

كلمة شكر

الحمد لله عز وجل الذي هدانا إلى طريق العلم والنجاح،

ووقفنا لانجاز هذا العمل المتواضع.

الصلاة والسلام على أرفع خلق الله محمد صلى الله عليه وسلم.

أتقدم بجزيل الشكر إلى الأستاذة المؤطرة "حجار أسيا "

نظرا لوقوفه معي ومساندتي حتى الأخير.

كما أتقدم بجزيل الشكر لكل موظفي مؤسسة ميناء مستغانم

وخاصة ولد عبد الرحمن محمد وبن حمودة حلیم وهاشم بن بكار.

كما أتقدم بشكل أخير لكل من ساعدني من قريب أو من بعيد

بفعل أو بكلمة طيبة دفعتني لتقديم الأفضل.

فهرس المحتويات

III.....	كلمة شكر.....
VI	الإهداء.....
أ	قائمة الجداول.....
2-1.....	المقدمة العامة.....
.....	الفصل الأول: التأمين البحري والتجارة الخارجية.....
1.....	تمهيد.....
2.....	المبحث الأول: عموميات حول التأمين البحري.....
2.....	المطلب الأول: ماهية التأمين البحري.....
7.....	المطلب الثاني: عقد التأمين البحري.....
11.....	المطلب الثالث: إجراءات التأمين البحري.....
14.....	المبحث الثاني : نظرة عامة حول التجارة الخارجية الجزائرية.....
14.....	المطلب الأول: ماهية التجارة الخارجية.....
17.....	المطلب الثاني: التجارة الخارجية الجزائرية.....
20.....	المطلب الثالث: الأطراف المتدخلة في التجارة الخارجية.....
24.....	خلاصة الفصل.....
.....	الفصل الثاني:دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم.....
25.....	تمهيد.....
26.....	المبحث الأول :عموميات حول ميناء مستغانم.....

26.....	المطلب الأول: ماهية مؤسسة ميناء مستغانم
29.....	المطلب الثاني : مميزات وخصائص وامتيازات ميناء مستغانم
33.....	المطلب الثالث: المنشآت المتخصصة في ميناء مستغانم
34.....	المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم
34.....	المطلب الأول : دراسة الخدمات والإحصائيات للميناء
40.....	المطلب الثاني : دراسة الحركة التجارية بميناء مستغانم
46.....	المطلب الثالث : المشاريع المستقبلية
48.....	خلاصة الفصل
49.....	الخاتمة العامة
50.....	قائمة المراجع
52.....	الملاحق.
57.....	فهرس المحتويات

تمهيد

التأمين علم متطور فهو يحمي الإنسان وممتلكاته من الأخطار التي تلحق به، عند صناعة السفن وازدهارها في جميع أنحاء العالم، تم وضع القوانين التجارية التي تنظم هذه المهنة، ولذلك فإن القانون البحري يعتبر من أقدم القوانين التي وضعت كأساس للتعامل في التجارة الخارجية واعتمادها كقانون أساسي للتأمين، ثم قامت الثورة الصناعية في أوروبا، وأنشئت المصانع والمخازن للبضائع المنتجة مما زاد من المخاطر التي تتعرض لها، فنشأت فكرة التأمين الجماعي بين أصحاب المصانع والتجارة للمشاركة في تعويض الخسائر من قبل المجموعة أو مجموعات لويديز للتأمين نتجت هذه الفكرة الأولية، ثم توسعت الأفكار وأنشئت شركات التأمين أو تبادل المخاطر والمسؤوليات حتى أصبح التأمين اليوم من الأساسيات الضرورية لكل تاجر أو صاحب أموال والحياة الشخصية للأفراد .

المبحث الأول: عموميات حول التأمين البحري

المطلب الأول: ماهية التأمين البحري

1- نشأة ومفهوم التأمين البحري:

1-1- نشأته: التأمين البحري قديم قدم التاريخ البشري بحيث يصعب نسبة نشوئه إلى الأمة من الأمم فقد عرف لدى البابليين بشكل قرض على السفينة وآخر على البضاعة، كما عرف عند الفينيقيين والهنود بعد تعديله بما يتلاءم وظروفهم. ثم أنتقل من الفينيقيين إلى الإغريق الذين طبقوه في عمليات تجارتهم العالمية أو عنهم أخذ الرومان فكرة عقد القرض الذي يسمى بعقد "المخاطرة الجسيمة" وصاغوه صياغة قانونية وأطلقوا عليه اسم NAUTICMEOENUS، وملخصه إذا أقرض مجهزة السفينة من شخص نقودا لحاجات سفينته، ورجعت السفينة بسلام دفع مقدار القرض مع فائدة مرتفعة، وإذا أعرفت السفينة في طريق عودتها خسر المقرض القرض والفائدة .

النوع من العقود هو السلف البدائي لعقد التأمين الحالي مع الأخذ بعين الاعتبار ان المؤمن في العقد الحالي لا يدفع إلا بعد وقوع الخطر، أما في عقد قرض المخاطر الجسيمة فالمؤمن يدفع قبل وقوع الخطر .

وقد ظهر قانون في مجموعة جوستينيان الرومانية يعالج نظام الرمي البحري والخاسرات البحرية المشتركة بصورة تتضمن فكرة التأمين بشكل أو بآخر. ويعد هذا القانون وأمثاله السلف المباشر لعقد التأمين البحري الحالي.

وقد بقيت فكرة التأمين البحري تتطور حتى العصور الوسطى حيث كانت تجارة مدن شمال إيطاليا تزدهر فنظم بحارة البندقية عقد قرض على السفينة أو على السفينة والبضاعة المشحونة عليها مع بداية القرن الثالث عشر الميلادي لدرجة أن الكنيسة خطرت مثل هذا القرض لما يشمل عليه من فائدة ربوية. إلا أن اكتشاف أمريكا وانتشار التجارة وتعدد آفاقها، أدى كل ذلك إلى تغيير النظرة إلى فوائد القروض وأصبح مفهوم الربا ينصرف إلى الفائدة غير المعقولة. يضاف إلى ذلك أن سكان شمال إيطاليا، اللومبارديون، قد

أرسلوا قواعد عرفية للتأمين البحري بفعل نشاطهم التجاري في حوض البحر المتوسط، ويعتقد البعض أن عقد التأمين البحري قد ظهر نتيجة تعديل قام به بعض موثقي العقود الإيطاليين لعقد القرض البحري بأن حل مبلغ التعويض محل مبلغ القرض وأصبح لا يدفع إلا عند وقوع الخطر، وحل قسط التأمين محل الفائدة في عقد القرض وأصبح قسط يدفع في جميع الأحوال وليس عند سلامة الوصول. وعلى ذلك كان اللومبارديون والعصابة الهانزية في شمال أوروبا أول من مارس التأمين البحري بصورة العلمية الحديثة، وإلى هؤلاء جميعا يعزى إدخال التأمين البحري إلى سوق الإنجليزية مع أن البعض يرى أن اللومبارديون هم الذين أدخلوا التأمين البحري إلى إنجلترا وإياها كان الذي أدخل التأمين البحري إلى بريطانيا فإن أول قانون خاص بالتأمين البحري كان عام 1601م في بريطانيا زمن الملكة إليزابيث الأولى ومن ثم برغ في إنجلترا كما نمارسه اليوم، ولا أدل على ذلك من ظهور لويدز لندن في أواخر القرن السابع عشر كأول مؤسسة للتأمين البحري والتي لازالت تتربع على قمة أعمال التأمين البحري، كما وأن بوليصة اللويدز للتأمين التي تعرف LLOYD'S SHIP and goods Policy S.G التي نجد أصولها فيما تم استيراده من إيطاليا قبل أكثر من 200 عام لازالت المرجع الأساسي لمعظم وثائق التأمين البحري المعاصر.

ومع بداية القرن العشرين زادت ضغوط التجارة وأصحاب السفن ورجال التأمين على المشرع البريطاني لإصدار قانون تأمين البحري العصري، فكان ذلك عام 1906 الذي لازال قائما مع بعض التعديلات.

أما في فرنسا فقد ظهرت قواعد التأمين البحري الأمر الملكي الصادر عام 1681م ثم انتقلت هذه القواعد لقانون نابليون التجاري عام 1807، ونظرا لما كان يعتبر هذا القانون من قصور فقد أصدر المشرع الفرنسي قانونا للتأمين

البحري عام 1885 وهذه الوثائق النمطية هي ما يعمل بها حالياً في شركات التأمين الفرنسية.¹

2-1- مفهومه:

– التأمين هو ضروري وحيوي لحماية الأفراد والمجموعات من المخاطر التي يتعرضوا لها (...). فهو عملية تعاونية فعالة لمواجهة الأخطار التي يتعرض لها الإنسان في شخصه أو ممتلكاته عن طريق نقل عبء هذا الخطر إلى شركة التأمين التي تصرف مبلغ التأمين في حالة وقوع الخطر مقابل مبلغ بسيط لا يتناسب مع حجم هذا الخطر وهو يسمى بقسط التأمين.²

– يقوم التأمين البحري بصفة عامة على فكرة التعاون بين مجموع المؤمن لهم على جبر الضرر الذي يصيب أحدهم أو قلة منهم عن طريق إجراء المقاصة بين مجموع المخاطر التي تم تجميعها وبين قيمة الأضرار التي وقعت على قلة من المؤمن لهم عن طريق تشتيت أو توزيع الخسارة على مجموع المؤمن ويقوم بالتنسيق فيما بين المؤمن لهم في هذا المجال شركة التأمين.³

– يمكن تعريفه بأنه هو أحد أساليب تقليل عدم التأكد الخاص بأحد الأطراف المؤمن له من خلال تحويل عبء الأخطار الخاصة التي تواجهه إلى طرف آخر ، المؤمن والذي يقبل تعويض جزء من الخسائر التي تصيب المؤمن له.⁵

1: عبد القادر حسين العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة والبحرية" كلية الحقوق جامعة عمان الأهلية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى سنة 1999 ص 592.

2: عز الدين فلاح، "التأمين مبادئه وأنواعه"، دار أسامة للنشر والتوزيع عمان، طبعة الأولى سنة 2008 ص 6

3: طارق جمعية سيف، "تأمين الدولي (البحري، الجوي، البري، النهري)" دار الفكر الجامعي، شارع سوتيرا الإسكندرية، سنة 2008 ص 15.

4: أسامة عزمي سلام، "إدارة الخطر والتأمين" دار ومكتبة الحامد للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2006 ص 232 .

5: عبد القادر حسين العطير مرجع سابق، ص 591.

— يعرف التأمين البحري بأنه "عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له وفقاً للطريقة وإلى الحد المتفق عليه عن الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية.⁴

2- أهمية التأمين البحري:

تمثل السفن عموماً ثروة عائمة وكذا البضاعة المحمولة عليها، وهي معرضة في أثناء الرحلة البحرية إلى خطر الهلاك، ومن ثم فإن أصحاب السفينة كما أصحاب البضاعة لا يمكنهم أن لا يؤمنوا على أموالهم من مخاوف البحر وأهواله، إذا بغير ذلك فإنهم يتعرضون لمخاطر تشل قدرتهم الاقتصادية وتخرجهم من مجال التجارة البحرية بما يترتب على ذلك من ضرر الاقتصاد الوطني، وعلى ذلك كان التأمين البحري على هذه الأموال ضماناً وأماناً لهم من المخاطر البحرية إذ تقوم شركات التأمين البحري بعمل احتياطات مالية لمواجهة حالات الخطر الذي قد يواجه السفن وحمولاتها مقابل أقساط مالية يدفعها أصحاب السفن أو البضائع، وعن طريق إعادة التأمين لدى شركات التأمين الكبرى.

يضاف إلى ذلك أن شركات التأمين البحري ومن خلال الأقساط التي تجمعها تكون احتياطات مالية ضخمة تستثمرها في الاقتصاد الوطني الذي يعود بالفائدة على مجموع قطاعات الشعب.⁶

ويمكن تلخيص أهمية التأمين البحري كالتالي:

— يعمل التأمين البحري على تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم في التجارة الخارجية مطمئنين إلى الضمانات التي يقدمها لهم نتيجة لوقوع الخسائر خلال عملية النقل المختلفة.

— يعتبر التأمين البحري أحد بنود التجارة غير المنظورة والتي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات الجارية مما يجعل التأمين البحري يرتبط ارتباطاً

6 د: عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق 594 .

وثيقا بالدخل والإنتاج ويعتبر أحد عوامل دفع خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

— وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الحول وتحسين العلاقات التجارية والاقتصادية والسياسية.

— العمل على إدخال عملات أجنبية وخروج عملات محلية.

— يعتبر التأمين البحري ضمانا كافيا لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية.⁷

3- خصائص التأمين البحري:

أما عن خصائص التأمين البحري فإنها تتميز بما يلي:

1.3. التأمين البحري عقد رضائي: يستفاد من التعريف بأنه ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب بالقبول وما طلب التأمين إلا إيجاب يتطلب قبولا لتحقيق توافق الإرادتين، أي أنه تعبير عن إرادتين متطابقتين بقصد أحداث أثر قانوني.

التأمين البحري هو عقد يرضي بمقتضاه المؤمن لتعويض المؤمن من الضرر اللاحق به.

2.3. التأمين البحري عقد ملزم للجانبين: يقصد بهذه الصفة التي تلحق به هي أن طرفيه (المؤمن والمؤمن له) يلتزمان بتعهدات متقابلة، فالشروط التي يتضمنها عقد التأمين ملزمة للفريقين ما لم تخالف أحكام القانون والنظام العام، فالمؤمن له يتعهد بدفع الأقساط المتفق عليها والمؤمن يتعهد بدفع قيمة التأمين عند وقوع الخطر المؤمن منه فكل منهما يأخذ مقابلا لما يلتزم.

3.3. التأمين البحري من العقود المعاوضة: ويترتب على هذه الصفة التعويضية هي:

7د: حربي محمد عريقات، التأمين وإدارة الخطر، كلية العلوم الإدارية والمالية، البلد عمان، جامعة البترا الخاصة، الطبعة الثانية سنة 2010، ص 142.

1. لابد من وقع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا أنتقى حقه بالتعويض.
2. الفكرة التي يقوم عليها التعويض هي جبر الضرر الذي لحق بالمؤمن له وعلى ذلك فلا يجوز جبر الضرر أكثر من مرة بوساطة تعدد التأمينات على شيء واحد بما يزيد عن قيمة الشيء المؤمن عليه.
3. إذا عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المؤمن عليه وإن كان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له، فيمكن إبطال العقد بناء على طلب المؤمن.
4. هو عقد معارضة أنه لا يرد على الأشخاص بل على الأموال، لأن الأرواح البشرية لا تقدر بالمال.
- 4.3. التأمين البحري من عقود إيمان: ونقصد بها هي أن هذا العقد لا يناقش بكل حرية لأن المؤمن يضع شروط العقد في وثيقة التأمين ولا يكون للمؤمن له سوى قبولها أو رفضها وذلك أن المؤمن هو جانب قوي ولا يملك المؤمن له إلا أن (ينزل) على شرط المؤمن.
- 5.3. التأمين البحري من العقود الاحتمالية أو عقود الغرر: وتقصدها هو العقد الذي لا يعرف فيه وقت انعقاده مقدار المكسب أو الخسارة التي ستعود على الطرفيه ولا يتحدد ذلك إلا مستقبلا تبعا لحدوث أمر غير محقق الحصول أو غير معروف وقت حصوله.
- 6.3. التأمين البحري من العقود التجارية: يعتبر عقدا تجاريا بغض النظر من نوعه، وعلى ذلك إن التأمين البحري يكون تجاريا إذا أبرم المؤمن له عقد تأمين على سفينة تجارية أو على تجارته أما إذا أبرم عقد التأمين على سفينة نزهته أو سفينة صيد فإن هذا العقد يتصف بالصفة مدنية، إلا أن عقد التأمين يظل تجاريا من جهة شركة التأمين التي يمارس عملا تجاريا بطبيعته.

7.3. التأمين البحري عقد مستمر أو عقد زمني، يعني الفقد الزمني هو العقد الذي يكون الزمن فيه عنصراً جوهرياً بحيث يكون هو المقياس الذي يقدر به محل العقد كعقد الإيجار وعقد العمل محدد المدة.

أما المستمر هو إذا تخلف أحد الطرفين عن أداء التزامه فإن العقد يتوقف أو يفسخ يأنثر فوري ينسحب على المستقبل دون أن يكون لذلك أثر رجعي.⁸

المطلب الثاني: عقد التأمين البحري.

1- مفهوم عقد التأمين البحري:

تعددت التعريفات الفقهية لعقد التأمين البحري.

فالعقد التأمين البحري أساساً هو عقد تعويضي باستثناء التأمين على الأشخاص فهو يهدف إلى جبر الضرر الذي يقع على من يتعرض للخطر المؤمن منه، فهو ذلك لا يسمح للمؤمن له بالإثراء على حساب شركة التأمين وقد جاءت المادة 296 تجارة بحرية بهذا المعنى: لأعلى اعتبار أنه عقد يرضي المؤمن بموجبه تعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به، على ألا تتجاوز قيمة التعويض الأشياء الهالكة.

فقد جاء في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الفرنسي لعام 1967م من أن عقد التأمين هو: "عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحملة نتيجة مخاطرة بحرية، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله، وذلك نظير قطر معين" فالنص ضمن تعويض المؤمن للمؤمن له عن الأضرار التي تلحق بذمته بسبب تحقق خطر بحري وهذا الضمان هو ميزة الأساسية للتأمين البحري.

كما جاء في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الإنجليزي عام 1906م بأن عقد التأمين البحري هو "العقد الذي يتعهد المؤمن بموجبه تعويض المؤمن له

8د:عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق ص 200 .

بالشكل وإلى المدى المتفق عليه في مواجهة الخاسرات البحرية التي تتصل بالمخاطرة البحرية.

فهو لم يتطرق لقسط التأمين ولا إلى المصلحة المؤمن عليها، ويعزى ذلك لقدم القانون إلا أن الأعراف البحرية الإنجليزية قامت بسد هذا النقص عن طريق شروط البوالص كما تولت المحاكم الإنجليزية إعطاء مدول محدد للكلمات الواردة في البوليصا القانون.⁹

يعرفه المشروع الجزائري بأنه "ذلك العقد الذي يكون له هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما" وهو يتميز بالخصائص التي كنا قد عرفناها بالنسبة للعقد فيما سبق، ويضيف بعض الفقهاء خصيصة الطبيعة التجارية ولا يتطلب انعقاد هذا العقد شكل معين إلا الكتابة، ومهما يكن من أمر فإن وثيقة التأمين ينبغي أن تتضمن البيانات التالية:

1. تاريخ ومكان الاكتتاب.
2. أسماء الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتهم.
3. ذكر الأشياء المؤمن عليها.
4. تحديد الأخطار التي يشملها الضمان.
5. مدة التأمين.
6. المبلغ المؤمن عليه ثم القسط.
7. توقيع الأطراف المتعاقدة.¹⁰

2- أطراف عقد التأمين البحري:

لا بد من قيام عقد التأمين البحري تواجد كلا من الطرفين (المؤمن، والمؤمن له) وقد يكون هناك شخص ثالث وهو المستفيد.

9: عبد القادر حسين العطير مرجع سابق، ص 591 – 598.

10: د: جديدي معراج" مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري "جامعة الجزائر، ، الساحة المركزية بن عكنون الجزائر طبعة الثالثة سنة 2003. ص 157-158.

1.2. المؤمن: هو الذي يتحمل نتيجة وقوع الخطر المؤمن له¹¹ أي الطرف الأول في العقد يكون عادة شركة الذي يعتمد بتعويض الطرف الثاني (المؤمن له) في حالة وقوع الخطر.¹¹

2.2. المؤمن له: هو الشخص الذي صدر أسمه أي هو الطرف الذي يدفع له المؤمن قيمة التأمين مقابل مبلغ محدد أو أقساط دورية يدفعها المؤمن له للمؤمن، وفي التأمين الحري ينصرف معنى المؤمن له لصاحب السفينة أو صاحب البضاعة شخصا طبيعيا أو معنويا، وليس للربان أو المالك بينما يجوز للمجهز المدير إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ أن يؤمن على السفينة، كما يقوم بالتأمين على البضاعة صاحبها، وفي حالة البيع مفروض يؤمن عليها البائع تنفيذا لشروط عقد البيع.¹²

3.2. المستفيد أو (التأمين لمصلحة شخص غير معين): قد يكون الشخص المستفيد من مبلغ التأمين هو المؤمن له ذاته، كما قد يكون شخص آخر اشترط المؤمن له التأمين لمصلحته وهو ليس طرف في العقد لكنه يكتسب حق مباشر بقبض مبلغ التعويض في حالة وقوع الخطر، أما في التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن هذا الشخص لا يكون معلوما عند إبرام العقد بل يعرف وقت وقوع الحادث باعتباره صاحب مصلحة. ومثل هذا التأمين لا يقع كثيرا في التأمين على السفينة لأن صاحبها معروف ويمكن معرفته بسهولة إنما يتم هذا التأمين على البضائع حيث يعرف صاحبها عند وقوع الضرر، لأنها تباع أكثر من مرة، ومن ثم لا يكون صاحبها معروفا عند التقاعد.

3- شروط إبرام عقد التأمين البحري:

11:د: عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق ص 616.

12: من إعداد الطالبة بخيرة زهرة "دور قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد" تخصص أعمال دولية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، من مذكرة التخرج لنيل شهادة ليسانس سنة 2011 – 2012، ص 37.

عقد التأمين عقد رضائي كما جاء في المادة 296 بحري "من أنه عقد يرضى بمقتضاه المؤمن تعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به ...". وعلى ذلك فالرضائية تسود عقد التأمين، بمعنى أنه ينعقد يتلاقى الإيجاب مع قبول دون اشتراط أن يظهر هذا التلاقي بشكل معين ويشترط خلو إرادتي الطرفين من أي عيب من عيوب الإرادة كالإكراه أو الغش أو التدليس. وهذا الرضا يمر في عقد التأمين البحري بمراحل تبدأ:

بطلب التأمين الذي يقدمه المؤمن له للمؤمن كما قد يلجأ ما يريد التأمين على سفينة أو بضاعة أو أجرة الشحن إلى إصدار تعليماته إلى وسيط تأمين BROKER الذي يتولى تحرير ما يسمى ب SLIP مذكرة يدرج فيها تفاصيل عملية التأمين المطلوبة مثل اسم الوسيط، اسم السفينة والرحلة والمدة الزمنية المطلوب تغطية مخاطرها بالتأمين والأموال المطلوب التأمين عليها وقيمتها وقسط التأمين والقيمة المؤمن عليها وأي شروط تأمينية أخرى، ومن ثم يقوم بعرضها على شركة التأمين أو مكتبي التابعين للويدز، لقبولها كلياً أو جزئياً والتأثير عليها بذلك، فإذا قبل المؤمن المذكرة أو طلب التأمين أصدر وثيقة تأمين تشمل عناصر عقد التأمين وجزئياته وبعد ذلك يجوز للطرفين تعديل شروط عقد التأمين أو إضافة شروط أخرى في مرحلة لاحقة بما يسمى ملحق الوثيقة.¹³

المطلب الثالث: إجراءات التأمين البحري

1- إجراءات الإصدار:

طلب التأمين ويتم بطريقتين

1.1. فتح اعتماد مستندي في البنك: ويتم ذلك من قبل العميل ويقوم البنك بإبلاغ شركة التأمين المدون اسمها على طلبا لاعتماد بتفاصيل البضاعة والرحلة ومبلغ التأمين ونوع الغطاء وأي شروط يطلبها البنك.

¹³: حربي محمد عريقات مرجع سابق ص 214 .

2.1. تأمين البضائع بضمان المستندات: ويتم مباشرة عن طريق العميل وذلك بإرسال فاتورة أو بوليصة شحن أو أي وثيقة أخرى يثبت فيها اسم العميل، طريقة الشحن، البضائع تغليف البضائع، الرحلة، مبلغ التأمين. ويتم الإنفاق ما بين الشركة والمستورد أو المصدر على نوع التغطية وعلى تحديد سعر التأمين تقوم الشركة بإصدار عقد التأمين حسب الشروط المتفق عليها وبثلاث نسخ كذلك إصدار الفاتورة ويتم التوقيع من قبل الشخص المعوض من شركة التأمين ويتم تزويد النسخة الأصلية من الوثيقة مرفقا بها كافة الشروط إلى البنك وفي حالة التأمين المباشر ترسل الفاتورة إلى قسم المحاسبة في الشركة.

2- إجراءات التعويض:

1.2. تقديم المطالبة: يعلم المؤمن له شركة التأمين (قسم المطالبات) هاتفيا أو خطيا ويتبع ذلك تبليغ خطي بحصول إضرار للبضاعة المؤمنة وتذكر تفاصيل أولية عن تلك الأضرار وقيمة التعويض المطالب به ورقم عقد التأمين.

2.2. المستندات المطلوبة: تقدم جميع المستندات الأصلية الخاصة بالحادث وهي: بوليصة التأمين، الفاتورة التجارية، بوليصة الشحن، شهادة منشأ، قائمة التعبئة، البيان الجمركي، كتاب احتجاج على وكيل الباخرة. وتقوم الشركة بفتح ملف بالحادث يحتوي على جميع هذه المستندات ويسجل المحادث يسجل خاص بالشركة.

3.2. الكشف الموقعي: يتم الكشف الموقعي على بضاعة المتضررة من قبل موظف تعويضات الشركة في مكان تواجد البضاعة لمعرفة الضرر وتقدير قيمة المطالبة.

4.2. الاستعانة بمستوى خسائر: في حالة تجاوز قيمة مطالبة التعويض عن 5000 دينار يتم الكشف على الأضرار من قبل مسوي خسائر (بموجب التعليمات الصادرة عن هيئة التأمين).

5.2. إجراء إعادة التأمين: تقوم شركة التأمين بإعلام معين التأمين عن المطالبة ويتم توزيع المبلغ حسب ما متفق عليه.

6.2. حالات الرجوع: في حالة وجود مسبب للضرر يتم الرجوع عليه بالمبلغ المدفوع ويتم توزيعه حسب توزيع الوثيقة الأصلية.

7.2. تسديد المطالبة: تعتمد التقديرات المتفق عليها بين الشركة والمؤمن له ويتم المصادقة على تسديد المبلغ من الشركة ويوقع المؤمن له على براءة الذمة باستلام مبلغ التعويض.¹⁴

3- التأمين البحري على الأشياء:

وجد ثلاثة أطراف في الرحلة البحرية وهي السفينة البضائع المشحونة، أجرة الشحن، وتعتبر أطراف الرحلة البحرية هي موضوع وأنواع التأمين البحري:

1.3. التأمين على السفينة: حيث يكون حسم السفينة هو محل التأمين وملحقاتها من (عدد وقوارب وأثاث ولوازم الإيجار)، والذي يهدف توفير الحماية المادية لملاك السفن، وذلك عن طريق تعويضهم عن الخسائر المادية التي تتعرض لها هذه السفن نتيجة لتعرضها للأخطار البحرية من حريق وغرق وتلف وتصادم وفقد كلي أو جزئي مع استثناء الخسائر المادية الناتجة عن استهلاك الاستعمال أو الخسائر الناتجة عن الصدا أو نقص في الكفاءة لقيادة السفن.

2.3. التأمين على البضائع: يعتبر التأمين على البضائع من أكثر أنواع التأمين البحري شيوعاً ويشمل كافة أنواع البضائع سواء على أشكال (سائلة أو جافة) سواء كانت مغلقة في صناديق خشبية أو ورقية، أو غير مغلقة كالحبوب أو الفحم ومواد البناء، وتمتد التغطية التأمينية إلى الأشياء الثمينة مثل الذهب والفراء واللوحات الثمينة.

¹⁴د: عز الدين فلاح، مرجع سابق ص 107 – 108.

ويهدف التأمين هنا إلى تعويض أصحاب البضائع المنقولة أو أصحاب المصلحة فيها أثناء الرحلة البحرية، من أخطار مياه الرحلة البحرية، مثل أخطار الغرق والتصادم والجنوح وأخطار الانفجار والبرق والهزات والغرق والسرقة، ولقد تضمنت وثائق التأمين على البضائع (وعلى اختلاف أنواعها) توضيحاً لكل الأخطار الواجب تغطيتها وضمانيها أيضاً ما هو مستثنى منها ملا تغطيتها هذه الوثيقة كما أنها تشمل على مدة الغطاء التأميني بما في ذلك أسماء مينائي القيام والوصول إلى جانب مقدار التزام المؤمن له ونوع العملة النقدية التي يدفع بها التزامه المقرر. كما ينص في الوثيقة على طريقة التعويض اللازم في حدود نوعيته ونسب الخسارة المتحققة عليها، على أنه في معظم هذه الوثائق يحدد مبلغ التأمين مقدماً والمبلغ الواجب دفعه عند وقوع الخطر البحري.

ومن وثائق التأمين البحري على البضائع المنتشرة المستخدمة في هذا المجال وثائق التأمين على البضائع بالرحلة والتي تعتمد في شروطها على صفة مجمع مكتبي اللويدز بلندن، فيتم تغطية الخطر البحري المؤمن عليه خلال رحلة بحرية محددة، حيث ينص صراحة في العقد على ميناء القيام وابتداء التغطية وتستمر تلك التغطية حتى وصول السفينة إلى ميناء الوصول ورسوها فيه بالإضافة إلى استمرار التغطية حتى يتم تفريغ البضاعة على رصيف الميناء في بعض منها والبعض الآخر تمتد التغطية فيها حيث تشمل عملية نقل البضاعة إلى المخازن.

3.3. أجره الشحن: تختص هذه العقود بضمان تعويض المؤمن له عن خسارته المتمثلة في ضياع أجره النقل البحري من خلال إصدار وثائق تأمين أجره النقل، إذا يشمل هذا العقد ما يستحقه مالك السفينة من أجره الشحن وذلك مقابل نقله للبضائع إلى جهة المطلوبة.

فمن المعروف أن السفينة أو البضائع التي تحملها قد يتعرضان إلى بعض المخاطر البحرية مما ينتج عنه تحقق خسائر كلية أو جزئية، وقد

تحول دون حصول مالك أو مجهزة السفينة على أجره النقل، مما يخول صاحب السفينة أن يؤمن ضد عدم حصوله على أجره الشحن، بشرط أن يقع أثناء وجود البضاعة على ظهر السفينة والذي يتسبب في ضياع الشحن ضياعا كلياً أو جزئياً، كما يستثنى أيضاً التعويض عن أجره الشحن كلياً أو جزئياً في حالة تأثير الرحلة البحرية حتى لو وقع خطر مؤمن منه أثناء فترة التأخير هذا في حالة استحقاق (أجره الشحن) في نهاية الرحلة، أما إذا كانت تلك الأجرة تستحق قبل بداية الرحلة فإن وثائق تأمين البضائع لا تغطي خطر التعرض ضد اللقد كلياً أو جزئياً للإيجار أو الأجرة.¹⁵

المبحث الثاني: نظرة عامة حول التجارة الخارجية الجزائرية.

المطلب الأول: ماهية التجارة الخارجية.

تعتبر التجارة جانبا مهما في اقتصاديات الدول إذ أنه لا يمكن لأي دولة إنتاج اقتصاد معلق خاصة مع تطور متطلبات العصر والمجتمع، لذا فإن إتباع اقتصاد مفتوح مبني أساس على التبادلات التجارية، ولهذا لا بد على الدولة تنظيم تبادلات البيئة والداخلية بصورة تضمن السير الحسن والاستقرار الاقتصادي.

1- مفهوم التجارة الخارجية: تعرف على أنها عبارة عملية تبادل تجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع

لأطراف التبادل.¹⁶

¹⁵د: حربي محمد عريقات، مرجع سابق ص 144-145.

¹⁶د: حمدي عبد العظيم، لإقتصاديات التجارة الدولية، دارو مكتبة الحامد للنشر و التوزيع البلد عمان الطبعة الاولى سنة 1996 ص 18.

¹⁷د: أحمد لهيبات، سعد طبري، "اقتصاد، والمانجمنت والقانون" البلد عمان طبعة الأولى، سنة 2007— 2008ص34،،

— تعرف التجارة الخارجية على أنها عبارة عن مبادلة السلع والخدمات بين أشخاص طبيعيين أو معنويين يقيمون في دول مختلفة.¹⁷

2- أسباب قيام التجارة الخارجية:

من أهم أسباب التي أدت إلى قيامها كالاتي:

— وجود مشكلة الندرة النسبية وذلك يرجع إلى الحاجات المتزايدة للبشرية
— اعتماد الدول النامية على تصدير المواد الأولية مثل: المعادن والنفط التي تشغل النسبة الكبرى من مصادراتها الإجمالية وتعد المصدر الأساسي للحصول على العملة الصعبة.

— التخصص الدولي حيث أن لكل دولة تخصص في إنتاج السلع التي تتمتع إنتاجها بميزة النسبية مما يزيد من إنتاجها ووجود فائض لديها في هذه السلع وبالتالي استبدالها بسلع أخرى من إنتاج دول أخرى.

— عدم استطاعة الدول تحقيق الاكتفاء الذاتي من كل السلع، وذلك بسبب الميزات الطبيعية والمكتسبة، وبسبب اختلاف ظروف الإنتاج لكل سلعة.

— اختلاف الميول والأذواق لدى الشعوب من حيث رغبتهم في الحصول على السلم لنتيجة في الدول الأخرى.

3- أهميتها ومخاطر تمويلها:

— تأتي أهمية التجارة الخارجية من المزايا يستفيد منها كل بلد يقيم علاقات تجارية مع بلدان أخرى من جهة، ومن صعوبة أو استحالة انعزال أي دولة عن العالم الخارجي من جهة أخرى.¹⁸

— للتجارة الخارجية أهمية كبيرة أدى تعدد من القطاعات الحيوية في أي مجتمع ولأنها تربط الدول والمجتمعات بعضها البعض بالإضافة إلى أنها تساعد في القدرة التسويقية عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص المجالات الاستهلاكية والاستثمار والموارد الإنتاجية بشكل عام وبالإضافة تأتي

18د: أحمد لهبيبات، سعد الطبري، مرجع سابق ص36.

أهمية التجارة الخارجية من خلال اعتبار مؤشر جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي وذلك لارتباط هذه المؤشرات بالإمكانات الإنتاجية وقدرة الدول على التصدير ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد وانعكاس ذلك كله على صيد الدولة عن العملات الأجنبية وماله من أثر على الميزات التجاري، كما أنها تساعد في الحصول على المزيد من السلع والخدمات بأقل تكلفة نتيجة لمبدأ التخصص الذي يلعب دورا في زيادة الاستثمار وبناء المصانع تفيد في بناء اقتصاديات متينة وتعزيز عملية التنمية الشاملة عن طريق نقل التكنولوجيا.¹⁹⁵

— ومن أهم المخاطر التي تقوم عليها عمليات تمويل التجارة الخارجية مايلي.

جدول رقم 1: مخاطر عمليات تمويل التجارة الخارجية:

نوع الخطر	انشغالات المصدر	انشغالات المستورد
خطر التمويل	المستورد يقوم بإلغاء وإدخال تغييرات على الطلب	المصدر لا يريد أولا يمكنه تنفيذ العقد التجاري سواء لأسباب تقنية أو ما التيه لأسباب أخرى
خطر عدم الدفع	المستورد لا يريد أو لا يمكنه أن يدفع	المصدر لا يريد إرجاع أو تعويض التسبيقات أو الإقسط
خطر الصرف	تراجع العملة التي يتم الدفع بها مقارنة بالعملة المعينة	ارتفاع قيمة العملة التي يتم الدفع بها مقارنة بعملة المستوردة
خطر التحويل	الدفعات لا يمكن تحقيقها في العملة المعينة	الدفعات المضمونة أو إستيراد الإقسط المدفوعة غير ممكن

أحداث اقتصادية وسياسية تمنع المصدر .	إحداث اقتصادية وسياسية تمنع المستورد من تنفيذ العقد مثل الحروب الحصار الاقتصادية	خطر سياسي الاقتصادي
--------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------	---------------------

المصدر: دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية.²⁰

المطلب الثاني: التجارة الخارجية الجزائرية

1- تنظيم التجارة الخارجية الجزائرية 1962-1988 م:

مر تنظيم التجارة الخارجية بفترتين رئيسيتين هما فترة المراقبة الممتدة من الاستقلال إلى سنة 1970م والثانية هي فترة الاحتكار الممتدة من 1970 م.1988.

1.1. فترة الرقابة على التجارة الخارجية 1962 – 1970 م:

انصفت هذه المرحلة يوضع عناصر الأولى لمراقبة الدولة من خلال:

– مراقبة الصرف: بعد أكتوبر 1963 م وبعد صدور قانون رقم 62 – 144 تدعت بها التجارة الخارجية الجزائرية بنظام مراقبة الصرف يسمح بالحد من خروج رؤوس الأموال إلى الخارج بالإضافة إلى التحكم في التقلبات النقدية في السوق وقد أستمد هذا النظام من التشريع من طرف وزارة المالية، يتعلق بعرض العملة الصعبة الطلب عليها والشروط التي تحددها والتي تحاول الحفاظ على سعر معين أسعار الصرف.

– التعرض الجمركية: لقد وضع أول تعريف جمركية للجزائر بمرسوم بتاريخ 28 جانفي 1963 م حيث أن طريقة عملها كانت تعتمد على تصنيفين:

1. كانت تميز بين للمنتوج ونتيجة النقائص التي عرفها التعريف

الجمركية على مستوى التصنيف حسب البلد والمنتوج تمر إدراج تعريفه

²⁰ – من اعداد الطالبة: بخيرة زهرة، مرجع سابق ص 27.

سنة 1968م بمرسوم رقم 68 – 35 والذي أدخل تعديلات على التعريفية السابقة حيث تم إلقاء التعريفية الخاصة لفرنسا من جهة وتم تحديد الحقوق الجمركية على مستوى عام، على وتوزيعها أوسع.²¹ ولم تقتصر إجراءات المراقبة من طرف الدولة وهذه الفترة على المراقبة الصرف التعريفية الجمركية فحسب بل وضعت نظام الحصص للواردات ليدعم الإجراءات السابقة.

– نظام حصص الاستيراد: حددت في هذه النظام القيود الكمية بصفة نهائية عن طريق التفاوض في إطار اتفاقيات فنائية تجارية وهذا بمرسوم 63 – 188 الصادر في 16 مايو 1963 والذي يهدف إلى:

1. حماية الإنتاج الوطني الذي كان في مرحلة الانطلاق.

2. تحسين وضعية الميزات التجاري.

3. تتم عملية الاستيراد فير نظام الحصص وفقا الطريقة التجمعات الشرائية إلى هي عبارة عن جمعيات تجمع بين مستوى خواص والدولة وشركات ذات راس مال محطمة عموما، حيث تعرض عليهم الدولة نوع من المراقبة عن طريق وساطة.

2.1. فترت الاحتكار 1970 – 1988 م.

لقد شهت سنتا 1970 – 1971م تحمي احتكار الدولة للتاجر الخارجية بصفة عامة والواردات بصفة خاصة حيث في 1971م استفادت حوالي 20 مؤسسة عمومية من نبع الأشكال ومراقبة 80% من التجارة الخارجية وهذا من أجل الوصل إلى إقامة صناعية قوية، تنشيط وترقية الإصدارات والتقليل من الواردات .

2- مراحل تحرير التجارة الخارجية:

1.2. مرحلة التحرير الأولى 1990 – 1991م، تميزت هذه المرحلة بما يلي:

²¹ – من إعداد الطالبة بخيرة زهرة، مرجع سابق. ص 30 .

– الميل إلى استيراد السلع 1990—1991 م تميزت هذه المرحلة بما

يلي:

1. الميل إلى استيراد السلع النهائية سهلة التمويل على حساب الإنتاج

الوطني:

2. عمليات المضاربة في التجارة الخارجية وذلك عن طريق استيراد منتجات الواسعة الربح والمنافسة للمنتج الوطني.

2.2. مرحلة العودة إلى مراقبة التجارة الخارجية 1992—1993 م رسمت هذه

التعليمية محورين أساسيين الأول على مستوى النصوص التنظيمية من خلال تحديد معايير دقيقة ونظام أولويات للحصول على العملة الصعبة من جهة وإدارة التمويل الخارجي من جهة أخرى، أما الثاني فيخص المتعاملين التجاريين وهو متعلق بتحديد النفقات بالعملة الصعبة من جهة التي أقل ما يمكن على العموم فقد وضعتهم هذه التعليمات إجراءات حمائية

3.2. مرحلة تحرير التجارة الخارجية، حسب اتفاقية .

تميزت هذه المرحلة بإمضاء الجزائر على اتفاقية ستاندباي وضمن الشروط التي وضعها الصندوق النقد الدولي لإتمام اتفاق إعادة الجدولة والذي يشمل:

– تحرير التجارة الخارجية .

– الانضمام إلى المنظمات العالمية .

– تخفيض قيمة العملة الوطنية .²²

3. مساهمة التجارة الخارجية في التنمية:

أن من أهم الفوائد التي تحققت التجارة الخارجية من الناحية النظرية في التنمية

هي:

²² – من اعداد الطلبة: بخيرة زهرة، مرجع سابق ص 31 – 32 .

— تساهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي عن طريق تعميق التخصص.

— تلعب دورا هاما تصدير المنتجات الفائضة عن حاجة السوق المحلية وبالتالي تساهم في معالجة الركود الاقتصادي الذي كثيرا ما يعصف باقتصاديات بعض الدول. — تساهم في تصحيح ميزان المدفوعات للدول إذا أخذت بعين الاعتبار الموازنة بين الواردات والصادرات.

— تسمح بتشجيع انتقال الأشخاص ورؤوس الأموال غير ما تنظم الاتفاقيات التجارية وهو الذي يحقق قدرا من إمكانية تمويل المشروعات الاقتصادية المحلية.

— تعمل التجارة الخارجية على نقل التقنية الحديثة والمهارات الفنية من الدول المتقدمة إلى الدول النامية حيث أن التجارة الخارجية تمكن البلد الذي ينتج المواد الأولية من استيراد المكنة والأجهزة وأن يسدد التكاليف التعليم والتدريب الفني في الخارج، كما فعلت اليابان بتسديد فواتير تعليم طلبتها في أوروبا من عوائد صادراتها إلى تلك الدول في القرن التاسع عشر.

— أن قوة تأثير التجارة الخارجية على التنمية الاقتصادية للبلد المعني على أثارها الانتشارية، وهنا يشير والتر اليكان إلى العوامل الأساسية المحددة لذلك الأثر وهي:

1. كيف توزع القيمة الفائضة بين المدفوعات الداخلية وبين المدفوعات لأصحاب عناصر الإنتاج في الخارج. وكلما تميل هذه المدفوعات تحول الداخل تحققت أثارا انتشارية أكبر.
2. المحدد الثاني للأثر الانتشاري هو مقدار الارتباط الأمامي والخلفي الذي يحتمل أن يفضي إلى التوسع في الأنشطة المحلية.
3. المحدد الثالث قابلية النشاط التصديري على جلب طرق جديدة في الإنتاج أو المهارات التي يمكن أن تطبق في القطاعات الاقتصادية الأخرى.²³

²³ د: أحمد عارف العساف، د: محمود حسين الوادي "التخطيط للتنمية الاقتصادية"، دار المسيرة للنشر

والتوزيع البلد عمان والطبعة الأولى، 2011م — 1432هـ، ص 130.

المطلب الثالث: الأطراف المتدخلة في التجارة الخارجية .

1- الأطراف المباشرة في التجارة الخارجية:

1.1. المصدر: هو الذي يقوم بشراء أو إنتاج البضاعة لبيعها في الخارج بعض

النظر عن نوع البضاعة التي يتعامل بها.

2.1. المستورد: هو الذي يقوم بشراء البضائع لبيعها في الأسواق الداخلية.

3.1. البنوك التجارية: يقصد بها تلك البنوك التي تقبل ودائع الأفراد، ويلتزم

بدفعها عند الطلب في الموعد المتفق عليه وهي التي تمنح فروض

قصيرة الأجل، وتقوم بتقديم العديد من الخدمات في مجال المعاملات

الدولية، من أبرزها الخدمات التي تقدم للمصدرين والمستوردين، ومن

أهم هذه الخدمات:

— تقديم المعاملات والمنشورات: من خلال نشرات دورية تشرح حالة

الأسواق الدولية من النواحي الاقتصادية.

— إنهاء المعاملات المالية الخاصة بالتصدير والإستيراد: وذلك من خلال

فروع البنوك في الخارج أو المرسلين المنتشرين في كافة أنحاء العالم .

— تمويل عمليات التبادل: من خلال الحسابات الخارجية المدينة ومن

خلال القروض والقبول الكمبيالات المستندة، وضمان إتمام المعاملات

بشكل مرضي للأطراف المختلفة.

— إجراء التأمين: إذ تقوم بإجراء التأمين المطلوب خلال حركة السلع

حتى تصل إلى المستثمرين، وتقديم تسهيلات السفر والتعامل مع

المستوردين في الخارج، وتقديم المصدرين للمؤسسات المالية في

الخارج، وتسهيل تعاملهم مع الوكلاء.

— إجراء عمليات التحصيل المستندي للمبيعات الدولية: وتتجلى أهمية

التمويل المصرفي للتجارة الخارجية فيما يلي:

1. **التقليل** من مشاكل المسافات بين المصدرين والمستوردين.

2. التغلب على التباين بين العملات في العالم.
 3. حماية المصدرين من المخاطر السياسية والتجارية....الخ.
 4. عدم الاقتصار على تمويل عمليات الاستيراد والتصدير فحسب.24
- 2- الأطراف غير المباشرة في التجارة الخارجية:**

تصنيف الأطراف غير مباشرة إلى:

1.2. الناقل: تلعب عملية النقل دورا لا يستهان به في عمليات التجارة

الخارجية، وتظهر أهميتها أكثر في تأثيرها على سعر البيع النهائي.

كما يجب مراعاة عدة معايير عند اختيار وسيلة النقل تتمثل فيما يلي:

– التكلفة: حيث يعرض الناقلون خدماتهم وأسعارهم حسب نوعية ووزن وحجم البضاعة.

– سرعة وسيلة النقل: أن السرعة تؤثر على الوقت المستغرق في النقل لإتمام استلام السلعة في الوقت المحدد.

– التغليف: ونجد أن التغليف في النقل البحري أكثر تكلفة بالنسبة للنقل الجوي بأربعة أضعاف.

– تأمين النقل: بالنظر إلى الظروف الأمنية وكثرة المخاطر في نقل السلع والبضائع لا بد من تأمين هذه الأخيرة، وقسط التأمين الجوي أقل منه في الوسائل الأخرى.

– مصاريف التخزين: في النقل البحري نجد مصاريف التخزين أكثر مقارنة بالنقل الجوي لأنه يتطلب مسافات تخزين كبيرة.

– المناسبة: مدى تناسب وملائمة وسيلة النقل المستعملة مع طبيعة السلع والبضائع المشحونة.

2.2. التأمين: نظرا لضخامة عمليات التجارة الخارجية يستحيل تحمل أخطر

نقل البضاعة من طرف المستورد، والمصدر عليه تتكفل شركة التأمين بتحمل الأخطار التي يحتمل وقوعها، وتتم عملية التأمين بمراحل:

- الحصول على وثائق: تعتبر أول خطوة بعملية التأمين على البضائع حيث أن الفاتورة التجارية وسند النقل كافيان لإبرام عقد التأمين على البضائع في شركة التأمين.
- إبرام عقد التأمين: هو تعهد شركة التأمين على البضاعة كتابيا مقابل دفع قسط التأمين من طرف المؤمن له.
- رجل العبور: يعتبر القائم بالعبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل، إذ يتدخل في عمق سلسلة المنتج، ويمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمة التأمين.
- وكيل النقل: تاجر يقوم مقابل سعر جزافي بنقل بضاعة ما من نقطة ليسلمها في نقطة أخرى تحت مسؤولية كاملة.
- وكيل معتمد لدى الجمارك: هو شخص طبيعي أو معنوي يزاول نشاطه باعتماد من إدارة الجمارك، حيث يقوم بإجراءات الاستيراد والتصدير لفائدة الزبون معين مقابل وثائق معين .
- وكيل بالعملة: يتمثل عمله في التوزيع، الشحن، وتفريغ السلع، وهو غير مسؤول عن نقل بضاعة ما بوسيلة أخرى.²⁵

24- من إعداد الطالبة: حماني أمال " دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية" تخصص لوجستيك و أرو متوسطية، جامعة عبد الحميد ابن باديس من مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر سنة 2011-2012.ص43

25- من جريد الرسمية المادة 155 العدد 13 الجزائر، 1995 ص11.

خلاصة الفصل

التأمين البحري نظام لا يمكن ن دونه للتجارة الخارجية أو الملاحة البحرية أن تتواجد عمليا، فالتأمين يتوقف عليه ازدهار التجارة الخارجية، لذلك أدى تطور حجم هذه التجارة: بأن جذب إليها رؤوس أموال ما كان يمكن أن تتقدم على التعرض لأخطار البحر دون أن تشعر بالطمأنينة و الأمن الذي يحققه التأمين.

و من هنا كان سبب اهتمام الدول به و تكوين المؤسسات الخاصة بممارسة عملياته النشاطات التأمينية.

وإذن التأمين البحري يختلف عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى فهو أساس التجارة الخارجية لأنه يلعب دورا أساسيا في ازدهار الاقتصاد الوطني.

تمهيد:

التأمين علم متطور فهو يحمي الإنسان و ممتلكاته من الأخطار التي تلحق به، عند صناعة السفن و ازدهارها في جميع أنحاء العالم، تم وضع القوانين التجارية التي تنظم هذه المهنة، و لذلك فان القانون البحري يعتبر من أقدم القوانين التي وضعت كأساس للتعامل في التجارة الخارجية و اعتمادها كقانون أساسي للتأمين، ثم قامت الثورة الصناعية في أوروبا، أنشئت المصانع و المخازن للبضائع المنتجة مما زاد من المخاطر التي تتعرض لها، فنشئت فكرة التأمين الجماعي بين أصحاب المصانع و التجار للمشاركة في تعويض الخسائر من قبل المجموعة أو مجموعات لويدز للتأمين نتجت هذه الفكرة الأولية، ثم توسعت الأفكار و أنشئت شركات التأمين، و تبادل المخاطر و المسؤوليات حتى أصبح التأمين اليوم من الأساسيات الضرورية لكل تاجر أو صاحب أموال و الحياة الشخصية للأفراد

المقدمة العامة

المقدمة العامة

ترتكز التجارة الخارجية عادة على ثلاثة عقود منفصلة تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، و هذه العقود هي: عقد البيع، عقد النقل و عقد التأمين فعقد التأمين يحتل مركزا هاما في التجارة الخارجية لأنه ينذر بأن تبحر السفينة إلا و هي مغطاة بالتأمين، و كذا البضاعة المحمولة على ظهرها و كذا العقود المكملة لبعضها و المتحدة سويا في الأساس اللازم لتنفيذ عملية تجارية واحدة، و كل عملية بيع دولي تتم ضمن هذا الإطار الثلاثي الجوانب، و يعتبر دور التأمين البحري في هذا المجال جوهريا، إذا لا يوجد مصرف يقبل الدخول في مثل هذه العملية إلا إذا كان سند الشحن مصحوبا بوثيقة التأمين على البضائع من جميع الأخطار، بالرغم من أن التأمين البحري ليس إجباريا على التاجر إلا أن إصرار المصارف عليه يجعله إجباريا من الناحية العملية.

مما سبق ذكره يمكن طرح الإشكالية التالية:

- ما مدى مساهمة التأمين البحري في تنمية التجارة الخارجية؟

و منه تتفرع الأسئلة التالية:

1- ما هي إجراءات التأمين البحري؟

2- ما دور الميناء في تنمية الاقتصاد؟

• الفرضيات:

ف1- التأمين البحري يعتمد على إجراءات الإصدار و إجراءات التعويض.

ف2- يساهم ميناء مستغانم في تنمية المبادلات الجزائرية.

• أهداف الدراسة:

- معرفة مختلف مفاهيم التأمين البحري.

- توضيح دور الميناء في تنمية الاقتصاد الوطني

- التعرف على حركة الصادرات و الواردات في الميناء

• أهمية الدراسة:

- الأهمية التي يكتسبها هذا الموضوع أي دولة قد تملك شريط ساحلي تعطي أهمية بالغة للتأمين البحري و التجارة الخارجية.

- أهمية التأمين البحري و التجارة الخارجية.

• المنهج الدراسة: وصفي تحليلي.

- المنهج الوصفي تم الاعتماد عليه في الجانب النظري من خلال تقديم مختلف التعاريف والمفاهيم التي تمس الموضوع.

- المنهج التحليلي في التعليق و التعقيب علي ما تم وصفه من خلال الدراسة الميدانية.

• خطة الدراسة: تتناول الدراسة موضوع التأمين البحري في تنمية التجارة الخارجية يشمل فصلين: الفصل الأول نظري و الثاني تطبيقي حيث إن الأول يتناول التأمين البحري و التجارة الخارجية، أما الفصل الثاني يتناول: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم.

• حدود الدراسة: لقد تم تربص في مؤسسة ميناء مستغانم، وهذا لمدة 87 يوما وذلك للفترة الممتدة من 2014-11-01 إلى 2015-2-28، في قسم التجاري و قسم الشحن و التفريغ.

• الدراسات السابقة: تم اللجوء الي مذكرتي تخرج بعنوان دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية.

الفصل الأول

التأمين البحري و
التجارة الخارجية

الفصل الثاني

دراسة ميدانية

لمؤسسة ميناء

مستغانم

التمهيد

من الموانئ الجزائرية التي تقع في الغرب الجزائري، ميناء مستغانم الذي يعتبر أحد الوسائل المهمة في تحريك المبادلات التجارية كغيره من الموانئ الأخرى في الجزائر. والفصل التالي يبين خصائص هذا الميناء ودوره في تنمية المبادلات التجارية، فالمبحث الأول يعطي تقديم للميناء من حيث النشأة وذلك في المطلب الأول، أما المبحث الثاني فنتناول فيه دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم ولدراستها لا بد من معرفة تداول البضاعة بالميناء، وهذا ما يشرحه المطلب الأول والمطلب الثاني فيقدمان دراسة حركة البضائع والسفن داخل الميناء، أما المطلب الثالث المشاريع المستقبلية.

المبحث الأول: عموميات حول ميناء مستغانم.

المطلب الأول: ماهية مؤسسة ميناء مستغانم.

1- نشأة و تعريف الميناء.

1.1. نشأته:

لأنه كان خليجا صخريا حاداً يمتدّ بين الرأس البحري لصلامندر، والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سُمّي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ مرسى الغنائم". ومن هنا سمّيت المدينة "مستغانم".

في سنة 1848م، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881م.

انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م، وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة .

تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م انتهت بميلاد أول حوض للميناء بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تمّ إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م وبداية 1959م.

منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، حيث أصبح يشكل اليوم جزء أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية. إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

2.1. نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم EPE/ EPM/ Spa، أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982م .

ورثت مؤسسة الميناء، ابتداء من شهر نوفمبر 1982م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ (ONP)، وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية

للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAMA)، كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN).

فأصبح دورها منوطا بما يلي:

- تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء؛

- احتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

في 29 فيفري 1989م شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGEPORTS، تحمل للسجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانونين التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988، والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات، وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988م، والمرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988م، والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م.

3.1. التعريف بالمؤسسة:

يمكن إيجاز تعريف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- اسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.
- النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم.
- رأس المال الاجتماعي: 500 000 000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGEPORTS.
- تاريخ التأسيس: 14 أوت 1982م بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982م.
- تاريخ استقلالية المؤسسة: 29 فيفري 1989م.
- المقر الاجتماعي: الطريق الرئيسي إلى صلامندرص ب 131 مستغانم 27000.

اسم ولقب المدير العام: مولاي محمد.

- الهاتف: 33.01.11 / 12 (045).

- فاكس: 33.01.15 (045).

- الموقع على الإنترنت: www.port-mostaganem.dz.

- الموقع الجغرافي يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي

عرض 35° و 56° شمالا و خطي طول 00° و 05° شرقا. 1

2. مهام و أهداف المؤسسة:

1.2. مهام مؤسسة ميناء مستغانم:

يمكن إيجاز مهام مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- استثمار وتطوير ميناء مستغانم.

- استغلال الآلات والإنشاءات المينائية.

- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية.

- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين.

- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية. مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها.

- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

2-2- أهداف ميناء مستغانم:

يمكن إيجاز أهداف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدّة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر.

- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).

- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.

1- وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم .

- تسيير أملاك الدولة.
 - تسيير الاستثمار و تطوير ميناء مستغانم.
 - استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية.
 - تنفيذ أشغال الصيانة و التهيئة و تجديد البنيات الفوقية للميناء.
 - إصدار برنامج أشغال الصيانة و التهيئة و خلق بنيات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين.
 - تنفيذ عمليات الشحن و التفريغ و التشوين المينائية.
 - تنفيذ عمليات القطر و الإرشاد و الرسو...الخ.
 - تنفيذ كل العمليات التجارية،المالية، الصناعية، و العقارية المرتبطة بصفة مباشرة و غير مباشرة بالهدف الاجتماعي.2
- 3- دور مؤسسة ميناء مستغانم في عملية النمو الاقتصادي:**
- له دور كبير في عملية النمو الاقتصادي للدول النامية خاصة الجزائر تعتمد على تجارتها بحرا .
 - دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
 - يعتبر الميناء مورد للحصول على العملة الصعبة.
 - خلق فرص العمل.
 - تنمية الاستثمار البشري.
 - تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر.
 - تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).
 - كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.3

المطلب الثاني: مميزات وخصائص وامتيازات الميناء

1- مميزات وخصائص الميناء

- موقع جيو إستراتيجي هام
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية

- محطات رسوا متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظم.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي والمساحة الوطنية)
- بنى فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين
- إطارات وعمال مهنيون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ .
- ساعات عمل متواصلة: 24/سا و 24/سا و 7 أيام/7 أيام .

2- امتيازات ميناء مستغانم

الحديدية عن طريق السكة الحديدية مستغانم – المحمدية (محطة الفرز) كما أنه يوفر إمكانية الوصل بالشبكة الحديدية مع ولاية بوجدور ميناء مستغانم في منطقة فلاحية بين وهران، أرزيو والجزائر العاصمة، فهو يعتبر من جهة منفذا طبيعيا لعدة ولايات: مستغانم، شلف، غليزان، معسكر، تيارت، تيسمسيلت، سعيدة،، ومن جهة أخرى يعتبر ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (الأغواط، غرداية، بشار، عين الصفراء،).

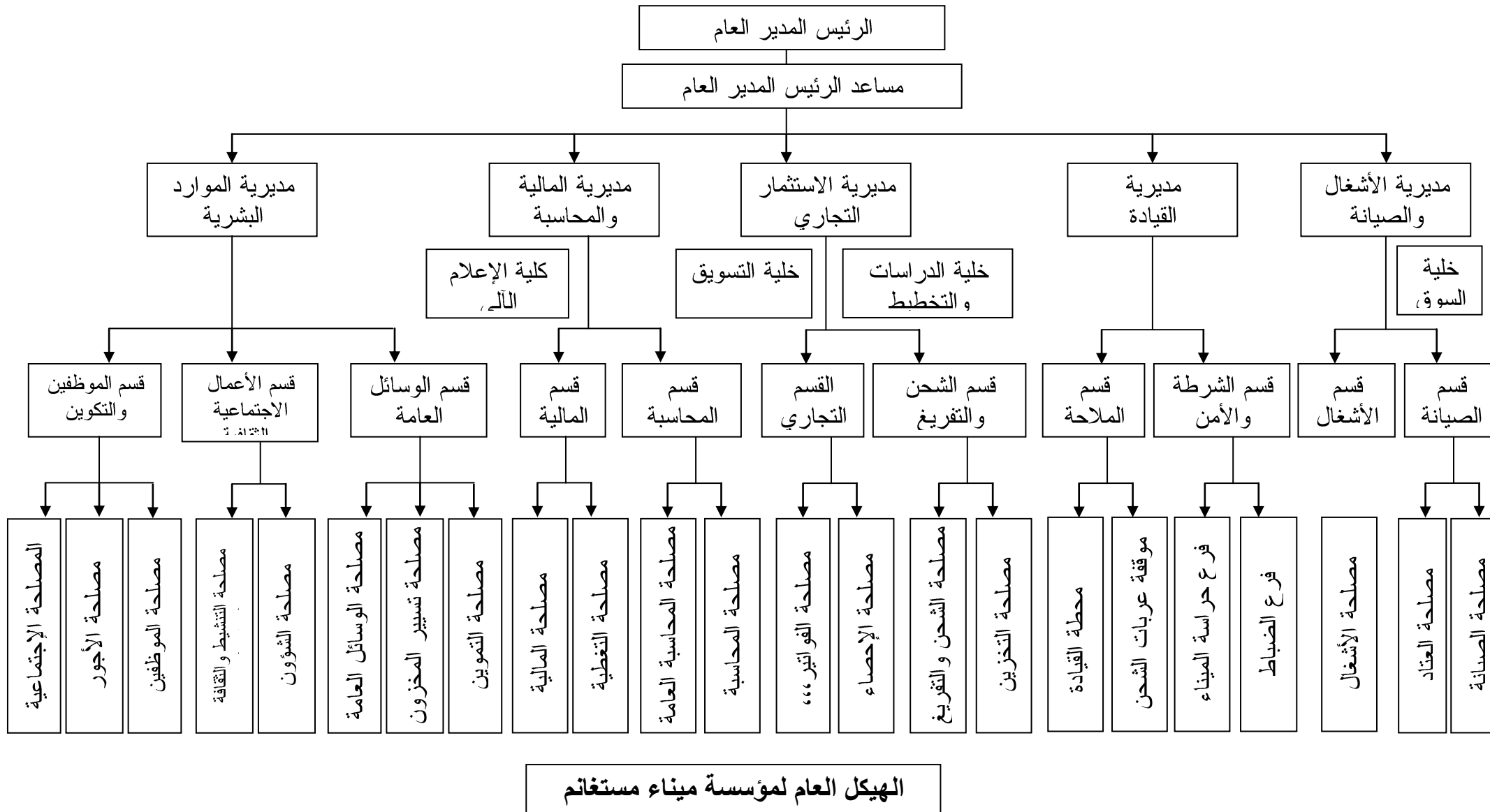
كذلك فإن ميناء مستغانم يقع في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات (طرق معبدة وسكك حديدية) من وإلى مختلف مناطق الوطن والتي تعتبر شريانا حيويا لتنمية المشاريع الصناعية والتجارية فهو موصول بشبكة السكك تيارت دون المرور بالمحمدية بما يضعه في اتصال مباشر مع منطقتة الخلفية (الجنوب والجنوب الغربي للجزائر إلى غاية تمرات) وهذا من أجل نقل مختلف السلع والتجهيزات الموجهة إلى الشركات الوطنية والأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول التي تنشط في الجنوب الجزائري.

ومن الامتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم هي وجود شبكة طريق بطول 4 885 متر خطي داخل الميناء تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق وغرب و جنوب الجزائر وهذا دون المرور بوسط مدينة مستغانم.(2)

2 - وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم .

الموقع الجيو إستراتيجي لميناء مستغانم والشبكة الطريفة التي تربطه مع منطقتة الخلفية المتكونة من 12 ولاية يُعدّان من أهم ما يقدمه الميناء لمتعامليه الاقصاديين من امتيازات كما أنه يوفر لمستعمليه أحسن الخدمات بأقل كلفة.

الأداء الجيد والمتواصل للخدمات المينائية من حيث الإنتاجية المر دودية، معدلات الشحن والتفريغ، قصر مدة المكوث في الميناء والمحافظة الجيدة للبضائع يُفسرُ اختيار ميناء مستغانم من قبل عدد كبير من المتعاملين الاقصاديين ومجهزي السفن من مختلف الجنسيات.4



المطلب الثالث: المنشآت المتخصصة في ميناء مستغانم

1- وحدات استقبال وعبور الزفت

NAFTAL : أنشئت في سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م² وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ4200 طن. **الجدول رقم 2: حجم الزفت المستورد.**

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الزفت المستورد بالطن	6633	27765	13259	3544	14694

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

- Sarl Bitumes Ouest: بدأ نشاطها في جوان 2008 حققت في سنة 2011 حجما مقداره 6306 طن من الزفت، مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5 000 طن.
- Sarl HA. C.E: بدأ نشاطها في سبتمبر 2009، حققت في سنة 2011 حجما مقداره 4199 طن من الزفت. مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5 000 طن.

2- وحدات استقبال وعبور الحبوب

- UCA O.A.I.C: أنشئت سنة 1986 على مساحة 4640 م²، سعتها 30 000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب/ساعة لكل منهما. الجدول رقم 3: حجم الكلي للحبوب بالطن.

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الكلي بالطن	172975	338572	167277	124100	432279

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

- Spa Comptoir du Maghreb: بدأ نشاطها في جويلية 2011، حققت في سنة 2011 ما مقداره 15193 طن من الحبوب. مجهزة بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر بـ 18000 طن.

3- وحدات استقبال وعبور السكر الأحمر

Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import) : سعة استقبال تقدر بـ 16 000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور تصل إلى 150 000 طن سنويا. يشار إلى أن نشاط هذه المنشأة متوقف منذ سنة 2006.

صومعة السكر: أنشئت سنة 1971 على مساحة 5697 م² من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOGEDIA أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر.5

المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم**المطلب الأول: دراسة خدمات وإحصائيات الميناء****1- الخدمات والتغطيات في ميناء مستغانم**

1.1. الخدمات: يتم تأمين البضائع والشحنات وذلك بإصدار وثائق تأمينية متنوعة سوى إن كانت منقولة بحرا وجوا وبراً ولكل نوع وثيقة خاصة ذات شروط محددة وتغطيات ملائمة يتم تحديد أسطر التأمين والتغطية حسب نوع الشحنة وطريقة نقلها، هناك ثلاثة أنواع من وثائق التأمين البحري التي تغطي جميع أنواع البضائع:

- الوثيقة الفردية: لتغطي رحلة بحرية واحدة وتنتهي مدة التغطية بوصول البضاعة إلى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة، هذا النوع يناسب الجهات التي يكون فيها حجم الاستيراد والتصدير بصورة أقل .

- الوثيقة المفتوحة: تصدر بمبلغ تأمين محدد ويستهلك عدد الشحنات التي تؤمن وذلك بخصم مبلغ كل شحنة من إجمالي مبلغ التأمين وذلك بعد أخطار الشركة بكل شحنة وذلك بإقرارات يرسلها المؤمن له وفيها يقوم المؤمن بإيداع قسط مبدئي تتم تسويته بعد انتهاء مدة تأمين الوثيقة .

2.1. التغطيات: وهي الشروط التي بموجبها يتم إصدار وثائق التأمين البحري وهي

كثيرة ومتنوعة وتعتبر الشروط الثلاثة أدناه هي الأكثر استخدام .

- شروط التأمين البحري بضائع (أ) وتغطي هذه الشروط جميع الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه فيما عدا بعض الاستثناءات .

- شروط التأمين البحري بضائع (ب) تغطي هذه الشروط الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء موضع التأمين وهي تغطية محددة الأخطار ويوجد بها بعض الاستثناءات .

- شروط التأمين البحري بضائع (ج) تغطي الخسائر والأضرار التي تصيب الشيء كالمؤمن عليه ويوجد بها بعض الاستثناءات وتعتبر أقل التغطيات .
بالإضافة لهذه الشروط هنالك تغطيات خاصة لأنواع معينة من البضائع هذا بجانب أنه يمكن تغطية الاستثناءات بطلب من المؤمن له وذلك بتكلفة إضافية، كما أن هنالك تغطية وشروط خاصة تغطي وثيقة النقل البري محددة المخاطر والاستثناءات 6.

2- شروط رسوا السفينة:

تتلخص شروط رسو السفينة فيما يلي:

1. يجب على كل سفينة أن تكون مرفقة بجهاز تأمين السفينة، يعرف بجهاز الحماية، وهي مكلفة بالتعويضات نتيجة لإحداث ضرر بمرافق الميناء.

2.2. يجب إحضار الوثائق الضرورية للسفينة منها:

- بطاقة تعريف السفينة تحتوي على اسم السفينة، رقم تسلسلها، اسم صاحب السفينة أو وكيله، حمولة السفينة ... الخ.

- الفاتورة التجارية التي تنص على قيمة البضاعة، نوع البضاعة و كميتها ... الخ.

- وثيقة تسمى connaissance: تنص على كل البضاعة الموجودة على متن السفينة (نسخة أصلية).

- وثيقة carco manifest: هي وثيقة خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها إلى الجمارك لتمكنها من الاستفادة من رخصة تفريغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد.

- وثيقة carco plan: وهي وثيقة شحن تستعمل من طرف مستخدمين مؤهلين للتفريغ، تنص هذه الوثيقة على حجم البضاعة، كيفية وضعها على متن السفينة؛
- وثيقة mates receipt: تنص هذه الوثيقة على الخسائر الناتجة عن عملية الشحن، أو وجود امتياز أي أن البضاعة لم تتضرر وهي جاهزة للتفريغ.

على أساس المعلومات المقدمة يقوم الوسيط البحري بإعداد الفاتورة المبدئية، والتي تتضمن أسعار ومصاريف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة والتي من أهمها:

1. القيادة والإرشاد: أي قيادة السفينة من بوابة الميناء إلى الرصيف المخصص للسفينة، تؤمّنه مديرية قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة و زورقي إرساء 24 سا / 24 سا

2. القطر: ويتمثل في دفع أو جر السفينة عن طريق سفن القطر، وهي ذات قوات مختلفة تتغير حسب وزن السفينة، وذلك من أجل توقيفها في مركز الرصيف.

3. الأسطوانات المطاطية: وهي عبارة عن عجلات مطاطية تمنع السفينة من الاحتكاك بالرصيف.

4. ربط السفينة: وهي عملية شد السفينة بحبال موصولة من السفينة إلى رصيف الميناء لمنع ارتجالها.

5. أتعاب التصريح بالحمولة.

6. حقوق الترصفة

7. مصاريف تأدية الخدمات: والتي تتمثل في:

- الحمولات والتسيقات التي تقدم للربان، وكذلك المصاريف الناتجة عن استعمال الهاتف أو الفاكس.

- مصاريف تزود السفينة بالوقود والمياه الصالحة للشرب.

- المصاريف الناتجة عن القيام بالفحوصات الطبية لطاقم السفينة.

8. الحراسة:

تكون حراسة السفينة إجبارية إذا كانت تحمل بضائع خطيرة، أما بالنسبة للسفن الأخرى فحراستها اختيارية، تكون بطلب من ربان ووكيل السفينة المجهز أو ممثله.

وفي إطار التعامل مع السفينة يقوم الوكيل البحري بإرسال عون إلى السفينة، وذلك لتلبية جميع طلبات الربان في إطار ما هو متفق عليه في العقود.

إن الفاتورة المبدئية مقدرة بالعملة الصعبة (الدولار الأمريكي) وتكون غير نهائية، وقابلة لأن تكون موضوع التفاوض بين المجهز ومديرية قيادة الميناء. يسدد المجهزون الأجانب مبلغ الفاتورة في حالة قبولها بالدولار الأمريكي، وبالدينار الجزائري من طرف المجهزين الجزائريين، وذلك بعد تحويل قيمة الفاتورة طبقا لمعدل سعر الصرف (دولار/ دينار) اليومي بإشعار من طرف البنك المركزي لمؤسسة ميناء مستغانم، وأجل التسديد لا يتجاوز 30 يوما التي تلي استقبال الفاتورة.

كما أن الفاتورة المبدئية ترسل إلى الربان، فإذا تمت الموافقة عليها من طرف المجهز أو الربان يتم إجراء

اجتماع يجمع كل من الوسيط البحري، الذي تم اختياره لتأدية الخدمة لصالح مجهزة السفينة، ومقاول الشحن

والتفريغ، أي مؤسسة ميناء مستغانم، و مديرية القيادة قصد التحضير الجيد لاستقبال السفينة في أحسن الظروف، ويتم تجديد الموافقة على الفاتورة المبدئية على أساس تقدير وقت الوصول الذي يبعثه الربان للوسيط.

ويضم هذا الاجتماع لجنة تنظيم السفن على مستوى مديرية القيادة كل يوم، واللجنة بدورها تضم:

- ممثل عن مؤسسة الشحن والتفريغ يعمل على إعطاء رأيه حول تنظيم عملية التفريغ والوسائل المادية والبشرية المستعملة لهذا الغرض.

- ممثل عن الجمارك، ممثل عن شرطة الحدود.

- ممثل عن الوسيط البحري والذي يقوم بإحضار الوثيقة التي تحتوي على الخصائص التقنية للسفينة ونوعية وطبيعة ووزن البضاعة.

- ممثل عن الدائرة التجارية مهمته إحضار وثائق تثبت حالة التوازن.

ويتم خلال هذا الاجتماع تحديد الرصيف الذي سوف ترسو فيه السفينة وذلك بمراعاة طول، عرض وعمق السفينة، وكذلك الآلات التي سوف تستخدم في عملية التفريغ وذلك تبعا لنوعية البضاعة وحجمها، وعدد السفن القاطرة التي سوف تستخدم في جر السفينة.

عند رسوا السفينة بالميناء يجب على ربان السفينة أو ممثله القانوني، أي وكيل السفينة والحمولة أن يكون على استعداد لتقديم الوثائق التالية لإدارة الجمارك، وذلك لتمكينها من ممارسة مراقبتها:

- يومية السفينة.

- بيان الحمولة: ويكون على شكل تصريح يتضمن البيانات الضرورية للتعرف على وزن الطرود وعددها وعلامتها وأرقامها ونوع البضاعة ووزنها الإجمالي ومكان شحنها، ويجب أن يكون بيان الحمولة موقعا من طرف ربان السفينة، كما يجب على ربان السفينة أو على ممثله القانوني أن يقدم ما يلي إلى مكتب الجمارك خلال 24 ساعة التي تلي وصول السفينة إلى الميناء:

- بيان الحمولة من مؤمن السفينة وأمتعة البحارة وسلعهم.

- بيان الحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي.

- كل الوثائق الأخرى التي تطلب من طرف الإدارة والتي هي ضرورية لتنفيذ مهامها.

للإشارة يجب تقديم الحمولة حتى وإن كانت السفينة فارغة، ويوزع هذا

البيان على ثلاث متعاملين في الميناء هم:

- نسخة لمؤسسة الشحن والتفريغ.

- نسخة لوكيل السفينة أو الحمولة، - نسخة لإدارة الجمارك.7

3- قدرات الاستقبال والمعالجة.

تتلخص قدرات الاستقبال و المعالجة فيما يلي:

- كاسرة الأمواج: بطول 1830م.

- المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100م وعمق 12م.

- الأحواض:

1. الحوض الأول: بمساحة مائبة تقدر بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6,77م و

8,17 م (يحتوي على 06 محطات رسوا).

2. الحوض الثاني: بمساحة مائبة تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6,95 م و

8,22 م (يحتوي على 04 محطات رسوا).

- الأرصفة: تحوي 10 محطات رسوا بطول كلي يصل إلى 1296 متر خطي مقسمة

كما يلي:

1. الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي (المحطة 0).

2. رصيف المغرب: 412 متر خطي (المحطة 1، 2 و 3).

3. الرصيف الجديد: 217 متر خطي (المحطة الجديدة 1 و 2).

4. رصيف الاستقلال: 270 متر خطي (المحطة 4 و 5).

5. الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي (المحطة 6 و 7).

6. أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ 69 000 م² حيث 65 000 م² ذات

الاستخدام التجاري.

- مراب السيارات: بمساحة 60 000 م² وقدرة استيعاب تصل إلى 4 500 سيارة.

- مراب الحاويات: بمساحة 15 000 م² وقدرة معالجة 15 000 حاوية سنويا.

- المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8 950 م²، توظف 5950 م² للخدمات التجارية.

- طرق المواصلات:

1. الطريق الأرضي: 4885 متر خطي.

2. السكة الحديدية: 3747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية

متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية، ثقل قصب السكر....). 8

المطلب الثاني: دراسة الحركة التجارية بميناء مستغانم

1- الحركة التجارية للميناء:

ابتداء من 2002 تراوح استيراد الحبوب عن طريق ميناء مستغانم بين 40000 طن سنويا، والتي عولجت في مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الحبوب، أو بمركز عادي للاستقبال يمثل ما بين 50 إلى 55% من النشاط العام، ويمكن أن يصل إلى أكثر من 60000 طن سنويا مستقبلا.

يحتل ميناء مستغانم المرتبة السادسة فيما يخص إستيراد الحبوب من بين عشرة موانئ جزائرية، وهذا راجع إلى تعامله مع تركيبة من الزبائن المتخصصين في إستيراد هذه المادة ومن أهمهم:

- مجمع كنتوار المغرب غليزان – مستغانم.
- ش.ف.م.م جديد مستغانم.
- مؤسسة حبوب الغرب الجزائري.
- ش.ذ.م.م سيم موزاية – الجزائر.
- منشأة فلقرع – بشار.
- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

أما فيما يخص المنتوجات الحديدية فهي تمثل من 10 إلى 12% من الحركة التجارية العامة، وتتكون بصفة رئيسية من الأنابيب، الحديد، الحديد المستدير، الإسمنت المسلح، الماكينات... الخ.

يتعامل ميناء مستغانم مع العديد من المستوردين للمنتجات الحديدية، ومن أهمهم:

- مجمع بوتلجة مستغانم.
- مؤسسة Edimco
- شركة Hydro aménagement بومرداس- الجزائر.

- شركة Cosider الجزائرية.

- شركة Cosider Camital مستغانم.

أما فيما يخص المواد الغذائية فهي تمثل من 14 إلى 16% من الحركة التجارية العامة، وتتكون بصفة رئيسية من السكر، الموز، الحليب، اللحوم الحمراء، البن، التبغ، زيت المائدة، الشاي... الخ.

ويتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

- شركة استيراد الحليب الجاف الجزائر – وهران.

- منشآت أنيثرال مستغانم.

- ش.ذ.م.م دقق لاستيراد الموز.

- ش.ذ.م.م CATM بوفاريك- الجزائر.

أما فيما يخص النشاطات المختلفة، فإن ميناء مستغانم أصبح معروفا بها بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا (أدوات السيارات، مقطورات، آلات متحركة، قطع غيار، طرود ثقيلة وخفيفة)، خاصة بالنسبة للشركات الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول بمناطق جنوب البلاد، وتمثل النشاطات المختلفة نسبة 8% من مجموع الحركة التجارية العامة.

2- صادرات و واردات ميناء مستغانم.

2-1- تشمل صادرات ميناء مستغانم ما يلي:

- زيت قصب السكر.

- الاسمنت الأبيض.

- الخمر.

- آلات مستعملة سابقا.

- الهليوم (ينقل على شكل غاز).

- مواد البناء.

- مواد كيميائية.

2-2- أما عن واردات ميناء مستغانم فهي تشمل:

- الزفت.
- الحبوب.
- الآلات.
- الفواكه.
- السيارات والشاحنات.
- الأنابيب (قنوات المياه).
- مواد فلاحية.
- مواد بناء.
- مواد بترولية.
- معادن صلبة.
- مواد كيماوية.
- الأسمدة.

3- الحصيلة السنوية للنشاطات المينائية:

3-1- تجارة السفن:

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2011 م في ميناء مستغانم 511 سفينة، في مقابل رسوا 548 سفينة خلال السنة الفارطة.
الجدول رقم4: عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
عدد السفن	352	348	419	548	511

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

2-3- المكوث في الميناء:

الجدول رقم 5: زمن مكوث السفن بالميناء.

السنة	2010	2011
المرسى (rade)	2,88 يوم	1,29 يوم
المرفأ (quai)	2,88 يوم	1,33 يوم

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية في الميناء، وهذا راجع أساسا إلى تعميم العمل الليلي وتسريع عمليات الشحن والتفريغ.

3-3- تجارة البضائع:

الجدول رقم 6: حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم البضائع (طن)	865	1 036	1 172	1077	1 188
	804	829	439	481	987

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

4-3- التجارة بحسب عائلات المواد 2011:

الجدول رقم 7: حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2011.

عائلات المواد	حجم الواردات (طن)	حجم الصادرات (طن)	الحجم الإجمالي (طن)
المواد الفلاحية	579 903	-	579 903
المواد الغذائية	9 534	2 703	12 237
المواد الحديدية	122 764	195	122 959
معادن ومواد البناء	158 325	7 782	166 106
مواد بترولية	39 662	-	39 662
مواد كيميائية	26 366	6 816	33 182
أسمدة	32 899	-	32 899

202 039	20 978	181 061	صفقات خاصة
1 188 987	38 473	1 150 514	المجموع

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.10

5-3- تجارة بذور البطاطا:

الجدول رقم 8: تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة.

السنة	عدد السفن	حجم الواردات (طن)
2002	47	87429
2003	30	58788
2004	32	54923
2005	23	42479
2006	30	71256
2007	25	54295
2008	34	83063
2009	37	96 791
2010	36	96 314
2011	37	100 342

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

6-3- تجارة السيارات:

تم بنهاية 2011، إستيراد 63 662 وحدة متحركة على متن 194 سفينة ناقلة للسيارات أي بزيادة 7.303 وحدة مقارنة بالسنة الفارطة.

الجدول رقم 9: إستيراد السيارات خلال الثلاث سنوات الأخيرة.

السنة	2009	2010	2011
عدد ناقلات السيارات	54	199	194
عدد الوحدات المتحركة	17 437	56 359	63 662

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

7-3- تجارة الحاويات:

الجدول رقم 10: عدد الحاويات (معادلة 20 قدم) و حمولتها الخام.

السنة	2008	2009	2010	2011
عدد الحاويات (معادلة 20 قدم)	2 261	3 067	3 995	6 208
الحمولة الخام	18 370	20 543	28 872	40 646

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

8-3- التجارة بحسب المنشآت المتخصصة:

- NAFTAL: أنشأت في سنة 1929م على الرصيف الشمالي الشرقي، على مساحة 2 524 م² وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4 200 طن.

الجدول رقم 11: حجم الزيت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الزيت المستورد	6 633	27 765	13 259	3 544	14 694

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

- UCA O.A.I.C: أنشأت سنة 1986م على مساحة 4640 م². سعتها 30 000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب/ساعة لكل منهما.

الجدول رقم 12: حجم الكلي لإستيراد الحبوب.

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
الحجم الكلي	172	338	167	124	432
	975	572	277	100	279

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

9-3- صومعة السكر:

أنشأت سنة 1971م على مساحة 5 697 م² من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOGEDIA (أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر SORASUCRE)، تصل سعة الإستقبال بها إلى 16 000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور إلى 150 000 طن سنويا.⁽³⁾

يشار إلى أن هذه المنشأة متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006م.

3 - وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

المطلب الثالث : المشاريع المستقبلية

تتلخص المشاريع المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم فيما يلي:

1- مشروع إنشاء الحوض الثالث:

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة، ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب. يسمح هذا المشروع بما يلي:

- تجارة البضائع المختلفة: أكثر من 900 ألف طن سنويا.
- تجارة الحبوب: أكثر من مليون طن سنويا.
- تجارة الحاويات: حوالي 400 ألف حاوية سنويا.
- تجارة الوحدات المتحركة: 600 ألف وحدة سنويا.
- تجارة المسافرين: عددا مهما من المسافرين وهذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.

كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة.⁽⁴⁾

2- مشروع محطة بحرية:

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم إنشغالات الميناء، وكذا السلطات المحلية والمركزية حيث أجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع. أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 2004 م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM، و التي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية. عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت إهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم وجنوب إسبانيا و(أو) جنوب فرنسا.

4 - وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

و سيشرع في إنجازهِ فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد:
سلامندر وسيدي لخضر.

3- مشروع مرأب الحريق:

هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

- المواد السائلة القابلة للاحتراق.
- المواد الصلبة القابلة للاحتراق.
- المواد المحرقة (الملهبة).
- المواد السامة.
- المواد المذيبة (الأكلة).
- مواد خطيرة أخرى.

4- المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMIS):

هو وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات المرقمة و حماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

خلاصة الفصل

يستنتج من هذا الفصل أن ميناء مستغانم له تاريخ عريق وقد عرف أعمال تهيئة ومشاريع ضخمة ولازالت إلى يومنا هذا يتكون من هياكل تحتية كالمدخل، حاجز الأمواج، الأحواض،...ومن هياكل فوقية كالمنارات والمخازن،...الخ ويتميز بعدة خصائص تتنوع من أنشطة وخدمات كما له أهداف و يقوم بعدة مهام. وتدور على مستوى الميناء حركة تجارية مكونة من حركة البضائع والسفن ويتم دراسة هذه الحركة بحسب نوعية البضائع وحجمها وبحسب سنوات التبادل. أما السفن فيتم التعرف على أنواع السفن وعددها، مدة مكوثها بالميناء ووصف حالتها. ورغم ذلك فهناك عوائق تحول دون أداء الميناء مهامه على أتم وجه، أهمها طول مدة المكوث بالميناء الذي سببه نقص في بعض الهياكل كالأرصفة، المخازن، والمؤسسة المينائية تحاول وضع خطط ومشاريع قيد الانجاز لمكافحة هذه المشاكل ومحاولة الدفع بالميناء إلى مستوى أفضل.

قائمة المراجع

المؤلفات:

- د: أحمد لهبيبات، سعد الطبري، "اقتصاد و مناجمت و القانون" الطبعة الأولى سنة 2008-2007.
- د: أحمد عارف العساف، د:محمود حسين الوادي، "التخطيط و التنمية الاقتصادية" دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة عمان، الطبعة الأولى سنة 2011.
- د: أسامة عزمي سلام، "إدارة الخطر و التأمين" دار و مكتبة الحامد للنشر و التوزيع عمان سنة 2006.
- د: حزمي محمد عريقات، "التأمين و إدارة الخطر" كلية العلوم الإدارية و المالية، جامعة البترا الخاصة، عمان، الطبعة الثانية سنة 2010.
- د: حمدي عبد العظيم، "اقتصاديات التجارة الدولية" سنة 1996.
- د: جديد معراج، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري" الساحة المركزية بن عكنون جامعة الجزائر الطبعة الثالثة سنة 2003.
- د: عز الدين فلاح، "التأمين مبادئه و أنواعه" دار أسامة للنشر و التوزيع عمان، الطبعة الأولى سنة 2008.
- د: عبد القادر حسين العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية" كلية الحقوق، جامعة عمان الأهلية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى سنة 1999.
- د: طارق جمعية سيف، "تأمين الدولي(البحري، الجوي، البري، النهري)" دار الفكر الجامعي، شارع سوتيرا الإسكندرية سنة 2008.

القوانين و الوثائق الرسمية:

- الجريد الرسمية المادة 155 العدد 13 الجزائر، سنة 1995.

- وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

المذكرات:

- حماني أمال "دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية" تخصص: لوجستيك و التجارة أور متوسطة جامعة عبد الحميد ابن باديس مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر سنة 2012-2011.

- بخيرة الزهرة "دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية" تخصص: أعمال دولية جامعة عبد الحميد ابن باديس مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس سنة 2013-2012.

الملاحق

قائمة المراجع

المؤلفات:

- د: أحمد لهبيبات، سعد الطبري، "اقتصاد و مناجمت و القانون" الطبعة الأولى سنة 2008-2007.
- د: أحمد عارف العساف، د:محمود حسين الوادي، "التخطيط و التنمية الاقتصادية" دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة عمان، الطبعة الأولى سنة 2011.
- د: أسامة عزمي سلام، "إدارة الخطر و التأمين" دار و مكتبة الحامد للنشر و التوزيع عمان سنة 2006.
- د: حزمي محمد عريقات، "التأمين و إدارة الخطر" كلية العلوم الإدارية و المالية، جامعة البترا الخاصة، عمان، الطبعة الثانية سنة 2010.
- د: حمدي عبد العظيم، "اقتصاديات التجارة الدولية" سنة 1996.
- د: جديد معراج، "مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري" الساحة المركزية بن عكنون جامعة الجزائر الطبعة الثالثة سنة 2003.
- د: عز الدين فلاح، "التأمين مبادئه و أنواعه" دار أسامة للنشر و التوزيع عمان، الطبعة الأولى سنة 2008.
- د: عبد القادر حسين العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية" كلية الحقوق، جامعة عمان الأهلية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى سنة 1999.
- د: طارق جمعية سيف، "تأمين الدولي(البحري، الجوي، البري، النهري)" دار الفكر الجامعي، شارع سوتيرا الإسكندرية سنة 2008.

القوانين و الوثائق الرسمية:

- الجريد الرسمية المادة 155 العدد 13 الجزائر، سنة 1995.
- وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.


المذكرات:

- حماني أمال "دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية" تخصص: لوجستيك و التجارة أور متوسطة جامعة عبد الحميد ابن باديس مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر سنة 2012-2011.

- بخيرة الزهرة "دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية" تخصص: أعمال دولية جامعة عبد الحميد ابن باديس مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس سنة 2013-2012.

الملاحق

ملحق رقم 01



MOSTAGANEM PORT COMPANY


مصلحة الامتياز
انتظارات
DELAYS

17/3/14
 N/P 13/04/2014 إلى 13/04/2014 من **MARRET NIOLON**

Berth Nr : _____ Till : _____ Berthed on : _____ M/V : _____

التواريخ Dates	عدد الساعات Working Time (s)	عدد الفرق Nr. of Gages Used	الاسباب Delay's Reasons
14/04/2014	00H00-01H00	01 Equipe	Formalité p/ Embarquement
15/04/2014	07H00-11H30	01 Equipe	Formalité p/ Embarquement

المتلقيين
The Receivers



نائب القائد
TRM Captain
AS RECEIPT ONLY

ملحق رقم 02

مؤسسة ميناء مستغانم
MOSTAGANEM PORT COMPANY
SERVICE ENTREPOSAGE

وصل تحفظات

BOOKING FORMS

المقينة VESSEL	رقم الملف N° FILE	رصيد BERTH	N POSTE
MARFRET NIOLON	/14		
عدد Number	نوع السلع Nature of Cargo	تحفظات Forms	
1	GRUE A TOUR + 24 COLIS PESANT 65T437 EB ALGER	DEBARQUE	
2	REMORQUES CITERNES VIDES PESANT 43T 914 INTRAMAR	DEBARQUE	
8	REMORQUES CITERNES VIDES PESANT 176T 312 CATTEM	DEBARQUE	
3	COLIS EQUIP TRANSFO PESANT 13T 650 SARL SCHEINDER	DEBARQUE	

مصلحة تخزين البضائع
TALLY SERVICE

ENTREPRISE PORTUAIRE DE MOSTAGANEM
SERVICE ENTREPOSAGE
مصلحة المخازن

قائد السفينة

THE CAPTAIN

AS RECEIPT



ملحق رقم 03



مؤسسة موانئ مستغانم
ENTREPRISE PUBLIQUE ECONOMIQUE
ENTREPRISE PORTUAIRE DE MOSTAGANEM
 S.P.A AU CAPITAL SOCIAL DE 500.000.000 DA **0041857**

DIRECTION DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE

R.C. N° : 0782148.0.99
 N.I.S. : 0.982.2707.00101.50
 A.L. : 2701.2021514
 N.I.F. : 0.993.2707.02148.91

Facture
FACTURE

C3013

MONDIAL SHIPPING COMPANY

110 RUE MOULOUD FERRAOUNE - ORAN

Dossier N° : 1402311
 N° : 140176
 Etablie le : 18/04/2014
 Dossier n° : MARRET NICKON
 Nom du Navire : 14042014
 Arrive le :

Référence	Détail des Opérations	U	Quantité	Tarif	MONTANT
1001	REMORQUE 1.500 A 1800MPS SAIE	M	1	0,24	76.660,31
1002	REMORQUE 1.500 A 1800MPS SAIE	M	1	0,24	76.660,31
	PILOTAGE				
0019	MANUTENTION DU NAVIRE SNUF	M3	14659	0,021	31.181,60
1011	PILOTAGE SAIE	M3	14659	0,0343	40.154,21
1013	PILOTAGE SAIE	M3	14659	0,0343	40.154,21
	LAMARAGE				
1021	MARAGE PERSONNEL SAIE	M	14659	0,0216	24.921,44
1023	LAMARAGE PERSONNEL SAIE	M	14659	0,0216	24.921,44
	DEFENSES DE QUAI				
1037	DEFENSES ACCOSTAGE PERSONNEL SAIE	U	23	1,15	28.034,50
	ORAN FAX : 14042554-14042673				
Montant H.T					342.903,56
Remise					
T.V.A. %					
TOTAL T.T.C.					342.903,56

N.B. Le délai de contestation est fixé à huit (08) jours à compter de la date réception de cette facture

Arrêté la présente facture à la somme de :

1016 CENT QUARANTE DEUX MILLE NEUF CENT CINQUANTE TROIS DINARS ET CENTIMES

Le Chef de Service Facturation

مؤسسة موانئ مستغانم
 مديرية الإستثمار
 مصلحة الفواتير

رقم الحساب فواتير
 إسمه في عبد الرحمن مكي

Avenue Principale Salamandre
 Mostaganem 27000

B.P. n° 131

045.33.01.12
 045.33.01.11

045.33.01.15

Internet : <http://www.mosta-port.com>
 e-mail : dec@mosta-port.com

ملحق رقم 04

مؤسسة ميناء مستغانم
MOSTAGANEM PORT COMPANY

LEVEDORE SERVICE مصلحة الشحن والتفريغ

TIME - SHEET

الميناء ESSEL	MARFRET NIOLON	إرساء CALL	من 14/04/2014	إلى 15/04/2014	البضائع CARGO	Roulant & Divers	رصيف BERTH	N/P
------------------	---------------------------	---------------	------------------	-------------------	------------------	------------------	---------------	-----

Dates	Equipes			C.M			Chauf/ Elec.			O.M (Régie)			Point/ Verif.			Engins de Manutention		
	M	S	N	M	S	N	M	S	N	M	S	N	M	S	N	Date	Heures	Nombres / Types
14/04/2014 Ro/Ro*	-	-	1	-	-	1	-	-	20	-	-	-	-	-	4	14/04/2014	18:00 - 00:00	01 C/É 06T
14/04/2014 Ro/Ro*	1	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	14/04/2014	18:00 - 20:00	01 Tracteur Mat
																20:00 - 21:00	01 C/É 10T	
15/04/2014																15/04/2014	22:00 - 00:00	01 Tracteur Mat
																11:00 - 13:00	01 Tracteur Mat	
																13:00 - 14:00	01 Tracteur Mat	
Fin des opérations, le 15/04/2014 à : 14H00																		


التفريغ DISCHARGING	Manifesté un lot de 01 grue à tour avec 24 colis accessoires + 10 remorques citernes d'hélium (vides) + 03 caisses + 19 engins + 21 véhicules + 40 camions + 06 colis p/c divers clients.	الشحن LOADING	01 Remorques citernes d'hélium p/c INTRAMAR = 26T990 01 Remorques citernes d'hélium p/c CATTEN = 104T400
	Pesant : 922 T,812		Pesant : 131T,390

Aucune réserve ne doit être mentionnée sur ce document.

المستلمون
THE RECEIVERS

القائد السفينة
THE CAPTAIN

AS RECEIPT ONLY



يرتبط التأمين البحري بالتجارة الخارجية منذ القدم ارتباطا وثيقا، إذ تصل تقديرات مساهمة التأمين البحري في تنمية التجارة الخارجية إلى حوالي 80% أو أكثر، كما يعد نشاطا بالغ الأهمية في عملية التبادل و التوزيع محليا، إقليميا و عالميا.

حيث يساهم التأمين البحري في تنمية التجارة بحماية الأفراد و ممتلكاتهم من المخاطر التي يتعرضون لها، فهو عقد يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن له، و يقوم علي فكرة التعاون بين المؤمن له علي جبر الضرر عن طريق إجراءات الإصدار و إجراءات التعويض.

كما للميناء دور فعال في تنمية التجارة، حيث أنه يساعد علي دعم التأكيد الاستقلال الاقتصادي و السياسي للدولة، و تزايد القدرة التنافسية لصادرات الدولة، كما يعتبر أيضا مصدر للحصول علي العملة الصعبة و تحصيل الرسوم الجمركية.

و من خلال دراستنا للتأمين؛ رغم أنه أقدم أنواع التأمين نستنتج أنه عملية نقل الخطر من المؤمن له إلي المؤمن مقابل دفع مبلغ من المال، و ذلك عن طريق إجراءات الإصدار و إجراءات التعويض، بالإضافة أيضا إلي أن الميناء هو منطقة عبور فقط، يهتم بوجود وثائق التأمين السلع و الخدمات التي تصل إلي الميناء.

و منه فالنشاطات التأمينية لم تعد أمرا محصورا في نطاق يتكون من مجموعة من المتعاملين و لكنها أصبحت عملية تهتم مختلف القطاعات بسبب ما يشهده العالم من تحولات عميقة.

1- قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
16	مخاطر عمليات تمويل التجارة الخارجية	1
33	حجم الزفت المستورد	2
33	الحجم الكلي للحبوب	3
42	عدد السفن الراسية بالميناء خلال 5 سنوات الأخيرة	4
43	زمن مكوث السفن بالميناء	5
43	حجم البضائع (طن) خلال 5 سنوات الأخيرة	6
43	حجم الواردات و الصادرات خلال سنة 2011	7
44	تجارة بذور البطاطا خلال عشرة سنوات الاخيرة	8
44	استيراد السيارات خلال ثلاث سنوات الأخيرة	9
45	عدد الحاويات (معادلة 20 قدم) و حمولتها الخام	10
45	حجم الزفت المستورد خلال خمسة سنوات الأخيرة	11
45	الحجم الكلي لاستيراد الحبوب	12

2- قائمة الأشكال

الصفحة	اسم الشكل	رقم الشكل
32	الهيكل العام لمؤسسة ميناء مستغانم	1