

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة أمجد بوقرة - بومرداس

كود المذكرة :
.....



كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

مذكرة نهاية الدراسة قدمت ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

شعبة: العلوم الاقتصادية

تخصص: اقتصاد التأمينات

الموسومة بعنوان :

التأمين البحري ودوره في التجارة الخارجية
دراسة حالة وكالة ALIANCE للتأمينات
بلوزداد-

*تحت إشراف الاستاذة(ة)

شيفارة هجيرة ✓

*من إعداد الطلبة :

✓ عرعار امينة

✓ بريهمات تنهينان

السنة الجامعية: 2021_2022

الشكر و التقدير

أشكر الله العليّ القدير الذي أنعم عليّ بنعمة العقل والدين.
القائل في محكم التنزيل "وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ"
صدق الله العظيم .

وقال رسول الله (صلي الله عليه وسلم): "من صنع إليكم معروفاً
فكافئوه، فإن لم تجدوا ما تكافئونه به فادعوا له حتى تروا أنكم كافأتموه"
فاخص بالذكر الأستاذة الفاضلة: شيفارة هجيرة
على هذه الدراسة، وصاحبة الفضل في توجيهي
ومساعدتي في تجميع المادة البحثية فجزاها الله كل خير.
و اخص بالذكر ايضا المشرفان علينا لدى فرع اليانس للتأمينات.
وأخيراً، واتقدم بجزيل شكري إلي كل من مدوا لي يد العون
والمساعدة في إخراج هذه الدراسة على أكمل وجه..

الإهداء

اشكر الله عز وجل الذي منحنا العقل وانعم علينا العلم وهدانا نوره
وألهمنا الصبر و يسر لنا دربنا وقدرنا على إتمام هذا العمل المتواضع
و لان شكر الناس من شكر الله اهدي هذا الى:
يا أجمل إنسانة ربنتي في طفولتي...ويا أرق أم ساعدتني لأحقق أمنيتي...
إسمحي لي أن أخذ فرصتي وأشكرك كثيراً يا حبيبتيامي الغالية .
الى بطل رحلتي وقدوتي...الى من رسم بخطواته حياتي
فأقسم بمن احل القسم انك لذة الحياة...ابي الحبيب.
الى زهرات قلبي...الى اخواتي...دنيا و زينب.
وإن كنت سأحدث عن نعيم الحياة..فسأبدأ بأخي.....اشرف.
الى صديقتي و رفيقة دربي... مروى.
الى روح اجدادي الطاهرة..الى من ارادوا رؤيتي في مقامي هذا.
رحمكم الله.

امينة

الإهداء

إلى الينبوع الذي لا يمل العطاء إلى من حاكت سعادتي بخيوط منسوجة
من قلبها-والدتي العزيزة.
إلى من سعى و شقي لأنعم بالراحة و الهناء الذي لم يبخل بشيء
من أجل دفعي في طريق النجاح الذي علمني أن أرتقي سلم الحياة بحكمة و صبر
والدي العزيز.
إلى من حبهم يجري في عروقي و يلهج بذكراهم فؤادي إخوتي الغاليان.
كوسيلة و ريان
إلى روح جدي الطاهرة أتمنى أن يجعل الله مثواك جنة الفردوس الأعلى.
إلى من سرنا سويا و نحن نشق الطريق معا نحو النجاح و الإبداع إلى
من تكاتفنا يدا بيد و نحن نقطف زهرة تعلمنا إلى صديقاتي و زميلاتي.
لى من علموني حروفا من ذهب و كلمات من فكرهم منارة تنير لنا مسيرة
العلم و النجاح إلى أساتذتي الكرام.

تتهينان

فهرس المحتويات

الصفحة	قائمة المحتويات
-	كلمة الشكر والتقدير
-	الاهداء
-	ملخص
-	الفهرس
I-II	قائمة الجداول
III-IV	قائمة الاشكال
V-VI	قائمة الملاحق
1- /	مقدمة عامة
1-48	الفصل الاول: عموميات حول التأمين البحري والتجارة الخارجية.
-01-	تمهيد.
02-15	المبحث الاول: عموميات حول التأمين البحري.
02-07	المطلب الاول: نشأة ومفهوم التأمين البحري.
07-13	المطلب الثاني: خصائص وأهمية التأمين البحري.
13-15	المطلب الثالث: أنواع التأمين البحري.
15-30	المبحث الثاني: عقد التأمين البحري.
15-18	المطلب الاول: مفهوم عقد التأمين البحري واطرافه.
19-24	المطلب الثاني: اثبات عقد التأمين البحري ووثائقه.
24-30	المطلب الثالث: اركان عقد التأمين البحري وعناصره.
31-37	المبحث الثالث: عموميات حول التجارة الخارجية.
31-34	المطلب الاول: مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها.

34-35	المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية.
35-37	المطلب الثالث: الاطراف المتداخلة في التجارة الخارجية وتقنية الدفع فيها.
38-47	المبحث الرابع: دور تأمين النقل البحري في تسهيل التجارة الخارجية.
37-43	المطلب الاول: عملية تصدير واستيراد البضائع.
43-45	المطلب الثاني: أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية.
-46-	المطلب الثالث: أهمية تأمين النقل البحري في التجارة الخارجية.
-47-	خلاصة الفصل الاول.
80-48	الفصل الثاني: دراسة تطبيقية للتأمين البحري لدى وكالة ALLIANCE للتأمينات بلوزداد.
-50-	تمهيد.
55-51	المبحث الاول: تقديم شركة Alliance للتأمينات الجزائرية.
53-51	المطلب الاول: نشأة و تعريف شركة Alliance للتأمينات.
-54-	المطلب الثاني: أهداف شركة Alliance للتأمينات.
-55-	المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لشركة Alliance للتأمينات.
66-56	المبحث الثاني: واقع شركة Alliance للتأمينات ودورها في تحقيق التنمية الاقتصادية.
61-56	المطلب الاول: مكانة شركة Alliance للتأمينات في سوق التأمينات الجزائري.
63-62	المطلب الثاني: تطور راس مال شركة Alliance للتأمينات.
66-64	المطلب الثالث: دراسة إحصائيات النقل البحري لدى شركة Alliance للتأمينات.
67-69	المبحث الثالث: تقديم وكالة Alliance للتأمينات بلوزداد.

-67-	المطلب الاول: تعريف شركة Alliance للتأمينات بلوزداد.
-68-	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لوكالة Alliance للتأمينات بلوزداد.
-69-	المطلب الثالث: احصائيات النقل البحري لوكالة Alliance للتأمينات بلوزداد.
70-81	المبحث الرابع : اجراءات التأمين البحري ومخاطرة.
70-74	المطلب الاول: مراحل التعاقد في التأمين البحري لدى شركات التأمين
74-78	المطلب الثاني: مخاطر التأمين البحري.
79-80	المطلب الثالث: اجراءات التعويض في التأمين البحري لدى شركات التأمين.
-81-	خلاصة الفصل الثاني.
A-E	خاتمة عامة.
F-J	قائمة المراجع.
-	الملاحق.

قائمة الجداول



الصفحة	العنوان	الرقم
58	جدول يبين تطور رقم أعمال شركة Alliance للتأمينات الجزائرية في السنوات 2007 الى 2020.	01
60	جدول يبين تعويضات شركة Alliance للتأمينات الجزائرية من سنة 2017 الى 2019.	02
62	جدول يبين توزيع رأس مال شركة Alliance الاجتماعي عند التأسيس عام 2005.	03
63	جدول يبين تغيرات رأس مال شركة Alliance للتأمينات من 2005 الى 2016.	04
64	جدول يبين تطور النقل البحري للبضائع في الجزائر للسنوات 2015 الى 2017.	05
65	جدول يبين تطور تأمين النقل البحري في الجزائر من 2010 الى 2017.	06
68	جدول يبين تطور تأمين النقل البحري لدى وكالة Alliance بلوزداد من 2016 الى 2021.	07

قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الهيكل التنظيمي لشركة Alliance للتأمينات الجزائرية.	55
02	تطور رقم اعمال شركة Alliance للتأمينات الجزائرية في السنوات 2007 الى 2020.	59
03	تطور تعويضات شركة Alliance للتأمينات الجزائرية من سنة 2017 الى 2019.	60
04	المبادلات التجارية للبضائع في النقل البحري الجزائري من 2015 الى 2017.	65
05	تطور تأمين النقل البحري في الجزائر من 2010 الى 2017.	66
06	الهيكل التنظيمي لوكالة Alliance للتأمينات بلوزداد	68
07	تطور تأمين النقل البحري لوكالة Alliance للتأمينات بلوزداد من 2016 الى 2021.	69

قائمة الملاحق

العنوان	الرقم
ملحق تطور تأمين النقل البحري في الوكالة سنة 2016.	01
ملحق تطور تأمين النقل البحري في الوكالة سنة 2016	02
ملحق تطور تأمين النقل البحري في الوكالة سنة 2016	03
ملحق تطور تأمين النقل البحري في الوكالة سنة 2016	04
ملحق تطور تأمين النقل البحري في الوكالة سنة 2016	05
ملحق تطور تأمين النقل البحري في الوكالة سنة 2016	06
ملحق اجمالي التأمين البحري لوكالة Alliance ببلوزداد من 2016 الى 2022/05/30.	07

ملخص:

تهدف هذه الدراسة الى ابراز مدى مساهمة التأمين البحري في التجارة الخارجية، كأداة من ادوات الحماية ضد الاخطار البحرية، التي قد يتعرض لها اثناء النقل البحري، وتوصلنا من خلال هذا الموضوع الى النتائج المتمثلة في ان التأمين البحري يلعب دورا حيويا في دعم عملية التبادل التجاري المتمثلة في حركة الصادرات والواردات، التأمين البحري له علاقة في تسهيل التجارة الخارجية من ناحية التصدير والاستيراد وجذب رؤوس الاموال.

الكلمات المفتاحية: التأمين البحري، التجارة الخارجية، الصادرات، الواردات.

SOMMAIRE:

Cette étude vise à mettre en évidence l'étendue de la contribution de l'assurance maritime au commerce extérieur, en tant qu'outil de protection contre les dangers maritimes auxquels elle peut être exposée lors du transport maritime. Dans le mouvement des exportations et des importations, l'assurance maritime est liée à la facilitation commerce extérieur en termes d'exportation et d'importation et d'attraction de capitaux.

Mots clés: Assurance maritime, commerce extérieur, exportations, importations.

مقدمة عامة

المقدمة :

تعتبر الملاحة البحرية من أهم فروع النشاط الاقتصادي، التي تلعب دوراً فعالاً في تنمية المبادلات التجارية الدولية، وتحظى بعناية الدول التي تسعى من خلالها إلى ربط كيانها الجغرافي والاقتصادي مع كل ربوع الكرة الأرضية بتحقيق أرباح هائلة، وهذا حسب درجة تطورها ومستوى مواكبتها لمستجدات النشاط التجاري، بالرغم من التطور الكبير في تقنيات النقل العصري وتجهيزاته الحديثة، فإنه كثيراً ما تقع خسائر أو أضرار أثناء عمليات نقل البضائع، تحميلها أو تنزيلها.

وتظل احتمالات التعويض عن مثل هذه الخسائر أو الأضرار من جانب الشركات الناقلة محدودة نوعاً ما، فشركات النقل البحري مثلاً تستطيع التخلص من المسؤولية في كثير من الحالات اعتماداً على أحكام القوانين والمواثيق البحرية الدولية، وحتى في حال ثبوت المسؤولية فغالباً ما تكون مقتصرة على حدود جزئية معينة بموجب القوانين والاتفاقات الدولية حيث يشكل (التأمين البحري) أهمية بارزة في مجال التجارة الدولية والنقل البحري وهو محفز كبير في نمو التبادل التجاري وزيادة حركة الصادرات والواردات وازدهار التجارة البحرية، والتأمين البحري يعتبر الملاذ الوحيد الآمن للناقلين ولشركات الشحن لأنه يساعد على تخفيض الخسارة المالية التي تنتج عن تلف البضائع وفقدانها.

لقد تطور تأمين النقل البحري عبر القرون لمواجهة هذه المشاكل، بحيث أصبح من غير المألوف أن تكون هناك أية شحنة منقولة بغير غطاء تأميني، وأصبحت البنوك تصر عند فتح أي اعتماد على تقديم ما يثبت أن البضاعة مؤمن عليها إذ أنه بدون ذلك تصبح قيمة البضاعة في حال تعرضها للتلف أو الفقدان، مجرد دين لا ضمان له.

من هنا فإن وثيقة تأمين النقل البحري تعتبر عنصراً هاماً في التجارة الدولية. ومع أن الاسم المتداول لهذا النوع من التأمين قد يوحي بانحصاره في تغطية البضائع أثناء نقلها بحراً فقط، إلا أن هذا التأمين يطلق تجاوزاً على شتى طرق النقل سواء كانت بحراً أو جواً أو براً.

ومن ناحية أخرى لا بد أن نذكر المخاطر البحرية التي ربما تتعرض لها السفن والبضائع من كوارث وأخطار كما هي على النحو التالي: مخاطر البحر كهياج البحر والعواصف والصواعق البحرية وهي تعتبر من العوامل الطبيعية، ومخاطر بشرية وهي ناتجة من خطأ بشري مثل التصادم البحري ونشوب حروب وقرصنة وغيره، ومخاطر مختلطة وهي تلك المخاطر التي يكون سببها بشري مع عوامل الطبيعة تسببت في حدوثها سواء على اليابسة أو في الموانئ أثناء التفريغ والتحميل أو خلال الجزء البري الكامل للرحلة كخطر السرقة أو غيرها.

وأخيراً للتأمين البحري دور مهم وأساسي في البناء والحفاظ على الاقتصاد وتدعيم الثقة الائتمانية والتجارية إضافة أن له أهمية اقتصادية في التجارة الخارجية والمساهمة في الدخل الوطني من خلال تحقيق قيمة مضافة للناتج المحلي والمحافظة على البضائع والثروات التجارية.

ومن هنا وعلى ضوء ما تطرقنا إليه يمكننا طرح التساؤل الرئيسي التالي:

كيف يساهم التأمين البحري في تطوير التجارة الخارجية؟

ولمعالجة الإشكالية المطروحة قصد الامام بجوانب الموضوع نقوم بطرح التساؤلات الآتية:

1. الاسئلة الفرعية:

- ما المقصود بالتأمين البحري؟
- ما هي افضل طريقة للحفاظ على امن السفينة والبضائع عند القيام بعملية النقل البحري ؟
- ما هي علاقة التأمين البحري بالتجارة الخارجية في عملية التصدير والاستيراد ؟
- ما هي اجراءات التعويض المتبعة من قبل شركات التأمين ؟

2. الفرضيات:

من خلال دراستنا وتحليلنا للموضوع وللإجابة عن التساؤلات المطروحة لجأنا إلى الفرضيات التالية:

- ✓ التأمين البحري وسيلة للحفاظ على ممتلكات الغير عند النقل بحرا.
- ✓ يعتبر تأمين النقل البحري للبضائع أفضل لوسيلة لحركة التجارة الخارجية وذلك لقلّة التكلفة وسهولة عمليات الشحن والتفريغ.
- ✓ للتأمين البحري علاقة مباشرة في تطوير التجارة الخارجية عن طريق عمليات الاستيراد والتصدير.
- ✓ عند اتصال المؤمن بشركة التأمين تقوم بتعويضه مباشرة حسب الخسارة.

3. أهمية البحث:

يكتسي هذا البحث أهمية كبيرة من قطاع التأمين كونه من القطاعات الاقتصادي البارزة، وهذا بالإضافة لدور النقل البحري في المعاملات التجارية بين الدول اذ يعتبر من الوسائل الاكثر شيوعا والاقل تكلفة في عملية شحن وتفريغ السلع .

4. اسباب اختيار الموضوع:

- وقع اختيارنا على هذا الموضوع خصيصا من باب التعمق والفضول لمعرفة التفاصيل الخاصة بالمعاملات التجارية البحرية والتأمين عليها، حيث قمنا بتلخيصها في بعض النقاط:
- الميول لمعرفة ماهية التأمين البحري خاصة؛
 - معرفة معمقة للتجارة الخارجية؛
 - البحث عن العلاقة بين التأمين البحري والتجارة الخارجية؛
 - الفضول في معرفة اجراءات التأمين البحري لدى شركات التأمين الجزائرية؛
 - وجود دراسات سابقة اعطتنا لمحة عنه قبل اختيار العنوان؛
 - وجود مراجع كافية في المكتبة الرئيسية للجامعة.

5. حدود الدراسة:

- حدود مكانية: متعلقة بالشركة محل الدراسة وهي وكالة اليانس للتأمينات فرع محمد بلوزداد، الجزائر.
- حدود زمانية: خاصة بفترة التبرص في الشركة الذي بدأناه منذ 2022/03/09 الى ماي 2022.

6. منهج الدراسة:

في هذا الموضوع قمنا باتباع ثلاث مناهج مختلفة لغرض الاجابة عن اشكالية البحث والتحقق من الفرضيات المقدمة، حيث استخدم المنهج التاريخي والوصفي في كلا من الفصل الاول وبعض المباحث في الفصل الثاني، وذلك بغرض سرد مختلف مراحل نشأة التأمين البحري، تعريفه وجميع انواعه، ايضا مفاهيم التجارة الخارجية، اسباب قيامها واثرها على التأمين البحري، واستخدمنا المنهجين لتقديم الشركة محل الدراسة وعرض الاجراءات المتبعة للتأمين فيها .

اما باقي مباحث الفصل الثاني فقد اعتمدنا المنهج التحليلي لوجود جداول واشكال بيانية تستلزم هذا الاخير.

7. هيكل الدراسة:

للتأمين البحري مركزا هاما في التجارة الخارجية، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، وعلى أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقة بين طرفيه.

لذا فقد قسم هذا البحث إلى فصلين و كل فصل الى اربع مباحث وكل مبحث الى ثلاث مطالب .

الفصل الأول: التأمين البحري والتجارة الخارجية.

المبحث الأول: قمنا بوضع ثلاث مطالب في هذا المبحث وهي عموميات حول التأمين

البحري خصائص وأهمية التأمين البحري أنواع التأمين البحري

المبحث الثاني: قسم هذا المبحث ايضا الى ثلاث مطالب تناولنا فيه مفهوم عقد التأمين

البحري، وثائقه، أطراف عقد التأمين، أركان عقد التأمين البحري وعناصره .

المبحث الثالث: عموميات حول التجارة الخارجية، أهميتها، أسباب قيامها و تقنية الدفع فيها.

المبحث الرابع: دور تأمين النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية تحدثنا فيه عن عملية

تصدير واستيراد البضائع، أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية وأهمية تأمين النقل

البحري على صعيد التجارة الخارجية.

الفصل الثاني: دراسة حالة التأمين البحري ودوره في التجارة الخارجية لدى وكالة Alliance

للتأمينات بلوزداد، حيث تم تخصيصه لإسقاط ما تم التطرق اليه في الفصل الاول .

المبحث الاول: تم فيه التعريف بشركة Alliance للتأمينات بصفة عامة مع ذكر اهدافها

وهيكلها التنظيمي.

المبحث الثاني: خصص لإحصائيات الشركة بداية من راس مالها، رقم اعمالها والتأمينات

والتعويضات الخاصة بالنقل البحري في الشركة.

المبحث الثالث: تناولنا فيه تقديم بسيط للوكالة محل الدراسة مع الاحصائيات الخاصة

بتأمين النقل البحري في الوكالة.

وفي الاخير قمنا بعرض الاجراءات اللازمة لكل من المؤمن والمؤمن له عند تحقق الخطر

المؤمن ضده.

8. الدراسات السابقة:

توجد العديد من الدراسات السابقة التي تطرقت إلى موضوع التأمين البحري ودوره في التجارة الخارجية

1-الدراسة الأولى: قامت بها الباحثين بلقايد غنية وقعلول نعيمة، تحت عنوان تأمين النقل البحري للبضائع وأثره على التجارة الخارجية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تخصص تأمينات وإدارة المخاطر، جامعة أمجد بوقرة، بومرداس، 2017.

عالجتا الباحثتين الإشكالية التالية: ما مدى مساهمة تأمين النقل البحري للبضائع في تسهيل التجارة الخارجية على مستوى CRMA؟ وهل يعتبر عقد تأمين النقل البحري من أفضل العقود المساهمة في هذا المجال؟

وتوصلتا الباحثتين من خلال دراستهما إلى جملة من النتائج، نذكر منها:

- زيادة الطلب على الخدمات التأمينية يؤدي إلى الحد من الخطر الذي يواجهه المتعاملون الاقتصاديين، وبالتالي ارتفاع الطلب على النقل البحري للبضائع، الشيء الذي يعكس تطور التجارة الخارجية؛
- التأمين البحري عصب التجارة الخارجية ولا تستطيع أن تقوم بدونه أو تزدهر، فهو يؤدي إلى تطويرها وجذب رؤوس أموال عن طريق الاستيراد والتصدير.

2-الدراسة الثانية: قام بها الباحث وليد عابي بعنوان حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في أقطار المنظمة العالمية للتجارة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص الاقتصاد الدولي والتنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس، سطيف1، 2019.

حيث قام الباحث بدراسة الإشكالية التي تتمحور في ما مدى مساهمة منظمة التجارة العالمية في التوفيق بين حماية البيئة وأهداف تحرير التجارة الخارجية؟ وما هو واقع ذلك في الجزائر؟ وتوصلت الدراسة إلى جمل من النتائج، نذكر أهمها:

➤ يعتبر توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق وتحرير التجارة الخارجية بداية من تسعينيات إلى القرن العشرين، نتيجة الظروف الصعبة التي مر بها الاقتصاد الوطني سنوات الثمانينات من القرن العشرين نتيجة الصدمة النفطية لسنة 1986، ووقوعها في أزمة المديونية ولجوءها إلى المؤسسات الدولية، وبالتالي تطبيق أفكار وإيديولوجيات الفكر الليبرالي الحر؛

➤ إن عملية الانضمام للمنظمة يعني فتح أسواق الجزائر أمام منتجات الدول المتقدمة، و في ظل الوضعية الصعبة للاقتصاد الوطني، سينجم عنها انعكاسات سلبية بدرجة كبيرة، إلا أن هناك انعكاسات ايجابية و التي تتوقف على ما تبذله الجزائر بغرض النهوض بالاقتصاد الوطني، واستغلال الفرص المتاحة.

تعتبر المنظمة العالمية للتجارة منبر دولي شامل يتم من خلاله التفاوض على تحرير التجارة الخارجية من كل القيود من خلال الاتفاقيات والمؤتمرات الوزارية، وفض المنازعات بين دول الأعضاء، حيث استطاعة تخفيض الحواجز الجمركية وهو ما نجم عنه زيادة المبادلات التجارية العالمية، إلا أنها تولي اهتماما أكبر لمواضيع الدول المتقدمة على حساب الدول النامية.

الفصل الأول

تمهيد:

إن التجارة الخارجية، عادة ما تركز على ثلاثة عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليهم سالمة، وهذه العقود هي: عقد البيع، عقد النقل وعقد التأمين.

فلهذا الأخير مركزاً هاماً في التجارة الخارجية، لأنه من النادر أن تبحر سفينة بدون تغطيتها بالتأمين البحري، وكذا البضاعة المحمولة على ظهرها، وعلى أساس ذلك يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقة بين طرفيه.

لذا فقد قسم هذا الفصل إلى أربعة مباحث و كل مبحث إلى ثلاث مطالب.

المبحث الأول: عموميات حول التأمين البحري

المبحث الثاني: أطراف ووثائق عقد التأمين البحري

المبحث الثالث: عموميات حول التجارة الخارجية

المبحث الرابع: دور تأمين النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

المبحث الأول: عموميات حول التأمين البحري

يشكل التأمين البحري نسبة كبيرة من أقساط التأمين الإجمالية، كما أن أهميته تظهر بالنسبة للاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية، وهذا النوع من التأمين يوفر المظلة لعمليات نقل البضائع مما يساهم في تطوير الصادرات والواردات، أما بالنسبة لأهميته هو ذلك النوع من التأمينات في مجال الدراسة والبحث فإن معظم الباحثين في مجال التأمين، قد أعطوا هذا النوع من الدراسة جل اهتمامهم وعنايتهم لما له من أهمية كبرى حيث أصبح يتطور كل يوم حسب تطور التجارة الخارجية .

المطلب الأول: نشأة و مفهوم التأمين البحري

إن التأمين هو اتفاق بين المؤمن والمؤمن له حيث تتحمل فيه الشركة تعويض الأخطار المذكورة في العقد، وهذه القاعدة تتماشى مع كل أنواع التأمين ومن بينهم التأمين البحري والذي سوف نتطرق الى نشأته وتعريفه.

الفرع الأول: نشأة التأمين البحري

التأمين البحري قديم قدم التاريخ البشري، بحيث يصعب نسبة نشوئه إلى الأمة من الأمم فقد عرف لدى البابليين بشكل قرض على السفينة وأخر على البضاعة كما عرف عند الفينيقيين والهنود بعد تعديله بما يتلاءم وظروفهم.

ثم انتقل من الفينيقيين إلى الإغريق في عملية تجارتهم العالمية أو عنهم أخذ الرومان فكرة عقد القرض الذي يسمى بعقد المخاطرة الجسيمة وصاغوه صياغة قانونية وأطلقوا عليه

اسم Boottonry-Nauticum Faunus¹.

وقد بقيت فكرة التأمين البحري تتطور حتى العصور الوسطى، حيث كانت تجارة مدن الشمال إيطاليا تزدهر فنظم بحارة البندقية عقد قرض السفينة أو على السفينة وبضاعة

¹ اعراب كميلا، عقد التأمين البحري كألية لإدارة المخاطر البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السادس، ص266.

المشحونة عليها مع بداية القرن الثالث عشر الميلادي لدرجة أن الكنيسة خطرت مثل هذا القرض لما يشمل عليه من فائدة ربوية.¹

يضاف إلى ذلك أن سكان شمال إيطاليا، اللومبارديين، قد أرسلوا قواعد عرفية للتأمين البحري بفعل نشاطهم التجاري في حوض البحر الأبيض 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 أصبح لا يدفع إلا عند وقوع الخطر، وحل قسط التأمين محل عقد القرض وأصبح القسط يدفع في جميع الأحوال وليس عند سلامة الوصول.²

ان اول وثيقة تأمين بحري ظهرت عام 1384م في ايطاليا وكانت تغطي تأمين اربع بالات من المنسوجات التي شحنت من بيزا الى سافونا، اما عام 1860م ظهر مقهى اللويدز في لندن حيث كان مكان التقاء اصحاب السفن والتجار لتبادل المعلومات، حتى صدر قانون لويدز سنة 1911م وعدل بقانون سنة 1925م، وقد ظهر اول قانون تجارة بحرية في انجلترا عام 1906م.³

أما في فرنسا قد ظهرت قواعد التأمين البحري الأمر الملكي الصادر عام 1681م ثم انتقلت هذه القواعد لقانون نابليون التجاري عام 1807م، ونظرا لما كان يحتوي هذا القانون من قصور فقد أصدر المشرع الفرنسي قانونا للتأمين البحري عام 1885م وهذه القواعد النمطية هي ما يعمل بها حاليا في شركات التأمين الفرنسية.⁴

¹ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1999، ص592

² عبد القادر حسين العطير، مرجع سبق ذكره، ص593.

³ علا عبد الحفيظ نويران المهيرات، المصلحة في التأمين البحري، الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الاوسط، كلية الحقوق، 2011، ص15.

⁴ عبد القادر حسين العطير، مرجع نفسه، ص594.

الفرع الثاني: تعريف التأمين البحري

أ- تعريف التأمين:

- التأمين لغة: مشتق من الأمن وهو طمأنينة النفس وزوال الخوف وله معان عديدة: منها إعطاء الأمان، أي وثق فيه واطمئن إليه وأمنه على الشيء تأميناً في ضمانه.¹

- التأمين اصطلاحاً: عرفته لجنة المصطلحات التأمين بمؤسسة الخطر والتأمين الأمريكية بأنه: "هو تجميع الخسائر العرضية عن طريق تحويل هذه الأخطار إلى المؤمن (شركة التأمين)، والذين يوافقون على تعويض المؤمن لهم عن هذه الخسائر، أو توفر مزايا مالية أخرى في حالة وقوعها، أو تقديم خدمات متعلقة بالخطر"، وعليه فإن التأمين هو عبارة عن عقد بين المؤمن له والمؤمن فيلتزم الأول بدفع مبلغ التأمين، والثاني بدفع القسط في حالة وقوع الخطر، ويعتبر هذا الضمان جوهر العملية التأمينية.²

ب- تعريف التأمين البحري:

لا يختلف التأمين البحري من حيث الوصف العام عن غيره من عقود نظام التأمين، لذا فقد تعددت التعريفات الخاصة به وفقاً لبعض التشريعات والتي يرى الحاجة لذكرها ما دام التشريع الجزائري لم يعطي تعريفاً صريحاً له ودقيقاً لكن سنركز على هذا الأخير.

في هذا النطاق نكتفي بالتطرق للتشريع الفرنسي والإنجليزي في هذا المجال، باعتبارهما أكثر تأثيراً على التشريع الجزائري.

1 - في فرنسا:

عرفه الفقيه سومن بأنه: "عقد يمكن بواسطته لشخص يسمى المؤمن أن يلتزم بالتبادل مع أشخاص آخرين هم المستأمنين بأن يقوم بتعويضهم عن الخسارة المحتملة نتيجة تحقق خطر

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، الجزائر، ص31.

² سمارة رحيمة، زعموم صبرين، بن صغير فاطمة الزهراء، التأمين البحري و دوره في التجارة الخارجية، مجلة دراسات متقدمة في المالية و المحاسبة، المجلد 03، العدد 02/2020.

معين مقابل مبلغ معين يسمى القسط يدفعه المستأمن إلى المؤمن ليدرجه في الرصيد المشترك المخصص لتعويض الأخطار".

وعرفه الفقيه (بلانيول) بأنه: "عقد يتعهد بمقتضاه شخص يسمى المؤمن، بأن يعرض شخصاً آخر يسمى المستأمن عن خسارة احتمالية يتعرض لها هذا الأخير، مقابل مبلغ من النقود وهو القسط الذي يقوم المستأمن بدفعه إلى المؤمن".¹

ولقد عرف القانون الفرنسي التأمين البحري وفق العميد " جورج ريبير" الذي يرى أن التأمين البحري هو بمثابة عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له، عن الضرر الذي لحقه في رحلة بحرية من جراء وقوع بعض الأخطار، وذلك في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط .²

2 - في إنجلترا :

وقد عرفه المشرع الإنجليزي في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الإنجليزي لسنة 1906 بأنه: "عقد يتعهد المؤمن بمقتضاه بتعويض المؤمن له، في الحالة وضمن الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية، أي الخسائر الناجمة عن المخاطرة البحرية" ويستبان من هذا التعريف، أن المشرع الإنجليزي قد اكتفى ببيان التزامات المؤمن تاركاً بيان التزامات المؤمن له لأحكام النصوص الأخرى المتعلقة بالمسائل التفصيلية للعقد.³

¹ محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية و المصرفية عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2008، ص141، ص142

² زادي أحمد و فريد يوسف، أهمية التأمين البحري في ترقية صادرات الجزائر، مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر في العلوم التجارية، فرع مالية و تجارة دولية، جامعة محمد بوضياف-المسيلة، 2018/2019، ص22

³ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009

3- طبقا للتشريع الجزائري¹

جاء التقنين البحري لسنة 1976 فارغا من أحكام التأمين البحري، على عكس قانون 7/80 المؤرخ في 9 أوت 1980 والأمر 7/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995. فقد نصت المادة الأولى من الباب الثاني المتعلق بالتأمين البحري للأمر رقم 07/80 على أنه « تطبق أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما » كما تقابلها المادة 92 والتي هي بالمقابل المادة الأولى من الباب الثاني المتعلق بالتأمين البحري من الأمر 07/95 والتي تنص هي الأخيرة على أنه « تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري». فتعتبر هاتان المادتان بمثابة تعريف للتأمين البحري، فجاء بهما المشرع ليفرق بين التأمين البحري والتأمينات الأخرى.

كما يلاحظ أن التعريف الذي جاء به قانون رقم 07-80 أشمل نطاقا بعبارة "عملية بحرية" حيث يشمل الإرشاد، القطر وإصلاح الموانئ والأرضيات وبناء السفن والإصلاح . على عكس التعريف الذي جاء في القانون رقم 07/95 الذي جاء بعبارة "عملية نقل بحرية، حيث حصر التأمين البحري في عملية النقل البحري وبقية العمليات الأخرى، والتي سبق وأن ذكرتها لا تدخل في عملية الرحلة أو التأمين بصفة عامة.

أخذ المشرع الجزائري بمعيار العملية البحرية رغم الغموض في النص الجديد، ولعل ما يوضح ذلك أنه أجاز التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ حسب ما اتفق عليه في العقد، وهذا ما أكدته المادة 149 من القانون 07/80 المقابلة للمادة 124 من الأمر 07/95، كما أكد ذلك أيضا في التأمين على البضائع بامتداد التأمين إلى الأخطار التبعية للنقل البحري من أخطار برية أو نهريّة أو جوية، وهذا ما نصت عليه المادة 160 من قانون 07/80 المقابلة للمادة 136 من الأمر 7/95.

¹ يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون العقود، جامعة ملود معمرى

ومن خلال هذه التعاريف يمكننا استخلاص تعريف لتأمين البحري بأنه هو ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان كل الأخطار البحرية والواقعة في مجال البحري وكل عمليات النقل البحري حيث يقوم المؤمن بالتعويض للمؤمن له عن كل الخسائر الناشئة عن الأخطار البحرية.

المطلب الثاني: خصائص و أهمية التأمين البحري

إن التأمين البحري كغيره من الدراسات يجب أن تتوفر فيه خصائصه الخاصة وأهميته، لهذا اقتصرنا هذا المطلب لإبراز خصائص التأمين البحري وأهميته.

الفرع الأول: خصائص التأمين البحري

لإبراز خصائص عقد التأمين البحري، اختير تعريفا له من أساتذة ورجال القانون حيث عرفه أحدهم بأنه: "العقد الذي يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى المؤمن مقابل قسط معين يلتزم به الطرف الآخر وهو المستأمن بتعويض هذا الأخير عما يلحقه من أضرار تصيب الأشياء المؤمن عليها من جراء وقوع أحد المخاطر البحرية التي يضمنها الطرف الأول".

أولاً: الرضاية والإذعان

1- الرضاية:¹

يبرم العقد بالتراضي والمحل والسبب وهو ما تقوم به أركانه لجهة ارتباط إيجاب أحدهما بقبول الآخر دون البحث عن شكل معين يبرم به هذا العقد، وهذا يعني أنه لا ضرورة لكتابة عقد التأمين.

وعقد التأمين رضائي في الحقيقة رغم ما أثاره بعض الفقه من ملاحظات يعتقدون بأنها ترد عليه بمقولة أن عقد التأمين عقد شكلي، واعتبر هذا البعض أن العقد من العقود الشكلية حيناً ومن العقود العينية أحياناً أخرى، في حين اعتبره البعض الآخر من العقود العينية، أخيراً نتفق مع قائلين إن عقد التأمين عقد رضائي يبرم بإيجاب وقبول الطرفين، وليس لدفع القسط أي أثر في تكييف العقد لأنه لا يعتبر بحال شرطاً لانعقاده رغم جواز اتفاق الطرفين على

¹ محمود الكيلاني، مرجع سبق ذكره، ص142

تحويله إلى عقد شكلي أو عقد عيني في ان واحد، وهو شكلي للزوم توقيع الأطراف عليه وعيني لعدم قيامه إلا بتسليم المؤمن قسط الأول.

ونصت المادة 07 من قانون التأمين الجزائري تشترط أن يكون العقد مكتوبا، إلا أن هذه الكتابة ليست شرطا للإنشاء بل للإثبات وإذا كان التراضي كافيا لانعقاد العقد، فإنه يصح مع ذلك.¹

2- الإذعان:²

هو تصرف يصدر عن إرادتين حرتين غير معيبتين، وهو ما يعني أن الإيجاب والقبول يصدران متطابقين وفق ما اتجهت إليه إرادتا طرفي العقد حتى يتحقق الأثر الذي أراده، أي أنه يوجد تكافؤ بين أطراف العقد.

كما يحدث أن يذعن أحد الأطراف ويقبل شروطا يضعها الطرف الآخر، ويحدث أيضا أن يقبل أحد الأطراف بعقد ينظمه الأفراد لم يترك له فرصة للمناقشة فيه.

وأياضا إذا كانت العقود مطبوعة كنماذج تعرض على أحد المتعاقدين الذي لا يملك سلطة المفاوضات في تعديله وما عليه إلا أن يوقع العقد أو يرفض التوقيع فيطلق عليها اسم عقود الإذعان.

إن التأمين البحري نجد فيه من خصائص عقود الإذعان، ذلك لأنه يتضمن شروطا لا يحق للمؤمن له المناقشة بشأنها، وما عليه إلا أن يقبلها أو يرفض التعاقد من أصله. وكذلك نجد أن العقد برمته يكون مطبوعا مسبقا ويتضمن شروطا والتزامات لا تجوز المناقشة فيها، بمعنى أن العقد يعرض على المؤمن له وما عليه إلا التوقيع بعد ملاء الفراغات مثل اسم المؤمن له، ونوع البضاعة وقيمة القسط .

¹ يعقوبي صبرينة، مرجع سبق ذكره، ص12-13

² يعقوبي صبرينة، المرجع نفسه، ص16.

ومن القواعد العامة ما نصت المادة 110 من القانون المدني بنصها: "إذا تم العقد بطريقة الإذعان وقد تضمن شروطا تعسفية جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها، وذلك وفقا لمقتضيات العدالة. ويقع باطلا كل اتفاق يخالف ذلك".¹

ثانيا: الاحتمالية وحسن النية

لاشك أن عقد التأمين البحري بالنسبة إلى طرفيه من الوجهة القانونية يركز على احتمالية هذا العقد وأن تفسيره يستند إلى النية المشتركة عند تكوينه.

1- الاحتمالية: من المتفق عليه أن عقد التأمين البحري ينصب على احتمال وقوع الخطر للمؤمن ضده، ومثل هذا الخطر، قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري، أو قد لا يقع إطلاقا. وعليه فإن مزايا وتبعات هذا العقد، لا يمكن معرفتها عند إبرام هذا العقد بين طرفيه المؤمن والمؤمن له، إذ قد يحصل المؤمن على مبلغ التعويض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد ودفع قسط واحد ووقوع الخطر المؤمن ضده، وقد يحصل أن يتم البدء بتنفيذ عقد التأمين وينتهي العقد بأخذ المؤمن جميع الأقساط، ولا يقع الخطر المؤمن منه، وعليه لا يعرف مقدما، من هو المستفيد من هذا العقد، والخطر المؤمن ضده هو الذي يجعل هذا العقد، عقدا احتماليا، لعدم معرفة وقت وقوعه.²

اعتبر المشرع الجزائري عقود التأمين بشكل عام من قبيل العقود الاحتمالية، لأنه وفقا للقانون المدني رتبته ضمن طائفة عقود الغرر، التي تقوم كما هو معلوم على عنصر الاحتمال.³

2- حسن النية: إن هذا المبدأ يقوم على التزامات كل من المؤمن والمؤمن له بتنفيذ الالتزامات المترتبة على عاتقهما وفق مقتضيات حسن النية، فمثلا يجب على المؤمن تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن المال المؤمن عليه، وعن الخطر المؤمن منه ويترتب على كتمانها لهذه البيانات أو التصريح الكاذب بها على قابلية عقد التأمين للإبطال، وفي المقابل

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص38.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2008، ص248، 247.

³ جديدي معراج ، مرجع سبق ذكره، ص38.

يتعين على المؤمن ألا يبالغ في تحديد شروط استحقاق التعويض عند تحقق الخطر، فلا يفرض على المستأمن التزامات مبالغ فيها يتعلق بحفظ حقوق المؤمن وإلا سقط عنه الحق في التعويض.¹

ثالثا : التأمين البحري عقد تعويض وعقد ملزم لجانبين

1-التأمين البحري عقد تعويض: يعتبر التعويض الأسلوب الذي يتم من خلاله إعادة وضع المؤمن له إلى ما كان عليه قبل حدوث الخطر وقد يكون التعويض نقدياً أو بإصلاح الأضرار أو باستبدال الأشياء المتضررة أو بإعادة الشيء موضوع التأمين لما كان عليه قبل حدوث الخطر، يقتضي مبدأ التعويض أن يلتزم المؤمن بدفع الخسارة الفعلية التي لحقت بالمؤمن له على أن لا تزيد عن مبلغ التأمين وهذا من شأنه أن لا يجعل التأمين نوعاً من القمار أو أسلوباً للثراء بل التعويض فقط.²

وينبغي على اعتبار عقد التأمين البحري بأنه عقد تعويض ما يلي من النتائج:³

- لا يجوز تقدير قيمة الأشياء التي تضمنها عقد التأمين البحري، بما يزيد عن قيمتها الحقيقية، بحيث تجعل المؤمن له في مركز قانوني أحسن مما كان عليه، قبل وقوع الخطر المؤمن ضده؛
- لا يحق للمؤمن له، التأمين على الأشياء التي تعود له بأكثر من قيمتها الحقيقية، فمثل هذا التأمين يكون معرضاً للإبطال، عندما يكون هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له؛
- لا يحق للشخص، أن يؤمن على نفس الشيء لدى عدة مؤمنين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة الشيء الذي ورد عليه التأمين لكي لا يحصل المؤمن على نفع من هذه العقود تجاوز الضرر الذي لحق به.

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 321-322.

² علي المشاقبة ومجد العدوان و سظام العمرو، إدارة الشحن و التأمين، الطبعة الأولى، دار الصفاء للنشر و التوزيع، عمان، ص 87، ص 88.

³ عادل مقدادي، مرجع سبق ذكره، ص 250، ص 251.

نص المشرع الجزائري في نص المادة 114 من قانون التأمين رقم 09/80 المعدل بالأمر رقم 07-95 التي نصت على أنه: (تعويض الأضرار أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له اختيار التخلي، وفقا لأحكام المواد 143، 134، 115 من هذا الأمر)، كما نصت المادة 95 من القانون المدني الجزائري (لا يجوز لأي كان الاستفادة من مبلغ التأمين إذا لم يلحقه ضرر المادة 623 من القانون المدني الجزائري لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر...)¹

2- عقد التأمين البحري عقد ملزم لجانبين: ينشئ عقد التأمين التزامات متبادلة على كاهل الطرفين فيلتزم كل متعاقد تجاه الآخر بإداءات معينة تحدد بمقتضى العقد. هذا ما أشارت إليه المادة 619 من القانون المدني الجزائري حيث يلتزم المؤمن بأن يؤدي للمؤمن له أو المستفيد مبلغا من المال في حالة وقوع الخطر المؤمن منه المبين في العقد، ويلتزم المؤمن له بدفع القسط أو الاشتراك المتفق عليه بين الطرفين. وهذا ما يزيد دلالة على أن عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين، حتى ولو لم يتحقق الخطر المؤمن منه، حيث يترتب على ذلك عدم دفع المؤمن لمبلغ التأمين، وهذا لا ينفي على العقد صفة الالتزامات المتبادلة، لأنه حسب آراء الكثير من الفقهاء يكفي بذلك تعهد المؤمن بتغطية المخاطر عند حلولها، وهذا رأيهم يعد التزاما مقابل التزام المؤمن له بدفع أقساط التأمين.

وجوهر العقد يكمن في التقابل القائم ما بين الالتزامين، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري بمقتضى أحكام المادة 55 من القانون المدني بنصها "يكون العقد ملزما للطرفين متى تبادل المتعاقدان التزام بعضهما البعض".²

¹ يعقوبي صبرينة، مرجع سبق ذكره، ص18، ص19.

² جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين البحري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجزائرية، ص35 ص36.

الفرع الثاني: أهمية التأمين البحري¹

تمثل السفن عموماً ثروة عاتمة وكذا البضاعة المحمولة عليه، 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، 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 .

ويمكن تلخيص أهمية التأمين البحري كالتالي:²

- 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 التجارية مما يجعل التأمين البحري يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالدخل والإنتاج، ويعتبر أحد عوامل دفع خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛
- وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الحلول وتحسين العلاقات التجارية والاقتصادية والسياسية؛
- العمل على إدخال عملات أجنبية وخروج عملات محلية؛

¹ عبد القادر حسين عطير، مرجع سبق ذكره، ص591، ص592.

² زادي أحمد أمين و قريد يوسف، أهمية التأمين البحري في ترقية صادرات الجزائر، منكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، فرع مالية و تجارة دولية، جامعة المسيلة، 2018/2019

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

المطلب الثالث: أنواع التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري من أقدم أنواع التأمينات من الناحية التاريخية حيث أن تسمية هذا النوع من التأمين جاءت على اعتبار، أن التجارة في السابق كانت تتم بوسائل النقل البحري فقط وهناك ثلاث فروع رئيسية للتأمين البحري، سيتم التطرق لها التأمين البحري على البضائع والتأمين البحري على السفينة والتأمين على اجور الشحن .

الفرع الاول: التأمين البحري على البضائع

يعتبر التأمين البحري على البضائع من أهم أنواع التأمين البحري، وأوسعها نطاقا لعلاقته الوثيقة بالتجارة الدولية، فبموجبه يحصل التاجر على ضمان يكفل له تعويضا كاملا عن الأضرار التي قد تلحق ببضائعه مصدرة كانت أو مستوردة بسبب الحوادث البحرية، وينضوي تحت نطاقه كافة الأموال والأشياء بما في ذلك الأشياء النفيسة والنقود وغيرها أثناء نقلها في البحر حيث يتم التأمين على اية بضاعة يتم تحميلها على أي نوع من وسائل النقل البحرية، الجوية، او البرية، بغرض نقلها من مكان ما الى مكان اخر حسب الاتفاق بموجب عقد التأمين على البضائع شريطة ان يكون كذلك، ويوجد هناك مجموعة متنوعة من بوالص التأمين على البضائع منها بوليصة تأمين مفتوحة سنوية والاخرى بوليصة الرحلة الواحدة، حيث ان البوليصة المفتوحة تمنح المؤمن له حماية تلقائية متواصلة لجميع الشحنات الواردة او الصادرة حسب الاتفاق اما البوليصة الأخرى تنتهي بوصول البضاعة الى المكان النهائي.¹

¹ www.ajig.com الساعة 11:45 التأمين البحري المجموعة العربية الاردنية للتأمين، تاريخ الاطلاع 2022/05/31

الفرع الثاني: التأمين البحري على السفينة

يتعلق هذا التأمين بهيكل السفينة وآلاتها، ومسؤولية أصحابها عن حوادث الاصطدام، فهو يضمن لمالك السفينة أو لمن له مصلحة فيها بالتعويض الكامل عن هلاكها أو تضررها بسبب كافة الحوادث البحرية، كما يشمل التأمين على السفينة وهي في طور البناء بحيث يضمن المؤمن فضلا عن المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق مخاطر إنزال السفينة في البحر، لقد تطرق المشرع الجزائري لهذه القيم المادية في المادة 182 من الأمر 07-95 إذ جاء فيها " تشمل القيم المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها التي يملكها المؤمن بما في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها".¹

الفرع الثالث : التأمين على اجور الشحن

تعرف أجرة الشحن ذلك المبلغ الذي كان معروض للضياع وتم تحصيله بشرط خصم المصاريف التي تنفق في سبيل الحصول عليه منذ حصول الخسارة العامة يتعلق هذا النوع من التأمين، بضمان مصلحة الناقل في أجور الشحن التي يفقدها بسبب الكوارث البحرية التي تتعرض لها السفينة ولكي تستطيع تحديد أجور الشحن التي تكون محلا لهذا النوع من التأمين، يجب أن تحدد الجهة المستغلة للسفينة أولا فإذا قام مالك السفينة أو مستأجرها باستغلالها بنفسه بصفته ناقلا، فيستخدم السفينة في نقل البضائع المختلفة بموجب سندات شحن لكل إرسالية من الإرساليات المشحونة على سفينته، وفي هذا النوع من عقود النقل يلتزم الشاحن بدفع أجور الشحن بمجرد صدور سند الشحن، والتي تعتبر حقا مكتسبا للناقل، بمجرد بدء تنفيذه لعقد النقل، والذي لا يلتزم بردها إلى الشاحن إذا هلكت البضاعة بسبب الحوادث البحرية إلا إذا اشترط في سلك الشحن دفع أجور الشحن في جهة الوصول، في هذه الحالة يصبح حق الناقل في أجرة الشحن مهددا بالضياع في حالة هلاك البضاعة وعدم

صادفي امينة، التأمين البحري و التجارة الخارجية، المؤتمر العلمي الدولي للأعمال و التعليم و العلوم الانسانية، جامعة

الجزائر 3 ص 128

تسليمها للمرسل إليه نتيجة الحوادث البحرية، وبالتالي تكون للناقل في هذه الحالة مصلحة تأمينية في التأمين على هذه الأجرور، أما إذا أجرها مالك السفينة كاملة للعبر، تنتقل الملكية التجارية للمستأجر أثناء قرة الإبحار بمجرد تسليمها له وهي صالحة للملاحة حيث إذا هلكت السفينة قل تسليمها وفق عقد الإيجار يفقد مالك السفينة الإيجار المتعاقد عليه لعم التزامه بشرط الصلاحية، ولنا تكون له في هذه الحالة مصلحة تأمينية في التأمين على الأجرة التي يتوقع الحصول عليها وفق عقد الإبحار حيث تؤمن أجرور الشحن بعقود تأمين مستقلة يحدد فيها مبلغ التأمين بمقدار أجرور الشحن الإجمالية مضافا إليها مقدار قسط التأمين المترتب لنقل حمولة معينة و لسفرة معينة من الوقت الذي تكون فيه السفينة جاهزة لاستلام الشحنة وتحميلها، او من الوقت الذي تكون فيه السفينة في المكان المحدد للتسليم وهي صالحة للملاحة في حالة استغلالها من طرف المستأجر.¹

المبحث الثاني: عقد التأمين البحري

لقيام عقد التأمين البحري لبد من تواجد طرفين (المؤمن، المؤمن له) وقد يكون هناك شخص ثالث و هو المستفيد ووسطاء التأمين، أما بخصوص الوثائق والمستندات المتعلقة بالتأمين البحري فهي تلزم قانونا بحيث يجب أن يحتفظ بها الربان على ظهر السفينة، حتى تتمكن السلطات من الإشراف عليها، لهذا قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب مفهوم عقد التأمين البحري، أطراف عقد التأمين وإثباته أركان عقد التأمين وعناصره ووثائقه.

المطلب الاول: مفهوم عقد التأمين البحري و اطرافه

سنتناول في الفرع الاول من هذا المطلب الى مفهوم عقد التأمين البحري الذي يعتبر من اكثر العقود شيوعا في عملية النقل، طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة والمستأمن (المؤمن له) من جهة أخرى، وفي الغالب لا يبرم العقد بينهما مباشرة بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم: "سماسرة التأمين البحري".

¹ صادقي امينة، مرجع سبق ذكره، ص130

الفرع الاول: تعريف عقد التأمين البحري

عقد التأمين البحري، يعرف ايضا بانه، عقد بموجبه يتعهد شخص هو المؤمن في مواجهة اخر، وهو المؤمن له، مقابل مبلغ معين يسمى القسط، بان يعوض الاضرار التي تصيب ذمة المؤمن له نتيجة تحقق خطر من الاخطار البحرية.

يعرف جورج ريبير عقد التأمين البحري بانه العقد الذي يقبل بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بان يقوم بتعويض اخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه بمناسبة رسالة بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء نظير قسط وفي حدود مبلغ معين على ان لا يتجاوز قيمة الاشياء الهالكة.¹

اما المشرع الاردني، فقد عرف التأمين البحري في المادة 296 بالقول بان، التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة.²

الفرع الثاني: أطراف عقد التأمين البحري

من المتألف عليه أن أطراف عقد التأمين البحري يعتبرون بمثابة شركاء للمؤمن في العقد المبرم بينهم، وهؤلاء الشركاء هم: المؤمن، المؤمن له، المستفيد ووسطاء التأمين.

أولاً: المؤمن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر. وبما أن تغطية هذه المخاطر تتطلب في غالب الحالات مبالغ مالية ضخمة بحكم جسامتها هذه المخاطر فتكون شركات التأمين هي التي تقوم بهذه الوظيفة، وهي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط ويكون مقرها في غالب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة

¹ اعراب كميلى، مرجع سبق ذكره، ص267.

² عادل علي مقدادي، مرجع سبق ذكره، ص246.

البحرية، وتحتكر الشركات الجزائرية عمليات التأمين من المخاطر البحرية سواء بالنسبة للسفينة المسجلة بالجزائر أو بالنسبة للبضاعة المستوردة من الخارج وهو تأمين إجباري.¹

ثانيا: المؤمن له هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء أكان خاضعا لقواعد القانون العام أو لقواعد القانون الخاص الذي يملك السفينة أو البضاعة أو من ينوب عليه قانونا. ويتحقق ذلك في كثير من الحالات في عمليات البيع الدولية للبضائع، فقد ينوب عن المشتري البائع لإبرام عقد التأمين وبعض التصرفات الأخرى في هذا المجال.²

ثالثا: المستفيد غالبا ما يتم إبرام عقد التأمين لفائدة شخص يبقى مجهولا لدى شركة التأمين ولا يظهر اسمه إلا عند تحقق الخطر وهذا الأمر ترفضه البيعات الدولية التي قد تكون مجالا لمبيوعات متتالية خلال الرحلة البحرية الواحدة، وعليه قد جرى العمل في التأمين البحري بأن تحرر وثيقة التأمين لمصلحة المستفيد وتتداول هذه الوثيقة مع سندا الشخص لمن تؤول.³

رابعا: وسطاء التأمين⁴ الوسطاء هم صلة الوصل بين المؤمن والمؤمن له، ويشكلون الجهاز الفعال الذي يحقق للمؤمن قانون الاعداد الكبيرة في الاخطار التي يأخذها على عاتقه كما يمكن ان يتصرف كمحام لصالح شركة التأمين، فيقوم بتلقي اقساط التأمين باسم ولحساب المؤمن وتحرير شهادات التأمين ودفع البدلات وادارة الطعون، ويقسم الوسطاء الى مجموعتين هما:

¹ حميدي حمزة، عقد التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019/2018، ص48.

² جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص159.

³ بوبترة ماسينيسا و ايدان بوسعد، تأمين النقل البحري في الجزائر، مذكرة تخرج ضمن متطلبات الحصول على شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية في التجارة الدولية، جامعة بومرداس، 2003، ص50.

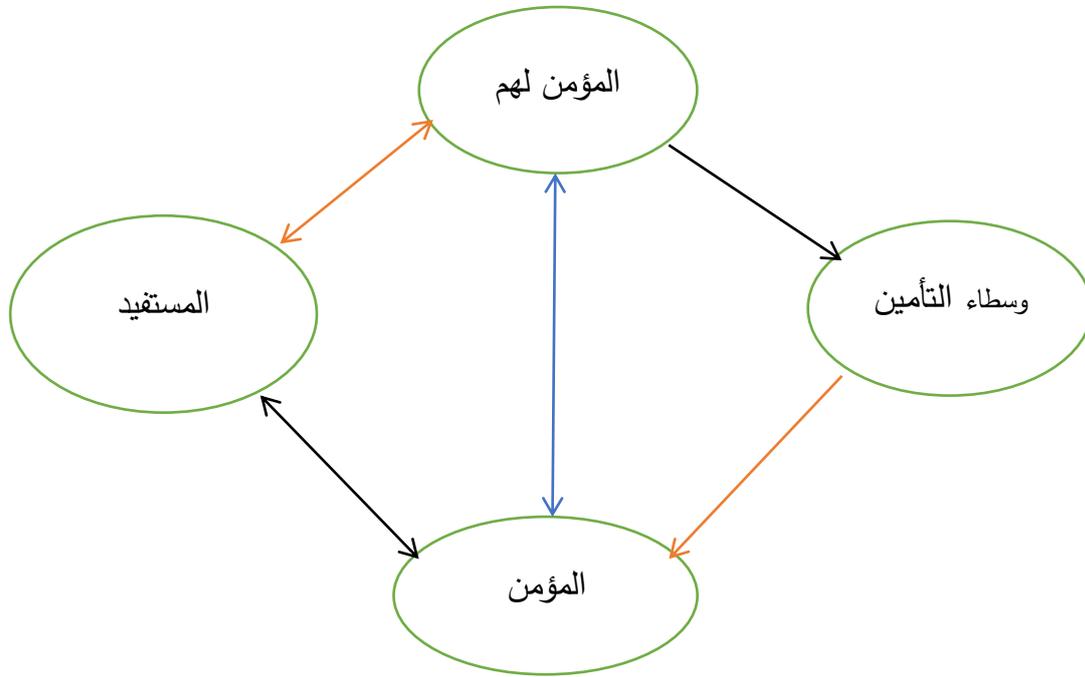
⁴ حميدي حمزة، مرجع سبق ذكره، ص49.

✓ وكيل التأمين: هو وكيل عن المؤمن يتصرف باسمه ونيابة عنه.

✓ السمسار: هو الذي يقدم النصح لطالب التأمين وهو المؤمن له وينوب عنه في التفاوض مع المؤمن او في ابرام عقد التأمين وتحديد شروطه وتجديده...الخ.

خلال ما سبق يوضح أطراف عقد التأمين البحري في الشكل التالي:

الشكل 1 رقم: يمثل اطراف عقد التأمين البحري



الشكل 1: أطراف عقد التأمين البحري

المصدر: من اعداد الطالبتين.

المطلب الثاني: إثبات عقد التأمين البحري ووثائقه

في إثبات العقد خرج المشرع الجزائري كباقي التشريعات الأجنبية والعربية عن القاعدة العامة، أي حرية الإثبات في العقود التجارية، حيث يتم عادة في شكل محرر مطبوع يسم وثيقة التأمين، وعليه يتعين تناول كيفية اثبات عقد التأمين البحري في الفرع الاول ووثائق التأمين البحري في الفرع الثاني .

الفرع الاول: اثبات عقد التأمين البحري

سيتم التكلم في هذا الفرع عن كيفية إثبات عقد التأمين البحري، فالأصل أن عقد التأمين من العقود التي تبرم بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول، فإذا أصدر قبول للمؤمن ووصل لعلم المؤمن له الذي يكون قد أصدر إيجابا باتا انعقد العقد دون الحاجة إلى تفريغه في شكل معين، لدى يكون التكلم أولاً عن الإثبات بالكتابة ثم ثانيا وثيقة التأمين كصورة في العمل عن هذه الكتابة .

أولاً: إثبات عقد التأمين البحري كتابة

في الأصل أن عقد التأمين من العقود الرضائية التي تبرم بمجرد تلاقي الإيجاب مع القبول، فإذا أصدر قبول المؤمن و وصل لعلم المؤمن له الذي يكون قد أصدر إيجابا باتا انعقد العقد دون حاجة لتفريغه بالشكل معين و مع ذلك فإثبات عقد التأمين لا يجوز إلا بالكتابة. إن عقد التأمين ينظم خطيا و على نسختين و هذه الكتابة تتخذ في العمل صورة وثيقة التأمين، إضافة إلى أي وثيقة أخرى مكتوبة كمذكرة التغطية أو المذكرة المؤقتة كما يمكن أن يثبت بالكتب المتبادلة فيما بين المؤمن و المؤمن له وكذا بالفاكسات أو التلكسات، فإذا ثار نزاع فإن المدعي لا بد له من تقديم دليل كتابي لإثبات عقد التأمين أو ما يقوم مقامه كالإثبات بالإقرار أو باليمين، ولكن لا يجوز إثباته بالبينة أو القرائن، ويثبت المؤمن له شحن البضاعة عادة عن طريق بوليصة الشحن الصادرة عن الربان، فإذا لم تصدر هذه الوثيقة صدرت محتوية على بنود تحد من قيمتها الثبوتية، فعلى المؤمن له أن يقدم صكوكا أخرى مثبتة للشحن مثل فواتير الشراء ومنافيسات الحمولة والنسخ التي استلمتها الجمارك وبيانات النقل والرسائل.¹

¹حسين عطير، مرجع سبق ذكره، ص632

ثانيا: نماذج عقد التأمين البحري

1- وثيقة التأمين البحري

تعتبر وثيقة التأمين من بين أهم الأشكال التي يبرم بها العقد، وقد جرى التعامل بمقتضاها بين شركات التأمين والمستأمنين، وتعد في الواقع عقد بآتم معنى الكلمة، وهو العقد الأكثر استعمالا في مجال التأمين، حيث نصت المادة 7 من الأمر 95-7 على ما يلي: "يحرر عقد التأمين كتابيا، وبحروف واضحة وينبغي أن يحتوي إجباريا، زيادة على توقيع الطرفين المكتتبين على البيانات التالية":¹

❖ **تاريخ عقد التأمين:** إذ أن كتابة هذا التاريخ ضروري، للتأكد من عدم وقوع الخطر قبل إبرام عقد التأمين.

❖ **اسم المؤمن له و اسم المؤمن:** يجب ذكر اسم المؤمن لأن العقد يجب أن يتضمن اسم الطرفين، وعند ذكر اسم المؤمن يجب بيان مكان إقامته.

❖ **الأخطار التي يشملها التأمين:** بيان نوع الأخطار التي يلتزم بها المؤمن مهم لمعرفة مدى مسؤوليته والتزامه بالتعويض عنها.

❖ **قسط التأمين:** يجب أن يحدد قسط التأمين، والذي يترتب كالتزام على عاتق المؤمن والمؤمن له في مقابل تحمل المؤمن الأخطار التي قد تتعرض لها الأشياء، أثناء سريان مدة التأمين. ويجب بيان عدد هذه الأقساط وكيفية دفعها.

على أن هذه الوثيقة لا تكون سارية وليس لها قيمة، ما لم توقع من قبل المؤمن والمؤمن له، إلا أن هذا الأخير عليه أن يحل محله في التوقيع وكيل التأمين الذي ينوب عنه المؤمن له. وإذا تضمنت وثيقة التأمين على بيانات أخرى إضافية جرى الاتفاق عليها بين الطرفين وهذا لا يجوز إلا بكتابتها وبشرط عدم تعارضها مع القانون، وعند ذلك تعتبر بيانات إضافية بحكم البيانات السابقة ولها نفس القوة في الإثبات.²

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص 62

² عادل علي مقدادي، مرجع سبق ذكره، ص 255، ص 257

2-ملحق وثيقة التأمين:

وهو اتفاق يبرم بين أطراف العقد الأصلي، و يتضمن شروطا جديدة تقضي بتعديل مضمون العقد الأول بالزيادة أو النقصان، وهذا نظرا لظروف المستجدة بعد إبرام العقد ولم تكن في الحسبان ولم تكن منتظرة وقت إبرام العقد، الأمر الذي يؤدي بالمؤمن له إلى إدخال ذلك في نطاق التأمين أو وقوع تغير الخطر المؤمن منه مما يستدعي الطرفان لتعديل شروط العقد بما يتفق والمخاطر الجديدة، و قد يكون ذلك في شكل اتفاق بين الطرفين على إجراء تعديل في القسط أو في مبلغ التأمين، وفي مثل هذه الحالات جرى العمل أن يحرر الطرفان ملحقا يضاف إلى العقد الأصلي ويخضع هذا الملحق مهما كانت الدواعي للشروط التي يخضع لها العقد الأصلي.

وقد نصت المادة 02 من الأمر 07-29 من قانون التأمينات على ذلك حيث جاء نصها: "لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان"، وبالرجوع إلى نص المادة فإن المشرع الجزائري لم يشترط في الملحق أي شرط خاص ما عدا الكتابة، بحكم أن نص المادة جاء واضحا عندما اشترط توقيع الأطراف.¹

3-مذكرة التغطية المؤقتة:

لدواعي حاجة المؤمن له في تغطية المخاطر التي يتوقع حدوثها من جهة وحاجة المؤمن لوقت كاف لدراسة جميع جوانب ومعطيات المخاطر التي يرغب المؤمن له في تأمين منها، جرى العمل في هذا المجال على أن يتفق الطرفان على تغطية هذه المخاطر بصورة مؤقتة ويكون ذلك في الحالتين:²

-الحالة الأولى: عندما يقبل الطرفان بشروط التأمين وإنما الأمر يتطلب بعض الوقت لتحرير وثيقة التأمين، وهي العقد الأساسي بالتوقيع عليها، ونظرا لخوف المؤمن له من وقوع المخاطر التي تهدده يتفق مع المؤمن على التغطية المؤقتة لهذه المخاطر.

¹جديدي معراج،مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره،ص64.

²جديدي معراج،مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص70، ص71.

-الحالة الثانية: أن يكون المؤمن لم يتمكن بعد من دراسة البيانات المقدمة له على الخطر وطبيعته لأن ذلك يتطلب كذلك وقتا للبحث فيه بصورة نهائية فيلتزم المؤمن بمقتضى مذكرة التغطية بتأمين المخاطر المعن عليها طوال الوقت الضروري لذلك. وتبقى هذه الوثيقة سارية المفعول إلى الرد بالقبول أو عدم قبول التأمين على هذه المخاطر.

وفي كلتا الحالتين إن مذكرة التغطية المؤقتة تكون موقعة من المؤمن دون المؤمن له، وهي بذلك تتضمن جميع العناصر الأساسية للتعاقد مثل ذكر الأطراف ونوع المخاطر والقسط ومبلغ التأمين والتزامات الطرفين ومدة التغطية ودايتها ونهاية سريانها.

الفرع الثاني: وثائق التأمين البحري

اولا: حسب الشيء موضوع التأمين¹

1- وثائق التأمين على البضائع

• الوثيقة العائمة: وتستخدم عندما يكون مبلغ تأمين البضائع عاليا جدا، ويكون كافيا لتغطية عدد كبير من الشحنات ويتوجب على المؤمن له هنا أن يبلغ شركة التأمين عن قيمة كل شحنة بشكل دقيق الى أن يتم استتفاذ مبلغ التأمين بالكامل .

• الغطاء المفتوح: ويمثل اتفاق بين المؤمن لديه والمؤمن له، يتعهد المؤمن لديه بموجبه بقبول شحنات معينة من البضائع ويقوم بإصدار وثيقة تأمين منفصلة لكل شحنة من شحنات البضائع المتفق عليها.

2- وثائق تأمين السفينة:

-تهدف لتعويض اصحاب السفن عن الخسائر المادية التي تصيبهم كالغرق، التصادم والجنوح؛

- تهدف لتأمين السفينة من بدء البناء حتى نزولها البحر.

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص157.

3- وثائق التأمين على اجرة الشحن:

تهدف الى تعويض اصحاب السفن عن فقدان الدخل الناتج عن تلف البضاعة او فقدانها او عدم تسليمها.

ثانيا: بحسب مدة التأمين¹:

• **وثيقة الرحلة**: ويستخدم في كلا من تأمين السفينة والبضائع ولكنها اكثر شيوعا في البضائع وتغطي الشيء المؤمن (بضاعة) لرحلة معينة وتخضع عادة لشرط من المخزن الى المخزن اي تبدأ التغطية من لحظة تركها لمخزن المصدر وحتى وصولها الى مخزن المستورد وتنتهي بعد 60 يوما من تفرغ البضائع وبالنسبة للسفينة تبدأ التغطية من بدء الرحلة الى ما بعد رسوها ب24 ساعة.

• **الوثيقة الزمنية**: وتضمن تغطية موضوع التأمين لمدة زمنية محددة وقلما تمتد لأكثر من 12 شهرا وغالبا تؤمن أجسام السفن على أساس الوثائق الزمنية .

• **الوثيقة المختلطة**: وهي خليط من الزمنية والرحلة، اي مدة التأمين تمتد لفترة أطول بعد وصول السفينة الى ميناء التفرغ النهائي .

ثالثا: بحسب نوع العوارية التي تغطيها الوثيقة :

• **وثائق تغطي العوارية الكلية فقط** : وهنا يضمن المؤمن نتائج الأخطار التي تقع لموضوع التأمين اذا كانت العوارية عامة (غرق السفينة او البضاعة او تلفها بالكامل) حيث تصبح عديمة النفع .

• **الوثائق التي لا تغطي العوارية الجزئية بالمرّة** : ويعرض المؤمن هذا النوع من الوثائق في حالة ما اذا كانت السفينة من النوع الذي يتطلب القاء جزء من شحناتها لإنقاذها (السفن الشراعية والمراكب الصغيرة).

¹ بلقايد غنية و قعلول نعيمة، تأمين النقل البحري للبضائع و اثره على التجارة الخارجية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، تخصص تأمينات و ادارة المخاطر جامعة بومرداس، الجزائر، 2017، ص6-7.

- الوثائق التي تغطي جميع العواريات ماعدا الخاصة: تغطي العوارية الكلية والجزئية العامة ولا تغطي الجزئية الخاصة الا اذا كانت نتيجة حادث مثل جنوح السفينة او غرقها.

المطلب الثالث: أركان عقد التأمين البحري و عناصره

إن عقد التأمين البحري في نطاقه العام يحتاج إلى أركانه القانونية من تراضي ومحل وسبب كغيره من العقود لانعقاده. ويستوجب كل ركن قانوني شروط والتي تختلف باختلاف كل ركن وتقوم عقود التأمين بصفة عامة بمختلف أنواعها على ثلاث عناصر أساسية هي الخطر، القسط ومبلغ التأمين.

الفرع الاول : أركان عقد التأمين البحري

1- ركن الرضا LE CONSENTEMENT¹:

يكتسي هذا الركن أهمية بالغة في مرحلة إنشاء وتكوين العقد وتحديد مدى اتفاق الأطراف المتعاقدين في ابرام العقد، أي مدى صحة التفاوض بشأن هذا العقد. ويتحقق التراضي باقتران إرادتين متطابقتين، وأن تتجها إلى إحداث أثر قانوني، وأن التراضي يتم بإيجاب وقبول يطابقه في إنشاء الشركات تترتب على اتفاقهما، فطبقا لنص المادة 59 المدني الجزائري يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية.

وبالنظر إلى التراضي كنتيجة حتمية لتلاقي إرادة الموجب (مصدر الإيجاب المؤمن له)، بإرادة القابل (مصدر القبول المؤمن) ومدى صحة تطابقهما وتعرف هذه العملية بالتعبير عن الإرادة، وذلك بعد اكتمال التفاوض على العناصر الأساسية للعقد. كما أنه يحصل القبول في عقود الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها طبقا لنص المادة 70 من القانون المدني الجزائري قد أوجبت القواعد الخاصة للعقد أن يتم ارتباط الإيجاب بالقبول في مجلس العقد، غير أن عقد التأمين البحري قد خرج عن هذه القاعدة العامة، إذ يتطلب الأمر من المؤمن أن يعكف على دراسة الخطر المعروض عليه لمعرفة درجة تحمله للأضرار، مما يجعله يتريث في إصدار قبوله. و من أجل أن يبقى إيجاب

¹ يعقوبي صبرينة، مرجع سبق ذكره، ص 28-29

طالب التأمين قائما، فقد جرى التعامل أن يقوم المؤمن بإصدار ما يعرف بالإشعار بالتغطية (Cover note)، أو ما يسمى أيضا بالمذكرة المؤقتة لحين اتخاذ القرار النهائي بقبول التأمين أو رفضه.

أ- الأهلية: في الواقع ليس هنالك إشكالات بالنسبة لأهلية المتعاقد البالغ سن الرشد ولا تثور الإشكالية بالنسبة لشركات التأمين لأنها تتمتع بالشخصية القانونية، غير أن الإشكال قد يثور بالنسبة للشخص غير البالغ سن الرشد. فالأهلية المطلوبة لإبرام عقود التأمين هي إرادة تدخل فيما يسمى بأهلية الإدارة ومن ثم يجوز حتى للقاصر إبرام عقد التأمين، وينبغي في هذه الحالة أن يكون مأذونا بإدارة أمواله. أما القاصر غير المأذون فهو في الواقع غير أهل لإبرام عقد التأمين و إذا تم إبرام العقد يكون قابلا للإبطال لمصلحته. إلا أنه يجوز لوكيله وبالدرجة الأولى لوليه أو الوصي عنه أن يبرم عقد التأمين لصالحه ولحسابه، وهذا ما يتم في الواقع وفي المجال العلمي باعتبار أن عقد التأمين من عقود الإرادة.¹

ب- عيوب الإرادة: تخضع عيوب الإرادة في عقد التأمين للأحكام العامة الواردة في القانون المدني.

يشترط لكي يكون الرضا صحيحا و منتجا لأثاره القانونية أن تكون إرادة الطرفين خالية من جميع عيوب الرضا (الإكراه، الغلط، الاستغلال)، وقل ما تتحقق هذه الحالات في عقود التأمين وخاصة بالنسبة للمؤمن له، إذ أنه يتعاقد مع شركة يصعب في الواقع تصور الإكراه والتدليس و ما شبههما من جانبها.

وقد تقع شركة التأمين في الغلط بحسن نية أو سوء نية، وهذا من خلال البيانات التي يقدمها المؤمن له وقت إبرام عقد التأمين و المتعلقة بالخطر المؤمن منه أو بالكتمان لبعض المخاطر وتكون في هذه الحالة تصريحات المؤمن له غير مطابق للواقع .

2-المحل L'OBJET:

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق نكره، ص60

² جديدي معراج، مرجع نفسه، ص56.

يُميز الفقهاء بين نوعين من المحل محل العقد ومحل الالتزام، ويرون أن محل العقد هو العملية القانونية التي تراضا الطرفان على تحقيقها بينما يكون محل الالتزام هو ما يتعهد به المدين.¹

وعلى العموم فإن العقد هو العملية القانونية التي يراد تحقيقها من وراء العقد، إما محل الالتزام فهو ما استجوبه المشرع من شروط وأحكام نص عليها المشرع في المواد 92 إلى 95 من القانون المدني الجزائري ويشترط محل الالتزام في القانون العام ثلاثة شروط:²

- أن يكون المحل موجودا أو يمكن الوجود طبقا لنص المادة 92 من القانون المدني الجزائري؛
- أن يكون المحل معينا أو قابلا للتعين المادة 94 من القانون المدني الجزائري؛
- أن يكون المحل مشروعاً المادة 93 من القانون المدني الجزائري.

بالرغم من وجود ركن المحل في كل أنواع العقود إلا أن المحل في عقد التأمين البحري ينطوي على خصوصية تجعله يتميز عن غيره من العقود إلا أن المحل في عقد التأمين البحري ينطوي على خصوصية تجعله يتميز عن غيره من العقود، إذ أن المحل في هذا النوع من العقود هو العنصر الرئيسي و الأساسي و المتمثل أساسا في الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل القسط الواجب الدفع و أن المقصود بالخطر في هذا الباب هو الخطر البحري.

ويعتبر الخطر أساس إنشاء عقود التأمين البحري حيث نجد في هذا اتجاهين فهناك بعض الفقه أن الخطر محل لعقد التأمين البحري. والاتجاه الثاني من الفقه يعتبره شرطا قانونيا من شروط ركن المحل.

¹ زكريا سرايش، الوجيز في مصادر الالتزام العقد و الإرادة المنفردة، الطبعة الثانية، دار هومة للنشر و

التوزيع، الجزائر، 2014، ص90.

² يعقوبي صبرينة، مرجع سبق ذكره، ص31

3-السبب LA CAUSE :

يعتبر سبب التعاقد هو الركن الثالث من أركان العقد بشكل عام، ولا يخرج عقد التأمين البحري عن هذه القاعدة العامة. فإذا انتفى السبب المشروع في التعاقد وقع العقد باطلا. يكون السبب بشكل عام حول الغرض المباشر الذي يدفع بالمتعاقد إلى إبرام العقد وهذا ما يسمى في بعض النظريات بالسبب القصدي، وقد يكون السبب هو الباعث على التعاقد وهو في الواقع يختلف من عقد لآخر باختلاف الدوافع النفسية لدى المتعاقدين.¹

السبب هو الغرض المباشر في إبرام عقد التأمين البحري، والباعث من إبرام هذا العقد هي مصلحة المؤمن له من وراء عقد التأمين بالمحافظة على الشيء محل التأمين وعدم وقوع الخطر المؤمن منه ودفع الخسارة التي ستلحق به عند تحقق الخطر الذي يخشاه وحصوله على مبلغ التعويض بحال تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا ما يجعل هذا الأخير يدفع قسط التأمين مقابل الحماية التي يحصل عليها من المؤمن وتعهد الأخير بتعويضه عن الخسارة المحتملة إن حصلت، أما المؤمن فتكون مصلحته من إبرام عقد التأمين وتعهده بضمان خسارة المؤمن له يقوم على حصوله على قسط التأمين الذي يعتبر ركيزة أساسية في نوع العمل التجاري الذي يمارسه بغية الحصول على الربح، ولصحة هذا العقد لا بد من أن يكون السبب الذي أبرم العقد من ورائه فيه منفعة مشروعية للعاقدين (وهي عدم تحقق الخطر المؤمن منه) وهذا ما أكدته المادة 97 من القانون المدني الجزائري أنه: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام والآداب كان العقد باطلا". وبالتالي إذا لم يوجد في عقد التأمين البحري مصلحة مشروعة بطل العقد وهذا ما يسمى بمبدأ المصلحة التأمينية، وهذا يعني أنه يجب أن تكون مصلحة اقتصادية ومشروعة ذات قيمة مالية قابلة للتقدير بالنقد.²

الفرع الثاني: عناصر عقد التأمين البحري.

¹جديدي معراج،مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص58.

²يعقوبي صبرينة، مرجع سبق ذكره، ص33-34

أولاً: الخطر LE RISQUE

بصفة عامة كما يقول الدكتور حسام محمود لطفي أن الخطر: "هو حادث مشروع محتملاً الوقوع يتوقف وقوعه على خطر إرادة أحد المتعاقدين خصوصاً المؤمن له،" ومن خلال هذا التعريف تتبين لنا شروط الخطر وتتمثل في:¹

- أن يأخذ الخطر شكل الحادث المستقبلي: يشترط في الخطر ضمن عقود التأمين الحادث المؤمن منه قد تحقق قبل إبرام العقد، حيث أن المادة 43 من قانون التأمين الجزائري تنص على أنه "إذا تلف الشيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار عند عقد اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر و يجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة في حالة سوء النية".
- أن يكون الخطر محتمل الوقوع: هو أن يكون عنصر احتمال وقوع الحادث في ذاته غير معروف للأطراف عند إبرام العقد. ومن ثم ينشأ عن الحادث امكانية تحققه أو عدم تحققه.
- أن يكون الخطر محل الخطر مشروعاً: يتعلق هذا الشرط بعدم مخالفة محل عقد التأمين للنظام العام والآداب العامة.

ثانياً: القسط LA PRIME²

هو ذلك المبلغ من المال الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن، مقابل تغطية المخاطر المؤمن منها. وأشار إليه الدكتور عبد الرزاق احمد السنهوري بأنه "المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن له لتغطية الخطر المؤمن منه".

وهو ذلك المبلغ من المال الذي يدفعه المؤمن له مقابل تعهد المؤمن بتغطية المخاطر، فيكون متغيراً في نظام التأمين التبادلي حيث يجوز لهيئة أو مؤسسة التأمين بطلب مبالغ

¹جديدي معراج،مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص 44-46

²جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص46-47.

إضافية للاشتراك الذي يكون قد دفع عند إبرام العقد، ويكون ثابتا في جميع عمليات التأمين التجارية، وهو الشكل الغالب في الوقت الراهن. ويخضع تحديد القسط إلى عوامل مختلفة فيتوقف بالدرجة الأولى على ما يسمى بالقاعدة النسبية وبالدرجة الثانية على عناصر مختلفة.

ثالثا: مبلغ التأمين LA SOMME GARANTIE

هو ذلك المبلغ من المال الذي يلتزم المؤمن بأدائه عند تحقق الخطر للمؤمن له أو المستفيد أو الغير. وهو يمثل في الواقع مقابل التزام المؤمن له بدفع القسط ويرتبط به ارتباطا كليا بالزيادة أو بالنقصان، وكلما زاد القسط ارتفع معه مبلغ التأمين. ويتطلب الأمر في المقام الأول معرفة كيفية تحديد مبلغ التأمين، وسنلاحظ أن الأمر يختلف باختلاف نوع و طبيعة التأمين ذاته.¹

المبحث الثالث: عموميات حول التجارة الخارجية

إن الهدف الأساسي للتجارة الخارجية هو توفر السلع والخدمات لتلبية الحاجات المحلية، كما أنها تتخلص من الفائض عن طريق المبادلات التجارية، وبالرغم من أهمية التجارة الخارجية إلا أن هناك العديد من المشاكل التي تعرفها وهذا ما سنتناوله في مبحثنا هذا حيث سنقوم بتعريف التجارة الخارجية، أهميتها وأسباب قيامها.

يعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة يتصور العامل من غيرها اليوم، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العامل سواء كانت متقدمة أو نامية، ولذلك ونظرا لأهمية التبادل التجاري الخارجي، فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى:

¹ جديدي معراج، مرجع نفسه، ص48.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية و أهميتها

التجارة الخارجية هي عملية انتقال السلع والأشخاص ورؤوس الأموال، حيث تمكن كل بلد من الاستفادة من مزايا البلد الأخر لهذا لجأنا في هذا المطلب إلى مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها .

الفرع الاول : مفهوم التجارة الخارجية

هناك عدة تعاريف للتجارة الخارجية منها ما يلي:

1- "تتمثل أهم صور العلاقات الاقتصادية التي يجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات بين الدول في شكل صادرات وواردات".¹

2- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع و الأفراد ورؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أوبين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة.²

3- تمثل أنشطة التبادل التجاري للسلع و الخدمات بين دول العالم المختلفة من أجل تحقيق منافع متبادلة بين الدول.³

من التعاريف السابقة نستنتج أن التجارة الخارجية بأنها أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، ممثلة في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة.⁴

الفرع الثاني: أهمية التجارة الخارجية

¹وليد عابي، حماية البيئة و تحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي و التنمية المستدامة، جامعة سطيف-1، 2019/2018، ص3

²بلقايد غنية و قفلول نعيمة، مرجع سبق ذكره، ص22

³www.berber.ahlamontada.com

⁴محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مؤسسة رؤية للنشر و التوزيع، 2009، ص8

للتجارة الخارجية دور كبير على مستوى الاقتصاد المحلي والدولي، ويعتبر مستوى التجارة الخارجية مؤشرا للنمو الاقتصادي فيها، والذي ينعكس على مختلف النواحي الاجتماعية والعلمية والسياسية في الدولة. ويعتبر الهدف الأساسي للتجارة الخارجية هو تبادل السلع والخدمات بين الدول، وذلك بسبب الندرة لتلك السلع في الدول المستوردة، ويترتب عنها فوائد تتعكس بدورها على مختلف الجوانب الاجتماعية والسياسية في المجتمعات، ولعل أبرزها يتلخص في قدرتها على إيجاد أو توفير ما يلي:¹

- تعد التجارة الخارجية مصدرا أساسيا في الحصول على العملات الأجنبية الرئيسية أو النادرة منها، مما يعزز قدرة الدولة من السيولة النقدية التي تعد من مرتكزات العمليات الاقتصادية خصوصا عمليات التمويل والاستثمار؛
- تعمل التجارة الخارجية على تطوير و تنمية الأنشطة الاقتصادية سواء منها الإنتاجية أم الاستهلاكية أم الخدماتية، ويتم ذلك من خلال تفعيل الحركة التجارية في تلك المصادر الاقتصادية الناتجة عن عمليات التصدير أو استيرادها؛
- ينجم عن التجارة الخارجية من الصادرات عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية، أو الخدمات التي تحتاجها الدولة ما يسمى بالإنفاق الجاري؛
- تحاول الدولة من خلال التجارة الخارجية إيجاد نوع من التوازن في وضعها الاقتصادي، فلا شك أن الصادرات إذا زادت فإنها تعمل على إحداث توازن مع الواردات خصوصا إذا كانت تلك الواردات تنمو بشكل مضطرب؛
- كما أن التجارة الخارجية المتوازنة تعمل على إحداث توازن في ميزان المدفوعات من خلال ما يترتب على الدولة من متطلبات، وما تحققه من إيرادات تعمل على تخفيض العجز وعدم التوازن إذا توازنت مع الصادرات؛

¹ وليد عابي، مرجع سبق ذكره، ص5-6

- تأمين احتياجات الدولة النامية من المتطلبات الأساسية للتنمية الاقتصادية، مثل رؤوس الأموال والتكنولوجيا، ومصادر العملات الأجنبية والإدارة الحديثة، التي تساعد على تنشيط القطاعات الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد الوطني؛
- تختلف أهمية التجارة الخارجية من دولة لأخرى حسب مستوى تقدمها الاقتصادي ومدى توافر عناصر الإنتاج لديها، حيث تنخفض أهمية التجارة الخارجية في الدول كبيرة الحجم ذات الإمكانيات الضخمة لأنها تتمكن من إنتاج الجانب الأكبر من احتياجاتها محليا، ولكن يمكنها رفع مستوى رفاهية أفرادها من خلال الحصول على كمية أكبر من السلع التي ينتجها غيرها من الدول بتكلفة أقل نسبيا. وعلى العكس من ذلك تزداد أهميتها في الدول صغيرة الحجم، فهي تخصص في إنتاج عدد محدود من السلع والخدمات، وتعتمد على الخارج في استيراد الجانب الأكبر من السلع والخدمات التي تحتاجها، كما تختلف أهمية التجارة لنفس الدولة من فترة زمنية لأخرى حسب السياسة التجارية التي تطبقها تجاه العالم الخارجي.

برزت التجارة الخارجية كحل لمشكلة عجز الدول عن القيام بمفردها بتحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم قدرتها على إنتاج هذه السلع، إما لأسباب تعود لطبيعة السلع أو عدم توافرها رؤوس الأموال أو التكنولوجيا، أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل.

تقاس أهمية التجارة الخارجية في الدولة بنسبة التجارة الخارجية بها إلى الناتج المحلي الإجمالي، و ذلك ما توضحه العلاقة التالية:

$$\text{أهمية التجارة الخارجية في الدولة} = \frac{\text{الواردات} + \text{الصادرات}}{\text{الناتج المحلي}} \times 100$$

كلما ارتفعت هذه النسبة، فإن هذا يدل على ارتفاع أهمية التجارة الخارجية في الدولة، والعكس صحيح.

المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية

ترجع أسباب قيام التجارة الخارجية إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسمى الندرة النسبية، فمن الحقائق المسلم بها في عالم اليوم أنه مهما اختلفت النظم السياسية في مختلف دول العالم فإنها لا تستطيع إتباع سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة، ولفترة طويلة من الزمن، ويمكن تلخيص أهم أسباب قيام التجارة الخارجية في النقاط الآتية:¹

- عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاجيين دول العالم، مما ينتج عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا؛
- تفاوت التكاليف، وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة، مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج للسلعة في دولة ما، وذلك من خلال تحقيق وفورات الحجم، مقارنة بارتفاع هذه التكاليف لإنتاج نفس السلعة في دولة أخرى؛
- الفائض في الإنتاج المحلي، الذي يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويق الإنتاج.
- السعي إلى زيادة الدخل القومي، اعتمادا على الدخل المتحقق من التجارة الخارجية ورفع مستوى المعيشة محليا؛
- اختلاف الميول والأذواق الناتجة عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات العالمية.
- الأسباب الاستراتيجية والسياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة والمتاجرة بها عالميا؛
- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية، واستبدالها بسلع أخرى من إنتاج الدول الأخرى والتي تتمتع فيها تلك الدول بميزة إنتاجها، و هذا التخصص ينجم عنه إنشاء المشروعات الكبيرة مما يؤدي إلى تقليل التكلفة نتيجة وفورات الحجم الكبيرة.

المطلب الثالث: الأطراف المتدخلة في التجارة الخارجية و تقنية الدفع فيها

هناك أطراف مباشرة وأخرى غير مباشرة تتدخل في التجارة الخارجية، وأيضا بتقنيات دفع سهلة وملائمة، سنتطرق لها فيما يلي:

¹ وليد عابي، مرجع نفسه، ص6-7

الفرع الأول: الأطراف المتداخلة في التجارة الخارجية

أولاً: الأطراف المباشرة¹

1-المصدر: هو الذي يقوم بشراء أو إنتاج البضاعة لبيعها في الخارج بغض النظر عن نوع البضاعة التي يتعامل بها. وقد يكون المصدرون أفراد مستقلين وقد يظهرون على شكل شركات، كما قد تكون الدولة هي المصدر وذلك عندما تكلف إحدى مؤسساتها بهذا العمل.

2-المستورد: هو الذي يقوم بشراء في أسواق بعيدة، ويشتري البضاعة لا بقصد إعادة تصديرها بل لبيعها في الأسواق الداخلية، ولهذا فهو يختلف عن التاجر والمستورد المؤقت و الذي يستورد بقصد التصدير.

3-البنوك التجارية: يقصد بالبنوك التجارية، تلك البنوك التي تقبل ودائع الأفراد ويلتزم بدفعها عند الطلب و في الموعد المتفق عليه، والتي تمنح قروض قصيرة الأجل وهب قروض التي تقل مدتها عن ستة ويطلق عليها أحيانا (بنوك الودائع).

البنوك التجارية تقوم بوظيفة هامة في الاقتصاد، فهي وسيلة تعمل بين المدخرين والمستثمرين أي بين المقرضين وبين عرض النقود وطلبها إذ تمويل المشروعات بالأموال اللازمة لإنشائها وتنميتها، وتحول المدخرات إلى رأس مال منتج نشيط فتساعد بذلك على تطوير التجارة والصناعة وتنشيط الاقتصاد القومي، وهي تقوم بوظيفتين هامتين: الأولى نقدية والثانية تمويلية.

ثانياً: الأطراف غير المباشرة

تتعدد الأطراف الذين لهم دور غير مباشر بعمليات التصدير والاستيراد و التي تتمثل في:¹

¹ متولي عبد القادر، الاقتصاد الدولي النظرية و الاساسيات، طبعة اولى، دار الفكر للتوزيع و النشر، عمان، الاردن، 2010، ص270.

1- الناقل (شركات النقل): تلعب عملية النقل دورا هاما في عمليات التجارة الخارجية وتظهر أهميتها أكثر في تأثيرها على سعر البيع النهائي، ونظرا لتكلفة النقل العالية وكون المؤسسات لا تتوفر لها (غالبا) الإمكانيات المادية والمالية الضرورية لتنظيم عمليات النقل الدولي فإنها توكل مهمة النقل في أغلب الأحيان لمؤسسات نقل خاصة ولا يبقى عليها سوى اختيار وسيلة النقل المناسبة مع طبيعة البضاعة المنقولة.

2- التأمين: نظرا لضخامة عمليات التجارة الخارجية فتصبح من المستحيل تحمل أخطار نقل البضاعة على طرف المستورد أو المصدر ويعتبر التأمين ضمان لا الأخطار التي تتعرض لها البضائع عبر الطرق البرية والجوية والبحرية والسكك الحديدية، كما يغطي أيضا الأضرار والخسائر المادية اللاحقة للبضائع أثناء نقلها، ومتر عملية التأمين بمرحلتين هما الأولى هي الحصول على الوثائق وتعتبر أول خطوة للقيام بعملية التأمين على البضائع حيث أن الفاتورة التجارية وسند النقل كافيان لإبرام عقد التأمين على البضاعة في شركة التأمين أما الثانية هي إبرام عقد التأمين وهو بمثابة حماية للأخطار التي يتعرض لها المؤمن له.

3- رجل العبور: يعامل القائم العبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل حيث يتدخل في عمق سلسلة المنتج، ويمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك ومكلف خدمات التأمين في إطار وثائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، أو قد يكون رجل العبور ناقل ومراقب بحري و هو يؤمن عملية العبور كمهندس أو مقاول للنقل ومن ثم يعتبر متعهد عمليات الترانزيتوكيلا لقاء أجر ويعمل لحساب موكله باستلام البضائع من النقل البحري وبإتمام المعاملات الجمركية وبإجراء عقود التأمين وإذا لزم الأمر بالتعاقد على نقل البضائع مجددا بواسطة ناقل آخر عن طريق البحر أو البر أو الجو لإيصالها إلى المكان المعين ويمكن لرجل العبور أن يكون وكيل النقل أو وكيل معتمد لدى الجمارك، ووكيل بالعمولة.

الفرع الثاني: تقنية الدفع في التجارة الخارجية

¹ بلقايد غنية و قفلول نعيمة، مرجع سبق ذكره، ص 26-27

تختلف وسائل الدفع في التجارة الخارجية وهي الميزان الأساسي لتسهيل عمليات التبادل بين الدول و من بينها:

- **الاعتماد المستندي:** هو تعهد صادر عن البنك بناء على طلب العميل لصالح الغير المستفيد يلتزم البنك بمقتضاه بدفع أو قبول كمبيالة مسحوبة عليه من هذا المستفيد، وذلك بشروط معينة واردة في هذا التعهد و مضمون يرهن حياة على المستندات الممثلة للبضاعة المصدرة.¹
- **التحصيل المستندي:** هو آلية يقوم بموجبها المصدر بإصدار كمبيالة وإعطاء كل المستندات إلى المستورد أو إلى البنك الذي يمثله مقابل تسليم مبلغ الصفقة أو قبول الكمبيالة، وتجدر الملاحظة في التحصيل المستندي أن التزام المصدر لا يتعدى التعهد بإرسال البضاعة كما أن المستورد لا يمكنه أن يتسلم المستندات إلا بعد قبول الكمبيالة أو تسديد المبلغ.²
- **الكمبيالة:** الكمبيالة عبارة عن سند تجاري يحرر وفقا لشكل معين يحتوي على بيانات أوجبها القانون تتضمن أمر من شخص يسما الساحب إلى شخص آخر يسمى المسحوب عليه ، بدفع مبلغ معين من النقود بمجرد الاطلاع أو في تاريخ معين أو قابل للتعين لأمر شخص ثالثا يسمى المستفيد.³

المبحث الرابع: دور تأمين النقل البحري في تسهيل التجارة الخارجية

يعتبر تأمين النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الخارجية، بحيث يلعب التأمين البحري دور فعال في مساهمة سيرورة العمليات التجارية المتمثلة في الاستيراد والتصدير، حيث يكمن دور التصدير في تصريف فائض الدولة ما من الإنتاج سواء لسلع أو خدمات لدول

¹ بلقايد غنية وقفلول نعيمة، مرجع نفسه، ص27.

² الظاهر لطرش، تقنيات البنوك، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص119-120.

³ أحمد محرز، السندات التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2003، ص25.

أخرى ذات عجز وذلك وفق قوانين وقواعد متعارف عليها أما الاستيراد فهو الطريقة المستخدمة للحصول على المنتجات التي تحتاجها الدولة وهذا ما سنتناوله من خلال المطالب التالية:

المطلب الاول: عملية التصدير و الاستيراد

يعتبر التصدير والاستيراد في ميدان التجارة الخارجية كمنشأ اقتصادي وهما وسيلتان للتبادل في الأسواق الخارجية وسوف نتناولها فيما يلي:

الفرع الأول: عملية التصدير

يعتبر التصدير أقدم أشكال التجارة الخارجية وظهر هذا النشاط بسبب عدة عوامل، مثل ثورة الاتصالات، المعلومات والعولمة وظهر منظمة التجارة العالمية ال (GATT) أدى ذلك تلاشي الحدود بين الدول، وسهولة انتقال السلع والخدمات والأفراد بين الدول والتصدير هو أحد البدائل الأساسية في دخول الأسواق الخارجية ويتضمن النشاط التصديري بيع السلع المنتجة محليا في الأسواق الخارجية من خلال ويتضمن النشاط التصديري بيع السلع المنتجة محليا في الأسواق الخارجية من خلال وسطاء أو مراكز التوزيع الخارجي.

اولا: مفهوم التصدير

يمكن تعريفه على أنه: "تلك العمليات التي تتعلق بالسلع والخدمات التي يؤديها بصفة نهائية المقيمون في بلد معين إلى الغير مقيمين فيه."¹
التصدير هو انتقال السلع و سواها من الخبرات والممتلكات المادية من البلد المنشأ إلى بلدان أخرى لتسويقها في أسواق عالمية.²

¹لطيف رجب ورمضان بطوري، التغطية المؤسسية لأخطار التصدير في الجزائر، الأفاق للدراسات الاقتصادية، العدد 2، ص4، 2020

²لطيف رجب ورمضان بطوري، مرجع نفسه، ص4

ومن خلال المفاهيم السابقة نستنتج أن التصدير هو عبارة عن بيع للمنتجات من دولة لأخرى، وفق نظام معترف به وقوانين و نظم تدعيم الاستيراد من جانب الدول المستهلكة والتصدير من جانب الدول المصدرة.¹

ثانيا: أهمية التصدير:

هنالك مجلة من العوامل تجعل النشاط التصديري ضرورة ملحة للدول هي:

- المساهمة بشكل إيجابي في الميزان التجاري؛
- استغلال الموارد الحالية بأكبر قدر ممكن من الكفاءة؛
- الحاجة لتخفيض نسبة البطالة والحصول على العمالة الأجنبية؛
- زيادة نصيب الفرد من الناتج القومي و المساهمة في تراكم رأس المال؛
- زيادة معدلات النمو والرفاهية الاجتماعية و الاقتصادية و المساهمة في زيادة الإنتاج والإنتاجية.

ثالثا: أشكال التصدير: بأخذ التصدير عدة اشكال مختلفة نبرزها فيما يلي: ²

- 1/ **التصدير المباشر:** في التصدير المباشر المؤسسة مستقلة في تسيير نشاطها التجاري، وهو وسيلة لاكتساب اولى الخبرات في السوق الخارجية و يتم بإحدى الطرق الآتية:
 - بصيغة البيع المباشر: يتمثل في تحقيق عملية البيع، التسليم والفوترة في سوق اجنبية من البلد الاصيلي دون وسيط.
 - بممثل اجير: تفوض المؤسسة بصفة دائمة في السوق ممثلا او عدة ممثلين تجاريين، وهو شخص طبيعي يرتبط بالمؤسسة بعقد عمل.

¹ وئام بغياني، تحفيز التصدير للمؤسسة الاقتصادية الجزائرية، العدد 13 (2018/09/24)، ص1.

² ايت بن امر الهام، تجمعات التصدير الية لترقية الصادرات خارج المحروقات، مجلة علوم الاقتصاد و التسيير والتجارة، جامعة الجزائر 03، العدد 32/2015

• **عن طريق وكيل:** هو ممثل مندوب مستقل ودائم للمصدر ويسمى المفوض، ويختلف عن الاجير كونه غير اجير كعامل عادي بل يأخذ حصة او عمولة من رقم الاعمال وهو المسؤول الوحيد امام المشتري.

2/ التصدير غير المباشر: يمكن للمصدر تبسيط عملية التصدير من خلال وسيط يقوم بالمفاوضات الخارجية والصفقات القانونية وهذه المساعدة تقلل المسؤولية الإدارية، ويحدث التصدير غير المباشر عندما يستخدم المنتج مؤسسة تسويقية محلية في دولته للقيام بذلك إما كلياً أو جزئياً ويكون كالآتي:

• **شركات إدارة التصدير:** هي شركة أعمال خاصة تمثل الشركات المصدرة، بموجب عقد ولا تركز أعمالها في سوق واحدة كتجار العمولة ويمكنها أن تمثل عدة شركات في نفس الوقت، وهنا يكمن خطرهما على المصدر.

• **شركة تجارة الصادرات:** هي شركات خاصة تتاجر بالتصدير عن طريق البيع المباشر وهي تمتلك حقاً شرعياً في البضاعة التي تتعامل معها إما من خلال الشراء أو من خلال الضمان بشكل يؤمن حق المصدر ويمكن للمصدر أن يشكل شركة تجارة صادرات خاصة به.

• **تجار التصدير أو معيدي التسويق:** هم معيدي تسويق يشترون بشكل مباشر من المصنع ويصبحون مالكون شرعيين للبضاعة ثم يعيدون بيعها في السوق الخارجية.

الفرع الثاني: عملية الاستيراد¹

يعتبر الاستيراد في ميدان التجارة الخارجية كمنشأ اقتصادي، فهو يتمثل في تمويل المنتجات من الخارج وتلبية حاجيات المستهلك بصفة عامة، وفي هذا المبحث سيتم عرض عملية الاستيراد.

¹ بلقايد غنية، قعلول نعيمة، مرجع سبق ذكره، ص 35-36.

اولا: مفهوم الاستيراد

تعريف1: يعرف الاستيراد على أنه " الطريقة المستخدمة للحصول على المنتجات التي تحتاجها الدولة، استيراد المنتجات إلى داخل البلدان غالبا ما يعتمد على نوع المنتج، السلع الأساسية، أو الخدمة.

عند الاستيراد إلى داخل بلد يجب التواصل مع الجمارك لتحديد التراخيص اللازمة، غالبا ما يكون المخلص الجمركي هو الذي يقدم التسهيلات اللازمة لتسهيل انتقال السلع والخدمات بين الدول، لمعرفة التامة باللوائح والقوانين التي تحدد التعامل بين الدول والرسوم والمستندات المطلوبة.

تعريف2: يعرف الاستيراد على أنه" هو شراء من خارج الحدود الجغرافية لبلد المشتري، كما أنه يتمثل في مختلف الطرق المتبعة لتمويل السلع من الخارج".

ثانيا: أهمية الاستيراد:

الاستيراد هو جزء من التجارة الخارجية يتضمن تخطيط ووضع السياسات التي تعطي مجالات واسعة من الأنشطة المكتملة والمرتبطة بهذه الوظيفة، لذا يجب انتهاج سياسة محكمة في ميدان الشراء، حيث من المفروض شراء المنتجات والسلع التي تتناسب والغرض الذي يقصد استخدامها فيه، لضمان تنافسية دائمة ومرتبطة بعنصر التكاليف.

ولكون الاستيراد يتم خارج الحدود فمن الضروري أن تكون عملة كل من المورد والمستورد مختلفة حيث لتلبية احتياجات اقتصادياتهما، فإن الدولة مضطرة إلى استيراد بعض المواد الأولية التي تفتقر إليها، أو استيراد بعض المنتجات التي ربما تكاليف إنتاجها باهظ في البلد المحلي ، أو راجع الى عدم جودتها ومن هنا نستنتج أن وجود الاستيراد دليل لوجود التصدير من بلد آخر.

ثالثا: أنواع الاستيراد

هناك عدة أنواع للاستيراد التي تقوم بها المؤسسة من بينها:

أ- الاستيراد بغرض الاستثمار: هذا النوع تقوم به المؤسسة بغرض الاستثمار والتوسيع في المشروع، بأنها تحتاج لتجهيزات وتجديد معدات الصيانة، ولهذا فإن المؤسسة تقوم بعملية الاستيراد هذه التجهيزات لتسيير وتطوير عملية الإنتاج وتوسيع المشروع.

ب- الاستيراد بغرض توفر المواد الأولية المكملة: للقيام العملية الإنتاجية والتوسيع في المشروع وجب على المتعامل الوطني أو الأجنبي استيراد مواد إضافية مكملة لعملية الإنتاج أو توسيع المشروع.

ج- الاستيراد بغرض التجارة: يتضمن هذا النوع من الاستيراد الشراء بقصد البيع، أي إعادة البيع بعد الشراء من الخارج دون أو إحداث أي تغير أو تحويل على البضاعة المستوردة بصفة أخرى شراء مواد استهلاكية أو صناعية بغرض بيعها على حالها، والملاحظ من هذا النوع قيام متعامل محلي أو أجنبي و أصحاب رؤوس الأموال بالاستثمار في هذا المجال وتعويض النقص في المنتجات .

تمتاز الجزائر كسائر بلدان العامل الثالث بخاصية الاستيراد، والاعتماد في صادراتها على موادها الأولية، واستيراد المواد الاستهلاكية و المصنعة، لأن حركة المنتجات الصناعية، السلع والخدمات الموجودة في الموانئ ناتجة كلها أو أغلبها على الأقل تقدير من عملية الاستيراد.

فعمليات التصدير تقتصر غالبا على المحروقات وبعض المنتجات، لذا فالمشرع العام أو الخاص يقوم بتأمين الواردات على صيغة FOB أو CIF، أي تأمين عمليات النقل البحري للبضائع والسلع المستوردة هنا في الوطن، بمعنى آخر، إن كل مصاريف التأمين تقع على عاتق المشتري، وتكون العملة الوطنية و ذلك حفاظا على تسرب رؤوس الأموال بالعملة الصعبة، وبالتالي الحفاظ على نسبة هامة من العملة الصعبة، والتي يمكن استخدامها في مجالات أخرى.

المطلب الثاني: أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية

للتجارة الخارجية ثلاث عقود منفصلة تهدف جميعها على تسليم البضائع إلى المشتري على احسن حال و هذه العقود هي عقد البيع، عقد النقل وعقد التأمين و سنتطرق لها فيما يلي :

اولا-عقد البيع

1- مفهوم عقد البيع:

عرفه الدكتور السنهوري بانه : عقد ملزم لجانبين، اذ هو يلزم البائع بان ينقل ملكية الشيء او الحق المالي الاخر، ويلزم المشتري بان يدفع للبائع ثمنا نقديا.¹

2- أنواع عقود البيع: وفيما يلي أهم عقود البيع والفرق بينها مسؤولية التأمين على البضاعة المنقولة:

1- عقد سيف CIF:² وهو بيع البضاعة مع إلزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري مقابل ثمن قد يكون في شكل جزافي لقيمة المبيع (ثمن الشيء + تكاليف النقل+ أقساط التأمين) وبالتالي جاءت تسمية COSTE ASSUR FRET. وتأمينها حتى ميناء التفريغ. هذا هو الأسلوب الأول وهو أسلوب من التعاقد قد انتشر استعماله في الكثير من الدول نظرا لما يقدمه من مزايا لكل من البائع والمشتري وخاصة بالنسبة للمشتري حيث تنتقل إليه ملكية المبيع من يوم الشحن في السفينة ويقوم البائع بكل العمليات الضرورية لتسليم الشيء المبيع في أحسن حال إلى ميناء المشتري.

وتبقى مسؤولية البائع قائمة إلى تاريخ تسليم هذه البضاعة سالمة من جميع مخاطر النقل البحري والعيوب الأخرى الناجمة عن عيب في الصنع أو التلف من جراء التغليف وغير ذلك من العيوب التي تكون في فترة نقل هذه البضائع وذلك وفقا لأحكام العقد.

¹ دحماني رابح، محاضرات مقياس عقود خاصة، سنة ثلاثة تخصص القانون الخاص، جامعة وهران 2، 2021/2020

² اكلي ليندة، البيع البحري سيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السابع، دكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.

ب- عقد فوب FOB: وهي تتعلق بالبيع البحرية، وبمقتضى هذه الطريقة يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى ميناء الشحن سواء يقع في إقليم دولته أو في إقليم دول أخرى، وعلى هذا الأساس يتحمل المسؤولية إلى وقت وصولها إلى الميناء، ثم يتحمل الناقل والمشتري والمؤمن المسؤولية بالخصوص على كل خسارة أو عيب أو على أي خطر قد يحدث خلال عملية النقل وجاءت تسمية FOB من FRINCO BOARD ميناء الشحن المنفق عليه.

طريقة فوب هي بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المبيوعة في ميناء الشحن أو على ظهر السفينة التي يعينها المشتري، ويتم إفراز البضاعة وتعيينها في هذا المكان وتنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت التسليم، ويكون بذلك متحملا لمخاطر النقل البحري.

كما يكلف المشتري بالقيام بإبرام عقد التأمين ودفع تكاليف النقل واختيار السفينة. ويخطر البائع بمكان وجود السفينة وقد يتم الاتفاق بين البائع والمشتري على أن يقوم البائع بهذه العمليات لحساب المشتري، وهنا يكون البائع قد تصرف بوصفه وكيلًا عن المشتري وليس بصفته كبائع حيث أن الإخلال بذلك لا يترتب عليه الإخلال بالتزاماته، وتنتهي مسؤوليته من وقت تسليم البضاعة في ميناء الشحن. ويفضل الكثير من المهتمين بهذا الموضوع طريقة CIF بالنسبة للمستوردين وطريقة FOB تكون أفضل للمصدرين للبضاعة.¹

ج- عقد F&C: وهو عقد يلتزم البائع بنقل البضاعة إلى المشتري حتى ميناء الوصول، فالبايع هو المسؤول في عقد البيع البحري عن عملية النقل البحري للبضاعة بالتالي يصبح البائع شاحنا، أما عملية التأمين يقوم بها المشتري.²

ثالثا- عقد النقل³

عقد النقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه شخص يدعى الناقل بأن يقوم بنقل البضائع او الاشخاص بالبحر مقابل اجرة.

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص 160-161

² وبنرة مسينيسا وايدان، مرجع سبق ذكره، ص 48

³ Arab-ency.com.sy الموسوعة العربية، يوم 2022/05/31 الساعة، 15.39.

ويقوم عقد النقل البحري على طرفين هما: الناقل والشاحن ، فالشاحن هو الذي يطلب نقل البضائع من مكان الى اخر، مباشرة او عن طريق وكيله، اما الناقل فهو الذي يلتزم بنقل البضاعة لتسلم بعد ذلك الى المرسل اليه.

وعقد النقل عقد رضائي يكفي لانعقاده توافر الايجاب والقبول بين طرفيه وكتابة العقد شرط اثبات لهذا العقد.

يمكن تحرير عقد النقل البحري بوثيقة الشحن وهي سند بالبضائع الموسوقة يعطيها الريان للشاحن ووثيقة الشحن تعد اثباتا للعقد والشحن معا.

ثالثا-عقد التأمين¹

تتضح ضرورته في أن عملية التعويض النقدي تتيح للمشتري أن يسترد قيمة ما أصاب موارده نتيجة فقد أو تلف البضائع المنقولة، وذلك بغض النظر عما إذا كان عقد التأمين قد تم بواسطة البائع أو المشتري، حيث أن عملية التأمين تعتبر في حد ذاتها جزءا منها لعملية البيع، والتأمين البحري اليوم يعتبر مساعدا للتجارة الخارجية لا يمكن الاستغناء عنه إذ أنه يقدم الوقاية اللازمة ضد الخسائر المحتملة أثناء نقل البضائع والممتلكات من مكان آخر وتتيح للمشتغلين في التجارة الدولية أن يخاطروا برأسمالهم في طمأنينة وثقة مما يؤدي إلى زيادة حجم عمليات التبادل التجاري.

وتعتبر البنوك هي المسؤولة إلى حد كبير عن تمويل عمليات التجارة الخارجية، والطريقة المتبعة في ذلك هي أن يقوم المشتري بعد إتمام الاتفاق بينه وبين البائع وتوقيع عقد البيع بفتح اعتماد مستندي في حدود البنوك لحساب البائع الذي يمكنه أن يحسب كمبيالة على المشتري بقيمة كل شحنة من البضائع يرسلها إليه، وفي هذه الحالة يكون البنك على استعداد لخصم هذه الكمبيالة بشرط أن يكون مرفقا بها مستندات الضمان اللازمة والمتمثلة في فاتورة البيع، إذن التصدير، سند الشحن، وثيقة التأمين البحري، وبهذا يتمكن البائع من

¹ سلامة عبد الله، عصام الدين عمر، التأمين البحري اصوله العلمية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر،

أن يتحصل من البنك على ثمن بضائعه التي تم شحنها بدلا من انتظاره استلام المشتري لها وسداد الثمن، كما يتمكن البائع أيضا من استثمار أمواله وتوضح أهمية وثيقة التأمين ضمن المستندات المطلوبة في أن البنك تشترط أن تكون البضائع المنقولة مؤمنة ضد المخاطر البحرية ومن ضمنها خطر الحرب حتى يوافق على خصم الكمبيالة المحسوبة على المشتري ، ويقوم البنك بعد ذلك إرسال مستندات الضمان إلى فرعه أو توكيله في الجهة المرسله إليها البضاعة، حيث يقوم المشتري بدفع قيمة الكمبيالة المسحوبة مقابل مستندات الضمان تم استلام البضائع من السفينة الناقلة بموجب سند الشحن، أما في حالة فقد البضائع أو تلفها يقوم المشتري بمطالبة شركة التأمين بقيمة التعويض طبقا لشروط وثيقة التأمين المبرمة عن طريقه أو بواسطة البائع إن كان له الحق في مثل هذه المطالبة وطبقا لاتفاقيات النقل الدولية يتحتم على البائع عند إرسال البضائع عن طريق البحر أن يخطر المشتري بدئه الرحلة حيث يتمكن الأخير من التأمين عليها ضد أخطار النقل البحري إن لم يكن البائع قد قام بالتأمين عليها طبقا بشروط عقد البيع ويعتبر البائع مسؤولا عن أي تلف أو خسارة تلحق البضائع المنقولة إذ لم يقم بتنفيذ هذا الالتزام القانوني.

مما سبق يتضح أن التأمين البحري يعتبر عاملا جوهريا في عمليات التجارة الخارجية، فبالرغم من عدم وجود التزام قانوني على التاجر بأن يقوم بتأمين بضاعته أثناء النقل فإن البنك يتطلب ذلك لتمويل الصفقة التجارية، ويعتبر قسط التأمين البحري في الوقت الحالي جزءا متما من قيمة التكلفة إلى تحديد سعر السوق للبضائع.

المطلب الثالث: أهمية تأمين النقل البحري على صعيد التجارة الخارجية.

تكمن أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير لمختلف دول العالم فكلما تطورت وسائل النقل البحري

وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع لمختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة.¹ تكمن أهمية التأمين البحري فيما يلي:²

- 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 البحري بكل أنواعه؛
- يعتبر التأمين البحري أحد بنوك التجارة غير المنظورة والتي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات التجارية مما يجعل التأمين البحري يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالدخل والإنتاج، و يعتبر أحد عوامل دفع خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛
- هو وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الدول وتحسين العلاقات التجارية والاقتصادية والسياسية؛
- العمل على إدخال عملات أجنبية وخروج عملات محلية؛
- يعتبر التأمين البحري ضماناً كافياً لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية.

¹ بهاء بهيج شكري، مرجع سبق ذكره، ص 24

² سمارة رحيمة و زعموم صبرين و بن صغير فاطمة الزهراء، مرجع سبق ذكره، ص 21

خلاصة الفصل:

من خلال دراستنا في هذا الفصل لقد تم تسليط الضوء إلى موضوع التأمين البحري ولقد تم إبراز ماهية وأهمية التأمين البحري فهو نظام لا يمكن من دونه قيام التجارة الخارجية لان اغلب المبادلات التجارية العالمية تتم بحرا، فالتأمين البحري جزء لا يتجزأ من التجارة الخارجية حيث يتوقف عليه ازدهار التجارة البحرية، ويقوم بجذب رؤوس الاموال اليها. حيث استعرضنا دراستنا هذه إلى إعطاء نظرة عامة حول التجارة الخارجية المتمثلة في حركة السلع و الخدمات بين الدول وعرض أسباب قيامها وأهميتها، والتركيز على عمليات التصدير و الاستيراد بمختلف جوانبها كالأهمية و الأنواع.

و ختمنا فصلنا بدراسة أثر التأمين البحري على التجارة الخارجية، حيث تطرقنا إلى مختلف العقود التي يتضمنها العقد كعقد البيع وعقد التأمين وعقد النقل مع إبراز أهمية تأمين النقل البحري على مستوى التجارة الخارجية، وسوف نتطرق في الفصل التطبيقي إلى دراسة الميدانية التي قمنا بها على مستوى مؤسسة أليانس للتأمينات وكالة بلوزداد.

الفصل الثاني

بعد تحديد الإطار النظري لهذه الدراسة بالتعرف على المعلومات الأساسية لكل من التأمين البحري والتجارة الخارجية وذلك في الفصل السابق، لهذا في هذا الفصل سوف نحاول تقديم دراسة ميدانية لمعالجة الأفكار النظرية في الواقع العملي بهدف معرفة دور التأمين البحري في التجارة الخارجية مع اخذ دراسة ميدانية لشركة ALLIANCE للتأمينات فرع الجزائر.

تؤدي شركات التأمين الجزائرية بكل أنواعها دورا فعالا في تأمين وضممان الأملاك ضد المخاطر التي تهدد وجودها ويتم في هذا الفصل إسقاط على إحدى شركات التأمين الخاصة الرائدة في قطاع التأمين الجزائري وهي ALLIANCE للتأمينات فرع الجزائر وسوف نتطرق في هذا الفصل إلى ما يلي:

المبحث الأول كمدخل وتقديم لشركة ALLIANCE للتأمينات الأم حيث سنعرض فيها نشأة وتعريف هاته الشركة مع عرض بعض من مهامها وهيكلها التنظيمي.

المبحث الثاني تناولها فيه بعض الجداول الإحصائيات المتوفرة على راس مال الشركة ورقم أعمالها مع عرض معلومات عن النقل البحري عامة على المستوى الوطني.

خصص المبحث الثالث لتقديم تعريف والهيكل التنظيمي لوكالة ALLIANCE للتأمينات الواقع مقرها في بلوزداد الجزائر مع بعض الإحصائيات المقدمة منهم.

المبحث الرابع سنتطرق من خلاله لإجراءات التأمين البحري وعرض المخاطر الممكن وقوعها أثناء الرحلة مع ذكر التعويضات المقدمة.

المبحث الأول: تقديم حول شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية

سنحاول من خلال هذا المبحث تقديم عام لشركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية التي تعتبر كشركة أم بالنسبة للوكالة التي قمنا بالترقب فيها، وبالتالي سوف يتم تقديم نبذة تاريخية عن الشركة مع تعريف، أهداف وهيكل تنظيمي لشركة ALLIANCE الجزائر .

المطلب الأول: نشأة وتعريف شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية.

المطلب الثاني: أهداف شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لشركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية.

المطلب الأول: ماهية ونشأة مؤسسة ALLIANCE للتأمينات

تطرقنا في هذا المطلب إلى تقديم نشأة ومفهوم شركة ALLIANCE للتأمينات.

الفرع الأول: نشأة الشركة

تأسست شركة ALLIANCE للتأمينات في جويلية 2005 بموجب الأمر رقم 95-07 المؤرخة في جانفي 1995، والصادرة في وزارة المالية، والمتعلقة بفتح سوق التأمينات وانطلق نشاط الشركة في 2006، وذلك لقيامها بجميع عمليات التأمين وإعادة التأمين، تضم ALLIANCE للتأمينات أسهم مساهمين جزائريين لهم خبرة واسعة في مجال الاقتصاد.¹

¹ أحمد نغاز، المراجعة الداخلية مدخلا لإدارة رشيدة لشركات التأمين الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم التسيير، تخصص مالية و محاسبة، جامعة ورقلة، ورقلة، الجزائر، 2016، ص 221.

الفرع الثاني: تعريف لشركة ALLIANCE¹

ALLIANCE للتأمينات هي شركة تخصص في تأمين جميع الفروع، وهي تابعة للقطاع الخاص، ونظرا لحرصها الشديد على الوفاء بالتزاماتها مع الزبون جعلها محل ثقة مما أدى إلى زيادة في عائداتها المالية بشكل متواصل.

شهدت شركة ALLIANCE للتأمينات نموا لقيم أعمالها بنسب 0.11 ما يعادل 4.431 مليار دينار جزائري وهذا وتمكنت الشركة خلال سنة 2015 من تسجيل ناتج أرباح خام قدره 444 مليون دينار جزائري وربح صافي قدره 363 مليون دينار جزائري الشيء الذي يترجم ارتفاع نمو قدره 2.15 بالمائة مقارنة ب2014.

تستحوذ اليوم الشركة على حوالي 4 بالمائة من حصة سوق التأمينات الجزائرية نسبة تعبر عن طموحات كبيرة وأفاق نمو واعدة وهذا بفضل انتهاج مخطط مدروس يرمي انتشار محكم للوكالات عبر كامل التراب الوطني والتي بواسطتها يتم ابتكار وتطوير منتجات وخدمات تأمين جديدة تحكم أفضل في تكاليف العمليات لتجسيد مستقبل واعد بالإضافة إلى سهر على تقديم خدمات تحظى برضا الزبائن على مدار 24 ساعة وكافة أيام الأسبوع.

توفر ALLIANCE للتأمين طاقما محترفا من إطارات كفؤ تحرص على التزاماتها بتقديم نوعية تسيير متميزة بفضل التحفيز التي يحظى بها العاملون في شبكاتها الشيء الذي جعل ALLIANCE للتأمينات واعدة من أكثر الشركات أداة وحركية في سوق التأمين.

¹ احمد نفاز، مرجع سبق ذكره، ص222-223.

شبكةها التجارية متواجدة في 42 ولاية:

➤ المديرية العامة: أعلى المستويات الإدارية بالهيكل التنظيمي في شركة ALLIANCE يتمركز جغرافيا على مستوى المقر الرئيسي بمركز الأعمال القدس، الطابق الثالث، شراكة الجزائر.

➤ المديريات الجهوية: تتكفل بتحقيق الأهداف المسطرة من قبل الإدارة العليا من خلال التسيير الإداري والتقني للنشاط التأميني للشركة على المستوى للتأمينات .

ALLIANCE للتأمينات لها مديريات موزعة على النحو التالي:

- المديرية الجهوية للوسط الشرقي .
- المديرية الجهوية سطيف .
- المديرية الجهوية عنابة .
- المديرية الجهوية للوسط الغربي .
- المديرية الجهوية وهران .
- المديرية الجهوية تلمسان .

➤ الوكالات: تعتبر أدنى مستوى إداري ضمن الهيكل التنظيمي ل ALLIANCE للتأمينات، تخضع في سير وتنفيذ نشاطها التقني إلى تعليمات ورقابة المديرية الجهوية التابعة لها إقليميا، وهي متكونة بدورها من عدة مصالح تمكنها من تحقيق الأهداف المرسومة لها فيما يتعلق بالاكنتاب وتسيير المطالبات ومتابعتها ودفع التعويضات، وبهذا تعد الوكالات بمثابة همزة وصل بين الزبون و الشركة.

المطلب الثاني: أهداف شركة ALLIANCE

تسعى شركة ALLIANCE إلى تحقيق جملة من الأهداف حيث اعتبر الرئيس المدير العام للشركة "حسان خليفاتي" فتح رأسمال الشركة عن طريق البورصة عملية تاريخية بالنسبة للشركة وللسوق المالية الجزائرية.

ومن بين الأهداف التي قام المدير العام بذكرها نجد:¹

- رفع رأسمال الشركة تطبيقا لشروط قانون التأمينات 2009؛
- توسيع قاعدة الشركة بمساهمين جدد عن طريق الادخار العام؛
- اقتسام الثروة الناجمة عن العملية من خلال إعطاء فرصة جديدة للجزائريين لتوظيف أموالهم عن طريق وسائل جديدة للادخار؛
- المساهمة في تفعيل بورصة الجزائر من قبل المتعاملين العموميين والخواص.

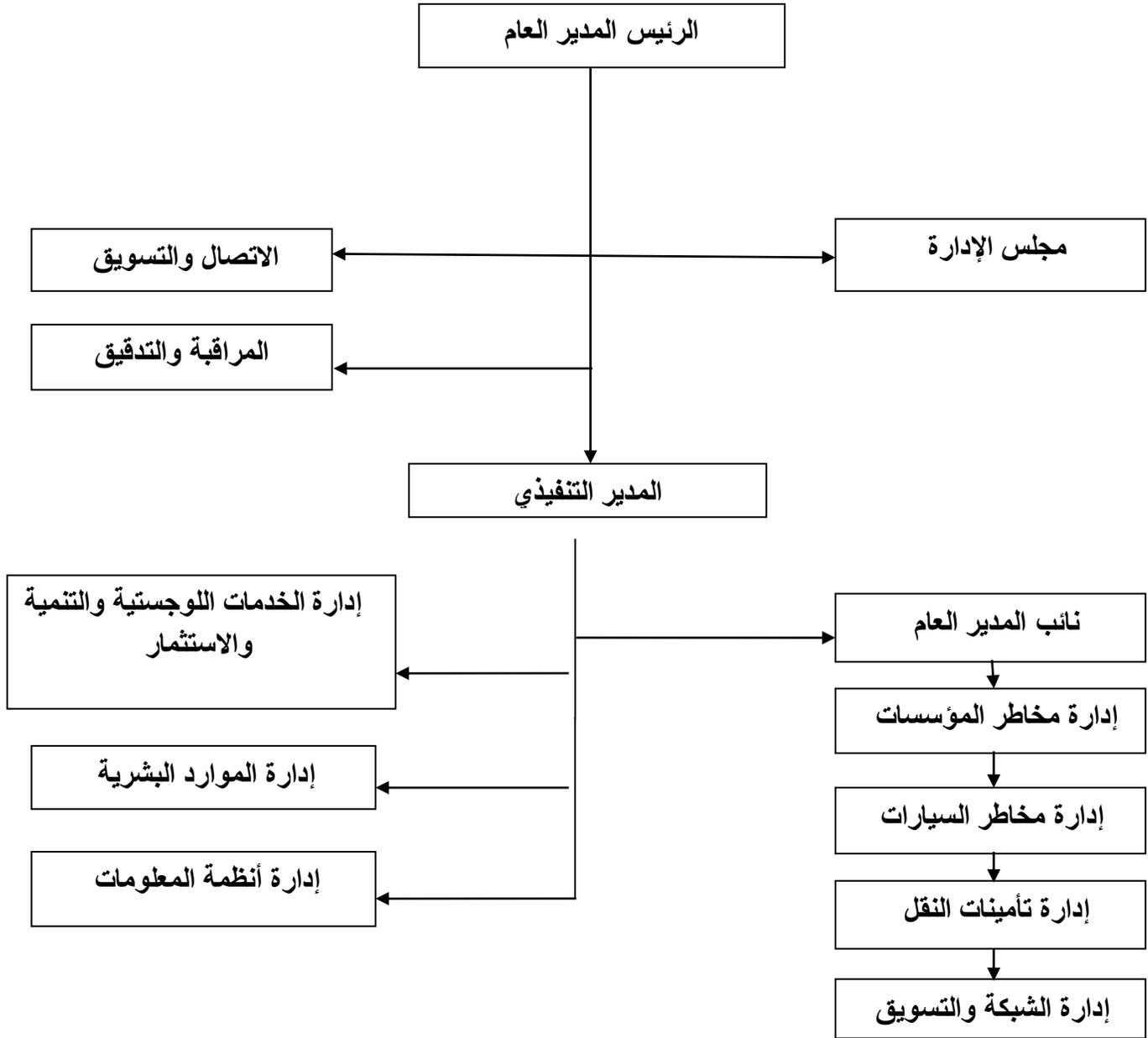
ومن الأهداف الحالية العامة للشركة نجد:²

- تسعى لأن تكون المؤمن المفضل مقارنة مع المؤمنين الآخرين؛
- تسعى لتحقيق الجودة في الخدمة والتعويض؛
- الحرص على تحقيق الثقة لزيادة عائداتها المالية بشكل متواصل؛
- استغلال خبراتها المكتسبة لتدعيم موقعها في السوق والحفاظ على مكانة رائدة؛
- تسعى لتحقيق النجاح التجارية؛
- تسعى لتوسيع الشبكة التجارية؛
- تسعى لرفع من أداء الشركة لتكون من الرائدة في قطاع التأمين.

¹ www.allianceassurance.com.dz

² من اعداد الطالبتين

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لشركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية¹



الشكل رقم 1 الهيكل التنظيمي لشركة ALLIANCE للتأمينات .

¹<http://www.allianceassurances.com.dz/note20organisation.html> 5/06/2022 a 06-48

المبحث الثاني: واقع شركة ALLIANCE ودورها في تحقيق التنمية الاقتصادية

بعدما تطرقنا في المبحث الأول، إلى التعريف بالشركة سنوضح من خلال هذا المبحث واقع الشركة الأم (شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية) بصفة عامة ودورها في تفعيل التنمية الاقتصادية في الجزائر.

المطلب الأول: مكانة شركة ALLIANCE في سوق التأمينات الجزائري¹

في ظل سوق متراجع وبيئة غير مواتية للتنمية، تسجل ALLIANCE للتأمينات نتائج تجارية مرضية للسنة المالية المقفلة بتاريخ 31 ديسمبر 2017 حيث شهدت زيادة مستمرة (+ 5 % مقابل + 3 % في سنة 2016) وحققت رقم أعمال سنوي قدره 4.8 مليار تتميز ALLIANCE للتأمينات في مجال التعويض إذ حققت نسبة جد مقبولة بأكثر من 75 % (مع احتواء جميع الفروع والسنوات) في التعويض عن حوادث السيارات (أرقام المجلس الوطني للتأمينات والمسجلة بخصوص السنة المالية 2016) حيث تبقى تلك النسبة الأعلى في قطاع التأمينات في الجزائر حيث تجعل نسبة 75 % من ALLIANCE للتأمينات الرقم 1 في الجزائر من حيث سرعة التعويض. وهي مكانة مستحقة عن جدارة ومن أجل ذلك تضع الشركة دائما زبائنها في صميم اهتماماتها وتسهر على الدوام على احترام التزاماتها تجاههم.

وفي ظل سوق في أوج تحوله، تعمل ALLIANCE بشكل طبيعي على تحولها وتتجه نحو عصر الرقمنة. فهي تسعى إلى إحداث ثورة في مجال التسيير من خلال استثمارها في الخدمات المبتكرة التي تهدف إلى تسهيل العمل وتوحيد المناهج لجعلها أكثر بساطة وفعالية على جميع المستويات، على غرار مجال التعويض حيث تضع رضا الزبون في صميم أهدافها.

¹ سمارة رجيمة، زعموم صبرين و بن صغير فاطمة الزهرة، مرجع سبق ذكره، ص 19.

ودائماً في إطار الفعالية العملية، وضعت ALLIANCE للتأمينات قيد التنفيذ قرارات استراتيجية تجسدت على أرض الواقع من خلال وضع خدمات ذات فعالية مثل الخبرة عن بعد عبر الانترنت والتي من شأنها أن تسمح بإجراء الخبرة لملف حادث ما في أقل من ساعة إذ تم تخفيض مدة المعالجة بشكل كبير. كما سيتم تعميم هذه الخدمة الفريدة من نوعها على كافة شبكة ALLIANCE بمجرد توفر تدفق انترنت مهني على مستوى جميع الولايات. ومن خلال فرعها ATA المخصص للمساعدة والمتوفر على شبكة واسعة لعمّال التصليح .

المتنقلين والحاضرين على مستوى كامل التراب الوطني، تتكفل خدمة “الغير المدفوع” بضمان “تحطم الزجاج”، وهناك خدمة أخرى من نفس النوع ستُطلق خلال الثلاثي الأول من سنة 2018 إذ تخص الأضرار التي تصيب الهيكل، تبقى ALLIANCE متوجهة بشكل مؤكد نحو نوعية الخدمات المقدمة لزيائنها وتبقى دائماً تستجيب لتطلعاتهم.

الفرع الأول: تطور رقم أعمال شركة ALLIANCE للتأمينات

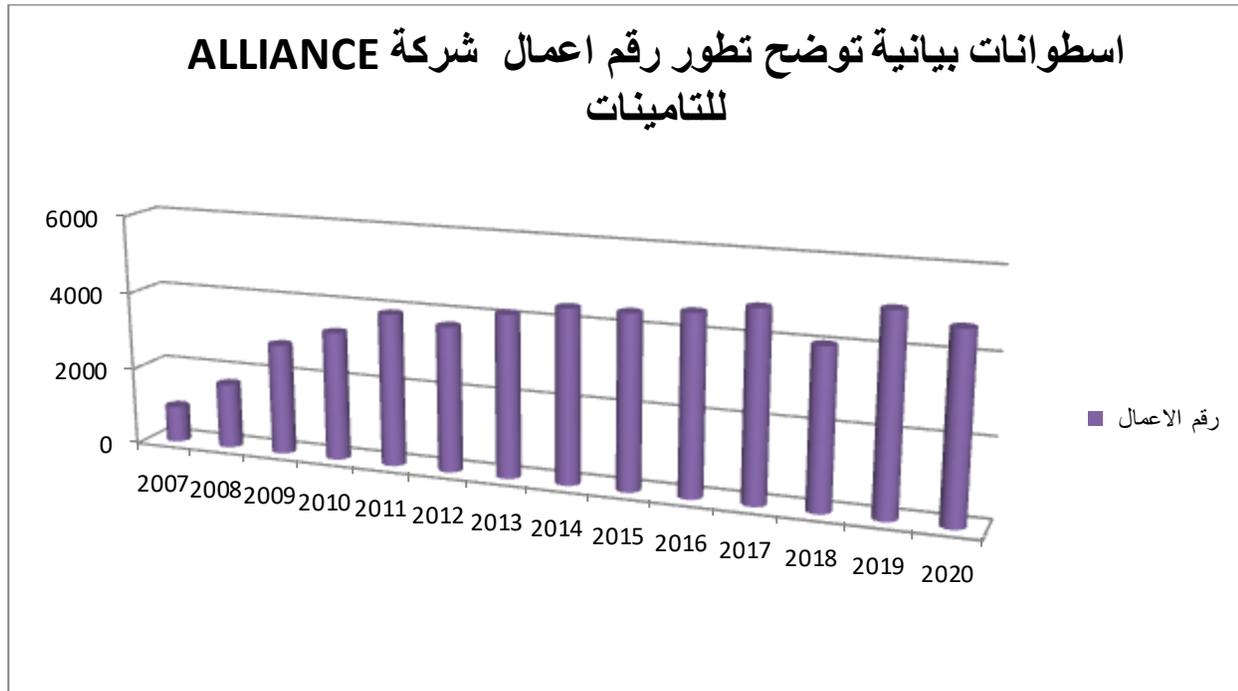
الجدول رقم 1: جدول يمثل تطور رقم أعمال شركة ALLIANCE الجزائر

السنة	رقم الأعمال / بالمليار دينار
2007	932
2008	1.675
2009	2.851
2010	3.300
2011	3.903
2012	3.715
2013	4.150
2014	4.427
2015	4.432
2016	4.565
2017	4.802
2018	4.033
2019	5.002
2020	4.700

المصدر: Alliance assurance. Notice d'information-

يتضح من الجدول أعلاه ارتفاع في رقم أعمال الشركة منذ سنة 2007 إلى غاية سنة 2011 حيث قدر ب 932 مليون دينار جزائري سنة 2007 و ب 1675 مليون دينار جزائري عام 2008 وصولاً ل 3.903 مليار دينار جزائري سنة 2011 ثم انخفض إلى 3.175 مليار دينار جزائري سنة 2012 ثم ارتفع في السنوات 2013/2014/2015/2016 حتى بلغ 4.802 مليار دينار جزائري سنة 2017 ثم انخفض سنة 2018 وارتفع مجدداً عام 2019 حيث بلغ رقم الأعمال 4.245 مليار دينار جزائري أما عن سنة 2020 وبسبب جائحة كورونا فقد كان هذا كضربة قاضية لكل القطاعات ليس فقط شركات التأمين أو شركة ALLIANCE بصفة خاصة فقد انخفض رقم الأعمال إلى 4.700 مليار دينار جزائري عام 2020.

الشكل رقم 2: تطور رقم أعمال شركة ALLIANCE للتأمينات منذ 2007 إلى 2020.



المصدر من اعداد الطالبتين اعتمادا على الجدول رقم 01.

الفرع الثاني: تطور تعويضات شركة ALLIANCE للتأمينات

تعرف التعويضات على أنها مبالغ تلتزم شركة التأمين المتعاقد معها بدفعها للمؤمن لهم عند تحقق الخطر المؤمن ضده وذلك في فترة سريان العقد.

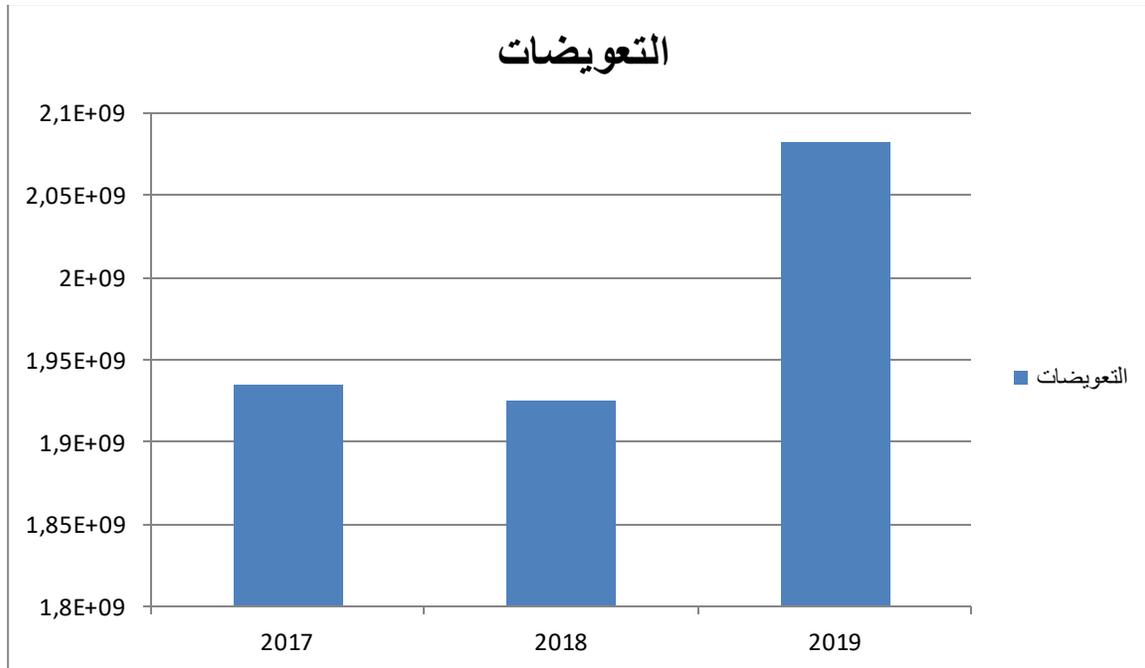
الجدول رقم 2: تطور رقم أعمال شركة ALLIANCE للتأمينات

الوحدة : دينار جزائري

السنوات	2017	2018	2019
التعويضات	1935283933	1924668112	2082222420

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على إحصائيات شركة ALLIANCE.

الشكل رقم 3: أعمدة بيانية لتطور تعويضات شركة ALLIANCE للتأمينات



المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على الجدول رقم 02.

يلاحظ من خلال الجدول رقم 3 والأعمدة البيانية أعلاه أن شركة ALLIANCE للتأمينات تقوم بدفع التعويضات للمؤمن لهم خلال السنوات 2019/2018/2017، حيث نجد أن حجم التعويضات سنة 2018 قد شهد انخفاضا طفيفا بمبلغ 1924668112 دينار جزائري مقارنة بسنة 2017 التي كان مبلغ التعويضات فيها 1935283993 دينار جزائري.

يعود هذا التراجع في التعويضات إلى نقص الحوادث المؤمن عليها لدى الشركة وبالتالي تبعه نقص في التعويضات، أما في سنة 2019 فقد ارتفعت التعويضات حتى وصلت لـ 2082222420 دينار جزائري وهذا راجع لوفاء الشركة للزبائن وتقديم تعويضاتهم على المخاطر المؤمن ضدها مما جعلها تكسب ثقة الزبائن.

المطلب الثاني: تطور رأس مال شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية

تناولنا في هذا المطلب تطورات شركة ALLIANCE بالنسبة لرأس المال منذ سنة 2005 أي سنة التأسيس حيث قمنا بالتعبير عنه بجداول وتحليلات.

الفرع الأول: تطور رأس المال الاجتماعي لشركة ALLIANCE للتأمينات

جدول رقم 03: رأس المال الاجتماعي لشركة ALLIANCE للتأمينات عند تأسيسها سنة 2005.

النسبة المئوية	عدد الأسهم	اللقب و الاسم
50	2.000.000	خليفاتي حسن
15	600.000	خليفاتي رشيد
14	560.000	رحمون احمد
10	400.000	عيساني محمد
5	200.000	شركة مغرب تروك شركة ذات أسهم
4	160.000	اورحمون عبد الكريم
1.5	60.000	اترابيا شركة ذات مسؤولية محدودة
0.5	20.000	اقترابيا شركة ذات مسؤولية محدودة
100	4.000.000	الإجمالي
	800.000.000	الإجمالي بالدينار الجزائري

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على تقارير شركة ALLIANCE للتأمينات .

الجدول رقم 04: تغيرات رأس مال الشركة منذ تأسيسها سنة 2005 إلى 2016

السنة	قيمة رأس المال / بالدينار الجزائري
2008/2005	500.000.00
2009	800.000.00
2014/2010	2.205.714.180
2016/2015	2.500.000.000
2022	3.529.142.460

المصدر - Alliance assurances - notice information.

بدأت شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية عملها برأس مال مرتفع نوعا ما، هذا ما شجعها بالدخول في البورصة فقد عبرت ALLIANCE عن التزامها فيما يخص الاقتصاد الوطني والسوق المالية، ومن هنا سوف نبدأ بدراسة تطور رأس مالها، حيث بدأت مزاوله نشاطها برأس مال أولي قدره 500 مليون دج منذ بداية تأسيسها سنة 2005 من قبل مجموعة من المستثمرين الوطنيين ثم تمت زيادة رأس مال الشركة إلى 800 مليون في أواخر سنة 2009. وفي سنة 2010 ارتفع رأس مالها إلى 2.2 مليار دينار جزائري، ليصل إلى 2.5 مليار دينار سنة 2016 وهذه الزيادة جاءت من خلال إطلاق عملية الاكتتاب العام، وجاءت هذه الخطوة استنادا لأحكام الأمر 09-375 المؤرخ في 16 نوفمبر 2009 المعدل والمكمل للمرسوم رقم 95-344 المؤرخ في 30 أكتوبر 1995 والمتعلق بالحد الأدنى لرأس مال شركات التأمين.

المطلب الثالث: دراسة إحصائية النقل البحري لدى مؤسسة ALLIANCE الجزائر

خصص هذا المطلب لإبراز تطور النقل البحري للبضائع في الجزائر وأيضاً التطورات التي طرأت على التأمين البحري الجزائري منذ سنة 2010 حتى 2017.

الفرع الأول: تطور النقل البحري للبضائع في الجزائر¹

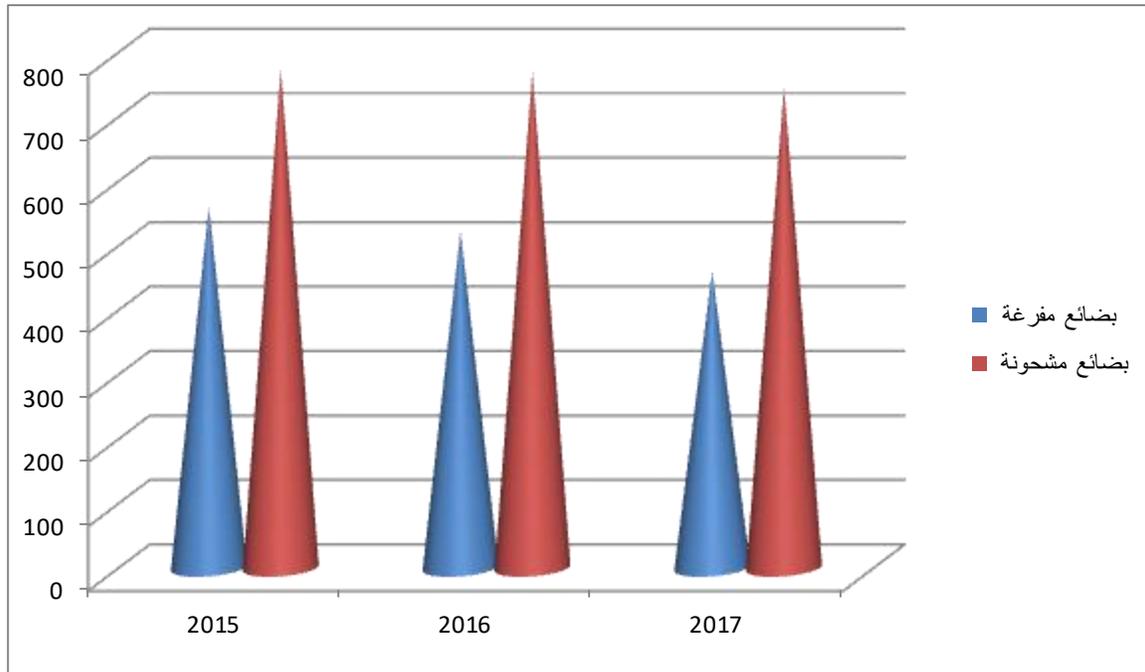
جدول رقم 05: النقل البحري للبضائع في الجزائر 2015-2017

نوع البضاعة	الوحدة	2015	2016	2017
بضائع مفرغة	10طن	56.1	52.2	46.0
بضائع مشحونة	10طن	77.4	77.0	74.5

من خلال الجدول نلاحظ أن حجم المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري في الجزائر متباين، حيث بلغ حجم الواردات 46 مليون طن سنة 2017 أما الصادرات قد بلغت حوالي 74.5 مليون طن في سنة. وهذا ما يبقى للنقل البحري في الجزائر النصيب الأوفر من حيث الاستيراد والتصدير حيث دلت إحصائيات وزارة النقل على أن النقل البحري للبضائع بين الجزائر والدول المجاورة يستحوذ على ما يفوق نسبة 64 بالمائة من إجمالي نقل البضائع والسبب في ذلك يرجع إلى المزايا التي يتمتع بها النقل البحري من حيث قلة التكاليف وارتفاع القدرة الاستيعابية وكذلك بحكم موقع الجزائر.

¹ سمارة رحيم، زعموم صبرين، بن صغير فاطمة الزهرة، مرجع سبق ذكره، ص 21.

الشكل رقم 04: مخروطات بيانية توضح المبادلات التجارية في النقل البحري الجزائري



المصدر من إعداد الطالبتين اعتمادا على تطور البضائع في الجزائر

الفرع الثاني: تطور تأمين النقل البحري في الجزائر (2010-2017)¹

الجدول رقم 06: تطور تأمينات النقل في الجزائر 2010-2017

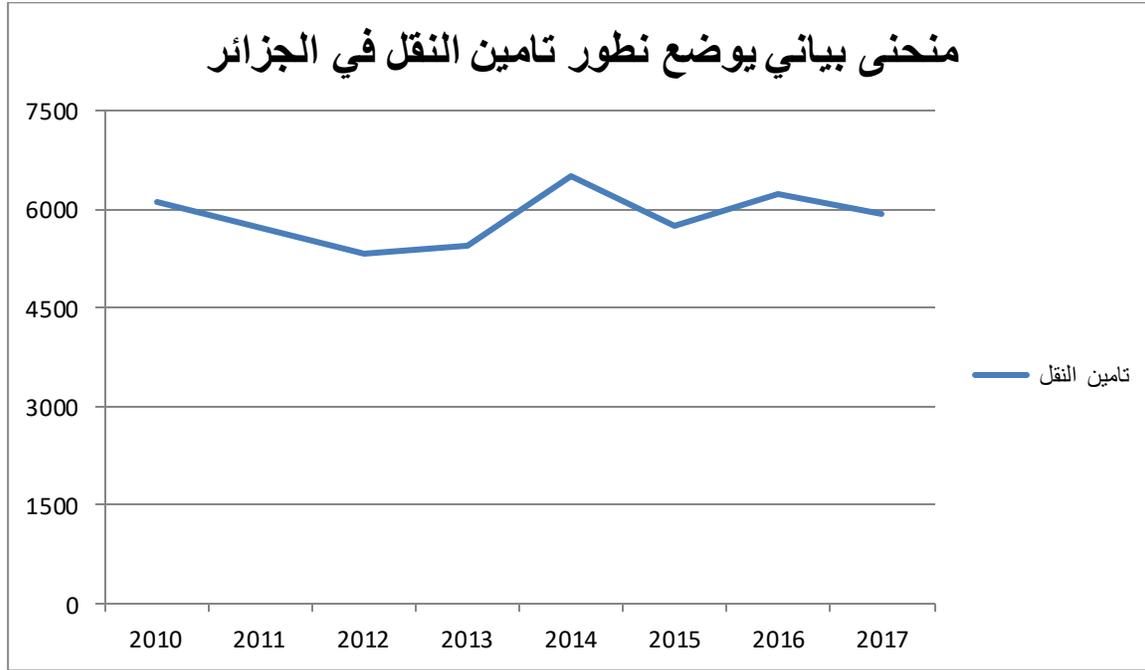
السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
تأمين النقل البحري	6093	5708	5333	5436	6497	5745	6238	5926

من خلال الجدول نلاحظ أن سوق التأمين للنقل في الجزائر عرف نموا متفاوتا من سنة إلى أخرى حيث حقق في سنة 2010 رقم أعمال قدر ب 6093 مليون دج ليسجل في السنتين المواليين انخفاضا وصل إلى 5333 مليون دج سنة 2012 ويعود إلى الارتفاع من جديد سنة

¹ سمارة رحيم، زعموم صبرين، بن صغير فاطمة الزهرة، مرجع سبق ذكره، ص22.

2016 قدر ب 6238 مليون دينار وتبعه انخفاض في السنة الموالية وصل حتى 5926 مليون دينار.

الشكل رقم 5: تطور تأمين النقل البحري في الجزائر .



المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على جدول تطور تأمينات النقل في الجزائر

المبحث الثالث: تقديم وكالة ALLIANCE

تعتبر وكالة بلوزداد خلية حية قادرة على التعمق في المجتمع والاقتصاد ككل، ولها هيكل تنظيمي بسيط يوضح المصالح الموجودة بها، فهذه الأخيرة تقوم بنشاط التأمين كخدمة هامة وأساسية.

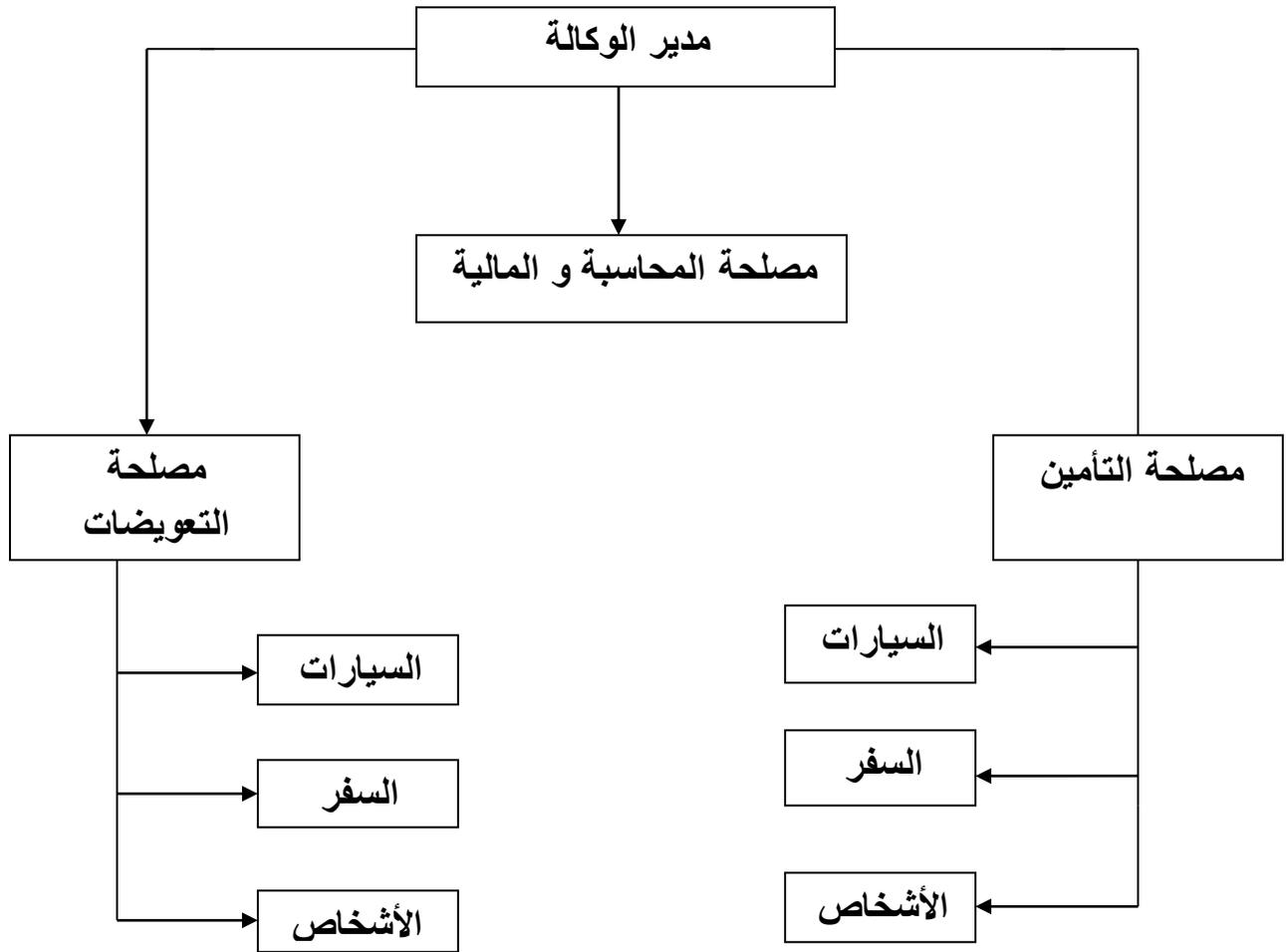
المطلب الأول: تعريف الوكالة

تعتبر وكالة بلوزداد فرع من عدة فروع منتشرة في كافة أرجاء البلاد، فهي وكالة تجارية خاصة. أنشأت هذه الوكالة في 3 جانفي 2016، برأس مال يقدر ب 1000000 دج، مقرها الحالي متواجد في بيلكور شارع محمد بلوزداد، الجزائر العاصمة، بالإضافة أنها تعمل كل أيام الأسبوع بداية من الساعة الثامنة صباحا إلى الخامسة مساء حيث تحتوي هذه الوكالة على أربع عمال رئيسيين وهم:

1. صلاح رضوان: مدير الوكالة وفي نفس الوقت هو رئيس فرع المالية والمحاسبة؛
2. بن عاشور رحمة: مصلحة قبول التأمينات (سيارات، سفر، أشخاص... الخ)؛
3. بلعيدي مريم: مصلحة التعويضات؛
4. بالإضافة إلى عاملة النظافة.

الموقع الجغرافي: تحتل وكالة ALLIANCE بلوزداد موقع هام كونها تقع أمام مصلحة البريد ويقابلها البلدية و شركة الكهرباء والغاز بلوزداد، وهذا ما يجعلها منطقة استقطاب للعملاء بكثرة. (المصدر - بن عاشور رحمة . وكالة ALLIANCE بلوزداد. يوم 07 جوان 2022 الساعة 12:30).

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لوكالة ALLIANCE للتأمينات بلوزداد



(المصدر - بن عاشور رحمة. وكالة ALLIANCE بلوزداد. يوم 07 جوان 2022 الساعة
13:00).

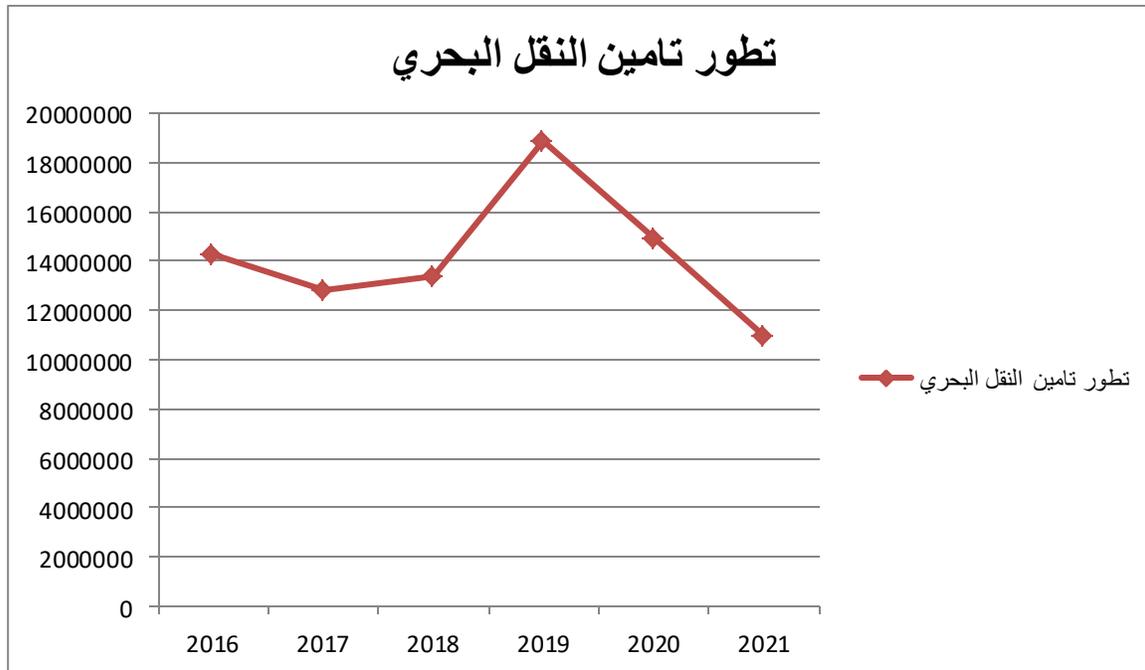
المطلب الثالث: إحصائيات النقل البحري لوكالة ALLIANCE للتأمينات بلوزداد

الجدول رقم 07: تطور تأمين النقل البحري 2016-2021

السنوات	2021	2020	2019	2018	2017	2016
رقم الأعمال	10938482	14890635	18850463	13371044	12814782	14232192

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على الملاحق 1-2-3-4-5-6

اعتمادا على معلومات الوكالة عن تطور التأمين البحري نلاحظ أن عام 2016 عند تأسيس الوكالة بلغ 14232192 دج ثم انخفض سنة 2017 و عاد للتصاعد سنتي 2018 و 2019 حتى بلغ 18850463 ثم انخفض مجددا بسبب الوباء العالمي كورونا وواصل انخفاضه سنة 2021 بمبلغ 10938482 دج. اجمالي التأمين البحري هو: 85.268.750-ملحق رقم -7-

الشكل رقم 6: تطور تأمين النقل البحري في وكالة بلوزداد

منحنى بياني يمثل تطورات تأمين النقل البحري لدى وكالة ALLIANCE من 2016 إلى

2021.

المبحث الرابع: خطوات التأمين البحري لدى شركات التأمين

سنتطرق في هذا المبحث إلى عناصر تطبيقية مهمة تستعمل لسير حسن في التأمين البحري لدى شركات التأمين حيث قسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب:

المطلب الأول: مراحل التعاقد في التأمين البحري.

المطلب الثاني: مخاطر التأمين البحري.

المطلب الثالث: إجراءات التعويض في التأمين البحري.

المطلب الأول: مراحل التعاقد في التأمين البحري¹

1. استيفاء طلب التأمين:

نظرا للطبيعة الخاصة التي يتميز بها التأمين البحري وهي ارتباطه بعمليات التجارة الخارجية حيث تستلزم السرعة وتبسيط الإجراءات فإن طلب التأمين لا يتم في جميع الظروف بطريقة واحدة، فقد يكون طلب التأمين عن طريق استيفاء نماذج طلبات التأمين البحري المعدة والمطبوعة من قبل شركة التأمين، أو قد يكون بموجب خطاب أو قد يكون تليفونيا وفي جميع الأحوال لابد أن تتضمن الوسيلة المستخدمة جميع البيانات اللازمة للمؤمن حتى يستطيع تكوين فكرة واضحة عن موضوع التأمين سواء تعلق الأمر بالسفينة أو بالبضائع المنقولة بحرا، ويمكن تقسيم البيانات التي يجب أن ترد بطلب التأمين إلى ثلاث مجموعات رئيسية:

أ- بيانات متعلقة بالمؤمن له مثل: اسم، عنوان وجنسية المؤمن له.

ب- بيانات متعلقة بالشيء موضوع التأمين: هناك نوعان

¹¹ www.Business4lions.com

أولاً / إذا كان الشيء موضوع التأمين بضائع نذكر البيانات التالية:

نوع وقيمة البضاعة؛

السعر الذي يتم على أساسه تقييم البضاعة؛

رقم الاعتماد المستندي المفتوح بالبنك؛

اسم وعمر السفينة.

ثانياً / إذا كان الشيء موضوع التأمين يتعلق بالسفينة فإن البيانات المطلوبة تكون كما يلي:

اسم، نوع وسنة بناء السفينة، ميناء تسجيل السفينة، تصنيف السفينة في السجلات الدولية

الخطوط الملاحية التي تعمل فيها السفينة، اسم مالك السفينة وجنسية مالك السفينة.

ج- بيانات متعلقة بالتأمين مثل:

مبلغ ومدة التأمين، مكان بدء سريان التأمين ومكان نهاية السريان، الأخطار المغطاة.

2. إجراء الإصدار:

1.2. فتح الاعتماد المستندي 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.

2.2. تأمين البضائع بضمان المستندات: ويتم مباشرة عن طريق العميل وذلك بإرسال فاتورة

أو بوليصة الشحن أو أي وثيقة أخرى يثبت فيها اسم العميل، طريقة الشحن، البضائع تغليف البضائع، الرحلة، مبلغ التأمين.

ويتم الإنفاق ما بين الشركة و المستورد أو المصدر على نوع التغطية و على 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.

3.2. إصدار إشعار التغطية المؤقت: قد يتطلب إصدار وثيقة التأمين البحري بعض الوقت لعدم توافر البيانات الكافية عن الشيء موضوع التأمين، في حين أن المؤمن له يكون في حاجة عاجلة لوثيقة التأمين، فتقوم شركة التأمين بإصدار إشعار تغطية مؤقت يسلم للمؤمن له لتوفير الحماية التأمينية اللازمة حتى يتم إصدار الوثيقة. ويلتزم المؤمن له بإبلاغ الشركة بالبيانات الناقصة بمجرد علمه بها وذلك حتى تقوم الشركة بإصدار الوثيقة، ويتضمن الإشعار المؤقت نفس البيانات التي يتضمنها طلب التأمين.

3. تحديد سعر التأمين:

يعرف سعر التأمين: بأنه عبارة عن المقابل الذي تتقاضاه شركة التأمين من المؤمن له أو وكيله لقاء التعهد بالتعويض عن الخسارة ويعتمد تحديد هذا السعر (القسط) على العوامل التالية:

أ- **خبرة شركة التأمين:** كلما كانت سنوات خبرة شركة التأمين في مزاوله التأمين أكبر أدى إلى قدرة الشركة على التوصل إلى سعر المناسب الذي يتعلق بتغطية الخطر الذي سوف تتحمله الشركة، على عكس لو كانت شركة التأمين حديثة النشأة؛

ب- **نتائج التعامل في نوع معين من السلع:** إن كثرة تعامل شركة التأمين في تغطية سلعة معينة ضد الأخطار التي تتعرض لها تلك البضاعة يزيد من قدرة الشركة على تحديد السعر المناسب للتأمين عليها؛

ج- نطاق التغطية التأمينية: حيث تعتبر شروط التغطية (أ) هي ذاتها أعلى قسط بالمقارنة مع شروط (ب) و (ج) وذلك لأنها تكفل تغطية جميع الأخطار مع الأخذ بعين الاعتبار عدم تغطية الأخطار المستثناة إلا بطلب تغطية إضافية خاصة ببعض الأخطار؛

د- حجم العميل: كلما كان العميل يتمتع بسمعة جيدة ومركز مالي جيد كلما عمدت شركة التأمين إلى تخفيض الأقساط لجذب العميل؛

هـ- نوع البضاعة: تعتبر البضاعة عنصراً مهماً من عناصر التسعير حيث يجب التأكد من نوع البضاعة هل هي سائلة أو هل تتصف بنقص الوزن الطبيعي أو هل هي ذاتية الاشتعال أو هي سريعة التبخر..... الخ؛

و- طريقة التغليف: وهي عملية توضيح للطريقة التي سوف تغلف أو تعبأ بها البضاعة فهل سوف يتم تعبئة البضاعة في كراتين أو صناديق خشبية أو علب حديدية، حيث أن لعملية التغليف والتعبئة أهمية كبرى؛

ح- عمر الباطرة: كلما كان عمر الباطرة يقترب من التقادم كلما أدى ذلك إلى زيادة السعر مما يؤدي إلى طلب سعر إضافي للتغطية وذلك لتجنب التعرض إلى خسارة فادحة لشركة التأمين نتيجة تأمينها على بضائع منقولة بواسطة سفن غير صالحة للملاحة؛

خ- الظروف المناخية: كلما كانت البضائع المنقولة والمؤمن عليها تتأثر بالظروف المناخية بسرعة كلما أدى ذلك إلى زيادة سعر التأمين؛

ط- تصنيف السفينة: هل تحمل تلك السفينة شهادة علم ورخصة إبحار، فلو لم تكن مصنفة ارتفع سعر التأمين أو رفض التغطية نتيجة لمخاطر عدم قدرة شركة التأمين على التعرف على الجهة التي سوف يقوم بمطالبتها في مبدأ الحلول؛

ظ-نوعية الشحنات: هناك أنواع مختلفة من شحنات البضائع قد تكون الشحنات عبارة عن عبوات مثل أجولة السكر أو صناديق قطع العيار، وقد تكون الشحنات بضائع سائلة مثل البترول ينقل على سفن نقل الغازات المتخصصة؛

ف-طبيعة الشحنات: قد تكون الشحنة مواد غذائية أو مأكولات والتي تكون عرضة للتلف بماء البحر أو سلعا كمالية وتكون عرضة لخطر السرقة؛

ق- الطرق الملاحية: ينبغي معرفة الطريق الذي تسلكه السفينة والأحوال الجوية السائدة خلال الرحلة. وكذلك مدى تطوير وسائل الشحن والتفريغ اللازمة في الموانئ ومقدار ملائمتها لنوعية الشحنات المنقولة.

المطلب الثاني: مخاطر التأمين البحري.¹

يعتبر الخطر المحفز الاساسي و السبب الرئيسي لدى الافراد، فبدونه لا وجود للتأمين ومنه سنتناول هذا الموضوع في هذا المطلب.

الفرع الأول: تعريف الخطر في التأمين البحري

يعتبر عنصر الخطر بالنسبة للتأمين بصفة عامة من أهم عناصره، إن لم يكن أهم العناصر على الإطلاق، لأن التأمين ليس في الواقع سوى ضمان تحقق خطر أو أخطار معينة، فالتأمين يدور مع الخطر وجودا وعدما، فحيث لا خطر فلا تأمين.

تستعمل كلمة الخطر للدلالة على المخاطر التي قد تتعرض لها الأشياء محل التأمين (التصادم والغرق والجنوح) فيقال بهذا المعنى الخطر البحري مثلا بالمقابلة للخطر البري أو الجوي. كما

¹رابح بوجادي، تأمين واردات الجزائر المنقولة بحرا، مذكرة نيل شهادة ماستر، تخصص تأمينات، جامعة ام البواقي، الجزائر،

تستعمل كثيرا للدلالة على المسؤولية التي يتحملها المؤمن في عقد التأمين، فعندما يقال عند فقد البضاعة مثلا «إن الخطر لم يكن قد بدأ سريانه»، فهذا يعني أن البضاعة وقت فقدها لم تكن تغطيتها وثيقة التأمين. يظهر من هذا أن مصطلح الخطر في التأمين البحري له عدة معاني وفقا للزاوية التي ينظر كل فقيه قانوني إليه، فقد عرف بأنه «الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية». ويؤخذ على هذا التعريف بأنه عام ولم يحدد ما هو الحدث الذي من الممكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية، فهل هو كارثة بحرية أم ضرر قد يصيب الشيء المؤمن عليه.

يقصد أيضا بالخطر أنه الحادث الذي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه، أو يقصد به الحادث الذي قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية، ويشمل التعريفين السابقين الحوادث البحرية كافة التي من الممكن لسفينة أو حمولتها أن تتعرض لها.

بين المشرع الجزائري في المادة 92 من الأمر 95-07 الخطر البحري بأنه كل ما يتعلق بالعملية البحرية، وحدد الأخطار التي يمتد لها التأمين رغم كونها ليست بحرية وهو ما نستشفه من نفس الأمر فيما يخص التأمين على البضائع. وبين كذلك الأخطار التي لا يؤمن عليها من خلال المادتين 102 / 103 من نفس الأمر.

الفرع الثاني: شروط الخطر في عقد التأمين البحري

يجب توفر عدد من الشروط في الخطر في عقد التأمين البحري تتمثل فيما يلي:

أولاً: أن يكون الخطر محتمل الوقوع

يعتبر شرط احتمالية حدوث الخطر في التأمين البحري العنصر الجوهرى فيه، وهو يعنى أن يكون الخطر المؤمن منه محتمل الوقوع وغير مؤكد، لأنه فى حال كان محقق الوقوع يترتب عليه بطلان العملية التأمينية .

كما أن استحالة الخطر استحالة مطلقة تجعل العقد باطلاً مطلقاً طبقاً للمادة 93 من القانون المدنى الجزائرى التى تنص على ما يلى: «إذا كان محل الالتزام مستحيلاً فى ذاته كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً»، وكذلك ما جاء فى المادة 13 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات التى تنص على ما يلى: «إذا تلف الشيء المؤمن عليه وأصبح غير معرض للأخطار عند اكتتاب العقد، يعد هذا الاكتتاب عديم الأثر، ويجب إعادة الأقساط المدفوعة للمؤمن له حسن النية، وفى حالة سوء النية يحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة»، فىجب إذن أن يكون الخطر المؤمن ضده ممكن الوقوع أو محتملاً.

ثانياً: أن يكون الخطر البحري مشروعاً

بما أن الخطر البحري يمثل ركن المحل فى عقد التأمين البحري، كان لا بد أن يكون هذا الخطر غير مخالفاً للقانون والنظام العام والآداب، وأن تحقق الشروط السابقة فى محل التأمين البحري لا يعنى أنه أصبح صحيحاً، إذ يستوجب لغايات صحة محل التأمين البحري بالإضافة إلى ما ذكر من شروط تحقق شرط المشروعية وهو ما نصت عليه المادة 621 من القانون المدنى الجزائرى التى تنص على ما يلى: « يكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين » و نص المادة 96 من نفس القانون التى تنص على ما يلى : " إذا كان محل الالتزام مخالفاً للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً " فلا يجوز التأمين على الخطأ العمدي الذى يرتكبه المؤمن له فى هذه الحالة انتفاء لعنصر

الاحتمال وكذا هروب المؤمن له من مسؤوليته المترتبة عن فعله الشخصي والمضر، وهذا ما يتنافى قانونا وعدالة مع مصلحة المجتمع كما لا يجوز مثلا تأمين سفينة بها بضائع مهربة أو مخدرات.

ثالثا: أن يكون الخطر البحري غير مرهون بمشيئة أحد طرفي العقد

يجب أن يكون الخطر المؤمن عليه غير مرهون بإرادة أي من طرفي العقد، أي خارج عن إرادتهما. أي أن يكون الحدث عرضيا، لأن تعلق الحدث بإرادة أحد طرفي العقد ينفي عنه الصفة الاحتمالية محل الشرط الأول وسيضحى رهينة مشينة هذا الطرف أو ذلك، فإذا كان الخطر متعلقا بإرادة المؤمن فإنه سيعمل على أن لا يقع هذا الخطر حتى لا يدفع مبلغ التأمين ويأخذ أقساط التأمين دون مقابل، أما إذا كان وقوعه يتعلق بإرادة المؤمن له فإنه سيعمل على إحداث هذا الخطر لغرض الحصول على مبلغ التأمين، الأمر الذي تنتفي معه صفة التأمين لذا يستوجب في عقد التأمين البحري ألا يتدخل طرفيه في حدوث الخطر، فإذا كان الخطر يتوقف على محض إرادة طرفيه فإن هذا سيؤدي إلى انعدام الاحتمال وبالتالي انعدام عنصر من عناصر الخطر فيقع عقد التأمين باطلا بطلانا مطلقا لانعدام المحل، فلا يجوز إذن التعويض عن الأخطار التي تسبب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو بطريق الغش أو التدليس، وهذا طبقا للمادة 110 من الأمر 07-95 حيث تنص على ما يلي: « يعتبر التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له ».

الفرع الثالث: الأخطار التي لا يضمنها المؤمن وفقا لعقد التأمين البحري

لا يكون المؤمن مسؤولا عن ضمان بعض الأخطار التي تتعرض لها البضائع وكذا السفينة رغم تعرضها للخطر وتتمثل هذه المخاطر في الحرب الأجنبية كخطر لا يضمنه المؤمن الخطأ

العمدي للمؤمن له كخطر لا يضمنه المؤمن العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه كخطر لا يضمنه المؤمن .

أولا / الحرب الأجنبية كخطر لا يضمنه المؤمن

تتمثل الحرب الأجنبية في تلك العمليات الهجومية التي تقوم بها دولة على دولة أخرى وعمليات الدفاع التي ترد بها الدولة المهاجمة حيث تستبعد الحرب الأجنبية من نطاق التأمين البحري إلا إذا تم الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على التأمين عليها وهو استثناء على ما ورد في المادة 19 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تنص على ما يلي «لا يتحمل المؤمن مسؤولية الخسائر والأضرار التي تتسبب فيها الحرب الأجنبية إلا إذا اتفق على خلاف ذلك.

ثانيا / الخطأ العمدي للمؤمن له كخطر لا يضمنه المؤمن

استبعد المشرع الجزائري الخطأ العمدي للمؤمن له من التأمين البحري. أما الخطأ غير العمدي فيمكن التأمين عليه مهما كانت جسامته، لقد استقر الفقه على جواز التأمين من الحوادث غير العمدية التي يتسبب فيها المؤمن له بإهماله ورعونته والأساس في ذلك أنه لا يتوقف وقوع الخطر على إرادة المؤمن له فيكون احتماليا من حيث تحققه.

يقصد بأفعال المؤمن له إهماله أو تقصيره المتسبب في تلف البضاعة كما هو الحال في صورة سوء تغليفها أو لفها ولئن كان الأصل هو الضمان بالنسبة لأخطاء المؤمن له فإن القصد في هذه الصورة هي تلك الأخطاء الجسيمة أو العمدية وقد نصت على ذلك المادة 102 من قانون التأمينات الجزائري.

ثالثا / العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه كخطر لا يضمنه المؤمن

يقصد بالعيب الخاص بذات الشيء تلك الطبيعة الخاصة أو بالأحرى الحساسية الشديدة للأشياء المؤمن عليها والتي تؤدي إلى هلاكها وتلفها ومثال ذلك قابلية بعض المواد للتبخر الشديد أثناء نقلها.

يعتبر المؤمن معنى تماما من ضمان كل ضرر أو تلف منشأه العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه إلا إذا نصت عليه المادة 103 من قانون التأمينات الجزائري.

يحمل عن إثبات العيب الخاص بالشيء تبعا لذلك المؤمن على فرض أن الخطر تغطيه الوثيقة، فالمؤمن في حالة الفقد الكلي للسفينة لا يكفي بإثبات العيب وإنما يجب عليه إثبات العلاقة السببية بين العيب الذاتي والضرر، أما إذا تضافرت جملة من الأسباب لإحداث الخسارة فإن المؤمن وحتى يتخلص من مسؤولية ضمان العيب الذاتي عليه إثبات أن ذلك النوع من الخطر هو السبب الوحيد لإحداث الضرر.

المطلب الثالث: إجراءات التعويض في التأمين البحري

عند تحقق الخطر المؤمن ضده من قبل مالك السفينة أو المصدر يجب القيام ببعض الإجراءات اللازمة للحصول على التعويض مقابل الخسارة التي حصلت وهي:

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

2.3. المستندات المطلوبة: تقدم جميع المستندات الأصلية الخاصة بالحادث وهي: بوليصة التأمين، الفاتورة الايجارية، 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؛

3.3. الكشف الموقعي: يتم الكشف الموقعي على بضاعة المتضررة من قبل موظف تعويضات الشركة في مكان تواجد البضاعة لمعرفة الضرر و تقدير قيمة المطالبة؛

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

5.3. إجراءات إعادة التأمين: تقوم شركة التأمين بإعلام معين التأمين عن المطالبة، ويتم توزيع المبلغ حسب ما متفق عليه؛

6.3. حالة الرجوع: في حالة وجود مسبب للضرر، يتم الرجوع عليه بالمبلغ المدفوع ويتم توزيعه حسب توزيع الوثيقة الأصلية؛

7.3. 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.

خلاصة الفصل:

من خلال هذا الفصل التطبيقي حاولنا دراسة مدى إسهام شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية في تفعيل التنمية وذلك بعد تقديم عام وشامل لشركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية محل الدراسة من تعريف وهيكل تنظيمي لها، بعد ذلك تم التطرق إلى تقديم وكالة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية بلوزداد من خلال دراسة تطور رأس مالها بالإضافة إلى وتحليل بعض المؤشرات حول تطور نشاطها، و تطورها في النقل البحري حيث تبين لنا ما يلي:

-شركة ALLIANCE تسعى جاهدة إلى تطوير رأس مالها، وعدد وكالاتها وموظفيها هذا ما يجعلها تساهم في ترقية الاقتصاد الوطني، ودفع عجلة التنمية الاقتصادية؛

-شركة ALLIANCE للتأمينات الجزائرية هي أول شركة تدخل بورصة الجزائر؛

- النقل البحري في الشركة في تطور مستمر؛

- تعويضات التأمين البحري منخفضة بسبب قلة الخطر في هذا النوع من النقل.

خاتمة عامة

خاتمة عامة

خاتمة عامة

خاتمة:

ابتكرت البشرية التأمين البحري ذو الطابع الخاص تلبية لحاجة ماسة، وهي مواجهة أقدام الأخطار وأكثرها جسامة المرتبطة بالملاحة التي مارسها الإنسان منذ القدم في بيئة مختلفة ومتميزة، أدت به إلى التوصل لحلول قانونية وأنظمة خاصة كانت محل تطور مستمر بتطور الملاحة وظروفها ووسائلها وتطور الفكر البشري الذي انتهى به إلى إيجاد التأمين المتميز بأحكامه، والتي تعد ضرورة لا بد منها لممارسة الملاحة بصفة عامة.

يعتبر عقد التأمين البحري الميكانيزم الذي يحقق نتائج الأخطار الوخيمة في حالة تحققها. حيث يمكن إبرامه على كل الأشياء المعروضة لأخطار السير في البحر كالسفن والبضائع، وهذا النوع من العقود كبقية العقود المسماة، تغلب عليه الصبغة العمومية، بحيث تحدثنا عن مفهوم عقد التأمين البحري والأساس للعلاقة بين أطراف العقد لاسيما في مرحلة إنشائه.

وتعتبر الكتابة المطلوبة في العقد هي مجرد شرط للإثبات بواسطة وثيقة التأمين البحري.

ولا يمكن أن تكتمل صورة التأمين البحري دون إبراز العنصر الأساسي والجوهري فيه، بدونه تعتبر العملية التأمينية باطلة والذي يقوم عليه هذا النوع من التأمين ألا وهو الخطر.

يعد التأمين البحري محرك للتجارة البحرية فذلك يسمح بإعطاء مكانة بارزة للتجارة الخارجية فهي عصب أي اقتصاد، وتلعب دورا كبيرا في النشاط الاقتصادي من خلال اعتبارها مؤشرا على قدرة الدول الإنتاجية التنافسية في السوق الدولي، وذلك لارتباط بالإمكانات الإنتاجية المتاحة و قدرة الدولة على التصدير والاستيراد وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من عملات أجنبية وجذب رؤوس الأموال من تأثير على الاقتصاد.

خاتمة عامة

و في نهاية المطاف يمكن القول أن التأمين البحري يشغل مركزا هاما وحيويا في التجارة الخارجية، لأنه من أهم القطاعات الحساسة اليوم في عالم المال و لأعمال والخدمات على مستوى العالم الحديث، الذي بات من الضروري إعطائه الأولوية القصوى كونه محرك النشاط الاقتصادي، ومن جهة أخرى يضمن الخسائر المفاجئة المتوقعة وكذلك حماية المصدري والمستوردين من عمليات الإفلاس نتيجة حدوث خسائر لبضائعهم، أو إصابتها بالتلف.

نتائج اختبار الفرضيات:

بعد دراسة موضوع واختبار الفرضيات يمكن تأكيدها و نفيها كالتالي:

✓ التأمين البحري هو عقد يجري بين شخصين هما المؤمن والمؤمن له لضمان الاخطار التي يمكن ان تحصل في البحر، وبالتالي فالفرضية صحيحة.

✓ تعتمد المبادلات التجارية على التأمين البحري لتسهيل حركة انتقال السلع والخدمات، إذ يعمل على تشجيع عمليات التصدير والاستيراد، ويقدم ضمانات للمؤسسات التي تؤمن على بضاعتها فهي تعتبر أفضل وسيلة للتقليل من المخاطر وهي أقل تكلفة وبالتالي الفرضية الثانية صحيحة.

✓ للتأمين البحري علاقة مباشرة في تطوير التجارة الخارجية، وهذا نظرا لضخامة عملياتها، فيصبح من المستحيل تحمل أخطار نقل البضاعة على المستورد والمصدر، لأن التأمين البحري يعتبر ضمان للمخاطر التي تتعرض لها، وهذا اعتمادا على وثائق كبوليصة التأمين وسند الشحن وهذا ما يثبت صحة الفرضية الثالثة.

✓ تعتمد الإجراءات المتبعة من قبل شركة أليانس للتأمينات في دفع التعويض للمؤمن في حالة تحقق الخطر وذلك بإتباع الخطوات الموجودة في عقد التأمين بعد التأكد من صحة المعلومات اولا، لهذا نقوم بنفي الفرضية الرابعة.

خاتمة عامة

✓ نتائج الدراسة:

توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى نتائج ذات أهمية:

✓ التأمين البحري متميز عن غيره من أنواع التأمين لخصوصية وتميز الأحكام المرتبطة بالبيئة البحرية.

✓ يغطي عقد التأمين البحري مختلف الأخطار التي تتعرض لها البضاعة.

✓ يساهم التأمين البحري في تخفيف من حدة الخسائر التي يتعرض لها المصدرون والمستوردون أثناء نقل بضائعهم بحرا.

✓ التأمين البحري عصب التجارة الخارجية و لا تستطيع أن تقوم بدونه أو تزدهر، فهو يؤدي إلى تطويرها وجذب رؤوس الأموال إليها عن طريق الاستيراد والتصدير.

✓ التأمين البحري له علاقة في تسهيل التجارة الخارجية من ناحية الاستيراد والتصدير التي تسيرها المعاهدات الدولية.

✓ محدودية الوعي التأميني والثقافة التأمينية لدى المصدرين و المستوردين، مما ينعكس سلبا على التجارة الخارجية.

✓ قطاع التأمين في الجزائر تحت سيطرة تأمين السيارات.

الاقتراحات و التوصيات:

مما سبق يمكننا تقديم بعض الاقتراحات التي نراها مفيدة لمؤسسات التأمين في مواجهة بعض المشاكل التي تعرقل نشاطها:

✓ نشر مكاتب ووكالات التأمين وفروعها في المناطق النائية وإعطاء طابع الشمولية لعملية التأمين.

خاتمة عامة

- ✓ يجب دراسة النقائص في فرع التأمين البحري ومحاولة تجاوزها ودعم الإصلاحات فيه مما يساهم في تحريك التجارة الخارجية.
- ✓ زيادة الوعي التأميني لدى المواطنين من خلال الندوات والمطبوعات وغيرها من وسائل الإعلام وذلك بالتنسيق مع شركات التأمين.
- ✓ أخذ بعين الاعتبار التأمين البحري وتشجيع المؤسسات البحرية للتأمين على بضائعها من أجل الحماية والضمان.
- ✓ القيام بالتعويض في أسرع وقت لكسب ثقة الزبائن وتحقيق الرضا والولاء للزبائن.
- ✓ تخصيص أعوان لإبرام والحصول على عقود تأمينية من المستوردين وذلك برفع رقم أعمال الفرع وقطاع التأمين بشكل عام وجلب العملة الصعبة.
- ✓ تسهيل الدولة للمصدرين والمستوردين عملية التبادل من خلال إعفائهم من الرسوم الجمركية.
- وفي نهاية المطاف نتمنى أن نكون قد وفقنا في معالجة موضوعنا وألمنا ببعض من جوانبه، وأن نكون قد استوفينا حقه.

قائمة المراجع

أ-الكتب باللغة العربية:

- 1- أحمد محرز، السندات التجارية، دار الكتب القانونية، مصر، 2003
- 2- الطاهر لطرش، تقنيات البنوك، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007.
- 3- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2019.
- 4- جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين البحري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجزائرية.
- 5- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
- 6- دحماني رابع، محاضرات مقياس عقود خاصة، السنة الثالثة، تخصص القانون الخاص، جامعة وهران 02، الجزائر، 2021.
- 7- زكريا سرايش، الوجيز في مصادر الإلتزام العقد والإرادة المنفردة، الطبعة الثانية، دار هوما للنشر والتوزيع، الجزائر، 2017.
- 8- سلامة عبد الله وعصام الدين عمر، التأمين البحري، أصولة العملية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، 1981.
- 9- عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
- 10- عبد القادر حسين عطير، الوسيط في قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999.

11- عبد القادر متولي، الاقتصاد الدولي النظرية والأساسيات، دار الفكر للنشر والتوزيع، عمان ، الأردن، 2010

12-علي المشاقبة ومحمد العدوان وصطام العمرو، إدارة الشحن والتأمين، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003.

13-محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية ، مؤسسة رؤيا للنشر والتوزيع، 2009.

14-محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية و المصرفية عقود التأمين من الناحية القانونية، المجلد السادس، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.

15-هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 2001.

ب-المذكرات:

1-احمد نقاز، المراجعة الداخلية مدخلا لإدارة رشيدة لشركات التأمين الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم التسيير، تخصص مالية ومحاسبة، جامعة ورقلة، ورقلة، الجزائر، 2016.

2-بلقايد غنية و قعلول نعيمة، تأمين النقل البحري وأثره على التجارة الخارجية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، فرع علوم التسيير، تخصص تأمينات وإدارة المخاطر، جامعة بومرداس، 2017.

3-بوتيرة ماسينيسا وإيدان بوسعد، تأمين النقل البحري في الجزائر، مذكرة تخرج ضمن متطلبات الحصول على شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية في التجارة الدولية، جامعة بومرداس، الجزائر، 2003.

- 4-حميدي حمزة، عقد التأمين البحري على البضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2019.
- 5-رابح بوجادي، واردات الجزائر المنقولة بحرا، مذكرة نيل شهادة ماستر، جامعة ام البواقي، الجزائر، 2013.
- 6-زادي أحمد أمين و فريد يوسف، أهمية التأمين البحري في ترقية صادرات الجزائر، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، فرع مالية وتجارة دولية، جامعة مسيلة، 2019.
- 7-علا عبد الحفيظ نويران المهيترات، المصلحة في التأمين البحري، الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2011.
- 8-وليد عابي، حماية البيئة و تحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي وتنمية مستدامة، جامعة سطيف، الجزائر، 2019.
- 9-يعقوبي صبرينة، عقد التأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون العقود، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2017.

ج-المجلات:

- 1-أعراب كملية، عقد التأمين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد (06)
- 2-أكلي ليندة، البيع البحري سيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، دكتوراه، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر،

3- أيت بن عمر إلهام، تجمعات التصدير آلية لترقية الصادرات خارج المحروقات، مجلة علوم الاقتصاد للتسيير و التجارة، العدد32، جامعة الجزائر03، (2015).

4- سمارة رحيمة و زعموم صبرين و بن صغير فاطمة الزهراء، التأمين البحري ودوره في التجارة الخارجية ، مجلة الدراسات متقدمة في مالية و محاسبة، العدد02، المجلد 03، (2020).

5- لطيف رجب ورمضان بطوري،التغطية المؤسسية لأخطار التصدير في الجزائر، الأفاق للدراسات الاقتصادية، العدد 02، (2020).

ح -المؤتمرات:

1-صادقي أمينة، التأمين البحري و التجارة الخارجية، المؤتمر العلمي الدولي للأعمال والتعليم والعلوم الإنسانية، جامعة الجزائر03، الجزائر.

د-المواقع الالكترونية:

Arab-ency.com.sy

www.ajig.com

Allianceassurance.dz

www.Business4lions.com

الملاحق

Tableau des Résultats Techniques

مالية
1

Délégation : Toutes les délégations	Classe : Transport Maritime	Du : 01/01/2016
Agence : Toutes les agences	Branche : Facultés Maritimes Voyage	Au : 31/12/2016
Document : Toutes les documents	Catégorie : Tous les catégories	
Transaction : Toutes les transactions	Client : Tous les clients	

Libellé	Emplois	Ressources
Chiffre d'affaire		14 232 192,06
Provision des primes non acquise	-1,00	
Provision des primes non acquises libérés		-1,00
Prime acquise		14 232 192,06
Reglements sinistres	5 792 261,43	
Provisions des sinistres a payers	1 623 865,64	
Provisions des sinistres a payers libérées		2 585 277,61
Recours aboutis		0,00
Charge sinistre	4 830 849,46	
Marge brut		9 401 342,60
Loss Rastio (S/P)	33,94 %	
Charge de fonctionnement (37% prime acquise)	5 265 911,06	
Marge nette		4 135 431,54
Rastio combiné (S/P)	70,94 %	

Taux de rentabilité	29,06 %
Taux d'encaissement	
Taux de recouvrement	
Taux de progression	

Entreprise Hors Automobile

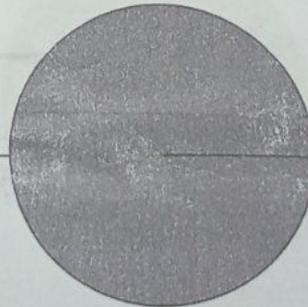


Tableau des Résultats Techniques

52/10
2

Délégation : Toutes les délégations	Classe : Transport Maritime	Du : 01/01/2017
Agence : Toutes les agences	Branche : Facultés Maritimes Voyage	Au : 31/12/2017
Document : Toutes les documents	Catégorie : Tous les catégories	
Transaction : Toutes les transactions	Client : Tous les clients	

Libellé	Emplois	Ressources
Chiffre d'affaire		12 814 782,24
Provision des primes non acquise	-1,00	
Provision des primes non acquises libérés		-1,00
Prime acquise		12 814 782,24
Reglements sinistres	29 748 519,70	
Provisions des sinistres a payers	885 751,98	
Provisions des sinistres a payers libérées		1 623 865,64
Recours aboutis		0,00
Charge sinistre	29 010 406,04	
Marge brüt		-16 195 623,80
Loss Rastio (S/P)		226,38 %
Charge de fonctionnement (37% prime acquise)	4 741 469,43	
Marge nette		-20 937 093,23
Rastio combiné (S/P)		263,38 %

Taux de rentabilité	-163,38 %
Taux d'encaissement	
Taux de recouvrement	
Taux de progression	

Entreprise Hors Automobile

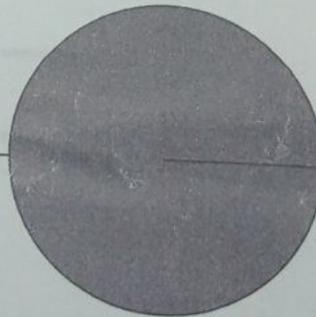


Tableau des Résultats Techniques

9203

Délégation : Toutes les délégations	Classe : Transport Maritime	Du : 01/01/2018
Agence : Toutes les agences	Branche : Facultés Maritimes Voyage	Au : 31/12/2018
Document : Toutes les documents	Catégorie : Tous les catégories	
Transaction : Toutes les transactions	Client : Tous les clients	

Libellé	Emplois	Ressources
Chiffre d'affaire		13 371 044,57
Provision des primes non acquise	-1,00	
Provision des primes non acquises libérés		-1,00
Prime acquise		13 371 044,57
Reglements sinistres	1 288 086,40	
Provisions des sinistres a payers	266 704,08	
Provisions des sinistres a payers libérées		885 751,98
Recours aboutis		0,00
Charge sinistre	669 038,50	
Marge brüt		12 702 006,07
Loss Rastio (S/P)		5,00 %
Charge de fonctionnement (37% prime acquise)	4 947 286,49	
Marge nette		7 754 719,58
Rastio combiné (S/P)		42,00 %

Taux de rentabilité	58,00 %
Taux d'encaissement	
Taux de recouvrement	
Taux de progression	

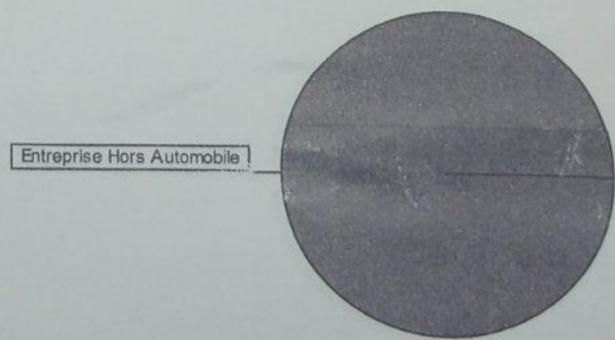


Tableau des Résultats Techniques

5210
04

Délégation : Toutes les délégations	Classe : Transport Maritime	Du : 01/01/2019
Agence : Toutes les agences	Branche : Facultés Maritimes Voyage	Au : 31/12/2019
Document : Toutes les documents	Catégorie : Tous les catégories	
Transaction : Toutes les transactions	Client : Tous les clients	

Libellé	Emplois	Ressources
Chiffre d'affaire		18 850 463,01
Provision des primes non acquise	-1,00	
Provision des primes non acquises libérés		-1,00
Prime acquise		18 850 463,01
Reglements sinistres	7 681 881,07	
Provisions des sinistres a payers	299 320,31	
Provisions des sinistres a payers libérées		266 704,08
Recours aboutis		0,00
Charge sinistre	7 714 497,30	
Marge brôt		11 135 965,71
Loss Rastio (S/P)		40,92 %
Charge de fonctionnement (37% prime acquise)	6 974 671,31	
Marge nette		4 161 294,40
Rastio combiné (S/P)		77,92 %

Taux de rentabilité	22,08 %
Taux d'encaissement	
Taux de recouvrement	
Taux de progression	

Entreprise Hors Automobile

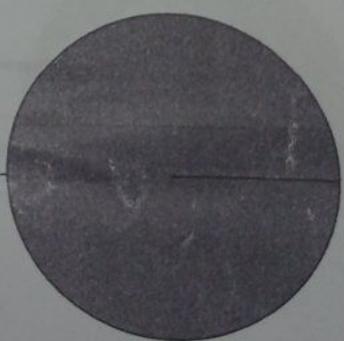


Tableau des Résultats Techniques

02/05

Délégation : Toutes les délégations	Classe : Transport Maritime	Du : 01/01/2020
Agence : Toutes les agences	Branche : Facultés Maritimes Voyage	Au : 31/12/2020
Document : Toutes les documents	Catégorie : Tous les catégories	
Transaction : Toutes les transactions	Client : Tous les clients	

Libellé	Emplois	Ressources
Chiffre d'affaire		14 890 635,01
Provision des primes non acquise	-1,00	
Provision des primes non acquises libérés		-1,00
Prime acquise		14 890 635,01
Reglements sinistres	4 004 843,50	
Provisions des sinistres a payers	204 000,00	
Provisions des sinistres a payers libérées		299 320,31
Recours aboutis		5 345 580,48
Charge sinistre	-1 436 057,20	
Marge brût		16 326 692,30
Loss Rastio (S/P)		-9,64 %
Charge de fonctionnement (37% prime acquise)	5 509 534,95	
Marge nette		10 817 157,35
Rastio combiné (S/P)		27,36 %

Taux de rentabilité	72,64 %
Taux d'encaissement	
Taux de recouvrement	
Taux de progression	

Entreprise Hors Automobile

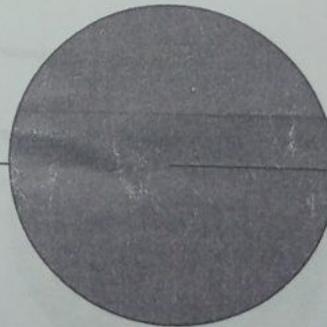


Tableau des Résultats Techniques

50 10
06

Délégation : Toutes les délégations	Classe : Transport Maritime	Du : 01/01/2021
Agence : Toutes les agences	Branche : Facultés Maritimes Voyage	Au : 31/12/2021
Document : Toutes les documents	Catégorie : Tous les catégories	
Transaction : Toutes les transactions	Client : Tous les clients	

Libellé	Emplois	Ressources
Chiffre d'affaire		10 938 482,11
Provision des primes non acquise	-1,00	
Provision des primes non acquises libérés		-1,00
Prime acquise		10 938 482,11
Reglements sinistres	223 679,67	
Provisions des sinistres a payers	513 858,82	
Provisions des sinistres a payers libérées		204 000,00
Recours aboutis		0,00
Charge sinistre	533 538,49	
Marge brut		10 404 943,62
Loss Rastio (S/P)		4,88 %
Charge de fonctionnement (37% prime acquise)	4 047 238,38	
Marge nette		6 357 705,24
Rastio combiné (S/P)		41,88 %

Taux de rentabilité	58,12 %
Taux d'encaissement	
Taux de recouvrement	
Taux de progression	

Entreprise Hors Automobile

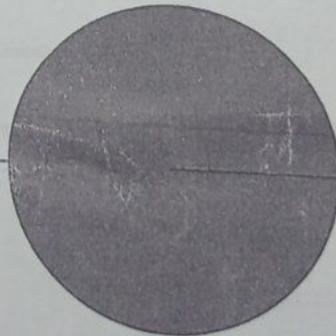


Tableau des Résultats Techniques

Handwritten signature and initials

Délégation : Toutes les délégations	Classe : Transport Maritime	Du : 01/01/2016
Agence : Toutes les agences	Branche : Facultés Maritimes Voyage	Au : 01/06/2022
Document : Toutes les documents	Catégorie : Tous les catégories	
Transaction : Toutes les transactions	Client : Tous les clients	

Libellé	Emplois	Ressources
Chiffre d'affaire <i>Handwritten: 85 268 750,71</i>		85 268 750,71
Provision des primes non acquise	-1,00	
Provision des primes non acquises libérés		-1,00
Prime acquise		85 268 750,71
Reglements sinistres	48 739 271,77	
Provisions des sinistres a payers	513 858,82	
Provisions des sinistres a payers libérées		2 585 277,61
Recours aboutis		5 345 580,48
Charge sinistre	41 322 272,50	
Marge brût		43 946 478,21
Loss Rastio (S/P)	48,46 %	
Charge de fonctionnement (37% prime acquise)	31 549 437,76	
Marge nette		12 397 040,45
Rastio combiné (S/P)	85,46 %	

Taux de rentabilité	14,54 %
Taux d'encaissement	
Taux de recouvrement	
Taux de progression	

Entreprise Hors Automobile

