاد عقد النقل البحري، و أما قواعد روتردام فقد أطلقت على وثيقة الشحن بتسمية "مستند النقل"²، و لسند الشحن صور ثلاثة أوردتها إتفاقية هامبورغ و تنشأ عن وجود نص في الوثيقة أو عن تعهد الناقل بموجب سند الشحن بتسليم البضائع يقضي لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحاملها، و عن حجة سند الشحن في الإثبات يعبر في العلاقة بين الشاحن و الناقل للبضاعة و هي حجة نسبية، فيجوز لأي منهما إثبات عكس ما جاء به، على أن يكون بالكتابة، أما الغير فالمرسل إليه فيجوز له إثبات عكس ما جا بسند الشحن بكل طرق الإثبات لأنه لم يكن طرفا في عقد النقل.³

2. **خطاب الضمان:** إن التحفظات التي يبيدها الناقل في سند الشحن قد لا تكون في صالح الشاحن، حيث تكون سببا في إستحالة تمكنه من الإقتراض بضمان البضاعة المشحونة، و عرقلة تعاملاته بذلك السند، لذلك وتيسيرا لإنتقال سند الشحن جرى العمل على أن يتفق الشاحن مع الناقل على إصدار سند شحن نظيف خال من التحفظات التي تعرقل تداوله، فيحصل الناقل في مقابل ذلك على خطاب الضمان تثبت فيه التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها إلى سند الشحن و لكنها لم تدرج به إستجابة لرغبة الشاحن،

1 هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات للنشر و التوزيع، بيروت 1997، ص 220

2 وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008، ص 153

3 جلال وفاء محمددين، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1994، ص 254

ويتعهد فيه الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذ تعرض الناقل للمطالبة بالتعويض من الغير¹، و يعتبر خطاب الضمان الوسيلة التي تحمي الناقل من المسؤولية عن البضاعة غير المطابقة لما هي عليه فعلاً، كما لم تتعرض معادة بروكسل لمسألة خطاب الضمان، فثار خلاف الاجتهاد و الفقه بشأنها، فحكم القضاء بصحة خطابات الضمان، طالما أنها لا تنطوي على غش، و إتجه رأي في الفقه إلى أنها باطلة وفقاً للمعاهدة لأنها تتضمن إعفاءً للناقل من المسؤولية²

3. اتفاقية الأطراف: عقد نقل نموذجي يحدد عناصر النقل مثل : وسيلة النقل ،موعد التفريغ،المبلغ و المهلة الإضافية للشحن أو التفريغ ،مكان التسليم ...و كذلك النظام القانوني الذي يخضع له الحاويات :إيجار بيع أو أغلفة متخلى عنها ... إذن فهو يعتبر وثيقة تلخيصية لمختلف التزامات وحقوق الأطراف المتعاقدة.

4. بيان الحمولة: هي عبارة عن وثيقة محررة من طرف وكيل السفينة في الميناء الشحن على أساس وثائق الشحن لصالح المجهز و أعوان النقل في موانئ الانطلاق.

إن القائدة من هذه الوثيقة هو التعريف بصفة عامة باسم السفينة ، وزنها الخم و الصافي، جنسيتها، اسم ريان السفينة، ميناء الشحن ، رقم وثيقة الشحن ، نوع و رقم الطرود ، طبيعة البضائع ، اسم الشاحن ، اسم وكيل السفينة...

5. وصل التسريح: لا يعتبر في الحقيقة وثيقة نقل و إنما وصل عادي يمنح بمناسبة النقل البحري وهو عبارة عن وثيقة داخلية وضعت لأسباب المصلحة.

6. وصل التسليم: مقابل وثيقة الشحن يقوم عون السفينة بتحرير هذا النوع من الوثائق و يمنحها للشاحن كوصل عن شحن البضائع على متن السفينة و تسليمها للناقل و بالتالي نقل مسؤولية التكفل بالبضاعة للناقل.

1 عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2000، ص 57

2 بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 120

ثانيا: الوثائق الإلكترونية

يعد التعاقد الإلكتروني من أهم ما استحدثت في عالم التجارة الدولية، و الذي يعني التعاقد بين متعاملين من خلال إستخدام أجهزة و وسائل إلكترونية، و من مزاياه أنه ذات صفة عامية بالإضافة إلى إمتيازه بالسرعة و الدقة، حيث أن البيانات الخاصة بالعقود تكون صحيحة، و لا مجال لإعادة كتابتها مرة أخرى عند اللزوم، الشيء الذي يؤدي إلى التقليل من الخطأ بدرجة كبيرة، و تعتبر السرية أيضا من مزايا التعامل إلكترونيا، إذ أن إتمام المعاملات عبر الشبكة الإلكترونية تعطي حيزا كبيرا من الأمان عنه في طرق الإتصال العادية، حيث لا مجال لتسرب المعاملات أو العقود نظرا لحمايتها¹، و الوثيقة الإلكترونية أو رسالة البيانات قد تكون رسالة إلكترونية عادية موقعة، أو تكزن رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها، و يتم اللجوء إلى هذه النوعية الأخيرة من الرسائل، لإضفاء نوع من الثقة على سندات الشحن التي تتم عبر شبكة الإنترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد تنتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة²، و تجدر الإشارة إلى أن سند الشحن الإلكتروني سيثير العديد من المشاكل و النزاعات لأنه سيشجع على زيادة عمليات الغش و التحايل في مجال الإستيراد و التصدير، إذ من الحوادث التي وقعت في الآونة الأخيرة، نتجت عن إستلام البضائع و الرسائل المرسلة بدون أصول سندات الشحن الأصلية، لأن سند الشحن الكتابي الأصلي هو الدليل الوحيد الذي يثبت ملكية البضائع المرسلة، و الدليل الوحيد على من هو المالك الأصلي لهذه الرسائل أمام المحكمة.

المطلب الثالث: المتدخلين قانونيا في حلقة النقل البحري

إن القاعدة العامة تنص على أن أي عقد إنما يضم ثلاثة أطراف على الأكثر، و أما في إطار النقل البحري

1 مناني فراح، العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2009، ص

31- 32

2 محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 65- 66

نجد: الشاحن، الناقل و المرسل إليه و لكن تطور التجارة الخارجية أدى إلى تعدد المتدخلين و نذكر منهم:

1. الناقل البحري (المجهز): و هو من يقوم بإستغلال السفينة لحسابه في تقديم خدمات النقل و ليس من الضروري أن يكون مالكا للسفينة فقد يكون مجرد مستأجر لها لرحلة أو لفترة محددة، يلتزم بجعل السفينة صالحة للإبحار من خلال توفير الطاقم (الريان، مساعديه، العاملين) و تجهيز السفينة بالعتاد و المؤونة الضرورية ووسائل السلامة فيها و كل ما يلزم للرحلة، كما يقوم بإصدار سند الشحن و إستلام و تسليم البضاعة، و شحن و تفريغ البضاعة عند الإتفاق مع الشاحن على ذلك، و كذا الإلتزام بمناولة البضاعة و تستيفها داخل السفينة.¹

2. الوكيل البحري (وكيل السفينة): هو شخص أو شركة يعينه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه بإجراء بعض الأعمال و التصرفات الضرورية للاستغلال السفينة كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها عند الوصول و دفع الرسوم و الأجور والتكاليف المستحقة للجهات الرسمية المختلفة و تحصيل أجرة النقل المستحقة و شراء الأدوات اللازمة للسفينة، التعاقد من أجل إجراء إصلاحات التي تطلبها السفينة، و الوكيل البحري قد يكون وكيلا لمجهز واحد يتولى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة الضرورية لجميع السفن التابعة للمجهز و الأعمال المناسبة لتنفيذ عقود النقل على تلك السفن، كما قد يكون وكيلا لعدة مجهزين، و هذا هو الفرض الغالب عملا.²

3. وكيل الشحن و العبور: هو شخص أو شركة يستأجر سفينة أو مكان فيها لوقت محدد أو لرحلة مخصصة و من مهامه استقبال وتسجيل طلبات الشاحنين، البحث عن وسائل النقل الملائمة للشاحنين من حيث خصائص البضاعة و الآجال المطلوبة ، إعداد المستندات و القيام بالإجراءات المتعلقة بعقد النقل و الجمركة،

1 الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري -دراسة مقارنة- مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012-

2013، ص 14

2 الواحد رشيد، مرجع سبق ذكره، ص 128

استلام البضائع من الشاحنين و غيرها، كما ينوب وكيل الشحن عن صاحب البضاعة في استلامها عند الوصول و دفع أجرة النقل المستحقة عنها، مع القيام بالتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق صاحب البضاعة أمام الناقل.

4. الوسيط البحري (السمسار البحري): هو الشخص الذي يقوم بتقريب و التوفيق بين أطراف العقود البحرية دون أن يكون هو نفسه طرفا في العقد المذكور لا بصفته وكيلا، كأن يتوسط بين المجهز و الشاحن في عقد النقل البحري، و بين البائع و المشتري في عقد بيع السفينة، و بين المؤمن و المؤمن له في عقد التأمين البحري.

5. الوكيل المعتمد لدى الجمارك : يعتبر الوسيط بين المرسل و المرسل إليه وكذا الناقل أو ممثله . كما يعرف انه المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة و منح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير و التكفل بها مقابل كفالة في حالة الاستيراد.

ويمكن إن يمنح الوكيل المعتمد لدى الجمارك استشارات و توجيهات لزبون حول النمط الأكثر أفضلية لاستيراد و التصدير و التي تمنح الأكثر ضمانا و بأقل التكاليف و في اقرب الآجال . وله عدة تسميات كوكيل حمولة....

ويعتبر أيضا الممثل القانوني لزيائنه و هو مسؤول عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه .

أما قانون الجمارك قد حصر مهمته الوكيل المعتمد لدى الجمارك في التصريح المفصل بالبضائع محا الاستيراد ، إذا جاء في نص المادة 78 منه . يجب التصريح بالبضاعة المستوردة أو المصدرة بصفة مفصلة من طرف ملاكها أو من طرف الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المعتمدين كوكلاء لدى الجمارك.

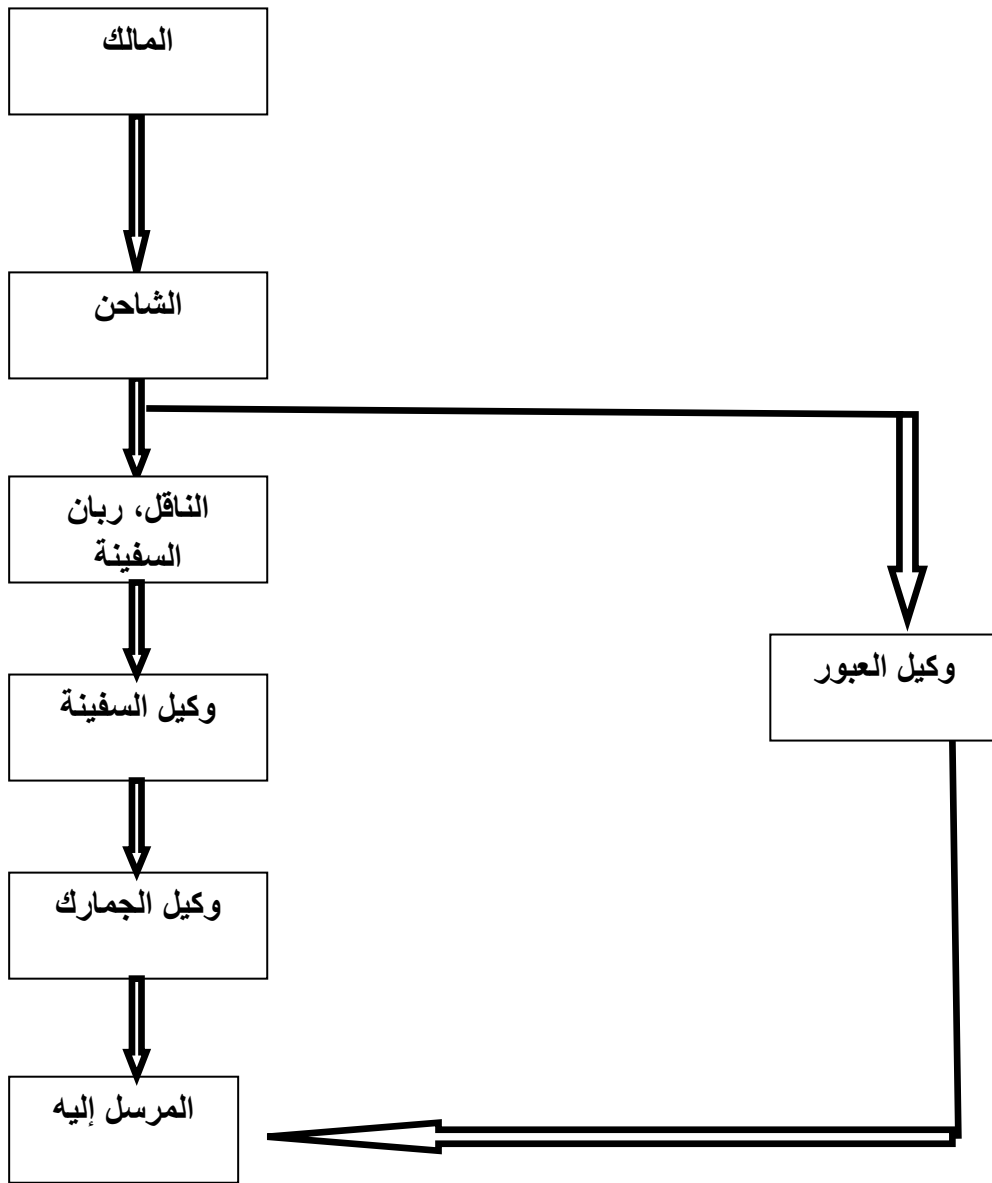
مؤسسة الميناء : في الأصل لا يمكن اعتبار مؤسسة الميناء كمتدخل في حلقة اللوجيستية للنقل البحري للبضائع ، إلا أن المهام و الخدمات التي توفرها لبقية المتدخلين جعلها تلعب دورا كبيرا في الحلقة . وتنحصر

المهام الأساسية لمؤسسة الميناء في توفير و ضمان خدمات عمومية لفائدة الاقتصاد الوطني .ولحد الآن و رغم

اعتماد نظام اقتصاد السوق إلا أن المؤسسة ميناء الجزائر لا تزال تحتكر هذا المجال و النشاط.

كما يمكن ترجمة ذلك من خلال المخطط التالي:

الشكل رقم: 02: مخطط المتدخلون في حلقة النقل البحري



المصدر: من إعداد الطالب بالإعتماد على ما سبق

المبحث الثالث: الإطار المادي و المؤسساتاتي للنقل البحري

لكل شيء أسس و مقومات ليقوم عليها و بدون هذه المقومات لا يقوم ، و لقد كانت السفن و الموانئ هي مقومات النقل البحري و كما أنها مقوماته فهي أيضا محددات لسعر السلعة و ذلك نتيجة إضافة تكاليف النقل عليها .

فان كانت تكاليف التشغيل اقل فلن تحمل السلعة بزيادة قد تؤثر على قوتها الشرائية و العكس صحيح .
يتكون النقل البحري من عناصر البضاعة المنقولة و السفينة التي تنقل البضاعة بالإضافة إلى الميناء الذي ترسو به السفينة، كما أن المتدخلين في عملية النقل البحري من موارد بشرية الدور الأساسي في القطاع بالنظر إلى الخدمات التي يقدمونها:

المطلب الأول: السفينة

تعد السفينة كل عمارة بحرية أو آلة عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة سفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة¹، فهي أساس التي تبني عليها التجارة الدولية ككل فبغيرها لن يكن هناك معنى لتجارة عبر الإبحار.

أنواع السفن :

يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من السفن وهي:²

1- سفن البضائع المختلفة : يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات طويلة تتراوح قدرة شحنها بين 200 و 50000 طن ،وما هو معروف عن هذه السفن إنها تحتوي على مخازن داخلية ،تسمح بتوزيع البضائع المختلف داخل السفينة.

2- سفن متخصصة : توجد عدة أنواع وهي كالتالي:

1 بسعيد مراد، مرجع سبق ذكره، ص 45

2 محمود حامد عبد الرزاق، إقتصاديات النقل الدولي (البري، البحري، الجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013، ص 55-56

➤ ناقلات المعادن: هي سفن لنقل المعادن كالحديد و الألمنيوم ، تمتاز بقدرتها الكبيرة للشحن و التي تتعدى 60000 طن من المعدن ، و تمثل حصنها في أسطول العالمي 24٪ من مجموع السفن المكونة للأسطول البحري الدولي.

➤ سفن ناقلات الحاويات :تقوم هذه السفن بنقل الحاويات ،تستطيع هذه السفن نقل 6000 حاوية في الرحلة، وقد بدأت حصة هذا النوع من السفن بالازدياد يوما بعد يوم نظرا للخصائص التي تتمتع بها

➤ سفن ال ISO: تنقل هذه السفن البضائع سريعة التلف كالموز و الفواكه الأخرى.

➤ باخرة المرشدة: يستخدم هذا النوع من السفن في مساعدة قادة السفينة أثناء تحركها و انتقالها في الميناء.

➤ سفن ناقلات الأشخاص: هي سفن مخصصة لنقل المسافرين ،تصل حمولتها إلى 2000 مسافر،ويمس هذا النوع من السفن كل الموانئ السياحية كما توجد سفن تخصص هي الأخرى،في نقا المسافرين لآكن بحمولة قليلة غالبا ب 1500 مسافر أو راكب.

➤ سفن السحب و القطر :هذا النوع من السفن له القدرة على مساعدة السفن الأخرى لا تستطيع أن تتحرك بوسائلها الخاصة، وذلك أثناء الدخول أو الخروج من والى الميناء أو الاقتراب و الابتعاد على الرصيف

➤ سفن المتدحرجات: تمتاز هذه السفن بقدرة نقلها كل الأشياء التي تمتلك عجلات مثل السيارات والشاحنات أو الأشياء التي لها القدرة على التدحرج.

➤ سفن SUPPLY: وهي سفن تستخدم لنقل البترول من محطات البترول الموجودة في عرض البحر.

3- سفن الحمولات الكبيرة : تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبيرة جدا ،وهذا راجع إلى احتوائها لعدد كبير من المخازن الواسعة ، والتي تستطيع استيعاب عدد كبير من البضائع ،يمكن أن تتعدى قدرة الشحن لهذه السفن 200000 طن.

المطلب الثاني: الحاويات

تعددت أساليب النقل البحري و مرت بمراحل متعددة و متنوعة، ابتداء من الطرق التقليدية المعتمدة على نقل البضائع على المسطحات المائية إلى ان تم ابتكار أسلوب النقل عن طريق الحاويات ،حيث استعمال هذا الأخير يساعد على نقل اكبر كمية ممكنة من البضائع بأقل تكاليف و في اقصر وقت محدد.

1-تعريف الحاويات¹: حسب نص المادة الأولى من الملحق ب 3 لاتفاقية اسطنبول 1990 فانه يقصد بعبارة حاوية أحد أنواع معدات النقل، كما تعرفه اتفاقية سلامة الحاويات 1972 بأن الحاوية هي وحدة من معدات نقل بضائع صالحة لاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ و على السفن المصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون عملية إعادة تحميل وسيطة ولكي تجري مناولتها بسرعة، بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركنية لهذه الأغراض و ذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة. 14مترا على أقل * 150 قدم مربعا* أو 7 أمتار مربعة على أقل * 75 قدم مربعا* إذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية عليا. ولا يشمل تعريف الحاوية ،حيث يشترط فيها ما يلي :

* مقفلا كليا أو جزئيا ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.

* متينة بشكل كافي لتكون صالحة للاستعمال المتكرر .

* معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر في وسائط النقل دون الحاجة لعملية وسطية لإعادة التحميل.

* معدا للمناولة السريعة ، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.

* معدا لتعبئته و تفريغه بسهولة.

* أن يكون حجمه من الداخل مترا مكعبا أو أكثر.

1 أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات النقل البحري، دار الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2010، ص 55

* و تتضمن الحاوية اللوازم و التجهيزات التي تناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللوازم و التجهيزات محمولة على الحاوية.

2- أنواع الحاويات :¹

➤ حاويات لإحتواء بضائع عامة:

● حاويات ذات إستعمال عام؛

● حاويات مفتوحة السقف؛

● حاويات مسطحة؛

● حاويات ذات قوائم.

➤ حاويات لإحتواء بضائع خاصة:

● حاويات حرارية مسخنة؛

● حاويات مبردة؛

● حاويات مبردة مجهزة بمعدات متحركة.

3- تصنيف الحاويات من خلال المصطلحات :

* الحاويات FCI:

- عبارة FCL/FCL: انه من الامتيازات التي توفرها الحاويات هو عدم استعمال وسائل نقل وسيطية و

لذلك فان الاستغلال الأمثل هو استعمال الحاويات التي تسمى FULL CONTAINER LOAD

والتي تحتوي بضائع متجانسة يتم نقلها دون انقطاع.

- عبارة FCL/LCL: اذا كان عدد حصص من البضائع موجهة إلى نفس البلد المستوردة و لكن تسلم لعدة

1 أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 58

متعاملين اقتصاديين فهنا يجب على المصدر أن ينقل البضائع إلى الميناء لنقلها، وعند وصول الحاوية إلى البلد المستورد يتم توزيع البضائع ليضعها تحت تصرف ملاكها الحقيقيين.

*الحاويات LCL:

-عبارة LCL/FCL: إذا المؤسسة المستوردة تنتظر عدة بضائع لدى عدة موردين من نفس البلد الاستيراد فهنا يمكنها إن تطلب من مورديها تسليم البضائع إلى مجمع بالميناء تحدد بنفسها أين يقوم هذه الأخير بشحن البضائع في حاوية واحدة و إرسالها إلى البلد المستورد .

- عبارة LCL/LCL: إذا كان العقد التجاري يخص كمية من البضائع ضئيلة بالنسبة لحجم الحاوية فهنا يجب تسليم البضاعة إلى عابر تسند إليه مهمة تجميع البضائع لاحتوائها مع بضائع أخرى موجهة لنفس ميناء الاستيراد.

4- إمتيازات الحاويات: نظرا لتعدد المتدخلين في حلقة النقل البحري للبضائع فإن لكل طرف منهم وجهة نظر للإمتيازات التي توفرها له الحاويات، إذ نجد:

➤ من وجهة نظر الشاحن:

- أمن و حفظ البضائع؛
- خفض تكاليف الشحن و التفريغ للبضائع؛
- الاقتصاد في الأغلفة و وسائل التعبئة؛
- الحد من حالات السرقة و التلف التي تتعرض لها؛
- خفض تكاليف التأمين؛
- السرعة في التسليم؛
- خدمة من مكان الإقتناء إلى مكان الإستهلاك...

➤ من وجهة نظر الناقل:

- تقليص مدة رسو السفن؛
- الحد من حالات الضياع أثناء الرحلة؛
- خفض من تكاليف الشحن و التفرغ؛
- الحد من الحوادث التي يمكن أن تتعرض لها البضاعة؛
- الزيادة في عدد الرحلات للسفينة؛
- تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة؛
- خفض من تكاليف التأمين.

➤ من وجهة نظر مؤسسة الميناء:

- أحسن تنظيم للميناء و أكثر إحكاما؛
- ضمان أمن البضائع؛
- تقليص الوقت اللازم لتسليم البضاعة...

5- سلبات الحاويات :

يجب لفت الانتباه أن لاستعمال الحاويات نقائص ، انطلاقا من كون الحاوية عبارة عن استثمار مرتفع التمن خاصة مع عدم التوازن في تدفقات البضاعة مما يجعل الحاوية تعود فارغة أو يتم استيرادها فارغة لإعادة تصديرها مملوءة لكون البلد المصدر غير مصنع للحاويات.

المطلب الثالث: الموانئ

كما هو معروف أن 71 من العالم مياه و لذلك فمعظم دول العالم تقع بجانب محيطات أو بحار و هو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري ولا يستطيع أيا كان أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لاستيراد و التصدير أو

الشحن و التفريغ ألا و هي الميناء، ترجع اصول هذا الاخير الى مصطلح اللاتيني PORTA و تعني مدخل او نافذة التي تطل على العالم الخارجي .

1-تعريف الميناء :

يمكن تعريف الميناء بأنه مجموعة من الأحواض البحرية المجهزة بالأرصفة والإنشاءات التي تؤمن السفن ، وتسهل لها الرسو و انجاز أعمالها المرفئية على الرصيف ، وتصنف الموانئ من حيث نشاطها الاقتصادي إلى عدت أنواع نذكر منها:¹

أولاً-الموانئ التجارية-

بضائع عامة حاويات مواد سائبة مثل الاسمنت و بضائع الصلب مثل الحديد الخام.

ثانياً- الموانئ الجافة-

لأغراض التخزين وهي جافة وتقع على الساحل البحري مثل ميناء الرياض في السعودية.

ثالثاً- الموانئ النفطية-

تصدير النفط الخام عبر الأنابيب أو الناقلات .

رابعاً-موانئ الصيد

خاصة بصيد الأسماك.

خامساً-موانئ الخدمات-

تزويد السفن المارة بالوقود و المياه العذبة.

فضلا عن ذلك فهناك موانئ الحاويات والموانئ الحرة و الموانئ الصناعية وقد يكون هناك دمج في الخدمات

الميناء ففي الميناء الواحد وبسبب التطور التكنولوجي الحاصل من الممكن أن يحمل اثر من صفة وظيفية فقد

1 شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك و إدارة المرفئ، الدار الجامعية، لبنان، 2000، ص 273

يكون تجاري و خدمات و صيد و جاف في أن واحد و قد يكون صناعي تجاري.¹

أيضا في كل ميناء لابد من توفير الخدمات المساعدة فيه مثل أنشطة إصلاح و صيانة السفن و أنشطة تموين

على أساس إن ذلك جزء من عمل الميناء، وبتالي يمكن الإشارة هنا إلى تطور الموانئ وفقا لأجيال زمنية.

الجيل الأول: إن دور الميناء منحسرا على تداول بضائع الصادرة و الموارد من دون أي نشاطات إضافية و في

هذه الحالة الميناء هنا عبارة عن وحدة مستقلة ليس لها أي ارتباط تجاري آخر.

الجيل الثاني : امتدت رقعة الميناء إلى مناطق النظير و أصبح هناك ارتباط واضح بين الدول حيث أصبحت

الموانئ مركز تقل الخدمات التجارية و الصناعية.

الجيل الثالث : بالاتساع مفاهيم النقل البحري وتوجهات حرية التجارة العالمية وذلك في عقد الثمانينات

توجهت الموانئ هي الأخرى إلى الاعتماد على الأرصفة ذات النظم المتطورة ، وفي هذه المرحلة أصبحت الموانئ

أهم مصادر لدخل الرئيسية للدولة ولا سيما الصناعية الكبرى.

2- الموانئ و النقل البحري²:

تتطور الموانئ بتطور تقنيات النقل البحري ادا أخذت الموانئ بالتخصيص في نوع و حجم البضائع وفقا لتلك

التقنيات المتقدمة و بتالي أصبحت الموانئ متعددة الأغراض ، و بما أن الازدهار الحضاري لأي دولة يعتمد على

التجارة الخارجية كونها أداة نمو واضحة و التي تعد الموانئ أهم منافذها الرئيسية هدا من جانب و من جانب

آخر فان الميناء يؤدي دورا هاما في تشغيل الأيدي العاملة و مصدرا للدخل من هنا يمكن من القول إن الموانئ

هي الشريان الرئيسي للتنمية الاقتصادية لذا فلا بد من الاهتمام بتلك الموانئ و رفع كفاءتها إلى مستوى الذي

يزيد من الإقبال السفن و يكون محطات رسو و تموين و بتالي زيادة إيرادات الموانئ التي تعدد أساسا عناصر

التنمية و من هنا تجلت الضرورة للاهتمام بالموانئ و ما يتماشى مع التطور العلمي في مجال النقل البحري .

1 هشام صلاح محسن، دور الميناء التجاري في تفعيل حركة النقل البحري، دار المعرف للنشر و التوزيع، العراق، 2005، ص 27

2 هشام صلاح محسن، مرجع سبق ذكره، ص 40

ولا سيما وإن الناقل البحري يتجه دوماً إلى الموانئ حديثة مستغلاً في ذلك عنصر الوقت و ماله من اثر واضح على عنصر الكلفة.

3-دعائم الموانئ :

لكي تعمل الموانئ بشكل جيد فيجب تدعيمه بمجموعة من المستويات في العمل الميداني نقسمها على الشكل الآتي:

- مستوى توفير التجهيزات و المعدات: وتعد ذا أهمية في جذب الخطوط الملاحية العالمية للميناء ، فان الموقع الجغرافي لم يعد حافزا رئيسيا لجلب السفن بمقدار ما تمثل إمكانيات الميناء من سرعة و سهولة الإجراءات لكافة الأنشطة ، و بتالي فان توفر التجهيزات و المعدات المطلوبة من أهم مقومات التفضيل لدى السفن القادمة للميناء على الموانئ الأخرى الموجودة في المنطقة.

- مستوى استخدام الحاويات : لشروع في تخطيط ميناء ما لابد بعين الاعتبار مستوى النقل بالحاويات و ما هي الأمور الواجبة توفرها لإنجاح هذا الأسلوب من النقل ، و إن تطور الميناء في المجال يعكس تطوره مع نمط التجارة الخارجية و الا اخدت من النقل بالحاويات أساس عملية الإنتاج ، لذا فعلى الموانئ النامية تطوير شامل لمحطات الحاويات و ما يتصل بها من استخدام الأنظمة الالكترونية الحديثة و بتالي لابد من تطوير معدات المناولة الخاصة بالحاويات ويلحق بها من ساحات مكشوفة و أرصفة خاصة بحاجة إلى أعماق مناسبة تأوي السفن كبيرة الحجم وعلى مختلف أجيالها وسهولة إيوائها إلى الميناء و بشكل امن.

- مستوى كفاءة العاملين: يعد هذا المقوم أساس المقومات و المستويات السالفة الذكر فمن غير العامل و الكفاءة فلا يمكن استخدام المعدات بشكل الجيد ،فضلا عن ما يحققه هذا العامل من إنتاجية مرتفعة و قدرة الميناء على جذب خطوطا لملاحة العالمية ، وهنا لابد من أن تكون مراكز تدريب عملي الموانئ بالمسار المتابع

- للتطورات التقنية و أن تكون هناك جدولة اقتصادية عما نقدمه من أساليب تدريب.¹

4- مستلزمات الموانئ :

ويقصد بالها كافة الخدمات الممكنة تقديمها للسفينة من لحظة دخولها للميناء و حتى خروجها ، فضلا عن ما يقدمه الميناء من أنشطة و مستلزمات مساعدة خلال فترة الإرساء ولعل من أهم تلك الخدمات و المستلزمات المساعدة تميز منها مايلي :

- خدمة الإرشاد و القطر :

و هي خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفينة أثناء فترة دخولها و خروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء ، وتوفر هذه الخدمة عملية إرشاد السفن من الخصب ما قد يعرضها من الصخور أو الأجسام الغارقة الأخرى ، أما القطر فهي خدمة مكملة للإرشاد وتعني بالسفينة المعطلة و جرها بواسطة قاطرات مساعدة ، لتساعد السفينة لرسو على رصيف الميناء ، والذي يقوم على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها.

- خدمة الشحن و التفريغ :

وهي خدمة ترتيب البضائع داخل السفينة عند شحنها أو في مخازن الميناء عند تفريغها و قد يكون الترتيب للبضائع من سفينة إلى أخرى بصورة مباشرة دون المرور إلى مخازن التفريغ الموجودة في ساحات الميناء ، وكلما نشطت تلك الخدمة في الميناء كلما انخفضت مدة بقاء السفينة في الميناء الأمر الذي يدعو إلى توفير العدد الكافي من الرافعات و اليد العاملة المشغلة لتلك الآلات و التي بدورها الحفاظ على سلامة البضائع ولا سيما القابلة للكسر و التلف أثناء التحويل من و إلى السفينة و بالعكس و تؤدي الرافعات الجسرية مهمة أكبر تتمثل في مناولة الحاويات و مثل هذه الرافعات بحاجة إلى إدارة خاصة تتمتع بمقومات حقيقية للعمل في هذا

1 سعدي علي غالب، جغرافية النقل البحري، الطبعة 1، دار المعرفة للنشر و التوزيع، العراق، 2012، ص 128

النشاط ، فكنير من الموانئ واجهت خسائر كبيرة في خدمة الشحن و التفريغ بسبب سوء سلطة الإدارة أو الشركة الخاصة المخولة لمثل هذا العمل.

● خدمة التخزين :

بعد عملية التفريغ تاتي التخزين للبضائع المستوردة و المصدرة لحين إكمال الإجراءات الجمركية وفقا للأنظمة والقوانين المتبعة في الميناء . ان الخدمة التخزين هذه تعمل على تفريغ السفن دون توقف الأمر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة و يقلل ذا تقسم المخازن المن بقاء السفينة في الميناء و يجعل من طابور الانتظار أكثر ايجابية عند تطبيقها على أرصفة الميناء و هذا تقسم المخازن إلى نوعين ،فمنها ما قد يكون مخصص للبضائع العابرة وتقع بقرب من أرصفة الشحن والتفريغ و عاداتا ما تكون للتخزين ذات المدة القصيرة ، فضلا على إن تلك المخازن غالبا ما تكون مغلقة لا مكشوفة حفاظا على البضائع من السرقة أو التلف من العوامل الجوية الغير متوقعة ،إما عن النوع الثاني فهي تستعمل للبضائع التي يؤول لها البقاء لمدة أطول قياسا بمخازن العابرة، وعادة ما تتولى مسؤولية مثل هكذا بضائع شركات خاصة في حين يعزي الجزء القصير الأجل إلى إدارة الميناء ، فضلا عن سلطات الجمارك و التي يتنسب لها مراقبة حركة البضائع من و إلى المخازن و إجراءات التخليص الأخرى.

أما عن المستلزمات المساعدة و التي لا بد من توفرها في الميناء فهي عديدة و لعل من أهم ما يجدر الإشارة إليه مايلي :

✓ مستلزمات إصلاح السفن :

إن توفر مثل هذه الخدمات و النشطة في الميناء يجعلها مصدر جذب خطوط الملاحة البحرية و بتالي تحقيق إيرادات إضافية لها ، إن هذه الخدمة و المستلزم المقدم للسفينة لا بد إن تواكب التطورات الحاصلة في مجال

النقل البحري و تطورات السفن العاملة في التجارة الدولية فهي بحاجة إلى أحواض جافة كبيرة الحجم تلي حاجياتها المتعددة.

✓ مستلزمات توميل السفن :

وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء اذ تمولها بالاغذية و المياه العذبة و الوقود و غيرها و غالبا ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التمويل لا سيما إذا ما عرفنا أن هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك وبتالي فإنها تؤدي دورا كبيرا في جذب حركت التجارة و الصناعات التصديرية ، لكن و برغم من أهمية هذه الخدمة إلا أنها اقتصرت على بعض الموانئ ويرجع سبب ذلك إلى التطور التقني الذي حصل على وسائل نقل البحري ، إذا أصبح باستطاعة السفن المتطورة قطع الآلاف من الأميال دون الحاجة للتزويد بالوقود لما تحتويه من خزانات كبيرة تغطي و حاجات السفينة.

5- اثر التقدم التكنولوجي في الميناء

أصبحت سرعة نقل البيانات ووسائل الاتصال هي المؤشر الرئيسي لمدى التقدم التكنولوجي و التطور للميناء فيقلل من الوقت و الجهد و الذي يؤثر مباشرة في التكلفة فتصبح هذه الموانئ جاذبة للحركة البحرية فتزيد حركة السفن بها و بتالي يعطيها قدر تنافسي اكبر من الموانئ الأخرى، فتصبح في مصاف الموانئ العالمية و ليس التقدم التكنولوجي وحده هو المعيار الوحيد في إيضاح مدى تقدم الموانئ من تأخره.

بدأت الموانئ كنقاط عبور عادية تستقبل كافة أنواع البضائع و السلع و توفر الحماية للسفن الراسية، إلا أن هذا النوع من الموانئ بدأ ينقرض بسرعة مع تطور السفن و تطور أنواع البضائع و ظهور أساليب التوحيد النمطي للبضائع.

المفهوم الحديث للميناء يشير إلى انه يمثل حلقة هامة في منظومة النقل اللوجيستي ، وهو يمثل نقطة عبور للبضائع مع و إلى البحر .

يوجد في العالم أكثر من 4000 ميناء منتشرة في جميع البحار و المحيطات .

وجدت الموانئ نفسها مطالبة بإعداد تجهيزات أفضل للسفن من حيث أعماق المرباط ، ووحدات مناولة

البضائع ، وخدمات الداعمة .

ظهرت الموانئ المتخصصة في أنواع معينة من البضائع تماشيا مع التخصصية التي ظهرت في السفن و البضائع.

ولكن هناك مدخلات أخرى تساعد أيضا في سرعة أداء و توفير الجهود كتوافر مكاتب وكلاء و كذلك وجود

فروع للبنوك في الميناء .

خاتمة:

وأخيرا يمكن التوصل إلى أن من أكثر المحاور الاقتصادية تأثيرا بتطورات السوق العالمية من الناحية العملية هو قطاع النقل البحري الذي يعتبر قطاع اقتصادي جد هام بالنسبة للاقتصاديات الدولية ، كما يعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني، الذي يساهم في النمو و التطور الاقتصادي.

ومن خلال دراستنا للنظام القانون البحري فإن عقد النقل البحري من العقود التي حازت على الإهتمام الدولي الواسع، خصوصا بعد أن تولت إتفاقية هامبورغ تنظيم العلاقة بين أطراف العقد كما ساهمت هذه الإتفاقية في ترسيخ إعتقاد التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع عن طريق البحر و قد أصبح ضرورة لا مناص عنها.

الفصل الثالث

أهمية التأمين

على

النقل البحري

تمهيد:

تعتبر الدراسة الميدانية إسقاطا لما جاء في الجانب النظري من البحث، من خلال إتباع خطوات منهجية تسمح بتحديد المعلومات التي يجب الحصول عليها، بهدف الوصول إلى استخلاص نتائج ميدانية تقود إلى التأكد من صحة الفرضيات الموضوعية في إشكالية البحث من عدمها، لذا قمنا في هذا الفصل بتناول أهمية التأمين على النقل البحري و ذلك من خلال تسليط الضوء على واقع الشركة الجزائرية للتأمينات (2a)، وعليه تقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث كالآتي:

المبحث الأول: تقديم شامل عن الشركة الجزائرية للتأمينات.

المبحث الثاني: الإجراءات المتبعة لعملية الإكتتاب و التعويض في الشركة؛

المبحث الثالث: أهمية التأمين على النقل البحري من منظور الشركة الجزائرية للتأمينات.

المبحث الأول: تقديم شامل عن الشركة الجزائرية للتأمينات 2A

المطلب الأول: التعريف بالشركة الجزائرية للتأمينات

تأسست شركة الجزائرية للتأمينات 2 A في 09 نوفمبر 1998 بموجب رقم 14/ 98 الصادر في 05 أوت 1998 ، والذي يعد بمثابة اعتماد ممنوح لها من قبل الدولة للممارسة للنشاط التأميني بمختلف عمليات التقنية، إذا يعتبر أول اعتماد يمنح لشركة خاصة في إطار انفتاح السوق الجزائرية للتأمين بناء على الأمر الوزاري 07/ 95 الصادر في 25 جانفي 1995 والمتعلقة بقانون التأمينات.

يقع المقر الاجتماعي لشركة ب 01 شارع طرابلس حسين داي الجزائر ، و تعد من ضمن الشركات التجارية ذات الأسهم ضمن تشكيلة مجموعة اركوفينا التي تمارس عدة نشاطات كالتوزيع و النقل ،إنتاج المواد الصيدلانية ، الأنشطة العقارية ،الصيرفة و التأمين ،التكنولوجيا الحديثة.

يعد تكوين رأس مالها على مساهمات أصحاب رؤوس الأموال المؤسسين لها و لمجموعة اركوفينا ككل ،وقد تم رفع رأس مال الشركة من 500 مليون دينار جزائري عند تاريخ التأسيس الآ مليار دينار جزائري مع بداية 2005 ، و مع سنة 2010 تم رفعه إلى 2 مليار دينار جزائري طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 375/09 الصادر بتاريخ 16 نوفمبر 2009 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 344/95 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 و المتعلق بالحد الأدنى لرأس مال شركات التأمين.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لشركة الجزائرية للتأمينات

يعكس الهيكل التنظيمي للجزائرية للتأمينات مستويات السلطة القائمة بها و كيفية تقسيم المسؤوليات والأعمال ، بما يكفل استمرار نشاطها التقني و المالي و تبادل المعلومات ،حيث نجده مكون من ثلاث مستويات إدارية يمكن عرضها على النحو التالي :

1- مستوى الإدارة العليا : اعلي المستويات الإدارية بالهيكل التنظيمي في شركة الجزائرية للتأمينات يتمركز

جغرافيا على مستوى المقر الرئيسي بالجزائر العاصمة ، ويتضمن المديرية العامة برئاسة الرئيس المدير العام لشركة

بمساعدة مدير العام ، بالإضافة إلى مديرية التدقيق و الرقابة التقنية التي تتدرج أسفل منه

2- مستوى المديرية المركزية : يتضمن هذا المستوى مجموع المديرية المكلفة بتسيير وإدارة النشاط

التقني التأمين اي النشاط الرئيسي لشركة الجزائرية لتأمينات والمديرية الداعمة لسير هذا النشاط ، وتتوزع هذه

المديرية بشكل أفقي في نفس المستوى مع تدرج هيكلي عمودي تنازلي من المستوى الأول و تتمثل هذه

المديرية في :

1-2 المديرية المكلفة بتسيير النشاط التقني التأميني :

1-1-2 مديرية التأمين على الحريق والحوادث والأضرار الأخرى : تعمل على متابعة المحافظة التأمينية

الإجمالية للشركة الخاصة بفرع التأمين على حريق الحوادث و الإضرار الأخرى، من خلال التسيير و المتابعة

التقنية للعمليات اكتتاب/ تعويض المتعلقة بالعقود المبرمة ضمن الفرع ، إضافة إلى العمل على تطوير حزمة

المنتجات التأمينية للفرع و تحسين الخدمة المقدمة .

2-1-2 مديرية تأمين السيارات : تشرف على إدارة و تسيير فرع تأمين السيارات ، وذلك بمتابعة المنتجات

والضمانات التأمينية لهذا الفرع ، والعمل على التحسين المستمر لجودتها ، بهدف زيادة رقم أعمال الشركة،

كما تعمل على تحليل النتائج التقنية المحققة لفرع تأمين السيارات ، وإعداد تقارير تقييمية حول مجريات سير

عمليات الاكتتاب و التعويض فيه الإدارة العليا.

2-1-3 مديرية تأمين النقل : وهي المديرية التقنية الموكل لها إدارة و تسيير فرع تأمينات النقل ، من عقود

التأمين البري بما فيها مركبات السيارات ، والنقل عبر السكك الحديدية ، عقود تأمين النقل الجوي ،عقود

تأمين النقل البحري.

2-1-4 مديرية التأمينات الزراعية : وهي المكلفة بتسيير الجوانب التقنية بفرع التأمين الزراعي ولواحقه ، من ناحية متابعة الاكتتاب و مراجعة عقود التأمينية و سير عملية التعويض.

2-2 مديرية الداعمة لسير النشاط التقني التأميني :

2-2-1 مديرية إعادة التأمين : كون أن شركة التأمين تمارس عمليات التأمين المباشر فقط فان إعادة التأمين بها لا تعد كعملية تقنية من ضمن العمليات الأساسية لنشاطها التقني ، بل عملية داعمة له ، اذ يقتصر دور هذه المديرية في الإشراف على عمليات التنازل على جزء أقساط الاكتتاب ، و تحديد نسبة تنازل لمعيد التأمين حسب فلروعا التأمينية ، و كذا حجم العقود الموجهة لتنازل ، كما تقوم باختبار معيد التأمين الذي يقدم شروط مناسبة للتعاقد سواء معيد وطني أو أجنبي ، و هذا بناء على أفضل عمولة مقدمة ، ناهيك عن قدرته على الوفاء في الآجال المحددة في حالة تحقق الأخطار .

2-2-2 مديرية المالية و المحاسبة : تقوم مديرية المحاسبة و المالية بالشركة بما يلي :

*متابعة و مراقبة كل العمليات المحاسبية للشركة ، و السهل على تقيد كل العمليات التأمين المحققة وفق المتطلبات القانونية و التشريعية في إطار النظام المحاسبي المالي الخاص بالتأمينات في الجزائر .

*إعداد القوائم والميزانيات المحاسبة و المالية العامة للشركة ، إضافة إلى إعداد التقارير المالية و المحاسبية التفصيلية للجهات القانونية و الإدارة العليا.

2-2-3 مديرية المعلومات : تسهر على وظيفة الإعلام الآلي من خلال وضع شبكة و نقل للمعلومات على طول الشبكة التجارية للشركة باستعمال التقنيات الالكترونية ، إضافة إلى وضع برامج آلية مثل برامج تسيير لمختلف فروع التأمين من إبرام عقود و تسوية المطالبات و دفع التعويضات ، و حساب الالتزامات التقنية ، و كذا التسيير الإداري لبرامج المحاسبة و برامج تسيير الأجور و غيرها .

2-2-4 مديرية التسويق : مكلفة بالإشراف على سير الوظيفة التسويقية للشركة على مستوى المديرية الجهوية، الوكالات العامة المباشرة ، و الموزعة عبر كامل التراب الوطني ،حيث تقوم بدراسة السوق و تطوير المنتجات التأمينية للشركة، إضافة إلى تسطير سياسة تسويقية للشركة لتطبيقها على الشبكة التجارية و إعدادها لمزيج تسويقي مناسب و نقصد هنا سياسة المنتج ، سياسة التوزيع ، سياسة الاتصال .

2-2-5 مديرية الخبرة و الوقاية من الأخطار : تتمثل مهمتها الأساسية في وضع الخطط العانة السنوية للشركة ، و كذا الخطط في المدى المتوسط بناء على دراسات معمقة تقوم على الخبرة التقنية ، و تقوم في كل سداسي بإعداد تقرير النشاط التقني و المالي الذي يبين الانحرافات الايجابية و السلبية، إضافة إلى ذلك تقوم بجمع المعلومات حول نشاط مختلف وكالات الشركة عبر الوطن، بحيث توضع هذه المعلومات تحت تصرف المسؤولين للاعتماد عليها في اتخاذ القرارات المناسبة .

2-2-6 مديرية الوسائل العامة: تعمل مديرية الوسائل العامة في الشركة على أداء خدمات تأمينية سريعة وفعالية، وذلك من خلال تسيير و توفير كل الوسائل و العتاد الضروري لسير نشاط التامين على أتم وجه، و تسيير الموارد البشرية و المهام الإدارية، والصيانة و الأمن.

3- المديرية الجهوية و الوكالات: يتضمن هذا المستوى من الهيكل التنظيمي المديرية الجهوية والوكالات الملحقمة بها ، و ذلك على النحو التالي:

- المديرية الجهوية الجزائر العاصمة شرق ، عدد وكالاتها 12.
- المديرية الجهوية الجزائر العاصمة غرب ، عدد وكالاتها 15.
- المديرية الجهوية وهران و عدد وكالاتها 19.
- المديرية الجهوية عنابة و عدد وكالاتها 12.
- المديرية الجهوية تلمسان و عدد وكالاتها 12.

• المديرية الجهوية بجاية و عدد وكالاتها 14.

• المديرية الجهوية سطيف و عدد وكالاتها 25.

• المديرية الجهوية غرداية و عدد وكالاتها 14.

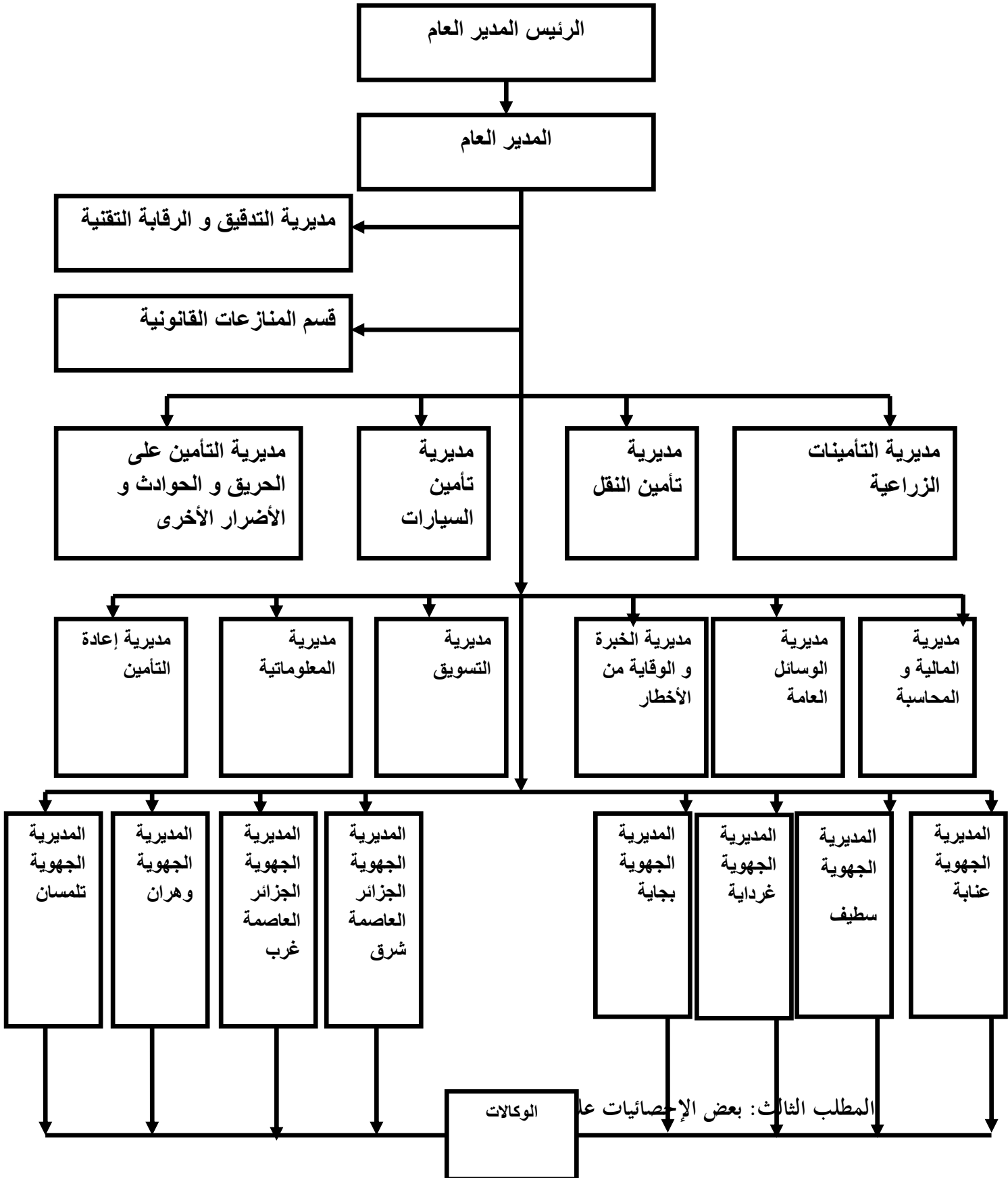
2-3 الوكالات : تعتبر ادني مستويات الإدارة ضمن الهيكل التنظيمي لشركة ، تخضع في سير وتنفيذ النشاط

التقني إلى تعليمات و رقابة المديرية الجهوية التابعة لها إقليميا ، وهي متكونة بدورها من عدة مصالح تمكنها من

تحقيق الأهداف المرسومة لها فيما يتعلق بالاكنتاب وتسيير المطالبات و متابعتها و دفع التعويضات، وبهذا تعد

الوكالات بمثابة همزة وصل بين الزبون و الشركة .

الشكل رقم: 03: يمثل الشكل التالي الهيكل التنظيمي للشركة :



سجل عدد الموظفين في الجزائرية للتأمينات في المجموع، زيادة متعاقبة من 351 موظف سنة 2014 إلى 361 موظف سنة 2015، ليصل سنة 2016 إلى 393 موظف، حيث احذ عدد المديرين أكبر حصة ضمن تشكيلة الموارد البشرية ل الشركة على مدار السنوات الثلاثة بنسبة تقارب 60 في مجموع، ليليه فيما بعد من ناحية الزيادة في العدد رؤساء الوكالات المباشرة، من 47 وكيل مباشر سنة 2014 إلى 60 سنة 2015 ليصل عددهم سنة 2016 إلى 74 وكيل أي بنسبة 25 في المتوسط، ويرجع سبب هذه الزيادة إلى سعي الشركة إلى الرفع من عدد و كفاءة فريق عملها، بالأخص الكوادر العالية منها لتحسين الخدمة المقدمة.

مما سبق يمكننا عرض تطور تشكيلة الموارد البشرية للشركة من خلال الشكل التالي:

2- الشبكة التجارية بالجزائرية للتأمينات

جدول يمثل الشبكة التجارية بالجزائرية للتأمينات

المصدر : من إعداد الطالب اعتماد على تقرير النشاط السنوي للشركة لفترة 2014 / 2016

نلاحظ من الجدول أعلاه أن الشبكة التجارية بالشركة تعتمد على الوكالات كنقاط بيع موزعة عبر التراب الوطني، حيث لديها ثلاث أنواع من الوكالات، وكالات مباشرة، وكالات عامة، وكالات رئيسية، حيث تعززت الشبكة التجارية لشركة من ناحية العدد سنة 2014 بسبعة عشر وكالة مباشرة ، وكالتين عامتين ووكالة رئيسية عن سنة 2015، التي زاد عدد الوكالات خلالها عن سابقتها سنة 2015 بأربعة عشرة وكالة مباشرة، و أربعة وكالات عامة، ووكالة رئيسية، هذه الزيادة في العدد تعكس زيادة الحصة السوقية لشركة وسياسة القرب من الزبون التي تسعى لبلوغها، الأمر الذي دفعها مع نهاية سنة 2014 و بداية سنة 2015 "إلى إنشاء مديرية جهوية جديدة بولاية بجاية خلفا للوكالة الرئيسية سابقا و التي كانت تابعة للمديرية الجهوية لولاية وهران، و هو الشيء الذي يفسر لنا كذلك الزيادة في الفريق الوظيفي التي لاحظناها في الجدول

الشكل رقم 03: (موجود بالملاحق) تطور عدد الوكالات التجارية للجزائرية للتأمينات لفترة 2014-

2016

المبحث الثاني : الإجراءات المتبعة لعملية الاكتتاب و التعويض في الشركة

تتم كل من عملية الاكتتاب و التعويض في الشركة وفقا لمجموعة من الإجراءات الموضوعية من قبل إدارتها العليا في دليل إجراءات العمل فيها ، بهدف وصف التدابير المتعلقة بسير و انجاز كل عملية على امتداد الهيكل التنظيمي ،ضمانا لكفاءة أدائها ، وتحقيق لأهداف الشركة في ظل المتطلبات القانونية و القواعد الاحترازية المنظمة للشركة.

المطلب الأول: إجراءات عملية الإكتتاب

تتلخص إجراءات الاكتتاب في الشركة على ما يلي

- 1- جمع المعلومات على درجة الخطر: وذلك من خلال طرح مجموعة من الأسئلة على طالب التأمين، عن طريق استعمال استمارة الاكتتاب، و التي تكون عادتا خاصة بكل منتج تأميني
- 2- طلب بعض وثائق الضرورية للاكتتاب في المنتج التأميني: تطلب هذه الوثائق من طالب التأمين كإجراء رقابي لمطابقة المعلومات التي تنظمها على ما أدل به استمارة الاكتتاب
- 3- إصدار مذكرة التغطية: بمثابة قبول مؤقت لتغطية الخطر، مع تأكيد المعلومات المصرح بها مع إمضاء صاحب طلب الخدمة دون مسؤول قسم الاكتتاب بالوكالة، و بتالي اتفاق مبدئي للطرفين في انتظار الرد النهائي على طلب التأمين.
- 4- تحديد القصد الصافي لتأمين: بعد قبول طلب التأمين يتم اختيار التسعيرة الكافية لتغطية الخطر المقبول الاكتتاب فيها، علما أن هذا الإجراء يتم أليا ببرنامج الكتروني المخصص للاكتتاب، خلافا لما كان عليه سابقا.

5- تحديد التخفيضات و الزيادات:

الزيادات: تطبيق بعض التحويلات أو الزيادات للمؤمن له من عدمها من جهة أخرى.

التخفيضات: هناك ثلاث أنواع للتخفيضات الممنوحة:

● تخفيضات خاصة: يمنح هذا النوع من التخفيضات للمؤمن له المكتتب العديد من الفروع أو المنتجات

التأمينية، حيث لا يجب أن تتجاوز نسبة التخفيض الخاص 30 كأقصى حد.

● تخفيضات تعاقدية: يمنح هذا النوع من التخفيضات بناء على الصيغة التعاقدية بصفة قانونية بين شركة و

جهة مهنية رسمية: كتأمين على عمال شركة ما، الأطباء... الخ، حيث تكون نسبة التخفيض في هذه الحالة

50 كحد أقصى.

● تخفيضات مستخدمي الشركة: يتحصل كل موظف بالشركة يؤمن على الخطر المهدد لأملاكه على تخفيض

لا يتجاوز نسبة 90 من القسط المدفوع.

إصدار عقد التأمين: بعد قبول التأمين على الخطر و تحديد التسعيرة الملائمة له، و تحديد الزيادات و

الاقتطاعات الواجبة التطبيق، يتم إصدار عقد التأمين من قبل قسم الاكتتاب بالوكالة، و يعد هذا العقد من

ثلاث نسخ تكون موزعة على النحو التالي:

● النسخة الأولى: تسلم للمؤمن له إضافة إلى ملحق شروط العامة حسب المنتج التأميني المكتتب فيه.

● النسخة الثانية: يحتف ضبها على مستوى قسم الاكتتاب بوكالة الأرشفة ضمن ملف المؤمن له.

● النسخة الثالثة: ترسل إلى قسم الاكتتاب بالمديرية الجهوية التابعة له الوكالة، و مع نهاية كل شهر مع نسخة

من كشف الحالة الشهري للاكتتاب.

المطلب الثاني: إجراءات عملية التعويض

تتلخص إجراءات التعويض في الشركة على ما يلي:

1- التأكيد من تصريح المؤمن له بالحادثة: عند تحقق الخطر المؤمن ضده بعقد تامين سابق الاككتاب فيه،

يتقدم المؤمن له و بحوزته هذا العقد لتصريح بوقوع الخطر إلى قسم الحوادث بالوكالة، أين يتم إجراء مراقبة

للوثائق من قبل رئيس القسم لعقد التأميني و التأكد من:

● هوية المؤمن له، الاسم و اللقب، تاريخ مكان الازدياد، و انه من ضمن المؤمنين لهم في الشركة

● رقم عقد التامين و سريان مدته.

● التحقق من الضمانات المكتتبية و إنها تفي بغرض التغطية التأمينية للضرر الواقع.

● مراجعة الشروط العامة و الخاصة لعقد التامين .

بعد مراجعة لعقدا لتامين، يتم التأكد من احترام المؤمن له أجال التصريح القانوني حيث تحدد المدة بين ثلاث

و سبعة أيام كأقصى حد ، لان إذا انتهت هذه المدة فيفقد المؤمن له حقه في التعويض ، مع وجود قاعدة

استثنائية في حالة وجود قوة قاهرة تحول دون ذلك فله الحق.

بعدها يقدم القسم للمؤمن له، الوثيقة المتخصصة للتصريح بالحادثة حسب نوع التامين، حيث يتم إعداد

وثيقة التصريح بالحادثة من أربعة نسخ للعملية كما يلي:

● النسخة البيضاء اللون للحفظ في ملف الكارثة تسجيل يدوي

● النسخة الحمراء اللون لترسل مع نسخة من الأمر بأداء خدمة O.D.S للخبير لإجراء معاينة الضرر.

● النسخة الصفراء اللون لترسله إلى شركة التامين الطرف الضد في حالة وجوده مع دعوة الخبرة المضادة.

● النسخة الخضراء اللون ترسل نهاية الشهر إلى المديرية الجهوية، مع الجداول التقنية و المالية.

2- مرحلة تسجيل الحادثة: يتم تسجيل الحادثة المصرح به على مستوى القسم الحوادث بالوكالة على

مرحلتين:

1-2 مرحلة التسجيل اليدوي للحادث المصرح به: بمجرد تقدم المؤمن له للتصريح بالحادث و التأكد من

انتسابه لقائمة المؤمن لهم ، و تسليم وثيقة التصريح بالحادث له ، يقوم رئيس القسم بفتح ملف الكارثة او

الحادث و يسجل يدويا المعلومات الأولية للحادث المصرح به كما يلي:

- الاسم و اللقب للمؤمن له، الاسم و اللقب لطرف الضد إن وجد
- تاريخ و مكان وقوع الحادث .
- رقم عقد التامين و المعلومات التقنية على موضوع التامين الشيء المؤمن عليه.

2-2 مرحلة التسجيل الآلي للحادث : بعد ملئ وثيقة التصريح بالحادث من قبل المؤمن له ، و التي يجب

المصادقة عليها بتأكيد إمضاء طرفي الحادث ، يتم تسجيل الحادث او الكارثة أليا عن طريق إدخال البيانات

الموجودة على وثيقة التصريح بالحادث ، بواسطة برنامج الالكتروني المخصص بالمطالبة بالتعويض ، أين يتم

إنشاء ملف الكتروني للكارثة تحت رقم مشفر تعريفى للمؤمن له و الحادث ، كما يسجل هذا الرقم على ملف

الحادث المسجل يدويا مسبقا .

3- إعادة الأمر بالخدمة **Ordre De Service**: يعد هذا الأمر بعد التصريح بالحادث و تسجيله

من قبل قسم الحوادث بالوكالة ، يتضمن معلومات عن المؤمن له و على عن موضوع التامين المتضرر و

المعلومات عن الطرف الضد إن وجد ، يتم إعادة الأمر بالخدمة من نسختين نسخة تسلم للمؤمن له مع

النسخة الحمراء لتصريح بالحادث لإجراء المعاينة للضرر من قبل الخبير المعتمد ، و النسخة الثانية له تضاف

لنسخة البيضاء اللون من تصريح بالحادث للحفظ في ملف الحادث .

4- معاينة الضرر و تقرير الخبرة : بعد استلام الخبير المعتمد لدى الشركة لنسخة التصريح و نسخة الأمر

بالخدمة O.D.S من المؤمن له المتضرر ، يشرع في معاينة الضرر اللاحق بموضوع التامين لتأكد من حالة

الاحتيايل صدمة قديمة أو ضرر خارج حدود التغطية التأمينية إن وجدت ، و كذلك تقييم الضرر و تحديد قيمة التعويض الواجبة الدفع للمؤمن له .

تختم هذه المعاينة بإعادة تقرير الخبرة من أربع نسخ ، نسخة للحفظ على مستوى مكتب الخبرة ، و ثلاث نسخ ترسل في ظرف زمني قدره ثمانية أيام تمدد إلى شهر كأقصى حد ، لقسم الحوادث بالوكالة حيث يتضمن أربعة أجزاء على النحو التالي:

- الجزء الأول: يتضمن على المؤمن له المتضرر و عقد تامين و الطرف الآخر إن وجد.
- الجزء الثاني: يتضمن معلومات على الأصل المؤمن عليه المتضرر الذي تمت معاينته.
- الجزء الثالث: جدول يتضمن الخسائر المادية الجزئية التي يعاد تصليحها ، و الكلية التي يعاد تجديدها ، وتحديدتها بالتكلفة والكم ، والعدد احتساب التعويض على أيام الضرر وفترت التصليح ، إضافة إلى دليل للضرر بأخذ صورة فوتوغرافية.
- الجزء الرابع : يتضمن إتعاب الخبير الناتج عن تقديم خدمة المعاينة للضرر و مصاريف اللاحقة بالعملية ، من التنقل في حال موضوع التامين المتضرر غير المعقول أو به عطب كلي ، إضافة إلى تكلفة الصور الفوتوغرافية للضرر.

5-تسديد قيمة التعويض و المصاريف الملحقة : بعد استلام رئيس قسم الحوادث بالوكالة لمخضر الخبرة ، تتم مراجعته و مطابقته للمعلومات المسجلة سابقا على ملف الحادث ،بعدها يتم إعداد حساب التسوية ، الذي يتضمن مبلغ التعويض مطروح منه الاقتطاعات المحددة مسبقا في عقد التامين، لتختم العملية بتحرير وصل التسوية لمبلغ التعويض للوكالة ،يجرر هذا الوصل من ثلاثة نسخ ، البيضاء لقسم الحوادث بمديرية الجهوية، الحمراء لحفظ في ملف الكارثة للمؤمن له ، و الزرقاء لقسم الحاسبة الذي يصدر شيك التعويض

ليمضي من قبل رئيس الوكالة ، و مع نهاية كل شهر يتم إجراء عملية المقارنة و تحرير كشف المقارنة الشهري بين قسم الحوادث و قسم المحاسبة بحضور رئيس الوكالة ليرسل إلى المديرية الجهوية.

المطلب الثالث: المقارنة بين نقاط القوة و الضعف لعمليتي الاكتتاب و التعويض في الشركة

أولا : نقاط القوة لعملية الاكتتاب :

- يتم تسيير عملية الاكتتاب وقت الإجراءات مكتوبة ضمن دليل موضح لخطوات الاكتتاب على مستوى إداري للشركة

- عقود التأمين كاملة بما يسمح بتحديد تسعيرة مناسبة للخطر، مع إمكانية المراقبة عليها لاحقا.

- احترام المواعيد التعاقدية و شروط البنود المتضمنة في عقد التأمين محل الفسخ.

- ترتيب زمني تسلسلي لعقود التأمين المفسوخة.

- طلبات التأمين تحتوي على كل المعلومات الضرورية في اتخاذ قرار قبول الاكتتاب من عدمه و كذا التسعيرة.

- عقود التأمين المسجلة بصورة منتظمة حسب فروع التأمين مما يسهل الرجوع لها لاحقا.

- تشارك مصلحة الإعلام الآلي في عملية الاكتتاب من خلال التحديث المستمر لبرمجيات الكمبيوتر التي

تساهم في السير الفعال و السريع لعملية الاكتتاب على كل الخطوات العملية و المستويات الإدارية.

- تحصيل الأقساط المكتتبة و التأكيد عليها من خلال قسم المحاسبة مع وجود أدلة أثبات للعملية.

ثانيا: نقاط ضعف لعملية الاكتتاب

لا يمكن الاعتماد كليا على عقود التأمين لتقييم الخطر محل الاكتتاب.

- فترات إرسال عقود التأمين محدد لأن تبقى الآجال غير محددة.

- لا تخضع بنود عقود التأمين و الملاحق إلى مراقبة.

- لا يتم تحديث البيانات المؤمن لهم.

- لا يتم مسك سجلات خاصة بالاكتتاب و التي تسمح بالرجوع إليها للتحقق و المطابقة عند الضرورة ، كسجلات لتقييد الإصدار اليومي سواء بالإجمالي او بالفرع التأميني و الاعتماد فقط على جداول تفصيلية هي ناتجة عن برمجيات الكمبيوتر للاكتتاب.

- عدم خضوع المخالصة و الإيصالات الملغاة إلى دراسة تقنية مفصلة.

- لا يتم التحقق من عدد و قيم الإصدارات في الاكتتاب مقارنة بسابقتها من الدورات التقنية.

- إلغاء كل عقد وفق لموجبات الإلغاء به فقط دون جرد لتكرار الحالة ولا تصنيفها، الأمر الذي لا يسمح بإحصاء حالات الفسخ المقررة و متابعتها.

- لا يتم التأكد من وصول العقود إلى تاريخ الانتهاء.

- لا يتم إخطار المؤمن له بانتهاء مدة التغطية التأمينية .

ثالثا: نقاط قوة عملية التعويض في الشركة :

- وجود دليل للتعويض بالشركة متضمن لكافة التعليمات الخاصة بسير العملية حسب كل فرع تامين و كل مستوى إداري .

- تعداد وتسجيل دائم للتصريحات بوقوع الكارثة ، مع احترام للأجال المنصوص عليها وفق الأمر 07/95 المتعلقة بقانون التأمينات في الجزائر .

- تسجيل ملف الكارثة وإرفاقه برقم تسلسلي حسب فرع التأمين ، واحتوائه على كل المعلومات الضرورية حول المؤمن له و الشيء المتضرر و الطرف الآخر في حال وجد.

- الاعتماد على تقرير الخبرة في معاينة الضرر وتقييمه وتحديد المسؤوليات وإمكانيات الطعن من عدمه.

- برمجيات الكمبيوتر للتعويض تسمح بدخول إلى ملف الكارثة وفق للرقم التسلسلي الممنوح له سابقا بما يحقق متابعة مستمرة للمستجدات الحاصلة في ملف الكارثة.

- إجراءات الدفع لمبالغ التعويض بالشركة محددة بدقة و تحقق رقابة كافية على قيمة المدفوعات في حد ذاتها.

رابعاً : نقاط الضعف لعملية التعويض في الشركة

- لا يتم كذلك مسك السجلات ضمن عملية التعويض كأدلة اثبات و بيانات مرجعية للعملية ، و الاعتماد فقط على جداول تفصيلية ناتجة عن برمجيات الكمبيوتر المخصصة للتعويض.

- عدم وجود إجراء خاص بتحديد ملفات الكارثة و المتطلبات بالتعويض التي تدخل ضمن حالات التعاقد المهني و هذا لمراجعة التخفيضات الممنوحة أو بعض الميزات التقنية لمثل هذه الحالات .

- طرق التقييم لمخصصات عملية التعويض بالشركة غير محدد بدقة و غير مدرجة ضمن دليل عملية التعويض ولا وجود لأي تعليمة بشأنها .

- لا يتم متابعة و مراجعة المخصصات و كذلك منهجية تقييمها.

- عدم الأخذ بعين الاعتبار لمنظور الحذر المستمر في طرق تقييم المخصصات للشركة ، حيث يعتمد على طريقة ملف بملف لتقييم مخصص الكوارث قيد التسديد و التي تقوم على الخبرة الفرد القائم بعملية التقييم والتخصيص وهذا ليس بمعيار السليم بل لا بد من أساسيات تحكم و تنظم و توحد العملية على كل مستويات التقنية للشركة.

المبحث الثالث: أهمية التأمين على النقل البحري من منظور الشركة الجزائرية للتأمينات

تعتبر شركة التأمين الطرف الأول في عقد التأمين، و الذي يتعهد بدفع مبلغ أو قيمة التعويض عن الخسائر المادية المحققة، مقابل حصوله على قسط التأمين الوحيد أو مجموعة الأقساط و التي تدفع في شكل منتظم والتي تقل في مجموعها نسبياً عن مبلغ التأمين المقرر

المطلب الأول: عملية طلب التأمين البحري بالنسبة لشركة الجزائرية لتأمينات

بالنسبة لشركة الجزائرية للتأمينات لتأمين البحري وثيقتان أساسيتان هما وثيقة تأمين على البضائع المنقولة

ووثيقة التأمين على جسم السفينة فبالنسبة لوثيقة التأمين البضائع و هي محل الدراسة يجب أن تكون مفصلة كالتالي:

أولاً: بالنسبة لوثيقة تأمين البضائع

اسم المؤمن له ، عنوانه ، مبلغ التأمين الإجمالي ، أو ما يعادل بالعملة المحلية بسعر الصرف الرسمي ، موضوع التأمين ، البضاعة ووصفها ، مسافة الرحلة التي تسافرها البضاعة المشحونة على السفينة بداية الرحلة ونهايتها، اسم سفينة الناقل إذا توفر للمؤمن له حين إصدار الوثيقة ، الغطاء المطلوب أي مستوى التغطية A، أو B ، أو C ، طريقة تستيف البضاعة و وضعها في السفينة .

ثانياً : بالنسبة لوثيقة تأمين السفينة

اسم المؤمن له مالك السفينة ،عنوانه، المبلغ الإجمالي للتأمين ،اسم السفينة ، العلم التي ترفعه ،النطاق الجغرافي التي تبحر فيه السفينة ،سنة صنع السفينة .

كما أن الشركة تصدر نوعين من وثائق التأمين على البضائع الأولى وثيقة تأمين لشحنة واحدة ، و الثانية تكون مفتوحة لعدة شحنات ، فإصدار وثيقة التأمين لشحنة واحدة يكون للأفراد أو الشركات و توفر الحماية التأمينية لشحنة واحدة من البضائع المنقولة وذلك بحسب الشروط و الأحكام المتفق عليها ، أما وثيقة التأمين المفتوحة توفر حماية تأمينية طويلة الأمد تمتد لفترة 12 شهر على الأغلب و هي مصممة خصيصاً للشركات التي لها حجم كبير من الأعمال و توفر التغطية بشكل أوتوماتيكي لجميع الشحنات المنقولة ضمن نطاق أحكام وشروط هذه الوثيقة، ويستفيد منها المؤمن له الذي يقوم باستيراد أو تصدير البضائع بشكل دائم ومتكرر بفوارق زمنية متقاربة ،وتشمل التغطية التأمينية المفتوحة الشحنات التي لم يتم الإعلان عنها سهواً أو خطأً.

تم عملية التأمين البحري بنسبة لشركة جزائرية للتأمينات بطريقتين :

- الطريقة الأولى تكون بتدخل وسيط أي بفتح اعتماد مستندي في البنك ويتم ذلك من قبل طالب التأمين ويقوم البنك بإبلاغ شركة التأمين التي يكون اسمها مدون في طلب الاعتماد بتفاصيل البضاعة و الرحلة و مبلغ التأمين و نوع الغطاء و أية شروط يطلبها البنك .

- الطريقة الثانية تكون مباشرة و يكون ذلك بتأمين البضائع بضمان المستندات ويتم في هذه الحالة بصورة مباشرة بدون تدخل وسيط وذاك بإرسال فاتورة أو سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت فيها اسم الزبون ، طريقة الشحن ،البضائع ، تغليف البضائع ، الرحلة ، ويتم الاتفاق بين الشركة و المستورد أو المصدر على نوع التغطية وعلى تحديد سعر التأمين ، وتقوم الشركة بإصدار عقد التأمين حسب الشروط المتفق عليها و بتلات نسخ كذلك إصدار الفاتورة ويتم التوقيع من طرف الشخص المفوض من شركة التأمين ، ويتم إرسال النسخة الأصلية من الوثيقة مرفقا فيها كل الشروط إلى البنك وفي حالة التأمين المباشر ترسل النسخة الأصلية مرفقة مع فاتورة إلى الزبون و تحفظ نسخة في قسم الإصدار و ترسل الفاتورة إلى قسم المحاسبة في الشركة.

يتم التأمين على النقل البحري على مجموعة من الضمانات و المتمثلة فيما يلي:

➤ تأمين هيكل السفينة و معداتها ضد أخطار التصادم و الغرق و التلف بتعويض يدفع لمالكها؛

➤ تأمين المواد المنقولة على متن السفينة و هنا يتم تغطية قيمة الخسائر التي تلحق بالبضاعة من تلف أو غرق

أو فقدان؛

➤ تأمين القضبان و الملاحين و أجرة الشحن التي يطلق عليها في الشحن البحري (النولون)؛

➤ تأمين مسؤولية صاحب السفينة ضد الغير أي الضرر الذي يمكنه أن يلحقه بالغير و هذا ما يندرج ضمن

تأمين المسؤولية المدنية.

المطلب الثاني: الأخطار البحرية التي تغطيها شركة الجزائرية لتأمينات

أولاً : جسم السفينة

يغطي تأمين جسم السفينة الضرر الذي يصيب جسم السفينة و آلاتها و محركاتها و توجد شروط محددة خاصة بهذه التغطية ، ولا تعتبر السفينة غارقة إلا إذا غطت بالماء بالكامل ، حيث تعتبر السفينة في حالة فقد كلي و يشترط في التصادم أن يكون فقط مع سفينة أخرى ثابتة أو متحركة و هناك أحكام متعلقة به نذكر منها :

- إذا حدث تصادم بين سفينتين لأسباب خارجة عن إرادة كل منهما فتتحمل كل سفينة الخسائر التي حدثت لها و ينتقل عبء خسارة كل واحدة إلى شركة التأمين المسؤولة عنها.
- إذا وقع التصادم بسبب خطأ مشترك ، فتتحدد نسبة كل خطأ و يتحمل كل مؤمن الخسائر التي تلتزم بها السفينة المؤمن عليها لديه.
- بالنسبة للحريق فالخسارة الناتجة عن اشتعال أو بسببه يلتزم المؤمن بتغطيتها.

ثانياً أخطار المسؤولية المدنية :

يهدف تأمين المسؤولية في التأمين البحري إلى حماية أصحاب السفن من عواقب الإهمال في الملاحة الذي قد يمارسه الأشخاص الذين يمثلونهم.

ويمكن لأصحاب السفينة الحصول على التغطية لأخطار المسؤولية المدنية عن طريق نوادي حماية و تعويض وهي عبارة عن اتحادات تعاونية تقوم على أساس نظام المجتمعات التأمينية، و تقدم أربعة أنواع من التغطية يمكن الاشتراك فيها جميعاً أو في أي واحد منها على حدة:

1-الحماية: تشمل التغطية من الخسائر في الحوادث الشخصية أو الأرواح و التلف في الممتلكات الثابتة مثل منشآت الموانئ أو الأرصفة وربع المسؤولية في شرط التصادم و إنقاذ الأرواح.

2-التعويض: و يشمل تعويض أصحاب السفن عما يدفعونه من تعويضات لأصحاب البضائع عن التلف

الناجم عن الإهمال البحارة مثل خطأ التخزين و عدم التسليم.

3- تأمين أخطار الحرب بالنسبة للسفينة.

4- أجرة النقل و المصروفات المتعلقة بتشغيل السفينة.

ثانيا : أجرة الشحن

من المعروف أن السفينة أو البضائع التي تحملها قد تتعرض لبعض المخاطر البحرية مما ينجم عنه خسائر كلية

أو جزئية قد تحول دون حصول مالك السفينة على أجرة الشحن فيجوز لصاحب السفينة في هذه الحالة أن

يؤمن ضد خطر عدم حصوله على أجرة الشحن و يرتبط هذا التأمين ضد هذا الخطر بالسفينة حيث يجب

أن يقع الخطر أثناء وجود البضاعة على السفينة و الذي يتسبب في ضياع أجرة الشحن جزئيا أو كليا ،

ويستثنى التعويض عنه في حالات تأخير الرحلة البحرية حتى لو وقع خطر مؤمن ضده في فترات التأخير.

ثالثا: التأمين على البضاعة المنقولة

تمتد التغطية للتأمين البحري إلى أخطار التي البضائع التي تحملها السفينة بشتى أنواعها و حتى الثمينة منها

كالذهب و اللوحات الثمينة، إذ قد تتعرض هذه البضائع لأخطار الغرق و التلف الناجم عن الحريق و الفقد

والقرصنة و السرقة و هناك استثناءات يتم تحديدها في وثيقة التأمين . و التغطية لا تمتد لتشمل الرحلة

والتفريغ فحسب بل قد تمتد لتشمل عمليات النقل بعد التفريغ إلى المخازن لحماية البضاعة من الأخطار التي

تتعرض لها أثناء ذلك.

أولا : التغطية الأخطار من فئة A

تغطي شركة الجزائرية للتأمينات جميع الأخطار و الخسائر المحتملة أن تلحق بالبضائع أثناء نقلها من المخازن

المستوردة عدا ما ذكر في الاستثناءات و تشمل التغطية التالية :

- السرقة و السلب .
- عدم التسليم.
- النقص الكلي و الجزئي.
- التلوث و الكسر.
- الطعن و السيلا ن و البلل بالمياه الحلوة و الأمطار و المياه البحر.
- تماس البضاعة ببضاعة أخرى.
- الحريق
- الغرق
- تصادم السفن الناجمة عن خطأ مشترك .
- الأخطار الحرب و الاضطرابات و الشغب يمكن تغطيتها بشروط خاصة.

ثانيا : التغطية الأخطار من فئة B

يتضمن هذا التأمين الخسائر و الأضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه و التي يعدد سببها بصورة معقولة و

تشمل التغطية التالية :

- الحريق أو الانفجار .
- جنوح أو تشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب .
- انقلاب وسيلة النقل البحري أو خروجها عن القضبان الحديدية.
- تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء.
- تفريغ البضاعة في مكان الإغاثة.

● الخسائر أ، الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه يكون سببها التضحية في الخسائر العامة أو الرمي في البحر.

● الأخطار المعددة من المخزن إلى المخزن و لمدة 60 يوما من تاريخ تفريغ البضاعة في مرفأ الوصول النهائي أو استلام البضاعة من قبل المؤمن له أيهما أسبق في الحصول.

ثالثا: تغطية الأخطار من فئة C

يتضمن هذا التأمين جميع ما ذكر في التغطية من الفئة إضافتنا إلى ما يلي :

- الأضرار الناجمة عن البلل بالمياه أي دخول المياه إلى وسيلة النقل أو الحاويات أو مكان التخزين.
- الأضرار الناجمة عن الصواعق و الزلازل و البراكين.
- اكتساح الأمواج لسطح السفينة .
- الخسارة الكلية لأي طرد يفقد بسقوطه من متن السفينة أو بسقوطه أثناء التحميل على أو التفريغ من السفينة أو المركب .
- الحريق أو الانفجار
- جنوح أو تشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب.
- انقلاب وسيلة النقل البحري أو خروجها عن القضبان الحديدية.
- تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو الوسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء.
- عدم وصول كامل للحاويات.
- عدم وصول كامل للطرد.
- انجراف البضاعة من السفينة.

الأخطار الغير مغطاة في وثيقة التامين البحري من طرف شركة الجزائرية للتأمينات:

- 1- الخسائر التي تحصل للبضائع المكشوفة.
- 2- الخسائر التي تحصل للبضائع غير المغلقة بالطريقة الدولية المتعرف عليها.
- 3- الخسارة التي تحصل نتيجة نقصان الوزن الطبيعي.
- 4- الخسائر التي تحصل نتيجة لاعتراض حكومة الدولة المستوردة أو الجودة.
- 5- الخسائر التي تحصل نتيجة للتسخين أو إرتفاع درجة الحرارة.
- 6- الخسارة التي تحصل نتيجة للتآكل بفعل العوامل الجوية.
- 7- الخسائر التي تحصل نتيجة الصدأ.
- 8- الخسائر التي تحصل نتيجة التعفن.
- 9- الخسائر الناتجة عن عطب الميكانيكي و الكهربائي .
- 10- الخسائر الناتجة عن التجمد و الانصهار.
- 11- الخسائر الناتجة عن مخالفة شروط الاككتاب.
- 12- عجز المؤمن له من تقديم الأوراق التي تثبت الشحن كأوراق الجمارك و أوراق و فواتير الاستيراد.
- 13- الخسائر الناتجة عن شحن البضائع المحرمة دوليا.
- 14- الشحن في وسائل نقل غير قانونية و غير مرخصة.
- 15- الشحن في السفن غير المصنعة دوليا.
- 16- الخسائر الناتجة عن القرصنة البحرية.
- 17- الخسائر الناتجة عن الإرهاب و الأعمال السياسية.

المطلب الثالث: مراحل عملية التأمين على النقل البحري للبضائع وأهميته بالنسبة للجزائرية للتأمينات

أولاً: مراحل التأمين على النقل البحري

في التأمين البحري نجد أن الأمر يختلف عنه في باقي التأمينات إلى حد ما يتم التعاقد دون فحص أو معاينة أو اختبار الأشياء موضوع التأمين نظراً لطبيعة مكانها والتي غالباً ما تكون في عرض البحر و من هنا كان من الضروري أن يتم التأمين البحري من خلال وسيط يطلق عليه سمسار التأمين و الذي يقوم بأخذ عمليات التغطية من عدة مكاتب و خصوصاً في حالة التأمينات الكبيرة.

1- طلب التأمين البحري : ويتم من خلال المؤمن نفسه و يشتمل هذا الطلب على معلومات قد تختلف حسب الشيء موضوع التأمين وهي تهدف أساساً إلى إعطاء فكرة سليمة و كاملة و حقيقية على حالة الشيء موضوع التأمين حيث يتم من خلال هذه المعلومات قبول أو رفض العملية التأمينية ، حيث تتم العملية على ضوء من المبادئ المتعارف عليها ضمناً.

2- إشعار التغطية : لا يعتبر التأمين سارياً إلا بعد قبول المؤمن للعملية التأمين و إصدار وثيقة التأمين و دفع المؤمن له القسط الأول اللازم و المحدد للتغطية . غير أن ذلك قد يحتاج إلى وقت من جانب المؤمن لذلك فهو يقوم بإصدار ما يسمى بإشعار التغطية الذي يكون مؤقتاً في إطار العلاقة بين الطرفين و بمثابة اتفاق مؤقت للطرفين و لحين قبول المؤمن قبولاً نهائياً للتأمين و عليه فان الإشعار الصادر يعتبر لاغياً إذا ما رفض المؤمن هذه العملية و إذا كانت المؤشرات تشير إلى أن المؤمن سوف يقبل العملية التأمينية فإنه يمكن اعتبار هذا الإشعار شبه مؤقت لقبول التأمين و يستمر العمل بهذا الإشعار لحين التوقيع على عقد التأمين.

3- عقد التأمين أو ما يسمى وثيقة التأمين :

إن وثيقة التأمين هي أتبات عملي لعقد التأمين و الذي يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين و يسمى المؤمن بضمان المخاطر البحرية التي يتعرض لها الطرف الأخر و يسمى المؤمن له لقاء مبلغ متفق عليه يلتزم به المؤمن له و هو

قسط التأمين، وبمجرد التوقيع على الوثيقة يصبح الالتزام ساريا ولا يجوز التعديل في الشروط الموجودة بالوثيقة أو التصرف فيها إلا بناء على ملاحق خاصة تصدر لذلك وفي ظل توافر شروط محددة مسبقا بين الطرفين.

4- المطالبة بالتعويض : وهي المرحلة الأخيرة في العملية التأمينية حيث يطالب المؤمن له بالتعويض عن الالزام نتيجة وقوع الخطر البحري و تحقق الخسارة المادية المحتملة و تشتترط معظم وثائق التأمين ضرورة اخطار شركة التأمين بوقوع الخطر و حصول الخسارة المادية المحتملة و تشتترط معظم وثائق التأمين ضرورة إخطار شركة التأمين بوقوع الخطر و حصول الخسارة المادية ، حتى تتمكن شركة التأمين من القيام بتقدير الخسائر و تحديد مبلغ التعويض اللازم طالما أن الخطر يدخل ضمن التغطية التأمينية المتفق عليها كما أن إخطار المؤمن له الشركة بوقوع الخطر يساعد شركة التأمين في تحديد مسؤولياتها إذا وجد هناك اشتراك في التأمين و تحديد طرق التعويض المناسبة، وبدفع شركة التأمين التعويض اللازم ينتهي التزامها اتجاه المؤمن له و ينتهي العمل أيضا بالعقد المبرم إذا كان التأمين يغطي عملية واحدة أما اذا كانت العملية التأمينية مستمرة فان العمل التأميني يستمر حتى نهاية الغطاء التأميني .

ثانيا: أهمية التأمين على النقل البحري

أجمع خبراء وقانونيون على تزايد أهمية التأمين البحري بالنسبة لحركة التجارة العالمية لاعتباره يوفر مظلة لعمليات النقل البحري مما يساهم إيجابا في زيادة الصادرات و الواردات و تطوير آليات منظومة التجارة الدولية. تغطي وثيقة التأمين البحري للبضائع المنقولة من بداية رحلتها و حتى نهايتها ويقصد ببداية رحلتها وهو لحظة خروج البضاعة من مخزن المصدر في بلد المنشأ و حتى وصول البضاعة لمخزن المستورد في المكان الذي يحدده المؤمن له، حيث إن وثيقة التأمين البحري ليست اختيارية و إنما إجبارية ، و على الرغم أنه لا تنتج عنه في العادة خسائر تؤدي إلى تبعيات كارثية على المجتمع إلا انه إجباري في اغلب الدول بالإضافة إلى ذلك فانه احد متطلبات العقود الدولية التي تلزم أحد طرفي العقد بتقديم التأمين على البضاعة المنقولة .

لا شك إن لتطور حركة التجارة العالمية و ظهور الناقلات العملاقة التي تحمل حمولات ضخمة جدا و بقيمة عالية و تجري في وسط البحار تموج بالأخطار أدت إلى تزايد أهمية هذا النوع من التأمين و أصبح ضروريا للأسباب التالية

- حماية التجار من الإفلاس إذا ما حدثت خسارة .
- تشجيع حركة التجارة العالمية ، فالتأمين يقدم ضمانات للإقدام على الاستثمار و التجارة.
- تشجيع البنوك على تقديم التمويل و فتح الاعتماد لوجود التأمين الضامن لهذا التمويل.
- يوفر مظلة لعمليات نقل البضائع بما يساهم مباشرة في زيادة الصادرات و الواردات و تطوير آليات منظومة التجارة الدولية.
- تأمين ممتلكات الدولة عبر حركة الصادرات و الواردات وذلك بعقد واسع التغطيات حفاظا على رأس المال العام و توفير العملات الأجنبية.
- يعمل التأمين البحري على توفير التعويض النقدي لأصحاب السلع إذا ما فقدت أو أصابها تلف كلي أو جزئي مما أدى إلى ازدهار الملاحة البحرية و ازدهار الصناعات و خاصتا صناعة السفن التي تعتمد عليها نتيجة توفير الاطمئنان للناقل البحري .
- تطور و اتساع نطاق التجارة الدولية ، فالتعويض النقدي عن الخسارة المادية التي قد تحدث اثر واضح و حساس في أصحاب رؤوس الأموال تجاه دخول في مغامرات التجارة الخارجية ، كما أن أهم الضمانات التي تطلبها البنوك التجارية قبل تمويل التجارة الدولية للمصدرين و المستوردين هي وثيقة التأمين البحري .
- تشجيع أصحاب رؤوس أموال على بناء السفن و الناقلات الضخمة كسفن الشحن و ناقلات البترول الحديثة برغم ما تتعرض له من أخطار بحرية متعددة .

خاتمة:

تقوم الشركة الجزائرية للتأمينات بتأمين على أخطار النقل البحري للبضائع الواردة و الصادرة للجزائر وفق أفضل شروط التأمين العالمية المعمولة بها في معظم دول العالم و هي نفسها الشروط الصادرة عن هيئة اللويدز العالمية في لندن ، ويتم التأمين بأحد أنواع التأمين الرئيسية التالية :

التأمين بشروط أ جميع الأخطار : حيث كما ذكرنا سابقا يضمن هذا النوع من التأمين جميع الأضرار والخسائر التي من المحتمل إن تصيب البضائع أثناء نقلها من المخزن في بلد المنشأ إلى مخزن المستورد و هو يشمل السرقة والسلب وعدم التسليم والنقص الكلي و الجزئي و التلف و الكسر و السيلاان والبلل بمياه الأمطار والبحر

وتماس البضاعة مع بضاعة أخرى ، وكذلك الخسائر و الأضرار البحرية العامة و الخاصة و الحريق والغرق أو التصادم السفن الناجمة عن الخطأ المشترك عدا ما هو مستثنى صراحة في الشروط العامة و الخاصة المذكورة في عقد التأمين مع إضافة بعض الشروط التي تضاف حكما إلى استثناءات عقد التأمين حسب أنواع البضائع. التأمين بشروط ج حيث كما سبق ذكرنا انه يتضمن الخسائر و الأضرار التي تصيب المؤمن عليه و التي يعد سببها بصورة معقولة إلى : الحريق أو الانفجار ، انقلاب وسيلة النقل البحري ، تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو الوسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء، الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه سببها .

التأمين بشروط ب : يتضمن هذا التأمين إضافة إلى الأخطار المشمولة في شروط ج بالإضافة إلى : الإضرار الناجمة عن البلل بالمياه الحلوة أو المالحة ، فقدان الكلي للطرد من على متن السفينة أو أثناء التحميل والتنزيل، الأضرار الناجمة عن الصواعق والزلازل و البراكين.

خاتمة عامة

خاتمة عامة:

__ لقد تبين من خلال الدراسة أن التأمين البحري من أقدم فروع التأمين فهو أصل التأمين، وغايته في تخفيف الضرر عن التجار الذين تتعرض بضائعهم للخطر البحري و ذلك بتعويضهم عن الضرر بمبلغ معين الذي تلتزم به الشركة أو المؤسسة التأمينية بدفعه على شكل أقساط حسب العقد المتفق عليه في وثيقة التأمين مما أدى إلى تطور النقل البحري والاستثمار في صناعة النقل و بالخصوص الصناعة البحرية بتالي تطور التجارة الدولية.

__ و رأينا من خلال الدراسة تطور التأمين البحري أدى إلى تطور النقل البحري أي تأثير مباشر بعلاقة طردية ، فتغطية الشاملة للأخطار البحرية تساعد و تساهم لأصحاب رؤوس الأموال والتجار الاستثمار أكثر في هذا المجال ، كما وضحنا أن الخطر هو محل التأمين و العنصر الجوهرى فيه ، فبدونه تعتبر العملية التأمينية باطلة ، كما أن إثبات تحقق الخطر البحري يخضع للقاعدة العامة في قواعد الإثبات والتي لا تختلف عن القواعد العامة لإثبات أية واقعة قانونية أخرى.

1. نتائج اختبار الفرضيات:

انطلاقا من طريقة المعالجة التي اعتمدها و التي جمعت بين النظري من جهة و الدراسة التطبيقية من جهة أخرى توصلنا أثناء إختبار الفرضيات إلى النتائج التالية:

__ بخصوص الفرضية الأولى والتي تنص على أن عملية التأمين إجبارية و ليست اختيارية فهو عبارة عن جدار حماية من الخسارة المترتبة من وقوع الخطر.

فقد تحققت كون أن التأمين وسيلة تعويض الفرد عن الخسارة المالية التي تحل به نتيجة لوقوع خطر معين

وذلك من خلال توزيع الخسارة على مجموعة كبيرة من الأفراد فهو إجباري و ليس اختياري، و بتالي حماية

الأفراد و المؤسسات من الأخطار المحتملة الوقوع ، فهو يساعد على تحقق الصالح العام للمجتمع و دفع عجلة

التقدم .

__ بخصوص الفرضية الثانية و التي تنص على أن الخطر من أهم عناصر التأمين البحري.

فقد تحققت كون أنه لا يوجد تأمين بدون خطر فالخطر هو الدافع الأكبر لتوجه المؤمن لتأمين الوعاء التأميني في هذه الحالة البضائع، كما أن الخطر هو العنصر الرئيسي في عملية التأمين بشكل عام فهو محل وثيقة التأمين البحري و الذي يترتب على تخلفه تخلف العملية التأمينية بأكملها، أي لا خطر لا تأمين.

__ بخصوص الفرضية الثالثة و المتعلقة بأن النقل البحري أفضل وسيلة للتجارة الدولية و أقلها تكلفة.

فقد تحققت هي أخرى فالنقل البحري يمكن تحمل عدد كبير من الحاويات و إمكانية الشحن الكبير للسلع المقدرة بالأطنان يؤثر مباشرة على سعر النقل السلعة و بتالي على تكلفة السلعة ، كما أن عملية بناء السفن ارحص من عملية بناء الطائرات و بتالي يعتبر النقل البحري الوسيلة الأكثر جدوى.

2. نتائج الدراسة:

من خلال الدراسة التي قمنا بها حول موضوع أهمية التأمين على سيرورة النقل البحري للبضائع، و بالتطرق إلى جميع جوانب البحث سواء من الناحية النظرية، أو من خلال الدراسة التطبيقية التي قمنا بها بالشركة الجزائرية للتأمينات، توصلنا إلى نتائج أهمها:

__ إن الخطر البحري هو حادث احتمالي قد لا ينصب على للخطر ذاته ولكن ينصب على تاريخ حدوث الخطر في أحيان أخرى، و الاحتمالية هنا تعني عدم استحالة وقوع الخطر وفقا لقوانين الطبيعة أو الأسباب قانونية ، وبناءا على ذلك فان الخطر مستحيل الحدوث يعتبر باطل.

__ يعتبر التأمين أفضل طريقة يستطيع من خلالها المؤسسة أو الفرد مواجهة الأخطار المحتملة الوقوع.

__ عقد التأمين البحري له خصوصيات مميزة عن غيره من العقود، سواء في كيفية إبرامه و الضوابط الشكلية

التي وضعها المشرع، و التي تعد في حقيقة الأمر بمثابة حماية قانونية حولها المشرع الجزائري لكلا طرفي العقد.

— يمثل النقل البحري للبضائع نسبة أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية، وقط عرف تطورا كبيرا في الآونة الأخيرة نظرا لأهميته و قلة تكلفته و ما يقدمه للعالم من نتائج.

وفي الأخير يجب الإشارة إلى أن هذه الدراسة و إن أتت ببعض الجديد إلا أنها لا تعدو أن تكون مجرد محاولة قد تكون صائبة تحتاج إلى الإضافة و التأصيل، و قد تكون خاطئة تحتاج إلى الجراحة و التعديل.

3. التوصيات:

وعلى إثر هذه الدراسة يجدر بنا تقديم مجموعة من التوصيات التي نراها أساسية و أبرزها:

— المزيد من الملتقيات و المؤتمرات حول فهم التأمين بصفة عامة و علاقاته بمختلف فروع و أنواع النقل، مع توفير أهم الكتب و المراجع المتعلقة بها؛

— الاستفادة من تجارب الدول الأوروبية و الدول المتقدمة حول صناعة التأمين، و تحضير البيئة الملائمة من أجل التنقل عن طريق البحر.

— يجب على المؤسسة محل الدراسة الشركة الجزائرية للتأمينات تطبيق مفهوم الشامل للتأمين و التخصص في التأمين البحري بصورة جدية، و إبداء المزيد من الإهتمام في هذا المجال.

— يجب أيضا على المؤسسة تطوير موقعها الالكتروني بإضافة أقسام جديدة و فروع متعلقة بكل ما يخص التأمين البحري من إجراءات و وثائق جاهزة للتحميل حتى تعطي للمستثمر أو طالب التأمين نظرة جيدة على اهتمام المؤسسة بهذا القطاع.

— يجب على القسم الخاص بالمعلوماتيات في الشركة توسيع في مجال نقل المعلومة و تطوير أنظمتها حتى يستطيع التحكم أكثر في المعلومة.

— يجب على المؤسسة فتح فروع خاصة بالتأمين البحري و الاهتمام بهذا المجال أكثر و توعية الفئة المستهدفة بالأهمية الكبيرة للتأمين البحري.

— يجب على المؤسسة فتح فروع في الموانئ مباشرة لتسهيل عملية الاكتتاب و المعالجة الخطر كما يجب

التنسيق بين فروعها و مصلحة الجمارك في نقل المعلومات.

المصادر

و

المراجع

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

I. الكتب:

1. إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
2. إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، التأمين و رياضياته، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003.
3. إبراهيم علي إبراهيم عبد ربه، مبادئ التأمين، الدار الجامعية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2006.
4. أبو بكر عيد أحمد، وليد إسماعيل السيفو، إدارة الخطر و التأمين، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، 2001.
5. أحمد صلاح عطية، محاسبة شركة التأمين، الدار الجامعية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2003.
6. أحمد عبد الله قمحاوي أباضة، مدخل كمي لإدارة الأخطار و رياضيات المال و الإستثمار، مكتبة و مطابع الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2002.
7. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، دار الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2010.
8. أيمن النجراوي، لوجيستيك التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
9. بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
10. بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009.
11. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.

12. جلال وفاء محمد، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1994.
13. جمال حكيم، التأمين البحري (دراسة عملية و قانونية)، مكتبة النهضة المصرية للنشر، الإسكندرية، 1995.
14. حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية، مصر، دون سنة نشر.
15. زياد رمضان، مبادئ التأمين دراسة عن واقع التأمين، دار صفاء للنشر و التوزيع، الأردن، 1998.
16. زيد منير عبوي، إدارة التأمين و المخاطر، دار كنوز المعرفة للنشر و التوزيع، الأردن، 2006.
17. سعيد جمعة عقل، محمد حربي، التأمين و إدارة الخطر بين النظرية و التطبيق، دار وائل للنشر، عمان، 2008.
18. سعيد علي غالب، جغرافية النقل البحري، دار المعرفة للنشر و التوزيع، العراق، 2012.
19. سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، التأمين البحري (أصوله العملية و العلمية)، دار النهضة العربية للنشر، الإسكندرية، 1981.
20. سمير الشرقاوي، العقود البحرية، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1994.
21. سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.
22. شريف على الصوص، التجارة الدولية (الأسس و التطبيقات)، دار أسامة للنشر و التوزيع، عمان، 2012.
23. شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك و إدارة المرافئ، الدار الجامعية، لبنان، 2000.
24. شوكت محمد عليان، التأمين في الشريعة و القانون، دار الشوق، الإسكندرية، 2008.

- 25.** طارق قندوز، بلال بن بتيش، سوق التأمين العربي (المنجزات و المعوقات)، دار جرير للنشر و التوزيع، عمان، 2016.
- 26.** طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007.
- 27.** عبد الرحمن محمد شريف، عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- 28.** عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009.
- 29.** عبد الهادي السيد، محمد نقي الحكيم، عقد التأمين (حقيقته و مشروعيته)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003.
- 30.** عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف للنشر و التوزيع، الإسكندرية، 2000.
- 31.** عز الدين فلاح، التأمين (مبادئه و أنواعه)، دار أسامة للنشر و التوزيع، عمان، 2008.
- 32.** عطار مختار، الوسيط في التأمين البحري، المطبعة و الوراقة الوطنية للنشر و التوزيع، الجزائر، 2000.
- 33.** عطير عبد القادر، التأمين البري في التشريع الأردني، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1995.
- 34.** قايد محمد بهجت، الوسيط في شرح التجارة البحرية، الجزء الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004 - 2005.
- 35.** كمال محمود جبرا، التأمين و إدارة الخطر، الأكاديميون للنشر و التوزيع، عمان، 2015.
- 36.** لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2003.
- 37.** محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.

- 38.** محمد جودت ناصر، إدارة أعمال التأمين بين النظرية و التطبيق، دار مجدلاوي، عمان، 1998.
- 39.** محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، الدار الجامعية، بيروت، دون سنة نشر.
- 40.** محمد رفيق المصري، التأمين و إدارة الخطر، دار زهران للنشر و التوزيع، عمان، 2008.
- 41.** محمد كمال عبدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1983.
- 42.** محمد محسن قاسم، محاضرات في عقد التأمين، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، 1999.
- 43.** محمد محمود الكاشف، التأمين على الشحنات، الغرفة التجارية الصناعية، المملكة العربية السعودية، 1977.
- 44.** محمود حامد عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري، البحري، الجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013.
- 45.** مختار الهانس، إبراهيم عبد النبي حمودة، مقدمة في مبادئ التأمين بين النظرية و التطبيق، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- 46.** مختار الهانس، عبد النبي حمودة، مبادئ الخطر و التأمين، الدار الجامعية للطباعة و النشر و التوزيع، الإسكندرية، 2001.
- 47.** مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 1996.
- 48.** مصطفى محمد جمال، أصول التأمين "عقد الضمان" دراسة مقارنة للتشريع و الفقه و القضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1999.

49. مناني فراح، العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2009.

50. نعمات محمد المختار، التأمين التجاري و الإسلامي بين النظرية و التطبيق، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2005.

51. هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات للنشر و التوزيع، بيروت، 1997.

52. هشام صلاح محسن، دور الميناء التجاري في تفعيل حركة النقل البحري، دار المعرفة للنشر و التوزيع، العراق، 2005.

53. وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008.

54. يوسف حجيم الطائي و آخرون، إدارة التأمين و المخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، 2011.

.II البحوث الجامعية (أطروحات و مذكرات):

55. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

56. واحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2012-2013.

.III النصوص القانونية و التشريعية:

57. السنهوري عبد الرزاق أحمد، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السابع المجلد الثاني (عقود الغرر و عقود التأمين)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2000.

58. المادة 619 من القانون المدني الجزائري، الفصل الثالث، عقد التأمين، القسم الأول، أحكام عامة،
2008.

.IV الملتقيات الدولية:

- 59.** كمال رزيق، محمد أمين المراكشي، واقع قطاع التأمينات و إعادة التأمين، الملتقى الدولي السابع حول الصناعة التأمينية، الواقع العملي و آفاق التطوير، تجارب الدول، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2012.
- 60.** مركز الدراسات و البحوث بالغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، أكتوبر، 2009.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

- 61.** Berres claudes, Droit des assurances entreprise et irganismes d'assurance, tome 1, LGD, Paris, 2éme Edition.
- 62.** Denis clair, Lambert, économie des assurances, Armand callin, Masson, 1996.
- 63.** Dominique Henriet, jean charle rochet, Microéconomique d'assurance, Ed economica, Paris, 1991.
- 64.** H de Moulin, Beaufort, Assurances et Responsabilité, Edition Dunod, Paris, 1978.
- 65.** Messaoud Boualem Tafyani, système d'assurance compare, (Algérie, Europe de l'est), office des publication universitaire.
- 66.** Y vinne Lamer faivre, Droits des Assurances, 11éme Edition, Ed Dalloz, Paris, 2001.